

Beobachtungen zur
räumlichen Entwicklung
BERN 1856–2016

MAS Denkmalpflege
und Umnutzung
Berner Fachhochschule
PD Dr. Dieter Schnell

Masterarbeit
Denise Ulrich 20.09.2020

Die Stadt als Spielfeld der Interessen und Visionen Hundertsechzig Jahre Bern	7
Ausdehnung bis an die Stadtgrenze 1856–1962	
Öffnung der befestigten Stadt	9
Überschreibungen	11
Die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts	15
Periphere Wohnsiedlungen	21
Neuer Massstab für den Aufbruch 1963–1978	
Anbinden und Platz schaffen	27
Die Autobahn	31
Die moderne City	39
Die Stadterweiterung des 20. Jahrhunderts	45
Wiederentdeckung des Lebensraums Stadt 1979–2016	
Verdichten und Vernetzen	51
Urbane Brachen	55
Infrastruktur und Ikonen	61
Die Stadterweiterung des 21. Jahrhunderts	67
Transformation und Kontinuität	
Der Diversität das Terrain bereiten	75
Anhang	
Bild- und Quellenangaben, Stadtpläne	79







Die Stadt als Spielfeld der Interessen und Visionen

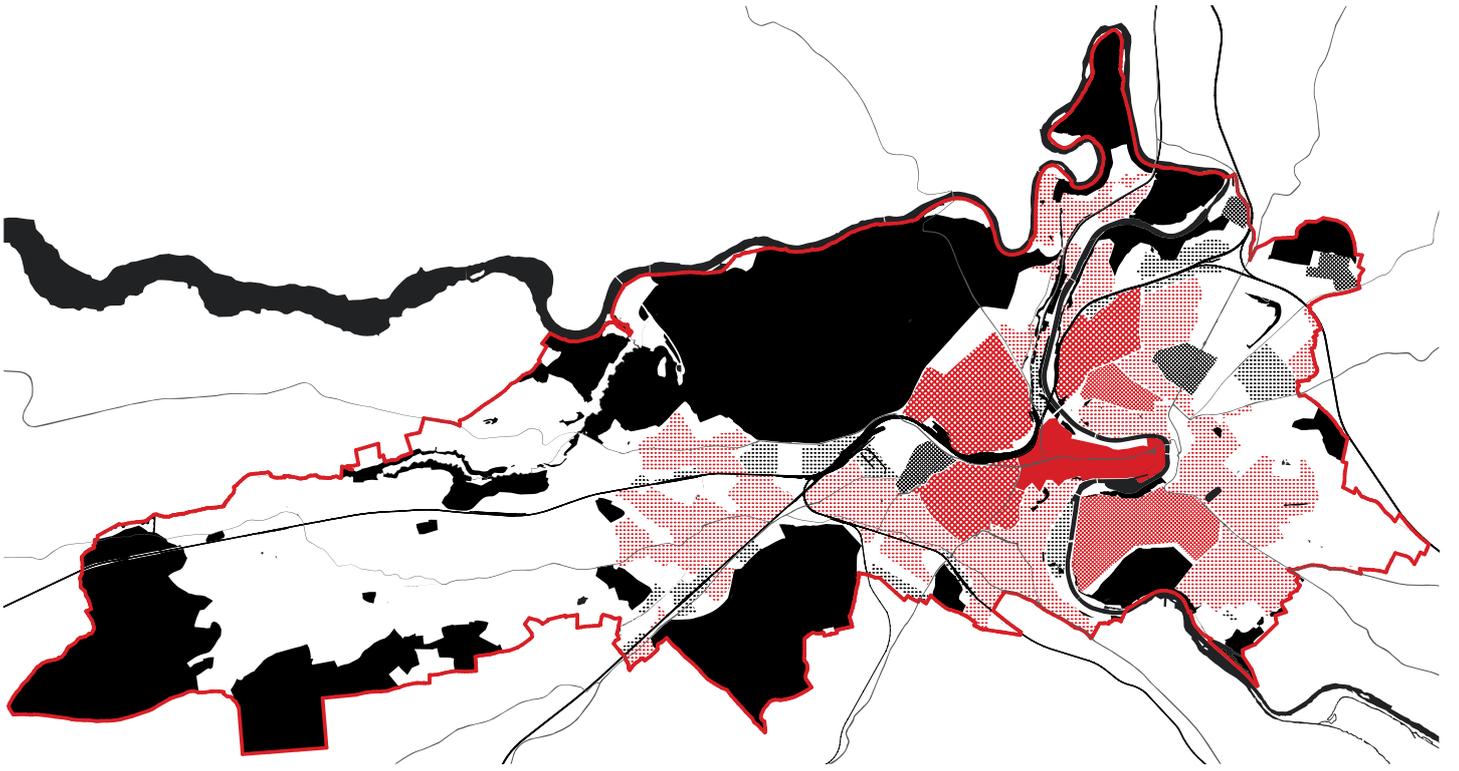
Hundertsechzig Jahre Bern

Ausgangspunkt für diese Auseinandersetzung mit der Bundeshauptstadt war die Absicht, die rund 220 im Architekturführer zur Stadt Bern dokumentierten Objekte in einen übergeordneten Kontext zu stellen.

Die grossen Bewegungen der letzten 160 Jahre werden anhand ihrer Spuren im Stadtgefüge nachvollzogen. Die Einbettung stadträumlicher Phänomene in zeitgeschichtliche Hintergründe ist vom Interesse für die unsichtbaren Zusammenhänge geleitet. Streiflichtern gleich werden gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Einflüsse auf die Stadtplanung beleuchtet.

Die Fährte für das Erkunden des unbekanntes Terrains wurde auf den historischen Stadtplänen gelegt. Quartiergeschichten und die Inventare der städtischen Denkmalpflege gaben Aufschluss über die Entwicklungen in den ersten hundert Jahren. Zusammenfassende Betrachtungen zu Stadtgeschichte und -planung ermöglichten einen Überblick über das Geschehen bis in die 1980er-Jahre. Jüngere Phänomene wurden über Artikel in Fachzeitschriften oder objektspezifische Publikationen erschlossen. Ausgedehnte Spaziergänge durch die Vielfalt der städtischen Atmosphären erweiterten die Lektüre um das konkrete räumliche Erlebnis.

Der Fokus auf zeitspezifische inhaltliche Schwerpunkte folgte einer subjektiven Wertung der vorgefundenen Informationen. Architektur- und städtebauteoretische Aspekte standen hierbei nicht im Vordergrund.



Nach Pariser Vorbild verbanden sternförmig angelegte, alleengesäumte Landstrassen die Stadt Bern in alle Richtungen mit den näher und weiter entfernt liegenden Nachbarstädten.¹ Im Osten galt es den tiefen Einschnitt der Aare zu überwinden, bevor das Stadtgebiet über die weiten Ebenen des Beunden- und des Galgenfelds verlassen werden konnte. Im Westen hatten sich, auf der etwas bewegteren Topografie, entlang verschiedener Bachläufe, gewerbliche Siedlungen gebildet. J.R. Müller, Geometer von Nidau hat das Stadtgebiet Berns 1798/98 vermessen und »in Tusche, leicht aquarelliert und vertikalperspektivisch dargestellt«². Seine Zeichnung vermittelt ein Bild der Stadt bevor sie 1848 zur Bundeshauptstadt ernannt und 1856 an das schnell wachsende Eisenbahnnetz angeschlossen wurde. Mit der Schließung der Stadtbefestigung und der Anbindung der historischen Kernstadt an das Umland durch verschiedene Brückenbauten dehnte sich die Siedlungsfläche aus. Das Wachstum um die »Innere Stadt« war wesentlich von der Topografie, der Infrastruktur und den Besitzverhältnissen beeinflusst.

Während rund hundert Jahren nahm die wachsende Stadt die umliegenden Ländereien und Landsitze ein. Hierbei lassen sich drei unterschiedliche Tendenzen der Siedlungsentwicklung feststellen. Im Bezirk Obenaus³ und der Lorraine erfolgte die Bautätigkeit schneller als entsprechende Planungsinstrumente ausgearbeitet werden konnten. Diese Quartiere nahmen die aus der inneren Stadt quellenden Nutzungen und die vom Umland zuziehenden Menschen ungebremst auf und wurden im Verlauf ihrer Geschichte mehrfach überschrieben. Die Stadterweiterungen nach Norden und Süden bedingten hingegen aufwändige Brückenbauwerke. Deren Planung nahm mehrere Jahrzehnte in Anspruch und war starkem politischem Druck unterworfen. Bis Spitalacker und Kirchenfeld an das historische Zentrum angebunden waren, war auch die Planung der Strassenzüge so weit fortgeschritten, dass einheitliche Quartiere für gehobene Bevölkerungsschichten entstehen konnten. Die vom Stadtzentrum weiter entfernten Gebiete entwickelten sich kontinuierlich. Anstelle der meist grösseren zusammenhängenden Landsitze wurden Siedlungen jeweils nach den zur Entstehungszeit geltenden Kriterien des Wohnungsbaus erstellt. Als einziges der umliegenden Dörfer wurde Bümpliz 1919 eingemeindet, das sich zu einem wichtigen Wohnstandort entwickelte. Die unterschiedlichen Entstehungsgeschichten prägen bis heute Atmosphäre und Bewohnerschaft der verschiedenen Stadtteile, Quartiere und Strassenzüge.

1 Das Berner Stadtpatriziat regierte von 1294 bis 1798 autokratisch und setzte seine Vorstellung einer repräsentativen Stadt mittels seit 1310 bestehender Baugesetze und beaufsichtigenden Gremien durch. Hierbei orientierte es sich am royalistischen Frankreich was auch bei der Anlage der sternförmig ausstrahlenden Alleen für Handelsverkehr und Militär zum Ausdruck kam. vgl. ISOS BE 3 2005 S. 87/88

2 siehe Anhang und map.bern.ch Rubrik Stadtplan, Mülleratlas

3 heute Mattenhof und Länggasse

**Räumliche Entwicklung bis 1962
überrollt – geplant – gewachsen**



Überschreibungen

Die Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt reduziert sich in Bern auf einen Platz. Rechtwinklig angelegte, von historisierenden Fassaden gefasste Strassenzüge und die klassische Bahnhofstrasse fehlen. Gründerzeitpuren zeigen sich mit Ausnahme des Bahnquartiers erst auf den zweiten Blick im Stadtgrundriss. Das Baureglement für die Innere Stadt von 1786 war darauf ausgelegt, die Hauptgassen und ihre Lauben von störenden Eingriffen wie zum Beispiel Stalltoren frei zu halten, hygienische und feuerpolizeiliche Massnahmen zu gewährleisten und Grenzstreitigkeiten zwischen benachbarten Grundeigentümern zu regeln.⁴ Als die Stadt begann, über die Linie der in den 1830er-Jahren abgebrochenen Schanzen hinaus zu wachsen, erwiesen sich diese Festlegungen als wenig hilfreich für die geordnete Überbauung des weitgehend unbebauten Umlandes. Mit der Neubesiedlung des ›Stadtbezirks‹⁵, wie das Stadtgebiet ausserhalb der Inneren Stadt genannt wurde, stellte sich planerisch eine neue Aufgabe. Diese verlangte nach eigenen Regeln. Von der ersten Motion im Gemeinderat um 1857 bis zum Vorliegen der kantonalen Gesetzgebung, die es der Stadt erst erlaubte, eine Bauordnung zu erlassen, vergingen fast vierzig Jahre reger Bautätigkeit. Ungeachtet der Dringlichkeit begann das ambitionierte Vorgehen mit der Vermessung des Stadtbezirks. Es folgten Wettbewerbe für die Erstellung von Stadterweiterungsplänen, Stadterweiterungskonferenzen und die Gründung einer Stadterweiterungskommission. Die Bauordnung für den Stadtbezirk Bern von 1880 sah für die Neubaugebiete weniger restriktive Bauvorschriften vor als für die innere Stadt. Aussagen betreffend offener oder geschlossener Bauweise fehlten genauso, wie eine standortbezogene Differenzierung der Vorgaben. In Alignementsplänen wurde die übergeordnete Erschliessung geregelt. Das Alignement ist ein baurechtliches Instrument zur Definition der Grenze zwischen bebaubarer und nicht bebaubarer Grundstücksfläche und legt im Wesentlichen fest, wo Gebäudefassaden Strassen und Plätze bilden. Die optimale Lage dieser für die Stadtgestalt prägenden Linien wurde im besten Fall durch einen politisch gestützten, gestalterischen Prozess eruiert. Oft bildeten Alignements jedoch auch nur den kleinsten gemeinsamen Nenner aller Interessen ab. In den zentrumsnahen Stadterweiterungsgebieten basierten sie weitgehend auf der bestehenden Struktur der Landstrassen, Feldwege und Besitzverhältnisse. Daran orientieren sich erste Neubauten. Das Bild der wachsenden Quartiere war somit stärker von technischen Randbedingungen als von Stadtbaukunst geprägt.⁶

4 vgl. Schnell, Dieter. 1996

5 »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.« Kern, Ursula. 1985 S. 249

6 vgl. Kern, Ursula. 1985 / INSA 2003 S. 13 / BI Breitenrein Lorraine 2018 S. 5 / BI Montbijou-Mattenhof 2018 S. 6

7 vgl. Inventarblätter der Baugruppen Vordere Länggasse; Brückfeld; Muesmatt / BI Länggasse-Neufeld 2018

Landhaus im Blockrand. An der Länggasse-Strasse 77 wurde das Blumensteingut, ein herrschaftliches klassizistisches Landhaus aus den Jahren um 1850, in den fünfgeschossigen Reihenblock von 1925 integriert.

Naturgemäss fällt es schwer, im Länggassenquartier einheitliche Gevierte auszumachen. Die städtische Denkmalpflege fasst das Gebiet in drei Baugruppen zusammen.⁷ Vornehme Villen und schlossartige bürgerliche Wohnbauten aus den Anfängen der Entwicklung ab der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis um 1910 prägen die Baugruppe Vordere Länggasse. Im Brückfeld am nordöstlichen Rand verweisen einige Villen und Landhäuser mit stark reduzierten Gärten immer noch auf die ursprüngliche Besiedlung. Zum grossen Teil bestehen die offenen Gevierte jedoch aus um 1900 erstellten



A



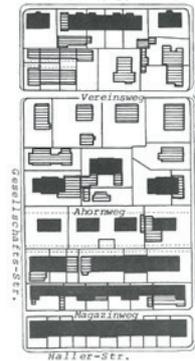
B/C



Phase A) 1875-1940/45
 ■ Stand 1875
 ■ neue Bauten bis 1940/45

Parzellenzustand 1940/45

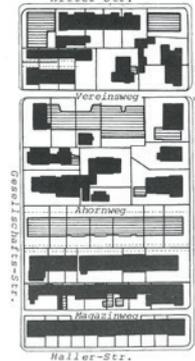
Mittel-Str.



Phase B) 1946-1965
 ■ Stand 1940/45
 ■ neue Bauten bis 1965

Parzellenzustand 1965

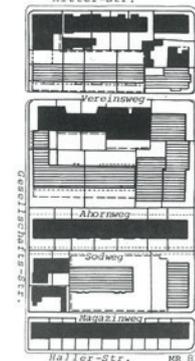
Mittel-Str.



Phase C) 1966-1980
 ■ Stand 1965
 ■ neue Bauten bis 1980

Parzellenzustand 1980

Mittel-Str.



D/E

Blockrandansätzen und Wohnzeilen aus den 1930er-Jahren, welche die im Quartier beschäftigten Mitarbeitenden der Bundesverwaltung aufnahmen. Der Norden ist hingegen stark von der industriellen Vergangenheit geprägt. Um die Areale der Chocolat Tobler und der Schienenfabrik von Roll entstanden Arbeitersiedlungen. Vom winzigen Reihenhaus mit Garten über dreigeschossige Zeilen bis zu den geschmückten Vorarbeiterhäusern lässt sich hier die Entwicklung der Arbeiterbehausung ablesen. Das am stärksten transformierte Gebiet zwischen Länggasse und Zähringerstrasse findet keine Erwähnung im Inventar. Die über Jahrzehnte zusammengewachsenen Blockränder stehen jedoch exemplarisch für die stetige Verdichtung innerhalb der durch Baulinien definierten Gevierte. Insgesamt zeichnet sich das Quartier durch die sehr durchmischte Bebauung und zahlreiche Irritationen aus unterschiedlichen Zeiten aus.

Im Monbijouquartier südlich des Bahnhofs zeugt die Blockrandbebauung auf dem Areal des um die Jahrhundertwende aufgelassenen Friedhofs von der frühen Entwicklung. Die variierende Fassadengestaltung deutet auf die Entstehungszeit der häufig bereits zu Beginn als Block konzipierten Gebäude hin. Eine neue Zeit verkörpert das Gebäude der Oberzolldirektion im Süden dieser Baugruppe.⁸ Der moderne Verwaltungsbau aus den 1950er-Jahren und die überraschende innerstädtische Parkanlage bilden einen offenen Übergang zum kleinteiligen Sulgenbachquartier das da und dort bis heute die Kleinteiligkeit des Gewerbeweilers an den Bachläufen aufweist.

Die Entwicklung in der Lorraine hing direkt mit der Anbindung Berns an das wachsende nationale Eisenbahnnetz zusammen. Die Bahnstrecke führte von Norden kommend mitten durch das Lorrainegut. Der schmale Fuss- und Fahrweg, den die Stahlkonstruktion der ersten roten Eisenbahnbrücke im Untergurt des Fachwerks aufnahm, verband dieses Gebiet direkt mit dem sich in die obere Altstadt verlagernden neuen Stadtzentrum. Ähnlich wie in der Länggasse entstanden im hinteren Bereich einfache Häuser mit günstigen Wohnungen für Arbeiter- und Handwerkerfamilien, während Repräsentationsbedürfnis und Wohnstandard zum Zentrum hin zunahmen. Das Lorrainegut aus dem 18. Jahrhundert ist bis heute erhalten geblieben und verschafft dem eng bebauten Quartier mit dem zum Schulhaus umgebauten Lehenshaus und der letzten verbliebenen, als Sportwiese genutzten Grünflächen etwas Luft.

8 vgl. Inventarblatt Baugruppe Monbijou / BI Monbijou-Mattenhof 2018

9 siehe Anhang und map.bern.ch Rubrik Stadtplan, Stadtpläne 1879 / 1900 / 1925 / 1941 / 1962

A »Bern Stadterweiterung, Strassennetzplan im Vorland der Grossen und Kleinen Schanze« 1869 | B Aareübergang im Geflecht der »Roten Brücke«, Aufnahme um 1910 | C Gewerbeareal im Sulgenbachquartier um 1950, im Hintergrund das Mattenhofquartier. | D Luftaufnahme der Länggasse | E Grundrissentwicklung vom Punkthaus zum Blockrand im Länggassquartier

Das über Jahrhunderte stolz durch strenge Patrizierhand gepflegte Sandsteingesicht, die ausgewogenen Gassen und Plätze wurden durch Massstabs- und Stilbrüche der chaotisch gewachsenen Aussenquartiere umlagert, die heute zu den beliebtesten Wohngebieten gehören. Ihre überraschend regelmässige Erscheinung haben diese Quartiere erst durch die zunehmend dichtere Bebauung erhalten. Im Vergleich der Plandarstellungen von vor und nach der Jahrhundertwende lässt sich die stetige Transformation der jungen, ungeordnet gewachsenen Quartiere beobachten. Sowohl in der Länggasse als auch im Mattenhof und in der Lorraine war die frühe Bautätigkeit von Punktbauten geprägt. Im Plan von 1900 tauchen erste Zeilenbauten und vereinzelt ganze Blockränder auf. Der Übersichtsplan von 1962 zeigt dann das bis heute weitgehend erhaltene, von strassenbegleitenden Zeilen und Blockrändern geprägte Bild.⁹ Der homogene Eindruck im Plan täuscht über das vielfältige Gesicht dieser Quartiere hinweg.



Die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts

Als ob sich die Altstadt über zwei weit ausgreifende Arme ihre Bedeutung als Mitte Berns sichern wollte, wurde deren Erweiterung für den gehobenen Mittelstand ausgehend von Kornhaus- und Casinoplatz nach Norden und Süden inszeniert und im Stadtgrundriss verankert. Die fehlende Erschliessung der privilegierten Lagen erforderte Renditeüberlegungen in einer grösseren Dimension. So selbstverständlich Berns Brücken heute Teil des Strassennetzes und des Stadtbildes sind, so heiss umstritten war deren Lage und Gestaltung zur Entstehungszeit. Bereits in den 1870er-Jahren wurden erste Forderungen nach Brücken laut. Wobei die Anbindung der unbebauten Flächen im Kirchen- und im Beundenfeld und die zufriedenstellende Erschliessung der ausgelagerten Militäranlagen auf der Allmend und der bevölkerungsreichen Wohnquartiere in der Lorraine um die Gunst der Investoren konkurrierten.¹⁰

Mit der Öffnung der Stadt erhielt das mittelalterliche Zentrum um Rathaus, Münster und Junkerngasse Konkurrenz. Bis anhin entschied die Lage der Brücken den Kampf um das Gleichgewicht der Zufahrtswege. Im Seilziehen um die Attraktivität zentraler Stadtorte kam mit dem Bahnhof am westlichen Rand der Inneren Stadt ein wesentlicher Faktor hinzu. Dem patrizischen Versuch, den Verkehr im Osten über die Nydeggbücke zu zwingen, setzte der Kanton die Tiefenaubücke entgegen, die eine bequeme Fahrt über die Engehalbinsel bis zum neuen Bahnhof ermöglichte. Das finanzielle Fiasko, das der Bau der Nydeggbücke aufgrund ausbleibender Brückenzölle verursacht hatte, dämpfte die Investitionsfreude der Patrizier für weitere Aareübergänge. Die Erstellung dieser teuren und aufwändigen Bauwerke beschäftigte die Stadtbevölkerung über Jahrzehnte. Wobei sich die Geister nicht nur an der Frage nach dem adäquaten Ausdruck des verwendeten Materials - traditioneller Stein oder zeitgenössisches Eisen - schieden. Ebenso kontrovers wurden die Fragen nach dem richtigen Standort und nicht zuletzt der Finanzierung diskutiert. Diese Auseinandersetzung wird in zahlreichen, grösstenteils nicht ausgeführten Projekten für Brücken an unterschiedlichen Standorten gespiegelt.

Dank investitionsmotivierter Weitsicht der Berne Land Company hat die Kirchenfeldbrücke diesen Wettlauf für sich entschieden. Diese, für die Überbauung des gesamten Kirchenfelds gegründete Finanzierungsgesellschaft aus England, hatte sich verpflichtet, die Brücke auf eigene Kosten zu erstellen, unentgeltlich Land für öffentliche Bauten und Kirchen abzutreten und sämtliche Strassen gemäss einem vereinbarten Plan zu erstellen.¹¹ Vom ersten baureifen Projekt in den 1840er-Jahren bis zur Fertigstellung der Kirchenfeldbrücke verging fast ein halbes Jahrhundert und somit viel Zeit für die Erarbeitung eines den gehobenen Ansprüchen entsprechenden Bebauungsplans.¹² Als das Kirchenfeldkomitee, bestehend aus Geschäftsleuten, Architekten, Vertretern der Burgerschaft und Bankiers, zur Erschliessung und Überbauung des Kirchenfelds um 1870 gegründet wurde, hatte das begehrte Gebiet bereits eine beachtliche

10 Von den tonangebenden Bernern wurden die topografisch attraktiven Lagen im Norden und Süden der Inneren Stadt schon früh als Standort für privilegierte Wohnquartiere auserkoren. Der Anbindung dieser bis anhin vom Wachstum verschont gebliebenen Gebiete an die Innere Stadt stand die Entlastung des Aareübergangs unter der Eisenbahnbrücke gegenüber, der durch die rege Bautätigkeit in der Lorraine und die entstehenden Militärbauten im Beundenfeld längst überlastet war. vgl. BI Breitenrein Lorraine 2018 S. 10

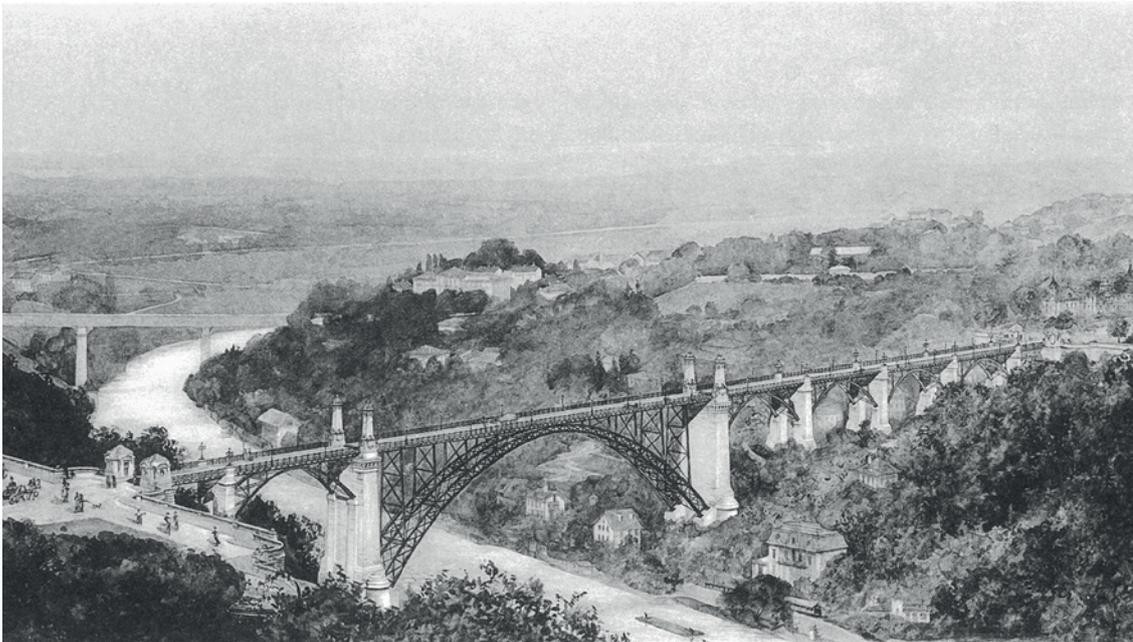
11 vgl. BI Kirchenfeld-Brunnadern S. 4

12 1840 baureife Projekte für Nydegg- und Kornhausbrücke vgl. BI Breitenrein Lorraine 2018 S. 5 / Annahme durch Volksabstimmung nach langem hin und her erst 1895, Fertigstellung 1898! vgl. BI Breitenrein Lorraine 2018 S. 12 / Brückenbauwerke: Nydeggbücke 1844; Tiefenaubücke 1850; Rote Brücke 1858; Kirchenfeldbrücke 1883; Kornhausbrücke 1898; Lorrainebrücke 1830; Eisenbahnbrücke 1941. vgl. von Bergen, Stefan 1998

Das Historische Museum dominiert den Helvetiaplatz und behauptet seine Präsenz über die Kirchenfeldbrücke bis an den Rand der Altstadt.



A



B

Planungsgeschichte hinter sich.¹³ Diese mündete nach dem Verkauf des Kirchenfelds durch die Bürgergemeinde an die Berne Land Company um 1881 in ein »System von Bezugspunkten und dramatischen Durchblicken«¹⁴. Integrierender Bestandteil waren die Alleen an der heutigen Thun- und Marienstrasse sowie durchlaufende Vorgartenstreifen und Trottoiranlagen. Ganz so gross wie erhofft war die Nachfrage nach exklusivem Wohnraum dann allerdings nicht, das zahlungskräftige Zielpublikum war begrenzt. Das Ausbleiben der Bauherren wurde zuerst mit der Produktion schlüsselfertiger Villen und später mit einem Typologiewechsel hin zu erschwinglicheren Reihenhäusern kompensiert. Auch diese gliederten sich dank adäquater Ausbildung ihrer Fassaden in das gehobene Stadtbild ein. Für die vornehmen Wohnresidenzen stand das ganze Repertoire des Stilpluralismus zur Verfügung. Gegen 1930 hatte das Kirchenfeld seinen Endausbau erreicht. Seither hat es nur noch geringfügige Veränderungen erfahren.

Der konsequenten Umsetzung des idealen Stadtplans kam im Kirchenfeld nicht die Spekulation, sondern die Reputation in die Quere. Das historische Museum, mitten in den idealplanerischen Strahlenkranz gesetzt, tröstete die im Standortwettbewerb unterlegenen Berner über das an die Stadt Zürich verlorene Landesmuseum hinweg. Mit dem 2019 aus einem Planungswettbewerb hervorgegangenen Vorschlag zur Reorganisation des Helvetiaplatzes, geben die siegreichen Zürcher Architekten dem Eingangstor zum Quartier etwas vom verlorenen Strahlenglanz zurück.

Mehr als ein Jahrzehnt nach dem Bau der Kirchenfeldbrücke und zahlreiche Projekte für weitere, zu realisierende Übergänge später, fiel 1895 endlich der Entscheid für die Erstellung der Kornhausbrücke. Bis zu deren Fertigstellung vergingen allerdings weitere Jahre, weil der Baugrund statische Schwierigkeiten bereitete. Kurz vor der Jahrhundertwende wurde die Kornhausbrücke endlich eröffnet. Auch für die Nordquartiere entstanden während dem langen Hin und Her in der Brückenfrage zahlreiche Planungen. Bereits um 1881 präsentierte der Planer des Kirchenfelds einen ersten Erweiterungsplan für das Gebiet nördlich der Altstadt. Er schlug vor, ein städtebauliches Pendant zum noblen Quartier im Süden zu konzipieren.¹⁵ Die Stadt arbeitete einen Strassennetzplan aus, den sie später zum Alignementsplan überarbeitete. Dieser wurde 1895 offiziell genehmigt und trug nach wie vor die Grundzüge des ersten Vorschlags. Das geplante Strassennetz und der Viktoriaplatz wurden noch vor der Jahrhundertwende mit einigen kleineren Abweichungen umgesetzt. Die Stadt Bern hatte die Landgüter am Eingang zum Stadtteil rechtzeitig erworben und konnte somit deren Entwicklung massgeblich mitbestimmen. Dies führte zur neubarocken Ausgestaltung dieses als Erweiterung der Altstadt verstandenen repräsentativen Portals zum neuen Quartier.¹⁶ Für den geplanten Schlossbau, der die Achse abschliessen sollte, fand sich mit der Bernischen Kraftwerke AG zum Glück eine adäquate Bauherrschaft. Diese erstellte am Viktoriaplatz ein Verwaltungsgebäude, das dem Wunsch nach repräsentativer Architektur entsprach. Der Ausbau dieses Quartiers fiel in die Zeit massiver Spekulation. Unübersichtliche Handänderungen zwischen zahlreichen Akteuren von den ursprünglichen Besitzern der Landgüter bis hin zu den Bauunternehmern trieben die Preise in die Höhe. Dies begünstigte das Entstehen dichter Blockrandstrukturen um den

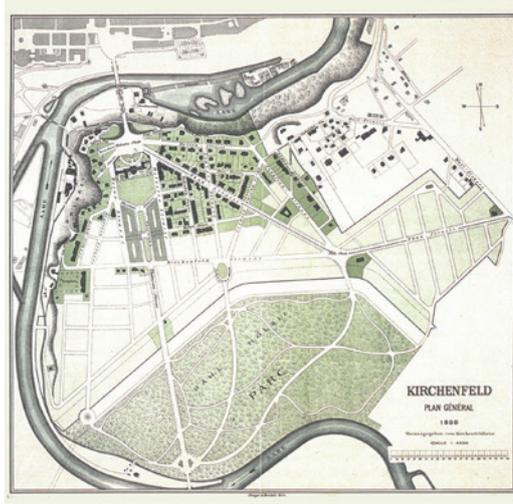
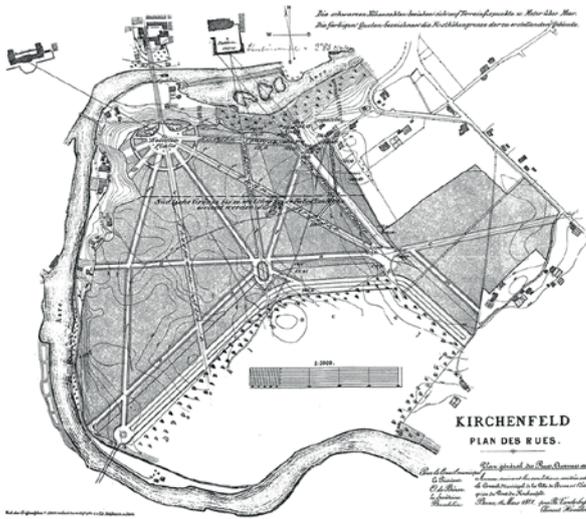
13 Bebauungspläne Kirchenfeld vgl. INSA 2003 S.13; BI Kirchenfeld-Brunnadern 2018 S. 4

14 BI Kirchenfeld-Brunnadern 2018 S. 5

15 »Einen ersten umfassenden Erweiterungsplan für das Gebiet nördlich der Altstadt lieferte Horace Edouard Davinet 1881. [...] Das Hochplateau im Norden der Altstadt sollte nach Ansicht Davinets dabei das städtebauliche Pendant zum Kirchenfeld werden. Es sollte ebenfalls ein sternförmiges Strassensystem bekommen, dass von einem zentralen Rundplatz aus (im Bereich des späteren Viktoriaplatzes) radial ausstrahlt.« BI Breitenrein Lorraine 2018 S. 12

16 vgl. BI Breitenrein Lorraine 2018 S. 15

A Ausschnitt aus der Gesamtansicht von Bern 1958/59. | B Aquarell der Kornhausbrücke um 1900

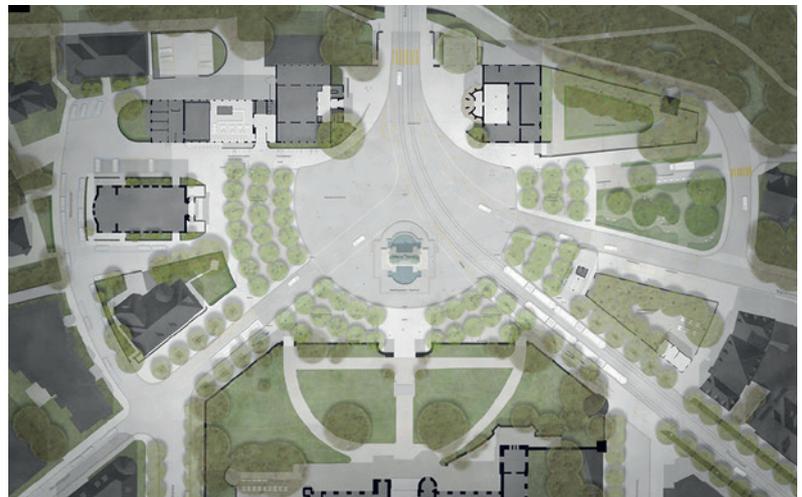


A/B



C

D



E



F

Viktoriaplatz. Dessen mächtige Symmetrie täuscht über den auch hier nicht ausgeführten Strahlenkranz hinweg. Das Quartier wurde ab 1900 in rund 25 Jahren erstellt.

Unter ähnlichen Umständen jedoch unterschiedlichen Voraussetzungen angelegt, unterscheiden sich die beiden explizit vornehmen Stadterweiterungen in ihrer Gestalt und Atmosphäre. Während durch die verhältnismässig dicht erscheinenden Strassenzüge des Spitalackers ein Hauch von Grossstadt weht, unterstreichen die zahlreichen gut überwachten Botschaften, die sich im Kirchenfeld angesiedelt haben, die grossbürgerliche Distanziertheit, der durch ihre Vorgärten kaschierten Villen.

A Der Strassenplan zum Kirchenfeldvertrag von 1881 | **B** Kirchenfeldplan von 1898 mit dem prominent in den Strahlenkranz gesetzten Historischen Museum | **C** Türme zwischen Hecken und Gärten | **D/E** erst-rangiertes Projekt für den neuen Helvetia-platz von extra Landschaftsarchitekten, Bern, mit Knapkiewicz & Fickert, Zürich | **F** privatisierte Vorgärten im Planquartier. Der öffentliche Raum ist primär Verkehrsraum und endet an der Parzellengrenze.



Periphere Wohnsiedlungen

Vereinzelt stehen sie noch, oft leicht schräg im Stadtbild, übriggebliebene Gebäude der einstigen Landsitze. Im Umland der befestigten Stadt lagen sie einst verstreut in der Landschaft. Von hier aus haben die Patrizier im Sommer die Geschicke der Stadt gelenkt und dabei ihren Besitz gewahrt und vermehrt. Solange die Stadtbefestigung ihre eigentliche Funktion, also den Schutz der Stadtbevölkerung vor Angriffen und Überfällen, erfüllte, war es untersagt, ausserhalb der Stadtmauer zu wohnen. Trotzdem begann im 17. Jahrhundert eine Entwicklung, die vom Ausbau der Scheunen zu Wohnraum für die Landarbeiter bis zur Erstellung prächtiger Sommerlandsitze für die Grundbesitzer führte.¹⁷ In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fand sie ihre Fortsetzung im Siedlungsbau. Abseits der begehrten zentrumsnahen Lagen hing die Besiedlung der Ländereien von den spekulativen Überlegungen ihrer Besitzer ab, die den Erlös aus Landverkäufen an weniger begehrten Lagen reinvestierten. Meistens wurden ganze Landgüter, oder beachtliche Teile davon, veräussert und innerhalb weniger Jahre überbaut. An gut erschlossenen Lagen in »zweiter Reihe« erhöhte sich der Nutzungsdruck gerade auch dann, wenn sich die Kosten für das Bauland in den begehrtesten zentrumsnahen Quartieren ins Unerschwingliche bewegten. Dort wurden dann, ähnlich wie in den explosiv wachsenden Gebieten, in der Regel Quartierpläne erstellt, das durch Strassen erschlossene Land abparzelliert und durch verschiedene Investoren möglichst gewinnbringend überbaut. Die Einheitlichkeit der Bebauung auf diese Weise gewachsener Strassenzüge zeugt weniger von einer übergeordneten Planung, vielmehr ist sie das Abbild der mit den geltenden Bauvorschriften gepaarten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und den architektonischen Vorlieben der Entstehungszeit.

Eine typologische Ausnahme bilden frühe Werksiedlungen, die wie zum Beispiel in der Felsenau gleichzeitig mit der Fabrikanlage im Auftrag der Unternehmer erstellt wurden. 1864-66 entstand die kleinräumige Werksiedlung Obere Felsenau. Kompakte dreigeschossige Häuser nahmen jeweils fünf einfachste Geschosswohnungen auf. Pflanzgärten und Kleintierställe zur Selbstversorgung ergänzten die Anlage. Einige Jahre später kam die Siedlung Untere Felsenau bestehend aus 30 Einfamilienhäusern mit kleinem Landanteil dazu.¹⁸ Weitere einfache Arbeiterhäuser aus der Zeit vor der Jahrhundertwende die sich bis heute erhalten haben befinden sich am Schwalbenweg und am Forstweg im entlegensten Teil der Länggasse.¹⁹

Bis zum ersten Weltkrieg erstellten Investoren Wohnhäuser, um möglichst viel Rendite zu erzielen.²⁰ Die unsichere Wirtschaftslage und die aufkommende Materialknappheit der Kriegsjahre dämpften die Spekulationsfreude und führten unmittelbar zu einer grossen Wohnungsnot. Diese Krise veranlasste die Einwohnergemeinde immer stärker als impulsgebende Akteurin im Wohnungsbau aufzutreten. Im Rahmen eines städtischen Wohnbauförderprogramms entstanden erste

17 Eine Satzung von 1338 untersagte den Wohnungsbau vor dem Oberen Tor. Gemäss den Stadtsatzungen von 1539 und 1615 war es verboten, ausserhalb der Stadtbefestigung Stuben zu errichten. Dies war jedoch nicht durchzusetzen. Die Besitzungen wurden zu Sommersitzen und grossen verpachteten Gütern ausgebaut. Vgl. BI Länggasse Neufeld 2018 S. 4

18 »Während die Mehrfamilienhäuser der älteren Siedlung den damaligen Konventionen entsprachen, die Familien der Arbeiter möglichst platzsparend und rationell unterzubringen, zeugt die bei der zweiten Werksiedlung gewählte Einfamilienhaus-Bauweise von der Aufgeschlossenheit des Patrons bezüglich sozialen Fragen. Die 30 Einfamilienhäuser verfügen alle über einen kleinen Landanteil und sind regelmässig über das Gelände verteilt. Sie zählen in der Schweiz zu den frühesten Häusern dieser Baugattung überhaupt, und bilden eine der grössten und bedeutendsten Werksiedlungen der frühindustriellen Epoche.« BI Enge-Felsenau 2018 S. 11

19 vgl. Inventarblätter Strukturgruppe Obere Felsenau; Strukturgruppe Untere Felsenau; Schwalbenweg 2-34

20 vgl. Schnell, Dieter. 2006 S.19

Privatgärten und Abstandsgrün – selbst in grossen Siedlungen mit einem differenzierten Wohnungsangebot erfasst der öffentliche Raum die Erdgeschosse nicht.



A



B/C



D

kommunale und genossenschaftliche Siedlungen. Wenig begehrte Lagen, zum Beispiel an Bahndämmen oder in grosser Distanz zum Stadtzentrum, wurden durch die Stadt oder von Genossenschaften günstig erworben, um die prekäre Wohnungsnot der zahlreich zuziehenden Arbeitskräfte zu lindern.²¹ Der älteste Teil der durch die Einwohnergemeinde erstellten Siedlung Steigerhubel (damals Ausserholligen) am Bahndamm der Strecke Bern-Freiburg musste in den 1950er-Jahren effizienteren Siedlungsmustern weichen. Diese Siedlung entstand kurz vor der Jahrhundertwende und war eine Vorläuferin des später breit angelegten städtischen Wohnungsbaus. Bereits damals löste deren Finanzierung eine Kontroverse aus, die den von der Stadt geförderten Wohnungsbau bis heute begleitet. Die unbestrittene Notwendigkeit erschwinglichen Wohnraum zu erstellen, ging mit der Befürchtung einher, das Angebot könne den Zuzug ärmerer Bevölkerungsschichten ungewollt zusätzlich ankurbeln.²² Erhalten ist der ab 1919 erbaute Teil der Siedlung mit nordwestlich erschlossenen zweigeschossigen Mehrfamilienhäusern auf orthogonalem Raster und grossen Pflanzgärten auf der Sonnenseite. Um das Weissensteingut entstand in der Zwischenkriegszeit die Eisenbahnersiedlung Weissenstein. Die Siedlungsanlage besteht aus unterschiedlich langen Reihen von zusammengebauten Einfamilienhäusern und wird an der zentralen Kreuzung des Ostteils und als westlicher Siedlungsabschluss durch Doppel-mehrfamilienhäuser akzentuiert. Das stattliche Landgut wurde erweitert, um Gemeinschaftsräume und Ladengeschäfte aufzunehmen. Das Ensemble gilt als eine der bedeutendsten Gartenstadtsiedlungen der Schweiz.²³

21 1889 führt die Wohnungsnot in der Stadt Bern zum Beschluss des Stadtrates zur städtischen Finanzierung von günstigem Wohnraum. Fast zeitgleich wurde das etwas abgelegene und daher günstige Bauland an den Bahndämmen im Wylerfeld und in Ausserholligen für die ersten gemeinnützigen Wohnungsbauten der Gemeinde Bern beplant. Während die Siedlung im Wylerfeld nach wie vor einen Eindruck der Verhältnisse vor der Jahrhundertwende ermöglicht, sind die Gebäude der ersten Etappe in Ausserholligen in den 1920er-Jahren durch genossenschaftliche Zeilenbauten ersetzt worden. (Bahnstrasse 84-98) vgl. INSA 2003 S.15; BI Breitenrein Lorraine 2018 S. 18

22 vgl. BI Holligen-Insel 2018 S. 20

23 vgl. Inventarblätter Strukturgruppe Steigerhubel; Strukturgruppe Weissenstein. Marzili-Weissenbühl.

24 vgl. Inventarblatt Brännackerstrasse 9-43, 9A, 15A, 19A, 21A, 25A, 31A, 35A, 39A, 43B

25 Inventarblätter Strukturgruppen Winterhalde; Hohliebe; Bethlehemacker; Jolimont; Diessbachgut

Die Landreserven des neuen Stadtteils Bümpliz nahmen unmittelbar nach der um 1919 erfolgten Eingemeindung eine bis in die 1970er-Jahre anhaltende Bautätigkeit auf. Aus der Zwischenkriegszeit sind zum Beispiel die durch die Einwohnergemeinde Bern erstellten Reiheneinfamilienhäuser an der Brännackerstrasse, Wohnzeilen der Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern an der Burgunderstrasse und die ausnahmsweise durch eine private Bauherrschaft erstellten Wohnhäuser am Benteliweg erhalten.²⁴

In den 1940er-Jahren entstanden zahlreiche Siedlungen im Zusammenhang mit den durch den zweiten Weltkrieg ausgelösten vorsorglich ausgesprochenen Subventionen, die eine zweite kriegsbedingte Wohnungsnot verhindern sollten. Der flächeneffizientere Zeilenbau hat sich in diesen Jahren durchgesetzt. Trotzdem entstand am westlichen Rand von Bümpliz eine kleine Siedlung mit unauffälligen Zweifamilienhäusern als Teil des städtischen Wohnbauprogramms. Die zweigeschossigen Reihenhäuser oder Geschosswohnungen in der Winterhalde sind von grosszügigen Gartenflächen zur Selbstversorgung umgeben. In der Zwischenzeit sind die Kartoffeln jedoch blauen Pools und ausgedehnten Sitzlandschaften gewichen. Prominentere und architektonisch bedeutsamere Siedlungen aus dem Wohnbauprogramm sind die Siedlungen Hohliebi der Einwohnergemeinde Bern und Bethlehemacker der Einwohnergemeinde und verschiedenen Genossenschaften. Im Osten der Stadt flossen städtische Subventionen unter anderem in die Siedlungen Jolimont der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Jolimont-Muristrasse und Diessbachgut der Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals. Bei beiden Siedlungen wurde das alte Gutshaus in die Anlage integriert.²⁵

**A Flugansicht auf Bümpliz undatiert |
B Flugaufnahme der Reihenhaussiedlung
Melchenbühl undatiert | C Flugaufnahme
der Überbauung Meienegg um 2009 |
D zeitspezifische Freiraumtypologie in einer
Wohnsiedlung aus der 1950er-Jahren im
Breitfeld**



A



C



D



E



D



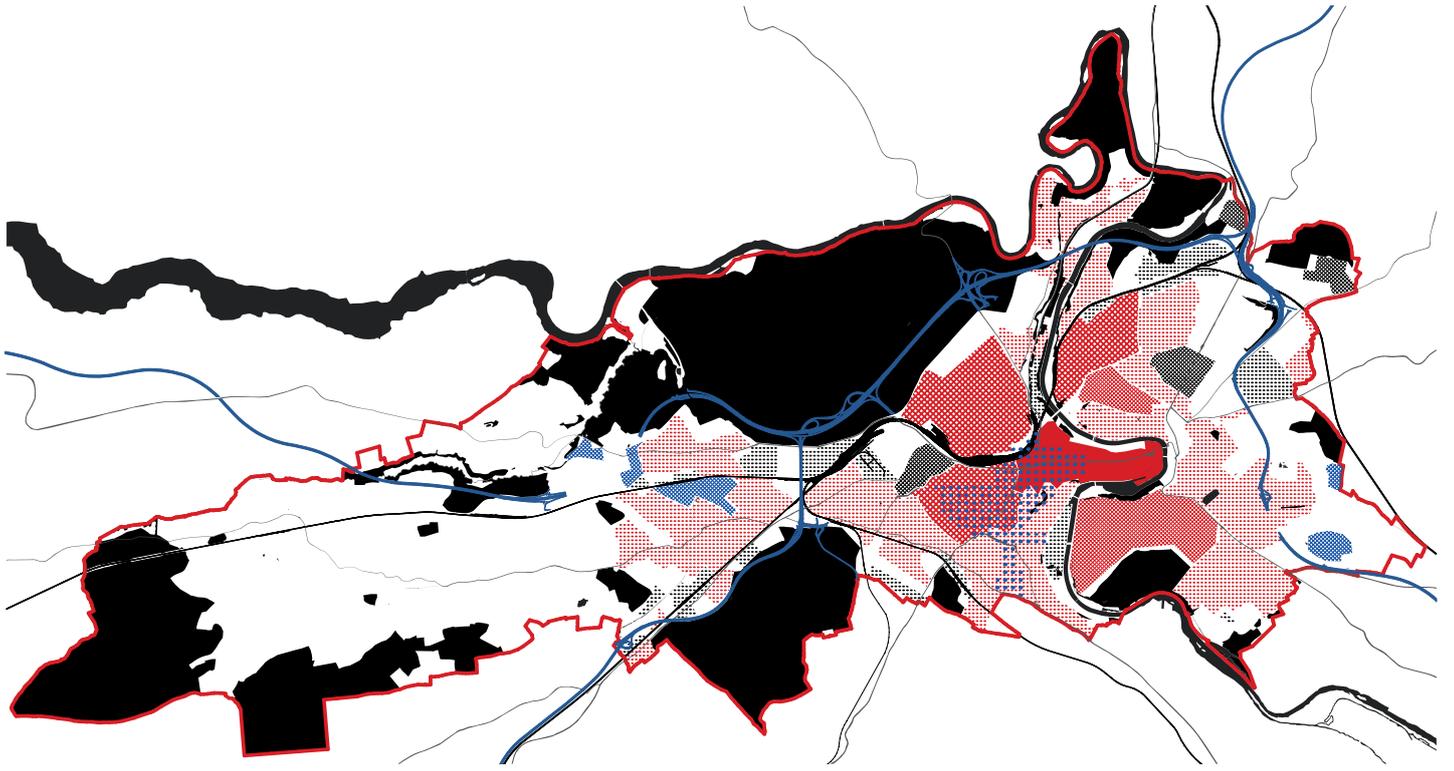
F

Nach dem Krieg antworteten die Wohnbauträger mit bis zu viergeschossigen Zeilenwohnhäusern anstelle der Reihenhäuschen auf den immer noch wachsenden Wohnraumbedarf. Die durch die Familienbaugenossenschaft Bern in Bümpliz erstellte Siedlung Meienegg ist ein solches Beispiel. Die zwischen 1870 und 1950 entstandenen Wohnsiedlungen gemeinnütziger Wohnbauträgerinnen zeichnen die laufende Entwicklung des Wohnungsbaus für die nicht privilegierte Stadtbevölkerung nach. Vom Selbstversorger- über den Vorgarten bis zum Abstandsgrün kann diese Geschichte, die primär eine Geschichte der stetigen Steigerung der Ausnützung ist, auch anhand der immer unpersönlicher werdenden Siedlungsgrünräume erzählt werden. Diese Entwicklung kulminierte um die Jahrhundertmitte im Grosssiedlungsbau. Begünstigt durch die grossflächigen Eigentumsverhältnisse in den nach wie vor unbebauten peripheren Lagen fand die Stadt Bern ihre spezifische Antwort auf die ständig wachsende Nachfrage nach Wohnraum. Ganze Landgüter wurden mit riesigen Anlagen überbaut. Die Einbindung der differenzierten Gebäude- und Wohnungstypologien in ein verkehrsfreies Netz von Wegen und Gartenanlagen und die ergänzenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen unterstrichen die Absicht, ein vielfältiges Lebensumfeld für eine durchmischte Bewohnerschaft zu erstellen. Die Stadt erwarb die rund 20 Hektaren des Tscharnerguts im zu Bümpliz gehörenden Weiler Bethlehem um mit drei Baugesellschaften eine wegweisende Siedlung für 5'000 Einwohnerinnen und Einwohner zu erstellen. Zeitgleich mit den fünf zwanziggeschossigen Punkthochhäusern, acht achtgeschossigen Scheibenhäusern, drei viergeschossigen Zeilenhäusern und den zwei Einfamilienhausreihen entstanden das Einkaufs- und Gemeinschaftszentrum, Kindergärten, eine Primarschule und eine Behindertenwerkstätte.

Bis in die späten 1970er-Jahre entstanden weitere Grosssiedlungen. Das Schwabgut der Familienbaugenossenschaft mit Pensionskassen kombiniert ebenfalls verschiedene Gebäudetypen auf einem rechtwinkligen Gesamtplan. Die Siedlung Gäbelbach der Baugenossenschaft Brünnen-Eichholz mit der Erbegemeinschaft Spycher besteht hauptsächlich aus drei beeindruckenden Hochhausscheiben und im Süden von Bümpliz erprobte die Bauherrengemeinschaft Kleefeld West die Vorteile des Grosstafelbaus bei der Erstellung zahlreicher Kettenhäuser mit drei bis sieben Geschossen um die gemeinschaftlichen Anlagen im Zentrum der Siedlung. Auf dem Wankdorffeld im Osten Berns vollzog sich auf einer weiteren grossen Landreserve der Burgergemeinde eine vergleichbare Entwicklung. Nachdem 1950 die Bebauungspläne ausgearbeitet waren, übernahm die Stadt die für die Strassen und die öffentlichen Gebäude vorgesehenen Grundstücke. Die anderen Parzellen wurden im Baurecht an private Bauherrschaften vergeben und nach und nach mit steigender Geschosshöhe und in zunehmend industrieller werdender Bauweise überbaut.²⁶

26 Inventarblätter Baugruppe Tscharnergut; Baugruppe Schwabgut; Baugruppe Gäbelbach; Strukturgruppe Kleefeld / ISOS BE 3 2005 S. 100/101

A Gartenidyllen in der Enge | B ...und in der Felsenau | C Wohnzeilen auf der Engehalbinsel | D gemeinschaftliche Wohntradition um die Felsenaufabrik | C Siedlung Kleefeld – Kettenhäuser im Süden von Bümpliz | D Zeitschichten im alten Ortskern von Bümpliz



Sperrig entziehen sich die Fragmente euphorisch erdachter Idealwelten ihrer Integration in die Umgebung, die sie radikal erneuern wollten. Orthogonale Fremdkörper im Stadtbild, Wohnsiedlungen durchschneidende Strassenbauwerke und Ansätze perfekter Lebenswelten am Stadtrand zeugen bis heute irritierend von der Aufbruchstimmung der Hochkonjunktur. Der Krieg lag in den 1950er-Jahren gerade so weit zurück, dass Unsicherheit und Entbehrung noch nicht ganz vergessen, der durch die anhaltende politische Stabilität und den wachsenden Wohlstand entstehende Optimismus hingegen umso durchschlagender war. Die Welt wurde besser. Der materielle Fortschritt ging mit einem starken Konsens gesellschaftlicher Werte einher, der Mittelstand wuchs, die Familie wurde zelebriert. Die Trennung von Arbeits- und Wohnort ging, durch steigende Einkommen befeuert, mit einer verstärkten innerfamiliären Kompetenzteilung einher. Die moderne Wohnung wurde zum Reich der wohl kalkulierenden Hausfrau. Kühlschrank, Waschmaschine und Mixer erhoben die Hausarbeit zur Kunst ein trautes Heim zu schaffen.²⁷ Die schöne neue Welt brauchte Platz, Licht, Luft und Statussymbole. Diese waren in den bis zu hundertjährigen Häusern im Stadtzentrum nicht zu haben. Das städtische Leben trat über die politischen Grenzen hinaus in den langsam zusammenwachsenden Siedlungsraum, der sich zur Agglomeration um die Kernstadt formierte. Die Bevölkerung Berns wuchs seit der Industrialisierung von 50'000 Personen um 1890 kontinuierlich an bis 1963 168'000 Personen in der Stadt lebten. Danach verringerte sich die Zahl bis 1985 wieder auf weniger als 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner und somit auf den Stand von 1940. Der Vergleich der Bevölkerungsentwicklung nach Quartieren zeigt, dass der Bevölkerungsverlust primär durch die Abwanderung der 20-49-Jährigen in die umliegenden Gemeinden entstand und, dass die peripheren Quartiere weniger stark betroffen waren als das Zentrum.²⁸ In Bahnhofsnähe verdrängten wertschöpfungsintensive Dienstleistungsnutzungen und kleine Appartements für ein zahlungskräftiges Klientel den Wohnraum der nicht mehr den Vorstellungen der Zeit entsprach. In der oberen Altstadt breiteten sich Läden und Einkaufszentren aus und das Gebiet Mattenhof-Monbijou entwickelte sich zum zentrumsnahen Bürostandort, das Zentrum wurde zur klassischen ›City.²⁹ Auf Stadtgebiet verschob sich das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zugunsten der Arbeitsplätze.³⁰ Zu Stosszeiten war der Verkehr vor allem auf den Plätzen der oberen Altstadt und um den Bahnhof regelmässig überlastet. Das bis

27 vgl. Schumacher, Beatrice 2012

28 vgl. Fankhauser, Urs; Glanzmann, Gabriella, Rupp, Marco 1985

29 »Unter dem Prozess der Citybildung wird jener Funktionswandel aufgefasst, der für den Stadtkern die Abwanderung der Wohnbevölkerung und die Auffüllung mit gewerblichem Nutzen mit sich brachte.« Kammann, Georg 1990

30 vgl. Rupp, Marco 1987. S. 115/133

Räumliche Entwicklung bis 1978 konzentrieren – anbinden – auslagern

anhin proportional zur Siedlungsentwicklung erweiterte Strassennetz und der öffentliche Verkehr waren den exponentiell zunehmenden Pendlerströmen nicht mehr gewachsen. Strassen und Strassenränder, Plätze und Hinterhöfe wurden von der Flut privater Fahrzeuge überschwemmt. Mit dem Aufkommen des Individualverkehrs drängte sich ein neuer Aspekt in den Vordergrund. Die Frage nach der Kapazität beherrschte bald die Verkehrsdiskussion. Die Ankunft des Nationalstrassennetzes an der Stadtgrenze erweiterte den seit den 1940er-Jahren laufenden Diskurs über die Reorganisation des öffentlichen Stadtraums zugunsten der freien Fahrt um eine weitere Dimension. Inhaltlich, weil es nun auch um den Anschluss des innerstädtischen Verkehrs an die gesamte Schweiz ging und politisch, weil die Planungskompetenz somit auf Bund und Kanton erweitert wurde.

Die Adaption des Stadtraums an die neue Vorstellung der fortschrittlichen Lebenswelt war nicht ohne Kompromisse und Eingeständnisse an das bereits Vorhandene möglich. Auf den bis anhin grün gebliebenen Wiesen an den Rändern der Stadt hingegen sollten modellhafte neue Stadtteile den modernen Menschen von der Abwanderung abhalten und so dem Schwinden des Steuersubstrats und den steigenden Zentrumslasten entgegenwirken. Konsum und Fortschritt trieben die Stadtentwicklung an, wobei nach der Phase gemeinschaftlichen und städtischen Wohnungsbaus der Nachkriegszeit wieder vermehrt ökonomische Faktoren in den Vordergrund traten. Der Kraftakt Bahnhofumbau und die Transformation des Stadtzentrums, die Idee, den privaten Verkehr ungebremst von der Autobahn in das Stadtzentrum zu führen, und die Vision perfekt funktionierender kleiner Städte an der Peripherie zu erstellen zeigen auf, wie sich die Euphorie der Hochkonjunktur am engen Korsett der gewachsenen Stadt rieb.



Die Autobahn

Schnurgerade führt die Kirchenfeldstrasse vom Thunplatz über die Monbijoubücke, landet als Eigerstrasse mitten in den verwinkelten Strassen des Sulgenbachquartiers und sucht sich über eine sanfte Rechts- und eine scharfe Linkskurve den Weg zum Eigerplatz. Die Selbstverständlichkeit dieser direkten Verbindung zweier Quartiere über die Aare und das Gaswerkareal ist kein Zufall. Die Entwicklung der bahnhofsnahe Quartiere zur ›City‹ führte bereits in den späten 40er-Jahren vermehrt zu Pendlerverkehr und somit zu ständig verstopften Strassen und erhöhten den Druck auf den ebenfalls stark frequentierten öffentlichen Verkehr. Um den Bahnhof blockierten sich die Verkehrsteilnehmenden gegenseitig. Trams, Busse, Privatwagen und zu Fuss Gehende kamen in den Stosszeiten nicht vom Fleck. In ihrem sorgfältig recherchierten Gutachten zur innerstädtischen Verkehrssituation nahmen die beiden beauftragten Spezialisten aus Bern und Zürich die bereits in den Quartierplänen für das Kirchenfeld vorgesehene Verkehrsachse als südliche Tangente des zur Zentrumsentlastung vorgesehenen Dreiecks dreier Hauptstrassen auf.³¹ Die entsprechenden Baulinien waren auf beiden Seiten der damals unter dem Namen Gaswerkbrücke geplanten Verbindung bereits vorgesehen. Deren Modifikation aufgrund zu erwartender Verkehrsströme und der Ausbau der beiden Verkehrsknoten am Thunplatz und am Eigerplatz liessen sich ohne grössere Schwierigkeiten in den bestehenden Stadtgrundriss integrieren.

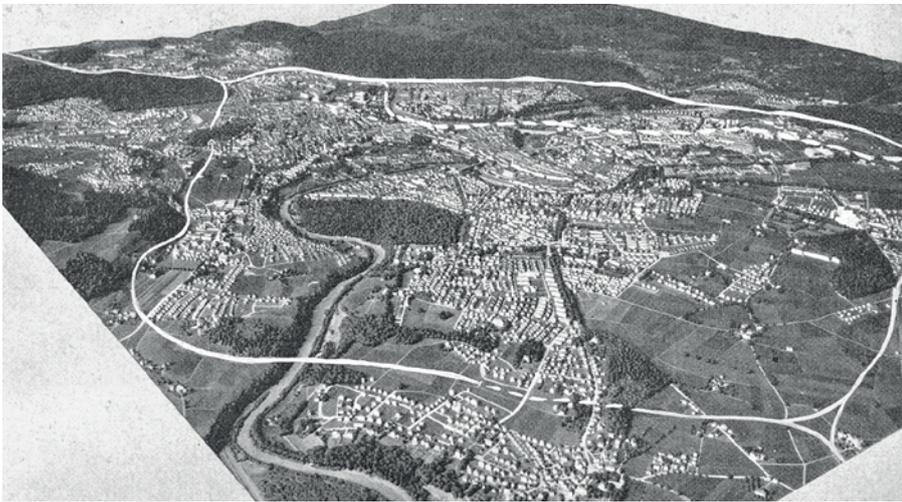
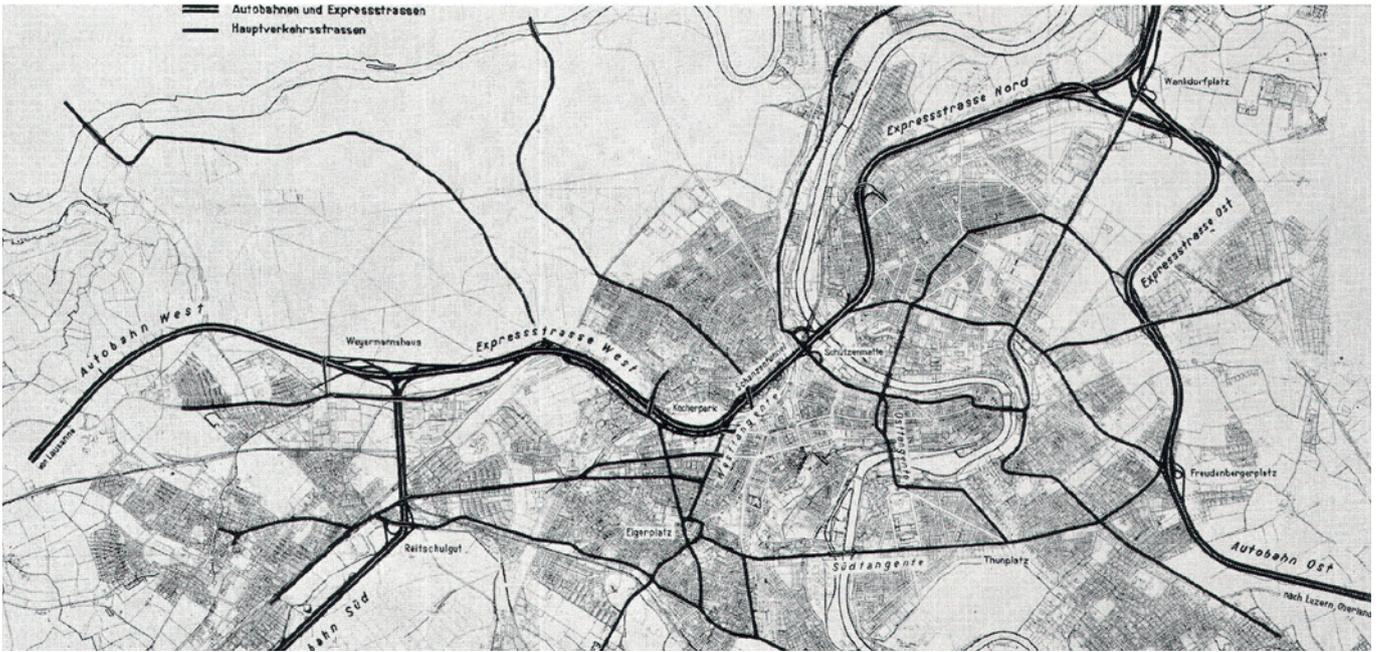
Strassenbau ist eine sehr technische Angelegenheit, geht es doch in erster Linie darum, eine Fahrspur zu schaffen, die hitze- und kältebeständig Fahrzeugen aller Art einen möglichst gut befahrbaren Untergrund bietet, der sich auch bei grossen Lasten nicht verformt. Schon früh gehörten Eingriffe in die Topografie zur Überwindung von Niveauunterschieden und Brückenbauwerke zu den für die Gestaltung eines leistungsfähigen Strassennetzes notwendigen Ingenieuraufgaben dazu. Die Beschaffenheit der Fahrbahn und die Linienführung der Fahrspur wurden der wachsenden Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge angepasst. Mit dem Ausbau der baumgesäumten Landstrassen zum kantonalen Strassennetz ab 1740 hatte der Kanton Bern ein erstes Mal gebietsübergreifend landschaftlich relevante Massnahmen für die Erschliessung umgesetzt. Später wurden die Pässe des Berner Oberlands durch spektakuläre Routen erklommen. Neben der Anbindung abgelegener Gebiete sollten diese faszinierenden Bauwerke auch Touristen in die Berge locken. Die Zeiten als Staubwolken und Schlaglöcher den Fahrkomfort auf den gekiesten Strassen einschränkten, weil der laufende Unterhalt und die Aufsicht über die angemessene Nutzung der Fahrwege schlecht bezahlten Strassenmeistern oblagen, waren längst vorbei. 1834 ging die Verantwortung für Bau und Unterhalt der ausserkommunalen Verbindungen von den Gemeinden an den Kanton über.³²

31 Der Gemeinderat der Stadt Bern, die SBB, die PTT und das kantonale Hochbauamt beauftragten im Mai 1952 die beiden Professoren Alfred Walther (Betriebswirtschaftslehre, Universität Bern) und Kurt Leibbrand (Verkehrswesen, ETH Zürich) mit der Ausarbeitung eines Gutachtens. vgl. Leibbrand, Kurt 1955

32 Flückiger-Strebel, Erika; Schiedt, Hans-Ulrich. 2011. S. 18

Seit der Felsenauviadukt 1975 eingeweiht wurde, führt das grösste Bauwerk der Stadt von Wankdorf über die Aare und die bewohnte Engehalde in den Bremgartenwald.

Die totalitären Regierungen in Deutschland und Italien hatten ihre Potenz unter anderem mit dem Erstellen eines leistungsfähigen Autobahnnetzes zur Schau gestellt. Nach dem zweiten Weltkrieg stellte sich für die Schweiz



A/B



C/D

die Frage nach einem Nationalstrassennetz vor allem auch deshalb, weil befürchtet wurde, dass das kleine Land auf europäischen Schnellstrassen umfahren werden könnte. Deshalb wurde 1954 die Eidgenössische Planungskommission für den Hauptstrassenausbau gegründet und mit der Konzeption und Umsetzung eines nationalen Hauptstrassennetzes betraut. Die Planung wurde auf Bundesebene initiiert und in allen Kantonen durch Expertengruppen abgestützt. Die Kommission bestand aus zahlreichen Gremien und Untergruppen, welche parallel am grossen Vorhaben planten. Zu Beginn stand ein Strassenkreuz zur Diskussion welches die Schweiz in nord-süd und in ost-west Richtung an die Nachbarländer anschliessen sollte. Für die kantonalen Vertreter waren jedoch nicht internationale Absichten relevant, ihr Interesse galt vielmehr der Verbesserung inner- und interkantonalen Verkehrsverbindungen. Das hochdotierte Gremium aus Ingenieuren, Juristen und Landwirten, die als Grundbesitzer auch ein Wörtchen mit zu reden hatten, überzog die Schweiz mit einem Netz übergeordneter Strassen. Die Erkenntnisse wurden im mehrbändigen Schlussbericht »Die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes« festgehalten.³³ Von der Ermittlung zu erwartender Verkehrszahlen über das grundsätzliche Erschliessungskonzept, autogerechten Strassengeometrien, konstruktiven Vorschlägen für Brücken- und andere Bauwerke bis hin zu detaillierten Aufstellungen der zu erwartenden Kosten bildete das umfangreiche Werk die gesamte Auseinandersetzung ab. Für die Planung und Umsetzung dieses, abgesehen von militärischen Vorhaben, ersten gesamtschweizerischen Projekts, wurden auf wenige Jahre angesetzt. Diese Prognose wurde, wie auch alle anderen Annahmen in diesem Zusammenhang, bei weitem übertroffen.

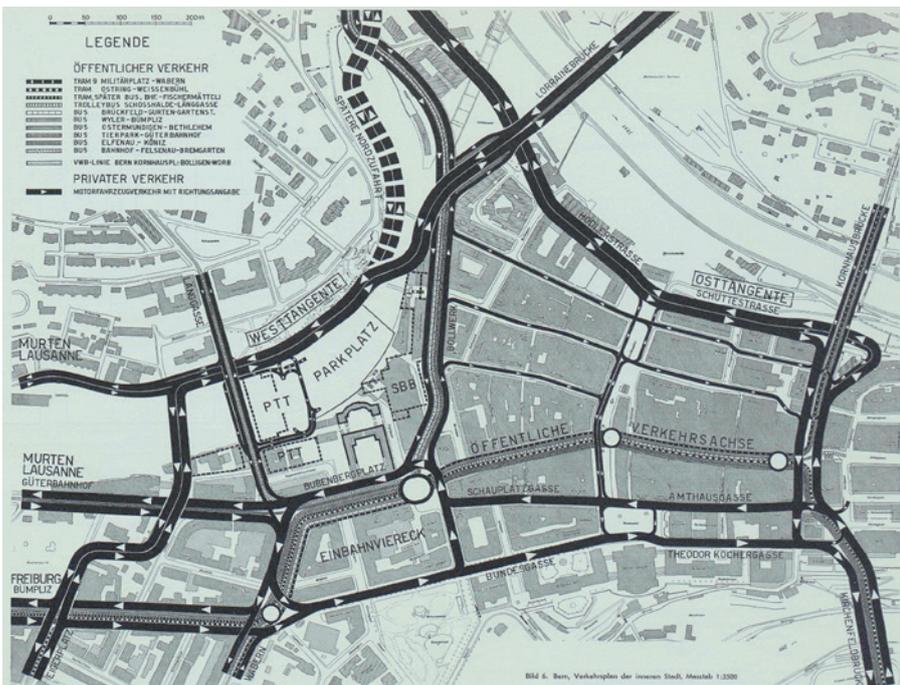
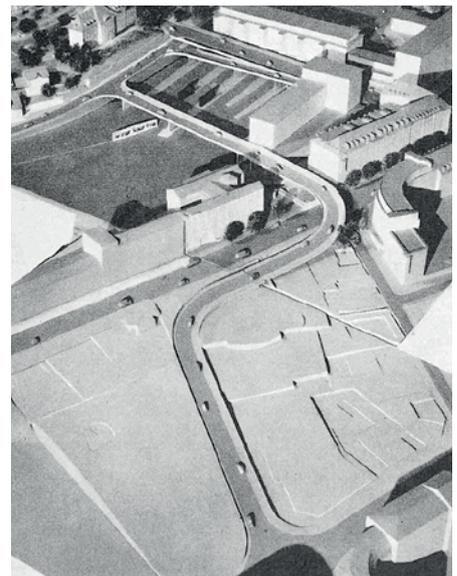
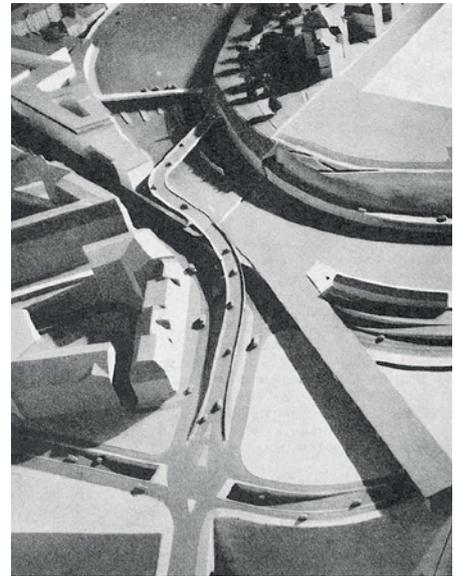
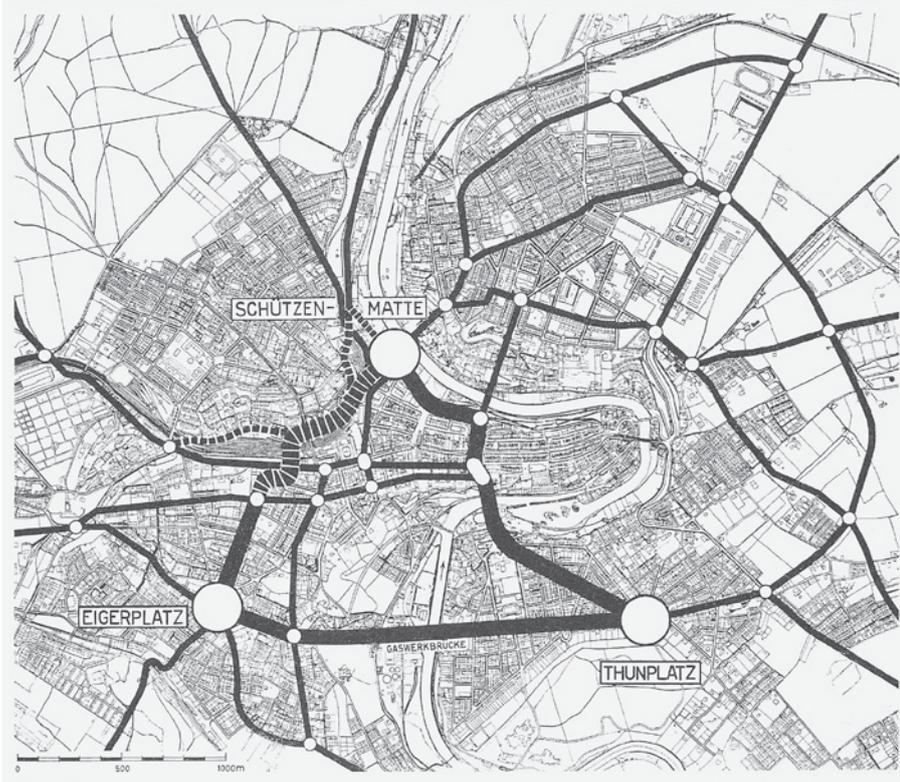
Waren die Verhandlungen im föderalistisch aufgestellten Gremium bereits bei der Überlandstrassenplanung aufwändig und langwierig, potenzierten sich die Fragen, als es darum ging, die Städte an das nationale Netz anzubinden. Das Konzept der Expressstrassen sah vor, die Stadtzentren mit ihrer hohen Arbeitsplatzdichte über richtungsgetrennte kreuzungsfreie Schnellstrassen direkt mit dem Rest der Schweiz zu verbinden. Der Übertragungsversuch des durch die Gesamtkommission auf einer Bildungsreise studierten Vorbilds Amerika auf die Schweizer Städte gestaltete sich dann aber schwieriger als erwartet.³⁴ In Bern wurde die Sektion Verkehrsplanung 1957 als neue Abteilung dem Stadtplanungsamt angegliedert und unter anderem im Auftrag der kantonalen Behörden mit der Planung des städtischen Nationalstrassennetzes betraut. Städtebauliche Kriterien gerieten vor den Autobahnplänen in den Hintergrund. Die Verkehrsplaner argumentierten nachfrageorientiert. Den Zusammenhang zwischen Rendite und Erschliessungsqualität legten sie im Sinne der Gewährleistung eines ständig zunehmenden Wachstums aus und verstanden Verkehrsplanung somit als Engpassbeseitigung.³⁵ Die Planung des Strassennetzes erfolgte hauptsächlich nach technischen Kriterien. Als empfindlich wurde ausschliesslich die Altstadt betrachtet. Verkehrsbauwerke in den Aussenquartieren wurden nicht als Beeinträchtigung verstanden. Hingegen waren der öffentliche Verkehr und das flächenintensive Thema der Parkierung für die zahlreichen privaten Fahrzeuge Teil der geführten Verkehrsdiskussion. Im Konzept der Expressstrasse manifestierte sich der, aus heutiger Sicht kaum nachvollziehbare Glaube, an die Beherrschbarkeit

33 Band 1 Allgemeines / Band 2-3 Planung des Autobahnnetzes / Band 4 Expressstrassen (nie erschienen) / Band 5 Strassenverbindungen über die Alpen / Band 6 Festlegung des Nationalstrassennetzes, Bauprogramm, Kosten, Finanzierung, Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Autobahn; Gesetzgebung.

34 vgl. Kammann, Georg 1990 S. 108

35 vgl. Kammann, Georg 1990 S. 102

A Das offizielle Projekt für die Expressstrassenführung in Bern, publiziert um 1961. | B Alternativvorschlag für die Erschliessung Berns mit Autobahntangenten und Radialstrassenanschlüssen von Georges Berthoud, dipl. Arch. ETH, Bern. | C/D Expressstrasse »Süd« als Variante zum offiziellen Projekt, Vorschlag von Prof. P. Waltenspühl, Architekt BSA/SIA, Zürich/Genf und G. Berthoud, Arch. SIA, Genf/Bern



C/D

A/B

des Systems. Die Zweckdefinition im zusammenfassenden Bericht der Kommission des Eidgenössischen Departements des Inneren für die Planung des Nationalstrassennetzes liest sich wie die Beschreibung eines Wundermittels: »Die Autobahnen in Stadtnähe haben eine dreifache Funktion: Sie sollen den Verkehr, der die Stadt ohne Anhalt durchfahren will (Durchgangsverkehr) möglichst flüssig und ohne Behinderung des Lokalverkehrs durch das Stadtgebiet führen; der Verkehr nach der Stadt und von der Stadt (Ziel- und Quellverkehr) ist derart auf die Stadtstrassen zu verteilen, dass örtliche Überlastungen vermieden werden, endlich sollen sie auch dem Binnenverkehr der Stadt selbst dienen, soweit die Erfüllung der beiden vorgenannten Aufgaben nicht erschwert wird. Diesem dreifachen Zweck werden Expressstrassen am besten gerecht. Sie verlängern unter Beibehaltung der Richtungstrennung und der Kreuzungsfreiheit die Überlandautobahn in die Stadt, führen am Rand des Stadtkerns und der City vorbei und wieder aus der Stadt hinaus. Durch ihre Leistungsfähigkeit ziehen sie grosse Verkehrsmengen an, wodurch das übrige Strassennetz wirksam entlastet wird.«³⁶

Bern galt lange als »Musterstadt für die Verwirklichung von Expressstrassen«³⁷, weil sich das bereits 1952 vorliegende Konzept für die innerstädtische Verkehrsentslastung und die Festlegungen des Bundes für die Anschlüsse ans nationale Strassennetz ideal ergänzten. Als Endpunkte waren im Osten der Freudenbergerplatz, im Norden der Wankdorfplatz und für die Autobahnen West und Süd das Weyermannshaus vorgesehen.

Die Expressstrasse Nord-West sollte vom Anschluss im Osten mitten durch die Stadt, am Bahnhof vorbei, zum Anschluss im Westen geführt werden. Der dafür unter dem Gleisfeld konzipierte Schanzentunnel entsprach in seiner Lage der westlichen Tangente des zur Entlastung des Engpasses am Bahnhof- und Bubenberplatz vorgesehenen sogenannten Tangentendreiecks zwischen Schützenmatte, Eigerplatz und Thunplatz. Im Schanzentunnel trafen die nationale und die lokale Verkehrsplanung aufeinander. Hier sollten alle Kapazitätsprobleme mit einem durch den Bund finanzierten komplexen Eingriff in die städtische Strassenführung gelöst werden. Kurze Zeit später lag den Behörden der alternative Vorschlag eines Architekten zur Kenntnisnahme vor, der mit seinem als Ringstrasse funktionierenden »Tangentenviereck mit Radialstrassenanschlüssen« eine gegenteilige Ansicht zur effizienten Verteilung des städtischen Verkehrs vertrat. Das Stadtzentrum sollte ganz vom Durchgangsverkehr entlastet, Ziel- und Quellverkehr unter dem »Kriterium der gleichmässigen Anschlussberechtigung« aus allen Richtungen in die Quartiere und ins Stadtzentrum geführt werden.³⁸

Dieser Ansatz wurde 1960 als Gegenvorschlag zu den zunehmend in der Kritik stehenden Planungen am Freudenbergerplatz und am Nordring mit der Expressstrasse Süd ergänzt. Die Beschreibung der Vorteile des im Zusammenspiel mit den topografischen Verhältnissen geplanten Infrastrukturbauwerks zeigt auf, wie sehr die nach Ansicht der Verfasser für das Stadtbild verträgliche Variante ebenfalls auf einer sehr zeitgenössischen Vorstellung stadträumlicher Qualität beruhte: »So werden zum Beispiel die »Englischen Anlagen« mit niveaunterschiedlichen Fahrbahnen durchquert, die, auf Pfeiler gestellt und dem Steilhang angeschmiegt, den schönen Baumbestand dieses Aarebords nur wenig reduzieren. Im Gegenteil, hier offenbart sich dem Automobilisten wohl einer der schönsten

36 Meyer, Rolf 1964 S. 4

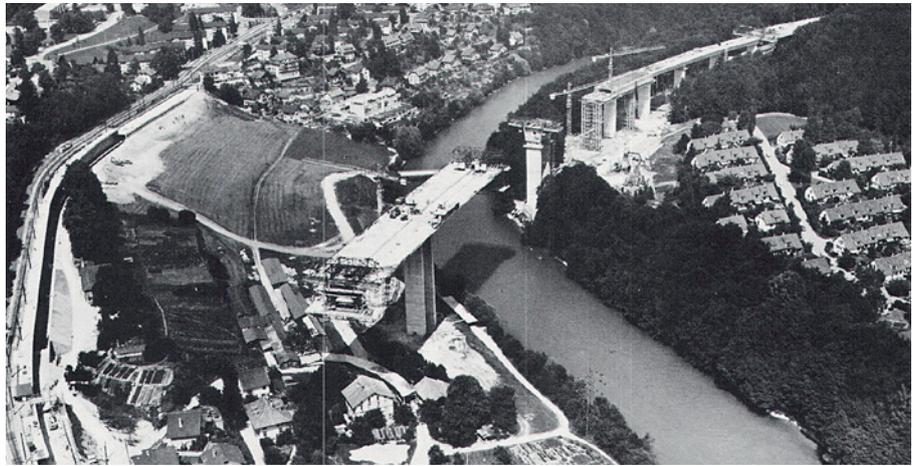
37 Kammann, Georg 1990 S. 150

38 vgl. Berthoud, Georges 1959

Die wesentlichen Elemente der Strassenverkehrsplanung von Kurt Leibbrand | A Tangentendreieck Schützenmatte - Eigerplatz - Thunplatz | B Verkehrsplan der inneren Stadt | C Nordrampe der Westtangente, aus Nordosten gesehen, am untern Bildrand die Lorrainebrücke | D Südrampe der Westtangente, aus Südwesten gesehen, im Vordergrund die zur Neuüberbauung vorgesehene Vilette



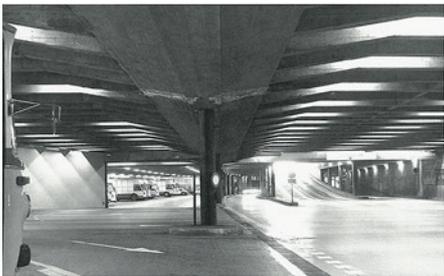
A



B



C



D



E

Anblicke der Bundesstadt.«³⁹ Noch abenteuerlicher ist der Vorschlag der 1964 im Generalverkehrsplan auftauchte. Das Stadtplanungsamt sah am südlichen Ufer, direkt unter der Altstadt, eine vierspurige Aaretangente mit unterirdischer Wenderampe am Bärengraben vor.⁴⁰ Während sich das Nationalstrassennetz laufend verdichtete, wurde die auf vielen Ebenen heftig und kontrovers geführte Expressstrassendebatte von der Realität eingeholt. Der immer wieder angekündigte vierte Band des Schlussberichts zur Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes, der sich mit den Expressstrassen befassen sollte, ist nie erschienen. Die Autobahnen haben die meisten Kernstädte nicht erreicht. In Bern scheiterte der über Jahre aufrecht erhaltene Versuch der Stadt- und Kantonsbehörden das innerstädtische Verkehrsproblem mit Hilfe von Bundessubventionen zu lösen am sechsspurigen Schanzentunnel. Das Kernstück der Berner Stadtautobahn wurde 1964 vom Bund wegen geologischer und finanzieller Schwierigkeiten zugunsten der Nordtangente im Wald fallen gelassen. Widerstand aus der Bevölkerung hatte in Bern keine Chance. Beschwerden gegen die im Norden und Osten direkt durch besiedeltes Gebiet geplante Autobahn wurden 1962 basierend auf dem erst zwei Jahre zuvor eingeführten Nationalstrassengesetz abgewiesen. Die Berner Behörden befürworteten die Stadtautobahn. Im Gegensatz zu anderen Städten wurde der Opposition kein Handlungsspielraum eingeräumt.⁴¹ Der als Ringstrasse bereits im Bauklassenplan von 1928 vorgesehene Streckenabschnitt SN6 zwischen Wankdorf und Freudenbergerplatz wurde 1973 unter Protest der Anwohnenden eröffnet.⁴² Der Felsenuviadukt überspannt die Aare seit 1975 in elegantem Bogen. Das eindrucklichste Bauwerk der Stadt, Teil der 1976 eröffneten Nordtangente zwischen Wankdorf und Forsthaus, begrenzt das Stadtbild nach Auffassung der Verfassenden des Inventars der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) »auf sinnvolle Weise«⁴³ und versorgt die Wohnquartiere an beiden Aareufeln nebenbei konstant mit entferntem Meeresrauschen. 1977 wurden die Autobahnen auf Stadtgebiet mit der Eröffnung der Brücke beim Weyermannshaus vollendet.

Die direkte Einleitung des regionalen Verkehrs ins Stadtzentrum ist nicht gelungen. Die realisierten Strecken kommen dem bereits 1959 formulierten Vorschlag für eine Ringstrasse am nächsten, wobei der südliche Bogen fehlt. Da Verkehrsschätzungen für diesen Abschnitt den geringen Anteil von 9% Fernverkehr ergaben, fehlte eine gesamtschweizerische Bedeutung dieser Verkehrsverbindung. Sie kam somit nicht als Teil des nationalen Strassennetzes in Betracht, wurde jedoch mit der Monbijoubücke und der Unterquerung der Monbijoustrasse als wichtige laterale Quartierverbindung realisiert.⁴⁴ Übergeordnete und innerstädtische Verkehrsplanung korrespondierten somit nicht wie erwartet am Schanzentunnel, sondern in der Redundanz der Südtangente mit dem Nord-Ost-Ring. Realisiert wurden mit der Autobahn am Freudenbergerplatz und der Verbindung zwischen Thun- und Eigerplatz jene Strassen, die bereits in den frühen Quartierplanungen vorgesehen und seither durch Strassenbaulinien freigehalten wurden, deren Lage allerdings zum Teil bis über die Schmerzgrenze hinaus an die neue Dimension der Verkehrsströme angepasst wurde. Der Schanzentunnel tauchte, sozusagen als Phantomschmerz, im Zusammenhang mit den Bahnhofausbauten immer wieder als Wunderlösung in der öffentlichen Diskussion auf, um erneut verworfen zu werden⁴⁵, und klingt in der Bezeichnung »kleine Westtangente« für die unterirdische Zufahrt zum Schanzentunnel nach.

39 Berthoud, G; Waltenspühl, P. 1961

40 Adam, Hubertus 2007 S. 45

41 Kammann, Georg 1990 S. 152

42 Eine Ringstrasse als Verbindung der beiden Tramlinien Zeitglocken-Thunstrasse-Burgernziel und Zeitglocken-Breitenrain-Zeughaus war bereits 1914 festgelegt und musste im Wettbewerb zu einem Alignements- und Bebauungsplan der Schosshalde und des Murifeldes berücksichtigt werden. Vgl. Autor unbekannt: »Wettbewerb zu einem Alignements- und Bebauungsplan der Schosshalde und des Murifeldes«, in Schweizerische Bauzeitung 20/1914 S. 283

43 ISOS BE 3 2005 S. 101

44 vgl. Bosshard, Hans 1962 S. 20

45 Der Schanzentunnel wird im Zusammenhang mit dem Masterplan Bahnhof Bern in den 1990er-Jahren erneut abgelehnt. Vgl. Giger, Bernhard 2008. S. 16

A Die Autobahn frisst sich am Freudenbergerplatz durch das Siedlungsgebiet | B Die Tiefenaubücke entsteht | C Montbijoubücke um 1962, abgebildet in der Festschrift zu ihrer Eröffnung | D die »kleine Westtangente« | E Autobahnbrücke Weyermannshaus

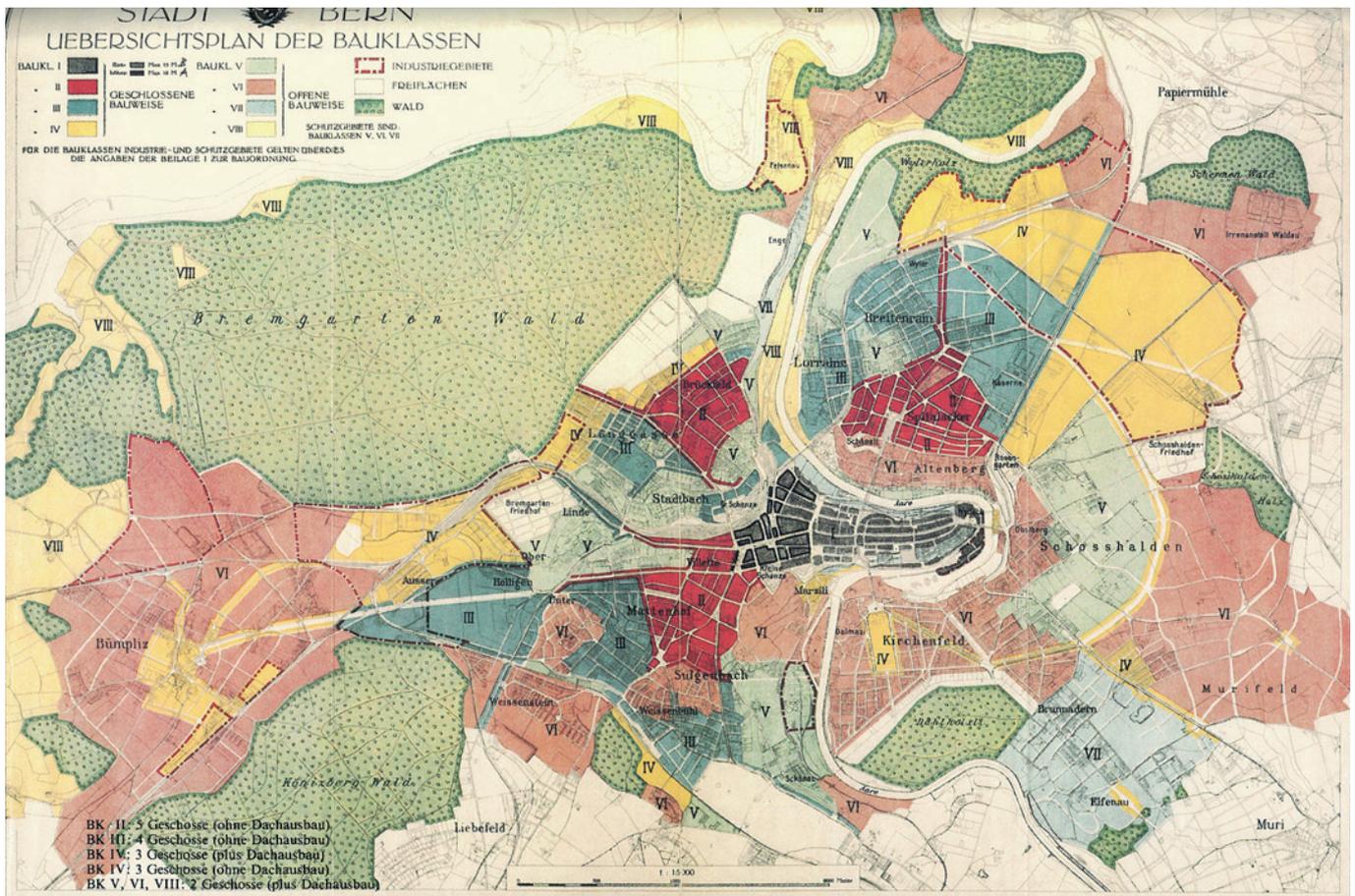


Die moderne City

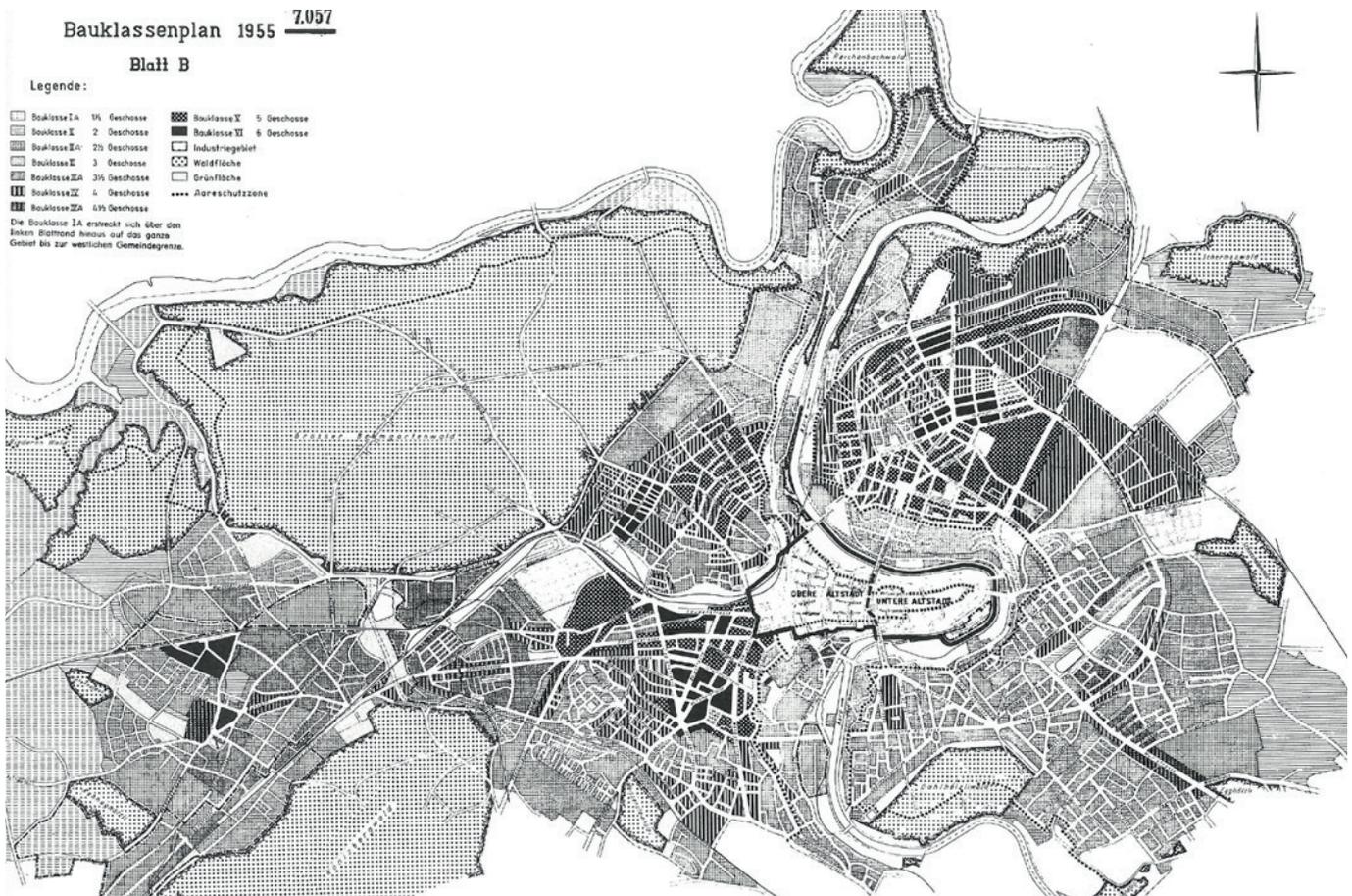
Berns Bahnhof ist unsichtbar. Von Osten Anreisende werden nach dem überwältigenden Blick über Aare, Turmspitzen und Alpenpanorama von der dunklen Perronanlage verschluckt und verlieren die Orientierung im unterirdischen Gewühl bevor sie ungewöhnlich nah an der Altstadt wieder an die Oberfläche kommen. Bereits vor 160 Jahren wurde dem Berner Bahnhof mit dem Standortentscheid ein städtebauliches Dilemma eingeschrieben. Fügte sich das erste Aufnahmegebäude volumetrisch zwar in die Geometrie des wachsenden Gründerzeitquartiers ein, war seine Lage an der engsten Stelle zwischen dem harten Fels der Grossen Schanze, dem Burgerspital und der nahen Altstadtbebauung sowohl von der Gleisführung als auch vom räumlichen Spielraum her schon zu Beginn denkbar ungünstig. Die Haltestelle auf der langgezogenen Kurve an der topografischen Engstelle hat von Anfang an Schwierigkeiten verursacht, die mit jedem Ausbausschritt prekärer wurden. Für die Nähe zur alten Stadt und zum schnell wachsenden Quartier um das junge Bundeshaus wird bis heute ein hoher Preis gezahlt. Kaum waren die ersten Dampflokomotiven in den Kopfbahnhof eingefahren, begann die nie mehr endende Geschichte seiner Umplanungen. Befürworter einer Verschiebung nach Westen konnten sich nicht gegen die Profiteure in direkter Bahnhofsnähe durchsetzen. Mehrere Projekte zur Verlegung des Bahnhofs scheiterten am Widerstand der einflussreichen Bankiers, Hoteliers und Kaufhausbetreiber am Bahnhofplatz. Die Absicht, den Park auf der Grossen Schanze trotz einer Erweiterung des Gleisfelds zu retten, führte 1957 zu einem Projekt, das allen in den langen Jahren der Auseinandersetzung gegeneinander ausgespielten Aspekten in optimaler Weise Rechnung zu tragen schien. Dem Ausbau des Bahnhofgebiets zum zeitgemäss funktionsgetrennten Knotenpunkt für alle Verkehrsträger stand somit endlich nichts mehr im Weg.

Als der neue Bahnhof am 25. Mai 1974 nach 17-jähriger Bauzeit eingeweiht wurde, konnte er sich, was seine Modernität und Funktionalität angeht, mit der internationalen Verkehrsdrehscheibe Gare du Montparnasse in Paris messen. Pendlerinnen und Zugreisende freuten sich darüber, dass die lange Zeit der Provisorien und Umwege endlich vorbei und der Bahnhof wieder frei zugänglich war. Ernüchert hingegen wurde sein Verschwinden aus dem Stadtbild zur Kenntnis genommen. Das Hotel Schweizerhof, das die Symmetrie seiner Fassade auf das Portal des alten Aufnahmegebäudes ausrichtete, um ankommende Reisende angemessen zu empfangen, hatte sein Vis-à-vis verloren. Der von der Endhaltestelle der in den Untergrund verlegten Solothurn-Zollikofen-Bernbahn befreite Bahnhofplatz mäandrierte haltsuchend vom Bollwerk her am Hotel vorbei zum Burgerspital nach Westen und ging neben der Heiliggeistkirche unbestimmt in den Bubenbergrplatz über. Und damit nicht genug. Fussgängerinnen und Fussgänger wurden von ihm verbannt. Sie erreichten die neue Bahnhofshalle im ersten Untergeschoss direkt von der Tramhaltestelle her über moderne Rolltreppen und die langgezogene Ladenpassage und hielten den grossen neuen Platz somit frei für die ununterbrochen vorbeibrausenden Fahrzeuge.

Mit der Monbijoubücke wird am Rand des verwinkelten Sulgenbachquartiers ein neuer Massstab eingeführt.



A



B

Die Transformation des Bahnhofs zeigt alle Aspekte der Stadterneuerung nach den Kriterien der modernen ›City‹ exemplarisch auf. Der Umbau unter laufendem Betrieb war eine logistische Meisterleistung und schöpfte die technischen Möglichkeiten voll aus. Abgesehen von den Perrons in der unbequemen Kurve ist wohl kein Stein auf dem anderen geblieben. Die Post siedelte vom Bollwerk an die Schanzenbrücke um und machte den Dienstgebäuden der Bahn Platz. Das Gleisfeld frass sich unter die Grosse Schanze, die ihrerseits ein mehrgeschossiges Parkhaus aufnahm, dessen Dach wiederum die grüne Terrasse vor den ehrwürdigen Universitäts- und Verwaltungsbauten wiederherstellte. Ebenfalls auf die Gleisüberdeckung kamen die Postautostation und eine Vorfahrt für Personenwagen zu liegen. Das neue Aufnahmegebäude bot, als Bürohaus getarnt, auf den unteren drei Ebenen viel Platz für Schalter, Läden und Restaurants. Die Verkehrsströme waren perfekt aneinander vorbei orchestriert, ein Maximum an Dienstleistungsfläche versprach unter und über dem Boden eine hohe Rendite und das Kleid aus Stahl und Glas verströmte die zum Zeitpunkt der Eröffnung bereits in Frage gestellte Modernität der Jahrhundertmitte.

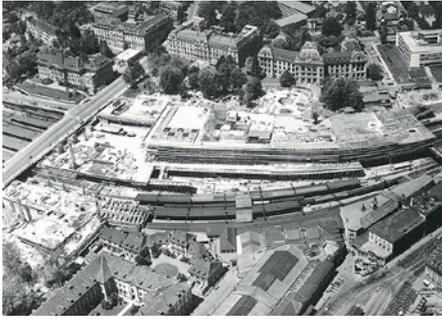
Neue gesetzliche Festlegungen begünstigten den Stadtumbau. Im Bauklassenplan von 1955 wurde die zulässige Gebäudehöhe durch die Einführung einer neuen Bauklasse punktuell auf 6 Geschosse erhöht. Dies war im Zentrum von Bümpliz, im Monbijou, Teilen des Länggassenquartiers, Breitenrain und Breitfeld der Fall. Der erste Bauklassenplan von 1928 wies weite Teile des Stadtgebiets als Bauzone für eine optimistisch geschätzte zukünftige Bevölkerung von 200'000 Personen auf. Hierarchisch gegliedert, wurde zwischen geschlossener Bauweise mit höherer Stockwerkzahl im Zentrum, und offener Bauweise mit abnehmender Gebäudehöhe zum Stadtrand hin unterschieden. An den wichtigsten Erschliessungsachsen waren ebenfalls höhere Gebäude vorgesehen. Mit der Aufklassierung der als Sanierungsschwerpunkte erkannten Gebiete wurde die homogene Struktur der 1930er-Jahre mit Akzenten versehen und die weitgehend veraltete Bausubstanz zur Neubebauung freigegeben.⁴⁶ Nach der Jahrhundertmitte wuchs Bern über den Bauklassenplan hinaus. Sein grosszügiger Rahmen wurde immer häufiger durch Sonderbauvorschriften gesprengt. Zusammen mit der Festlegung von Baulinien wurden die maximalen Gebäudehöhen hinauf getrieben. Das Hochhaus wurde zum Ausrufezeichen der Hochkonjunktur im Stadtbild.

46 Rupp, Marco. 1987 S. 176

47 Inventarblätter Seilerstrasse 8, 8A; Effingerstrasse 16; Schwarztorstrasse 61. Die eindrückliche Anlage der Taubenhalde hat keinen Eingang ins Bauinventar gefunden.

A Im Bauklassenplan von 1928 ist eine hierarchische Siedlungsstruktur vorgesehen. Geschlossene Bauweise und höhere Geschosszahl im Zentrum und an städtischen Achsen, offene und niedrigere Bebauung an der Peripherie. | B Mit dem Bauklassenplan von 1955 legitimiert die Stadt neue städtebauliche Schwerpunkte: punktuelle Aufklassierungen und den Schutz der Altstadt.

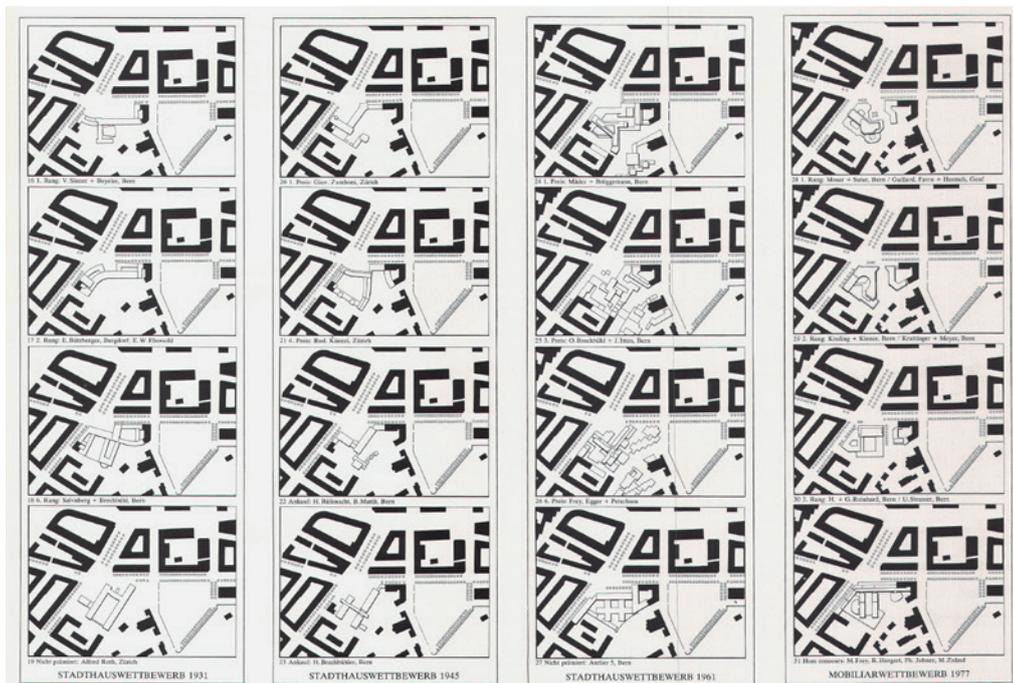
Ein ganzes Geviert zwischen Laupen- und Effingerstrasse nahmen die Geschäftshäuser City West ein. 1969-71 wurde die kleinteilige Bebauung durch mehrere Hochhäuser auf mehrgeschossigem Gebäudesockel und grosser Tiefgarage ersetzt. Das ehemalige Verwaltungsgebäude der Radio Schweiz AG an der Schwarztorstrasse 61 wurde 1969-72 errichtet und ist ein früher Vertreter des Grossraumbüros. An der Taubenhalde entstand, aufgrund der empfindlichen Lage am Aarehang in enger Zusammenarbeit mit Behörden und Denkmalpflege, eine Anlage mit zwei Verwaltungsbauten einem Betriebsgebäude mit Personalrestaurant und drei offenen Parkdecks. Die Sonderbauvorschriften wurden 1967 genehmigt, die Gebäude acht Jahre später bezogen.⁴⁷ Die pittoreske Bundeshauskulisse wird seither durch die raumgreifenden, selbstbewusst den gesamten Park einnehmenden Bürobauten auf rationellem Kreuzgrundriss ergänzt. Der Schonung des Baumbestands und der



A/B/C



D/E



F

Aussicht von der kleinen Schanze auf das Bergpanorama wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Das anfangs der 1960er-Jahre erstellte Hochhaus am zum Verkehrsknoten erweiterten Eigerplatz krönte autoumbrast den westlichen Ankunftsort der neuen Verbindung zwischen Kirchenfeld und Monbijou. An der etwa zeitgleich erstellten Brücke, die im westlichen Brückenkopf ein privat finanziertes mehrgeschossiges Parkhaus aufnahm, lagerten sich verschiedene Geschäftshäuser an, die im südlichsten Bereich des Marzili einen neuen Massstab einführten. Einzelne Bürohäuser wuchsen auch etwas weiter vom Zentrum entfernt in den Himmel. Ein Vorgängerbau des kreuzförmigen Bürohauses findet sich an der Viktoriastrasse 21. Das ehemalige Verwaltungsgebäude der Post wurde bereits 1965-70 als vierflügliges Geschäftshochhaus mit niedrigem zum Aargauerstalden ausgerichteten Sockelanbau für zusätzliche Nutzungen erstellt. Die Sondernutzungsvorschriften, welche ab 1965 den Autobahnanschluss am Freudenbergerplatz sicherstellten, ermöglichten gleichzeitig den Bau des Radiohochhauses und der den ganzen Nordhang einnehmenden Wohnsiedlung. Am Ostring brach unübersehbar eine neue Zeit an. Die Höhe des 19 geschossigen, mit Wasch- und Sichtbetonelementen eingekleideten Turms an der Ostermundigenstrasse 93 war sicher nicht funktional begründbar, als die Post ebenfalls in den frühen 1960er-Jahren, mit ihrem Forschungs- und Versuchsgebäude an der Stadtgrenze ein weithin sichtbares Zeichen setzte.⁴⁸

Eine untypische Planungsgeschichte weist der Standort des Direktionsgebäudes der Schweizerischen Mobiliar am südlichen Ende des Hirschengrabens auf. Das Grundstück an der Bundesgasse ist zweiseitig von klassischen Blockrandstrukturen flankiert. Im Süden umgeben Wohn- und Geschäftshäuser aus der Jahrhundertwende einen Hof und gegen die Kleine Schanze hin eröffnen das Verwaltungsgebäude von 1899 und der Erweiterungsbau an der Bundesgasse von 1930 die Partie für eine weitere strassenbegleitende Vollendung des Blocks. Drei Architektengenerationen haben sich der Aufgabe gewidmet, diese Lücke mit einem zeitgemässen Stadthaus zu füllen. Die Wettbewerbsbeiträge setzen sich vom leichten Schwung der 1930er-Jahre über verspielte Landiarchitekturvariationen um 1945 bis zu rechtwinklig aufgetürmten Bürolandschaften der Hochkonjunktur mit der Frage nach dem angemessenen Umgang mit der Gründerzeitstadt auseinander. 1976 tauschte die Stadt ihr Grundstück mit der Besitzerin der benachbarten Verwaltungsliegenschaften, der Schweizerischen Mobiliar. Diese schrieb für ihr neues Direktionsgebäude am Hirschengraben erneut einen Wettbewerb aus, der unter abermals geänderten Vorzeichen durchgeführt wurde. Bereits im Aufgabenbeschrieb wurden Vorschläge verlangt, die ohne »begründete Ausnahmen« auskommen und sich in den inzwischen als »herausragende Leistung des 19. Jahrhunderts in Bern« anerkannten Kontext der Bundesgasse eingliederten.⁴⁹ Das Grundstück an prominenter Lage blieb somit solange unbebaut, bis sich das städtebauliche Verständnis wieder vermehrt dem Weiterbauen zuwandte. Die letzten grossen Siedlungen waren noch im Bau als sich der Sinneswandel auch in den Baugesetzen niederschlug. Die bis anhin im Bauklassenplan festgehaltenen Regelungen zu Bautypologie und Gebäudehöhe wurden durch den Nutzungszonenplan von 1975 zum Schutz des Wohnraums und die revidierte Bauordnung von 1979 zum Schutz des Ortsbildes, vor allem der Vorgärten und Bäume ergänzt.

48 Inventarblätter Eigerstrasse 65; Viktoriastrasse 21; Ostermundigenstrasse 93. Die den umgestalteten Eigerplatz betonenden Gebäude und das Radiohochhaus am Freudenbergerplatz haben keinen Eingang ins Bauinventar gefunden.

49 vgl. Zulauf, Martin. 1979



Die Stadterweiterung des 20. Jahrhunderts

Die Modernisierung der Stadt war in vollem Gang als ein Projekt für den Ersatz von zweimal vier Altstadthäusern in gegenüberliegenden Zeilen an der Junkern- und der Gerechtigkeitsgasse Proteste auslöste, die den investitionsfreudigen Bauherrn dazu brachten, seine Liegenschaften trotz gültiger Baubewilligung an die Burgergemeinde zu verkaufen. Diese sanierte die 250-jährigen Wohnhäuser mit der Absicht, die preiswerten Wohnungen in Zukunft bedürftigen Burgern zur Verfügung zu stellen. Das hartnäckige Initiativkomitee für den Erhalt der Altstadt hat aber weit mehr als nur die Rettung einiger historischer Gebäude erreicht. Die Ohnmacht der Behörden, die das Projekt für 60 Ein- und Zweizimmerappartements aufgrund fehlender gesetzlicher Grundlagen trotz massiver Opposition aus der Bevölkerung nicht verhindern konnten, führte zu Ergänzungen der Festlegungen in der Bauordnung. Der bisher lediglich die allgemeine Schutzwürdigkeit der Altstadt erwähnende Bauklassenplan von 1928 wurde durch 17 differenzierte Artikel zum Erhalt des historischen Stadt- und Strassenbilds ergänzt. Als wichtigster Artikel wurde der Schutz von Fassaden und Brandmauern in der unteren Altstadt im Bauklassenplan von 1955 aufgenommen.⁵⁰ Die Transformation in der oberen Altstadt spielte sich von nun an hinter den Fassaden ab. Das kulturelle Erbe hatte sich einen neuen Platz im Bewusstsein der Stadtbevölkerung erobert.

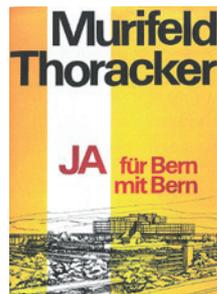
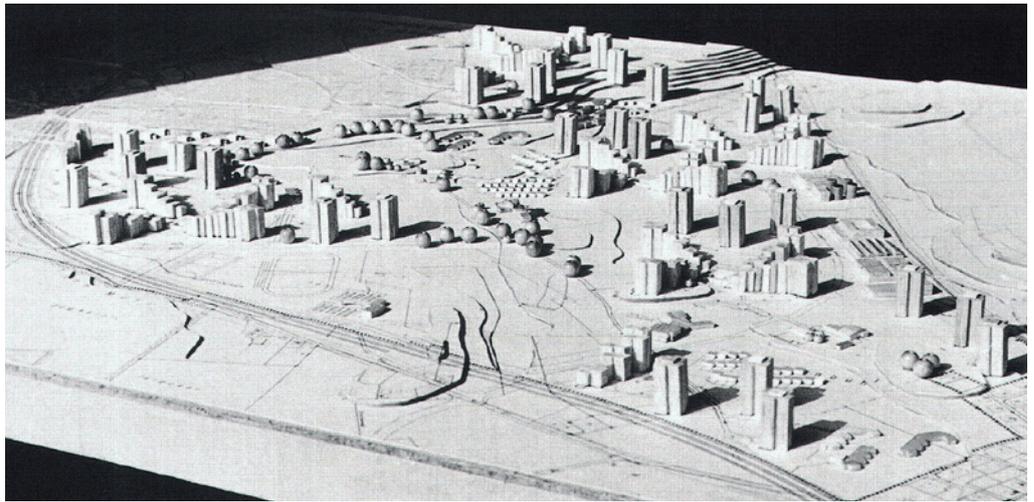
Am Stadtrand, wo faszinierende Häusergebirge die sanften Hügel säumten und mit den Reihenhauserzeilen und den ebenfalls verschwindend klein wirkenden viergeschossigen Siedlungen aus der Zwischenkriegszeit im Vordergrund kontrastierten, erreichte der Grosssiedlungsbau währenddessen eine neue Dimension. Nichts weniger als die Realisierung einer idealen Stadt für den modernen aufgeschlossenen Menschen hatte der renommierte Architekt und Städtebauer aus Basel im Sinn, als er 1961 mit seiner Planung im oberen Murifeld begann.⁵¹ Die Welt für die neuen Voraussetzungen neu erfinden, neue Massstäbe setzen, war auch die Absicht der Erbgemeinschaft des Wittigkofer Schlosses, als sie auf den Planer zutrat. Gemeinsam wollten sie einen Stadtteil schaffen, der als Zentrum der umliegenden Siedlungen und Gemeinden funktionierte, sich in die schöne Landschaft einbettete, und die wunderbare Aussicht auf das Bergpanorama und die schöne Schlossanlage inszenierte. Die umliegenden Grundeigentümer liessen sich über die Gemeindegrenzen hinaus für das Vorhaben begeistern und beteiligten sich ihrerseits mit weiteren Planern am grossen Projekt. Ein mittelständischer Stadtteil sollte entstehen, der sich bewusst vom sozialen Wohnungsbau der 1950er-Jahre abgrenzte und sich selbstbewusst auf die Zentrumsfunktion der Altstadt bezog, die durch den neuen lateralen Pol entlastet werden sollte.⁵² Vorgesehen war, die verkehrsfreie Lebenswelt auf der grünen, über der Tiefgarage liegenden Wiese mit einer Ringstrasse direkt an die Autobahn anzubinden. Sieben unterschiedliche Quartiere wurden um den zentralen Freiraum mit Schloss geplant. Punkthochhäuser mit 20 Geschossen und Kettenhäuser mit fünf bis fünfzehn Etagen, Einfamilienhäuser und ein Villenquartier

⁵⁰ vgl. Von Fischer, Hermann. 2005

⁵¹ Otto Senn führte in Wittigkofen seine Auseinandersetzung mit dem idealen Städtebau fort, die er bereits in den 1950er-Jahren im Rahmen einer Bebauungsstudie für das Gellert-Areal in Basel aufgenommen hatte.

⁵² Die Rede war von einem Gegenstück zum Tscharnergut, welches in den Augen der Auftraggeber als »Quartier eines sozialistischen Kollektivs« war. Eisinger, Angelus 2004 S. 279

Murifeldhochhäuser von der Autobahnüberdeckung am Freudenbergerplatz her gesehen.



A/B/C



D/E

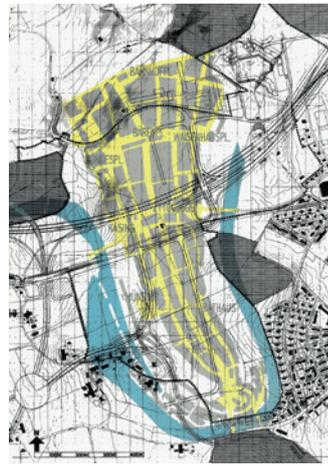
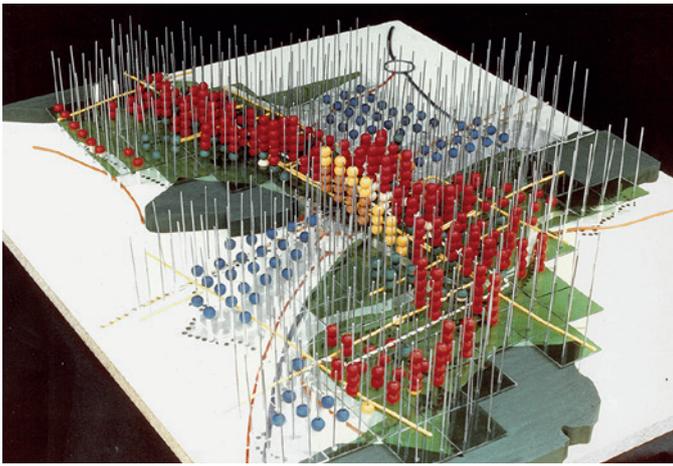
sollten verschiedene Nachbarschaften mit über 5'500 Wohnung bilden und die »neue Beziehung zwischen Siedlungsgebiet und Grünraum, zwischen Stadtzentrum und Aussenquartier zum Ausdruck bringen.«⁵³ Auch hier führten Verkehrsfragen zu zähen Auseinandersetzungen. Für die vorgesehenen Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen fehlten die Interessenten, die Nachbargemeinden sprangen vom Vorhaben ab und als 1972 endlich der Überbauungsplan Thoracker für die Teilrealisierung der Gesamtüberbauung Oberes Murifeld fertig gestellt war, scheiterte er an der Volksabstimmung auch wegen dem umstrittenen Einkaufszentrum und einem Kongresshaus deutlich. Die eindrücklichen Hochhäuser der ersten Bauetappe täuschen darüber hinweg, dass der grosse Teil der idealen Planwelt nie realisiert wurde. Die Autobahn zieht ohne Anschluss vorbei, viele der Einrichtungen, die den Stadtteil autonom machen sollten, fehlen. Abgesehen von der beeindruckenden Fläche der bis heute landwirtschaftlich bestellten Felder in der Umgebung, deutet nichts auf die grosse Vision hin, die auf sie projiziert wurde.

Die flächenmässig grösste Planung sah Ende 60er-Jahre vor, die weiten Felder und Wiesen Oberbottigens von Brünnen bis an den westlichen Stadtrand mit einer Bandstadt zu überbauen. Fünf in nordsüdlicher Richtung verlaufende Siedlungsbänder mit Wohn- und Industriezonen sollten jeweils 20'000 Bewohnende aufnehmen und die Bevölkerung Berns somit beinahe verdoppeln. Das Planspiel wurde später durch die Planungsgemeinschaft Brünnen für das vom Landgut Brünnen nach Süden verlaufende Gebiet genauer untersucht. Die Begeisterung für städtische Autobahnen war bereits wieder am Abklingen, als die private Planergruppe, der auch namhafte Architekten der umliegenden Grosssiedlungen angehörten, begann nach Entlastung für das entvölkerte Stadtzentrum, die verstopften Strassen und somit auch nach Alternativen zur Abwanderung der Einwohnerinnen und Einwohner in die Agglomeration zu suchen. Das »approximative Gesamtkonzept« von 1973 für eine Satellitenstadt Bern-West mit 60'000 Einwohnenden und 14'000 Arbeitsplätzen fasste die Untersuchungen zusammen.⁵⁴ Strukturstudien belegten die Realisierbarkeit der Entwürfe zu Nutzungs-, Landschafts-, und Verkehrsrichtplänen und zeigten die planerischen Spielräume auf. Der Prozess wurde als dynamische Planung von 24 Architekten, drei Ingenieuren und sieben Soziologen angelegt. Aufgrund umfangreicher Untersuchungen wurden konzeptionelle Grundsätze für ein Siedlungsband erarbeitet und kommentiert. In Analogie zur Altstadt sollte eine vom motorisierten Verkehr befreite, »durchgehend belebte Kommunikationsachse« den Stadtteil zusammenbinden, ein neuartiger Minibus sollte den Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel gewährleisten. Die Nutzungsverteilung schaffte ruhige Wohnlagen, Freiflächen erhöhten die Qualität der Siedlungen. Der Stadtteil wurde in das umliegende Netz der Wanderwege und Aussichtspunkte eingebettet, Planungsspielräume anhand von zwei Szenarien aufgezeigt. Die im Vergleich zum Murifeld kleinteiligere, nach Nutzungen differenzierte Bebauungsstruktur sollte an den Massstab der Altstadt erinnern und diente in erster Linie dazu, minimale und maximale Einwohnerzahlen festzulegen. Die Gestalt der zukünftigen Gebäude sollte später im Rahmen von Wettbewerben erarbeitet werden. Die Ausführungen im explizit zu Händen der Bevölkerung zusammengefassten Bericht distanzieren sich bewusst vom eben an der Urne abgelehnten Überbauungsplan Thoracker

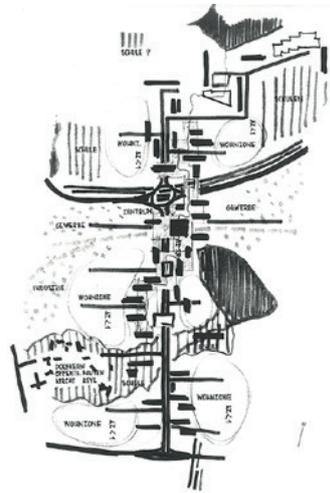
53 Eisinger, Angelus. 2004 S. 279

54 vgl. Planungsgemeinschaft Brünnen. Bern 1972

A Modell des Gesamtprojekts für den neuen Stadtteil im Murifeld | B Perspektive des Quartiers Wittigkofen | C Zonenplan und Sonderbauvorschriften für die Überbauung des Thorackers wurden 1972 vom Stimmvolk abgelehnt | D/E Die erste von sieben geplanten Siedlungen bildet einen eindrücklichen Kontrast zum Schloss Wittigkofen.

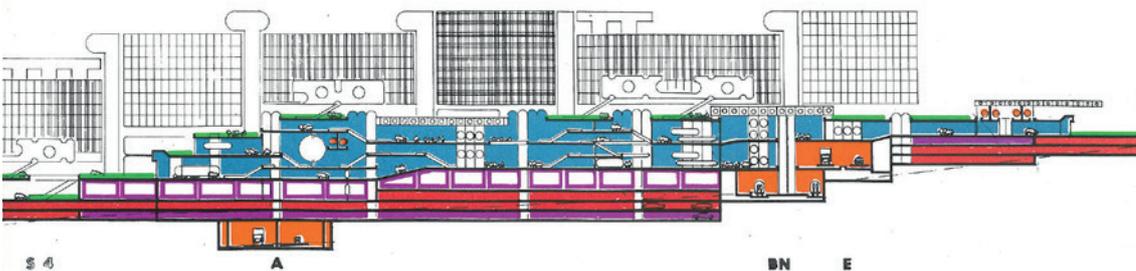
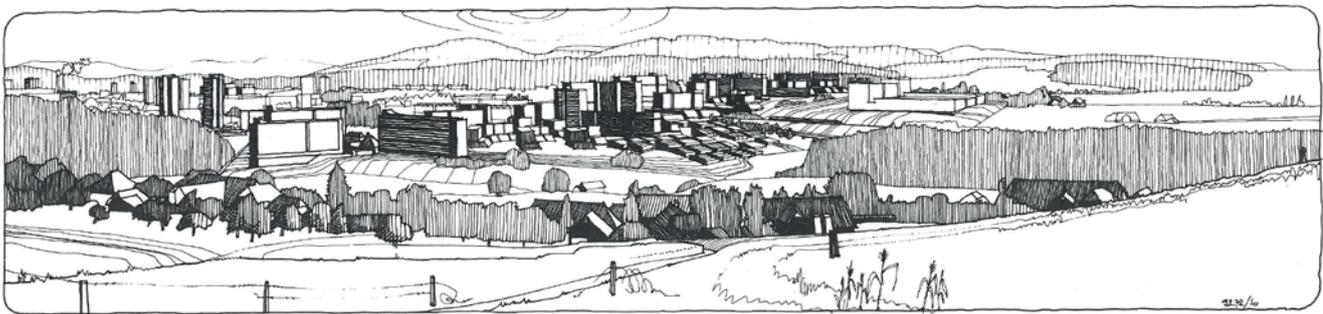


A/B



C

D



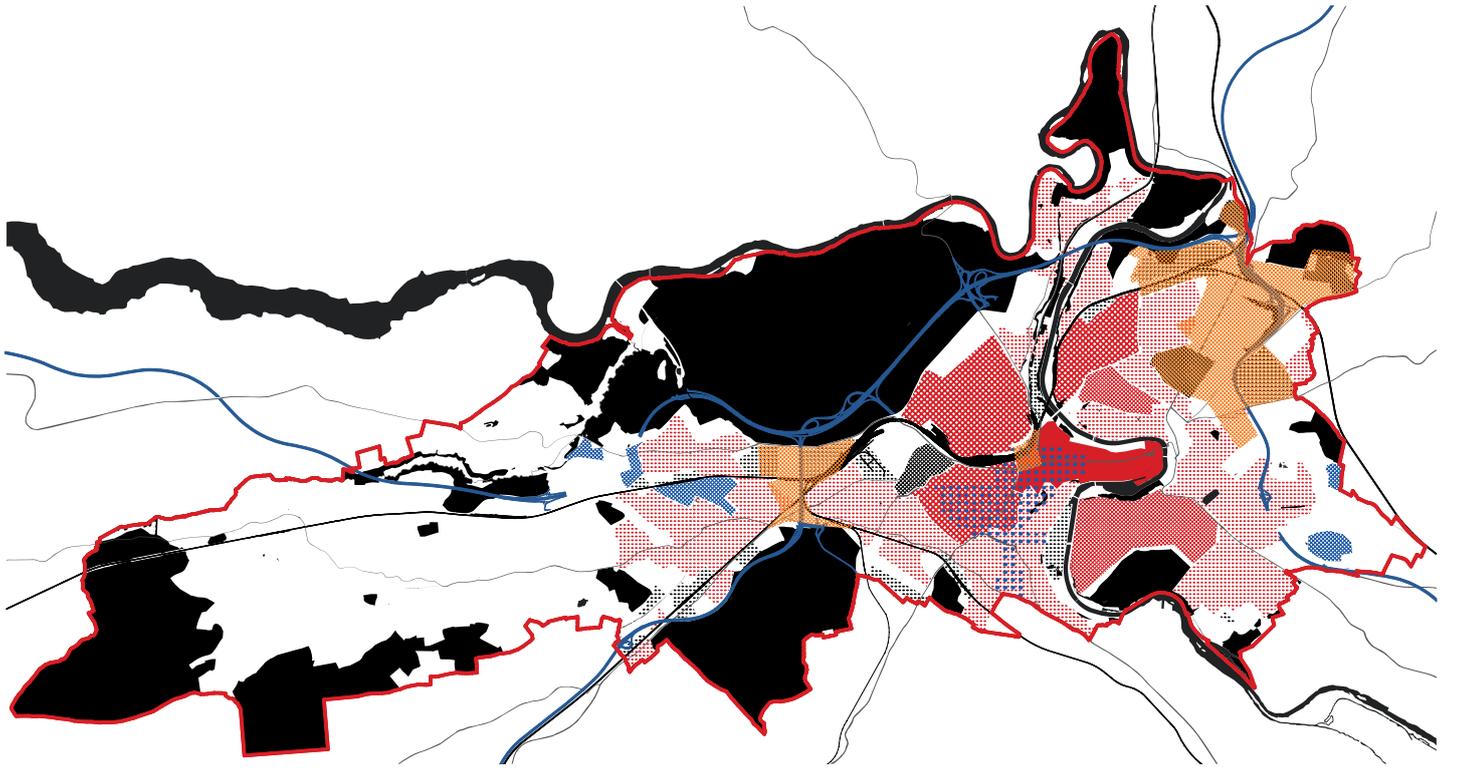
E/F

am anderen Ende der Stadt. Doch die Zeit der allesumfassenden Planungen war 1973 definitiv vorbei. Das Generalkonzept für Brünnen wurde allen Bemühungen zum Trotz, und ungeachtet der wohlwollenden Würdigung des Stadtpräsidenten im Vorwort, von der Stimmbevölkerung abgelehnt. Realisiert wurde von 1981-85 die Vorausetappe Holenacker. Das durch die Autobahn vom übrigen Planungsgebiet abgeschnittene freie Bauland zwischen den beiden Siedlungen Tscharnergut und Gäbelbach am nördlichen Ende des Planungsgebiets eignete sich zur Aufnahme eines Prototypen und wurde während der Erarbeitung des Generalkonzepts parallel beplant.⁵⁵ Die Vorausetappe blieb jedoch Siedlung und zeugt, wenn man ihre Geschichte kennt, als einziger umgesetzter Teil von der grossen Idee für eine neue Stadt.

Der Schritt von der Grosssiedlung zur Satellitenstadt war zahlenmässig gross, konzeptionell jedoch ihre logische Weiterführung und die Ergänzung zur City und den Expressstrassen. Die gigantischen Anlagen blieben weitgehend genauso überholte Theorie, wie die Stadtautobahn. Der Glaube an die absolute Berechenbarkeit des Lebens prägte die planerische Auseinandersetzung zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Modelle, Statistiken und Prognosen bildeten die Grundlage, um den kaum kontrollierbaren Wachstumsschub in erfassbare Dimensionen zu übersetzen und entsprechende Massnahmen zu errechnen. Für deren Umsetzung standen laufend verbesserte Mittel zur Verfügung, das Leben erschien planbar, die Zukunft war vom unendlichen Fortschrittsglauben getragen. Die ganz grossen funktionalistischen Versprechen blieben jedoch uneingelöst. Die perfekt durchdachten Modelle kollidierten bei ihrer Umsetzung mit der Realität. Die starren, errechneten Abstraktionen taugten nicht für die Aufnahme der ausgeblendeten Randbedingungen, die den Komplexitätsgrad des Lebens widerspiegeln. Auch die späteren, offeneren Konzepte vermochten der wachsenden Skepsis gegenüber allesumfassenden Lösungen nichts entgegenzusetzen und wurden vom neuen Verständnis für die Stadt überholt.

55 vgl. Gadiant, Hansjörg. 1998

A Strukturmodell mit Angaben zur Nutzungsverteilung, Ausnützung und Geschossigkeit und zur Erschliessung | B Das Planungsgebiet hat die Grösse der Altstadt und soll auch von seiner Bedeutung her zu einem ebenbürtigen Gegenüber entwickelt werden | C Skizze mit ersten Gedanken zum neuen Stadtteil der Architekten Hans und Gret Reinhard | E Fernsicht einer möglichen zukünftigen Siedlungslandschaft / F Schnitt durch die zentrale öffentliche Zone



Die Gliederung der Stadt Bern in sechs Stadtteile ist eindeutig und nachvollziehbar. Sobald jedoch von einzelnen Quartieren die Rede ist, verschwimmen die Grenzen. Die Statistikdienste der Abteilung Stadtentwicklung Bern haben 2011 die Einteilungen nach gebräuchlichen Bezeichnungen neu geordnet. Im zwanzigseitigen Erläuterungsbericht wird zwischen Stadtteil, gebräuchlichem Quartier und Kleinquartier unterschieden.⁵⁶ Das Bedürfnis nach Vereinheitlichung der Ortsbezeichnungen deutet auf räumliche Veränderungen hin aber auch auf die mit der Zeit veränderte Wahrnehmung des Lebensumfeldes. In den vergangenen vierzig Jahren ist ein neues Bewusstsein für die Zusammenhänge im Stadtraum und deren Relevanz für die Menschen, die sich in ihm bewegen, entstanden.

In den 1970er-Jahren hat die euphorische Entwicklung mit der Wirtschaftskrise einen abrupten Bruch erfahren. Die explosionsartige Stadterweiterung nach funktionsgetrennten Kriterien führte zu Ernüchterung. Verschiedene Grossprojekte scheiterten an der Urne, während quartiergerecht konzipierte Massnahmen gutgeheissen wurden.⁵⁷ Das Stadtplanungsamt revidierte seine Haltung. Nicht mehr die ›autogerechte Stadt‹ und durchgrünte Wohnverhältnisse in peripher isolierten Randlagen prägten den Diskurs, sondern das Bedürfnis des Menschen nach angemessener Massstäblichkeit des Umfelds und nachvollziehbaren Transformationsprozessen. Der Fokus der Stadtplanung weitete sich wieder auf den gesamten Stadtraum aus. Die Unterschiedlichkeit der Quartiere wurde als Qualität erkannt, weil sie die Identifikation mit dem räumlichen Umfeld und somit den persönlichen Bezug zum Lebensraum förderte. Die Bauordnungsrevision von 1979 sah die Stabilisierung der traditionellen Wohngebiete vor und betonte den Schutz des Quartier- und Strassenbildes. Die neue Bauordnung wurde mit hoher Zustimmung angenommen. Die wesentlichen Spielregeln für eine kontinuierliche und angemessene Stadtentwicklung liessen sich jedoch nicht mehr ausschliesslich auf dem Stadtplan im Massstab 1:10'000 abbilden. Die Auseinandersetzung mit dem Städtebau schloss zunehmend sozialpolitische Themen mit ein. Bei der Planung galt es die Aspekte Wohnen, Arbeiten, Erholen und gemeinschaftliches Handeln gleichzeitig zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Die Planungsprozesse etablierten sich und wurden immer umfassender. Weitreichende Analysen verschiedener Fachgebiete lagen qualitätssichernden Planungsverfahren mit zahlreichen Beteiligten zugrunde. Aus diesen gingen wiederum

56 Stadt Bern, Präsidialdirektion, Abteilung Stadtentwicklung: »Die Raumgliederungen der Stadt Bern: Kleinquartiere und Gebräuchliche Quartiere. Kurzbericht«, Bern 2011

57 1980 bis 1985 Ablehnung zahlreicher Verkehrs- und Infrastrukturvorlagen durch die Stimmbewölkerung (Ausbau Dunkerstrasse, Erschliessung von Oberbottigen, Umgestaltung Viktoriaplatz, Ausbau Messe- und Kongressinfrastruktur, Umbau Hotel Gurten-Kulm, Beteiligung der Stadt an neuer Ausstellungshalle, Beteiligung der Stadt am Ausbau des Flugplatzes Belpmoos. Angenommen werden hingegen Ergänzungen des Nutzungszonenplanes in der Eymatt, Überbauungspläne für die Vilette und Baumgarten und die Zonenordnung Bümpliz-West II sowie die ›Initiative zum Schutz der inneren Enge‹ Sulzer 1989 S. 74

**Räumliche Entwicklung bis 2016
weiterbauen – orchestrieren – expandieren**

behördenverbindliche Leitbilder, Master- und Bebauungspläne und schlussendlich – im besten Fall – breit abgestützte Umsetzungsprojekte hervor.⁵⁸

Drei Phänomene illustrieren die Entwicklung von der Stadtreparatur zum Denken in Funktionsräumen: Mit der Umnutzung innerstädtischer Industrieareale tauchte in den 1980er-Jahren eine neue Thematik auf. Die aufgrund veränderter wirtschaftlicher Randbedingungen freigewordenen Areale boten neue Potenziale für eine kontinuierliche Entwicklung des städtischen Lebensraums.⁵⁹ Seit den 1990er-Jahren wurden Infrastrukturprojekte und die gezielte, auf die Erschliessung abgestimmte Nutzungsplanung im Rahmen des kantonalen Programms der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) als Treiber für die dezentrale Stadtentwicklung instrumentalisiert. Und bis heute verfügt die Stadt Bern noch über Landreserven, welche den Stadterweiterungsdiskurs ins 21. Jahrhundert führen.

58 Die Ziele der Stadtplanung gelten »nicht mehr als objektiv gegeben, sondern als gesellschaftliche Vorstellungen«. Der Stadtplaner Jürg Sulzer sprach in diesem Zusammenhang vom »Übergang von der Stadterweiterung zur Stadterneuerung«. Sulzer 1989 S. 58

59 »Das Gewachsene dient als Massstab, das Gefundene als Inspiration und der Genius loci, der Geist und die Stimmung des Orts, als Brücke von der einstigen zur neuen Bestimmung.« Zaugg, Fred 1994



Urbane Brachen

Obwohl Bern nie als Industriestadt wahrgenommen wurde, waren hier bis in die 1970er-Jahre mehr Arbeiterinnen und Arbeiter als Beamtinnen und Beamte beschäftigt. Über das Stadtgebiet verteilt, entstanden zahlreiche Fabriken und Produktionsstätten, wobei kein Wirtschaftszweig dominierte.⁶⁰ Fabriken wurden an erschliessungs- oder energietechnisch besonders günstigen Standorten erstellt, oder dort, wo Land und Arbeitskräfte verfügbar waren. Nach 1960 wurden flächenintensive Areale zunehmend aus dem Stadtzentrum ausgelagert. Das neue Bewusstsein für Kontinuität und die Bemühungen der Denkmalpflege spielten zusammen. Aus den ehemaligen Treibern des Stadtwachstums wurden neue urbane Kristallisationspunkte.

60 vgl. Lüthi, Christian 1997 S. 22

61 »Der Entscheid für die Unitobler geht indes in seinem Grundsatz weit über das Bauliche hinaus: An die Stelle genialischer Selbstdarstellung der Gegenwart in repräsentierenden Bauten tritt eine Haltung, die das einseitig objektorientierte Denken durch ein vernetztes ersetzt. Fragen zu unserem Umgang mit der Umwelt, zur Urbanität als lebendiger Gemeinschaft, zum Organismus der Stadt und zu einer steten Wandlung, die heute nicht nur Fortsetzung und Weiterentwicklung, sondern Wiederverwendung heissen muss, werden bestimmend und führen zu einem Prozess, in den alle Beteiligten integriert werden. Das Viererfeld bleibt als Grünfläche erhalten. Der Weg der Stadtuniversität wird fortgesetzt.« Zaugg, Fred 1994

»Ohne ein gewandeltes Selbstverständnis der Humanwissenschaften, wie sich die Geisteswissenschaften heute gerne zu bezeichnen pflegen, wäre eine UNITOBLER bis vor kurzem wohl kaum denkbar gewesen. Um so mehr verkündet sie ein wissenschaftliches Manifest: Herunter vom Elfenbeinturm und hinein ins (Quartier) leben!« Schläppi, Christoph 1997

»Entstanden ist eine sehr pragmatische Architektur. Nicht ein Industriedenkmal retten wollten die drei Architekten, sondern es wiederverwenden.« Loderer, Benedikt; Egger, Alexander 1993

Mitten in der Stadt hat sich die Bevölkerung mit dem Landschafts- und Kulturraum am Aareufer eine kleine Wildnis erkämpft.

Für ein ganzes Quartier prägend war diese Entwicklung in der Länggasse wo sich die traditionell auf der grossen Schanze präsentierenden Hochschulnutzungen über die ehemaligen Industrieareale bis zum Waldrand hin ausbreiteten. Mit zunehmender Skepsis der Bevölkerung gegenüber Grossplanungen gewann die Idee der Stadtuniversität anstelle der bereits fortgeschrittenen Planung für einen neuen Campus auf dem unbebauten Viererfeld an Attraktivität und führte zum neuen kantonalen Erweiterungskonzept der Universität. 1982 kaufte der Kanton die stillgelegte Schokoladenfabrik an der Länggasse, um in ihren Räumlichkeiten die im Quartier verteilten Institute der geisteswissenschaftlichen Fakultät zusammenzuführen. Die UNITOBLER wurde zum Sinnbild für die Transformation vom Industrie- zum Universitätsquartier. Das neue Selbstverständnis der kantonalen Institution zeichnete sich in der Umnutzung und Ergänzung des seit 1898 aus Einzelgebäuden zusammengewachsenen Konglomerats ab. Die offene Anlage wurde den vielfältigen Raumsprüchen ihrer neuen Nutzerin mit zeitgemässer Architektur gerecht, ohne ihre industrielle Vergangenheit zu verleumden. Die kluge Transformation band das Universitätsareal in seine Umgebung ein. Dieses strahlt wiederum mit studentischer Frische auf das umliegende Quartier aus. Die pragmatische Wiederverwendung des Industriedenkmal kann wie die universitären Neubauten am Bühlplatz als Baudokument ihrer Zeit gelesen werden.⁶¹ Während die klassischen Hochschulbauten langsam vom wachsenden Bahnhof aus der Stadtsilhouette verdrängt wurden, nistete sich die Universität im Geflecht des heterogenen Quartiers ein. Mit der Transformation des vonRoll-Areals zum Hochschulzentrum wurde diese Entwicklung fortgeführt. Durch den Einbau von sieben Hörsälen für die Studierenden der Universität und der Pädagogischen Hochschule Bern in die ehemalige Weichenbauhalle und die originelle Umnutzung eines Zwischenbaus an der Fabrikstrasse zum Arealzugang für den Langsamverkehr bleiben zumindest zwei Industriezeugen erhalten. Das gemischt genutzte Areal wurde durch Neubauten verschiedener Bauträger ergänzt, wobei ein Drittel der Gesamtfläche für eine mittelständische Wohnsiedlung abparzelliert wurde. Noch warten die ehemalige Werkhalle hinter Stacheldraht und das zwischenzeitlich ein Baugeschäft



- Die Stadtuniversität**
- A** Vordere Länggasse mit Hauptgebäude von 1903
 - B** Mittlere Länggasse: Unitobler, Muesmatt-Areal und Bühnplatz (Letztere bilden das Areal Uni Mitte.)
 - C** Hintere Länggasse: Neubau Hochschulzentrum von Roll (2013) und Tierspital
 - D** Inselareal

A



B

beherbergende Verwaltungsgebäude an der Fabrikstrasse auf ihre neue Bestimmung und verleihen dem Ort den Charme des zukunfts-offenen Unfertigen.

Auch in anderen Stadtteilen nahmen grössere und kleinere umgenutzte Industriegebäude Schulnutzungen auf. In Bümpliz hat sich die Hochschule der Künste Bern unter den Sheddächern der Schild Tuchfabrik eingerichtet. Der leicht schräg am nicht mehr vorhandenen Sulgenbach stehende Sichtmauerwerksbau der Alten Parkettfabrik nahm die Schulwerkstätten auf, die Schauspielschule hat in der Strickwarenfabrik Wiessmann & Ryff im Marzili passende Räume gefunden.⁶² Während die Felsenaufabrik weiterhin gewerblich-industriell genutzt wird, fand um die ehemaligen Arbeiterwohnhäuser eine interessante Entwicklung gemeinschaftlicher Wohnungsbauten statt. Eine umgekehrte Umnutzung hat in der Innenstadt stattgefunden. Von 1885 bis 2004 wie vorgesehen als Schulhaus genutzt (anfänglich als Progymnasium, daher der Name, später als Berufsmittelschule und Berufsschule) etablierte sich in den Räumen des PROGR die für zwei Jahre installierte Zwischennutzung zur Stärkung und Vernetzung der Berner Kulturszene zum dauerhaften durch eine Stiftung betriebenen Werkraum für Kulturschaffende.⁶³

Wenige Jahre nach der Einstellung der Gasproduktion um 1967 entstand in den beiden Gaskesseln eines der ältesten Jugend- und Kulturzentren Europas.⁶⁴ Freiheitsdrang und Naturschutz fanden mehr als zehn Jahre später bei der Gründung des Komitees ›Gaswerkareal für alle‹ in Opposition zur ausgedehnten städtischen Sportraumplanung im Naherholungsraum an der Aare zusammen. Nach der Zählung des Biotops für alternative Lebensvorstellungen durch die gewaltsame Auflösung des Hüttendorfs Zaffaraya im Oktober 1987 begann sich Widerstand gegen die geplante Transformation des Aareraums im Marzili zu einer wettkampftauglichen Sport-Grossanlage mit Parkhaus unter der Montbijoubücke zu regen. Alternative Gruppierungen, Jugend- und Umweltbewegungen erprobten seit den Anfängen der 1980er-Jahre mit lauten Aktionen im öffentlichen oder privaten Raum neue Formen sich politisch Gehör zu verschaffen. Die Reithalle ist unbestritten die bekannteste und dauerhafteste Besetzung der Stadt Bern.⁶⁵ Seit mehr als dreissig Jahren pflegen die ›Reitschüler*innen‹, wie sich die Kulturschaffenden und ihr Publikum gleichermaßen nennen, ihr anarchistisches Bild und tragen dieses, etwas älter geworden, nicht selten in die kommerziellere Kultur- und Gastronomieszene hinaus.⁶⁶ Noch vor der ›vorläufig definitiven‹ Eroberung der alten Reitschule gelang es dem Komitee ›Gaswerkareal für alle‹ die Neuplanung des ehemaligen Gaswerkareals durchzusetzen. Auf die Erarbeitung des ›Konzept 1983‹ folgte das ›Nutzungskonzept 1985‹, das die Nutzung der bestehenden Gebäude durch die Kunst- und Kleingewerbe-Szene und den Betrieb der Dampfzentrale als Kulturzentrum vorsah und dem Bedarf an Erholungsraum der umliegenden Quartiere ebenso Rechnung trug wie den schutzwürdigen Gebäuden und Vegetationen.⁶⁷

Auf in die nächste Runde! Am 9. Februar 2020 stimmten über 80% der Bernerinnen und Berner einem Kredit von 30 Millionen Franken zum Erwerb des Gaswerkareals zu. Die Stadt Bern beabsichtigt nach einer Umzonung (heute Zone für öffentliche Nutzungen B) neuen Wohn-, Dienstleistungs- und

62 Dokumentation zahlreicher Umnutzungsprojekte im Stadtführer des Berner Heimatschutzes zu diesem Thema. Schnell, Dieter Bern 1997

63 »In den 5 Jahren der Zwischennutzung war im PROGR etwas Einzigartiges entstanden, das auch unter der neuen PROGR-Führung weitergelebt und entwickelt werden soll: Künstlerinnen und Künstler aller Sparten arbeiten in über 80 Ateliers Tür an Tür zusammen mit den eingemieteten Kulturinstitutionen und Veranstaltern. Durch die Veranstaltungsräume werden Verbindungen zur Öffentlichkeit hergestellt.« progr.ch/de/stiftung-progr/geschichte/ abgerufen im Juni 2020

64 »Entstanden zu Beginn der Berner Jugendunruhen wurde er [der Gaskessel] zu einer wichtigen Plattform für Freiraum in Bern. Seit den frühen 1970er Jahren finden hier regelmässig kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte, Parties, Theateraufführungen, Ausstellungen, Diskussionen, Filmnächte und viele weitere Veranstaltungen statt. Die gesamte Anlage befindet sich in den ehemaligen Gasreservoirs der Stadt Bern direkt neben der Aare auf dem Gaswerkareal und ist aufgeteilt in zwei sphärische Halbkugeln. Durch die sich wechselnden Bedürfnisse der Besucher werden ständig bauliche Veränderungen an der eigenwilligen Architektur vorgenommen.« gaskessel.ch/geschichte/ abgerufen im Juni 2020

65 »Die Reitschule - oder wie viele sie nennen: Reithalle - wurde im Oktober 1987 besetzt und nicht wieder frei gegeben. Bis heute nicht. Kein anderes kulturelles und politisch aktives Zentrum in Bern oder überhaupt in der Schweiz vermochte sich so lange zu halten. Und kein anderes Zentrum in Bern vermochte in den letzten zehn Jahren die Geister derart zu scheiden wie die Reitschule.« reitschule.ch abgerufen im Juni 2020

66 vgl. Steiner, Jürg 2017

67 vgl. v. Fellenberg, G. 1988 und Weber, Hans-Ulrich 1987

A Die Universität breitet sich im ehemaligen Arbeiterquartier aus | B Die offene Anlage der UNITOBLE ist Hochschule und beispielbarer Stadtraum



A/B



C

Gewerberaum zu schaffen. Die bereits heute vielfältigen Nutzungen sollen bleiben. Bereits 2010 erkannte ein lokales Bauunternehmen das Potenzial des Aareraums als Wohnstandort für 1000 Personen und versuchte, die Stadt mit einer durch ein renommiertes Berner Architekturbüro verfassten Nutzungsstudie zu einem lukrativen Handel zu bewegen.⁶⁸ Unter der Montbijoubrücke hindurch sollte die Überbauung das Gebiet zu einem neuen gemischten Quartier zusammenfassen und die etablierten Freizeit-, Kultur- und Sportanlagen im Naturraum an der Aare miteinbeziehen. Die Zurückhaltung der Stadtplanung irritierte, ist aber wohl neben den vom Stadtplaner aufgeführten, knappen personellen Ressourcen auch auf die hohe politische Brisanz von Veränderungen am beliebten Ort mit wilder Geschichte zurückzuführen.⁶⁹ Sechs Jahre und eine private Testplanung später entschied sich die Regierung dafür, das Areal nach allen Regeln der Stadtplanungskunst selber zu entwickeln. Die noch 2008 in der von der Stadt verabschiedeten Strategie ›Bauliche Stadtentwicklung Wohnen‹ als »unverzichtbare Grünfläche« bezeichnete Ebene wurde zum Verdichtungsgebiet erklärt. So bald wie möglich sollen hier gemeinnützige Wohnbauträger, die Stadt selber und grosse private Investoren mit der partizipierenden Bevölkerung neuen Wohnraum entwickeln.

Weitere kulturelle Brennpunkte entstanden in der alten Feuerwehrkaserne wo die Genossenschaft Central nach erfolgreicher Zwischennutzung den Kulturbetrieb dauerhaft übernehmen konnte. Das Tramdepot Burgernziel geriet in den Fokus der alternativ-kulturell interessierten Öffentlichkeit nachdem sich die bestehende Tramhalle während der aufgrund von Dienstbarkeiten ausgedehnten Wartezeit auf die Baubewilligung für die geplante Neubebauung mit Wohnungen, Läden und öffentlichen Nutzungen zu einem beliebten Ort für Veranstaltungen etabliert hatte. Im August 2020 ist der Baustart des inzwischen bewilligten Projekts trotz hängiger Volksinitiative erfolgt.⁷⁰ Am Stadtrand bot die Umnutzung des gemeindegrenzen-überschreitenden Areals der Firma AG Hunziker + Cie die Gelegenheit eines gemeinsamen Planungsprozesses der Gemeinden Bern und Köniz. Die Absicht, ein Quartier mit hoher Wohnqualität und einem grossen Anteil an Wohnungen für grössere Lebensgemeinschaften zu erstellen, wurde durch die kluge Integration der zu kulturellen Zwecken umgenutzten Vidmarhalle zu einem neuen Ort im kulturellen Bewusstsein Berns. Die immer stärkere Gewichtung des genossenschaftlichen Wohnungsbaus kommt auf dem Areal der ehemaligen Kehrlichtverbrennung Warmbächli zum Tragen. Die Absicht, gemeinschaftliches Wohnen zu etablieren, wurde über orchestrierte Zwischennutzungen eingeleitet.⁷¹ Das Zelebrieren der Branche hat die Wahrnehmung des bisher kaum beachteten Orts verändert und die Akzeptanz für seine Eingliederung in die Landkarte der Wohnsiedlungen geschaffen.

68 vgl. Marti, Rahel 2018

69 vgl. Neuhaus, Gabriela 2013

70 vgl. Marti, Rahel 2018 und Zellweger, Christian 2020

71 vgl. Marti, Rahel 2018

72 »In der Stadt Bern wurde der Industriedenkmalpflege bereits zu Beginn der Inventarisierungsarbeiten 1982 Beachtung geschenkt. In den Quartierinventaren wurden die industriellen Bauzeugen als gleichberechtigte Objekte analysiert und eingestuft. Es gelang nach und nach, die politischen Instanzen auch im industriellen Bereich für die Erhaltung der wichtigen Baudenkmäler zu sensibilisieren. Dabei sei allerdings nicht verschwiegen, dass mitunter sachlich ungerechtfertigte Verluste aufgrund von politischer Pression hingenommen werden mussten.« Furrer, Bernhard 1997

A Freiraum für alternative Lebensvorstellungen im Umfeld des Jugendzentrums Gaswerk | B Aareraum von der Montbijoubrücke aus gesehen | C Dampfzentrale und Bundeshaus

Die planerischen Fragen im Zusammenhang mit Umnutzen und Weiterbauen veränderten sich mit der Zeit und waren je nach bestehender Bausubstanz und Ursprungsnutzung, der Lage innerhalb der Stadt und dem Zielpublikum für die neue Nutzung sehr unterschiedlich. In Bern hat sich die Denkmalpflege sehr früh mit den Industrieanlagen auseinandergesetzt.⁷² Diese Aufmerksamkeit für das industriekulturelle Erbe mündete 1997 im Wakkerpreis für den sorgfältigen Umgang mit alten Industriebauten.



Infrastruktur und Ikonen

Die roten Bernmobil-Fahrzeuge sind der gemeinsame Nenner im Stadtbild. Vor den pittoresken Altstadtlauben, zwischen den Hochhausscheiben des Tscharnerguts, vor dem Einkaufszentrum Westside, dem Paul Klee Museum genauso wie in all den anderen Ecken. Etwas weniger offensichtlich zeigt sich die Ambition, ›Velohauptstadt‹ der Schweiz zu werden im Stadtbild. Sie wurde jedoch 2020 mit dem Prix Velo ausgezeichnet.⁷² Das ehrgeizige Ziel, den Anteil Radfahrender am Gesamtverkehr innerhalb von zehn Jahren auf 20% zu verdoppeln, ist eine der Massnahmen zur aktiven Bewirtschaftung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Der Stadtraum soll allen Verkehrsteilnehmenden gleichwertig zur Verfügung stehen.⁷³ Gegen Ende des 20. Jahrhunderts fasste der Kanton Bern die Erkenntnis aus der Raumplanung im Programm der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) zusammen. In der Stadt Bern wurde am Hauptbahnhof, im Wankdorf und in Ausserholligen das Potenzial für stadtstrukturierende Eingriffe erkannt. Als ›City-Schiene‹ fanden die ESP Eingang in das städtische Entwicklungskonzept STEK 95 mit dem in der Einleitung zum Gesamtkonzept erklärten Ziel raumwirksame Vorhaben zu koordinieren.⁷⁴ Die Stadt sollte in Zukunft als attraktiver Wohnort der Abwanderung in die Agglomeration entgegenwirken und sich gleichzeitig als Wirtschaftsstandort etablieren.

Bis dahin entstanden Arbeitsplatzgebiete eher unkoordiniert. In der ersten Phase der Stadtentwicklung siedelten sich Industrie und Gewerbe an Ausfallstrassen, Bahngeleisen oder an bewährten Gewerbestandorten an den Bachläufen und an der Aare an. Neben einigen konzentrierten Industrie- und Gewerbegebieten (Galgenfeld, Wankdorffeld, Wangenmatt/Weidmatt, Niederbottigen und Weyermannshaus) sind industrielle Anlagen auch häufig in den chaotisch gewachsenen zentrumsnahen Quartieren verstreut vorhanden. Mit der Idee der Funktionstrennung breitete sich in der Jahrhundertmitte der Dienstleistungssektor unkontrolliert in den bahnhofsnahe Zentrumsquartieren aus, verdrängte die Wohnnutzung und veränderte das Stadtbild. Erst später wurde die Relevanz gezielter Nutzungsplanung für die Stadtentwicklung und deren Abhängigkeit von der Erschliessungsinfrastruktur vollumfänglich erkannt. Den öffentlichen Verkehr als Impulsgeber für die Entwicklung instrumentalisierend, setzten sich Kanton und Stadt seit 1991/92 gemeinsam für eine dezentral konzentrierte Siedlungsentwicklung ein.⁷⁵ Der fortschreitende Ausbau des Berner Hauptbahnhofs nahm das nationale Projekt Bahn 2000 und vier Durchmesserlinien für die S-Bahn auf und sollte überdies den Anschluss an das europäische Hochleistungsbahnnetz gewährleisten. Der wichtige Verkehrsknoten wurde an zwei strategisch relevanten Lagen durch neue S-Bahnhaltestellen flankiert. Diese sollten den zentralen Bahnhof entlasten in dem sie schon bald annähernd gleich hohe Umsteigezahlen aufnahmen. Deren Nähe zu den Autobahnausfahrten gewährleistete zudem auch für den motorisierten Individualverkehr kurze Wege, was den Mehrverkehr trotz der beabsichtigten Konzentration von Arbeitsplätzen in den umliegenden

72 Wenger, Anita 2020

73 »Die Zukunft der Verkehrspolitik liegt im Betrieb eines Verkehrssystems, das alle Bewegungsarten umfasst und auf der Angebotsplanung und der Nachfrage-Lenkung basiert«. Stadt Bern: STEK95 Verkehrskonzept S. 5

74 Die ›wirtschaftliche Ökostadt Bern‹ Stadt Bern: STEK 95 Gesamtkonzept S. 7

75 Gesamtplan ESP Ausserholligen S. 5

Wankdorf erfindet sich neu



A/B/C/D/E/F

Quartieren auf ein zumutbares Mass begrenzte. Die Orchestrierung der flankierenden Massnahmen wurde auf die vorhandenen Strukturen abgestimmt. Die sorgfältige Gestaltung der Erschliessungsräume um die neuen S-Bahnhaltestellen erhöhte das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum.⁷⁶ Am Europaplatz, bis 2014 ein Parkplatz unter der Autobahnbrücke, fand sich mit dem Haus der Religionen eine Trägerschaft, die den unwirtlichen Ort auch inhaltlich neu besetzte und dazu beitrug, den gestalterisch aufgewerteten, bestens erschlossenen Ort in das städtische Gefüge einzugliedern. Bereits wurden im nahen und weiteren Umfeld des neuen Zentrums Wohnsiedlungen saniert oder ersetzt. Ausserholligen ist dabei, sich vom Niemandsland unter der Autobahn zur Schnittstelle zwischen zwei Stadtteilen zu entwickeln.

Die hervorragende Erschliessung für den öffentlichen und den privaten Verkehr und verschiedene grossflächige Areale von Militär und Industrie, die für eine Umnutzung zur Verfügung standen, zeichneten den Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf aus. Die weitere Verbesserung der Infrastruktur und eine Konzentration von Arbeitsplätzen sollte andere Teile der Stadt entlasten. Wichtiger Aspekt des Entwicklungskonzepts war die Koordination der Investoren. Post und SBB konzentrierten hier ihre Arbeitsplätze und fungierten somit als Attraktoren für weitere Firmen. Ergänzende Massnahmen für den Individualverkehr wie der Verkehrsknotenpunkt Wankdorfplatz, der auch zusätzliche Spielräume für den öffentlichen Verkehr und Fahrradfahrende schafft, sind, wie die seit 2016 an Wankdorf vorbeiführende erste Veloroute der Stadt, Teil der neuen Strategie.⁷⁷ Ingenieurinnen und Ingenieure sind nach wie vor gefordert, technische Lösungen für immer komplexer werdende Infrastrukturen zu finden. Diese werden jedoch als Teil des Stadtraums begriffen und mit den entsprechenden Fachpersonen interdisziplinär geplant.

Die beiden wenig ausgenutzten Industrie- und Gewerbegebiete Wankdorf und Ausserholligen an den Autobahnausfahrten wurden durch die Einbindung in das öffentliche Nahverkehrsnetz und koordinierte Aufwertungsmassnahmen zu bestens erschlossenen Arbeitsplatzgebieten mit hohem Potenzial. Die Treiber für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes waren primär wirtschaftlicher Natur. Die wirtschaftlichen Aspekte trugen jedoch dazu bei, auch private Beteiligte in den Entwicklungsprozess mit einzubinden. Die Zusammenarbeit erforderte da und dort etwas Pragmatismus (z.B. die Ergänzung der vorhandenen Strukturen und den Verzicht auf zusammengelegte S-Bahn-Haltestellen), gemeinsam wurde jedoch ein Optimum erarbeitet, das zu einer für alle tragbaren und von allen getragenen Lösung führte.

Ziele der Erhalt der durch den Strukturwandel neu nutzbaren Industrieareale noch stark auf historische und gesellschaftliche Werte, welche die Quartiere punktuell tangierten, lag den ESP eine viel weiter greifende interdisziplinäre und über die politischen Grenzen hinaus raumgreifende Absicht zugrunde. Wirtschaftliche, gesellschaftliche und politische Entwicklungen wurden gemeinsam geplant und in behördenverbindlichen Leitbildern festgehalten. Die impulsgebende Wirkung der Verkehrsinfrastruktur für die lokale Entwicklung gehört jedoch auch im Kleinen zu den erprobten Werkzeugen für die Entwicklung

76 vgl. Hadorn, Jaqueline 1996

77 vgl. Bamert, Franz; Kutter Alain 2011 und Teuscher, Christian; Zingg, Stefan 2011

**Siedlungsorientiert umgestaltete Verkehrs-
räume werden vom Tiefbauamt eindrücklich
mit vorher - nachher Aufnahmen dokumen-
tiert: A/B Eigerplatz | C/D Tellplatz |
E/F Bachmätteli**



A/B



C



D/E



F

vernachlässigter Quartiere. Tempo 30 auf zahlreichen Quartierstrassen, mittels Parkkarten für die Anwohnenden reservierte Parkplätze und auch die vermehrte Einführung von Begegnungszonen nach der Jahrtausendwende reduzierten das Verkehrsaufkommen.⁷⁸ Die Vorher-nachher-Dokumentation des Tiefbauamts zeigt eindrücklich, wie diese Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen. Um die Motivation aller Beteiligten über die anstrengenden und langwierigen Aushandlungs- und Umsetzungsprozesse hoch zu halten, waren sichtbare Veränderungen und Konzepte für die langen Bauphasen wichtig.

Angereichert um die Thematik der wieder wachsenden Stadt, fanden die bereits im STEK 95 verankerten Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfelds in der ganzen Stadt als Chantiers Eingang in die zweite Auflage des Stadtentwicklungskonzepts STEK2016.⁷⁹ Unter neuen Vorzeichen soll Bern dynamisch wachsen, grün und vernetzt sein und in den Quartieren leben.⁸⁰ Den zwölf ausgewiesenen Gebieten mit hohem Potenzial für die Innenentwicklung fällt hierbei die Rolle von Entwicklungsschwerpunkten kleineren Massstabs zu.⁸¹ Der bis heute aktuelle Chantier ESP Ausserholligen verweist auf die Langfristigkeit fundierter Eingriffe im Stadtraum. In Bethlehem West geht es darum, das zwischen den zwei Entwicklungspolen Brünnen und Ausserholligen liegende Gebiet zusammen mit den Grundeigentümerschaften, Bewohnenden und weiteren Interessengruppen aufzuwerten und zu verdichten. Die dritte bereits laufende Chantier-Planung Korridor A6-Süd befasst sich mit der bevorstehenden Stadtreparatur vom Ostring über den Freudenbergerplatz bis zur Muristrasse nach dem Rückbau der Autobahn.⁸² Die weiteren neun ›Zukunftsbaustellen‹ stehen für das Versprechen, die verfügbaren Mittel dort konzentriert einzusetzen, wo der Bedarf am grössten und der Nutzen am weitreichendsten scheint.

78 vgl. Brand, Willi; Gloor, Urs; Hadorn, Jacqueline; Staub, Hugo Bern 2004 S. 14

79 STEK2016 Gesamtkonzept S. 52

80 STEK2016 Gesamtkonzept S. 08

81 Als Chantiers sind folgende Entwicklungsgebiete ausgewiesen: 01 Ausserholligen, 02 Wankdorf, 03 Tiefenau-Felsenau, 04 Weissenbühl, 05 Korridor Eigerstrasse, 06a Bethlehem West, 06b Bethlehem Ost, 07 Korridor Freiburgstrasse, 08 Korridor A6-Süd, 09 Galgenfeld, 10 Kasernenareal, 11 Belvédère Länggasse; bern.ch abgerufen im Juni 2020

82 www.bern.ch abgerufen im Juni 2020

Ebenfalls in den 1990er-Jahren etablierte sich in europäischen Grosstädten eine weitere Form gezielter Standortförderung. Durch das Einpflanzen ikonenhafter Gebäude für öffentliche Nutzungen sollte die Attraktivität unbedeutender (oder verwahrloster) Quartiere gesteigert und deren Entwicklung angeregt werden. In Bern kam diese Methode am Stadtrand zur Anwendung. Auch hier verfassten international renommierte Architekten Entwürfe für Gebiete mit zwiespältiger Geschichte, um diese neu zu konnotieren und in einem guten Licht auf den Stadtplan zu bringen. Das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside manifestierte die Absicht, das Planungsgebiet Brünnen im dritten Anlauf zu realisieren und das Kleemuseum auf der gegenüberliegenden Seite der Stadt bildete die Vorhut für das geplante gutbürgerliche Quartier auf dem bisher unbebauten Galgenfeld.

A Ikone am Stadtrand | B Flugperspektive Wankdorf | C Neuer Impuls am Schnittpunkt der Verkehrsinfrastrukturen. Wie weit die Ausstrahlung vom Haus der Religionen am Europaplatz reicht um | D ...Erneuerungen auszulösen wird sich zeigen. | E/F Wankdorf



Die Stadterweiterung des 21. Jahrhunderts

Nichts ist so schwierig, wie das Entwerfen von städtischem Lebensraum auf der grünen Wiese. Der Anspruch, aus vergangenen Entwicklungen zu lernen, jahrzehntelange Planungsprozesse, Abhängigkeiten von Konjunktur, Politik und gesellschaftlichen Veränderungen fliessen in die immer komplexer werdenden Planungsprozesse mit ein. Bis heute verfügt die Stadt Bern über grosse zusammenhängende Landreserven innerhalb ihrer Gemeindegrenze. Nach der Jahrtausendwende sind erneutes Bevölkerungswachstum und Dichtediskurs auch in Bern angekommen. Neben zahlreichen Erneuerungs- und Ergänzungsprojekten wagte sich die Stadt wieder an die letzten unbebauten Flächen.

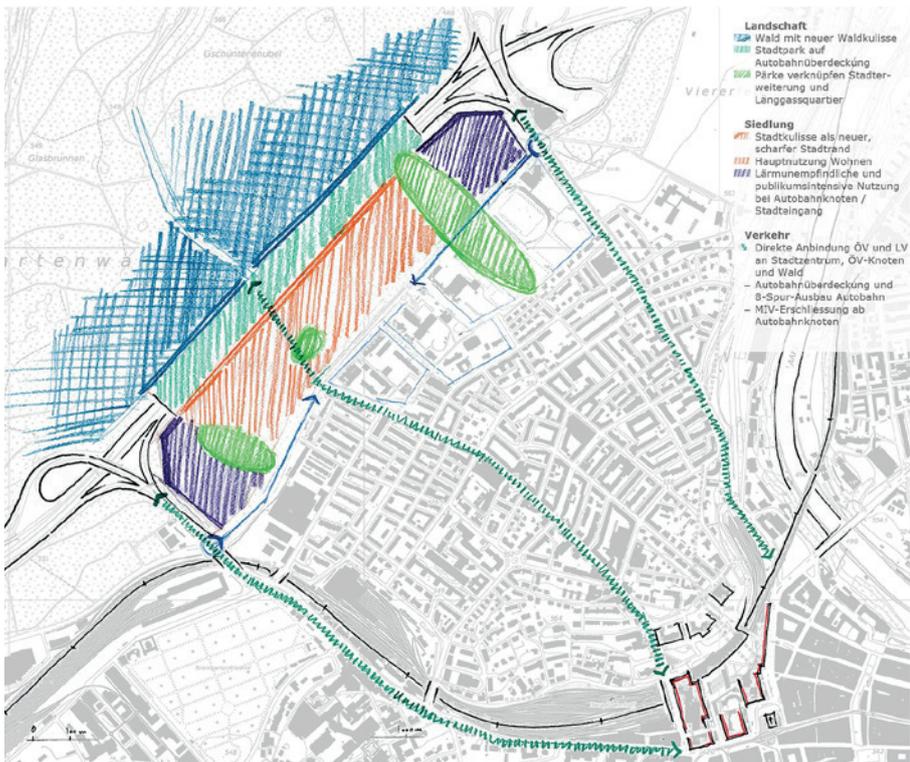
Den Mut der 60er-Jahre wünscht man sich - bei aller berechtigten Kritik am Grosssiedlungsbau - zurück, beim Anblick der überwältigenden Silhouette, die in Brünnen hinter den viergeschossigen Durchschnittsmehrfamilienhäusern in den Himmel ragt. Nach der Ablehnung des Generalkonzepts anfangs der 1970er-Jahre wurde 1982 die Auszonungsinitiative ›Erhaltet Oberbottigen‹ knapp angenommen, 1988 aber vom Bundesgericht als teilweise ungültig erklärt. 1984 lehnte das Stimmvolk einen weiteren Überbauungsplan für Brünnen trotz sorgfältiger Erarbeitung des Vorschlags mit kleinteiliger Bebauung ab.⁸³ Nach ›Brünnen bleibt grün‹ 1986 und dem mit der Stadt ausgehandelten Kompromiss zur Auszonung des südlichen Teils,⁸⁴ startete die dritte Neuplanung am Anfang der 1990er-Jahre. Das Berner Stadtplanungsamt nahm sich selbst der Aufgabe an und setzte seine Vorstellung eines zeitgemässen Gründerzeitquartiers um. Prioritäre Regeln für den öffentlichen Raum, die einfache Geometrie für das übergeordnete Bebauungsmuster und eine möglichst grosse Vielfalt bei der Gestaltung der einzelnen Bauwerke sollte dem neuen Quartier am Stadtrand klare Umrisse und lebenswerte Freiräume beschere. Die Dichte von 1.1 orientiert sich am Kirchenfeld und erscheint nach mehreren planerischen Abstimmungsniederlagen das höchstmögliche der Bevölkerung zumutbare Mass gewesen zu sein. Kaum waren die ersten Wettbewerbe juriiert, brach der Immobilienmarkt ein. Die Planungen gerieten ins Stocken bis es gelang, mit der Migros Aare eine erste Investorin zu finden, welche auch bereit war, die Autobahnüberdeckung zu finanzieren. Mit der 2003 erteilten Baubewilligung für das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside, kam die Planungs- und Bautätigkeit in Brünnen endlich ins Rollen. Die Abstimmung der Planungen für die einzelnen Baufelder erwies sich aufgrund der parallel durchgeführten Wettbewerbe als schwierig. »Statt eines Stücks Stadt entstand ein Feld von Siedlungen, meist viergeschossig und auf sich bezogen. Nur durch die grossen, öffentlichen Räume weht ein Hauch städtischer Luft: im weiten Brünnenpark, an der Ramuzstrasse, auf der das Tram 8 Brünnen mit Berns Zentrum verbindet, oder auf dem feinen Le-Corbusier-Platz. Weniger auf dem Gilberte-de-Courgenay-Platz, der zwar prominent am S-Bahnhof liegt, aber die Ausstrahlung einer Verkehrsdrehscheibe hat.«⁸⁵ So das Fazit der Architekturjournalistin – eine weitere ideale Planung wurde von der Realität eingeholt.

83 vgl. Sulzer, Jürg 1989 S. 75

84 Gadiant, Hansjörg 1998

85 Marti, Rahel 2014

Die Unbestimmtheit zwischen Offenheit und Abgrenzung im Schönberg Ost irritiert. Ob das Kirchenfeld des 21. Jahrhunderts in Zukunft ebenfalls hinter Hecken verschwindet wird sich zeigen.



A



B

Mit einer bestechenden städtebaulichen Idee mischte ein gut vernetztes, lokales Architekturbüro 2004 den Diskurs um die Innenverdichtung Berns auf. Den Wind des 1999 revidierten Raumplanungsgesetzes und die Debatte um die Lockerung des Waldgesetzes zugunsten einer rentableren Waldwirtschaft im Rücken, wagten es die Planenden über den Tellerrand – in diesem Fall die bestehenden Bauzonen – hinaus zu denken. Mit der Erweiterung des Länggassquartiers bis an die Autobahn wollten sie Wohnraum für bis zu 10'000 Personen an bestehende Quartierinfrastrukturen anschliessen. 40 Hektaren Bremgartenwald, das entspricht rund 5% seiner gesamten Fläche, sollten dem Stadtquartier der Zukunft weichen und somit wertvolle Fruchtfolgefleichen in intakten landschaftlichen Gebieten von Zersiedelung freihalten. Die Vision ›Waldstadt Bremer‹ fand breite Unterstützung. Vom prominent besetzten Förderverein ideell und von zukunftsorientierten Unternehmen finanziell getragen, wurde das sorgfältig geplante Projekt vom zuständigen Bundesamt in die zweite Generation der Modellvorhaben für eine nachhaltige Raumentwicklung (2007-2011) aufgenommen. Als die städtebauliche Vision 2009 ebenfalls Eingang in die Legislaturrichtlinien des Gemeinderats und in die Wohnstrategie 2020 fand, begannen sich die kritischen Stimmen, die bisher nicht ohne Unterhaltungswert Leserbriefspalten füllten, zur Opposition zu formieren. Den Wald schützen oder die Raumentwicklung ganzheitlich denken? Die emotional geführte Debatte um zwei unvereinbare Positionen verlief quer durch die politischen Lager hindurch und setzte viel kreative Energie frei. Planende präsentierten Projekte für einen Waldpark oder die pyramidenförmige Überbauung der Autobahn als Alternativen, Politiker von links und rechts strapazierten demokratische Instrumente um dem Projekt den Rückhalt zu entziehen und im direkt betroffenen Länggassquartier wurde laut Stimmung gegen den Verlust des Naherholungsraums und die befürchtete Verkehrszunahme gemacht.⁸⁵ Wald ist, seit die Schweiz 1876 mit ihrem Waldgesetz Umweltgeschichte schrieb, unantastbar. Der mehr als 200 Seiten umfassende Schlussbericht zum Modellvorhaben lässt von der übergeordneten Einbettung der Waldstadt ins Raumkonzept Schweiz bis zu Detailabklärungen, zum Beispiel zur Verkehrsführung während dem Bau der Autobahnüberdeckung, keine Frage offen, die für die Umsetzung der provozierenden Idee spricht.⁸⁶ Im November 2013 schloss ein Rechtsgutachten die Bewilligungsfähigkeit der Waldstadt aus, weil die Aussicht auf eine Rodungsbewilligung für Siedlungszwecke ohne Anpassung des geltenden Waldgesetzes nicht gegeben sei. Daraufhin liess der Gemeinderat das Projekt fallen und wendete sich dem benachbarten Viererfeld zu. Bis heute hält der Förderverein an der Umsetzbarkeit seiner Vision fest. Der Realisierungshorizont wurde allerdings vorsichtig frühestens in etwa dreissig Jahren angesetzt, die Vereinstätigkeit daher ›vorläufig‹ auf Eis gelegt. Die Pläne des arrondierten Länggassquartiers zeigen die Plausibilität des Projekts aus städtebaulicher Sicht überzeugend auf. Den Widerspruch, Innenverdichtung durch die Umzonung hochgeschützter Freiraumflächen zu betreiben, konnten sie jedoch nicht auflösen, die Angst einen Präzedenzfall gegen den Waldschutz zu schaffen, überwog. Umso mehr überrascht die Realisierung der etwa zeitgleich geplanten Energiezentrale Forsthaus im westlich angrenzenden Waldstück. Hier liessen technische Zusammenhänge wie die Nähe zur alten Kehrlichtverbrennung im Warmbächli und die gute Erreichbarkeit für alle

85 Mit seiner als unzulässig erklärten Motion versuchte der grüne Stadtrat Luzius Theiler die Verwendung öffentlicher Gelder für die Waldstadt zu unterbinden. Die Schweizerische Volkspartei provozierte mit ihrer Initiative ›Waldstadt - nein danke‹ eine paradoxe Intervention. Obwohl das Projekt stark umstritten war, wurde der Angriff von rechts von 66% der Stimmbewölkerung abgewehrt. Die Kontroverse um die Waldstadt kann anhand einer vom Förderverein zusammengestellten Sammlung von rund 200 Presseartikeln aus den Jahren 2005 bis 2016 nachverfolgt werden. vgl. waldstadtbremer.ch

86 vgl. Bauart 2011; waldstadtbremer.ch abgerufen im September 2020

A Kontrovers diskutierter Beitrag zur Verdichtungsdebatte: Das Konzept für die Erweiterung des Länggassquartiers bis an die überdeckte Autobahn | B Die Autobahn im Bremgartenwald, im Hintergrund die neue Energiezentrale Forsthaus.



A



B/C/D

dem Verbund angeschlossenen Gemeinden sowie die diskrete Einbindung aller Umweltverbände zu einem frühen Projektierungszeitpunkt die Rodung von fast 60 Hektaren Bremgartenwald zu.

Pläne, Fotos, begeisterte Aussagen frisch hergezogener Hauseigentümerinnen und Wohnungsbesitzer dokumentieren die Planungsgeschichte der jüngsten Neubausiedlung Schönberg Ost in einer vielseitigen Broschüre.⁸⁷ Der höchste Punkt der Stadt musste seinen auf die bis ins 17. Jahrhundert hier betriebene Richtstätte verweisenden Namen ›Galgenfeld‹ vor der Besiedlung durch den oberen Mittelstand wechseln. Das ausgeklügelte Planungsverfahren versprach jedoch wohl mehr, als die Ansammlung frisch bezogener Stadtvillen halten kann. Nach der kooperativen Testplanung mit drei namhaften Planungsbüros zur Festlegung von Planungsrahmen und Gestaltungsregeln folgte die gezielte Suche nach unterschiedlichen Trägerschaften, die gemeinsam mit den Planenden und in Absprache mit den benachbarten Gemeinschaften zeitgemässe gutbürgerliche Wohnhäuser erstellen wollten. Die kontinuierliche Begleitung durch die Stadt und die Grundeigentümerin, die Burgergemeinde Bern, sollte die Umsetzung der hohen Planungsanforderungen sicherstellen. Jeder Schritt war sorgfältig geplant und abgestützt, alle Mitbeteiligten umsichtig evaluiert, die Bauvorhaben in kurzer Zeit umgesetzt. Verfahren und Absicht erinnern an die zwanzig Jahre ältere Planung auf der alpenabgewandten Seite des Hügels. Die Eigentumswohnungen am Baumgarten entstanden ebenfalls nach einem eigens dafür entwickelten Planungs- und Finanzierungsmodell auf dem Terrain der Burgergemeinde.⁸⁸ Hier stand jedoch weniger die Bürgerstadt als vielmehr die Absicht, eine erschwingliche Lebensgemeinschaft zu bilden, im Vordergrund, was sich tatsächlich in den einladenden Wohnhöfen und den darauf ausgerichteten Wohnungen niederschlug. Beim Durchschreiten des neuen Quartiers kommt die Frage auf, ob sich die Architekten über die Ehre freuen würden, die ihnen als Namensgebende der neu angelegten Strassen zuteil wurde. Die vom damaligen Stadtplaner geäusserte Absicht, einen kleinteiligen Gegensatz zu den Grossüberbauungen der Wohnbaugesellschaften entwickeln zu wollen, und sich dabei bewusst vom Investorenstädtebau abzusetzen, führte zu einem engen Regelwerk, das sich nun in den leichten Variationen des immer Gleichen widerspiegelt.⁸⁹ Das Festhalten an der bernerischen Drei- bis Viergeschossigkeit, die regelmässige Verteilung punktueller Grossstadtvillen, die übrig bleibenden knappen und mit Funktionen überladenen Zwischenräume widersprechen dem Wunsch nach Grosszügigkeit und Innovation und stellen die Adaption der ›Kirchenfeldidee‹ für Mehrfamilienhäuser in Frage.⁹⁰

87 Burgergemeinde Bern; Stadt Bern. Bern 2016

88 Walker, Robert 1997

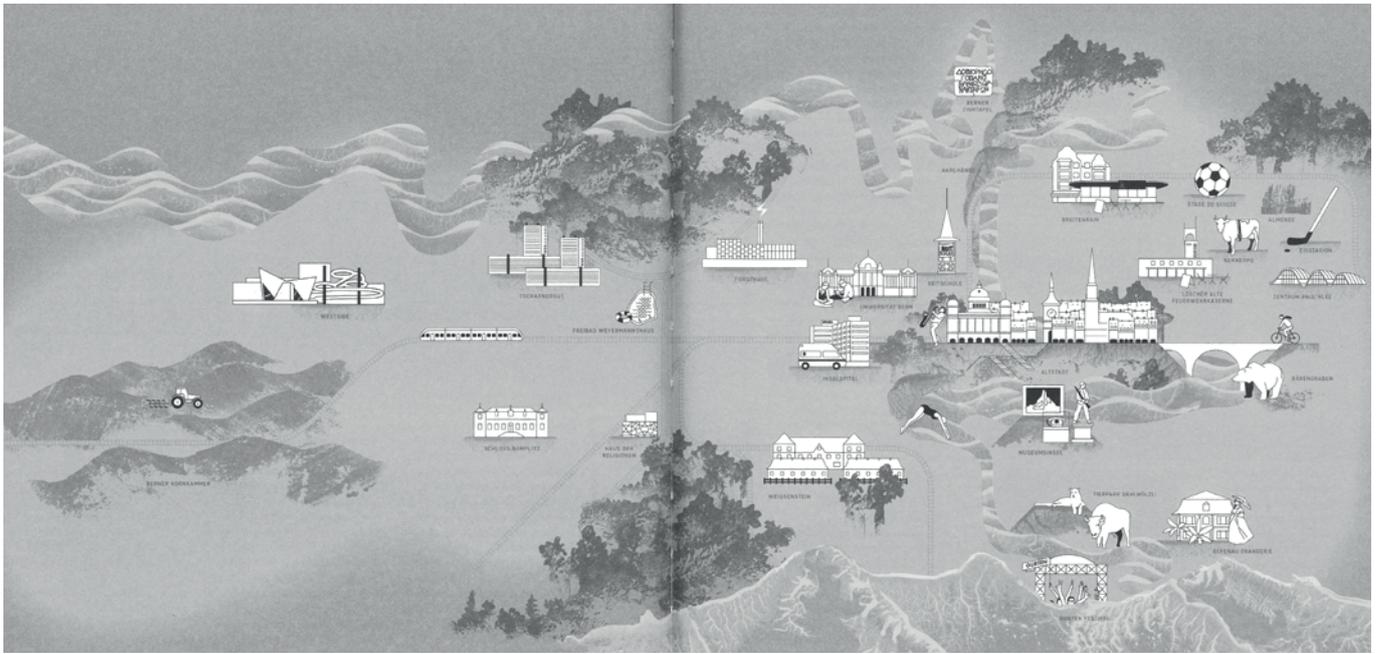
89 vgl. Jürg Sulzer im Interview mit Benedikt Loderer. Loderer, Benedikt 2003

90 vgl. Petersen, Palle 2016

91 STEK2016 Gesamtkonzept S.21

A Schönberg Ost im Entstehen | B/C/D Streifzug durch das frische Quartier

Die Planung geht weiter. Der kantonale Richtplan sieht bis 2030 ein Wachstum der Wohnbevölkerung Berns um 17'000 auf 157'000 Personen vor.⁹¹ Darauf sind die Massnahmen im neuen Stadtentwicklungskonzept ausgelegt, die mit dem Bevölkerungswachstum auch eine Steigerung der Lebensqualität gewährleisten sollen. Im Jahr der Veröffentlichung des STEK 2016 hiess die Stadtbevölkerung das Konzept ›Stadt am Wald‹ für den bis anhin landwirtschaftlich genutzten, nördlichsten Teil des Länggassenquartiers gut, indem sie die Zonenpläne für das Vierer- und das Mittelfeld knapp annahm. Der anspruchsvollen Aufgabe eines der beliebtesten Stadtquartiere mit Wohn- und Lebensraum für 3'000 weitere



A



B/C



D



E

Bewohnerinnen und Bewohner zu erweitern, begegnet die Stadt mit einem nach allen Regeln der Kunst aufgelegten Planungsprozess. Dieser fand im grossangelegten Wettbewerbsverfahren einen ersten Höhepunkt. 26 Arbeitsgemeinschaften aus jeweils drei Gruppen von Planenden erarbeiteten gleichzeitig ein städtebauliches Gesamtkonzept, Projekte für die vorgesehenen Baufelder und einen Stadtpark am Waldrand. Das Siedlungsmuster war mit dem sechsgeschossigen Blockrand aus der vorhergehenden Testplanung gesetzt. Den Verfassenden des zur weiteren Bearbeitung gewählten Projekts gelang es, die Vorgaben auf elegante Weise geometrisch umzusetzen und eine Bebauungsstruktur aus einzelnen Gebäuden zu schaffen, die sowohl als Grossform wie auch als Anlage von Einzelgebäuden gelesen werden kann. Die Viererfeldbrücke, die in Zukunft eine direkte Verbindung zwischen Lorraine und Länggasse herstellen sollte, kommt darin nicht vor.

Sehr vorsichtig wurden im STEK 2016 auch zwei weitere potenzielle Stadterweiterungsgebiete wieder aufgenommen. Nach dem Ausschöpfen ihrer inneren Verdichtungspotenziale bis 2030 schliesst es die Stadt nicht aus, in Brünnen und Murifeld über ihre politische Grenze hinaus zu schauen und ihren Siedlungsraum in Zusammenarbeit mit den betreffenden Nachbargemeinden zu erweitern.⁹²

92 STEK2016 Gesamtkonzept S.53

A Die Schatzkarte weist für jedes Quartier eine wertvolle Besonderheit auf. | B Die Einzonung der Landwirtschaftsflächen im Vierer- und Mittelfeld wurde 2017 von der Stimmbevölkerung gut geheissen | C Blick vom Viererfeld an das gegenüberliegende Aareufer | D Die Idee, Lorraine und Viererfeld mit einem weiteren Aareübergang zu verbinden, löst neue Brückendiskussionen aus. | E Erstaunlicherweise taucht die Verbindung im städtebaulichen Projekt für das neue Quartier nicht auf.



Transformation und Kontinuität

Der Diversität das Terrain bereiten

Die Stadt ist ein räumlicher Organismus, der vielfältigen Einflüssen unterworfen ist. Rationale Ansätze der Planung werden im Verlauf der langen Prozesse ständig von gesellschaftlichen Entwicklungen, wirtschaftlichen Interessen und politischen Absichten beeinflusst. Oft geht es darum, zugunsten einer hohen Lebensqualität wirtschaftlich lukrative Interessen einzugrenzen. Umgekehrt gelingt es häufig auch, mit gesellschaftspolitischen Anliegen Kräfte für wesentliche Veränderungen zu mobilisieren. Die grossen räumlichen Bewegungen verliefen in Bern von der ›Inneren Stadt‹ an die Grenze des ›Stadtbezirks‹, über die ›Expressstrassen‹ zurück in die ›City‹ um sich dann in Form von ortsspezifischen ›Chantiers‹ aus den Quartieren heraus weiter zu entwickeln und zu vernetzen.

Der Pioniergeist der ersten hundert Jahre lässt sich genauso im Stadtgrundriss wiederfinden, wie die Nachkriegseuphorie und der seit den 1980er-Jahren wachsende Respekt vor der Komplexität der Zusammenhänge. Über alle Epochen haben Erreichbarkeit und die zeitliche Distanz zu den Kristallisationspunkten des städtischen Lebens die Attraktivität der Lage beeinflusst. Dem Ausbau der Bewegungsnetze kam und kommt somit eine wesentliche Funktion für die Stadtentwicklung zu. Die zunehmende Mobilität und das exponentielle Wachstum ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts trafen auf die weitgehend bebaute Stadt und sprengten die seit der Industrialisierung kontinuierlich etablierten Entwicklungsmuster. Die Gleichzeitigkeit vielfältiger Interessen und sich widersprechender Ansprüche führte zu Reibungen – in der Gesellschaft und im Raum – und weckte das Bewusstsein für die Empfindlichkeit des Lebensraums Stadt. Über alle Entwicklungsphasen entstanden Orte mit ausgeprägten Eigenschaften, die sich in Bezug auf ihre Bedeutung im städtischen Gefüge unterscheiden.

Dort wo es gelang, für grössere Gebiete einheitliche Planungsziele zu definieren und in kurzem Zeitrahmen umzusetzen, bilden Siedlungen, oder ein ganzes Quartier, auf sich selbst bezogene Inseln. Meist sind die Freiräume weitgehend privatisiert. Die Erdgeschosse sind auf Rückzug ausgelegt – sei es im Hochparterre am Abstandsrünst oder im Vorgarten hinter Hecken – Interaktionen mit dem öffentlichen Raum sind kaum vorgesehen. Die planerischen Spielregeln werfen im Diskurs späterer Epochen oft Fragen auf. Den Ersatz einer historisierenden Bürgervilla im Kirchenfeld durch einen modernen Büroklubus aus Stahl und Glas kann man als punktuellen Eingriff, der sich in die übergeordnete städtische

Blick von der Bundesterrasse über Marzili und Monbijoubrücke zum Hausberg im Hintergrund.



Struktur eingliedert, argumentieren. Die Debatte um einen Ersatzneubau im Tscharnergut zeigt jedoch auf, wie kontrovers der Umgang mit fertig gebauten Anlagen ist, wenn Erneuerungszyklen anstehen. Diese Gebiete sind Momentaufnahmen des städtischen Diskurses, sie verändern sich über sehr lange Zeiträume. Blinde Flecken der Stadtplanung lassen hingegen eine andere Dynamik zu. Die grossen Transformationen haben dort stattgefunden, wo offene Strukturen Interpretations- und Umdeutungsspielräume boten. Massstabs- und Stilbrüche der ältesten Stadtquartiere, Konfiguration und Dimension von Industriekonglomeraten eignen sich zum Weiter- und Überschreiben. Wenig profilierte aber gut erschlossene Randgebiete bieten sich für die Aufnahme neuer Nutzungen und Bedeutungen an. Thematische Erfindungen wie das Haus der Religionen oder die Neudeutung der Schokoladenfabrik haben die Kraft einen Ort neu zu denken. Das bewusste Bespielen der Brache im Warmbächli, entspricht dem wachsenden Bedürfnis nach Teilhabe und nimmt das Areal ins städtische Bewusstsein auf. Die dynamischen Orte sind durchlässig und stehen in direkter Beziehung zu ihrem Kontext. Der öffentliche Raum reicht von Fassade zu Fassade oder in die Gebäude hinein und wird von den Nutzerinnen und Nutzern mitgeprägt. Stabiler Städtebau ist auf statische und dynamische Orte angewiesen um Veränderungen aufnehmen zu können ohne den festen Boden unter den Füßen zu verlieren.

In Bern traf das Weltgeschehen auf feudale Strukturen. Die weiten Felder liessen die Orchestrierung ihrer Überbauung zu und das Selbstverständnis der Anciens erlaubte es, die besten Lagen bis ins 21. Jahrhundert dem gehobenen Mittelstand vorzubehalten. Der geschickte Umgang mit dem Vorhandenen, das bewusste Schaffen verschiedener Milieus für verschiedene Bedürfnisse fördert Diversität und Inklusion. Bern lebt tatsächlich in seinen Quartieren. Die Gelassenheit, Schönberg Ost UND die Reithalle zuzulassen macht die Urbanität der Hauptstadt aus.

**Temporärer Arbeitsplatz im umgenutzten
Wäschehäuschen am Schwalbenweg 6a.**

Bücher und Zeitschriften

Adam, Hubertus: *ArchitekturKultur in Bern; Sulgen* | Zürich. 2007

Bamert, Franz; Kutter Alain: »Verkehr entflechten«, in: *Tec21* 33-34/2011

Bauart: *Machbarkeitsstudie Waldstadt Bremer. Abschlussbericht Modellvorhaben*; Bern 2011

Berthoud, Georges: »Die Autobahnanschlüsse im Raume Bern und deren städtebauliche Bedeutung«, in: *Plan: Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik*. 6/1959

Berthoud, G; Waltenspühl, P.: »Vorschlag für eine Expressstrasse ›Süd‹ in Bern als Variante zum offiziellen Projekt«, in: *Das Werk: Architektur und Kunst* Zürich 10/1961

Bosshard, Hans: *Die Monbijoubücke. Gedenkschrift zur Einweihung*; Bern 1962

Brand, Willi; Gloor, Urs; Hadorn, Jacqueline; Staub, Hugo: *Stadtplanung Bern : Werkschau 1994-2004 : Strategien für eine lebenswerte Stadt*; Bern 2004

Burgergemeinde Bern; Stadt Bern: »Schönberg Ost. Hier wächst Berns Zukunft«, in: *Dokumentation zur Überbauung Schönberg Ost* 2016

Eisinger, Angelus: *Städte Bauen. Städtebau und Stadtentwicklung in der Schweiz 1940-1970*; Zürich 2004

Fankhauser, Urs; Glanzmann, Gabriella, Rupp, Marco: »Ausgewählte Probleme der Stadtentwicklung Berns«, in: *Berner Geographische Mitteilungen: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern* 1985

Flückiger-Strebel, Erika; Schiedt, Hans-Ulrich: *Die Strassengeschichte des Kantons Bern vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart*; Bern 2011

Furrer, Bernhard: »Umgang mit ungenutzten Industriegebäuden – ein langfristiges Konzept«, in: *Dieter Schnell (Hg.): Stadtführer Bern. Umnutzen von Industriebauten*; Bern 1997

Gadient, Hansjörg: »Que sera sera: Planung in Bern«, in: *Schweizer Ingenieur und Architekt* 18/1998

Giger, Bernhard: »Aufbruch, Abbruch, Neuanfang. Der Bahnhof als Ort ständiger Veränderung«, in: *Heimat heute* 2008

Hadorn, Jaqueline: »Neue S-Bahn-Station Bern Ausserholligen«, in: *Berner Heimatschutz Mitteilungsblatt* 1996

Kammann, Georg: *Mit Autobahnen die Städte retten?*; Zürich 1990

Kern, Ursula: »Das Monbijou-Mattenhof-Quartier Eine Quartiergeschichte bis 1890«, in: *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* 4/1985

Leibbrand, Kurt: »Strassenverkehrsplanung Bern«, in: *Schweizerische Bauzeitung* 1/1955

Loderer, Benedikt; Egger, Alexander: »Unitobler – Aus einer Schokoladenfabrik wird eine Universität«, in: *Hochparterre* 11/1993

Loderer, Benedikt: »Wohnt Bern anders?«, in: *Hochparterre* 10/2003

Lüthi, Christian: »Bern – eine Industriestadt?«, in: *Dieter Schnell (Hg.): Stadtführer Bern. Umnutzen von Industriebauten*; Bern 1997

Marti, Rahel: »Ein Feld von Siedlungen«, in: *Hochparterre* 8/2014

Marti, Rahel: »Vom Nutzen des Wartens«, in: *Hochparterre* 4/2018

Meyer, Rolf: *Expressstrassen in Schweizer Städten*; Zürich 1964

Neuhaus, Gabriela: »Baufirma plant Stadt«, in: *Hochparterre* 9/2013

Petersen, Palle: »Kochen wie im Freien«, in: *Hochparterre* 29/2016

Planungsgemeinschaft Brünnen: *Brünnen ein neuer Stadtteil entsteht*; Bern 1972

Rupp, Marco: *STADT BERN: Entwicklung und Planung in 80er Jahren. Ein Beitrag zur Stadtgeographie und Stadtplanung*; Bern 1987

Schläppi, Christoph: »Mens sana« statt Schokolade: zum Beispiel die UNITOBLER in Bern«, in: *Heimatschutz – Patrimoine* 2/1997

Schnell, Dieter: *Niklaus Sprüngli : (1725-1802) : „Baumeister von Ihro Gnaden und Herrlichkeiten von Bern*; Bern 1996, Kapitel III.

Schnell, Dieter (Hg.): *Stadtführer Bern Umnutzen von Industriebauten*; Bern 1997

Schnell, Dieter: *Stadtführer Bern Wohn- und Siedlungsbau in Bümpliz*; Bern 2006

Schumacher, Beatrice: »Coolness (at) home«, in: *Thomas Buomberger, Peter Pfrunder (Hrsg.): Schöner leben, mehr haben. Die 50er Jahre in der Schweiz im Geiste des Konsums*; Zürich 2012

Steiner, Jürg: »Berns ewige Liebe zur Reitschule«, in: *Berner Zeitung* 21.10.2017

Sulzer, Jürg: *Stadtplanung in Bern. Entwicklung und Perspektiven*; Bern 1989

Teuscher, Christian; Zingg, Stefan: »Innerstädtisches Trasseee«, in: *Tec21* 33-34/2011

von Bergen, Stefan: »Brückenschläge in die Zukunft. Die Schlüsselrolle der Hochbrücken in Berns Urbanisierung«, in: *Christian Lüthi; Bernhard Meier (Hrsg.): Bern eine Stadt bricht auf. Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998*; Bern 1998

v. Fellenberg, G: »Das Gaswerkareal. Einmalige Chance für Bern«, in: *Bernische Gesellschaft zur Pflege des Stadt- und Landschaftsbildes (GSL) Mitteilungsblatt* Nr. 12 1988

Von Fischer, Hermann: »Die Ischi-Häuser. Die Erhaltung der Berner Altstadt. Zur Kundgebung auf dem Münsterplatz in Bern am 6. März 1954«, in: *Dieter Schnell (Hg.): Rettet die Altstadt! Bern – vom Sanierungsfall zum Weltkulturerbe*; Bern 2005

Walker, Robert: »Betonästhetik und Sonderwünsche: individuelles Wohnen in der Siedlung Baumgarten in Bern: ein Bau des Büros Aarplan«, in: *Hochparterre* 6-7/1997

Weber, Hans-Ulrich: »Gaswerkareal Bern«, in: *Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur* 3/1987

Wenger, Anita: *Jurybericht Prix Velo Infrastruktur 2020. Pro Velo Schweiz*; Bern 2020

Weidmann, Ruedi: »Wald schützen, Feld überbauen?«, in: *Tec21* 38/2005

Wyrsh, Melanie; Schneeberger, Paul: »Revision des RPG zugunsten der Landwirtschaft« in: *EspaceSuisse (Hg.): Raumplanung in der Schweiz. Vom VLP zu EspaceSuisse*; Bern 2018

Zaugg, Fred: »Die Unitobler in Bern. Eine Metamorphose von Gegensätzen zu Beziehungen«, in: *Schweizer Ingenieur und Architekt* 36/1994

Zellweger, Christian: »Baustart auf Burgernziel-Areal trotz hängiger Initiative«, in: *Der Bund*. online 08.05.2020

Zulauf, Martin: »Stadtraum Bundesgasse. Nachwort zum Wettbewerb für einen Verwaltungsbau der Schweizerischen Mobiliar-Versicherung Bern«, in: *werk • archithese* 25-26/1979

Inventare und Konzepte

Gesamtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern-Ausserholligen. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern 1994

Inventarblätter für Einzelobjekte, Struktur- und Baugruppen; Bauinventare für alle Quartiere der städtischen Denkmalpflege. Bern 2018

INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur. Sonderpublikation aus Band 2. 2003

ISOS, Inventar der schützenswerten Ortsbilder Kanton Bern, Band 3 Bern Stadt; 2005

Die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes Bern, Schlussbericht; 1959

Die Raumgliederungen der Stadt Bern: Kleinquartiere und Gebräuchliche Quartiere. Kurzbericht; Bern 2011

Stadtentwicklungskonzept STEK95 und Fortschreibungen; Stadtentwicklungskonzept STEK 2016

Internetseiten

bauinventar.bern.ch; abgerufen zwischen Oktober 2018 und September 2020

bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/tvs/tiefbauamt/gestaltung_nutzung/platzgeschichten; abgerufen im August 2020

gaskessel.ch/geschichte/; abgerufen im Juni 2020

map.bern.ch Rubrik Stadtplan; abgerufen im Februar 2019

progr.ch/de/stiftung-progr/geschichte/; abgerufen im Juni 2020

reitschule.ch; abgerufen im Juni 2020

Bilder und Pläne

12-A Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 4/1985 S. 242

12-B Historisches Museum Bern. Abgebildet in Bernhard Giger und Hansueli Trachsel: Ankommen in Bern; Bern 2008 S. 75

12-C abgebildet in: Anna Bähler (und weitere); in: Bern die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert; Bern 2003 S. 59

12-D bernvonoben.ch; abgerufen am 09.2020

12-E Rupp, Marco 1987 S. 280

16-A Künstler Charles Fichot. Abgebildet in: Von Bernern und Burgern Band 1; Baden 2015 S. 71

16-B abgebildet in: Von Bernern und Burgern Band 1; Baden 2015 S. 345

18-A abgebildet in: Die Monbijoubücke; Bern 1962 S. 8

18-B abgebildet in: Von Bernern und Burgern Band 1; Baden 2015 S. 345

18-D/F abgebildet in: Hochparterre Wettbewerbe 09.19

22-A/B/C abgebildet in: Hans und Gret Reinhard; Sulgen 2013 S. 15/139/80

32-A abgebildet in: Werk Bauen und Wohnen 10/1961 S. 341

32-B abgebildet in: Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik 6/1959

32-C/D abgebildet in: Werk Bauen und Wohnen 10/1961 S. 343

34-A/BC/D abgebildet in: Schweizerische Bauzeitung 1/1955 S. 3/4/7

36-A abgebildet in: Werk Bauen + Wohnen 12/1966 S.283

36-B abgebildet in: Das Werk 6/1974 S. 713

36-C abgebildet in: Die Monbijoubücke; Bern 1962 S. 11

36-D abgebildet in: Hans und Gret Reinhard; Sulgen 2013 S. 215

36-E ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Fotograf: Comet Photo AG (Zürich) / Com_FC30-0027-001 / CC BY-SA 4.0

40-A/B abgebildet in: Rupp, Marco 1987 S. 280

40-A/B/C abgebildet in: Huber, Werner: Bahnhof Bern 1860-2010 S. 81/121/116

40-D abgebildet in: Schweizerische Bauzeitung 5/1975

40-F abgebildet in: Werk-Archithese 25-26/1979

46-A abgebildet in: Werk Bauen+Wohnen 7-8/2000 S. 14

46-B abgebildet in: Das Werk 12/1976 S. 824

46-C abgebildet in: Von Bernern und Burgern Band 1; Baden 2015 S. 447

48-A/B/E/F abgebildet in: Planung Brünnen Approximatives Generalkonzept 1972 S. 170/246/206/204

48C abgebildet in: Hans und Gret Reinhard; Sulgen 2013 S. 301

56-A/B abgebildet in: Hochparterre 6-7/2017 S. 51

62-A/B/C/D/E/F bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/tvs/tiefbauamt/gestaltung_nutzung/platzgeschichten abgerufen im August 2020

64-B abgebildet in: Adam, Hubertus: ArchitekturKultur in Bern. Salenstein 2007 S. 252

68-A Bauart: Waldstadt Bremer. Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie 2011 S. 48

70-A abgebildet in: Von Bernern und Burgern Band 1; Baden 2015 S.459

72-A STEK 2016 Gesamtbericht S. 28/29

72-D architekturforum-bern.ch abgerufen im Februar 2020

72-E abgebildet in: Bericht des Preisgerichts städtebaulicher Wettbewerb Viererfeld Mittelfeld Bern Januar 2019

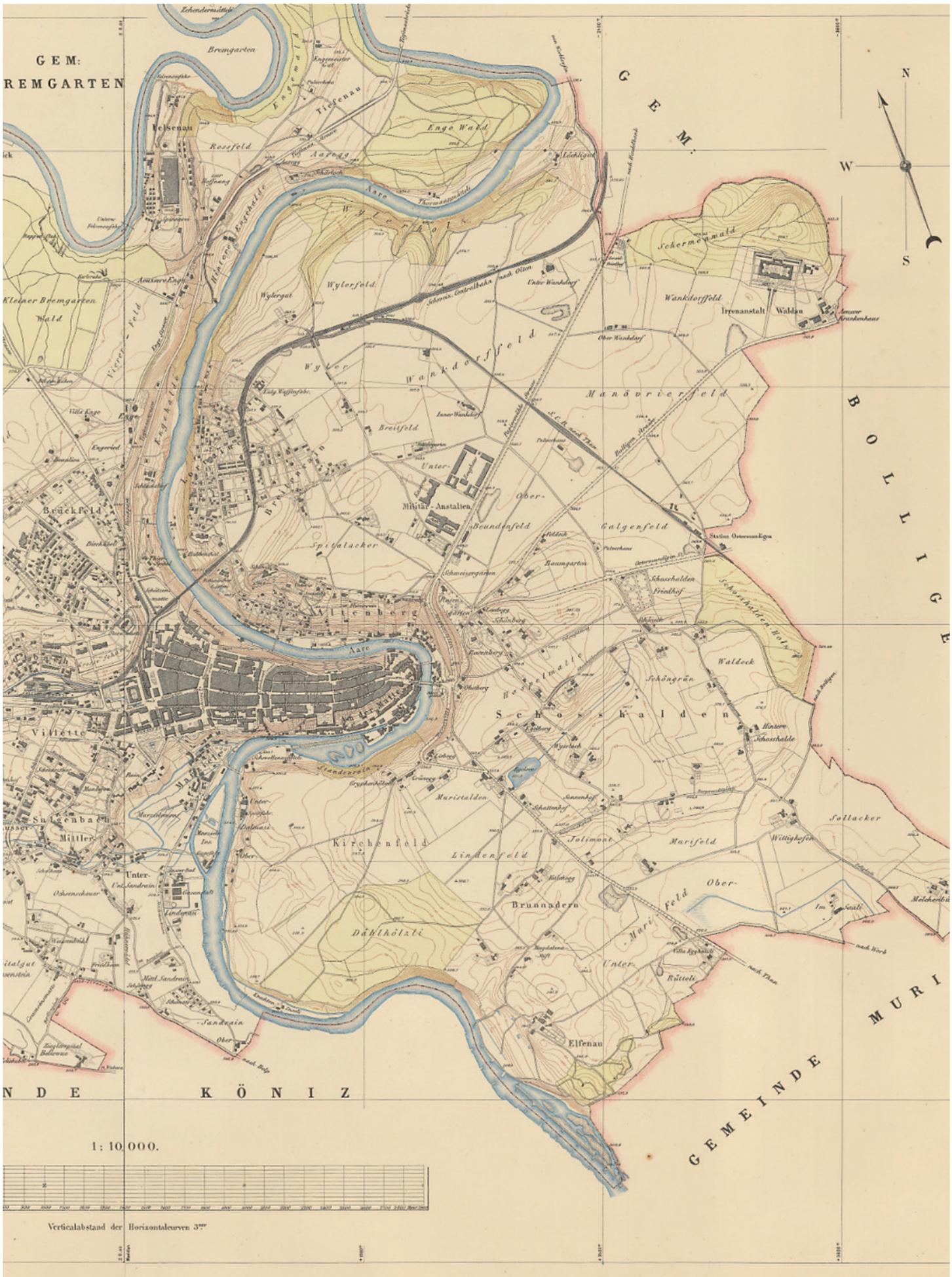
Alle übrigen Darstellungen von der Verfasserin.



Uebersichtsplan
über den
GEMEINDSBEZIRK
BERN

1879





GEM:
REMGARTEN

G E M .



B O L L I G

N D E K Ö N I Z

1: 10.000.

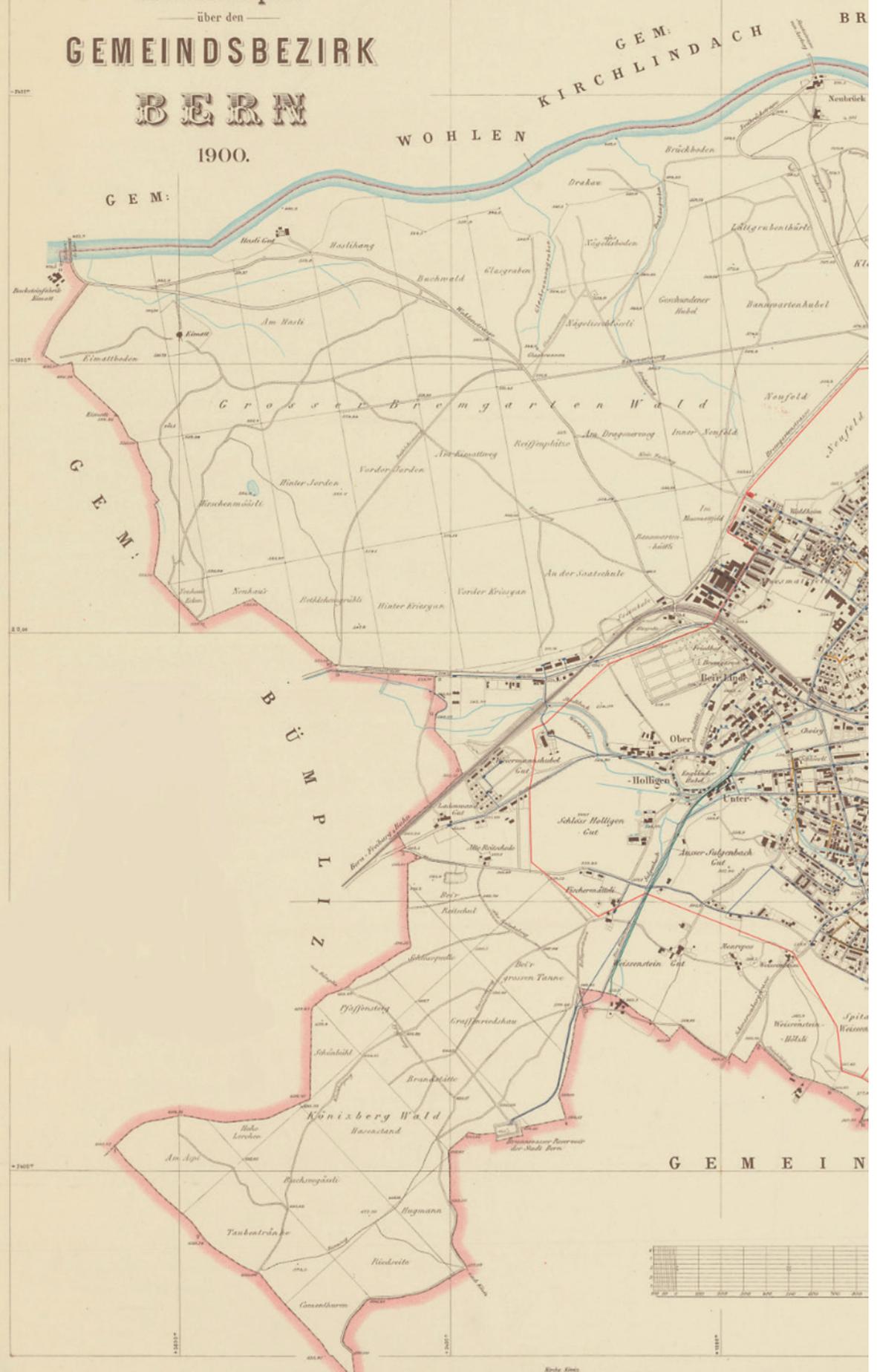


Verticalabstand der Horizontalcurven 37"

GEMEINDE MURI

Uebersichtsplan
über den
GEMEINDSBEZIRK
BERN

1900.





GEM:
REMGARTEN

G
E
M.



B
O
L
L
I
G
E

N
D
E
K
Ö
N
I
Z

1: 10.000.



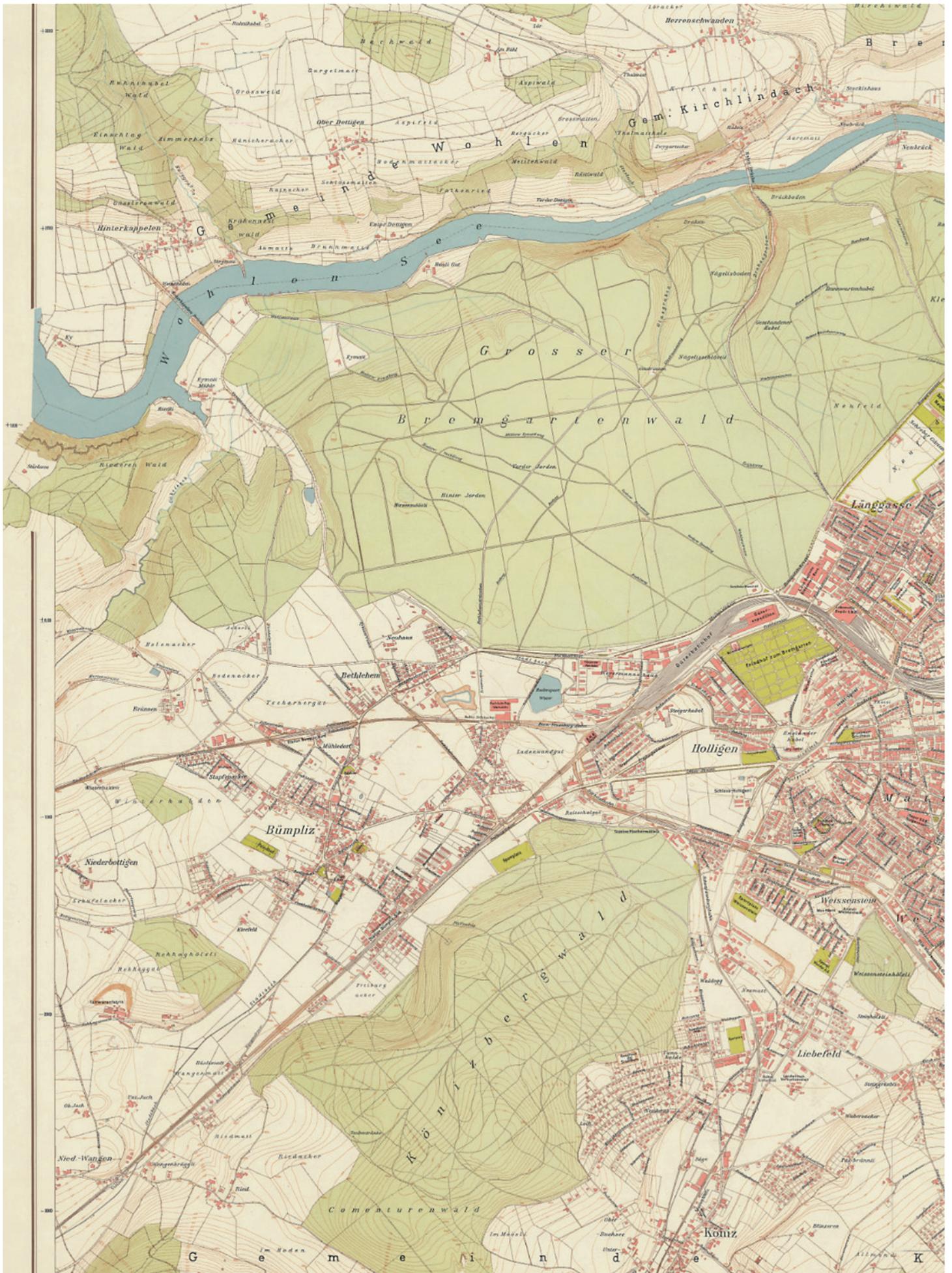
Verticalabstand der Horizontalcurven 3m
Die Höhenlinien sind 10m tiefer als die eigentlichen

- Legende:
- Bachparaneseigelt 1000F.
 - ————— 3000F.
 - ————— 250F.
 - Prædic. Postreformationszeit

G
E
M
E
I
N
D
E
M
U
R
I



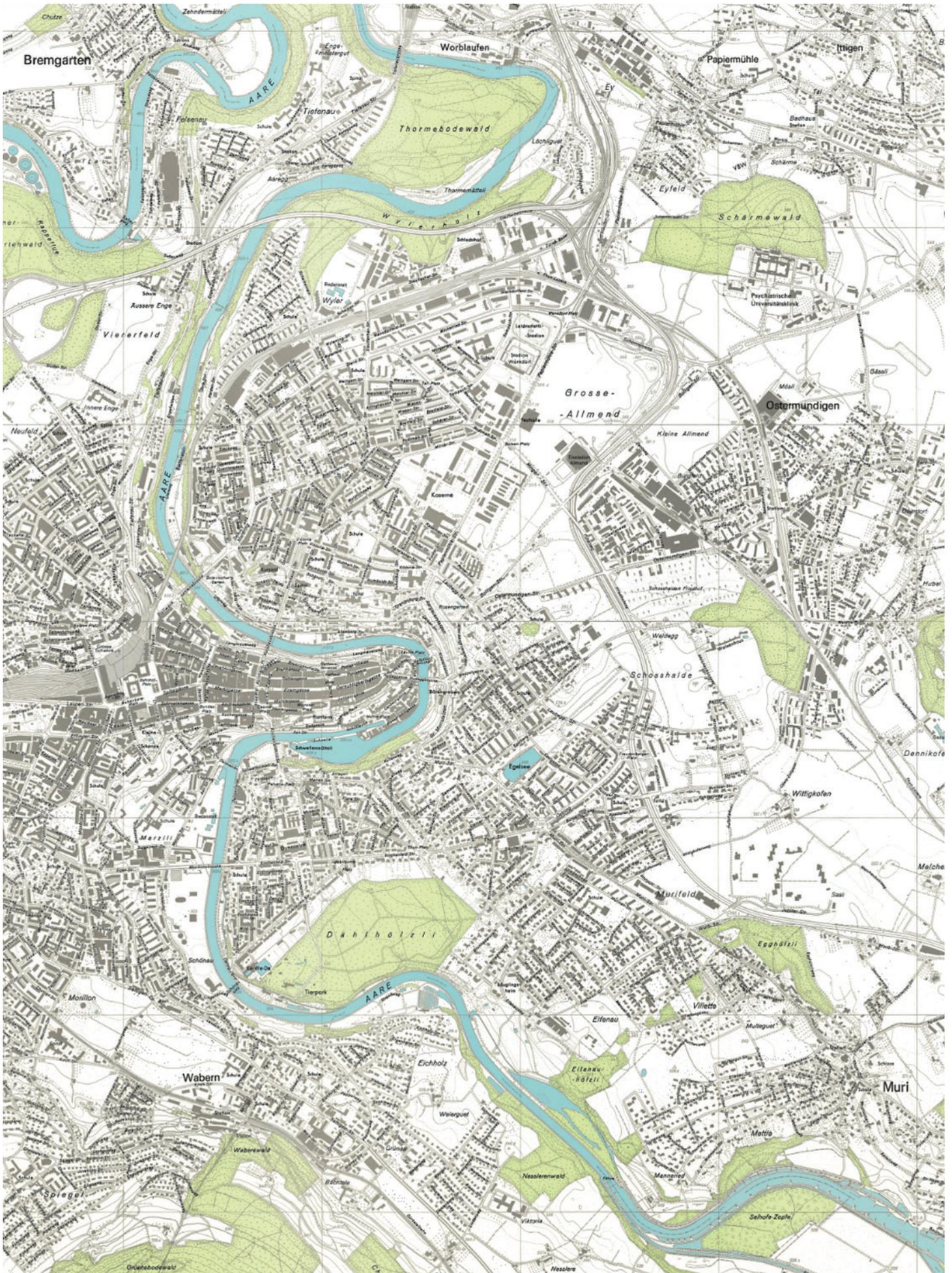
















»Ich, Denise Ulrich, erkläre, dass in der vorliegenden Abschlussarbeit die von mir benutzten Hilfsmittel und die mir persönlich zuteil gewordene Hilfe ordnungsgemäss angegeben sind.«

Zürich, 20.09.2020

