

Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
Band: - (2019)

Artikel: Brücken, Parkhäuser, Tangenten : Verkehrs- und städtebauliche Planungen für die Berner Altstadt
Autor: Wälti, Hannah / Schröter, Anne-Catherine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-864732>

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: 10.02.2026

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

Brücken, Parkhäuser, Tangenten. Verkehrs- und städtebauliche Planungen für die Berner Altstadt

Hannah Wälti und Anne-Catherine Schröter

Mit der Frage, wie die Verkehrsströme in und durch die Stadt geführt werden können, beschäftigen sich die Berner Stadt- und Verkehrsplanenden seit jeher: Als die Stadt 1191 gegründet wurde, war ihre geschützte Lage auf der Aarehalbinsel ein grosser Vorteil. Doch mit der Industrialisierung, dem Wachstum der Aussenquartiere im 19. Jahrhundert und dem Bau der Eisenbahn begannen sich die Nachteile dieser isolierten Lage zu zeigen; der Einzug des Automobils verschärfte die Probleme zusätzlich. Die verkehrstechnische Erschliessung der Altstadt wurde zur Herausforderung für Stadtplanende, Architektinnen und Ingenieure.

Frühe Erschliessung der Stadt

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts war der Weg aus der Stadt hinaus steil und beschwerlich. «Untenaus» mussten nach der mittelalterlichen Untertorbrücke das Klösterli und der Aarehang überwunden werden. Mit dem Bau des Aargauerstaldens 1750–1758, einer Pionierleistung des Italieners Antonio Maria Mirani (1712–1778), und der etwa hundert Jahre später 1841–1844 erstellten Nydeggbücke nach dem Projekt des Architekten Joseph Ferry (geb. 1804) versuchte man, das Problem der Steigung zu lösen. Dies war nötig, um den Ostzugang zur unteren Alt-

stadt für den Warenumsatz mit Fuhrwerken überwindbar zu machen.¹ Der westliche Zugang, topografisch günstiger gelegen, war bis in die 1830er Jahre mit Schanzenanlagen geschlossen. Er gewann erst mit dem Einzug der Eisenbahn in die Stadt an Bedeutung. Die sogenannte «Rote Brücke» (Titelbild dieses Hefts) schloss Bern ab 1858 ans Schweizer Eisenbahnnetz an und verband auch die Lorraine mit der Innenstadt. Es handelte sich um eine Stahlfachwerkbrücke mit einem «Oberdeck» für die Züge und einem darunterliegenden Gitterkasten für Fuhrwerke und Fussgänger nach den Plänen des Oberingenieurs der Schweizerischen Centralbahn Karl von Etzel (1812–1865).² Nach der Eröffnung des Bahnhofes im selben Jahr verlagerte sich das Stadtzentrum von der unteren endgültig in die obere Altstadt (Abb. 1 und 2).

Für den rollenden Verkehr war die Altstadt noch immer nur in Ost-West-Richtung erschlossen. Der Zeitraum von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg war durch die Industrialisierung und das damit einhergehende Bevölkerungswachstum geprägt, dazu kam die Wahl Berns zur Bundeshaupt-

► 1 Der Müller-Atlas von 1798 ...



stadt 1848. Die rasante Bevölkerungszunahme um fast das Doppelte zwischen 1850 und 1896 führte dazu, dass sich die Wohnverhältnisse in der Berner Altstadt verschlechterten und die Ausdehnung der Stadt in die umliegenden Gebiete unausweichlich wurde.³

Die Brückenfrage

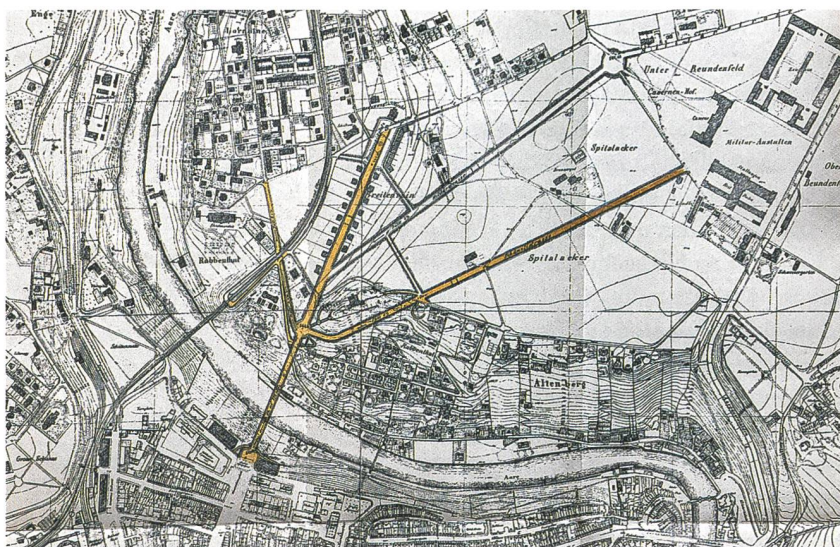
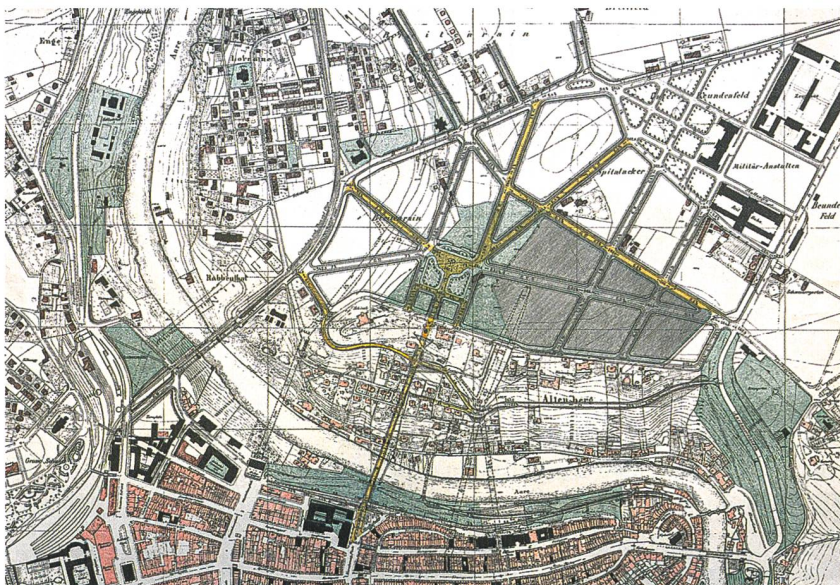
Mit der sich zuspitzenden Wohnsituation, der neuen technischen Möglichkeit, Brücken mit ausreichender Spannweite zu erstellen und dem aufkommenden Tram entstand ab den 1870er Jahren bei den Stadtbehörden eine heftige Diskussion um künftige Brückenschläge. Ausgelöst durch den Bau der Roten Brücke entstanden insbesondere auf dem Nordplateau neue Wohnquartiere und die neuen Militäranlagen auf dem Beundenfeld (1873–1878), worauf der Ruf nach einer besseren Erschliessung immer lauter wurde. Gleich mehrere Brückenprojekte waren im Gespräch: Eine Parallelbrücke neben der Eisenbahnbrücke für Fussgänger und Fuhrwerke, da diese die Rote Brücke in einem engen Gitterkasten unter den Geleisen passieren mussten, zwei ehrgeizige Grossprojekte einer Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke, die der Stadt

eine neue Nord-Süd-Achse beschieren sollten, sowie eine Alternative zur Kornhausbrücke beim Waisenhausplatz.

Alle Projekte gleichzeitig zu realisieren, hätte die Stadt vor massive finanzielle Probleme gestellt. Mit der Bebauung des Kirchenfelds und dem Bau der Kirchenfeldbrücke 1881–1883 jedoch wurde von privater Hand unverhofft der erste Fixpunkt gesetzt: Die englische Kapitalgesellschaft *Berne Land Company* hatte das vormals der Burgergemeinde gehörende Gebiet erworben und unter Übernahme aller Bau- und Erschliessungskosten (einschliesslich der Brücke) ein neues Quartier erstellt.⁴ Die Stadtplaner konnten sich fortan auf die Überbrückung der Aare auf der Nordseite der Stadt konzentrieren. Die Baudirektion forderte in ihrem Bericht zum Stand der Brückenfrage vom November 1890 zwei Brücken: eine Kornhausbrücke und eine Parallelbrücke bei der Schützenmatte nach den Plänen eines Ingenieurs Moritz Probst.⁵ Auf die Veröffentlichung dieser Projekte bildete sich Anfang 1891 ein Waisenhaus-Brücken-Komitee, das nun dem von den Stadtbehörden unterstützten Kornhausbrücken-Komitee gegenüberstand (Abb. 3 und 4).⁶



42 ... und der Stadtplan von 1879. Der Vergleich zeigt die baulichen Entwicklungen, die im Westen der Stadt nach Abbruch der Schanzen einsetzten, besonders der durch die Lorraine und den Breitenrain über den Bahnhof verlaufenden Bahnlinie entlang und in der Länggasse, aber auch in der Villetta und im Sulgenbach.



▲▲ 3 Der Plan des Kornhaus-Brücken-Komitees wurde 1890 in einer Druckschrift verbreitet. Dem Komitee standen ein Notar N. Zoss (o. A.) und der Architekt Otto Lutschtorf (1854-1908) vor.

▲ 4 Der Plan des Waisenhaus-Brücken-Komitees, dem Stadtrat R. Steck (o. A.) und Paul Hofer (o. A.) vorstanden, wurde als Antwort ebenfalls in einer Druckschrift verbreitet.

► 5 Die Lorrainebrücke wurde direkt neben der Roten Brücke mit ihrem Gitterkasten für Fussgänger und Fuhrwerke erstellt.

Das Thema war wieder brandaktuell geworden, die Komitees gaben Druckschriften heraus und die Projekte wurden in der Presse besprochen.⁷ Ende 1891 kam der Gemeinderat zum Schluss, dass eine Waisenhausbrücke unzweckmässig und zu teuer sei.⁸ Nach zwei Volksabstimmungen (1892 und 1894) und einem Wettbewerb wurde schliesslich die Kornhausbrücke 1895-1898 von den Ingenieuren Paul Simons (1854-1903), Arthur (o. A.) und Hermann von Bonstetten (1866-1932) sowie dem Architekten Henry B. von Fischer (1861-1949) und der Theodor Bell & Co., Kriens, ausgeführt, womit



die Stadt ihre neue Monumentalachse in Nord-Süd-Richtung erhielt.⁹ Die Parallelbrücke bei der Schützenmatte für Fussgänger und Fuhrwerke wurde hingegen nie realisiert. Die Situation hier verbesserte sich erst mit den Bauten der Lorrainebrücke (1928-1930) nach Plänen der Ingenieure Robert Maillart & Cie.¹⁰ und des Eisenbahnviadukts in den 1940er Jahren (Abb. 5 und 6). Mit der neuen Nord-Süd-Achse über Kirchenfeld- und Kornhausbrücke stand der Weiterbebauung der Hochplateaus im Norden und im Süden der Stadt nichts mehr im Weg.

Das Auto in der Altstadt

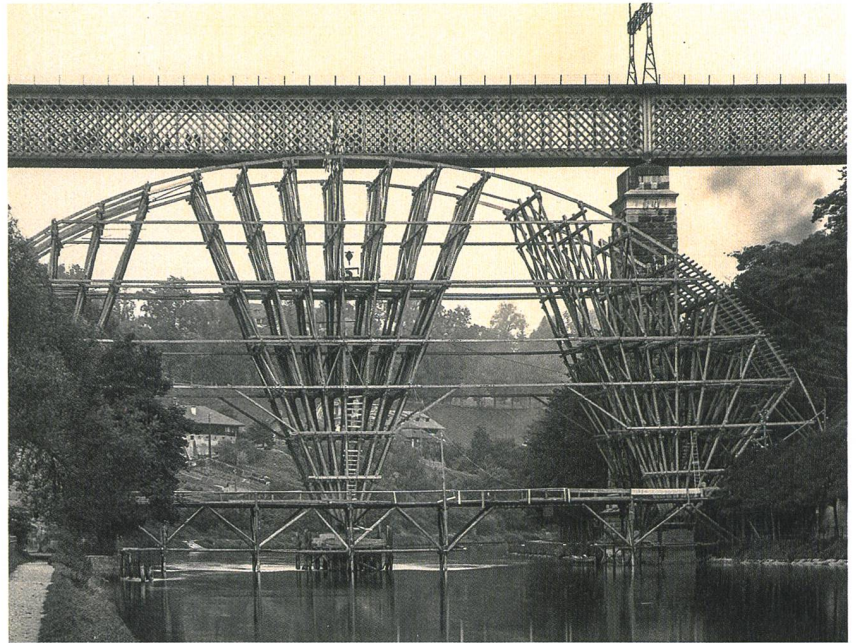
1924 begann die Planung für die Umgestaltung des Casinoplatzes am nördlichen Ende der Kirchenfeldbrücke. Die Neugestaltung sollte die Verkehrsprobleme lösen, die seit der Anlegung der neuen Nord-Süd-Achse darin bestanden, dass die Hauptwache und das Hôtel de Musique aus dem 18. Jahrhundert auf dem Casinoplatz umständlich umfahren werden mussten. 1924-1925 wurde ein erster Wettbewerb ausgeschrieben, danach ein Aligementplan ausgearbeitet und aus verschiedenen Gründen wieder verworfen. Erst 1934 wurde von der Baudirektion ein revidierter Plan vorgestellt, in dem die Überbauung des Münzgrabens mit einer «Grossgarage», dem heutigen Casino-Parking, vorgesehen war.¹¹ Neben der verbesserten Verkehrsführung über den Casinoplatz reagierte die Baudirektion damit auf das seit Mitte der 1920er Jahre akut gewordene Parkplatzproblem in der Stadt, das durch eine der stärksten Motorisierungswellen ihrer Geschichte ausgelöst wurde. Die jährlichen Zuwachsraten an Motofahrzeugen betrugen über 20 Prozent – ein Wert, der nicht einmal mehr in den 1950er Jahren, dem Jahrzehnt des Auto-booms schlechthin, wieder erreicht wurde.¹²

Das Casino-Parking

Das Casino-Parking wurde zwischen 1935 und 1937 nach Plänen des Architekten Walter von Gunten (1891-1972) und des Ingenieurbüros Werner Siegfried (o. A.) erbaut. Finanziert wurde es zu 90 Prozent von der Stadt, womit es zu den ersten von der öffentlichen Hand

erstellten Parkhäusern in der Schweiz zählt.¹³ Die Disposition des fünfgeschossigen Baus mit separater Ein- und Ausfahrtsrampe ergab sich aus dem Einbahnverkehr der darüberliegenden Theodor-Kocher-Gasse (Abb. 9 und 10). Obwohl das Casino-Parking auf den ersten Blick den Eindruck einer Tiefgarage macht, ist es in Wirklichkeit ein Hochbau, der in den ehem. Münzgraben eingebaut wurde, wie die imposante aareseitige Südfassade beweist. Der komplexen Lage innerhalb des Stadt- und Verkehrsgefüges Bundesgasse, Theodor-Kocherasse und Casinoplatz, trug von Gunten mit seinem Erschliessungssystem hervorragend Rechnung.

Obwohl die Neugestaltung des Casinoplatzes und insb. die stark reduzierte Fassade des Parkings zur Bauzeit nicht unumstritten waren, kann der Bau heute als geglückte Integration in den Altstadt-Kontext gelten. Die schlichte Fassade korrespondiert mit der ebenfalls in modernen Formen gestalteten Fassade der Schulwarte und des Alpinen Museums (1933–1934) auf der gegenüberliegenden Aareseite und setzt gleichzeitig einen markanten Akzent in der Altstadtsilhouette, ohne dabei mit den historischen Altbauten zu konkurrieren.



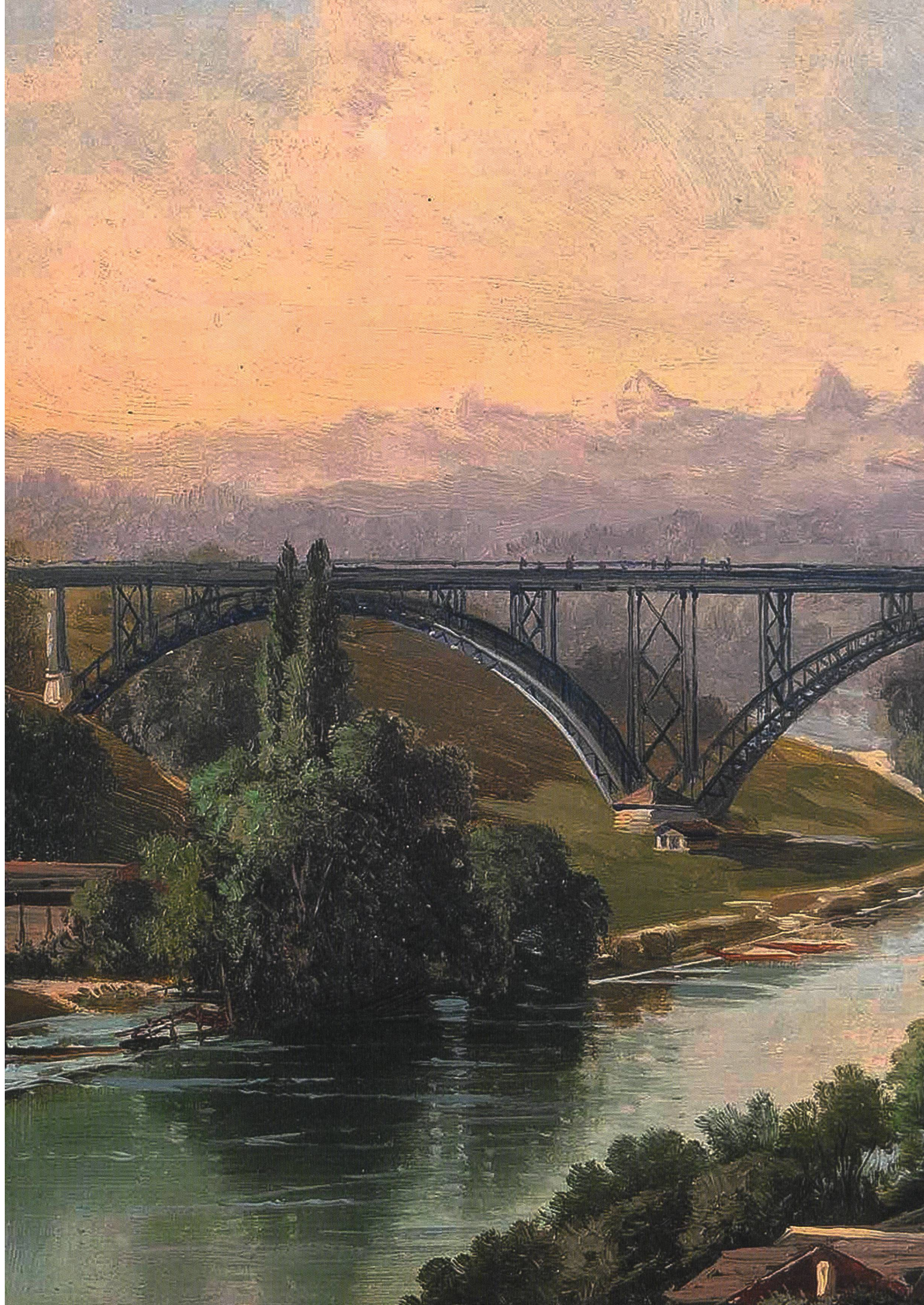
Das Metro-Parking

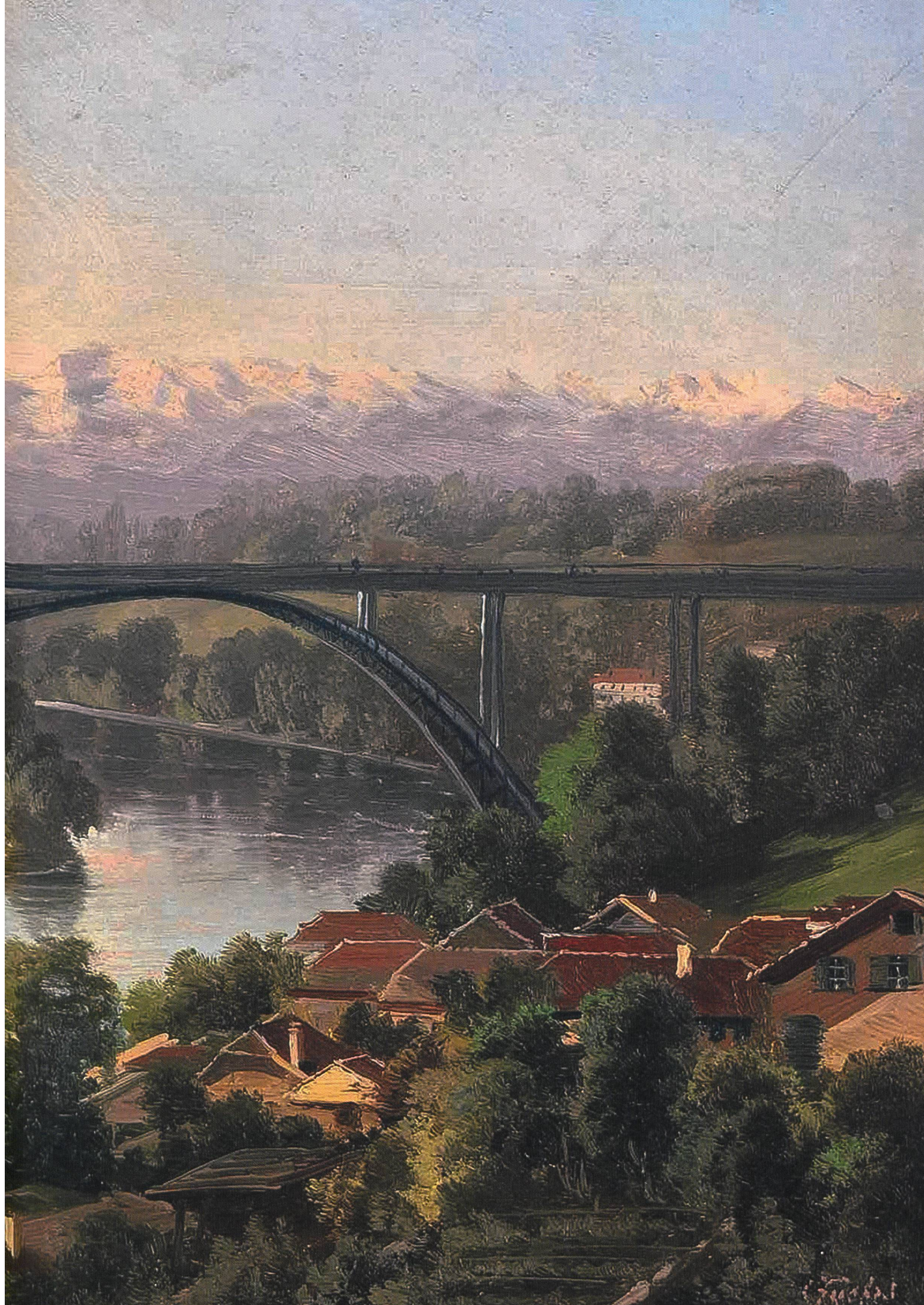
Schon wenige Jahre später, in den Boomjahren der Nachkriegszeit, liess die Zunahme des Verkehrsaufkommens Befürchtungen laut werden, die parkierten Autos würden dem fließenden Verkehr in der Innenstadt den Platz streitig machen und ihn im schlimmsten Fall zum Er-

▲ 6 Die Lorrainebrücke im Bau, 1928–1930. Gut zu erkennen sind die Schaulustigen im Gitterkasten. Bis zum Abbruch der Roten Brücke 1941 verliefen die beiden Brücken parallel.



♦ 7 Das Casino-Parking und die Kirchenfeldbrücke Ende der 1930er Jahre. Das als öffentliche Parkanlage dienende Flachdach des Parkings verbindet bis heute das Hotel Bellevue mit dem Casinoplatz. Die Südfassade des Parkhauses setzt einen markanten Akzent in der Stadtsilhouette.

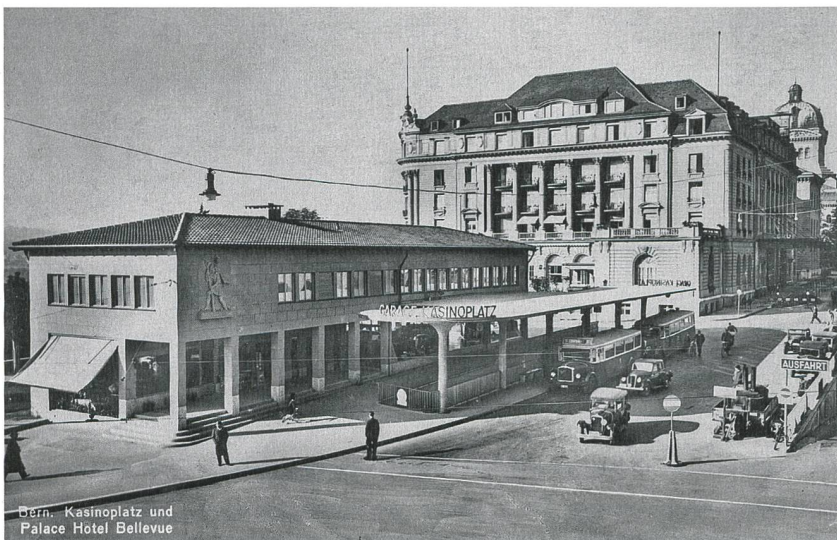




◀ 8 Vorherige Doppelseite:
Karl Fuchs (1836–1886),
Kirchenfeldbrücke, Öl auf
Holz. Die 1883 eingeweihte
Brücke war erst die dritte
gelenklose Bogenbrücke in
genieteter Schweisseisen-
konstruktion der Schweiz.
1913–1914 wurden ihre
Pfeiler zur Verstärkung mit
Mauerwerk ummantelt.

liegen bringen. Aus diesem Grund wurde erneut
Walter von Gunten beauftragt, eine weitere Ein-
stellhalle mit knapp über 300 Stellplätzen unter
dem Waisenhausplatz zu errichten, was die
Parkraumfläche innerhalb der Stadt um einen
Drittel erhöhte.¹⁴ Zwischen 1954 und 1957 rea-
lisierte er gemeinsam mit der Ramseier & Cie.
das Metro-Parking. Wie beim Casino-Parking
gelang es von Gunten auch auf dem Waisen-
hausplatz, die Garage so zu organisieren, dass
sie sich optimal an die bestehende Verkehrs-
lenkung anpasste. Das Metro-Parking galt zur

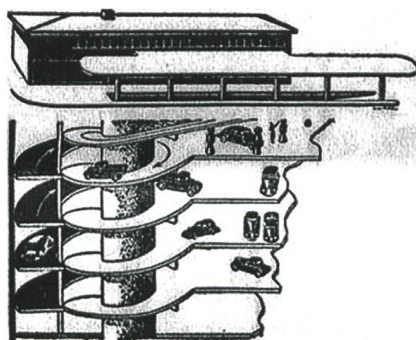
Aus heutiger Sicht zeigt das Metro-Parking
deutlich die städtebauliche und verkehrsplane-
rische Haltung der frühen Nachkriegszeit
in Bern: Das Auto, dank dem wirtschaftlichen
Aufschwung für grosse Teile der Bevölkerung
erschwinglich geworden, sollte im Sinne der
«autogerechten Stadt» bis in ihr Herz vordrin-
gen können. Bezeichnend dafür ist die Tatsache,
dass wie schon das Casino-Parking auch das
Metro-Parking von der öffentlichen Hand mit-
finanziert wurde und die Tarifsätze «das kurz-
fristige Einstellen des Wagens wenig kostspielig
gestalten» sollten.¹⁷ Gleichzeitig sollten diese
neuen Infrastrukturen den historisch bedeuten-
den Altstadttraum aber nicht verletzen. Anders
als in den europäischen Nachbarländern, in
deren kriegsversehrten Städten Baulücken auch
mit Parkhäusern aufgefüllt werden konnten,
war man in der Schweiz schon früh mit der
Problematik konfrontiert, Parkmöglichkeiten
und Durchfahrtsstrassen in intakte Städte und
Dörfer zu integrieren. Es erstaunt also nicht,
dass die Schweiz und nota bene Bern im Tief-
garagenbau eine Vorreiterrolle einnahmen.



▲ 9 Der Casinoplatz,
Mitte des 20. Jahrhunderts.
Links das Dienstgebäude und
das auf Pilzstützen ruhende
Dach der Parkhauseinfahrt.

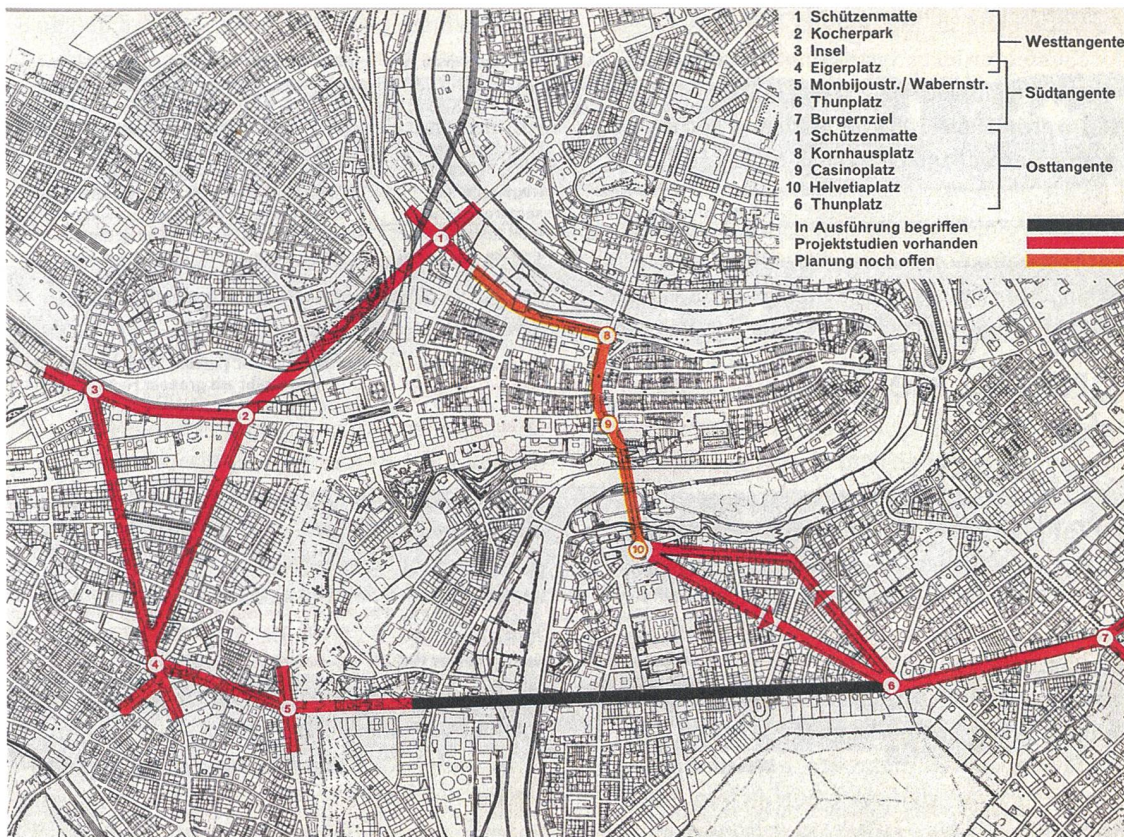
Bauzeit als «grösste unterirdische Autoeinstell-
halle Europas»¹⁵, ja sogar als frühestes Beispiel
eines Tiefgaragenbaus in Europa. Es wurde
als vorbildliches Beispiel dafür gepriesen, wie
Tiefgaragen und Parkplätze in Altstadtbezirke
eingefügt werden konnten, ohne das bauliche
und räumliche Gefüge zu verändern (Abb. 11).¹⁶

▶ 10 Das 1. UG des
Casino-Parkings war durch
zwei voneinander ge-
trennte, gerade Rampen
erschlossen, während die
Stockwerke innerhalb des
Parkhauses durch zwei
gegenläufige spiralförmige
Rampen erschlossen waren.



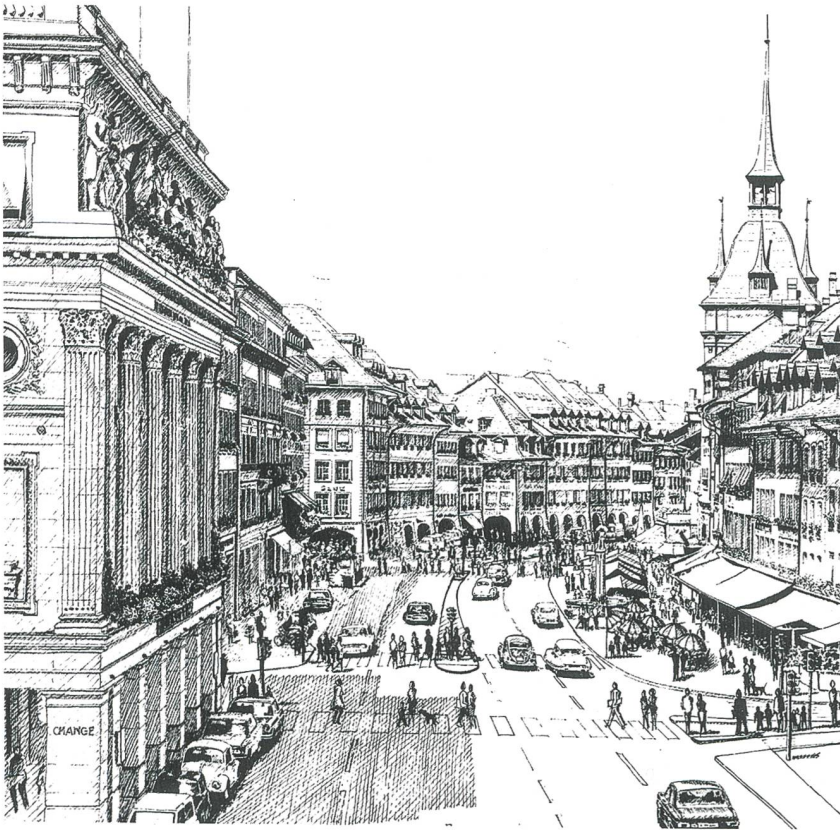
Verkehrsfagen im Zeitalter des Autobooms

Der Bau des Metro-Parkings sollte auch dazu
beitragen, einen neuen Aspekt in der damaligen
Verkehrspolitik umzusetzen: die funktionale
Trennung der Verkehrsarten im Strassenraum.¹⁸
Durch Entflechtung der verschiedenen Ver-
kehrsmittel versprachen sich Verkehrsplaner
schon damals besser fliessende Verkehrsströme.
In Bern war das Ziel, die Spital- und die Markt-
gasse vom Individualverkehr zu entlasten und
sie zu einer Verkehrsachse des öffentlichen
Verkehrs zu erklären, was schliesslich 1967
realisiert wurde.¹⁹ Zwar sollte der Individual-
verkehr weiterhin in die Innenstadt geführt
werden – dies galt als unerlässlich, um das
«Geschäftsleben» in der Stadt «gesund [zu]
erhalten»²⁰ –, doch sollte er dies in geordneten
Bahnen tun. Schon seit 1962 gab es Bestrebun-
gen, einen Generalverkehrsplan auszuarbeiten,
der die Verkehrsarten trennen, den Bahnhof-
platz mithilfe von Tangenten vom Verkehr
entlasten und neue Parkflächen am Rande der
Innenstadt schaffen sollte. Ein Tangentendre-



▲ 11 Einziges sichtbares Element des Metro-Parings: der eingeschossige Eingangsbaus. Die Rampe, heute mitten in der Fussgängerzone gelegen, dient mittlerweile als Einfahrt zur Velostation, Autos benutzen als Zufahrt die Rampe an der Schüttstrasse.

♦ 12 Visualisierung der in Ausführung begriffenen und projektierten Tangenten in den 1960er Jahren.



▲ 13 Mit der «H-Lösung» formierte sich erstmals eine breite Gegnerschaft gegen die einzig dem besseren Fluss des Verkehrs dienenden, städtebaulichen Pläne des Gemeinde- und des Stadtrats (die damals sogar vom Heimatschutz mitgetragen wurden), ...

eck aus Süd-, West- und Osttangente sollte den Verkehr möglichst nahe am Stadtzentrum ableiten (Abb. 12). Für die Realisierung der Südtangente war bereits in den 1940er Jahren mit den Planungen zur Monbijoubrücke der Grundstein gelegt worden.²¹ Dieser jüngste Aareübergang im Stadtgebiet, auch als «Neue Kirchenfeldbrücke» bezeichnet, gründete in einem Projektwettbewerb der Jahre 1942–1943 und wurde 1960–1962 nach Plänen der Ingenieure Hartenbach & Wenger errichtet.²²

Trotz der Anlegung der Tangenten wurde die Verkehrssituation auf der Aarehalbinsel in den Folgejahren immer prekärer. Seit 1965 wurde nach Lösungen gesucht, während des Bahnneubaus und des Umbaus des Bubenberglplatzes die dortigen Verkehrsströme umzuleiten. Um dabei die Achse von der Kirchenfeldbrücke über den Casinoplatz und die Kornhausbrücke nicht zusätzlich zu belasten, sollte eine weitere Nord-Süd-Verbindung über die Achse Bundeshaus-Waisenhausplatz geführt werden. Das Projekt der sogenannten «H-Lösung» sah eine vierspurige Strasse zwischen der Bundesgasse im Süden und der Hodlerstrasse im Norden vor (Abb. 13). Bis zu diesem Zeitpunkt hatten verkehrsplanerische Vorhaben in der Stadt Bern jeweils einen leichten Stand gehabt,²³ doch das sollte sich nun ändern. In der breiten Bevölkerung rührte sich Widerstand

gegen den motorisierten Individualverkehr und den damit einhergehenden Infrastrukturausbau, was sich in der Ablehnung der H-Lösung exemplarisch zeigte. Gegen das Projekt wurde das Referendum ergriffen, im September 1970 wurde das Vorhaben von der Stimmbevölkerung verworfen. Ein Umdenken musste stattfinden. Die Verkehrsströme sollten nicht mehr ins Herz der Stadt geführt, sondern ausserhalb des Zentrums abgewickelt werden. In der Folge entstanden neue Infrastrukturbauteile für den Individualverkehr, Park-and-rides, ausserhalb des Stadtzentrums.

Städtebau im Licht der Verkehrsplanung

Die hier dargestellten Schlaglichter der städtebaulichen Entwicklungen Berns im letzten und vorletzten Jahrhundert zeugen von den technischen Entwicklungen der jeweiligen Bauzeit und von den sich ständig wandelnden verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Anforderungen. Sie führen uns aber auch vor Augen, dass sich heutige verkehrs- und städteplanerische Unternehmungen noch immer mit den gleichen Fragestellungen auseinandersetzen müssen: Wie das aktuelle Beispiel der Neugestaltung von Bahnhof und Umgebung zeigt, sind auch heute noch die Trennung der Verkehrsarten und die Verkehrsführung in und um das Stadtzentrum zentrale Fragen der Stadtplanung. Die Ablehnung der H-Lösung in den 1970er Jahren hat aufgezeigt, dass nur durch die «Verkehrsbille» gedachte Planungen schon damals nicht mehr akzeptiert waren. Wenn wir uns heute in die Tradition der geglückten Einbettung von Verkehrsinfrastrukturbauteilen in den bestehenden städtischen Kontext einreihen wollen, dann sollten wir das Planen und Ausführen nicht alleine dem städtischen Tiefbauamt überlassen, sondern Fachleute beiziehen, nach aktuellen architektonischen und denkmalpflegerischen Massstäben Rücksicht auf historisch gewachsene Strukturen – auch im Untergrund!²⁴ – nehmen und die baukulturelle Qualität bei solchen Vorhaben sicherstellen: durch mehr Mitwirkung der Planungsfachverbände und somit qualifiziertere Verfahren, beispielsweise im Rahmen von städtebaulichen Wettbewerben.²⁵

Anne-Catherine Schröter ist Architekturhistorikerin und Mitglied im Vorstand des Berner Heimatschutzes, Region Bern Mittelland. In ihrer Dissertation widmet sie sich der Geschichte der Architektur für das Auto.

Hannah Wälti ist Kunsthistorikerin mit Schwerpunkt Architekturgeschichte und Denkmalpflege. Sie ist selbstständig tätig und arbeitet an der Hochschule Luzern für das Projekt «architekturbibliothek.ch», ein Online-Lexikon zur Schweizer Architektur von 1920 bis heute.



Anmerkungen

- 1 Urs Emch, Die Berner Nydeggbücke, Bern 2013, S. 12-17.
- 2 Auf dem Fahrweg kam es immer wieder zu Unfällen, weil die Pferde wegen der über sie hinweg dampfenden Züge scheuten. Vgl. auch Rolf Hürlimann, Brückenschläge, in: heimat heute 2011, S. 30-36.
- 3 Zunahme der Wohnbevölkerung nach den eidg. Zählungen seit 1850, in: Adressbuch der Stadt Bern, Bern 1900, S. 556.
- 4 Vgl. Jürg Schweizer, Das Kirchenfeld in Bern (Schweizerische Kunstführer, Nr. 271), Basel 1980.
- 5 Bericht des Gemeinderathes der Stadt Bern an den Stadtrath im Jahr 1890, S. 169-170, Stadtarchiv Bern, Sign. SAB GR 17 7.
- 6 Brückenprojekte. Aktenammlung 1891 und gedruckte Berichte, Stadtarchiv Bern, Sign. SAB 1003 4 103.
- 7 Siehe Eugen Probst, Berner-Brücken, in: Schweizerische Bauzeitung, 1894, Nr. 8, S. 51-54.
- 8 Bericht des Gemeinderathes der Stadt Bern an den Stadtrath im Jahr 1891, S. 178-180 und 254, Stadtarchiv Bern, Sign. SAB GR 17 7.
- 9 Horace Edouard Davinet (1839-1922), der leitende Architekt des Kirchenfelds, sah bereits 1881 in seinem Aufsatz «Rationelle Vergrößerung der Stadt Bern» für die nördliche Stadterweiterung ein sternförmig vom Viktoriaplatz ausgehendes Strassennetz als städtebauliches Pendant zum Kirchenfeld und damit eine Kornhausbrücke als Teil einer neuen städtebaulichen Monumentalachse in Nord-Süd-Richtung vor. Vgl. Pont du Kirchenfeld (Offerte der Berne Land Cie.) 1880, Stadtarchiv Bern, Sign. SAB SP 9 0 9 sowie o. A. Die Rationelle Vergrößerung der Stadt. Zu den Achsenabschlussbauten siehe Hannah Wälti, Der Hauptsitz der BKW am Viktoriaplatz Bern (Schweizerische Kunstführer, Nr. 1030), Bern 2018, sowie Anne-Marie Biland, Bernisches Historisches Museum (Schweizerische Kunstführer, Nr. 549), Bern 1994.
- 10 Siehe Lorrainebrücke (Ausführungsprojekt Robert Maillart & Cie. Ingenieure), Stadtarchiv Bern, Sign. SAB 1003 4 31.
- 11 o. A., Zum Umbau des Kasinoplatzes in Bern, in: Schweizerische Bauzeitung, 1935, Nr. 12, S. 135-136.
- 12 Hans-Rudolf Egli und Hans-Ulrich Schiedt, Der Kanton Bern im Zeichen der Verstädterung: zur Wechselbeziehung zwischen Urbanisierung und Verkehr, in: Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Peter Martig u. a., Bern 2011, S. 379-385, insb. S. 384.
- 13 Ernst Zietzschmann, Auto, Parkplätze und Garagen, in: Bauen und Wohnen, 1949, Nr. 5, S. 32-43.
- 14 H. S., Die geplante Auto-Einstellhalle unter dem Waisenhausplatz, in: Berner Tagwacht, 25.11.1953.
- 15 o. A., Die grösste unterirdische Autoeinstellhalle Europas, in: Der Bund, 14.09.1955.
- 16 Dietrich Klose, Parkhäuser und Tiefgaragen. Teufen 1965, S. 46-47 und 172.
- 17 Der Bund, 14.09.1955.
- 18 Hans-Rudolf Egli und Hans-Ulrich Schiedt, Der Kanton Bern im Zeichen der Verstädterung: zur Wechselbeziehung zwischen Urbanisierung und Verkehr, in: Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Peter Martig u. a., Bern 2011, S. 379-385, insb. S. 385.
- 19 Philippe von Escher, «Die Durchbruchschlacht ist gewonnen!». Verkehrsgestaltung in der Stadt Bern um 1970. Planung und Politik im Banne umweltorientierter Einflüsse (Lizentiatsarbeit), Universität Bern, 2002, S. 46.
- 20 Berner Verkehr: gestern. heute. morgen, hg. von Gemeinderat, Bern 1962, S. 10.
- 21 Berner Verkehr: gestern. heute. morgen, hg. von Gemeinderat, Bern 1962, S. 12-13.
- 22 Siehe Monbijoubücke [Neue Kirchenfeldbrücke] (Ausführungsprojekt Hartenbach und Wenger), Stadtarchiv Bern, Sign. SAB 1003 4 47. Auffällig ist, dass eine zweite Kirchenfeldbrücke offenbar bereits in den Planungen des Kirchenfelds vorgesehen war: die Kirchenfeldstrasse führte von Beginn an vom Thunplatz aus gerade auf die Aareböschung zu, um dann scheinbar ins Nichts zu laufen.
- 23 Zwischen 1960 und 1970 gab es, von wenigen Ausnahmen abgesehen, «keine erwähnenswerten Abstimmungen, die den Verkehr [...] in irgendeiner Weise in Frage stellten», vgl. Philippe von Escher, «Die Durchbruchschlacht ist gewonnen!». Verkehrsgestaltung in der Stadt Bern um 1970. Planung und Politik im Banne umweltorientierter Einflüsse (Lizentiatsarbeit), Universität Bern, 2002, S. 48.
- 24 Vgl. Unterirdische Bauten im historischen Bereich (Grundsatzdokument der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege), 22. Juni 2018 (online abrufbar unter www.bak.admin.ch/dam/bak/de/dokumente/kulturpflege/publikationen/unterirdisches_bauenimhistorischenbereich.pdf.download.pdf/unterirdisches_bauenimhistorischenbereich.pdf).
- 25 Lesen Sie dazu den Artikel «Einmalige Chance am Bahnhof: Gesamtheitliche städtebauliche Betrachtung statt Planung ausschliesslich durch die Verkehrsbrille», S. 31 in diesem Heft.

▲ 14 ... und auch heute wäre das Tiefbauamt gut beraten, bei städtebaulichen Grossprojekten nicht einzig auf die Bedürfnisse des Verkehrs, sondern auch auf gewachsene städtebauliche Strukturen Rücksicht zu nehmen. Insbesondere bei Bauten im Untergrund: Hier eine Visualisierung des Eingangs zur vorgesehenen Velostation unter dem Hirschengraben, die sich unterirdisch mitten durch die alte Schanzenanlage zieht.