Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 50 (1970-1972)

Artikel: Die Entwicklung des Berner Stadtbildes seit 1800
Autor: Grosjean, Georges
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-324168

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: 04.10.2025

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

DIE ENTWICKLUNG DES BERNER STADTBILDES SEIT 1800

Georges Grosjean[1]

1. Allgemeines zur Stadtentwicklung seit 1800

Den Auftrag, die Entwicklung des Berner Stadtbildes seit 1800 nachzuzeichnen, haben wir so verstehen wollen, dass am Beispiele Berns die Stadtentwicklung seit 1800 schlechthin exemplarisch aufgezeigt werden, anderseits aber auch das Besondere des Stadtwachstums Berns schärfer ins Licht gerückt werden soll. Ziel ist, nicht nur Fakten aufzuzeigen, sondern zu Standortbestimmung und Reflexion beizutragen. Für den Geographen ist die Stadt Landschaftselement. Das Stadtbild ist für den Geographen im Gegensatz zum Architekturhistoriker in erster Linie Gesamtbild und Grundrissbild. Allerdings ist dieses bei Städten nie von der dritten Dimension zu trennen, und es ist die dritte Dimension, welche, von irgend einem terrestrischen Standort aus gesehen, das Landschaftsbild beeinflusst. Diese Beeinflussung kann Bereicherung oder Zerstörung sein.

Stadt ist aber nicht nur Landschaftselement und Architekturdenkmal. Sie ist ein unvorstellbar komplexes Gebilde, in welchem wirtschaftliche, gesellschaftliche, künstlerische, politische, militärische, ethische ja vielfach sogar religiöse Aspekte ineinander verwoben sind. Stadt ist menschliche Schöpfung und menschliches Schicksal, sie ist schlechthin Ausdruck der geistigen Ordnung oder Unordnung der Zeiten.

Das Jahr 1800 markiert die Wende von der alten Stadtentwicklung zur modernen Stadtentwicklung. Wenn auch die moderne Stadtexplosion erst um 1860 einsetzt, so wurden doch um 1800 wichtigste Steuerungsmechanismen betätigt, deren Auswirkungen sich im Kleinen schon sofort, im Grossen erst nach Jahrzehnten bemerkbar machten.

Die Grundzüge der *alten Stadtentwicklung* waren:

- Die rechtliche Unterscheidung von Stadt und Land.
- Die Auffassung von der Stadt als etwas Geordnetem, Geplantem, in der christlichen Welt sogar Inbegriff des Kosmos und des Vollkommenen. In der Apokalypse fährt das Reich Gottes in Gestalt des himmlischen Jerusalem zur Erde nieder. In den Darstellungen des Jüngsten Gerichts an mittelalterlichen Kirchen erscheint das Paradies als Stadt, der Eingang in das Paradies als Durchschreiten eines Stadttors.
- Die Befestigung der Stadt und durch sie bedingt die bauliche klare Abgrenzung von Stadt und Land.
- Die geschlossene Bauweise als Folge der sparsamen Ausnutzung des Bodens innerhalb der Ringmauern.
- Ein anderes Berufsspektrum gegenüber dem Land mit Vorherrschen von Verwaltung, Handel und Gewerbe.

Die *neue Stadtentwicklung* beginnt um 1800 mit der Aufhebung der Rechtsungleichheit zwischen Stadt und Land in der Revolution, für die Schweiz in der Helvetik. Dies blieb zwar vorläufig Episode, wurde 1815 wieder rückgängig gemacht, setzte sich aber 1831 in

1 Prof. Dr. Georges Grosjean, Eigerweg 13, 3038 Kirchlindach.

der Schweiz und insbesondere im Kanton Bern definitiv durch. Die Grundzüge der neuen Stadtentwicklung sind die folgenden:

1. Die Stadt ist eine Gemeinde wie eine andere, ohne politische Sonderstellung. Es gibt keine Beschränkung der Niederlassung in den Städten.
2. Daraus entsteht das nun einsetzende starke Wachstum, der Konzentrationsprozess der Bevölkerung in den Städten, wo man ein schöneres Leben erwartet. Die *Verstädterung* beginnt.
3. Die Befestigungsgürtel werden gesprengt – bildlich, teilweise auch tatsächlich. Einerseits haben die Befestigungen in den napoleonischen Kriegen nur noch eine untergeordnete Rolle gespielt und werden als überflüssig empfunden, anderseits sieht man in ihnen bis über 1860 hinaus die Zeugen städtischer Vorherrschaft, und drittens werden die Wälle nach 1870 als mehr und mehr störend für den sich entwickelnden Verkehr empfunden. Nach dem Niederlegen der Schanzen kann die Stadt sich in ihrem Wachstum unbegrenzt in die Landschaft hinaus ergiessen.
4. Das Überfliessen zwischen Stadt und Land führt zur Vermischung der Unterschiede in der Bebauung. Einerseits fanden schon in der ersten Industrialisierungsphase zwischen 1860 und 1910 städtische Bauformen, vor allem grosse Wohnblöcke, auf dem Lande Eingang und prägten den Typus der Industriedörfer. In verstärktem Masse – diesmal sogar mit sehr grossen Baukuben – wiederholte sich dieser Vorgang seit den 1950er Jahren. Anderseits flossen ländliche Bauformen, wie die lockere Landhausbebauung, samt ländlichen Haustypen, wie dem Chalet, ins Stadtgebiet ein.
5. Die Unterscheidung von Stadt und Dorf nach Berufsstruktur verwischte sich. Die Stadt behielt zwar ihre Dominanz des sekundären und tertiären Erwerbssektors, doch griff vor allem der sekundäre Erwerbssektor in den Industriedörfern stärker aufs Land aus. Allerdings muss hier korrigierend beigefügt werden, dass schon im 17. und 18. Jahrhundert Industrie und Gewerbe keineswegs ein alleiniges Kennzeichen der Stadt waren, sondern, insbesondere auch im alten Staat Bern, auf dem Lande weiteste Verbreitung hatten – allerdings in Form von Heimarbeit zumeist als Ergänzung zur Landwirtschaft.
6. Durch die politischen Auffassungen der Freiheit, vor allem auch der Freiheit des Eigentums, vollzieht sich das neue Wachstum vorwiegend nicht gesteuert planmässig, sondern spontan, nach den Gesetzen der privaten Initiative. Die Funktionen in den Städten, Wohnen, Arbeiten, Verwalten, Bildung, Kultur, Gesundheits- und soziale Funktionen, werden nicht getrennt, sondern im Wachstumsprozess mehr oder weniger zufällig eingeschichtet. Die Stadt wird bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts vom *Inbegriff des Geordneten zum Inbegriff des Chaotischen.* Das Aufkommen des Strassenverkehrs seit 1950 verstärkt diesen Eindruck bis zur unlösbaren Problematik.
7. Unter dem Einfluss des nie geahnten und nie vorausgesehenen Ansteigens der Bodenpreise und zum Teil auch unter dem Einfluss der sich verschlechternden Wohnverhältnisse zeichnet sich seit 1950 eine Tendenz der *Stadtflucht* ab, indem städtische Bevölkerung und mit ihr auch städtische Bauweise massiv aufs Land hinausgreifen, und zwar nicht mehr, wie bisher, in unmittelbarem Anschluss an das bereits bebaute Gebiet, sondern Land, Wälder und Flüsse überspringend, wobei nicht einmal Rücksicht auf bestehende leistungsfähige Linien öffentlicher Transportmittel genommen wird. Es kommt dadurch zu einem Aushöhlungsprozess vor allem der

zentralen Teile der Städte. Das heute oft gebrauchte Bild der "Stadtexplosion" muss nicht nur als ein sehr rasches Wachstum begriffen werden, sondern, in intensiverem Verständnis des Bildes, seit etwa zehn Jahren auch als das Hinauswerfen von Stadtbrocken weit ins Land hinaus (vgl. Karte 1:25'000).

Die *Stadtexplosion* ist eine der augenfälligsten Tatsachen der geschichtlichen Epoche, die wir die neueste Zeit nennen. Möglicherweise ist auch das Schicksal einer ganzen Kultur mit der Stadtentwicklung verbunden. Vergleiche mit der Spätantike drängen sich auf. Auch dort die Verstädterung, Anwachsen der Städte ins Unüberschaubare, Entzug der Ernährungsbasis durch Abfliessen der Bevölkerung in die Stadt, Angewiesensein auf Nahrungsmittelimporte aus einem weiten Umkreis, Verproletarisierung der städtischen Bevölkerung, folglich Nachlassen des politischen Verantwortungsgefühls. Mit dem Begriff der Verproletarisierung braucht nicht unbedingt die Vorstellung von Armut verbunden zu sein. Entscheidend ist die Konzentration des Eigentums, vor allem des Bodeneigentums und Gebäudeeigentums in wenigen Händen, womit das Interesse an politischer Stabilität schwindet und eine Mentalität der Bewegung und Unruhe entsteht. Auch im späten Rom und den andern Grossstädten des Reiches, wie Athen und Alexandrien, gab es für die damalige Zeit hochgeschossige Miethäuser. Gemeinsam ist auch die Raschlebigkeit der Bauten und der Hang zum Kolossalen. So hat etwa Kaiser Trajan um 100 n.Chr. die erst 30 bis 35 Jahre zuvor errichtete ausgedehnte Palastanlage der Domus Aurea Neros mit allen ihren Kunstwerken und Fresken niedergerissen und auf dem planierten Schuttfeld seine Thermen erbaut. Verachtung der Materie ist eine typische Erscheinung in der Spätzeit von Kulturen, die vom Materialismus geprägt sind. Auch die Dominanz der Architektur über die Landschaft gehört in das Bild der Spätantike, wie in das Bild der Gegenwart. Architektur wird nicht in die Landschaft eingepasst, sondern Landschaft nur als Postament zum Aufstellen von Architektur verstanden. Solches Denken war freilich auch andern Zeiten eigen, so der Renaissance und dem Barock.

Die Untersuchung des Berner Stadtbildes erfolgt zunächst anhand der beigegebenen Karte 1:25'000. Sie wurde von Charles Mäder, Kartograph und cand. phil. nat. im Geographischen Institut der Universität Bern erarbeitet. Die Karte wurde für den Planungsatlas des Kantons Bern, 3. Band geschaffen und kann nun aus günstigen Umständen auch hier beigelegt werden. Sie ist bewusst so gehalten, dass sie nicht in erster Linie Einzelheiten, sondern die grossen Perioden der Stadtentwicklung zur Darstellung bringt.

2. Die Periode von 1800 bis 1850

Der Stand um 1850 ist schwarz eingetragen. Es fällt auf, dass in der ganzen Periode 1800 bis 1850 noch verhältnismässig wenig gebaut worden ist. Die Bevölkerung der Stadtgemeinde, zu der damals Bümpliz noch nicht gehörte, ist von 1800 bis 1850 von rund 15'000 auf 27'558 gestiegen. 1850 ist der Altstadtkern noch klar erkenntlich und hebt sich als geschlossener Block von der umgebenden Landschaft ab. Die neuen Einwohner sind zum Teil durch Verdichtung in der obern Altstadt aufgenommen worden, wo in den Plänen von BRENNER, SINNER und LERBER-HAHN aus der Zeit von 1757–75, 1790 und 1803

noch weniger dichte Bebauung eingetragen ist als im Plan GERBERs von 1844. Auch die untere Altstadt scheint in jener Periode durch Ein- und Anbauten eine Verdichtung erfahren zu haben. Stärker bebaut worden sind auch die Matte, wo sich die Gewerbebauten ausdehnten, die untern Hänge des Altenbergs und die Höhen des Obstberges, wo einzelne Landhäuser entstehen. Typisch ist das Aufreihen von Einzelbauten entlang der Ausfallstrassen, vor allem gegen Nordwesten (Neubrückstrasse, Länggasse), Westen (Laupenstrasse) und Südwesten (Ausfallstrasse gegen Schwarzenburg und Gürbetal, alte Könizstrasse spätere Monbijoustrasse). Die Erscheinung, dass kein neues Strassennetz geplant wurde, sondern die Stadterweiterung sich spinnenförmig den Überlandstrassen entlang vollzog, ist für die Periode 1800–1850 für alle Schweizer Städte charakteristisch. Man hat die Tragweite der nun einsetzenden Veränderung nicht erkannt und ist mit den bestehenden Mitteln und Vorstellungen in die neue Entwicklung hineingeschritten. In Bern bestehen die Ketten von Landhäusern entlang der Neubrückstrasse, Länggasse, Laupenstrasse und (alten) Könizstrasse schon im 17. Jahrhundert (PLEPP 1623). Auf dem Plan von BOLLIN (1811) haben sich die Ketten verdichtet, um 1850 sind sie noch einmal dichter geworden und umfassen bereits zusammengebaute, niedergeschossige Reihenhäuser, wie sie gegen 1850 für Industriebevölkerung aufkamen. Noch fast völlig leer ist das Kirchenfeld, das als Stadtfeld in der Hand der Burger – damals gibt es die Trennung von Einwohner- und Burgergemeinde noch nicht – rein landwirtschaftlich genutzt wurde und durch das Tal der Aare vom übrigen Stadtgebiet getrennt war. Etwas stärker hat Landhausbebauung vom Aargauerstalden her auf die nördlich der Stadt gelegenen Felder übergegriffen, vor allem auf die leichte Bodenwelle der Moräne des Bernstadiums, auf der heute der Kursaal, Viktoria- und Salemspital stehen. Die übrige Bebauung in der Umgebung der Stadt ist noch fast ausschliesslich landwirtschaftlich.

Die *Befestigungsbauten* haben in der Periode von 1800 bis 1850 ihre grossen Veränderungen erfahren. Schon im 18. Jahrhundert hatte die Niederlegung einiger älterer Ringmauerabschnitte begonnen. Durch gärtnerische Gestaltung und Baumpflanzung war die Kleine Schanze allmählich ihres Festungscharakters entkleidet worden. Der Schanzengraben – heute Hirschengraben – ist mit Baumpflanzung und Anlage eines Bassins bereits zum Tierpark geworden. Nach 1760 waren die Torbogen der Untertorbrücke beseitigt worden, zwischen 1770 und 1783 erste Ringmauertürme, der Marziliturm auf der Südflanke und der Tschiffeliturm an der Nordflanke der mittelalterlichen Stadtbefestigung samt ihren Maueranschlüssen, 1789 das Untere Marzilitor gefallen. Im Kriege von 1798 hatte die Befestigung Berns keine Rolle gespielt. Die Stadt und Republik kapitulierte, in ihrem Widerstandswillen durch psychologische Kriegsführung zermürbt, nach der Niederlage eines Teils ihrer Truppen im Feld. Es fehlte die Härte, es auf einen Kampf um die Hauptstadt ankommen zu lassen, zumal die Burgerschaft militärisch nicht mehr organisiert war. Der verfeinerte und künstlerisch empfindsame Geist der Zeit verbot, ein Stadtkunstwerk, wie es Bern damals darstellte, der Zerstörung des Krieges preiszugeben. Der bauliche Zustand Berns war damals auf seinem Höhepunkt, ausgereift durch die Jahrhunderte, im 18. Jahrhundert durch eine grosse Zahl monumentaler Bauwerke bereichert, noch vor den hässlichen Entstellungen des 19. Jahrhunderts und der Einmantelung in das Häusermeer des 20. Jahrhunderts.

Die Mediationsregierung zog ihre Konsequenzen aus der Gegenstandslosigkeit der Befestigungen im Kriege von 1798. Ende August 1803 wurde die Ausfüllung der Gräben

grundsätzlich beschlossen, im selben Jahre Staats- und Stadtgut ausgeschieden. Der Kanton erhielt die Schanzen von 1623–34 und den Käfigturm, die neue Stadtgemeinde die mittelalterlichen Ringmauern mit ihren spätern Ergänzungen, sowie Zeitglocken- und Christoffelturm. Auch das Restaurationsregiment von 1815–1831 setzte den Abbruch der Festungswerke fort. Eine Intensivierung erfuhr die Schleifung der Befestigungen nach der Regeneration von 1831, indem nun nicht nur praktische Erwägungen der militärischen Nutzlosigkeit und der baulichen Erweiterung der Stadt massgeblich waren, sondern in hohem Masse auch politisch-ideologische. Ende 1833 verlangte eine Bittschrift des radikalen "Schutzvereins" an den Grossen Rat die Abtragung der Grossen Schanze, der Stadttore und Ringmauern, weil sie ständig "an die unselige Zeit der Bevorrechtung und der ehevorigen Unterthänigkeit des Landmannes" erinnerten und "das erhebende Gefühl der Rechtsgleichheit trübend", das Misstrauen des Landes gegen die Stadt fortwährend aufrechterhielten. Die Einzelheiten des komplexen Vorgangs der Zerstörung der Berner Stadtbefestigung sind bei PAUL HOFER, (Wehrbauten, S. 67ff.) dargestellt. Erwähnt sei der Abbruch der äussern Tore im Schanzengürtel von 1623–34 in den Jahren 1809–1811 (Äusseres Obertor am heutigen Bubenbergplatz westlich des Burgerspitals samt dem nördlich anschliessenden Wallstück) und 1823–1826 (Äusseres Aarbergertor am untern Ende des Bollwerks). Die Tore von 1625 bzw. 1624 wurden durch neue, der Zoll- und Polizeikontrolle dienende Stadteingänge ersetzt, bestehend aus je zwei quergestellten kubischen Pavillons im klassizistischen Stile der Zeit, verbunden mit einem die Strasse sperrenden Gitter. Eines dieser Pavillons, in Form eines antiken Tempelchens, überdauerte am Bollwerk bis an die Schwelle der Gegenwart und fiel erst 1959 dem Bahnhofneubau zum Opfer. Die endgültige Umgestaltung der Kleinen Schanze zur Promenade und Parkanlage durch den Gartenarchitekten von Luternau erfolgte in den Jahren 1817/18. Dabei wurden die Eskarpenmauern gegen das Marzili als Stützmauern stehen gelassen, die der Verteidigung dienende Wallkrone mit den Brustwehren planiert. Die Einebnung der noch bestehenden Teile der grossen Schanze, vor allem der Bastionen "Hohliebe" und "Grosser Bär" wurde im Gefolge der erwähnten Bittschrift durch Beschluss des Grossen Rates vom 14. Mai 1834 unverzüglich an die Hand genommen und 1846 zur Hauptsache abgeschlossen. Mit knapper Not konnte die 1822 auf dem Kavalier der "Hohliebe" errichtete Sternwarte, an der Stelle, wo in einem bescheidenen Pavillon 1811 Professor Trechsel den Meridian von Bern als Grundlage der Landesvermessung bestimmt hatte, vor der Zerstörung bewahrt werden. Die erhöhte Aufschüttung des Kavaliers trug später das Physikalische Institut der Universität und wurde erst beim Neubau des Instituts für Exakte Wissenschaften im Jahre 1961 eingeebnet. Der Koordinatenmittelpunkt der Schweiz wurde dabei nicht mehr gefunden. Er musste anhand der Versicherungspunkte neu bestimmt werden.

Beim Abbruch der Schanzen verpasste Bern, wie fast alle Schweizer Städte, soweit sie überhaupt ausgedehnte bastionierte Befestigungsanlagen der Renaissance oder Neuzeit besassen, die grosse Chance der Gestaltung eines grossen Grüngürtels, der Altstadt und Neustadt trennt, wie es vor allem bei niederländischen, englischen, nordischen und einigen deutschen und französischen Städten geschah. In Bern blieb zwar einiges an Grünflächen und Parkgestaltungen übrig, aber doch nur unzusammenhängende Stücke, die Promenade der Kleinen Schanze, das kleine Dreieck des Falkenplatzes, das Grün vor der heutigen Universität, dem SBB-Verwaltungsgebäude und dem Obergericht. Grundsätzlich wurde in

der Mitte der 1840er Jahre das Areal der Grossen Schanze zur Überbauung vorgesehen. Der nüchterne Staat der modernen Demokratie hatte keinen Sinn für den Luxus ausgedehnter Parkanlagen. Am Bollwerk entstand dafür als besonderer Stolz der Zeit der ausgedehnte und massive Zuchthausbau des Architekten J. D. Osterrieth, das Hauptwerk des Spätklassizismus in Bern, das schon 1896 durch das Hauptpostgebäude (heute Bern 2) ersetzt wurde. Zwischen Bollwerk und Genfergasse wuchsen ab 1835 die ersten Miethausblöcke internationalen Zuschnitts empor.

Der *Verkehr*, der die Entwicklung jedes Stadtbildes der Neuzeit massgeblich beinflusst hat, erlebte gegen Ende der Periode von 1800 bis 1850 bereits folgenschwere Gewichtsverlagerungen durch den Bau neuer Brücken. Zufolge der topographischen Lage in der Aareschleife haben die Brücken in Bern mehr als in andern Städten Schicksal und Gestalt der Stadt bestimmt. Bis um 1800 lief der Verkehr am Ost- und am Westende der Altstadt sternförmig zusammen und wurde gebündelt, linear durch die parallelen Altstadtgassen ohne Kreuzungen von einem Pol zum andern geführt (Abb. 1). Am einen Pol, vor der Untertorbrücke, liefen die Strassen von Solothurn, Basel, Zürich über die Papiermühlestrasse, von Burgdorf über die Bolligenallee, die alte Emmentalstrasse von Ostermundigen her, die Strassen von Luzern und Thun vom Egghölzli her zusammen. Diese Strassen waren alle in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts grosszügig ausgebaut worden und präsentierten sich bereits um 1800 in der Gestalt von prächtigen Alleen. Besonders gross – bereits in der heutigen Breite – war der Aargauerstalden bis 1758 durch den italienischen Ingenieur A. Mirani ausgebaut worden, um die Hauptstrassen von Solothurn, Basel und Zürich aufzunehmen, die im Sand am Grauholz zusammenliefen. Der Muristalden, der den Verkehr von und nach Thun und Luzern aufzunehmen hatte, wurde 1779–1783 neu angelegt. Am Westende der Stadt wurden die Strassen von Neuenburg und Biel über Aarberg von der Neubrücke her durch das Äussere und Innere Golattenmattgasstor – das Äussere hiess auch Aarbergertor – in die Stadt eingeführt. Das Äussere Obertor, nach dem Umbau von 1809/11 Murtentor genannt, nahm die Hauptstrasse von Genf und der Waadt über Murten auf, ebenso die Strassen von Freiburg über Laupen und Neuenegg, die damals wenig bedeutende Strasse von Schwarzenburg und die als Oberlandstrasse recht wichtige Verbindung durch das Gürbetal.

In Erkenntnis, dass die wichtigsten Strassen von Osten in die Stadt eingeführt wurden, erbaute Bern in den Jahren 1841–1844 die neue *Nydeggbrücke* in massiven Steinquadern, ein Bauwerk, dem damals höchste Anerkennung gezollt wurde, und das vor allem den steilen, engen Aufstieg von der Untertorbrücke durch den Nydeggstalden ausschaltete. Auch diese Brücke wurde noch mit Zollhäuschen versehen – die Abschaffung der Binnenzölle durch die Bundesverfassung stand erst noch bevor. So sehr das Bauwerk der Brücke als solches anerkennenswert ist, ist es doch als "Sündenfall" in der Stadtentwicklung Berns bezeichnet worden; denn es brachte mit der neuen Brückenzufahrt, der Nydeggasse, mit ihrer geradlinigen klassizistischen Häuserreihe einen Bruch in die geschweifte Linienführung der Gerechtigkeitsgasse gegen den Stalden und wirkt, etwa vom Rosengarten aus gesehen, als erster Fremdkörper im Bilde der untern Altstadt.

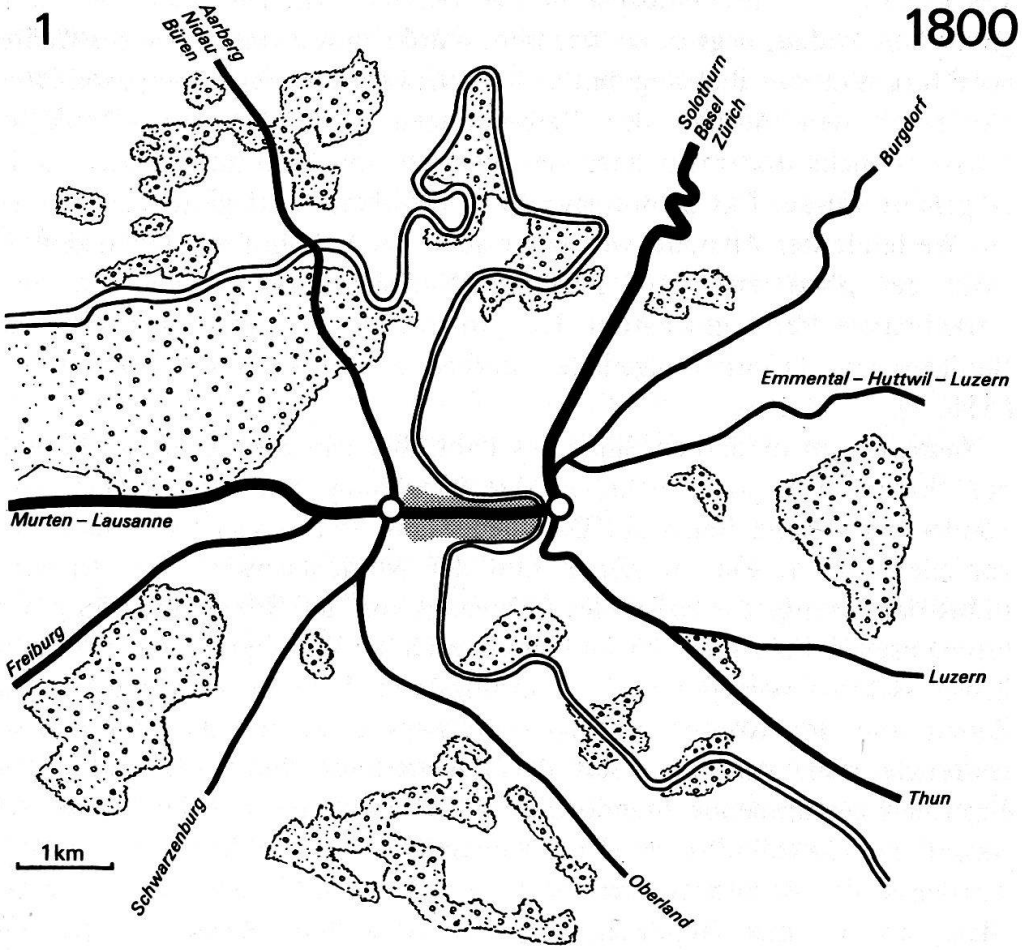
Durch die neue Nydeggbrücke wurde die grosse Verkehrsstruktur Berns nicht verändert, wohl aber durch den Bau der zwei Jahre später, 1846 vollendeten *Tiefenaubrücke* bei Worblaufen. Der Bau dieser Brücke stand im Zusammenhang mit dem Bau der Lyssbachtalstrasse zwischen Biel und Zollikofen. Der Jura war zu Bern gekommen. Um

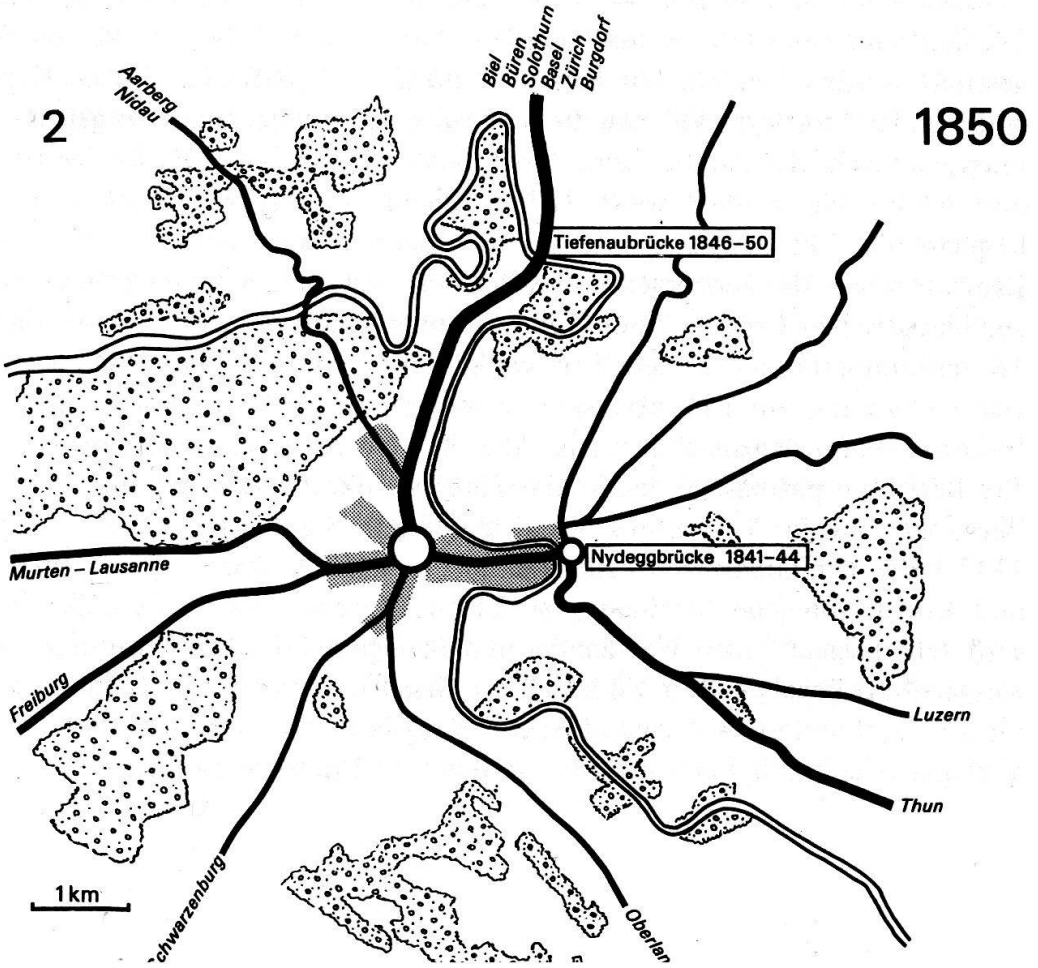
1840 fasste die Uhrenindustrie in Biel bereits Fuss. Die Stadt Biel, um 1800 kaum viel grösser als Nidau, begann zu wachsen, wurde zum zweiten Pol des Kantons. Der Verkehr vom Jura und von Biel ging nun nicht mehr über den Frienisberg, sondern nach Zollikofen, wo durch den Ausbau der Verbindungen Zollikofen–Hindelbank und Hindelbank–Burgdorf mehr und mehr auch der Verkehr von Solothurn, Basel, Zürich und Burgdorf eingeführt wurde. Das Schwergewicht des Verkehrs verlagerte sich unmittelbar nach 1850 ans Westende der Altstadt, wo später auch der Bahnhof zu stehen kam. Dadurch wurde – trotz der eben erst neu gebauten Nydeggbrücke – eine Asymmetrie der beiden Verkehrspole Berns geschaffen. Die grossartigen Zufahrten durch die Papiermühlestrasse, Bolligen- und Ostermundigenallee starben als grosse Verkehrsadern mehr und mehr ab (Abb. 2).

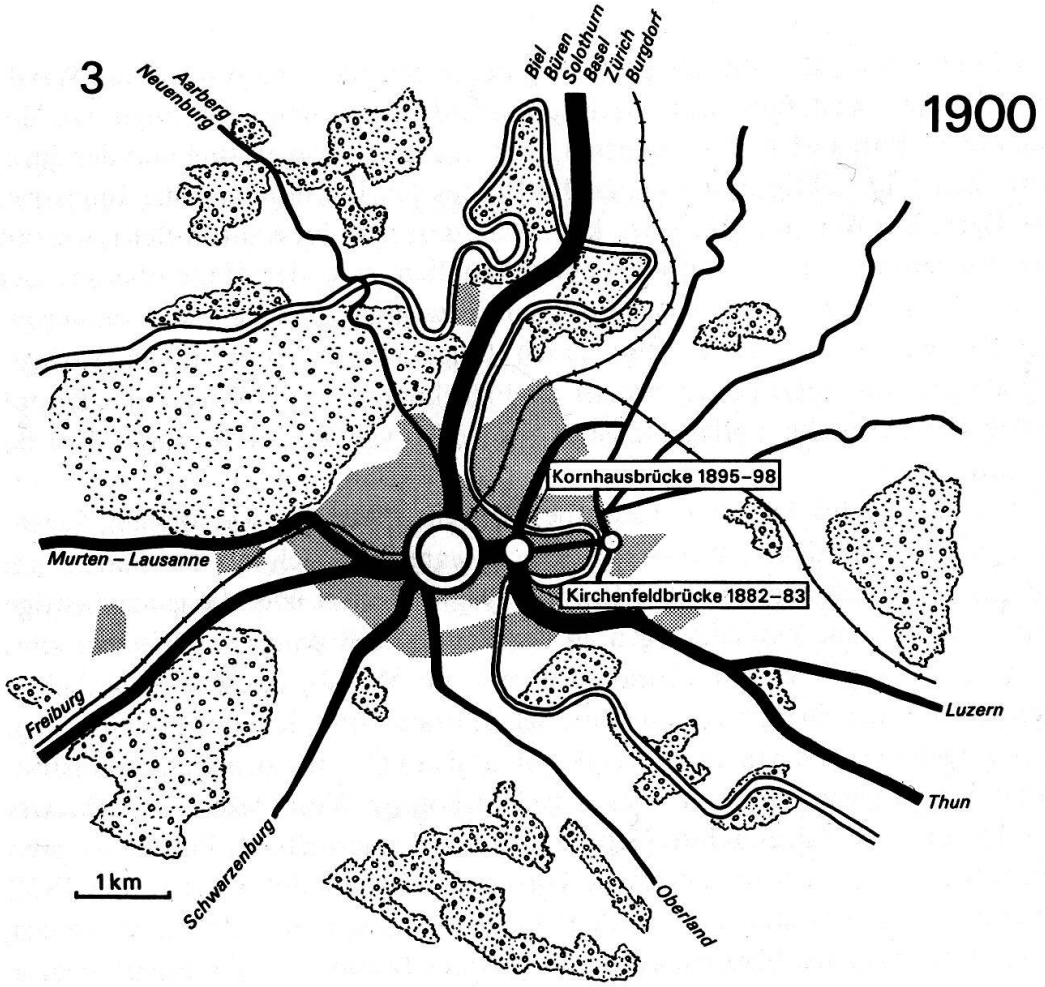
Industrie im modernen Sinne des Fabrikbetriebes gab es in der Periode 1800–1850 in der Stadt Bern noch nicht, in der Umgebung nur wenig. Hier zeichnete sich eine Sonderentwicklung Berns ab. Das halbe Jahrhundert von 1800 bis 1850 war anderwärts, vor allem im Aargau, in Zürich und der Nordostschweiz, die Periode der eigentlichen Industrialisierung, das heisst des Übergangs von der Heimindustrie im Verlagsbetrieb zum mechanischen Fabrikbetrieb und damit auch der konsequenteren Trennung des sekundären Erwerbssektors vom primären. Allerdings war diese Entwicklung im Aargau, im Kanton Zürich und der Nordostschweiz keineswegs etwa auf die Städte beschränkt, sondern erstreckte sich, vor allem seit der Regeneration von 1831, auf das ganze Land. Der eigentlich bestimmende Standortfaktor der Industrie war das *Wasser,* sowohl als Brauchwasser für Textilindustrie, Papierherstellung und anderes, wie auch als mechanische Antriebskraft. Bevorzugt wurden die kleineren Mittellandsflüsse, wie Sitter, Thur, Töss, Glatt, Sihl, Limmat, Reppisch, Bünz, Aa, Wina, Suhr, Wigger, Langete, Grosse- und Kleine Emme.

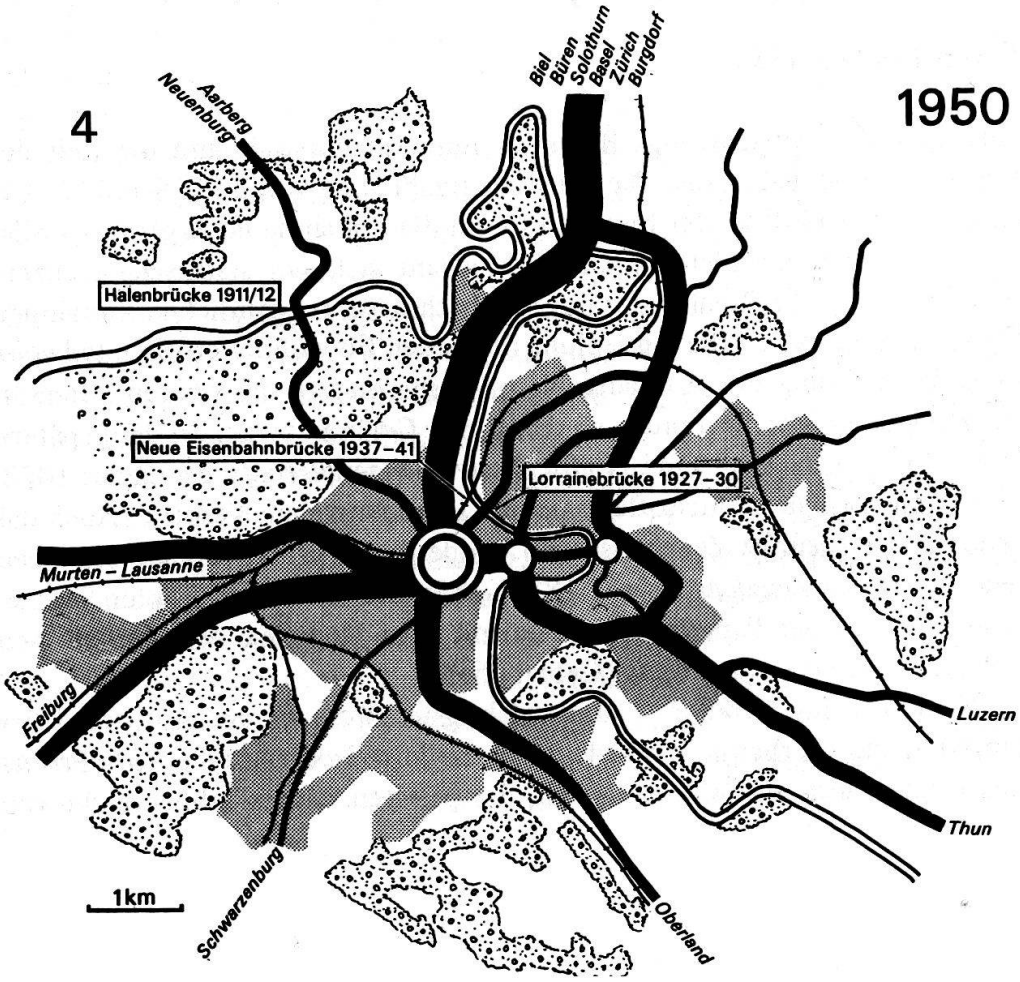
Dass Stadt und Region Bern von der Industrialisierungswelle der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kaum erfasst wurden, hat verschiedene Gründe, die hier nur knapp gestreift werden können. Wir haben sie im PLANUNGSATLAS 3 im Kapitel "Industrie" eingehender dargelegt. Will man die bernische Haltung der Industrie gegenüber verstehen, so muss man sich klar darüber sein, dass Industrie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts – und noch weit in die zweite Hälfte hinein – nicht den Nimbus angenehmeren und bequemeren Lebens hatte wie heute, sondern ein trauriger Notbehelf war, wo die Landwirtschaft die zunehmende Bevölkerung nicht beschäftigen konnte. Da Bern zum Teil aus klimatischen Gründen, zum Teil aus seiner Tradition der Ökonomischen Bewegung des 18. Jahrhunderts eine bessere Landwirtschaft aufwies als weite Teile der Nordostschweiz, war der Zwang zur Industrialisierung weniger gross. Vom Unternehmertum her sah die Industrie schon damals anders aus. Aber in Bern fehlte eine Unternehmerschicht, weil das alte Bern eine patrizische, nicht eine Zunftaristokratie gewesen war. Die führende Schicht Berns war mit der Verwaltung des ausgedehnten Stadtstaates vollauf beschäftigt, und seit 1747 hatte der Grosse Rat seinen Mitgliedern zur Vermeidung von Interessenkollisionen und Korruption jede Beteiligung an kaufmännischen und industriellen Unternehmungen verboten, ausgenommen Weinhandel und Bankgeschäft. Damit war eine wesentlich andere Ausgangslage gegeben als in Zürich, Basel, Schaffhausen oder St. Gallen. Das alte Bern hatte im 18. Jahrhundert eine ausgedehnte Verlagsindustrie, aber die Hauptstadt überliess das Verlagsgeschäft den Landstädten, vor allem im Unter- und Oberaargau und in der Waadt,

Stadtentwicklung Bern als Funktion der Verkehrsstruktur






3
1900
Aarberg
Neuenburg
Biel
Büren
Solothurn
Basel
Zürich
Burgdorf
Kornhausbrücke 1895–98
Kirchenfeldbrücke 1882–83
Murten – Lausanne
Freiburg
Luzern
Thun
Schwarzenburg
Oberland
1 km


4
1950
Aarberg
Neuenburg
Biel
Büren
Solothurn
Basel
Zürich
Burgdorf
Halenbrücke 1911/12
Neue Eisenbahnbrücke 1937–41
Lorrainebrücke 1927–30
Murten – Lausanne
Freiburg
Luzern
Thun
Schwarzenburg
Oberland
1 km

wo Yverdon ein Zentrum wurde. Mit der Loslösung der neuen Kantone Aargau und Waadt im Jahre 1798 verlor der Staat Bern seine wichtigsten Industriegebiete. Was blieb, war die Unternehmerschicht in Burgdorf und Langenthal, und neu hinzu kamen Biel und der Jura. Dort entwickelte sich folgerichtig in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Industrie, nicht im Raume Bern. Ein Weiteres, das hinzu kam, war, dass man im Kanton Bern, sowohl von Seiten der Regierung, wie der alten Verlegerfamilien, wie der Heimarbeiter, der Konzentration im Fabrikbetrieb aus sozialethischen Erwägungen Widerstand entgegenbrachte. In der Tat waren noch landwirtschaftlich tätige Heimarbeiter in der Verlagsindustrie wirtschaftlich und sozial besser gestellt als Fabrikarbeiter. Im Konkurrenzkampf allerdings unterlag die bernische Verlagsindustrie bis 1850, vielfach ohne durch Fabrikindustrie ersetzt zu werden.

In der Stadt Bern gab es bis 1850 nur Gewerbe. Grössere Betriebe, wie Mühlen, Sägen, Stampfen und Reiben, benötigten Wasserkräfte und waren folglich in der Matte, am Sulgenbach und am Stadtbach angesiedelt. Kleingewerbe waren fast über die ganze heutige Altstadt gestreut, mit gewissen Verdichtungen an der Post- und Brunngasse, Speicher- und Aarbergergasse. Seit 1843 gab es ein kleines Gaswerk im Marzili, das der öffentlichen Beleuchtung diente und seine Energie aus oberländischen Braun- und Schieferkohlen bezog. Ausserhalb des Stadtgebietes war vor allem das Worblental ein Ort, wo sich frühe Industrie, allerdings auch noch vorwiegend als Gewerbe, ansiedeln konnte. Von Deisswil an abwärts gab es seit dem 15. und 16. Jahrhundert Getreidemühlen, Papiermühlen, Pulverstampfen und Hammerschmieden. 1727 war die bernische Pulverfabrik gegründet worden, die 1852 eidgenössisch wurde und aus Gründen der Sicherheit 1919 ins Eyfeld bei Wimmis verlegt wurde. Aus der Pulverfabrik Worblaufen wurde als privater Betrieb die chemische Fabrik *Worbla* (Abb. 5).

3. Die Periode von 1850 bis 1880

Sie umfasst die Zeit des Aufschwungs Berns als Bundeshauptstadt und die Zeit der ersten Auswirkungen des Eisenbahnbaus. Die Einwohnerzahl stieg von 27'558 auf 43'197. Im ersten Jahrzehnt – ohne Einfluss der Eisenbahn – ist die Zunahme noch gering (4,8‰ pro Jahr). In den zwei nachfolgenden Jahrzehnten macht sich der städtische Konzentrationsprozess im Gefolge des Eisenbahnbaus mit durchschnittlichen jährlichen Zunahmen von 20,2 bzw. 19,9 ‰ bemerkbar. Die Ansiedlung der neuen Einwohner erfolgte teilweise immer noch durch Verdichtung des Altstadtgebietes, insbesondere der oberen Altstadt. Eine *erste Berner Baugesellschaft* überbaute ab 1860 das Gelände zwischen dem spätern Bundesplatz und der Christoffelgasse. Eine *zweite Berner Baugesellschaft,* gegründet 1872, erlitt bei der Überbauung zwischen Christoffelgasse und Hirschengraben Verluste. Auch das Areal des alten Zeughauses (heutige Zeughausgasse) wurde durch private Spekulanten neu überbaut. Das neue *kantonale Zeughaus* wurde 1873–1878 durch die Architekten Tièche, Eggimann und von Rodt an der Papiermühlestrasse mit dem Komplex der *Kaserne* neu erbaut. Damit griff die Stadt bereits auf dieses Gebiet über.

Als wichtigste Neuerung im Verkehr – und wichtigstes Moment der Auslösung der modernen Stadtentwicklung überhaupt – wurde 1858 die *Eisenbahn* über die *Rote Brücke* in die Aarehalbinsel eingeführt. Sie war ein Zweig der privaten Centralbahn, welche von

Basel nach Olten und von Zürich über Olten nach Bern gebaut wurde und hier vorläufig in einem Kopfbahnhof endete, der später als Schalterhalle diente und 1971/72 abgebrochen wurde. Der Anbruch einer neuen Zeit ist aus der Tatsache ersichtlich, dass die neue Brücke im Gegensatz zu den zehn Jahre zuvor gebauten Brücken in der Nydegg und Tiefenau eine Eisenbrücke war. Das im Bauen, in der Wirtschaft und Politik von Kohle und Stahl bestimmte Zeitalter hat begonnen. Mit dem Bau des Bahnhofs ist das Verkehrsschwergewicht am Westende der Berner Altstadt noch einmal entscheidend verstärkt, die untere Altstadt noch stärker abseits gestellt worden. Die Eisenbahnbrücke hatte auch einen Fussgängersteg, was das Übergreifen der Bebauung auf Lorraine und Breitenrain auslöste.

Naturgemäss dehnte sich die Stadt noch vorwiegend nach der nicht von der Aare umschlossenen Westseite aus. Hier wurde in unserer Periode eine flächenhafte Erweiterung der Stadt geplant und in einem Alignement ein teilweise neues, systematisches Strassennetz festgelegt. Dies hatte jene Zeit der jüngsten Vergangenheit und teilweise auch unserer Gegenwart voraus, dass man zuerst grosszügig die Strassen festlegte und absteckte, bevor man ein Gebiet zu überbauen begann. Man kann also nicht sagen, es hätte in jener Zeit keine Stadtplanung gegeben. Sie kümmerte sich allerdings nicht um Bevölkerungsprognosen, Ausscheidung von Nutzungszonen und dergleichen, sondern begnügte sich mit dem Strassenalignement. Die Vermessungsarbeiten im Vorland der Grossen Schanze wurden in den Jahren 1866–1868 ausgeführt. Der *Alignementsplan für den Stadtbezirk Obenaus* wurde 1873 vom Regierungsrat genehmigt. Er umfasste das ganze Gelände von der Neubrückstrasse über Länggasse–Laupenstrasse bis hinunter zum Sulgenbach und zum Monbijougut. Das Strassennetz war in Anlehnung an die bestehenden Ausfallstrassen, die nur begradigt und verbreitert wurden, ein grosser Fächer von fast 180° Öffnung, rechts begrenzt durch die Neubrückstrasse, links durch die neue Monbijoustrasse. Zwischen die Radien wurden in der Art eines Spinnennetzes in mehr oder weniger regelmässigen Abständen geradlinige Verbindungsstrassen gelegt. Durch seitherige Veränderungen, schon bei der Ausführung des Strassennetzes, ist die ursprüngliche Idee des Fächers etwas verloren gegangen und hat eher einem unregelmässigen Schachbrettschema Platz gemacht. Die Füllung des Rahmens mit Bauten erfolgte in der Periode bis 1880 nur sporadisch, mit gewissen Schwerpunkten zwischen der mittleren Länggasse und Zähringerstrasse, sowie im Mattenhof (Karte 1:25'000). Bereits in jener Zeit wurde mit den ersten Bauten der soziale Charakter auch der spätern Überbauungen bestimmt. An der mittleren Länggasse, im Mattenhof und in der Lorraine entstanden Arbeitersiedlungen, Villette, Stadtbach und Altenberg entwickelten sich als Villengebiete. Das Schwergewicht der Wohnbevölkerung wohnte 1880 immer noch in der Innenstadt, 22'154, gegenüber 7'463 in der Länggasse, 5'923 im Mattenhof, 1'941 im Kirchenfeld und 5'716 im Breitenrain.

Durch die Erhebung Berns zur Bundeshauptstadt wurde die Errichtung *monumentaler Bauten* im Stadtbild ausgelöst oder mittelbar gefördert. Man folgte einer schon im alten Bern vorgezeichneten Gesetzmässigkeit, die monumentalen Bauten am Rande der Altstadt der Geländekante der Aarehalbinsel entlang aufzureihen, wo diese Gebäude von den jenseitigen Ufern aus genügender Distanz in ihrer Gesamtwirkung erfasst werden können. Bern hat hier unzweifelhaft eine städtebauliche Chance seiner topographischen Lage konsequent genutzt (vgl. Panoramaansicht von Süden; Beilage). An der Südkante der Aarehalbinsel wurde am 3. April 1850 durch die Einwohnergemeinde das Areal des alten Werkhofs für das neue *Bundesratshaus* bestimmt. Bis 1852 wurde die Terrasse aufgeführt,

von 1852–1857 der Bau im Stile einer mit romanisierenden Formen abgewandelten Renaissance errichtet, in Fortsetzung der Linie *Erlacherhof – Frischinghaus* (heute: Béatrice von Wattenwilhaus) – *Münster – Barfüsserkloster* (damals Universität, an Stelle des heutigen Casinos) – *Münz – Inselspital* (an Stelle des späten Bundeshauses Ost). Aus dem Wettbewerb für den Bau des Bundesratshauses war der Zürcher Architekt Ferdinand Stadler siegreich hervorgegangen, seine Pläne aber wurden noch der Modifikation durch den leitenden Berner Architekten Friedrich Studer unterworfen. Das Hotel *Bernerhof,* noch in derselben Periode erbaut, schloss sich westlich an das Bundesratshaus an. An der Westseite des spätern Bundesplatzes entstand 1866–68 das *Gesellschaftshaus Museum* von der Hand des Zürcher Architekten Wolf, jener Bau mit den Statuen bedeutender Berner, der seit 1906 Sitz der Bernischen Kantonalbank ist. Auf der Nordseite der Aarehalbinsel, wo schon *Rathaus* und *Waisenhaus* standen, reihten sich an das Rathaus 1858–1864 die römisch-katholische seit dem Kulturkampf christkatholische *Kirche St. Peter und Paul* in Neuromanik, mit ihrem Turm das Gefüge der Stadttürme störend, und weiter gegen Westen das von Eugen Stettler im Stile der Neorenaissance 1876–1879 errichtete *Kunstmuseum* an der damaligen Waisenhaus-, heute Hodlerstrasse. Schräg gegenüber wuchs von 1879–1881 in ähnlichem Stile das alte *Naturhistorische Museum* vom Architekten Albert Jahn. Weiter entstanden damals der ältere Bau des *Frauenspitals,* damals "Entbindungsanstalt" genannt, an der Schanzenstrasse, der *Güterbahnhof* in der Villette und weit ausserhalb der Stadt, am Schärmewald gegen Bolligen die *Heil- und Pflegeanstalt Waldau.*

In die Periode 1850–1880 fällt auch die Gründung der meisten später bedeutenden *Industriebetriebe* Berns: Dr. Wander 1865, Eidgenössische Telegraphenwerkstätte, später Hasler AG 1852, Chocolat Tobler 1865. Standortmässig waren diese Industriebetriebe von den Wasserläufen unabhängig, ebenso von der Bahnhofnähe und schichteten sich in den Wohnquartieren ein. Sie begannen als kleine Gewerbebetriebe an rein zufälligen Standorten. Die Telegraphenwerkstätte, die seit 1865 von ihrem Leiter, Gustav Hasler, zusammen mit dem bisherigen Leiter der Eidgenössischen Münzstätte, Albert Escher, privat übernommen wurde, befand sich um 1860 in einem kleinen, zwei Fensterachsen breiten Hause an der Metzgergasse und belegte noch sechs andere Lokalitäten. 1862 wurde ein Bau an der Vannazhalde bezogen. Tobler begann um jene Zeit in einer kleinen Confiserie an der Mittelstrasse 20, der Chemiker Wander arbeitete in einem Schuppen am Philosophenweg. Grössere Industrien suchten zum Teil noch Standorte am Wasser, so die 1865/66 errichtete Spinnerei Felsenau, deren Komplex samt Arbeiterwohnungen in der Karte 1:25'000 als isolierter nördlichster Ableger des Stadterweiterungsgebietes erscheint. Sie nutzte die Wasserkräfte der Aare durch einen Stollen. Andere Industrien zeigen bereits den Zug zu den Bahngeleisen, so die ausgedehnten Industrieanlagen im Muesmattfeld, Giesserei und mechanische Werkstätte G. Ott und B. Gubser (1870), Brückenbauwerkstätte M. Probst und die Fabrik für Eisenbahnmaterial (1872). Aus diesem Komplex entstand später die Giesserei Ludwig von Roll. Im Wylerfeld, ebenfalls am Gütergeleise, entstand ab 1871 aus den Erfahrungen der Grenzbesetzung 1870/71 die Eidgenössische Waffenfabrik. Die Stadt gab die alte Schaal an der Metzgergasse auf und erbaute das Schlachthaus an der Engehalde (1878) und verlegte das Gaswerk, das nun als Folge des Bahnbaus mit ausländischer Steinkohle arbeitete, weiter südwärts in die Lindenau (Abb. 6: Zuwachs der Industrie 1850–1890).

4. Die Periode von 1880 bis 1914

Diese Periode beginnt mit einer Wirtschaftskrise in den 1880er Jahren und steigert sich dann bis zum Vorabend des ersten Weltkrieges zur ersten Kulmination der von zukunftsgläubigem Optimismus getragenen Hochkonjunktur, Wirtschafts- und Städteentwicklung. Die Jahrzehnte von 1888 bis 1900 und 1900 bis 1910 verzeichnen durchschnittliche jährliche Zuwachsraten von 28,2 bzw. 29,2 ‰. Die Einwohnerzahl der Stadt steigt von 43'197 auf 85'651, die Zahl der bewohnten Häuser von 2'688 auf 5'855.

Die wichtigsten Tatsachen der Stadtentwicklung jener Periode waren der Bau der *Kirchenfeldbrücke* in den Jahren 1882/83, und der *Kornhausbrücke* 1895–1898. Dadurch breitet sich die Stadt in dieser intensiven Expansionsphase über die grossen Schotterfelder südlich und nördlich der Aareschleife aus. Mit diesen Brücken wurde die Verkehrsstruktur Berns abermals entscheidend verändert, insbesondere auch durch die Legung der Linien der Strassenbahn über diese Brücken. Abb. 3 veranschaulicht, wie Kirchenfeldbrücke und Kornhausbrücke ihr Einzugsgebiet halbmondförmig weit gegen Osten ausdehnen und das Einzugsgebiet der tiefer liegenden und unbequemeren Nydeggbrücke beschneiden. Der Verkehr von und nach Thun geht nun über die Kirchenfeldbrücke, derjenige von und nach Biel, Solothurn, Basel und Zürich fliesst – soweit er nicht Eisenbahnverkehr ist – durch die Tiefenaustrasse. Der Automobilverkehr setzt erst um die Jahrhundertwende ein und erlangt bis 1914 noch keine grosse Bedeutung.

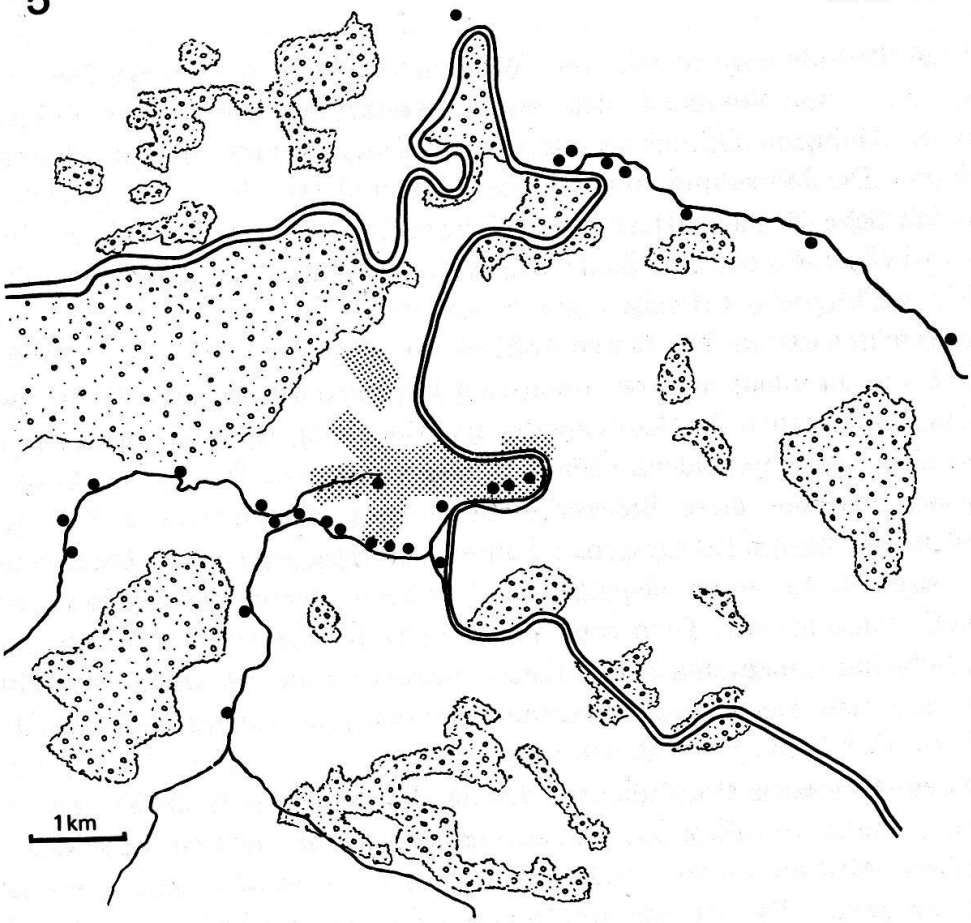
Durch die neuen Hochbrücken, die für die Zeit typisch, als Eisengitterbrücken gebaut wurden, wurde vor allem der Einkaufsverkehr aus den neu entstehenden Quartieren nach der obern Altstadt gelenkt, während die *untere Altstadt* endgültig ins Lee der Stadtentwicklung geriet. Das ist der grosse Glücksfall der Stadtentwicklung Berns. Während in Zürich, Basel und Genf in dieser Periode dynamischer Wirtschaftsentwicklung die Altstädte bis auf wenige Reste durch moderne Geschäftsbauten verdrängt wurden, blieb die untere Berner Altstadt mit ihrem wertvollen Baubestand und ihrer Bedeutung als städtebauliches Denkmal des Mitelalters über Jahrzehnte völlig erhalten, bis sich der Sinn in der Öffentlichkeit so weit geschärft hatte, dass das Baudenkmal durch die Bauordnung von 1954 geschützt werden konnte. Die *obere Altstadt* erlitt in der Periode von 1880–1914 ihre weitgehende Umgestaltung. Doch blieb der alte Charakter durch die Lauben und die Verwendung von Sandstein als Baumaterial und Fassadenverkleidung bis zu einem gewissen Grade erhalten.

Unter den neuen Quartieren war das *Kirchenfeld* zunächst Gegenstand hohen planerischen und spekulativen Interesses und auch heftiger politischer Auseinandersetzungen. Bereits in den 1850er Jahren wurden Pläne zur Erschliessung gemacht, so etwa 1859 von F. Studer und E. Davinet ein "Entwurf eines Kirchenfeldquartiers in amerikanischem Würfelsystem". 1876 fiel ein von einem bernischen "Kirchenfeldkomite" an die Hand genommenes Projekt in einer Abstimmung der Burgergemeinde durch. Wenig später verkaufte aber dieselbe Burgergemeinde als Eigentümerin der ehemaligen Stadtfelder das Kirchenfeld als Areal im Halte von 220 Jucharten um den Preis von 425'000 Franken an die in England domizilierte *Berne–Land–Company*, welche VON RODT als "eigentliche internationale Spekulanten in modernen Stadtgründungen" bezeichnet. Aus den verschiedenen Projekten ging ein System von zwei halben Strassensternen hervor, von denen der eine seinen Scheitelpunkt am südlichen Brückenende, der andere am Thunplatz hatte, beide

Stadtentwicklung Bern
Einschichtung der Industrie

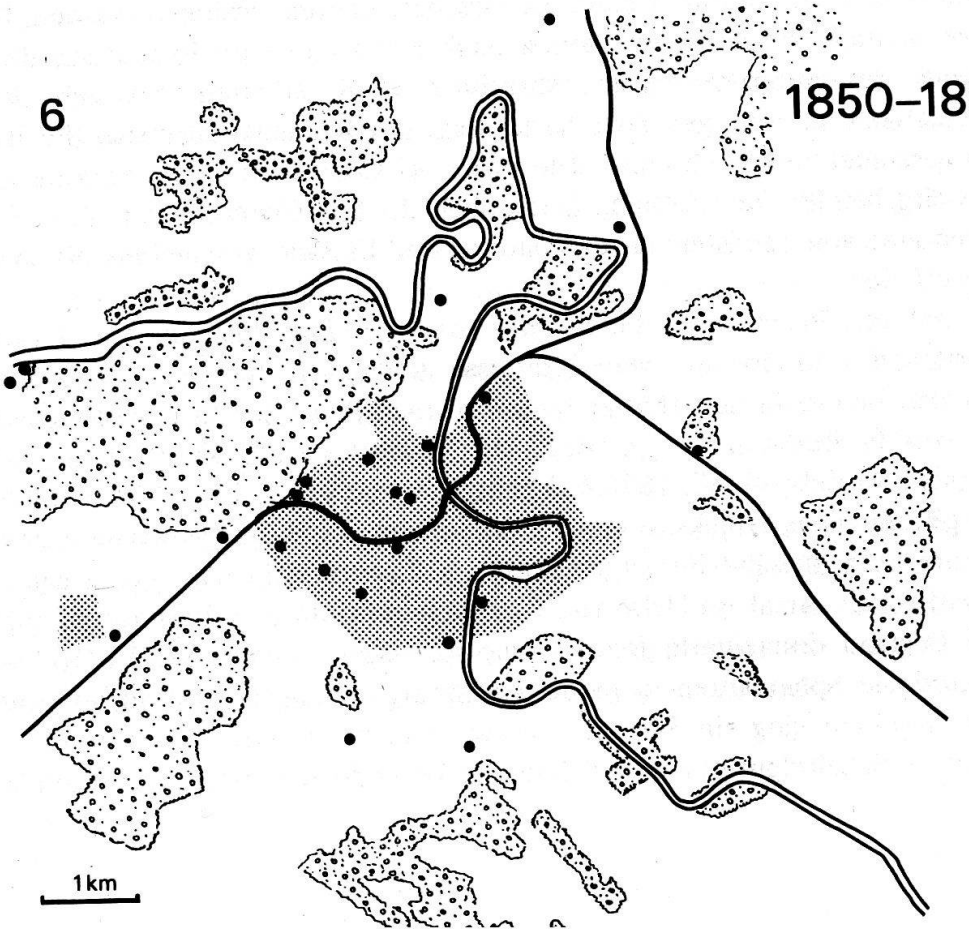
5

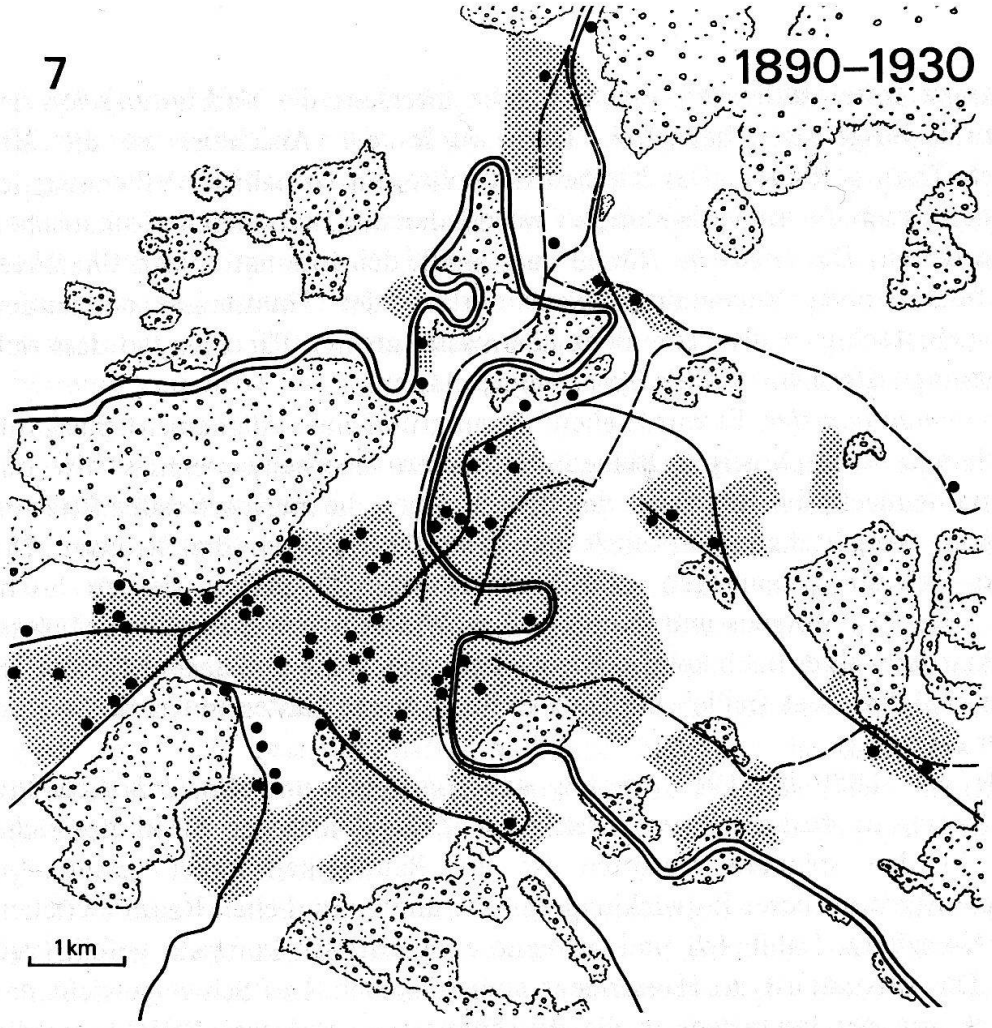
um 1850

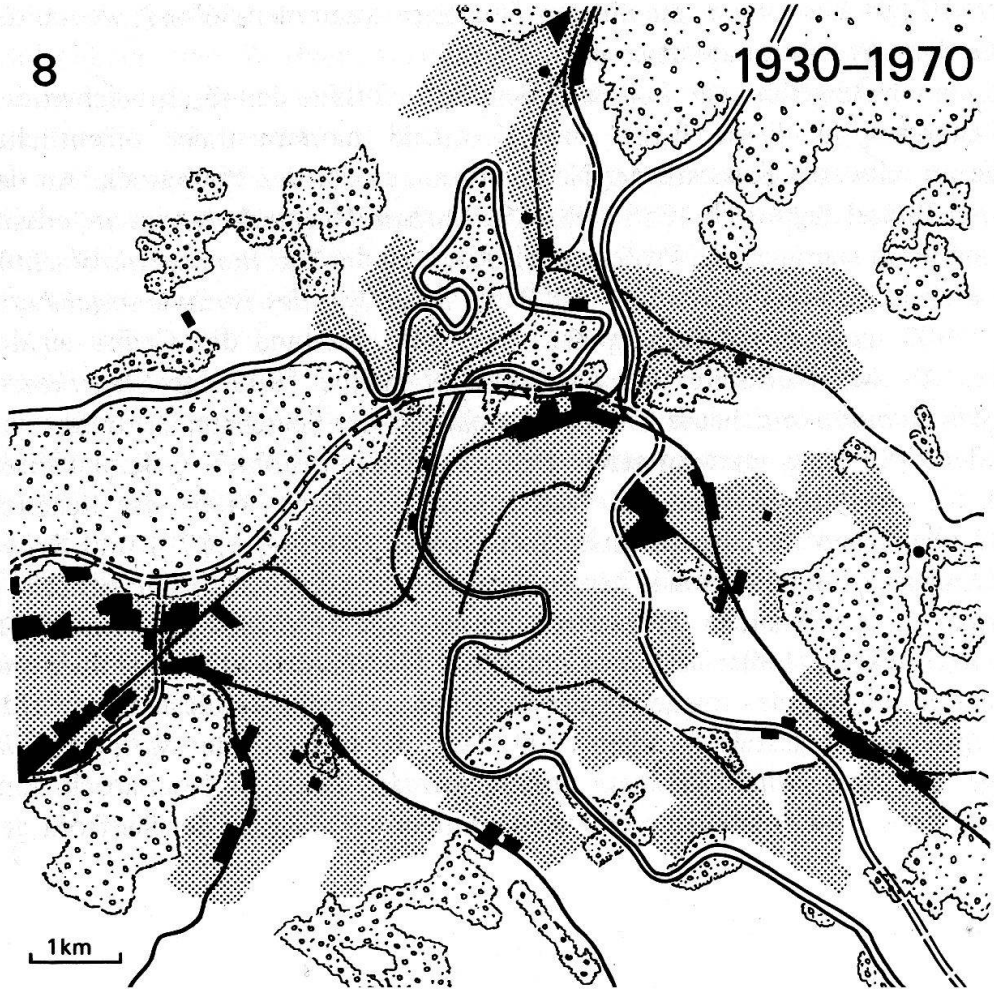


6

1850–1890




7
1890–1930
1km


8
1930–1970
1km

durch die Thunstrasse miteinander verbunden, welche ihrerseits die Verbindung von der neuen Brücke zum Burgernziel herstellte. Hier wurde der Anschluss an die alte Ausfallstrasse nach Thun gefunden. Das Kirchenfeld sollte ein vornehmes Villenquartier werden, wo sich denn auch die immer zahlreicher werdenden ausländischen diplomatischen Vertretungen ansiedelten. Die *englische Kirche* unterstrich den internationalen Charakter des neuen Quartiers. Neben Reihenmiethäusern entlang der Thunstrasse entstanden zahlreiche meist mehrstöckige Villen auf nicht übermässig grossen Parzellen, so dass sich heute Nettoausnützungsziffern von 0,4 bis 0,5 errechnen lassen.

Anders das *Breitenrainquartier.* Es wurde ebenfalls aufgrund eines Alignementsplans mit den damals üblichen 3–4 geschossigen Reihenmietshäusern überbaut, vorzugsweise mit ausgebautem Mansardendach, die Breitfront der Bauten gegen die meist schmalen Strassen gestellt, mit kleinen Vorgärtchen oder auch nur Kiesplätzen gegen die Strassen. Die Ausnützungsziffern solcher Bebauungen sind nach heutigen Begriffen viel zu hoch, erreichen netto 1,5 bis 2,0. Morgens und abends und im Winter ist der Schattenwurf gross. Doch waren die Quartiere, als es noch keinen Autoverkehr gab, ruhig und ansprechender als heute. In den letzten Jahren hat freilich die Umwandlung dieser Bauten in Geschäfts- und Bürohäuser stärker eingesetzt.

In der Periode von 1880 bis 1914 wurden auch *Länggass-* und *Mattenhofquartier* aufgefüllt, im *Wyler* und in *Ausserholligen* erstellte die Stadt Wohnungen für kinderreiche Arbeiterfamilien. In den späteren Vororten ist die Bautätigkeit noch gering. Im Allgemeinen hat die Stadt in dieser Entwicklungsperiode ihren natürlichen Raum zwischen Bremgartenwald, Könizberg, Dählhölzli und Allmend einigermassen kompakt gefüllt (vgl. Karte 1:25'000). Die Altstadt ist im Häusermeer eingeschlossen. Das Schwergewicht der Einwohner hat sich von der Innenstadt in die Aussenquartiere verlagert. 1910 hatte die Innere Stadt noch 19'184 Einwohner, die übrigen Quartiere zusammen 66'467, wovon das am dichtesten besiedelte Breitenrainquartier allein 20'665.

Entsprechend dem Hochgefühl der Zeit und den Bedürfnissen der rasch wachsenden Bevölkerung, entstanden in dieser Phase eine Grosszahl monumentaler öffentlicher Gebäude, fast alle im schweren Palaststil der Neurenaissance oder des Neubarock. An der Südkante der Aarehalbinsel fügte sich 1888–1892 der *Ostbau des Bundeshauses* an, erbaut nach Plänen des aus Bern stammenden Professors H. Auer, an der k.k. Staatsgewerbeschule in Wien. Es folgte ebenfalls von Auer, 1894–1902 der *Mittelbau des Parlamentsgebäudes* mit der Kuppel. 1909 nach der Verlegung der Universität entstand das *Casino* an der Kirchenfeldbrücke. An der Nordseite der Aarehalbinsel wurde 1903 das *Stadttheater* erbaut. Der Bau des *Gymnasiums,* heute *Untergymnasium* an der Speichergasse datiert von 1883. Die Idee der Errichtung repräsentativer Bauten auf den erhöhten Geländekanten wurde, nachdem die Aarehalbinsel besetzt war, zunächst auf die Höhe des Schänzli nördlich der Aare übertragen mit den privaten *Spitalbauten Viktoria* (1877) und *Salem* (1887) und dem *Kursaal* (1913/14), sowie gegen Ende der Periode auch auf die Erhöhung der *Grossen Schanze.* Hier entstanden 1899–1903 das neue *Hauptgebäude der Universität,* erbaut durch die Architekten Hodler und Joos und 1909 das *Obergericht* von Widmer und Daxelhofer. Bei der Errichtung des mittleren und östlichen Teils des Bundeshauses wurde auch der heutige *Bundesplatz* gestaltet, indem 1909–1911 das Gebäude der *Nationalbank,* 1912/13 dasjenige der *Spar- und Leihkasse* erbaut wurden, beide in Neubarock vom Architekten Eduard Joos. Das Entstehen grösserer Baukuben vor allem an der Südfront der

Aarehalbinsel liess es empfinden, dass der *Turm des Münsters* seinerzeit, wie die meisten Türme mittelalterlicher Kathedralen, nicht fertig gebaut worden war. Die baufreudige und zugleich dem Historischen stark zugewandte Zeit holte das in den Jahren 1889 bis 1893 nach. In der Zeit der grossen Erinnerungsfeiern – 700 Jahre seit Gründung der Stadt, 600 Jahre seit Gründung der Eidgenossenschaft – erhielt das Berner Münster eine Erhöhung des obersten Turmstockwerks und den durchbrochenen Spitzhelm von August Beyer, der zuvor auch den Turm des Ulmer Münsters vollendet hatte. Damit bestand wieder ein besseres Verhältnis zwischen dem Münster und seiner Umgebung (vgl. Panoramaansicht von Süden).

Die neu entstandenen Quartiere erhielten als Akzente und Mittelpunkte erstmals Kirchen ausserhalb der Altstadt, so das Lorrainequartier die *Johanneskirche* (1891–1893), die Westquartiere die katholische *Dreifaltigkeitskirche* an der Taubenstrasse in lombardisch-romanischen Formen (1896–1898) und die *Pauluskirche* im Länggassquartier, welche 1902–1905 durch die Architekten Curjel und Moser als Protest gegen den Historismus in jenem Stile erbaut wurde, den man programmatisch den Jugendstil nannte. An diesem für jene Zeitenwende ausserordentlich repräsentativen Bauwerk mochte man erkennen, dass eine Zeit sich gesättigt hatte und das Bedürfnis bestand, aus der Retrospektive herauszukommen und nach neuen Horizonten aufzubrechen. Die Landesausstellung, die im Sommer 1914 auf dem noch unüberbauten Neufeld am Bremgartenwald über die Szene ging, schloss die Periode ab.

Die *Industrie* dehnte sich nach der Überwindung der Krise der 80er Jahre zwischen 1890 und 1914 stark aus, belegte jedoch in Bern immer noch erstaunlich kleine Flächen. Es bildeten sich noch keine eigentlichen Standortschwergewichte. Im Gegenteil: Die Einführung der elektrischen Energie (1891 erstes kleines Kraftwerk der Stadt Bern an der Matte, 1909 Kraftwerk Felsenau) machte die Industrie von den Wasserläufen, wie Stadtbach, Sulgenbach und Worblen, unabhängig, und leichtere Industrien benötigten auch keinen unmittelbaren Bahnanschluss. Die Industriegründungen dieser Periode und bis 1930 streuen denn auch recht regelmässig über die ganzen nördlichen, westlichen und südwestlichen Teile der Stadt. (Abb. 6 und 7) An grösseren Betrieben entstanden durch Übernahme der Eisenbahnwerkstätte und der andern Betriebe in der Muesmatt der Komplex der Giesserei von Roll und im Wyler an der Eisenbahn 1904 die auf die Bedürfnisse des grafischen Gewerbes ausgerichtete Maschinenfabrik Winkler, Fallert & Co. (heute WIFAG). Die Hasler AG errichtete ihre Bauten an der Schwarztorstrasse. Die Spinnerei Felsenau wurde 1902 von Gugelmann in Langenthal übernommen. Gegen Ende der Periode verdichtete sich das von Bern ausgehende *Eisenbahnnetz* beträchtlich durch die Linien nach dem Gürbetal (1901), nach Neuenburg (1901) nach Worb über Gümligen (1898), nach Worb über Bolligen (1913), nach Zollikofen (1912; Fortsetzung nach Solothurn 1916). Dadurch waren künftige Ausfallsrichtungen der Stadt, und an den Vorortsbahnhöfen Gümligen, Weissenbühl, Worblaufen, Bolligen, Zollikofen und Bümpliz-Nord künftige Industriestandorte vorgezeichnet. 1912 wurde auch die SBB-Linie vom Wyler nach Ostermundigen weiter nach Nordosten verlegt. Die alten Geleiseanlagen in Ostermundigen wurden Industriegeleise und förderten die Bildung eines Industrieschwergewichts.

5. Die Periode von 1914 bis 1939

Die Periode ist gekennzeichnet durch den Ersten Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise um 1930. Der Entwicklungsoptimismus war gedämpft. Der Jahresdurchschnitt der Bevölkerungszunahme betrug in den drei Jahrzehnten von 1910 bis 1920, 1920 bis 1930 und 1930 bis 1940 nur noch 14,0 6,6 und wieder 14,0 ‰. Der Zuwachs der Stadt war nichtsdestoweniger flächenmässig recht gross. Einmal wurde Bern als Stadt mit starkem Anteil öffentlicher Verwaltungen von der Flaute und Krise in der Industrie weniger betroffen als etwa Biel, La Chaux-de-Fonds oder St. Gallen und zweitens war die Periode gekennzeichnet durch die gartenstadtartigen Bebauungen mit Kleinhäusern. 1898 hatte der englische Parlamentsstenograph *Ebenezer Howard* die Idee der geordneten *Gartenstadt* mit radialem und ringförmigem Strassennetz und Kleinhäusern mit Garten lanciert. Das soziale Empfinden brach im Gefolge der Notstände der ersten grossen Industrialisierungswelle auf. Die Bewegung griff auch auf die Schweiz über. Der erste Weltkrieg und der Landesstreik von 1918 taten ein weiteres zur Herausbildung des sozialen Denkens. Arbeiter und Mittelstand sollten, statt in düstern Mietskasernen, fortan in Kleinhäusern im Grünen wohnen. Die zufolge der Flaute niedrigen Bodenpreise und Baukosten förderten die Bewegung. Der Zuwachs des Stadtgebietes in jener Zeit ist in der Karte durch einen feinen Punktraster gekennzeichnet. Bern erhielt einen neuen Ring von lockeren Kleinhausbebauungen, zumeist bereits auf dem Boden der Vororte, beginnend mit der *Gartenstadt Liebefeld,* deren Anfänge schon in die Zeit vor 1914 reichen, hinübergreifend auf die Hänge des *Gurten* (Spiegel, Gurten-Gartenstadt), nach *Wabern,* über die Aare hinüber in die *Elfenau* und *Villette,* auf das Gemeindegebiet von Muri–Gümligen in der *Mettle, Waldried, Äbnit, Tannacker* und *Füllerich,* an die Hänge des *Ostermundigenbergs* und den Eingang des *Gümligentals,* eher sporadisch in *Ostermundigen, Bolligen, Zollikofen, Löchligut,* an den Rändern des *Rossfeldes,* in der *Felsenau* in Anlehnung an die Spinnerei, in *Bremgarten* und schliesslich, ebenfalls in dieser Periode noch mehr sporadisch, in *Bümpliz.* Die letzten Ausläufer dieser Bebauung fallen schon in die Zeit nach 1940, so das *Wylerdörfli* und weitere Kleinhausbebauungen in *Bümpliz* und *Wabern.* Das Übergreifen des städtischen Baugebietes auf die Nachbargemeinden stellte auch in Bern das Problem der Eingemeindung. Es wurde indessen einzig 1919 die grossflächige Gemeinde Bümpliz mit der Stadtgemeinde Bern vereinigt. Die Nettoausnützungsziffern der Gartenstadtbebauungen bewegen sich in der Grössenordnung von 0,2 bis 0,4. Man hat aus der Rückschau der 1950er und 1960er Jahre diese Stadtentwicklungsphase verurteilt, als Landverschleiss, zu grosse Konzession an den asozialen Individualismus, als eine uneinheitliche, architektonisch nicht durchgestaltete, schwer und kostspielig zu erschliessende Bauweise, welche vor allem auch den Architekten keine lohnenden und lockenden städtebaulichen Aufträge einbrachte. Aus der noch etwas spätern Rückschau der unruhig gewordenen 1970er Jahre wird man vielleicht den sozialen Aspekten grössere Gerechtigkeit widerfahren lassen. Die Lebensverhältnisse in diesen Siedlungen waren harmonisch, das Bodeneigentum sehr breit gestreut, die sozialen Unterschiede auf ein Minimum reduziert. Diese Bauweise hat ganz allgemein die Schweiz der 1920er und 1930er Jahre geprägt.

Vielleicht wird eine spätere Zeit urteilen können, wie weit die Heimatverbundenheit, politische Stabilität und der Durchhaltewille des Schweizer Volkes in der Zeit unmittelbar vor und während des Zweiten Weltkrieges mit diesen damals weit verbreiteten Formen des

Wohnens und vor allem der breiten Streuung des Bodeneigentums in Verbindung gebracht werden kann. Man wird der Kleinhausbebauung auch zubilligen dürfen, dass sie die bisherigen Akzente im Stadtbild schonte und in keiner Weise konkurrenzierte. Von den Aussichtspunkten aus, vor allem vom Gurten, Bantiger und vom Murifeld her war der Turm des Münsters in dieser Periode noch die absolute Dominante im Stadtbild Berns.

Neben der Kleinhausbebauung schritt, vor allem in den 1920er und frühern 30er Jahren, auch die Bebauung mit Reihen-Miethäusern noch etwas voran. So entstanden unter anderem die Komplexe zwischen Spitalackerstrasse und Schänzlistrasse und zwischen Wiesenstrasse und Weingartstrasse. Charakteristisch für diese Bebauungen sind noch die geschlossenen Häuserfronten gegen die Strasse und die recht geräumigen, zum Teil begrünten Innenhöfe.

Der *Verkehr* hat in dieser Periode nichts Wesentliches zur Neugestaltung der Stadt und des Stadtgrundrisses beigetragen. Am wichtigsten war die bessere Verbindung zu den Nordostquartieren durch den Bau der *Lorrainebrücke* (1927–1930), nun bereits in Überwindung der Eisenbautechnik in Beton. Unmittelbar vor Beginn der Periode war auch die damals als technische Leistung besonders hervorgehobene *Halenbrücke* im Norden Berns entstanden (1911–1912). Sie verbesserte den Verkehr nach Aarberg, beeinflusste aber die Verkehrsstruktur Berns nicht. Es ist erstaunlich, dass in den Jahrzehnten, in denen der Automobilverkehr aufkam, die Verkehrsstruktur Berns kaum Veränderungen erfuhr.

Trotz der langsameren Entwicklung erforderte auch diese Periode den Neubau einiger öffentlicher und repräsentativer Gebäude. Es ist sogar erstaunlich, dass gerade in jener Periode der wirtschaftlichen Schwäche Geldmittel in reichem Masse für kulturelle Zwecke bereit gestellt werden konnten. In der räumlichen Einschichtung dieser Bauten zeichnet sich vor allem der Wille ab, im *Kirchenfeld* ein *Kultur- und Museumszentrum* entstehen zu lassen. Zu dem bereits bestehenden Bundesarchiv und dem Historischen Museum gesellten sich 1917/18 die *Kunsthalle,* 1926/27 das *Gymnasium,* 1928–1931 die *Landesbibliothek,* 1933/34 das *Naturhistorische Museum,* 1934 der Bau, welcher *Schulwarte, Alpines Museum* und *PTT-Museum* vereinigt, und das Schweizerische *Schützenmuseum* (1939). Schliesslich entstand auch der *Tierpark Dählhölzli.* Es ist dies ein bemerkenswerter Versuch, durch Konzentration verwandter Funktionen und Dienste zu einer klareren Ordnung im räumlichen Gefüge Berns zu gelangen. Indem freilich das Hauptgebäude der Universität 1903 auf der Grossen Schanze vollendet worden war, 1930 die Neubauten verschiedener *naturwissenschaftlicher Institute* an der spätern Sahlistrasse im Länggassquartier bezogen wurden und auch das *Staatsarchiv* 1940 einen Neubau am Falkenplatz hinter der Universität erhielt, entstand eine den wissenschaftlichen Betrieb nicht wenig beeinträchtigende Zweiteilung der kulturellen Zentren auf dem Kirchenfeld einerseits und auf der Grossen Schanze und im Länggassquartier anderseits. An Spitälern entstanden in dieser Periode das *Loryspital* (1926–1928) und das *Säuglings- und Mütterheim* in der *Elfenau,* an Kirchen 1917–1920 die *Friedenskirche* von Karl Indermühle im Weissensteinquartier und 1932/33 die katholische *Marienkirche* im Lorrainequartier. Der nüchterne, auf die Funktion ausgerichtete Stil der meisten dieser Bauten deutet den ungeheuren Einschnitt an, welchen der Erste Weltkrieg im Denken und Empfinden der Menschen gemacht hatte. Einzig die Kunsthalle, die Friedenskirche und das Gymnasium sind noch in neuklassizistischem, aber sehr zurückhaltendem und das Neue ahnen lassendem Stile

gehalten. Völlig avantgardistisch war indessen der Glas- und Betonbau der *Städtischen Lehrwerkstätten* in der Lorraine (1936–1939).

Die *Industrie,* die sich in dieser Zeit nicht allzu stark ausdehnte und wenig Neugründungen aufwies, zeigt eine ausgeprägtere Tendenz, bahnhof-, vor allem güterbahnhofnahe Standorte aufzusuchen. So zeichnen sich die später stark wachsenden Konzentrationen im *Wyler* (Schlachthof, WIFAG, Eidgenössische Waffenfabrik), beim *Weyermannshaus* und an der Schwarzenburglinie im *Weissenstein* ab. Auch der Komplex in der *Muesmatt* (Giesserei von Roll) dehnt sich aus. In *Worblaufen* entstand 1923 durch Übernahme der nach Wimmis verlegten eidgenössischen Pulverfabrik der chemische Betrieb der Worbla.

6. Die Periode von 1940 bis zur Gegenwart

Diese Periode ist der Zeitraum der bisher grössten Dynamik in der neueren Stadtentwicklung Berns. Der prozentuale Zuwachs reicht zwar nicht an denjenigen der Agglomerationen Zürich, Basel und Genf heran, war aber doch so, dass auch die Stadt Bern und ihre Vororte von der Entwicklung überrollt wurden. Im Gegensatz zum ersten Weltkrieg stiegen im Zweiten Weltkrieg die Geburtenziffern stark an, und statt der erwarteten Krise brachte die Nachkriegszeit eine Hochkonjunktur, welche diejenige vor 1914 übertraf und den zunächst kaum realisierten grossen Zustrom ausländischer Arbeitskräfte und ausländischer Bevölkerung zeitigte. Die Einwohnerzahl der Stadtgemeinde Bern stieg von 1941 bis 1960 von 130'331 auf 163'172. Im Jahrzehnt von 1960 bis 1970 zeichnet sich aber bereits die für grosse Städte charakteristische Aushöhlung des Zentrums ab, indem die Einwohnerzahl der Stadtgemeinde – samt Bümpliz – auf 162'405 sinkt, während die Vorortsgemeinden stark anwachsen: Bolligen stieg zwischen 1941 und 1970 von 8'434 Einwohner auf 26'121, Bremgarten von 897 auf 3'057, Köniz von 14'399 auf 32'505, Muri von 4'927 auf 10'174, Zollikofen von 2'653 auf 9'069. Die prozentuale Zunahme im Jahrzehnt zwischen 1960 und 1970 allein beträgt für Bolligen 75,1, für Bremgarten 58,5, für Köniz 19,3, für Muri 29,5 für Stettlen 30,9, für Wohlen 40,4 für Zollikofen 45,4. Demgegenüber verzeichnet die Stadtgemeinde Bern in diesem letzten Jahrzehnt eine Abnahme von 0,5 %. Zieht man in Betracht, dass im Gebiet der Stadtgemeinde auch Bümpliz liegt mit seinen grossen Gesamtüberbauungen Tscharnergut, Gäbelbach, Schwabgut und Kleefeld, so ist daran ersichtlich, dass die Entvölkerung des eigentlichen Stadtgebietes schon beträchtliche Ausmasse angenommen hat, mehr als alle die neuen Gesamtüberbauungen zusammen ausmachen.

Das Erste, was die Stadtentwicklung von 1940 bis zur Gegenwart kennzeichnet, ist ein gewaltiges *Bedürfnis nach Wohnraum.* Der sehr starke Flächenzuwachs des städtischen Baugebietes, vor allem auch in den Vororten, ist in der Karte 1:25'000 dadurch hervorgehoben, dass für diesen Zuwachs der rote Vollton verwendet wird. Die Karte zeigt indessen nur das neu überbaute Gebiet, nicht die in dieser Phase ebenfalls starke Verdichtung bisherigen Baugebietes durch Abbruch und Neubauten. Das Bedürfnis nach Wohnraum setzte sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Erhöhte Einwohnerzahl zufolge der grossen Geburtenziffern seit 1941. Dies führt zu einer Kulmination des Wohnraumbedarfs zwischen 1960 und 1970 mit dem Eintreten der grossen Jahrgänge ins heiratsfähige Alter.
- Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte.
- Erhöhter Wohnraumbedarf je Einwohner zufolge der Zunahme des Realeinkommens und der erhöhten Wohnansprüche. Insbesondere beanspruchen viele jüngere Leute, die früher noch im Elternhaushalt lebten, heute eigene Kleinwohnungen.
- Starke Zweckentfremdung von Wohnraum im innseren Stadtgebiet durch Überführung in Büro- und Geschäftsraum.
- Rationalisierung der Landwirtschaft in der Umgebung und Übertritt landwirtschaftlicher Arbeitskräfte in andere Erwerbssektoren. Es steht in der Umgebung Berns dem Bedarf an städtischem Wohnraum ein Entleeren vom Wohnraum in Bauernhäusern gegenüber.

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass es verhängnisvoll wäre, den Bedarf an Wohnraum des letzten Zeitraums von 30 Jahren in die Zukunft zu extrapolieren. Die Voraussetzungen werden andere sein. Die Geburtenziffern nehmen stark ab. Der Zustrom ausländischer Arbeitskräfte soll nach politischem Willen stabilisiert werden. Wie lange dieser Wille anhält, wissen wir nicht. Der Mehrbedarf an Wohnraum je Einwohner kann bei Anzeichen wirtschaftlicher Rezession rasch zusammensinken. Der Mehrbedarf an Büroraum erreicht mit den Finanzschwierigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden eine Verflachung. Der Rationalisierungsprozess der Landwirtschaft ist annähernd abgeschlossen. Es scheint, dass die Periode von 1941 bis zur Gegenwart eine Stosszeit gewesen ist, der wieder langsamere Entwicklung folgt.

Der grosse Bedarf an Wohnraum und die damit stark ansteigenden Bodenpreise fegten nach 1940 die Kleinhaus- und Gartenstadtidee fast völlig aus dem Stadtbild und aus den Vororten hinweg und verlagerten sie in Aussengemeinden, die zu Beginn der Periode noch weitgehend landwirtschaftlich waren, wie Jegenstorf, Mattstetten, Zuzwil, Kirchlindach, Meikirch, Belp und in die Aussenteile der Gemeinde Köniz (Niderscherli, Oberscherli). In der Stadt und den Vororten wurden zunächst drei- bis viergeschossige, bisweilen sogar 6-geschossige Reihenmiethäuser mit wenig geneigten Satteldächern zum normalen und verbreitetsten Bautyp. Neu gegenüber den Mietblöcken der 20er und frühen 30er Jahre war, dass mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr in der Regel die Schmalfronten der Häuserblöcke gegen die Strasse gestellt wurden, während die Fensterfronten, meist mit kleinen Balkonen für jede Wohnung versehen, gegen die Grünflächen blicken. Diese machen das 3–5fache der Gebäudegrundrisse aus, so dass Nettoausnützungsziffern von 0,8 bis 1,0 resultieren. Solche Bebauungen entstanden auf grössern Flächen um den *Egelsee,* am *Ostring,* im *Untern Murifeld,* in *Ostermundigen,* im *Wankdorf,* in *Zollikofen* (hier als Besonderheit mit den Fronten gegen die verkehrsreiche Bernstrasse, weshalb man sich dort heute über den Verkehr beklagt) ferner in der *Aaregg* und im *Rossfeld,* in *Bremgarten,* in *Holligen* längs der Schlossstrasse nach Bümpliz, in *Bümpliz* und *Bethlehem,* im *Liebefeld,* an der *Wabern- und Landoltstrasse,* in kleinerem Masse in *Wabern.* Diese Bebauungen bildeten keinen neuen Zuwachsring um die Stadt, sondern füllten vor allem die grossen noch bestehenden Freiflächen im Gartenstadtring der vorangegangenen Periode. Als grössere Kleinhausbebauungen entstanden im ersten Teil unseres Zeitabschnitts noch das

Wylerdörfli, Maygut in Wabern und die Bebauung *Bethlehemacker* mit Reiheneinfamilienhäusern für bescheidenere Ansprüche.

Die Bebauung mit Reihenmiethäusern wurde bald als monoton und für Architekten wenig interessant empfunden. So brach gegen Ende der 50er Jahre und in den 60er Jahren die Idee der Hochhäuser und der Gesamtüberbauungen in gemischter Bauweise auch in das Stadtbild Berns ein und verwandelte es vollständig. Das Münster hörte auf, die Dominante im Stadtbild zu sein, und die andern Kirchtürme hörten auf, die baulichen Akzente in den Stadtquartieren zu bilden. Vielleicht liegt darin die Symbolik eines säkularisierten Zeitalters. Um die Stadt herum legte sich ein Ring von Turmhäusern, von ferne an die Silhouetten italienischer Städte des Spätmittelalters mit ihren Wohntürmen erinnernd. Die Bewegung begann im Norden der Stadt mit den ersten drei bescheidenen Hochhäusern von 12 Geschossen im *Wyler* (1958/59) denen bald ein viertes in Backstein an der Ecke Standstrasse/Scheibenstrasse dann, gegen Westen ausholend, die Überbauung *Steigerhubel* mit drei Hochhäusern und drei sehr schöne, frei und durchsichtig im *Fischermätteli* an den Waldrand des Könizberges hingesetzte Turmhäuser in tragenden Backsteinmauerwerk folgten. Zwischen 1958 und 1967 entstand die Überbauung *Tscharnergut* im Westen von Bethlehem. Sie ist auf ebenem Gelände streng in einen quadratischen Raster komponiert und enthält 8 grosse Scheibenhäuser von je 8 Geschossen, 3 kleinere Blöcke von 4 Geschossen für kinderreiche Familien und, als Akzente im Norden, 5 schlanke Turmhäuser von je 20 Geschossen. An niedrigen Bauten zwischen den hohen Baukuben finden sich zwei Trakte zusammengebauter Einfamilienhäuser, Kindergarten, Krippe, Freizeitanlage, Einkaufszentrum und im Osten eine Schulhausanlage. Die ganze Bebauung umfasst ein Areal von 220'000 m^2, das 1949 noch für 18.– Fr./m^2 durch die Einwohnergemeinde Bern gekauft worden war und im Baurecht zur Verfügung gestellt wurde. Die Überbauung erfolgte nach einheitlichem Plan durch drei Baugenossenschaften mit einer Architektengemeinschaft, in welcher fünf grössere Architekturbüros zusammengeschlossen waren. Die Ausnützungsziffer (netto) beträgt 1,1, was dadurch möglich ist, dass der Schattenwurf der grossen Baukuben teilweise auf die nicht zur Bebauung gehörende grosse Verkehrsfläche abgewälzt werden kann. Sonst müsste die Ausnützungsziffer bereits als zu hoch gelten. Man erkennt daraus, dass mit Hochhäusern die Ausnützung des Bodens nicht beliebig gesteigert werden kann. Die ganze Bebauung enthält rund 1200 Wohneinheiten für 5000–6000 Einwohner. Durch die differenzierte Bauweise und die unterschiedliche Subventionierung der Wohnungen wurde eine harmonische soziale Durchmischung der Bevölkerung angestrebt und auch erreicht. Die Überbauung Tscharnergut wird zur Zeit durch noch grossflächigere Bebauungen mit noch grösseren Baukuben übertroffen, ist aber durch ihre Organisation und Durchgestaltung in baulicher und sozialer Hinsicht exemplarisch geblieben. Es folgten in noch stärkerer Konzentration mit bis zu 20-geschossigen Scheibenhäusern die Bebauungen im *Schwabgut*, im *Gäbelbach* (1965–1969), im *Bethlehemacker* und im *Fellergut*. In der Bebauung *Kleefeld* (ab 1970) wurde ein anderer Typus von grossen abgestuften Baukörpern von 4–16 Stockwerken eingeführt.

Von Bümpliz schwang die Hochhausbewegung auch nach Osten hinüber, wo in Ostermundigen, vorwiegend an den Ostermundigenberg angelehnt, einige Turmhäuser und grössere Baukuben entstanden am massivsten in der Überbauung *Rüti*, welche mit Unterstützung der Eidgenossenschaft vorwiegend für Bundesbeamte konzipiert wurde. Zur Zeit der Abfassung dieser Arbeit stehen die Baukrane auf dem *Obern Murifeld* und auf dem

Morillongut zur Realisierung der bisher grössten Gesamtüberbauungen in der Agglomeration Bern. Das obere Murifeld bildete als grosses ebenes Freigelände mit dem Schlossgut Wittigkofen bisher die Trennfläche zwischen dem Ostrand von Bern und Ostermundigen einerseits und Melchenbühl–Gümligen anderseits, im Süden begrenzt durch die Muriallee und das Egghölzli, im Norden durch den bewaldeten Ostermundigenberg. Hier fielen die Entscheide dahin aus, die Mitte des Areals mit dem Schlösschen Wittigkofen freizuhalten und dafür sehr massive Bebauungen darum herum zu gruppieren, deren erste nun im Murifeld in Angriff genommen worden ist. 1968–1970 wurde hier bereits das neue Gebäude des *Weltpostvereins* errichtet. Im Vollausbau sollte der Raum Murifeld–Wittigkofen–Melchenbühl 30'000–40'000 Einwohner aufnehmen können. Das Morillongut bildete bisher am Fusse des Gurten die Trennfläche zwischen dem Stadtrand von Bern und Wabern. Dieses Gebiet soll nun mit massiven grossen Scheibenhäusern überbaut werden. Es gelang, von öffentlicher Seite dahin zu wirken, dass die Bauten so gestellt werden, dass sie von der Bundesterrasse aus gesehen, noch Durchblicke freilassen und nicht vor dem Gurten eine einzige zusammenhängende Mauer bilden werden. Mit diesen beiden Bebauungen wird eine ältere Konzeption der Planung der Agglomeration Bern, eine möglichst zusammenhängende Grünzone zwischen Bern und seinen Vororten zu erhalten, endgültig aufgegeben. Auch im Norden Berns musste *Zollikofen* seine Hochäuser haben, und um 1970 erhielt die noch ganz ländliche Gemeinde Wohlen auf der in den Wohlensee vorspringenden Halbinsel des *Chappelenfeldes* bei Hinterkappelen eine massive städtische Bebauung mit Scheiben- und Turmhäusern.

Es ist erstaunlich, dass Bern mit seinem sonst eher konservativen Wesen zwischen 1958 und der Gegenwart die Phase der Hochhauseuphorie intensiver durchgemacht hat als vergleichsweise Basel, Zürich und Genf. Ein Grund dafür dürfte darin liegen, dass in Bern im Gegensatz zu den meisten andern Schweizer Städten der grösste Teil des Bodeneigentums im Baugebiet der Stadt in öffentlicher oder korporativer Hand liegt (Burgergemeinde) oder in der Hand ehemaliger patrizischer Familien. Diese Geschlossenheit des Bodeneigentums mit starkem Anteil der öffentlichen Hand förderte die systematischen Gesamtbebauungen. Es darf anerkannt werden, dass sich demzufolge die bauliche Entwicklung Berns in den letzten Jahrzehnten geordneter und zielstrebiger vollzog als in andern Städten. Das Problem der Bereitstellung genügenden Wohnraumes für die stark wachsende Bevölkerung wurde einigermassen gelöst. Mutmasslich haben die rasch aufeinanderfolgenden grossen Gesamtbebauungen auf dem Boden der Stadt Bern die umliegenden Gemeinden bis zu einem gewissen Grade vom Baudruck entlastet und damit beigetragen, auch in der Zukunft eine einigermassen klare Trennung von städtischem und ländlichem Siedlungsgebiet sicherzustellen. Man vermied mit den Gesamtbebauungen unzweifelhaft auch die Monotonie grosser Bebauungen mit traditionellen Reihenmiethäusern und gewann grössere zusammenhängende Grünflächen. Die Gesamtbebauungen wirken grosszügiger, weniger eng und, vor allem bei Turmhäusern, durchsichtiger gegenüber den Formen und Linien des Geländes. Es gelang in Bern, die vorwiegend für Wohnzwecke errichteten grossen Baukuben und Turmhäuser in respektvoller Distanz von der Altstadt und vom Münsterturm zu halten. Nirgends wurde die Distanz von 1,5 km vom Münsterturm unterschritten. Am nächsten ins Stadtgebiet ragt das in seiner tiefen Lage wenig auffällige *Geschäfts- und Bürohaus am Eigerplatz* und das *Forschungs- und Entwicklungszentrum der PTT* an der Ostermundigenstrasse mit seinen 17 Geschossen über dem Erdboden. Sonst bilden alle bisher errichteten

Hochhäuser einen Kranz an der Peripherie der Stadt, an den Waldrändern und am Fusse der Hügel. Trotzdem wirkt das Stadtbild, wie es sich heute von den Hängen des Gurten und des Bantiger, als markantesten Aussichtspunkten darbietet, nicht unbedingt geordnet (Beilagen: Panoramaansichten von Süden und Nordosten). Man hat zwar das Hochhaus als gestalterisches Element im kleinen Rahmen in der Quartierüberbauung eingesetzt, ist aber auch in Bern noch weit davon entfernt, die Standorte grosser Baukuben und turmartiger Bauten als wirksame landschaftsgestalterische und zugleich gefährliche landschaftszerstörerische Elemente im Rahmen der gesamten Stadtlandschaft durchzustudieren und zu planen. Hochhäuser werden dort gebaut, wo noch eine grössere Fläche frei ist und eine hohe Ausnützung erreicht werden muss. Es wurde aber bereits angedeutet, dass mit Hochhäusern nicht eine entscheidend höhere Ausnützungsziffer erreicht werden kann als mit andern dichten Bebauungen. Man kennt auch die sozialen und psychologischen Auswirkungen noch zu wenig. Sicher ist, dass mit diesen massiven Bebauungen ein Verlust von Identität und Individualität des Stadtbildes als ganzem verbunden ist und damit vermutlich auch ein Verlust von Identität und Individualität des einzelnen Bewohners. Die Konzentration des Boden- und Gebäudeeigentums in wenigen Händen, zumeist bei schwer fassbaren Genossenschaften und Immobiliengesellschaften, die Unmöglichkeit, sich seine allernächste Umgebung nach eigenem Willen gestalten zu können, verstärkt im Verein mit der immer stärkeren Spezialisierung und immer weniger individuell-schöpferischen Arbeit im Beruf, im Verein auch mit den Konzentrationsprozessen in der Industrie das Gefühl, anonymen, unberechenbaren Machtkonzentrationen ausgeliefert zu sein. Darin kann gefährliche politische Brisanz liegen. Es ist nicht ganz von ungefähr, dass die Zeit des Hochhausbaus mit der Zeit des "helvetischen Malaise" nach dem Zweiten Weltkrieg zusammenfällt. Es waren nicht nur rationale, sondern auch irrationale Motive massgebend: Man wollte aus der nationalen Abgeschlossenheit und Enge der Kriegszeit ausbrechen und seine Weltoffenheit bekunden, indem man sich grosszügig gab und übernahm, was im Auslande zum Teil unter ganz andern Voraussetzungen, in andern klimatischen und topographischen Verhältnissen und auch in andern Grössenordnungen entwickelt wurde. Gegenströmungen zeichnen sich auch in der Umgebung Berns ab, wenn auch nur im kleinen Stile. In der *Siedlung Halen* (1959–1961) oberhalb der Halenbrücke wurde der international beachtete Versuch unternommen, in Gestalt zusammengebauter schmaler mehrgeschossiger Einfamilienhäuser in moderner, von Le Corbusier inspirierter Betonarchitektur in einer geschlossenen Siedlung in einer Waldlichtung die Vorteile raumsparenden Bauens und individuellen Wohnens miteinander zu vereinen. Ähnliche Ziele verfolgen die *Terrassenhaussiedlungen* der jüngsten Zeit an den Aarehängen von *Bremgarten* und an den Terrassenböschungen von *Belp*. Sie haben den Vorteil, im Gegensatz zu den Hochhausbebauungen, nicht ebenes Land, sondern vor allem landwirtschaftlich wenig wertvolle Hänge zu beanspruchen.

Zum Bild des Widersprüchlichen, das die Periode der letzten dreissig Jahre kennzeichnet, gehört auch, dass trotz der wirtschaftlichen Blütezeit und gewaltigem Ansteigen der Reallöhne und des Bruttosozialprodukts, im Gegensatz zur vorangegangenen Periode der wirtschaftlichen Flaute und Krise, und im Gegensatz zur Hochkonjunktur vor 1914, Bern nur wenige repräsentative kulturelle Bauten erhielt. Die Öffentlichkeit war vollauf damit beschäftigt, den Bedarf an Primar- und Sekundarschulhäusern zu decken und den Verkehr und den Anfall von Kehricht und Abwasser zu bewältigen. Zwei neue öffentliche *Gymnasien* entstanden (*Neufeld* 1962–1965; Köniz noch ohne eigenes Gebäude), sowie

der Neubau des privaten *Freien Gymnasiums* an der Neubrückstrasse (1970–1972). Die Universität erhielt das neue *zahnärztliche Institut* (1953/54), das *Institutsgebäude für exakte Wissenschaften* an der Sidlerstrasse (1959–1961) und das *neue Tierspital* (1964–1966). Zur Zeit sind die neuen Chemiegebäude im Bau. Das Hauptstück aber, die Raumerweiterung für die theologischen, die rechts- und wirtschaftswissenschaftliche und die philosophisch-historische Fakultät, wie auch für Teile der philosophisch-naturwissenschaftlichen Fakultät wurde trotz grösster Raumnot der Zukunft zugeschoben. Während in der Notzeit der Dreissigerjahre das Naturhistorische-, das Alpine-, das PTT-Museum, die Schulwarte, das Schützenmuseum, der Tierpark Dählhölzli, das neue Staatsarchiv und die Landesbibliothek entstanden, erhielt Bern in der Periode der Hochkonjunktur kein einziges neues Museum, auch keinen Theaterneubau, keine neue Bibliothek, keine Säle für Vorträge, Sitzungen und Kongresse. Das Naturhistorische Museum wurde etwas erweitert und die Stadt- und Universitätsbibliothek, immer noch im Gebäude von Jacques-Denis Antoine von 1787–1792, erhielt durch Unterkellerung Raumzuwachs um 4 Geschosse. Dafür entstanden an der Allmend mit der *Festhalle* (1948) und dem *Eisstadion* (1966–1968) Anlagen für moderne Massenveranstaltungen. Vielleicht ist dies signifikant für den Geist der Zeit, wie auch die "popig" bemalten *Kuppeln der ehemaligen Gaskessel* in der Lindenau an der Aare, als vielleicht doch etwas voreilige Reverenz vor dem vermeintlichen Geist der Jugend. Anderseits wuchsen in dieser Periode, die äusserlich durch eine extreme Säkularisierung gekennzeichnet war, eine geradezu imposante Zahl von Quartierkirchen heran: die *Petruskirche* in der Brunnadern (1946/47), die *Markuskirche* im Wyler (1949–1951), die römisch-katholische *Bruderklauskirche* am Burgernziel (1953/54), die *Kirche in Bethlehem* (1959/60), die *Matthäuskirche* im Rossfeld (1963–1965), die *Thomaskirche* in Köniz (1964–1966), die *Stephanuskirche* im Spiegel (1957–1959) die römisch-katholische *Heiligkreuzkirche* in der Tiefenau (1967/68), ferner in der Umgebung die Kirchen in Zollikofen, Gümligen und Wabern. Die neuen Quartierkirchen Berns treten aber in ihren Dimensionen vor den grossen Baukuben im Stadtbild Berns kaum mehr in Erscheinung. Das mochte dazu geführt haben, diese Kirchen in zum Teil recht kühnen Formen zu erbauen, so die Rossfeldkirche als Tetraeder, die Heiligkreuzkirche als ein Gebilde sechseckiger Zellen. An guten modernen Kirchenräumen hat Bern tatsächlich etwas aufzuweisen. Zu den imposantesten Bauten der jüngsten Periode gehören der Neubau des dem Schweizerischen Roten Kreuz gehörenden *Lindenhofspitals* am Rande des Bremgartenwaldes mit seinem 18-geschossigen Schwesternhochhaus (1964–1966) und – als bisher grösster Baukörper Berns – das 18 geschossige Bettenhochhaus des *Inselspitals* (1965–1968). Dieses Gebäude ist im allgemeinen auch gut ins Gesamtbild der Stadt eingepasst. Vom Rosengarten aus gesehen, bildet es die westliche Fortsetzung der Turmreihe Nydegg- Zeitglocken- Käfigturm – Heiliggeistkirche, in der perspektivischen Verjüngung durchaus in den Proportionen angemessen. In der Flucht der Laupenstrasse und der Geleiseanlagen bildet das Inselhochhaus den imposanten Abschluss. Von der Gurtenseite aus, erscheint der grosse Baukubus allerdings ziemlich unmotiviert im Häusermeer (Panoramabeilage). Unter den Verwaltungen hat in dieser Periode vor allem die PTT im Stadtbild neue Akzente gesetzt: 1960–1965 im Zusammenhang mit dem Bahnhofumbau die *Schanzenpost,* dann das *Verwaltungsgebäude Schönburg* auf der Höhe des Aargauerstaldens (1965–1970), das Gebäude des *Weltpostvereins* im Obern Murifeld (1968–1970) und den Komplex des *Forschungs- und Entwicklungszentrums* mit dem

17-geschossigen Hochhaus an der Ostermundigenstrasse (1967–1972). Unter diesen Gebäuden wirkt die Schanzenpost eher nachteilig im Stadtbild. Vom Rosengarten aus, erscheint der Bau um zwei Geschosse zu hoch als quergestellte Barriere in der Flucht der Türme bis zum Bettenhochhaus der Insel. Auch die Erhöhung der Grossen Schanze ist nicht mehr erkennbar. Von der Grossen Schanze aus wird die Sicht über die Stadt und den Gurten beeinträchtigt. Auch das Hochhaus des Forschungszentrums wirkt reichlich aufdringlich im Stadtbild, indem es, von der Autobahnzufahrt von Nordosten her und von der Bantigerseite weit ins Stadtbild vorspringt und hier in seiner ganzen Grösse ziemlich unmotiviert steht, während die andern Hochhäuser Berns sich meist an die Waldränder und Hügel anschmiegen. Demgegenüber verdient das Verwaltungsgebäude auf der Schönburg ungeteiltes Lob, indem es mit seiner dunklen Färbung in Glas und patinierten Metallplatten sich trotz seiner sehr grossen Kubatur und exponierten Lage auf der Terrainkante ob der Aare sehr gut und unauffällig der baumbestandenen Umgebung einfügt. Vielleicht wird damit eine neue Entwicklung in der Gestaltung der Stadt- und Ortsbilder eingeleitet, indem man erkennt, dass überdurchschnittlich grosse Bauten, besonders wenn sie nicht im Rahmen des gesamten Stadtbildes auf einander abgestimmt sind, nicht unbedingt in knalligem Weiss ihre Präsenz und damit die Unordnung in der Landschaft hervorheben müssen. In ähnlicher Weise wie die Schönburg wird das Problem der Erweiterung der Reihe der Bundeshäuser nach Westen durch den zur Zeit seiner Vollendung entgegengehenden *Neubau an der Taubenhalde* gelöst. Nach reiflichen Abwägungen kam hier die Überzeugung zustande, dass ein klarer, grosser, aber in seiner Fassade unauffällig gestalteter Baukubus in Fortsetzung der Reihe auf der Geländekante besser wirkt als eine Überbauung der ganzen Halde mit kleineren Bauten (siehe Panoramaansicht von Süden).

In der letzten Periode der Stadtentwicklung, etwa seit Mitte der 50er Jahre nimmt der Gedanke der Stadt- und Ortsplanung allmählich Gestalt an, und es zeichnet sich eine gewisse *räumliche Entflechtung der Funktionen* ab. Die neuen Gesamtbebauungen dienen ausschliesslich der Funktion des Wohnens mit den allernotwendigsten Geschäften für den täglichen Bedarf. Im Zentrum dagegen nimmt immer mehr die Funktion des Handels und der Verwaltung überhand, was für die untere Altstadt eine unerwünschte Entwicklung darstellt. Am Rande des Bremgartenwaldes wurden eine Reihe grosser Baukuben für Schulen, Sozial- und Gesundheitsdienste gruppiert, so das neue Tierspital, das Lindenhofspital mit seinem Schwesternhochhaus, das Gymnasium Neufeld und das Burgerheim am Viererfeld, dessen noch freie Fläche für die künftigen Universitätsbauten vorgesehen ist. Die *Industrie* und der *Grosshandel* zeigen eindeutig die Tendenz zur Zusammenfassung in artreinen Zonen, entlang den Ausfallsachsen von Bahn und Strasse, um die Güterbahnhöfe Wyler und Weyermannshaus, im Fischermätteli, um die Geleiseanlagen von Ostermundigen, Gümligen, am Bahnhof Zollikofen, als letzte Entwicklung vom Bahnhof Bümpliz-Süd durch das Wangental bis Thörishaus und sporadisch bereits von Bümpliz-Nord gegen Riedbach und Frauenkappelen. Ferner entstand im Gefolge des Autobahnbaus fast schlagartig eine grosse Zone von Industrie und Grossverteileranlagen um den Autobahnanschluss und Bahnhof Schönbühl und bei der Autobahneinführung im Wankdorffeld.

Unter dem Druck der Bodenpreise und der Erschöpfung der eigenen Erweiterungsreserven zeichnet sich eine Bewegung der *Standortspaltung* oder völligen *Standortverlegung* grösserer und vor allem arbeitsintensiver Betriebe aus dem Stadtgebiet in die neuen Industriezonen an der Peripherie und in den Vororten ab. So zog die Schreibbücherfabrik

Simplex 1957 aus der Länggasse zum Bahnhof Zollikofen, die Buchdruckerei Büchler 1960 aus dem Kirchenfeld nach Wabern, die Hasler AG bezog 1963 ihr neues Werk in der Bodenweid beim Bahnhof Bümpliz-Süd, die Tuch AG Schild verlegte ihren Betrieb aus der Matte zum Bahnhof Bümpliz-Nord, die Eisenhandelsfirma Kiener-Wittlin errichtete grosse Lagerhallen beim Bahnhof Zollikofen, wo auch Tanklager entstanden. Die Industrie zeigt einen stark steigenden Flächenbedarf je Arbeitskraft durch vermehrte Fliessbandarbeit, Rationalisierung und Bedarf an Lagerraum. Vor allem durch die Industrieentwicklung sprengte das Baugebiet der Agglomeration Bern in der letzten Periode seinen durch die grossen Wälder gegebenen geographischen Rahmen und greift nun fingerförmig entlang der Ausfallsachsen in die Landschaft aus. Diese Entwicklung kommt in Abb. 8 zur Geltung. Dargestellt ist nur der *Flächenzuwachs* für Industrie 1930–1970.

Eine Besonderheit unserer letzten Untersuchungsperiode, besonders von 1950 an, ist es, dass die bauliche Entwicklung der Stadt der *Entwicklung des Verkehrsnetzes* vielfach nicht folgte, sondern ihr davonlief. War die Ausbreitung der Stadt auf das Kirchenfeld und in den Breitenrain zwischen 1890 und 1914 eine unmittelbare Folge der Erbauung der beiden grossen Brücken gewesen, so werden heute und in Zukunft erst Brücken und Strassenzüge gebaut, um den durch die Stadtentwicklung und den Hinauswurf von Stadtbrocken weit ins Land hinaus entstandenen Verkehr aufzufangen. Seit den 1950er Jahren ist die Verkehrsplanung, vor allem die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts, das dominierende und schwierigste Problem der Stadt- und Regionalplanung Bern, ohne dass bis heute gültige Resultate erzielt worden wären. Kaum war eine Lösung geboren, war sie auch schon überholt. Die erste Neuerung im Verkehr Berns war zu Beginn unserer Periode 1937–1942 der Bau der vierspurigen Eisenbahnbrücke, welche von der Lorraine her in einem einzigen eleganten Bogen aus Spannbeton die Aare überwölbt. Durch die Verlegung der Bahn auf den Viadukt entlang der Lorrainehalde wurde im Nordring für den Strassenverkehr willkommene Fläche gewonnen. Im übrigen war um 1950, als der Motorfahrzeugverkehr sich mächtig auszudehnen begann, die Verkehrsstruktur Bern noch grundsätzlich gleich wie in der vorhergehenden Periode (Abb. 4). Durch die Einführung des gesamten Verkehrs von Zürich, Basel, Burgdorf, Biel, über die Tiefenaubrücke war der grosse Verkehrsknoten nach wie vor beim Bahnhof, wo auch die Strassen von Neuchâtel, Lausanne und Fribourg zusammenliefen. Von hier musste durch die obere Altstadt und über die Kirchenfeldbrücke der Anschluss an die Strassen nach Luzern und dem Oberland hergestellt werden. Allerdings wurde in jener Zeit der Durchgangsverkehr von Worblaufen nach der Papiermühlestrasse und Laubeggstrasse geleitet.

Von den mittleren 50er Jahren an tobte der Kampf um eine neue Verkehrskonzeption. Gleichzeitig mit dem Beschluss der SBB, den Bahnhof am bisherigen Standort zu erweitern und Aufnahme- und Dienstgebäude neu zu bauen, empfahl das für die Stadtbehörden erstellte Verkehrsgutachten WALTHER–LEIBBRAND, den Strassenverkehr möglichst nahe in die Stadt zu leiten und dort auf einem *Tangentendreieck* abzunehmen, dessen Eckpunkte und Verkehrsdrehscheiben die Schützenmatte, der Eigerplatz und der Thunplatz sein sollten. Von Norden her würde der Verkehr vom *Autobahnanschlusspunkt im Wankdorf* durch die Standstrasse und den Nordring zur Schützenmatte geführt. Mit der Projektierung der Autobahn N 1 sollte der Verkehr von Zürich, Basel, Burgdorf, Solothurn und Biel wieder, wie vor dem Bau der Tiefenaubrücke, vom Grauholz her eingeleitet werden. Dem *Bahnhofprojekt* am alten Standort stellten private Kreise, vor allem auch der

Heimatschutz, ein von Ingenieur Nater und Architekt Hostettler ausgearbeitetes Projekt gegenüber, das, um im Stadtzentrum Luft zu schaffen, den Bahnhofneubau weiter nach Westen, an die Laupenstrasse verlegen wollte. Gleichzeitig wurde das leibbrandsche Tangentendreieck als unrealistische Lösung bekämpft. Die Nordwesttangente zwischen Schützenmatte und Eigerplatz hätte entweder mit starken Steigungen vor der Universität oder durch einen Tunnel unter der Grossen Schanze durch geführt werden müssen, womit der propagierte Anschluss an den Stadtverkehr illusorisch wurde. Die Nordosttangente zwischen Schützenmatte und Thunplatz hätte entweder Häuserreihen am Zeitglockenturm – eventuell samt dem Turm – niederlegen und in die Altstadt eine Verkehrsschneise schlagen, oder in einem Tunnel durch den Aaresporn geleitet werden müssen, wobei der Anschluss an die alte oder eventuell eine neue Kirchenfeldbrücke kaum lösbar wurde. Ein auch erwogener Basistunnel hätte mit der Rampe, auf welcher jenseits die Höhe hätte erklommen werden müssen, untragbare Eingriffe in die Grünzone an den Aarehängen bedingt.

In einem heftigen Abstimmungskampf um die städtische Finanzbeteiligung am offiziellen Bahnhofprojekt unterlag 1956 die Idee der Bahnhofverlegung an die Laupenstrasse. Von 1957 an bis zur Gegenwart, über 15 Jahre lang, war nun im Stadtzentrum Berns eine einzige gigantische Baugrube. Zuerst wurde die Grosse Schanze vor der Universität abgegraben, um Raum für die Verbreiterung des Bahnhofs auf 13 Geleise zu erhalten. Dann wurde das Geleiseareal eingedeckt, es entstanden eine neue Terrasse vor der Universität mit offener Rasenfläche statt der bisherigen baumbestandenen Anlage, darunter drei Stockwerke Autoeinstellhallen und Parkplätze, und eine grosse Terrasse zur Abfertigung der Postautokurse. Zum Teil parallel entstanden neue Dienstgebäude am Bollwerk und schliesslich der gewaltige Neubau des Aufnahmegebäudes, der nun seiner Vollendung entgegengeht. Weiter zurückgesetzt als das frühere Aufnahmegebäude und mit dunklen Glasfassaden, dürfte dieser sehr neutrale und zurückhaltende Bau tatsächlich die schöne barocke Heiliggeistkirche in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigen. Die Schaffung einer zweiten Verkehrsebene für die Fussgänger unter dem Bubenbergplatz ist zur Zeit die letzte Etappe des Umbaus des gesamten Berner Bahnhofareals. Gestorben ist dagegen das leibbrandsche Tangentendreieck. Die *Autobahn* wurde zwar 1962 bis zum Wankdorfplatz eingeführt. In einer Volksabstimmung unterlag aber der Alignementsplan, der erlaubt hätte, den Verkehr durch die Standstrasse einzuleiten. Realisiert wurde 1960 bis 1962 die *Monbijoubrücke* als Teil der Südtangente. Mit dem Verzicht auf die Verbreiterung der Kirchenfeldstrasse in der Gemeindeabstimmung vom 4. März 1973 wird auch hier auf den Weiterausbau der Verbindung Eigerplatz–Thunplatz als Stadtexpressstrasse verzichtet. Nach über 10 Jahren hat man sich zum Bau einer *Brücke vom Wankdorf zum Bremgartenwald* und zur Idee einer partiellen Umfahrungsstrasse mit mehreren Stichstrassen ins Stadtinnere entschlossen, nachdem diese Ideen von der Stadtplanung zwischen 1955 und 1960 als "utopisch" und "schon längst studiert" abgetan worden waren. Mit dem Blick auf die Pfeiler dieser Brücke, die zur Zeit betoniert werden, kann die Darstellung der Entwicklung des Berner Stadtbildes von 1850 bis zur Gegenwart schliessen. Noch wird es ein zähes Ringen um eine endgültige Verkehrsplanung absetzen, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die Zukunft auch in dieser Hinsicht ganz andere Züge tragen wird als die Gegenwart und die jüngste Vergangenheit.

7. Die beiden Stadtpanoramen

Die Eidgenössische Landestopographie hat zum Jubiläum der Geographischen Gesellschaft Bern zwei prachtvolle Infrarot-Panoramaaufnahmen der Stadtlandschaft Bern gestiftet. Sie wurden Ende 1972 aufgenommen und illustrieren besser als alle Einzelansichten, was wir zur Entwicklung des Stadtbildes von 1850 bis heute herauszuarbeiten hatten. Der Eidgenössischen Landestopographie gebührt unser Dank.

Die Aufnahme vom Spiegel am Abhang des Gurten zeigt im Vordergrund die Gartenstadtbebauung der Periode 1914–1940. Hinter der neuen Monbijoubrücke, die ein Bestandteil der nicht realisierten Verkehrskonzeption eines Stadttangentendreiecks ist, thront über der Aare die trotz aller Fragwürdigkeit der historisierenden Stile imposante und ausgewogene Front der Bundeshäuser. Man wird in diesem Bild die Zweckmässigkeit des Neubaus an der Taubenhalde als Fortsetzung dieser Front erkennen. In der Untern Altstadt ist der Münsterturm noch die lokale Dominante. Die Hochhäuser der Stadt erscheinen so weit entfernt in perspektivischer Verkürzung, dass sie mit dem Münster nicht in Konflikt treten. Immerhin sind die Hochhäuser beim Wankdorfplatz schon in gefährlicher Nähe. Auf der Grossen Schanze kommt die Front Universität–SBB-Verwaltungsgebäude–Obergericht–Frauenspital als städtebaulicher Akzent noch einigermassen zur Geltung. Städtebaulich aufschlussreich ist die unterschiedliche Wirkung des dunkel gehaltenen Burgerheims und des weissen Lindenhof-Hochhauses. Allerdings verstärkt die Infrarot-Aufnahme diesen Effekt. Ebenso lässt die Aufnahme erkennen, dass sehr grosse Baukuben, wie die Schönburg oder die Bauten City-West, ebenso die neuen Bahnhofbauten sich bei dunkler Tönung harmonischer in ein Stadtbild einfügen. Die gewaltige Kubatur des Insel-Bettenhochhauses und auch dessen von dieser Seite etwas unmotivierte Stellung im Stadtbild kommt in dieser Aufnahme fast extrem zur Geltung. Die Hochhäuser im Fischermätteli, auf dem Steigerhubel und im Tscharnergut ergeben je eine schöne und klare Gruppierung, während im Raum Schwabgut und Bethlehem sich eher ein chaotisches und wenig durchdachtes Hochhaus-Sammelsurium abzuzeichnen beginnt.

Die Aufnahme von Bantigen zeigt, von erhöhtem Standort aus, die Stadt von Nordosten, ähnlich wie sie sich auch jedem Besucher und Reisenden bei der Anfahrt auf der N 1 vom Grauholz her auf dem Präsentierteller darbietet. Das Münster in seinem grauen Sandstein, der allerdings auf der Infrarotaufnahme gegenüber der Wirklichkeit etwas zu dunkel wegkommt, fällt im Getürm der Hochhäuser kaum mehr auf. Die Quartier- und Vorortskirchen muss man schon suchen. Durch die starke Hochhausbautätigkeit im Gebiet Wankdorfplatz und Ostermundigen wirkt das Stadtbild von dieser Seite eher unruhig und wenig systematisch. Insbesondere das PTT-Forschungs- und Entwicklungszentrum springt unmotiviert in das Stadtbild vor. Unmittelbar vor diesem Gabäude liegt die Industrie- und Lagerhauszone im Gebiet des Bahnhofs Ostermundigen. Rechts anschliessend erkennt man das freie Gebiet der Allmend mit Eisstadion, Kaserne und Festhalle, dann die hohen Beleuchtungskandelaber des Stadions Wankdorf. Die Hochhäuser im Hintergrund wirken aus der Ferne als Akzente, die das Stadtbild an seinem Rande zusammenhalten. Besonders die durch ihre offene Stellung günstigen Turmhäuser im Fischermätteli und Tscharnergut zeigen sich auch von dieser Seite als gut in das Stadtbild eingefügt, während die grossen Überbauungen zwischen Bümpliz und Bethlehem und das Kleefeld ganz im Hintergrund

eher eine unschöne Häufung ergeben. Der Ring der Kleinhaus- und Gartenstadtbebauungen am Könizberg (Gartenstadt/Liebefeld) und am Gurten wirkt aus dieser Entfernung sehr unauffällig. Das Panorama lässt sehr schön die topographische Lage Berns an der Stufe zwischen dem höheren Mittellandsplateau, das durch Amselberg, Ostermundigenberg, Längenberg und Gurten dargestellt ist und dem tieferen Mittelland erkennen.

Rechts aussen erscheint noch der Einschnitt der Aare und des Wohlensees mit der Halenbrücke, links davon das sehr ebene Plateau des Bremgartenwaldes, dahinter ansteigend die Höhen des Spilwaldes bei Frauenkappelen. Über der Halenbrücke, am rechten Ufer, im Wald versteckt, liegt die Siedlung Halen. Am Fuss des Gurtens gegen rechts im Bilde erstreckt sich die offene Fläche des nun zur Gesamtüberbauung freigegebenen Morillongutes, weiter links im Mittelgrund des Bildes über der Kuppe des Hättebergwäldli, ist das Westende des Murifeldes. Auch hier kann man im Ostteil, der hinter dem Ostermundigenberg verschwindet, die Baukrane neuer massiver Überbauung erkennen.

LITERATUR (AUSWAHL)

BAUDIREKTION UND STATISTISCHES AMT DER STADT BERN, Abriss der baulichen Entwicklung und statistische Grundlagen. Mit Plänen über die verschiedenen Stadtentwicklungsphasen. Bern o.J. (1932).

BLOESCH HANS, Siebenhundert Jahre Bern. Lebensbild einer Stadt. 158 Seiten Text, 13 farbige, 112 einfarbige Bildtafeln, dazu 30 Seiten Erläuterungen, Verzeichnis, Bern 1931.

BOUTET D., WALTHER F., und MIESCHER O., Gutachten über den zukünftigen Standort des Personenbahnhofes Bern, erstattet im Auftrag der Eisenbahndirektion des Kantons Bern, des Gemeinderates der Stadt Bern, der Generaldirektion der SBB. 55 Seiten, 1 Abbildung, 10 Pläne. Bern 1948.

BRECHBÜHL FRITZ, Mattenhof-Chronik. 100 Jahre Mattenhof-Leist 1872–1972. 160 Seiten, zahlreiche Federzeichnungen. Bern 1972.

BRECHBÜHL FRITZ, Länggass–Brückfeld–Linde–Stadtbach-Chronik. Hundert Jahre Länggass-Schule. 108 Seiten, zahlreiche Zeichnungen, 2 Pläne. Bern 1960.

BRECHBÜHL FRITZ, Mattenhof–Sulgenbach-Chronik, 122 Seiten, zahlreiche Illustrationen, 2 Planskizzen. Bern 1956.

BRECHBÜHL FRITZ, Durch die Tore Berns in die Gegenwart. 135 Seiten, 49 Abbildungen, 1 Karte. Bern ohne Jahr (1952).

DURHEIM KARL JAKOB, Historisch-topographische Beschreibung der Stadt Bern und ihrer Umgebungen. 448 Seiten, 26 Bildtafeln. Bern 1859.

EIDGENÖSSISCHES STATISTISCHES AMT, Volkszählung 1970, Wohnbevölkerung der Gemeinden – Population résidante des communes 1850–1970, 85 Seiten, 1 Karte. Bern 1971.

GEOGRAPHISCHES INSTITUT DER UNIVERSITÄT BERN, ABTEILUNG FÜR ANGEWANDTE GEOGRAPHIE (Prof. G. Grosjean)
Unveröffentlichtes Material zur Stadtentwicklung Berns aus Übungen und Seminaren seit 1958.
Wir danken für zahlreiche Auskünfte von Amtsstellen, Schulen, Spitälern und Industriebetrieben.

GEOGRAPHISCHES INSTITUT DER UNIVERSITÄT BERN, ABTEILUNG FÜR ANGEWANDTE GEOGRAPHIE, Prof. G. Grosjean und Mitarbeiter:
Kanton Bern, PLANUNGSATLAS, 3. BAND: Die historischen Grundlagen. Herausgegeben vom Planungsamt des Kantons Bern. Vorgesehen Bern 1973.

HOFER PAUL, Bern die Stadt als Monument. 52 Seiten, 18 Bilder. Bern, o.J. (1951).

HOFER PAUL, Die Wehrbauten Berns. 104 Seiten, 25 Abbildungen, 24 Tafeln und ein Übersichtsplan. Bern 1953.

JENNI HANS, Kunstführer der Schweiz. 4., zum Teil revidierte Auflage, herausgegeben von Prof. Dr. Hans R. Hahnloser. 637 Seiten, 298 Photos, 27 Grundrisse, 1 Karte. Bern 1945.

JUKER WERNER, Bern, Bildnis einer Stadt. 31 Seiten Text, 150 Bilder. Bern 1953.

KANTONAL-BERNISCHE HANDELS- UND GEWERBEKAMMER, Bern und seine Volkswirtschaft, 672 Seiten, 252 Abbildungen, 164 Tabellen, 5 Farbtafeln, 2 Karten. Bern 1905.

KUHN WERNER, Das Worblental. Worb o.J. (um 1950).
LÄNGGASSLEIST (Herausgeber), Gedenkschrift zum 75 jährigen Bestehen des Länggassleistes Bern 1865–1940. 158 Seiten, 53 Abbildungen, darunter Karten. Bern 1940.
MÄDER CHARLES, Die Entwicklung von Industrie und Gewerbe in Stadt und Region Bern 1850–1970. Diplomarbeit, Mskr. Geographisches Institut der Universität Bern, Abt. für angewandte Geographie, 1971.
REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN (Herausgeber), Bauten und Domänen des Staates Bern. 62 Seiten Text, 198 Bildtafeln, 111 Seiten Querschnitt durch die baugewerbliche Wirtschaft des Kantons Bern.
REINHARD ERNST und HESSE MARTIN, Lebendiges Bern. 80 Seiten Text, 190 Bildtafeln. Reihe: Landschaften und Bauten, Band I. Bern–Basel–Olten 1942.
RODT E. VON, Bern im XIX. Jahrhundert. Bern 1898.
SCHMOCKER E., Replanning of Berne Switzerland (Thesis), Chicago 1961.
SPORHASE ROLF, Karten zur Entwicklung der Stadt. Das Werden des Stadtgrundrisses im Landschaftsraum. Heft AII/1, Bern. 7 Tafeln von der gallorömischen Zeit bis 1970. Kohlhammer Stuttgart 1971.
STATISTISCHES AMT DER STADT BERN, Bern und seine Entwicklung. Graphisch-statistischer Atlas. 101 Seiten, davon die Hälfte Grafiken. Bern 1941.
STATISTISCHES AMT DER STADT BERN, Die Bevölkerung Berns und ihre Entwicklung in den letzten 100 Jahren. Beiträge zur Statistik der Stadt Bern, Heft 32. 104 Seiten mit 14 Grafiken und zahlreichen Tabellen. Bern 1949.
STAUB WALTER und STUDER RUDOLF, Vom räumlichen Wachstum Berns. 8 Seiten, 5 Abbildungen. Geographica Helvetica, Heft 2/1956, Seiten 89–96.
TÜRLER H., Bern. Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart. 246 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 4 Karten und ein Photopanorama ("Rundsicht von der Spitze des Münsterthurmes Juli 1894") in 8 Blättern. Bern 1896.
WALTHARD ROD., Description Topographique et Historique de la Ville et des Environs de Berne. 268 Seiten, 5 Ansichten und Stadtplan von Bollin. Bern 1827.
WALTHER A. und LEIBBRAND K., Gutachten über die Strassenverkehrsplanung, erstattet im Hinblick auf den Bahnhofneubau und Stellungnahme des Gemeinderates zu den im Gutachten enthaltenen Vorschlägen. 37 und 14 Seiten, 12 Pläne. Bern 1954.
WYSS FRITZ, Bern. Eine kleine Stadtgeographie mit besonderer Berücksichtigung der Stadtplanentwicklung. 88 Seiten, mehrere Abbildungen. 4 Karten nach Maurer. Bern 1943.

Karten und Pläne
(Auswahl, soweit als Quellen benützt)

PLEPP JOSEPH (zugeschrieben), Grundryss der Statt Bern samt deroselben oben us nechst gelegnen Ortten . . . ., Öl auf Leinwand, ca. 1:6'250, 1623. Bernisches Historisches Museum, Hist. Inv. Nr. 807.
BRENNER JOHANN JACOB, Gesamtplanwerk der Stadt Bern (ohne einheitlichen Titel), Teilpläne 1:200, aufgenommen und ausgeführt zwischen 1757 und 1775. Bernisches Historisches Museum, Hist. Inventar Nrn. 10942–10946.
SINNER CAROLUS VON, Plan der Stadt Bern 1:3000, Kupferstich, basierend auf dem Planwerk Brenners, Bern 1790.
LERBER CARL VON und HAHN EMANUEL, Grundriss von Bern, 1:1700 mit Veduten öffentlicher Gebäude, Kupferstich von Samuel Althaus 1803. Bernisches Historisches Museum, Hist. Inventar Nr. 20936 und Staatsarchiv Bern Atlanten 120, Nr. 8, Stadtarchiv Bern Plan 15.
BOLLIN R.J., Plan der Stadt und Gegend von Bern, 1:9000, Kupferstich 1807, Neuausgaben 1825, 1827.
OPPIKOFER J.J., Planwerk über die Stadt Bern in 10 Blättern 1:500 und einem Übersichtsplan 1:2000, aufgenommen und ausgeführt 1818–1823. Handzeichnungen Staatsarchiv Bern, AA IV, 1082–1091, Bern Stadtarchiv, Pläne 7 und 8, Bern Städtisches Vermessungsamt Atlas mit 19 Einzelblättern.

JENNI C.A., Grundriss der Stadt Bern, 1 Blatt 1:2500, lithographiert nach dem Planwerk von Oppikofer, Bern 1836.
GERBER FELIX, Plan der Stadt Bern – Plan de la Ville de Berne, 1:4'500, Lithographie, Bern 1844.
ANSELMIER G., Plan der Stadt Bern – Plan de la Ville de Berne, 1:6'000, gestochen von R. Leuzinger, Lithographie von A. Lamarche Sohn, Bern 1861/65.
AMTLICHE STADTPLÄNE, herausgegeben vom Katasterbüro, Grundbuchamt, später Vermessungsamt der Stadt Bern:
1:2'000 lithographiert aufgrund der Aufnahmen 1866–1868, Ausgaben 1873 (?), 1883, 1893, 1898, 1903.
1:10'000 "Übersichtsplan über den Gemeindebezirk Bern",
ab 1923 "Übersichtsplan der Stadt Bern",
ab 1941 "Übersichtsplan der Stadt Bern und Umgebung", Ausgaben 1879, 1884, 1893, 1907, 1914, 1923, 1925, 1928, 1932, 1941, 1962.
1:5'000 Ausgaben 1917, 1936, in 20 Blättern Bern und ganze Umgebung ab 1950er Jahren. Blatt XIV, 1969.
TOPOGRAPHISCHE KARTE DER SCHWEIZ (Dufourkarte) 1:100'000, Eidgenössisches Stabsbureau, Blatt XII. Bern 1860.
TOPOGRAPHISCHER ATLAS DER SCHWEIZ (Siegfried-Atlas), Eidg. Stabsbureau, später Eidg. Landestopographie, Blätter 1:25'000:
317 Kirchlindach, Ausgaben 1869, 1896, 1917, 1930, 1939
319 Bern, Ausgaben 1870, 1895, 1917, 1931, 1939
320 Bolligen, Ausgaben 1870, 1893, 1917, 1939
322 Worb, Ausgaben 1870, 1915, 1929, 1939
LANDESKARTE DER SCHWEIZ, 1:25'000, Eidgenössische Landestopographie, Blätter:
1146 Lyss, Ausgaben 1954, 1959, 1970
1147 Burgdorf, Ausgaben 1954, 1959, 1967
1166 Bern, Ausgaben 1953, 1956, 1969
1167 Worb, Ausgaben 1954, 1956, 1970
ATLAS DER SCHWEIZ, Tafel 43, Bern. 6 Karten und Text, bearbeitet von GEORGES GROSJEAN. Kartographie: Redaktion Atlas der Schweiz, Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich und Eidgenössische Landestopographie Wabern-Bern. 1968.
GROSJEAN GEORGES, Kantonaler Karten- und Plankatalog, herausgegeben von der Kantonalen Kartographiekommission Bern. 534 Seiten. Bern 1960. Enthält Zusammenstellung aller gedruckten und handschriftlichen Karten und Pläne zur Stadtentwicklung Berns seit 1800 unter Nrn: 976, 1013, 1017, 1018, 1019, 1026, 1027, 1069–1118, 1443–1519 bis.

vor/avant 1850

1850–1880

1880–1910

1910–1940

1940–1970

1:25 000

0 1 2 km

© Geographisches Institut der Universität Bern 6.72
Mr

GEOGRAPHISCHE GESELLSCHAFT BERN

WACHSTUM 1850–1970
DÉVELOPPEMENT 1850–1970

Druck: Kümmerly+Frey, Bern

Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 4. 8. 71