

Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde

Herausgeber: Bernisches historisches Museum

Band: 47 (1985)

Heft: 4

Artikel: Das Monbijou-Mattenhof-Quartier : eine Quartiergeschichte bis 1890

Autor: Kern, Ursula

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246338>

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: 15.04.2026

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

DAS MONBIJOU-MATTENHOF-QUARTIER

Eine Quartiergeschichte bis 1890

Von Ursula Kern

Zum Geleit

Die Architekturhistorikerin Ursula Kern, Hilfsassistentin von Herrn Professor Luc Mojon, verfasste den vorliegenden Beitrag als ersten Teil ihrer Lizentiatsarbeit, der sie den Arbeitstitel «Das Quartier des 19. Jahrhunderts am Beispiel Bern-West» gab. Leider war es ihr nicht vergönnt, ihre Arbeit zu Ende zu führen: Am 22. April 1983 erlag sie einer schweren Krankheit. Mit dieser Publikation entsprechen wir nicht nur ihrem ausdrücklichen Wunsch, sondern folgen auch der Überzeugung, dass die Arbeit selbst als Fragment einen wesentlichen Schritt der Stadtgeschichte im 19. Jahrhundert beleuchtet. Materialien zu diesem und zu den weiteren Kapiteln, die insbesondere die Zeitabschnitte 1893–1918, 1919–1945 und 1946–1980 behandelt hätten, bewahrt das Archiv der Städtischen Denkmalpflege auf.

Inhaltsverzeichnis

1. Vor 1860: Ländliches Vorstadtgebiet.....	236
2. Sechziger und siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts:	
Die Anlage des Quartiers.....	236
2.1. Der Beginn des Stadtwachstums.....	236
2.2. Die rechtliche und politische Diskussion um die Stadterweiterung.....	238
2.2.1. Die städtischen Vorstösse.....	238
2.2.2. Die Beteiligung des Kantons.....	239
2.2.3. Die Rechtsvorlagen von 1869.....	241
a) Die Stadterweiterungsverordnung.....	241
b) Der Strassennetzplan.....	241
c) Der Anhang zum Baureglement.....	247
2.3. Die Bauordnung für den Stadtbezirk Bern von 1880.....	247
3. Die Situation der achtziger und neunziger Jahre.....	248
	235

1. Vor 1860: Ländliches Vorstadtgebiet

Die seit der Helvetik andauernden politischen Unruhen beeinträchtigen in Bern nachhaltig die wirtschaftliche Entwicklung und damit auch die Bautätigkeit, die nach ihrer grossartigen Entfaltung im 18. Jahrhundert seit Beginn des 19. Jahrhunderts stagniert.

So bewahrt sich das Gebiet der heutigen Westquartiere trotz relativ dichter Besiedlung bis zur Jahrhundertmitte seinen ausgesprochen ländlichen Charakter. Der landwirtschaftlichen Nutzung entsprechend umfasst es mehrere Gutshöfe¹, zum Teil mit Herrenstock, der im Sommer von den in der Stadt ansässigen Grundbesitzern bewohnt wird.

Ein weiterer prägender Faktor sind die verschiedenen Wasserläufe, die das Gebiet durchziehen. Sie spielen nicht nur für die städtische Wasserversorgung eine wesentliche Rolle sondern begünstigen auch schon früh die Ansiedlung von wasserabhängigen Gewerbezweigen wie Müllerei und Färberei. Schon seit dem Mittelalter bestehen die beiden dörflichen Gewerbesiedlungen im Sulgenbachtal, in der Nähe des heutigen Eigerplatzes: die 1346 mit dem Stadtrecht ausgezeichneten Dörfer Ober- und Nidersulgen. Ausserhalb dieser Dörfer bestehen aber auch einzelne Gewerbebetriebe².

Kurz vor der Jahrhundertmitte setzt dann die eigentliche Vorstadtbebauung ein: Entlang der Ausfallstrasse gegen Laupen entstehen in der Vorderen Vilette zwei grosse, klassizistische Etagenwohnhäuser³ und in der Oberen Vilette eine ebenfalls klassizistische Baugruppe mit einem Etagenwohnhaus, das von zwei Villen flankiert wird⁴. Beide Baugruppen wirken sehr repräsentativ; die Wahl ihres Standortes mag von den ambitionierten Projekten für die Überbauung der Grossen Schanze⁵ massgeblich beeinflusst worden sein.

2. Sechziger und siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts: Die Anlage des Quartiers

2.1. Der Beginn des Stadtwachstums

Vor dem Hintergrund der Nachwehen eines halben Jahrhunderts politischer Instabilität – die Stadt Bern hat sich nicht kampflos mit dem Verlust ihrer Vormachtstellung an den Kanton abgefunden – setzt in den 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts der erste Schub des Bevölkerungszuwachses ein, der erst während der Wirtschaftskrise der 80er Jahre leicht nachlässt.

Er ist nur zu einem geringen Teil durch die Industrialisierung bedingt, die sich in Bern, im Vergleich zu anderen Schweizer Städten wie etwa Zürich und Basel oder gar zum Ausland, verspätet und in abgeschwächter Form bemerkbar macht. Vielmehr liegt der Grund dafür hauptsächlich in der Wahl Berns zur Bundeshauptstadt, die der wirtschaftlich stagnierten Stadt zu einem steigenden Wohlstand verhilft. Die dadurch begünstigte neue Aktivität wirkt anziehend auf die Landbevölkerung, deren Zuzug dank der durch die Verfassung von 1831 endgültig garantierten Niederlassungsfreiheit keine Grenzen mehr gesetzt sind.

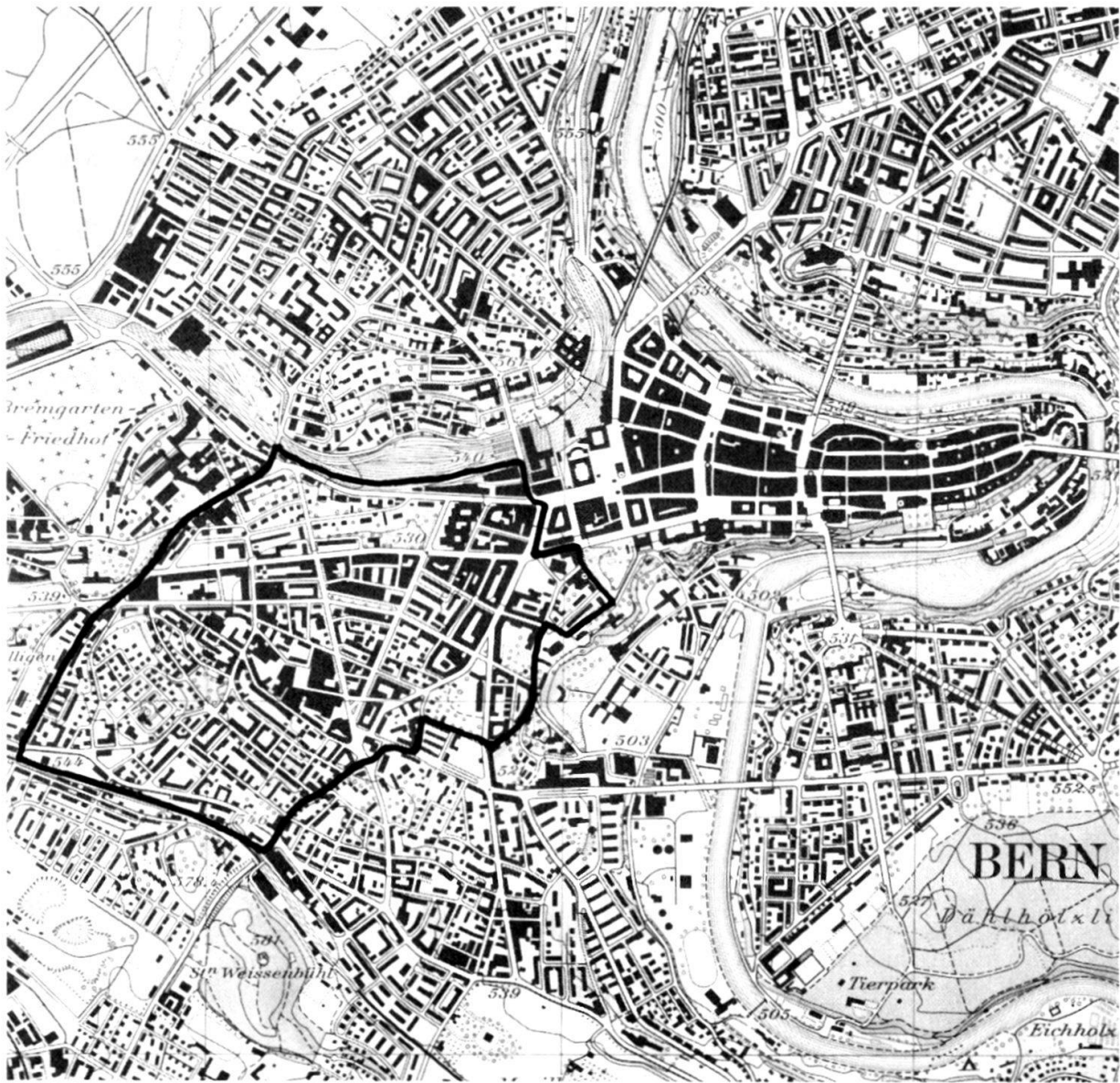


Abbildung 1

Situationsplan der Quartiere Monbijou-Mattenhof (statistische Bezirke 14, 15) 1:25 000
 Reproduziert mit der Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 10. Februar 1986

Die in der Folge einsetzende Bautätigkeit konzentriert sich zunächst auf das Gebiet westlich der Stadt, wo nicht das Aaretal trennend im Wege steht⁶.

Der Stadt fehlt seit dem Misserfolg der Restauration jedes Rechtsinstrumentarium, das die Besiedlung auf dem seit der Zeit der Helvetik mehrheitlich in Privatbesitz befindlichen Gebiet «extra muros» in geregelte Bahnen zu lenken erlaubt hätte. So erstaunt es nicht, dass angesichts der Entwicklung der Bautätigkeit in den 60er Jahren das Problem «Stadterweiterung» zum Hauptthema der öffentlichen Diskussion wird.



Abbildung 2
Baubestand 1860 (Plan: Ursula Kern)

2.2. Die rechtliche und politische Diskussion um die Stadterweiterung

2.2.1. Die städtischen Vorstösse

Die Erwartung der zunehmenden Wohnbautätigkeit extra muros und die Angst vor Vernachlässigung öffentlicher Interessen und baupolizeilicher Anforderungen führten schon 1857 im Gemeinderat zu einer Motion⁷, welche forderte, die Möglichkeiten einer Regelung der Neuüberbauungen im Stadtbezirk⁸ und die Anwendbarkeit des bestehenden Baureglementes⁹ in diesem Gebiet zu untersuchen.

Die zunächst oberflächliche Prüfung dieser Motion liess schon bald eine unerwartete Komplexität der Stadterweiterungsfrage erkennen und machte auch den Mangel an wichtigen Unterlagen, wie zum Beispiel geeignetem Planmaterial, spürbar. Diese Situation veranlasste den Gemeinderat am 29. August 1859, der Baukommission einen konkreten Auftrag zu erteilen, der folgende Punkte umfasste:

- unabhängig vom bestehenden Baureglement Vorschläge für Bauvorschriften auszuarbeiten, besonders bezüglich Alignemente und Strassenbreiten;
- einen Kostenvoranschlag für eine Vermessung und Kartographierung des potentiellen Neubaugebietes im Stadtbezirk zu erstellen, wobei vor allem an das Vorland der kleinen und grossen Schanze gedacht war;

- die Zweckmässigkeit von neuen gesundheitspolizeilichen und nachbarrechtlichen Vorschriften zu überprüfen und konkrete Vorschläge vorzulegen.

Dieser Auftrag bildete die Grundlage für alle späteren Beschlüsse und Verhandlungen zur Frage der Stadterweiterung.

Um die zahlreichen Ideen zu sammeln, die vielen Meinungsverschiedenheiten auf einheitlicher Grundlage zusammenzufassen und sich ein Bild von der gesamten Problematik zu machen, erkannte die Baukommission die Ausschreibung eines Wettbewerbes als geeignetes Mittel. Es fehlte aber dazu immer noch ein Plan, der in genügender Genauigkeit nicht nur das Gebiet der Altstadt, sondern auch den Stadtbezirk umfasste. Also nahm die Baukommission zunächst Punkt zwei ihres Auftrages in Angriff: da eine Neuvermessung zu teuer geworden wäre, wurden aus bereits bestehenden kantonalen Planaufnahmen des topographischen Bureaus zwei neue Blätter zusammengestellt¹⁰. Im Laufe des Jahres 1860 wurde dieser Plan ausgeliefert, und noch vor dem Jahreswechsel konnte der Gemeinderat den «Konkurs für die Einreichung von Stadterweiterungsplänen» ausschreiben. Das von der Baukommission ausgearbeitete Programm stellte die Aufgabe, «die Verhältnisse der Gegenwart mit dem voraussichtlichen Bedarf der Zukunft in möglichst schonender und doch ergiebiger Weise» zu verknüpfen. Als Planungssperimeter wurde das ganze Gebiet landseitig (westlich) der Stadt angegeben, und es wurde dazu aufgefordert, auf die «Lage der Bahnhöfe, die Terrainverhältnisse, den Meridian, die bestehenden Kommunikationen und Gebäude» Rücksicht zu nehmen und nach Möglichkeit die Kleine Schanze als Promenade zu erhalten¹¹.

Bis zum Abgabetermin am 31. Oktober 1861 wurden dreizehn Projekte eingereicht, ein vierzehntes wurde noch verspätet abgegeben. Nach einer öffentlichen Ausstellung erfolgte am 11. Januar 1862 die Jurierung und zwei Tage danach die Preisverleihung¹².

Wegen fehlender öffentlich-rechtlicher Grundlagen und komplizierter Grundbesitzverhältnisse konnte das Wettbewerbsergebnis nicht direkt ausgewertet werden; sein praktischer Nutzen lag vielmehr darin, die Notwendigkeit einer umfassenden Planung bewiesen und das Interesse der beteiligten Parteien an dieser Frage geweckt zu haben und schliesslich die kantonalen Behörden zu veranlassen, sich endlich offiziell in die Frage der Stadterweiterung einzuschalten und Verhandlungen mit der Stadt aufzunehmen.

2.2.2. Die Beteiligung des Kantons

Schon seit 1859 hatte sich der Kanton als Eigentümer des Schanzenareals mit den Fragen der bernischen Stadterweiterung auseinandergesetzt, allerdings immer nur im Zusammenhang mit der Überbauung der Bundesgasse und des Areals der Kleinen Schanze.

Als nun die Stadterweiterungsfrage durch die Veranstaltung des Wettbewerbs eine neue Aktualität erhielt, schaltete sich der Regierungsrat offiziell ein. Er forderte zunächst die Wettbewerbsarbeiten zur Prüfung an und liess sie von einer unabhängigen Kommission aus der Sicht des Staates begutachten. Im März 1862 wurden die Arbeiten an den Gemeinderat zurückgesandt, zusammen mit der schriftlichen Feststellung,

dass die Stadt nun offenbar auch an der Festlegung von Alignementen interessiert sei, dass aber ein unabhängiges Vorgehen für beide Parteien nur Nachteile bringen würde und dass man gemeinsame Verhandlungen aufnehmen sollte, bevor verbindliche Beschlüsse gefasst würden. Es wurde im weiteren vorgeschlagen, eine gemischte Kommission zur Vorberatung der anstehenden Probleme zu bilden.

Im Herbst 1862 konnte diese Kommission¹³ bereits zu ihrer ersten Sitzung zusammentreten. In den ersten drei Konferenzen wurden zwar verschiedene Detailfragen geklärt; das eigentliche Problem aber, die Festlegung eines Strassennetzes für den Stadtbezirk obenaus, war durch die «Kleinschanzenfrage»¹⁴ und andere bauliche Absichten des Kantons¹⁵ von der technischen Ebene auf eine politische verschoben und dessen Lösung dadurch vorerst verunmöglicht worden: Der Kanton wollte sich nicht durch vorzeitige Beschlüsse über die Stadterweiterungsangelegenheit die Möglichkeiten für seine anderen baulichen Interessen einschränken lassen. Schliesslich einigten sich die Delegierten beider Behörden an ihrer vierten Konferenz im März 1864, die Fragen der Stadterweiterung vorerst ruhen zu lassen und sich stattdessen der Kleinschanzenfrage zu widmen.

Die Gemeinde reagierte auf diesen Verhandlungsunterbruch mit der Ernennung einer städtischen Stadterweiterungskommission, die nun ohne Rücksicht auf die staatlichen Interessen die «Stadterweiterungsangelegenheit» weiter verfolgen sollte. Als vorrangige Aufgabe wurde nach wie vor die Erstellung eines Strassennetzplanes für das Gebiet der Stadterweiterung angesehen.

Diese Aufgabe wurde von der Kommission rasch in Angriff genommen: bereits anfangs 1865 lag ein «*Entwurf über das Strassennetz im Vorland der Kleinen Schanze*» vor, der nach verschiedenen Genehmigungsverfahren anfangs Mai 1866 als definitiv betrachtet werden konnte¹⁶. Dieser Entwurf berücksichtigte die bereits früher im Rahmen der Konferenzen getroffenen Vereinbarungen und liess das eigentliche Schanzenterrain noch frei. Er wurde als «Erste Abtheilung des gesammten Stadterweiterungsplanes» bezeichnet¹⁷.

Um diesem Strassennetzplan auch eine rechtliche Grundlage zu verschaffen, erarbeitete die Stadterweiterungskommission auch einen «*Entwurf einer Verordnung über die Ausführung des Planes für die bauliche Entwicklung und Erweiterung der Stadt Bern*» und einen «*Entwurf eines Anhanges zum Baureglement für die Stadt enthaltend baupolizeiliche Vorschriften für den Stadtbezirk*».

Nach Abschluss dieser Vorarbeiten wurde nach längerem Unterbruch im Herbst 1868 die letzte Konferenz mit den Kantonsdelegierten einberufen. Nach ausgiebiger Beratung und einigen geringfügigen Änderungen wurde beschlossen, sowohl die Stadterweiterungsverordnung als auch den Anhang zum Baureglement zur Annahme durch Einwohnergemeinde und Kanton zu empfehlen und der Verordnung noch den Strassennetzplan über die Vorländer der Kleinen und Grossen Schanze beizulegen.

Am 26. April 1869 wurden die Stadterweiterungsverordnung, der ihr beigelegte Strassennetzplan und der Anhang zum Baureglement zusammen der Öffentlichkeit vorgestellt, im «Vortrag des Gemeinderathes der Stadt Bern an die Einwohnergemeinde betreffend die Stadterweiterungsangelegenheit» erläutert und zur Annahme empfohlen.

2.2.3. Die Rechtsvorlagen von 1869

a) Die Stadterweiterungsverordnung

Die Stadterweiterungsverordnung, das heisst die Verordnung über die Ausführung des Planes für die bauliche Entwicklung und Erweiterung der Stadt Bern vom 1. September 1869, gliedert sich in vier «Titel». Während der erste, dritte und vierte Titel unbestritten blieben – der erste berechtigt und verpflichtet die Gemeinde, einen Stadterweiterungsplan zu erstellen¹⁸, der dritte regelt die Kostenaufteilung zwischen Gemeinde und Privaten¹⁹, der vierte enthält lediglich formelle Bestimmungen –, beinhaltete der zweite Titel die politische Klippe, die es zu umschiffen galt: die privatrechtlichen Eigentumsbeschränkungen. Sie umfassten im wesentlichen das Bauverbot für Land, das für den Strassenbau vorgesehen war, und das Enteignungsrecht der Gemeinde. Damit wurde ein bisher unangetastetes Grundrecht tangiert, dessen Bedeutung allein schon durch die ausführlichen Hinweise auf die viel restriktiveren Bestimmungen in anderen Schweizer Städten, wie zum Beispiel Basel, ermessen werden kann. Und wohl kaum nur «zum besseren Unterschied von anderen Reglementen», wie in der dazugehörigen Botschaft erklärt, wurde dafür die juristische Form der Verordnung²⁰ gewählt, die zum vornherein ein Referendum ausschloss.

Durch ein Grossratsdekret – das erst nach Beschränkung des Enteignungsrechtes auf eine Frist von fünf Jahren erteilt wurde – erlangte die Stadterweiterungsverordnung am 1. September 1869 Rechtsgültigkeit.

Damit war die gesetzliche Grundlage für den bereits bestehenden Strassennetzplan geschaffen worden, der allerdings durch §3 dieser Verordnung nun der Auflagepflicht, dem Einspracherecht und der Genehmigung durch Einwohnergemeinde und Regierungsrat unterstand.

b) Der Strassennetzplan

Dieser Plan (Abb. 3) legt das Strassennetz zunächst nur in zwei Teilbezirken²¹ fest und lässt dessen Anschluss an die Innenstadt wegen der andauernden Streitigkeiten um das Schanzenareal noch offen. Ebenso wird bei der Planung das ehemalige Monbijou-Friedhof-Areal²² noch ausgeschlossen, nicht zuletzt, um die Lösungsmöglichkeiten des Schanzendurchbruchs nicht unnötig einzuschränken.

Die Anlage der Strassenführung besteht laut «Vortrag des Gemeinderates» aus einem Netz von *Radialstrassen* und «*Circumferenzialverbindungen*» oder *Ringstrassen*.

Als sternförmig vom Kleinschanzengebiet ausgehende Radialstrassen werden bezeichnet:

- die Laupenstrasse;
- die Verlängerung der Bundesgasse (heute: Effingerstrasse);
- die Könizstrasse (heute: Monbijoustrasse);
- die Sulgeneckstrasse;
- eine eventuell später zu erstellende Blumenrainstrasse an der Südfront der Kleinen Schanze.

Als *Ringstrassen*, die «in regelmässigen Abständen die Radialstrassen untereinander verbinden sollen» – verstanden als Anlehnung an den Altstadtplan mit seinen Längsgassen und Querplätzen –, sind vorgesehen:

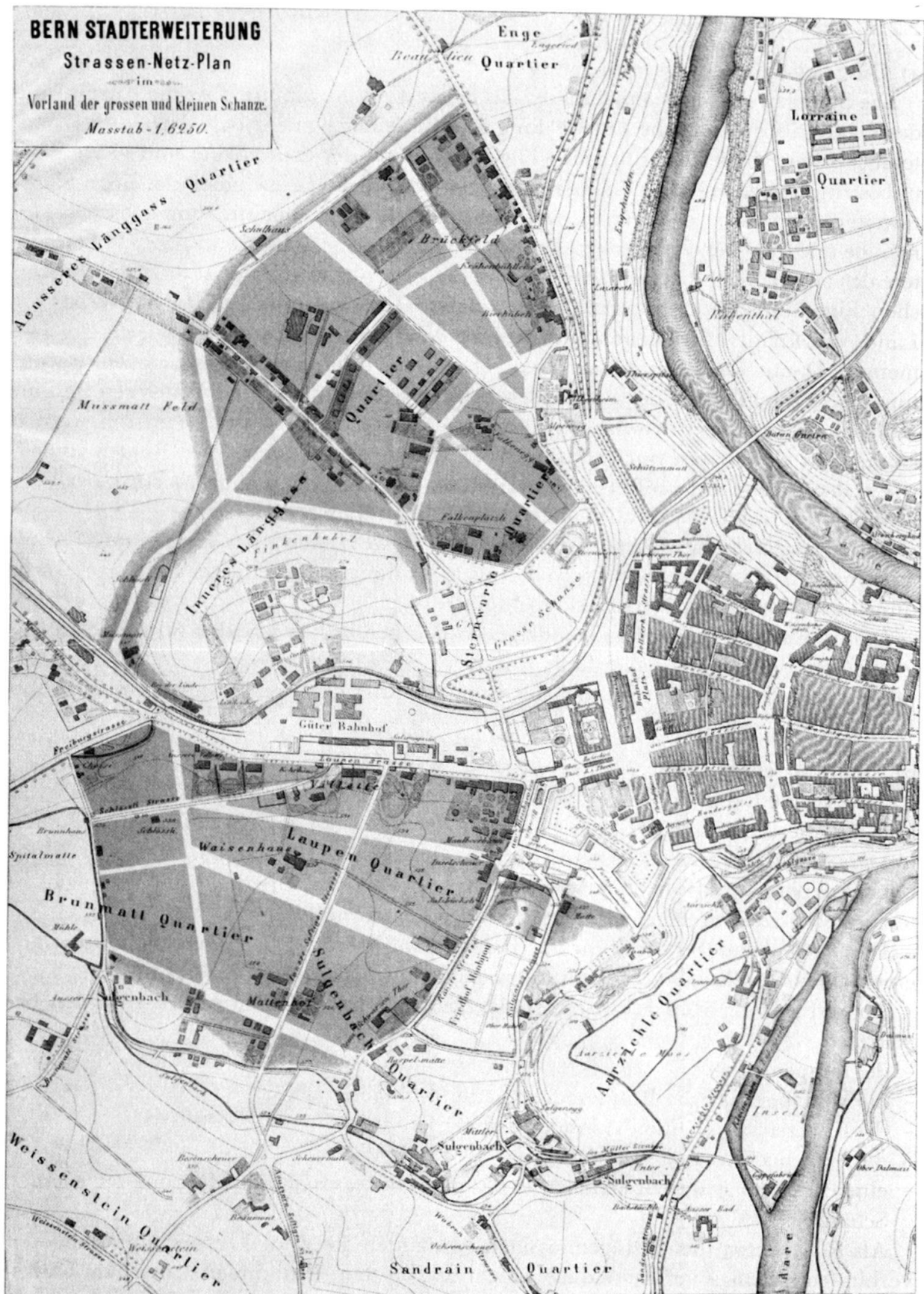


Abbildung 3

«Bern Stadterweiterung, Strassennetzplan im Vorland der Grossen und Kleinen Schanze», Beilage zum «Vortrag des Gemeinderathes der Stadt Bern an die Einwohnergemeinde betreffend die Stadterweiterungsangelegenheit» vom 26. April 1869 (Stadtarchiv)

- ein durch Auffüllen der Gräben entstehender Querplatz entlang der West- und Südfront der Kleinen Schanze (heute: Hirschengraben);
- die sogenannte Grosse Ringstrasse, die vom Beginn südlich der Irwingianerkapelle²³ in nordwestlicher Richtung geradlinig bis zur heutigen Zieglerstrasse führt und von dort über den «Knotenpunkt bei der Linde» die ganze Länggasse durchzieht. Ihr südliches Hauptstück, der Abschnitt zwischen Köniz- und Zieglerstrasse, steht «keineswegs willkürlich oder vorwiegend des im Plane günstigen Bildes wegen, sondern nach reiflicher Erwägung der vielseitig hier in Betracht fallenden Rücksichten und nach mancherlei Versuchen» - die allerdings nicht näher umschrieben werden - im rechten Winkel zur Inneren Seftigen-(heute: Belp-)strasse. Sie soll mit der vorgesehenen Breite von 120 Fuss und einer doppelten Allee-Bepflanzung platzartig ausgestaltet werden und mit ihrer Nutzung als Marktplatz und Promenade das Zentrum des neuen Quartiers bilden;
- als Abschluss des Stadtbezirks wird schliesslich die sogenannte Äussere Ringstrasse geplant, eine Weiterführung der Zieglerstrasse in südlicher Richtung und deren Einmündung in die heutige Mattenhofstrasse.

Ein Vergleich dieser offiziellen zeitgenössischen Beschreibung mit dem ihr beigelegten Strassennetzplan (Abb. 4) legt die Vermutung nahe, dass der vorliegende Plan - entgegen den Erläuterungen - durch die Ergänzung des zum grossen Teil seit Jahrhunderten bestehenden Strassennetzes durch ein einfaches rechtwinkliges Raster-system zustande gekommen²⁴ und erst nachträglich als raffiniertes Radial- und Ringstrassensystem erklärt worden ist, offenbar um das Projekt populär zu machen. Nicht nur zeitgenössische Aussagen²⁵, sondern auch projektierte und realisierte Quartiergrundrisse²⁶ belegen, dass zu jener Zeit die architektonische Modernisierung von Paris durch Baron Haussmann immer noch Richtschnur jeder repräsentativen Stadtgestaltung war.

Was ein gutes Jahrzehnt später auf dem Kirchenfeld verwirklicht werden konnte, war aus verschiedenen Gründen für das Gebiet westlich der Stadt zum vornherein ausgeschlossen gewesen:

- die dank der räumlichen Verbindung zur Stadt schon früher und stärker einsetzende Besiedlung verunmöglichte ein Planen «auf der grünen Wiese»;
- aus Kostengründen wollte man die bereits bestehenden Ausfallstrassen übernehmen;
- die Gewerbesiedlungen im Sulgenbach und Mattenhof liessen das umliegende Gebiet nicht als einen geeigneten Standort für ein Villenquartier erscheinen; eine allzu repräsentative Quartieranlage wurde deshalb nicht als notwendig erachtet.

Weitere kleine Unstimmigkeiten bestärken die Vermutung, dass das Radial- und Ringstrassensystem erst nachträglich in den Strassennetzplan projiziert worden ist:

- der parallele Verlauf von zwei Radial- und zwei Ringstrassen (Laupenstrasse, Verlängerung der Bundesgasse (heute: Effingerstrasse) und die beiden südlichen Abschnitte der Ringstrassen);
- Strassen, die weder den Radial- noch den Ringstrassen zugeordnet werden konnten (Schlösslistrasse und Innere Seftigenstrasse), wurden als «Radialstrassen zweiten

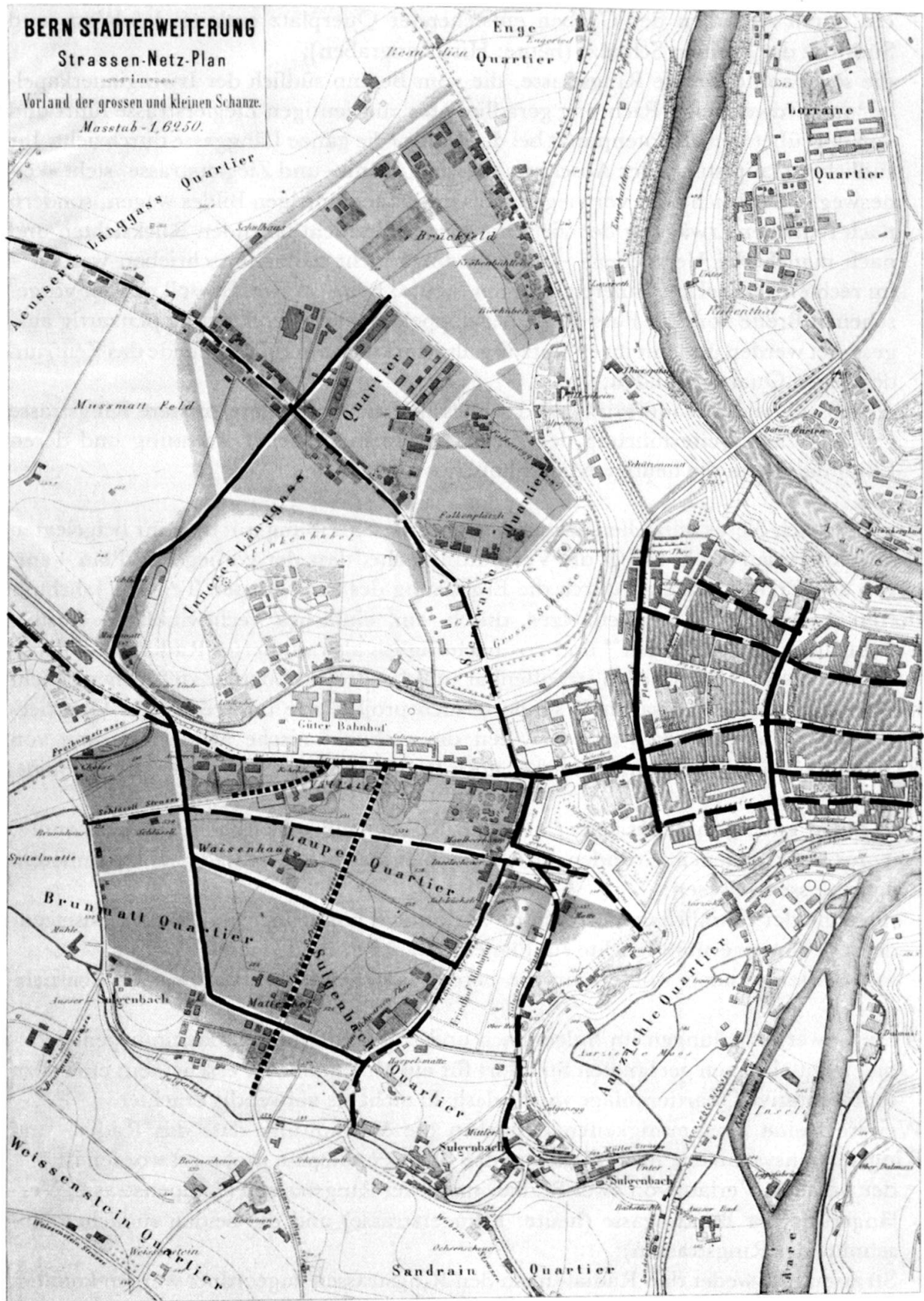
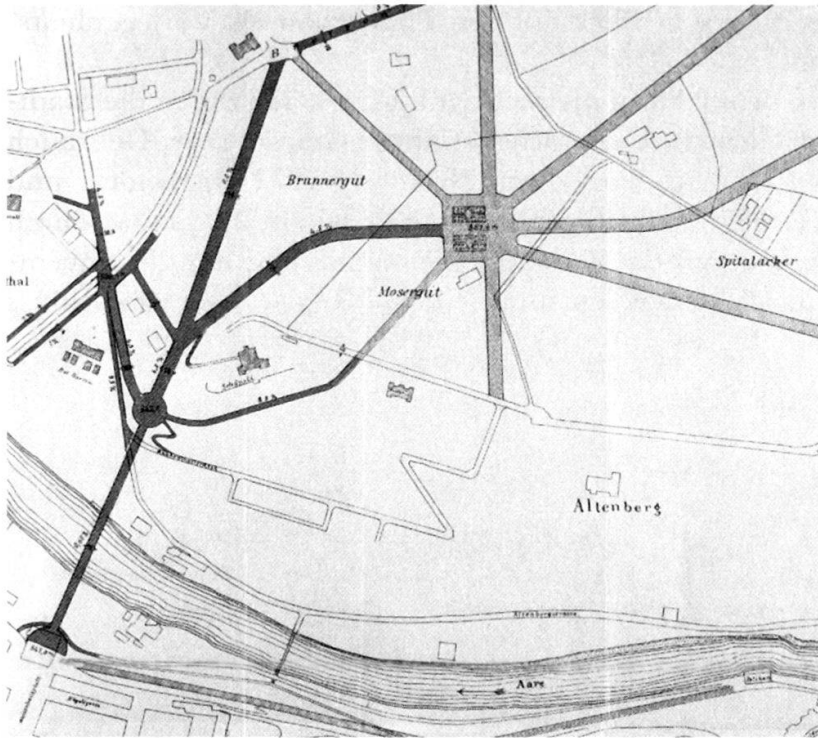


Abbildung 4

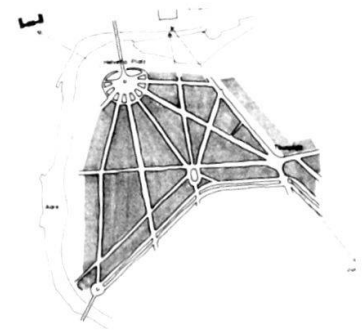
Strassensystem gemäss Beschreibung im «Vortrag des Gemeinderates», S. 28 ff:

- Radialstrassen
- Radialstrassen zweiten Ranges
- Ringstrassen

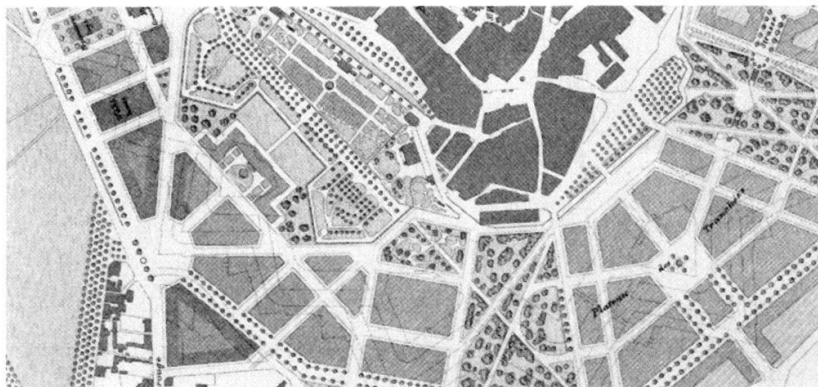
Abbildung 5
 Stadterweiterungspläne
 im 19. Jahrhundert



Bern, Spitalacker: «Waisenhausbrücke mit Zufahrtsstrassen. Project des Actions Comité». Um 1890. (Ausschnitt)



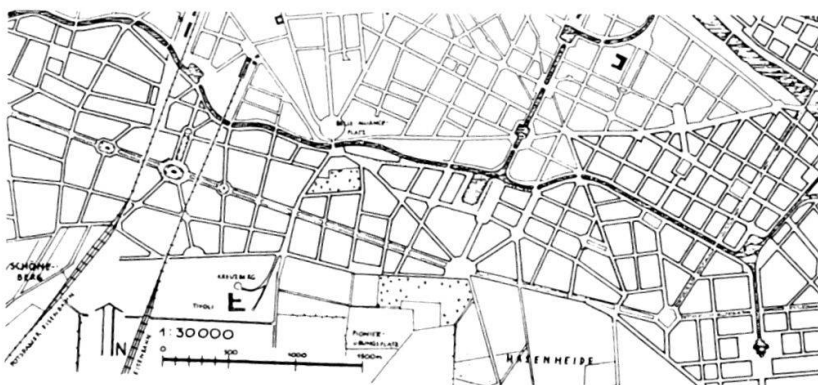
Bern, Kirchenfeld:
 Strassenplan der Berne
 Land Company. 1880



Genf: Stadterweiterungsplan. 1858. (Ausschnitt)



Luzern, Hirschmatt:
 Erster Preis des Stadt-
 erweiterungswettbewerbes.
 1896. (Ausschnitt)



Berlin: Stadterweiterungsplan von Hobrecht. 1862. (Ausschnitt)

Ranges» bezeichnet, was beim ersten Blick auf den Plan schon als Verlegenheitslösung erkannt werden kann.

Der Strassennetzplan wurde in dieser Form nie rechtsgültig; von den durch die Stadterweiterungsverordnung ermöglichten Einspracheverfahren wurde rege Gebrauch gemacht. Dreimal musste der Plan in den Jahren 1871 und 1872 abgeändert und neu aufgelegt werden, bevor er 1873 endlich genehmigt wurde: am 27. Januar durch den Gemeinderat, am 26. April durch die Einwohnergemeinde und am 29. November schliesslich endgültig durch einen entsprechenden Regierungsratsbeschluss (Abb. 6)²⁷.

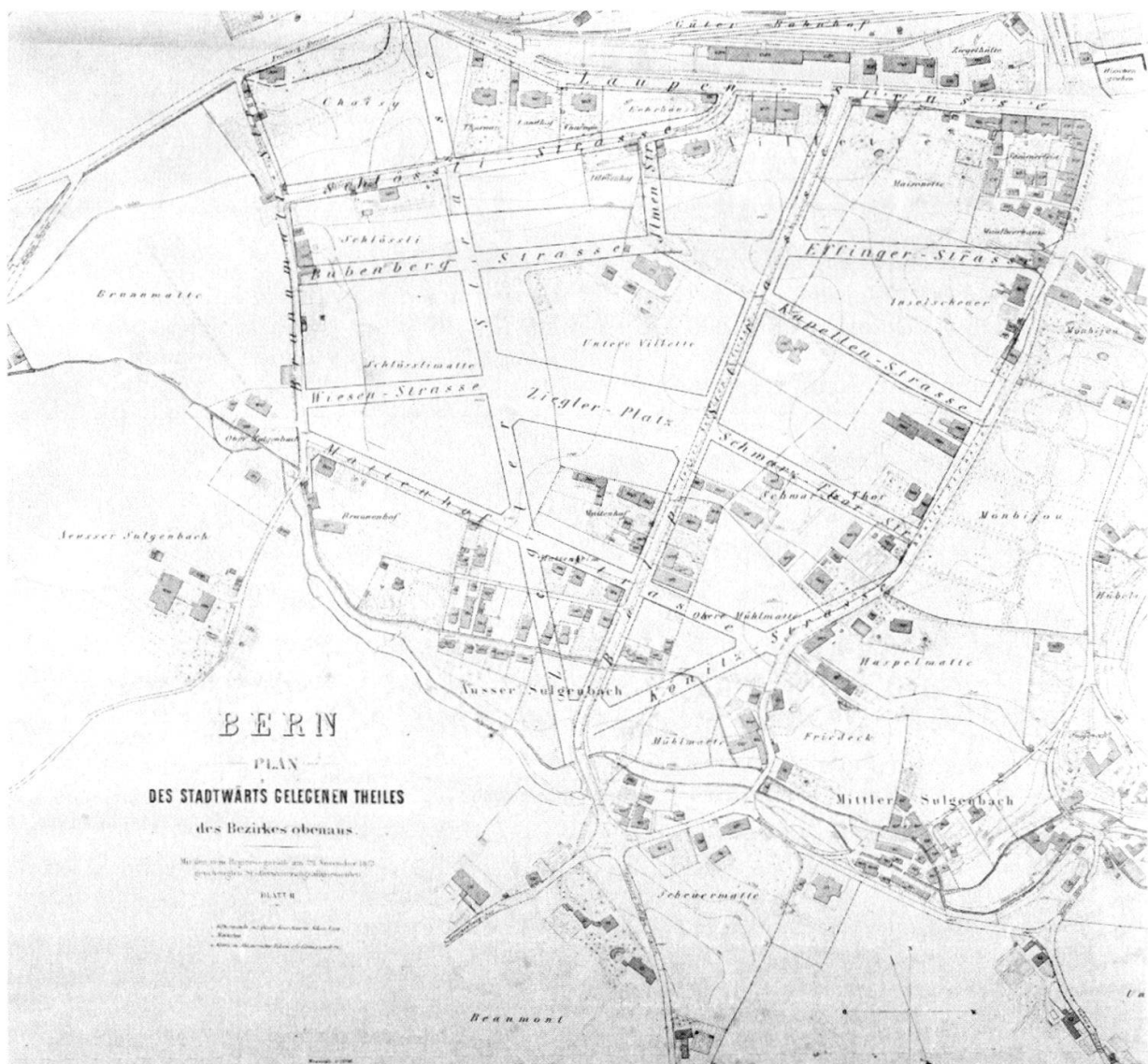


Abbildung 6

«Plan des Stadtwärts gelegenen Theiles des Bezirkes obenans», vom Regierungsrat genehmigt am 29. November 1873

Die Änderungen, die zwischen dem Entwurf von 1869 und der verbindlichen Fassung von 1873 liegen, bringen den Gestaltungswillen etwas durchdachter zur Geltung, wenn sie auch nicht sehr gewichtig sind:

- die Alignemente wurden bis zum Eigerplatz verlängert;
- die Bundesgassverlängerung wurde in ihrer Richtung leicht verändert und geknickt, die Verbindung der beiden Teilstücke über einen Dreiecksplatz hergestellt;
- der südliche Abschnitt der Grossen Ringstrasse wurde durch zwei parallel verlaufende Strassen ersetzt;
- der Zieglerplatz wurde verbreitert und seine Länge auf einen Strassenabschnitt reduziert.

c) Der Anhang zum Baureglement

Der Anhang zum Baureglement, der im wesentlichen gesundheitspolizeiliche Vorschriften enthielt, sollte als «Baupolizeiliche Vorschriften für den Stadtbezirk» den vierten Titel des bestehenden «Baureglementes für die Stadt Bern» von 1839 ersetzen, der bisher aus einem einzigen Paragraphen bestanden hatte, welcher die Bauten im Stadtbezirk nur hinsichtlich Baubewilligungsverfahren denjenigen der Stadt gleichstellte.

Der Entwurf für den Anhang wurde zusammen mit den übrigen Stadterweiterungsunterlagen im April 1869 der Öffentlichkeit vorgestellt. Daraufhin gingen so viele Einsprachen ein, dass gar nie ein Genehmigungsgesuch dafür gestellt werden konnte. Für fast ein Jahrzehnt ruhte in der Folge das Thema Baureglement, bis endlich erneut eine Revision in Angriff genommen wurde, aus der schliesslich 1880 die neue «Bauordnung für den Stadtbezirk Bern» resultierte.

2.3. Die Bauordnung für den Stadtbezirk Bern von 1880

Einerseits aus dem Bedürfnis, die nun stark einsetzende Überbauung «extra muros» gewissen Regeln unterstellen zu können, andererseits aus der Einsicht, dass die seit 1839 bestehenden Bauvorschriften für das Gebiet ausserhalb der Stadt zu restriktiv waren, wurde die «Bauordnung für den Stadtbezirk Bern» geschaffen, die am 20. Dezember 1877 von der Gemeinde angenommen und 1880 vom Kanton in Kraft gesetzt wurde. Sie enthielt nur eigentliche Bauvorschriften; betreffend Baubewilligung und Bauausführung blieben auch für den Stadtbezirk die ersten zwei Titel des Baureglementes von 1839 massgebend.

Das Baureglement hat zweifellos als Arbeitsunterlage für die neue Bauordnung gedient: Es werden im wesentlichen die gleichen Punkte behandelt, wobei für die Bauten im Stadtbezirk im allgemeinen ein etwas grösserer Spielraum zugestanden wird. Wirkliche Neuerungen hingegen sind nur wenige vorhanden:

- der Minimalabstand von 3,6 Meter zwischen Baulinie und Alignement (§ 1), der ein Anlegen von Vorgärten ermöglicht;
- das Vorsehen von Grundstückseinfriedungen (§ 12), wodurch der halböffentliche Bereich im städtischen Raum reduziert werden kann, und schliesslich

- der Baumschutzartikel (§13), der aus naheliegenden Gründen im Baureglement von 1839 fehlt.

Es wird nicht vorgeschrieben, ob offen oder geschlossen überbaut werden soll, und es fehlt auch noch jegliche Differenzierung zwischen einzelnen Gebieten des Stadtbezirks.

3. Die Situation der achtziger und neunziger Jahre

Mit der Rechtsgültigkeit der Stadterweiterungsverordnung 1869, des Strassennetzplans 1873 und der neuen Bauordnung 1880 glaubte man den Vorgang der Stadterweiterung endlich in den Griff bekommen zu haben.

Indessen sollte sich nun die Politik der Referendums-Umgehung, welche die Stadt mit der Stadterweiterungsverordnung getrieben hatte, plötzlich verspätet noch rächen: 1887 erklärte das Bundesgericht die Stadterweiterungsverordnung und alle Massnahmen, die daraus abgeleitet worden waren, also auch die Aufstellung eines Alignementsplanes und den Erlass der baupolizeilichen Vorschriften für den Stadtbezirk, als ungesetzlich, weil die Gemeinde weder durch die Staatsverfassung noch durch ein vom Volk angenommenes Gesetz dazu legitimiert sei, Vorschriften solcher Art zu erlassen.

Dieser Bundesgerichtsentscheid leitete eine Phase der rechtlichen Unsicherheit im Bauwesen ein, die um so schwerwiegender war, als dieser Zustand bis in die Mitte der 90er Jahre andauerte, also bis in die Zeit hinein, in der der bisher grösste Bauboom der Stadt Bern einsetzte.

Anmerkungen

¹ Bsp.:

- Ausseres Sulgenbachgut. Standort: Brunnmattstrasse. Erbaut im 17. Jh. Wirtschaftsgebäude zu Beginn des 20. Jh. abgebrannt, Herrenstock erhalten (Brunnmattstrasse 50).
- Besenscheuergut. Standort: Schwarzenburgstrasse 10. Erbaut 18. Jh., 1893 abgebrannt.
- Inselscheuer. Standort ca. Eigerstrasse 20. Erbaut Mitte 18. Jh., 1899 erweitert, 1956 abgebrochen.

² Bsp.:

- Frisching-Mühle am Sulgenrain.
- Holligen-Mühle. Standort Brunnmattstrasse 32. Im 19. Jh. abgebrochen.
- Holligenfabrik. Standort Könizstrasse 1. 1949 abgebrochen.

³ Laupenstrasse 25-27.

⁴ Laupenstrasse 41, 45 und 49.

⁵ Verschiedene Projektpläne im Staatsarchiv, Nrn. AA IV 1655 und 1657-1661. In: GROSJEAN GEORGES : Kant. Karten- und Plankatalog Bern, II. Teil, Bern 1960, Nrn. 1499g und 1499i.

⁶ Als einziges rechtsufriges Gebiet wird in den 60er Jahren die Lorraine besiedelt, die dank der Überbrückung der Aare im Zusammenhang mit der Verlängerung der Eisenbahnlinie bis zur Heiliggeistkirche schon 1858 eine Verbindung zur Stadt erhält.

⁷ «Anzug» Kurz vom 14. September 1857.

- ⁸ Mit dem Begriff «Stadtbezirk» wird seit Beginn des 19. Jahrhunderts das Gebiet extra muros bezeichnet. Es ist eingeteilt in den Stadtbezirk obenaus mit den Dritteln Aarziele, Holligen und Länggasse und den Stadtbezirk untenaus mit den Dritteln Brunnadern, Schosshalde und Altenberg.
- ⁹ «Baureglement für die Stadt Bern» von 1839, das aber nur für das Stadtgebiet innerhalb der Befestigung Geltung besass.
- ¹⁰ Daraus entstand der «*Plan der Stadt Bern*» in zwei Teilen, bezeichnet als «östliche Hälfte» und «westliche Hälfte», 1 : 6250, basierend auf den Aufnahmen von Lutz und Stengel, «der Kantonskarte enthoben» von W. Jacky, ausgeführt in der Topographischen Anstalt von H. Müllhaupt in Genf, gedruckt von H. Koegel, ohne Datierung. In mehreren Exemplaren vorhanden, eines davon Stadtarchiv, Plan Nr. 33. Im Karten- und Plankatalog von GEORGES GROSJEAN als Nr. 1459 aufgeführt (vgl. Anm. 5).
- ¹¹ Die Zitate aus dem Wettbewerbsprogramm sind dem «Vortrag des Gemeinderates der Stadt Bern an die Einwohnergemeinde betreffend die Stadterweiterungsangelegenheit» vom 26. April 1869, S. 11, entnommen.
- ¹² Diese Projekte scheinen leider nicht erhalten zu sein. Dem Vortrag von Regierungsrat R. Rohr, gehalten am 28.11.1873 vor dem liberalen Verein der Stadt Bern, zum Thema «Die bauliche Entwicklung der Stadt Bern», können wir auf S. 8 entnehmen, «dass die meisten Pläne über das vorhandene Bedürfnis hinausgingen und sich zuwenig an die bestehenden unabänderlichen Verhältnisse anschmiegen. Der gegenwärtig ausgeführte Schanzendurchbruch, sowie die beiden Hochbrücken nach dem Kirchenfeld und der Altenberghöhe (Spitalacker) waren bereits damals von Einzelnen vorgesehen».
- ¹³ Sie umfasste je drei Vertreter der kantonalen und der kommunalen Behörden: die Regierungsräte Weber, Kilian und Stokmar, den Gemeindepräsidenten von Effinger und die beiden Gemeinderäte Stoos und Thormann. Die Konferenzprotokolle sind als Anhang dem «Vortrag des Gemeinderates . . .» (vgl. Anm. 11) beigeheftet.
- ¹⁴ Der Begriff «Kleinschanzenfrage» bezeichnet den Interessenkonflikt zwischen Stadtbehörden und -bevölkerung einerseits und Kantonsregierung andererseits. Während man sich von städtischer Seite her einstimmig für die Erhaltung der Kleinen Schanze als Promenade einsetzte – allerdings mit Zustimmung zur Verlängerung der Bundesgasse als Verbindung zum neuen Stadtquartier, als sogenannter «Landschaftlicher Durchbruch der Kleinen Schanze» –, war der Kanton als Grundeigentümer des Schanzenareals an einer gewinnbringenden Veräusserung des Terrains als Bauland interessiert. Ein Kaufangebot der Stadt war vom Kanton als zu niedrig abgelehnt worden. Daraufhin hatten sich die Fronten verhärtet, und die Kleinschanzenfrage war zum Hemmschuh für alle weiteren Verhandlungen geworden.
- ¹⁵ Der Kanton stand zu diesem Zeitpunkt vor verschiedenen Bauaufgaben: dem Bau neuer Lehranstalten (Kantonsschule, Universität), eines Frauenspitals und eines neuen Amtshauses, ferner der Verlegung bzw. Zentralisierung der militärischen Einrichtungen und der Verlegung des Bahnhofes. Angesichts der zu erwartenden Kosten für diese Projekte wollte sich der Kanton nicht zusätzlich durch Landkäufe belasten, sondern nach Möglichkeit das staats-eigene Schanzengelände nutzen.
- ¹⁶ Auf einheitlicher Vorlage («Plan der Stadt Bern, westliche Hälfte», vgl. Anm. 10) befinden sich im Stadtarchiv unter Nr. 322d, im Karten- und Plankatalog von GEORGES GROSJEAN (vgl. Anm. 5) als Nr. 1505b aufgeführt, zehn verschiedene Projektstudien für das Strassennetz, zum Teil unbeschriftet, zum Teil datiert zwischen 1862 und 1865, die späteste mit folgendem handschriftlichem Text versehen: «Strassennetz für das Vorland der Kleinen Schanze. Den Com[ission]s Beschlüssen vom 5ten & 12ten Nov[em]b[er] 1864 entsprechend. Bern, 24. Dec[em]b[er] 1864. Vom Gemeinderath auf den Antrag der Stadterweiterungscommission genehmigt. Bern, den 24. April 1865.» Dieser Plan entspricht in seiner Strassenführung dem 1869 publizierten Strassennetzplan.
- ¹⁷ Als «Zweite Abtheilung» wurde am 2. April 1869 der «Strassennetzplan über das Vorland der Grossen Schanze» angefügt, und beide Teile wurden zusammen als «Strassennetzplan über die Vorländer der Grossen und Kleinen Schanze» am 3. April 1869 öffentlich aufgelegt.

- ¹⁸ Der Stadterweiterungsplan besteht aus einzelnen Bauplänen, die je nach Bedarf für ganze Quartiere oder auch nur für einzelne Strassen und Plätze aufgestellt werden. Sie enthalten die Ausscheidung des Bodens für den öffentlichen Bedarf, die Alignemente und Strassen-niveaus. Die einzelnen Baupläne unterstehen der öffentlichen Auflage mit Einspracherecht und der Genehmigung durch Einwohnergemeinde und Kanton.
- ¹⁹ Grundsätzlich kommt die Gemeinde für die Erstellung und den Unterhalt von öffentlichen Verkehrswegen, öffentlichem Grün und der Entsorgungsinfrastruktur auf, wobei die Grundeigentümer bei mehrheitlich privatem Interesse zu Beiträgen verpflichtet werden können.
- ²⁰ Bern bildet diesbezüglich eine Ausnahme. Vergleiche zum Beispiel: «Reglement über die Ausführung des Bauplanes von Biel», 1858, «Gesetz betreffend eine Bauordnung für die Städte Zürich und Winterthur und für städtische Verhältnisse überhaupt», 1863, oder das Luzerner Baugesetz von 1864 und das Baugesetz von Basel.
- ²¹ Die alignierten Bezirke werden laut zeitgenössischen Berichten zwar als überdimensioniert betrachtet; ihre Grösse wird aber durch die weitsichtige Politik der Behörden gerechtfertigt, das Gebiet sollte für Jahrzehnte den Bedürfnissen der Stadterweiterung genügen.
- ²² Der Monbijou-Friedhof wurde 1815 angelegt und 1865 wegen Platzmangels wieder geschlossen.
- ²³ Irwingianer-Kapelle: 1867 erbaut, kurz nach der Jahrhundertwende abgebrochen. Gab der Kapellenstrasse den Namen. Standort: heute Monbijoustrasse 22.
- ²⁴ Vergleiche dazu die verschiedenen Pläne, die der Stadterweiterungskommission als Diskussionsgrundlage gedient hatten (vgl. Anm. 16) und die zum Teil noch deutlicher von einem Orthogonalraster ausgehen.
- ²⁵ Vergleiche dazu: «Vortrag des Gemeinderates» (vgl. Anm. 11), S. 18: «Wollten oder könnten die Gemeindsbehörden von Bern überhaupt à la Haussmann in Paris überall mit den bestehenden Verhältnissen tabula rasa machen und nach Belieben neue Pläne verfolgen, unbekümmert um die Millionen, die sie kosten – so würde es gar viel leichter sein, schöne, gefällige Stadterweiterungspläne darzustellen und zur Ausführung zu bringen.»
- ²⁶ Vergleiche Abb. 5.
- ²⁷ Das Original, mit handschriftlichen Genehmigungstexten versehen und unterzeichnet, befindet sich im Staatsarchiv unter Nr. AA VIII/II 150 a. Es sind im weiteren mehrere Drucke erhalten, betitelt «Bern, Plan des stadtwärts gelegenen Theiles des Bezirkes Obenaus. Mit den vom Regierungsrath am 29. November 1873 genehmigten Stadterweiterungsalignementen», in zwei Blättern (Blatt I: Länggasse, Blatt II: Mattenhof), Massstab 1:2000. Ein Exemplar davon befindet sich im Staatsarchiv unter Nr. AA VIII/II 244 (Karten- und Plankatalog von GEORGES GROSJEAN [s. Anm. 5] Nr. 1497c), zwei Exemplare im Stadtarchiv unter Nr. 315 (Karten- und Plankatalog von GEORGES GROSJEAN Nr. 1505a) und Nr. 98 I & II.