Zeitschrift: Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: 9 (1935)
Heft: 3

Artikel: Das Strassennetz der Stadt Bern, 1852-1934
Autor: Reber, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849810

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: 22.08.2025

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

Das Straßennetz der Stadt Bern, 1852—1934.

Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts umfaßte das städtische Straßennetz das Gebiet zwischen der Untertorbrücke und den in den Jahren 1623—1646 erstellten, im Westen der Stadt vorgelagerten Schanzen. Nachdem das Gebiet der Altstadt überbaut war, setzte allmählich die Besiedlung der nähern Stadtumgebung ein. Es entstanden, hauptsächlich seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts, die Außenquartiere mit neuen Straßenzügen, die in gewöhnlicher Chaussierung zur Ausführung gelangten, was für die damaligen Verkehrsmittel vollauf genügte.

Mit dem Auftreten der ersten Motorfahrzeuge am Anfange des 20. Jahrhunderts erwies sich eine Anpassung der Straßen an den neuzeitlichen Verkehr als unerläßlich. Anfänglich beschränkte man sich auf die Erstellung einer den veränderten Anforderungen genügenden festen Unterlage mit wassergebundener, festgewalzter Schotterdecke. Bei der fortschreitenden, gewaltigen Entwicklung des motorisierten Fahrzeugverkehrs hielt auch diese Behandlungsart der Straßendecke nicht mehr Stand; besonders auf Straßenzügen mit Schnell- und Schwerlastenverkehr mußte zur modernen Straßenbauweise übergegangen werden. Heute wird im ganzen Stadtgebiet bei Neuanlagen und bei Korrektionen den neuzeitlichen Verkehrsverhältnissen, je nach der Bedeutung der Straße, Rechnung getragen.

Die Entwicklung des Straßennetzes im Gemeindebezirk Bern kann zahlenmäßig bis in das Jahr 1852, in welchem Jahre der Ausscheidungsvertrag über die Eigentumsverhältnisse und die zukünftige Verwaltung der Gemeinde- und Stiftsgüter der Stadt Bern ausgefertigt und die Organisation des Bauwesens durchgeführt wurde, zurückverfolgt werden. In der

anschließenden Zusammenstellung ist die Ausdehnung des stadtbernischen Straßennetzes (einschließlich Brücken) von 1852 bis 1934 enthalten.

Jahr	Länge des Straßennetzes	Fläche des Straßennetzes	Verhältniszahlen 1852 = 100		Auf einen Einwohner entfallen	
			Länge	Fläche	Länge	Fläche
	m	ha			m	m²
1852	82 699	77,3	100,0	100,0	3,0	27,8
1860	89 000	83,3	107,6	107,8	3,1	28,7
1870	102 369	93,1	123,8	120,4	2,9	26,3
1880	116 712	104,9	141,2	135,7	2,7	24,5
1890	133 547	124,4	161,5	160,9	2,8	25,9
1900	158 118	150,8	191,2	195,1	2,5	23,7
1910	180 582	174,0	218,4	225,1	2,1	20,6
1920 [1])	264 051	229,7	321,7	297,2	2,5	22,0
1930	284 211	249,6	343,7	322,9	2,6	22,5
1931	285 360	250,6	345,0	324,2	2,5	22,3
1932	291 848	253,7	352,9	328,2	2,5	22,0
1933	292 971	255,9	354,3	331,0	2,5	21,8
1934	296 323	259,0	358,3	335,0	2,5	21,7

Danach betrug im Jahre 1852 die Straßenlänge 82,699 km, gegen 158,118 km im Jahre 1900 und 296,323 km im Jahre 1934. Die Straßenlänge hat also von 1852 auf 1934 um 213,624 km oder 258,3 % zugenommen; sie hat sich somit in den 72 Jahren mehr als verdreifacht.

Die Straßenfläche stieg in der gleichen Zeit von 77,3 ha auf 150,8 ha im Jahre 1900 und 259,0 ha im Jahre 1934, also im Zeitraum von 72 Jahren um 235,0 %.

Auf einen Einwohner trafen im Jahre 1852 3,0 laufende Meter oder 27,8 Quadratmeter Straße, gegenüber 2,5 bzw. 21,7 im Jahre 1934.

Wie verteilt sich nun das Straßennetz auf die verschiedenen Straßenbesitzer (Staat, Einwohner- und Burgergemeinde und Private)? Darüber gibt die folgende Übersicht Aufschluß.

---

[1]) Eingemeindung von Bümpliz 1. Januar 1919.

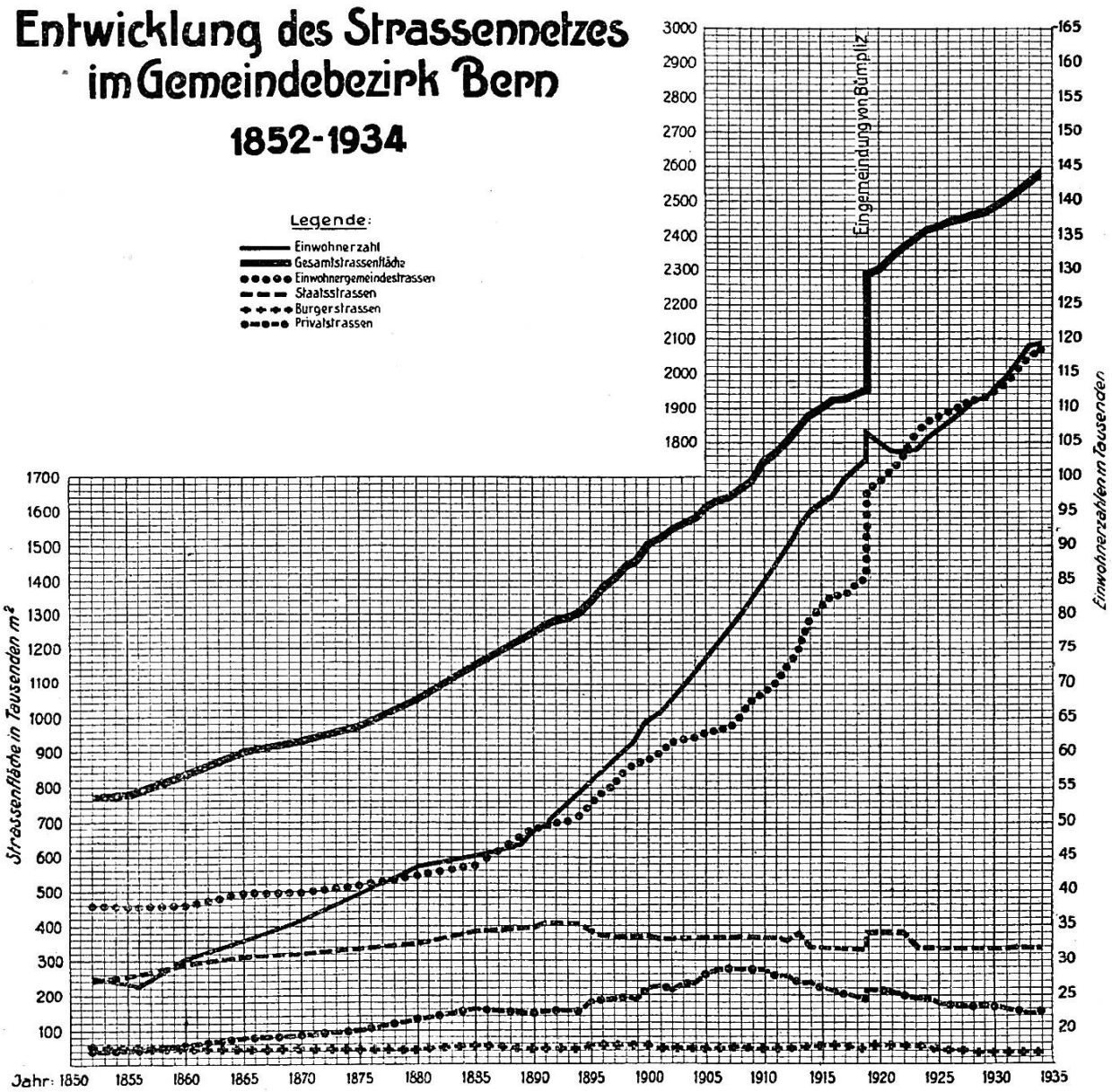
Die Verteilung des Straßennetzes (einschließlich Brücken) der Gemeinde Bern auf die einzelnen Besitzer, 1852–1934.

Jahr	Straßenlänge m				Straßenfläche m²			
	Staat	Einwohnergemeinde	Burgergemeinde	Privatstraßen	Staat	Einwohnergemeinde	Burgergemeinde	Privatstraßen
	absolute Zahlen							
1852 ..	15 734	49 923	8869	8 173	238 580	457 343	44 169	32 923
1860 ..	19 637	49 858	8869	10 636	283 584	457 555	44 169	47 921
1870 ..	23 486	54 127	8594	16 162	319 244	489 968	42 894	78 738
1880 ..	26 552	58 342	7919	23 899	342 738	542 751	40 646	123 082
1890 ..	29 516	70 280	8075	25 676	389 369	670 363	40 690	143 190
1900 ..	28 942	86 536	8467	34 173	365 666	878 116	44 983	219 146
1910 ..	28 652	103 826	8152	39 952	363 179	1 070 084	40 690	266 366
1920[1])	31 449	188 514	8635	35 453	376 971	1 672 452	41 271	206 513
1930 ..	27 539	218 585	8463	29 624	335 603	1 952 633	39 550	167 979
1931 ..	27 539	220 293	8463	29 065	335 603	1 970 797	39 550	159 675
1932 ..	27 169	227 748	8463	28 468	330 832	2 010 309	39 550	156 128
1933 ..	27 169	230 463	8463	26 876	330 832	2 044 600	39 550	144 377
1934 ..	27 169	233 030	8077	28 047	330 832	2 069 461	38 234	152 051
	Verhältniszahlen							
1852 ..	19,0	60,4	10,7	9,9	30,9	59,2	5,7	4,2
1860 ..	22,1	56,0	10,0	11,9	34,0	54,9	5,3	5,8
1870 ..	22,9	52,9	8,4	15,8	34,3	52,6	4,6	8,5
1880 ..	22,7	50,9	6,8	20,5	32,7	51,7	3,9	11,7
1890 ..	22,1	52,6	6,1	19,2	31,3	53,9	3,3	11,5
1900 ..	18,3	54,7	5,4	21,6	24,3	58,2	3,0	14,5
1910 ..	15,9	57,5	4,5	22,1	20,9	61,5	2,3	15,3
1920 ..	12,0	71,1	3,3	13,6	16,5	72,6	1,8	9,1
1930 ..	9,7	76,9	3,0	10,4	13,5	78,2	1,6	6,7
1931 ..	9,6	77,2	3,0	10,2	13,4	78,6	1,6	6,4
1932 ..	9,3	78,0	2,9	9,8	13,0	79,2	1,6	6,2
1933 ..	9,3	78,6	2,9	9,2	12,9	79,9	1,5	5,7
1934 ..	9,2	78,6	2,7	9,5	12,8	79,9	1,5	5,8

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entfielen von der Gesamtstraßenlänge von 82,699 km auf die Straßen der Einwohnergemeinde rund 60 % und auf die Staats-, Burger- und Privatstraßen zusammen rund 40 %. Die Gesamtstraßenfläche von 77,3 ha verteilte sich mit rund 59 % auf die Einwohnergemeindestraßen und mit rund 41 % auf die übrigen

[1]) Eingemeindung von Bümpliz 1. Januar 1919.

Straßenbesitzer. Das Jahr 1880 weist eine Gesamtstraßenlänge von 116,712 Kilometer auf, wovon nur rund die Hälfte auf die Straßen der Einwohnergemeinde entfallen. Die gleiche Entwicklung zeigt sich hinsichtlich der Gesamtstraßenfläche von 104,9 ha, von der ebenfalls rund 50 % auf die Einwohnergemeindestraßen gehen, gegen rund 60 % im Jahre 1852. Der Rückgang des Gemeindestraßenanteils von 1852 auf 1880 ist auf die ver-



hältnismäßig stärkere Zunahme der Privatstraßen in diesem Zeitabschnitt zurückzuführen. Seit den 1880er Jahren ist ein stärkeres Anwachsen der Einwohnergemeindestraßen zu verzeichnen. Im Jahre 1934 beträgt der Anteil der Einwohnergemeinde am Gesamtstraßennetz, bezogen auf das Längenmaß rund 79 % und bezogen auf das Flächenmaß rund 80 %.

Folgende Übersicht gibt über die Beschaffenheit der Straßenoberfläche und die Belagsarten der Einwohnergemeindestraßen im Zeitraume 1925

bis 1934 Aufschluß; für die Staats-, Burger- und Privatstraßen liegt eine solche Statistik nicht vor.

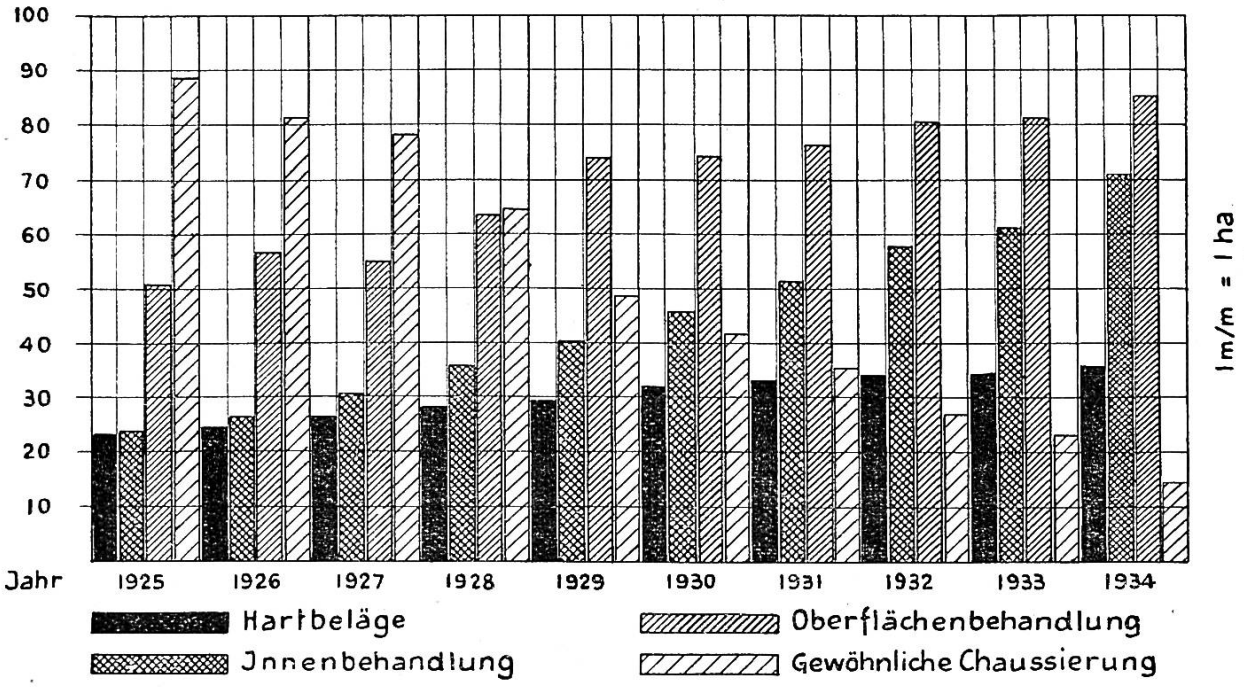
Verteilung der einzelnen Belagsarten der Einwohnergemeindestraßen (einschließlich Brücken) 1925–1934.

Belagsart	Fläche in m²				
	1925	1928	1930	1932	1934
Asphalt (Hartguß- und Stampfasphalt)	104 313	118 415	134 517	141 289	141 364
Steinpflästerungen	125 182	162 373	178 694	195 232	207 247
Holzpflästerungen	2 770	2 770	2 770	—	—
Betonbelag	—	—	1 958	1 958	1 958
Innenteerung (Teermakadam)	226 484	270 303	299 525	322 173	336 165
Nacoviabelag	—	7 668	10 114	10 114	14 004
„Walther"-Belag	—	6 717	18 710	25 870	26 278
Tränkverfahren	9 749	55 437	127 293	198 064	284 877
Mischverfahren	—	—	—	11 089	34 091
Topeka	—	—	2 447	4 239	4 395
Spramexierung	4 564	17 079	17 079	17 079	17 079
„Salva"-Belag	—	—	921	921	921
Chaussierung mit Oberflächenbehandlung	508 150	634 557	741 010	808 928	853 881
Behandelte Flächen	981 212	1 275 319	1 535 038	1 736 956	1 922 260
Gewöhnl. Chaussierung	887 785	647 744	417 595	273 353	147 201
Gesamtfläche	1 868 997	1 923 063	1 952 633	2 010 309	2 069 461
Behandelte in Prozent der Gesamtfläche	52,5	66,3	78,6	86,4	92,9

Während im Jahre 1925 die behandelten Straßendecken 52,5 % der Gesamtfläche der Straßen der Einwohnergemeinde ausmachten, weisen diese im Jahre 1934 nicht weniger als 92,9 % auf. Von den 52,5 % im Jahre 1925 entfallen auf die Hartbeläge rund 12,5 %, auf die Straßendecken mit Innenbehandlung 12,7 %, auf jene mit Oberflächenbehandlung 27,3%. Auf Ende des Jahres 1934 waren 17,2 % der Einwohnergemeindestraßen mit Hartbelägen, 34,5 % mit Innenbehandlung und 41,2 % mit einer Oberflächenbehandlung versehen. Bei den in gewöhnlicher Chaussierung ausgeführten Straßenanlagen handelt es sich hauptsächlich um im Gemeindebezirk Bümpliz gelegene, unbebaute Überlandstraßen und Waldwege.

Die gewaltigen Fortschritte in unserem Straßenwesen, die in dem nachfolgenden Schaubilde besonders augenfällig in Erscheinung treten, waren für die Einwohnergemeinde mit erheblichen Kosten verbunden.

Belagsarten der Einwohnergemeindestrassen



Jahresdurchschnitt Jahr	Mittlere Wohnbevölkerung	Ausgaben für Unterhalt und Reinigung [1]) absolut Fr.	auf 1 Einwohner Fr.	auf 1 m² Fläche Fr.	auf 1 km Länge Fr.
1852/60	28 287 (ohne Bümpliz)	12 000 [2])	0,40	0,01	139,80
1920	104 590	1 548 246	14,80	0,67	5 863,44
1921	103 470	1 520 704	14,70	0,65	5 658,14
1922	103 100	1 585 019	15,37	0,67	5 829,57
1923	103 580	1 531 015	14,78	0,64	5 591,07
1924	104 660	1 600 880	15,30	0,66	5 753,61
1925	106 040	1 657 727	15,63	0,68	5 941,38
1926	107 060	1 724 009	16,10	0,70	6 151,86
1927	107 860	1 777 462	16,48	0,72	6 323,98
1928	108 420	1 784 186	16,46	0,72	6 334,63
1929	109 670	1 805 762	16,46	0,73	6 378,51
1930	110 820	1 792 632	16,18	0,72	6 307,40
1931	112 420	1 744 212	15,52	0,70	6 112,32
1932	115 190	1 690 111	14,67	0,67	5 791,06
1933	117 600	1 653 878	14,06	0,65	5 645,19
1934	119 300	1 549 471	12,99	0,60	5 228,99

[1]) Einschließlich Entschädigungen für Ferien, Militärdienst und Krankengelder für die ersten zwei Monate, sowie die Auslagen für die Reinigung der Altstadt.

[2]) Gesamtausgaben 1852/60 zirka Fr. 108 000.

Vorstehende Aufstellung zeigt die Reinausgaben der Gemeinde für den Straßenunterhalt und die Straßenreinigung (ohne Kehrichtabfuhr, dagegen einschließlich Kosten der Reinigung der Straßen und Plätze der Altstadt) 1852/60 und 1920 bis 1934.

Danach verausgabte die Gemeinde Bern für den Straßenunterhalt und die Reinigung in den Jahren 1852/60 durchschnittlich erst rund 12 000 Franken, wogegen in den Jahren 1920/34 durchschnittlich 1 666 354 Fr. Insgesamt belaufen sich die Ausgaben für den Straßenunterhalt in dem fünfzehn Jahre umfassenden Zeitraume von 1920—34 auf 24 965 314 Fr.

Eine ähnliche Steigerung weisen die Ausgaben für Neuanlage, Korrektionen und Pflästerungen von Straßen usw. auf. Sie betragen:

Jahresdurchschnitt Jahr	Ausgaben für Straßenneubau, Korrektionen und Pflästerungen absolut Fr.	auf 1 Einwohner Fr.
1852/60	8 926 [1])	0,32
1920	496 205	4,74
1921	838 307	8,10
1922	1 142 810	11,08
1923	1 381 161	13,33
1924	1 526 960	14,59
1925	388 376	3,66
1926	638 608	5,96
1927	1 152 235	10,68
1928	543 308	5,01
1929	450 852	4,11
1930	1 359 205	12,26
1931	482 458	4,29
1932	631 993	5,49
1933	930 998	7,92
1934	1 339 976	11,23

Die Reinausgaben für Straßenneubau, Korrektionen und Pflästerungen sind von 8926 Fr. im Jahresdurchschnitt 1852/60 auf 886 897 Fr. im Durchschnitt der Jahre 1920/34 gestiegen, d. h. von 0,32 Fr. auf 8,14 Fr. auf einen Einwohner berechnet.

[1]) Gesamtausgaben 1852—60 = Fr. 80 335.—.

Die vorstehenden Ausführungen über Berns Straßenwesen führen zu folgenden Schlußfolgerungen: Die Entwicklung des Straßennetzes ist die zwangsläufige Folge der baulichen Ausdehnung der Stadt. Für die Wahl der Belagsart einer Straßendecke ist neben der Verkehrsdichte die Beschaffenheit und die Konstruktion der Verkehrsmittel von ausschlaggebender Bedeutung. Aufgabe der zuständigen Behörden ist es, die Verkehrswege entsprechend ihrer Verkehrsfrequenz widerstandsfähig, staub- und lärmarm zu gestalten. Die Interessen der Straßenbenützer und der Anwohner stellen an die Neuanlage und den Ausbau der Straßen erheblich höhere Anforderungen als ehedem. Die Folge sind viel höhere Straßenbaukosten, wogegen sich jedoch im Laufe der Jahre bei einmal erfolgtem Ausbau der Straßen die Kosten für den Unterhalt und die Reinigung herabmindern lassen.

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, seien abschließend noch einige summarische Angaben über die Ausgaben für die Beseitigung der Abfallstoffe (Kehrichtabfuhr und Kanalisation) und das Brücken- und Promenadenwesen gemacht, die mit jenen für das Straßenwesen eng zusammenhängen.

Was zunächst die Beseitigung des Kehrichts betrifft, erfolgte diese früher auf äußerst einfache Art und Weise, indem alle kleineren Gegenstände in die Höfe, Gärten, ja sogar Straßen zu liegen kamen, wo sie entweder als Komposthaufen liegenblieben, oder durch die offenen alten „Ehgräben" mittelst Spülwasser vom Stadtbach weggespült oder schließlich ab und zu nach weiter entfernt liegenden Löchern und Plätzen abtransportiert wurden. Nach den Rechnungsausweisen der Gemeinde belastete die Kehrichtabfuhr noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Stadtkasse mit höchstens zirka 2000 Fr. im Jahr, wogegen in den Jahren 1920/34 mit durchschnittlich 390 762 Fr.

Die Kosten der Kanalisation betrugen im Durchschnitt der Jahre 1852/60 erst 9378 Fr., gegenüber 405 963 Fr. im fünfzehnjährigen Durchschnitte 1920/34.

Die vorstehenden Zahlenausweise über die Beseitigung der Abfallstoffe zeigen, daß die Stadt Bern in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Städtehygiene Großes geleistet hat.

Über das Brücken- und Promenadenwesen sind folgende Zahlen aufschlußreich. Die Reinausgaben sind hier von 8611 Fr. bzw. 12 568 Fr. im Jahresdurchschnitte 1852/60 auf 210 569 Fr. bzw. 446 514 Fr. im Durchschnitte der Jahre 1920/34 gestiegen.

Werden die Hauptzahlen der in diesem Aufsatze behandelten Ausgabengebiete für die zwei Zeitperioden 1852—60 und 1920—34 zusammengefaßt, so zeigt sich folgendes Bild:

Ausgaben für	Reinausgaben insgesamt 1852—60	Reinausgaben insgesamt 1920—34	Reinausgaben im Jahresdurchschnitt 1852/60	Reinausgaben im Jahresdurchschnitt 1920/34
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Straßenunterhalt und Reinigung	108 000	24 965 314	12 000	1 664 354
Straßenneubau, Korrektion und Pflästerung	80 335	13 303 452	8 926	886 897
Kehrichtabfuhr	20 679	5 861 428	2 298	390 762
Kanalisation	84 407	6 089 451	9 378	405 963
Brücken	77 501	3 158 545	8 611	210 570
Promenaden, Friedhöfe, Baudenkmäler, Bedürfnisanstalten	113 114	6 697 717	12 568	446 514
Gesamtausgaben	484 036	60 075 907	53 781	4 005 060

A. Reber, Stadtingenieur.

Das im Aufsatze verwendete Zahlenmaterial ist vom Statistischen Amte auf Grund der Gemeinderechnungen und der Verwaltungsberichte zusammengestellt worden.