2023

heimat heute

Landschaften: Vorstellung, Wahrnehmung, Realität

BERNER HEIMATSCHUTZ
REGION BERN MITTELLAND

Postfach, 3001 Bern
www.heimatschutz.be
info@heimatschutz-bernmittelland.ch

Impressum

Herausgeberin
Berner Heimatschutz
Region Bern Mittelland
Postfach, 3001 Bern
www.heimatschutz.be
info@heimatschutz-bernmittelland.ch

Idee
Anne-Catherine Schröter
Christina Haas
Sara Calzavara

Redaktion
Christina Haas

Korrektorat
Margrit Zwicky

Satz und Gestaltung
Raphael Sollberger
www.dessign.ch

Titelbild
Tourismusplakat von Herbert Leupin aus den 1940er-Jahren.
Mehr dazu: S. 12.

Druck
Länggass Druck AG
www.ldb.ch

Auflage
1 500 Exemplare

Inhalt

Editorial
4 **Landschaften: Vorstellung, Wahrnehmung, Realität**
Christina Haas

Aus der Forschung
5 **Landschaft im Kopf und im Herz**
Claudia Moll

In eigener Sache
9 **Filmpremiere und Buchvernissage im Berner Gäbelbachquartier**
Natalie Schärer, Raphael Sollberger

Aus der Politik
10 **Tramprojekt Bern–Ostermundigen: Einsprache zurückgezogen**
Natalie Schärer

11 **Brunnenringe. Gestaltungselemente oder Ärgernis?**
Christoph Zürcher

Aus der Forschung
12 **Die Autobahn in und um Bern: Geschichte, Gestaltung, Wahrnehmung**
Anne-Catherine Schröter, Torsten Korte

Aus der Politik
22 **Die Tradition, Autobahnen zu verbreitern, müssen wir durchbrechen!**
Markus Heinzer

In eigener Sache
26 **Stereotypen – Diskriminierung – Baukultur: Ein Podiumsgespräch über den Umgang mit verletzenden Denkmälern und Kunstwerken**
Margrit Zwicky, Raphael Sollberger

Archivperlen
28 **Gärten und Parkanlagen in Bern**
Rolf Hürlimann

Aus der Praxis
30 **Berner Siedlungsfreiräume vom 20. Jahrhundert bis heute**
Pascale Akkerman

Spaziergang durch die Region
36 **Fraubrunnen**
Matthias Walter

In eigener Sache
46 **Unser Veranstaltungsprogramm**
Christina Haas

46 Abbildungsverzeichnis
47 Adressen

Landschaften: Vorstellung, Wahrnehmung, Realität

Christina Haas

Liebe Leserinnen und Leser

Wenn wir an Landschaften denken, dann kommen uns meist zunächst pittoreske, naturnahe Regionen in den Sinn: ein spektakuläres Bergpanorama, ein idyllischer See oder ein vielfältiger Wald. Dabei handelt es sich um Landschaften, die dem Image der Schweiz entsprechen und mit denen sich eine Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer durchaus verbunden fühlen. Gleichzeitig verbringen die meisten Menschen ihren Alltag aber ganz woanders: Sie wohnen beispielsweise in der Stadt oder in der Agglomeration und fahren tagtäglich mit dem Auto über die Autobahn in ein Industriegebiet zur Arbeit. Es lohnt sich, auch diese Landschaften in den Blick zu nehmen.

Im Leitartikel veranschaulicht Claudia Moll, wie «Landschaft» in der Politik und in der Forschung definiert wird und wie vielfältig sie sein kann. Die Wahrnehmung der Menschen spielt dabei eine grosse Rolle. Illustriert wird der Artikel mit Fotografien aus dem Archiv von Rolf Hürlimann. Die dargestellten Landschaften reichen von ländlichen Weilern, über städtische Räume bis zu Industriebrachen und haben sich seit der Aufnahme teils stark gewandelt.

Anne-Catherine Schröter und Torsten Korte beschreiben in ihrem Artikel «Die Autobahn in und um Bern: Geschichte, Gestaltung, Wahrnehmung» die Entstehungsgeschichte der Schweizer Autobahnen – Bauwerke, die landschaftsprägender kaum sein könnten. Sie zeigen ausserdem auf, wie sich die mediale Darstellung der Autobahnen seit den 1960er-Jahren bis heute gewandelt hat. Anschliessend legt Markus Heinzer vom Verein *Spurwechsel* seine Argumente gegen einen weiteren Autobahnausbau in und um Bern dar.

Ausserdem widmen sich mehrere Beispiele in diesem Heft den Berner Stadtlandschaften mit einem Fokus auf ihre Freiräume: Pascale Akkerman beschreibt in ihrem Artikel anhand anschaulicher Beispiele den Wandel der gemeinschaftlichen und privaten Freiräume von Wohnbauten vom 20. Jahrhundert bis heute.

Natalie Schärer erklärt, aus welchen Gründen der *Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland*, seine Einsprache gegen das Tramprojekt Bern–Ostermundigen zurückgezogen hat. Und Christoph Zürcher weist auf die zahlreichen in Bern aufgestellten Brunnenringe hin, die als Kleinstarchitekturen den Strassenraum prägen. In der Rubrik «Archivperlen» nimmt uns Rolf Hürlimann mit auf eine kleine Zeitreise durch die Gärten und Parkanlagen unserer Region. So sind es doch diese Grünräume, die unsere Ortschaften lebenswert machen.

Im «Spaziergang durch die Region» führt Sie Matthias Walter anhand markanter Bauwerke durch die Geschichte von Fraubrunnen. Mit diesem Artikel sind Sie bestens gewappnet für einen baldigen Ausflug in die Gemeinde.

Schliesslich geben wir Ihnen einen Einblick in unser reiches Veranstaltungsprogramm. So berichten Margrit Zwicky und Raphael Sollberger über das gut besuchte Podiumsgespräch, das wir im Juni 2023 zum Umgang mit verletzenden Denkmälern durchgeführt haben.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und hoffe, dass Sie danach die Landschaften in Ihrer Umgebung aus einem neuen – ganzheitlichen – Blickwinkel betrachten können!

Landschaft im Kopf und im Herz

Claudia Moll

Hügelig oder flach, pittoresk oder schroff – genauso unterschiedlich, wie die Landschaft sein kann, ist es auch der Bezug, den jeder und jede Einzelne zu ihr hat. Landschaft zu definieren, ist deshalb kein einfaches Unterfangen. Es braucht ein mehrdimensionales Verständnis, bei dem wissenschaftliche und kulturelle Werte sowie die Wahrnehmung zeitlicher Veränderungen gleichermassen miteinbezogen werden.

Was ist Landschaft?

Würde man zehn Personen diese auf den ersten Blick einfache Frage stellen, bekäme man wahrscheinlich zehn unterschiedliche Antworten. Die einen beschreiben Landschaft als Konglomerat naturräumlicher Elemente wie ein Berg, ein See oder ein Wald. Für die anderen ist Landschaft ein idealer Ort, eine Gegenwelt zum Alltag, wo man Ferien verbringt oder sich hinträumt. Oder aber Landschaft ist eine Erinnerung an die Gegend, in der man aufgewachsen ist, erste Erfahrungen gemacht hat und sich als Individuum verorten konnte. Ein Ort, der Geborgenheit gibt und ein Gefühl von Heimat vermittelt. Für wieder andere ist Landschaft die Umgebung, in der gewohnt und gearbeitet wird und in der der Alltag stattfindet. An diesen Definitionen sind Kopf und Herz gleichermassen beteiligt. Jeder Mensch pflegt seine eigene – grundsätzlich positive – Beziehung zur Landschaft und verknüpft die damit verbundenen Erlebnisse mit Emotionen. In den Worten von Lucius Burckhardt (1925–2003) ist «Landschaft […] ein Konstrukt». Erst durch «Ausklammerungen und Filterungen» der Details, die als nicht ästhetisch empfunden werden, entstehe die Landschaft im Kopf des jeweiligen Betrachters, fasste der Soziologe und Begründer der «Spaziergangswissenschaft» zusammen.[1]

▲ *1 Winterliche Landschaft am Krebsbach bei Kirchlindach. April 1973.*

Landschaft ist keine universelle Grösse

Genauso vielschichtig wie die persönlichen Zugänge sind auch die Definitionen, die einem in der Fachliteratur zum Begriff begegnen. Hier lernt man, dass Landschaft keine universelle Grösse ist, sondern – wie es die individuellen Beschreibungen nahelegen – ein mehrdimensionales Konstrukt, das sich je nach Kontext ändert.[2] Betrachtet man Landschaft aus einer wissenschaftlichen Perspektive, fällt die Definition anders aus, als wenn man mit einem anderen Blick auf sie zugeht, beispielsweise als Planerin, Politiker oder aber als Bewohnerin einer Landschaft, die diese in ihrem Alltag wahrnimmt. So lässt sich die Landschaft in einem wissenschaftlichen Verständnis als physischen Raum definieren und abgrenzen. In einem Verständnis, das die Wahrnehmung miteinschliesst, ist Landschaft aber auch eine abstrakte Vorstellung. Eine Idee, der individuelle oder kollektive Wahrnehmungsmuster zugrunde liegen. Um Landschaft begreifen zu

◀ *2 Blick über das Berner Viererfeld auf die Bauten entlang der Studerstrasse mit dem Enge-Schulhaus (1909). Auf dem Viererfeld und dem angrenzenden Mittelfeld plant die Stadt Bern aktuell ein neues Quartier mit Wohnungen für rund 3'000 Bewohnerinnen und Bewohner. Januar 1995.*

▲ *3 Die wohl bekannteste Stadtlandschaft Berns im Umbruch: Sanierung der Marktgasse inklusive Einbau neuer Tramgleise in der Altstadt. August 1995.*

▶ *4 Raureifzauber am Könizer Moosbach bei Schattig Landorf. Januar 1990.*

können, braucht es also ein mehrdimensionales Verständnis, das sowohl einer räumlichen Realität als auch einem immateriellen Bewusstsein Rechnung trägt. Ein weiteres wichtiges Element ist der zeitliche Aspekt. Landschaften sind ständig im Wandel, und zwar – auch hier wieder – sowohl auf einer physischen Ebene als auch in Bezug auf unsere Wahrnehmung: Natürliche oder kulturelle Prozesse, etwa ein Hochwasser oder der Bau einer Autobahn, verändern sie genauso wie die sich wandelnden Bilder in den Köpfen der Menschen. So galten die Alpen lange als unüberwindbare, furchteinflössende Gegenden, die es zu meiden galt. Erst mit wissenschaftlicher Erforschung und Kartierung sowie dem aufkommenden Tourismus ab dem 18. Jahrhundert nahmen sie die Menschen als ästhetisch wahr. Heute gelten sie für viele als Inbegriff für Landschaft schlechthin.[3]

Zentrale Rolle der Wahrnehmung

Ob physisch oder gedacht: Bei Landschaften handelt es sich also um Räume, die aus unterschiedlichen Perspektiven überblickbar und zeitlichen Veränderungen unterworfen sind. Die Landschaftsdefinition des *Übereinkommens des Europarats* nimmt diese grosse Transversalität auf.[4] Sie verbindet die naturbezogene und die kulturelle Sichtweise und weist nicht zuletzt der Wahrnehmung eine zentrale Rolle zu. Artikel 1 des Übereinkommens, das der *Europarat* 2000 verabschiedet und die Schweiz 2013 ratifiziert hat, definiert «Landschaft» als Gebiet, «wie es vom Menschen wahrgenommen wird, dessen Charakter das Ergebnis der Wirkung und Wechselwirkung von natürlichen und/oder menschlichen Faktoren ist». Das bis heute von 40 Staaten unterzeichnete Grundsatzpapier entstand aus der Überzeugung, dass Landschaft und die mit ihrer Wahrung und Weiterentwicklung verbundenen Aufgaben nicht Sache der einzelnen Staaten, sondern auch in internationalen Politiken und Programmen zu berücksichtigen seien.[5] Das Landschaftsübereinkommen zielt daher darauf ab, die Vertragspartner trotz unterschiedlicher geografischer, klimatischer und kultureller Hintergründe in einem gemeinsamen Landschaftsverständnis zu

einen und sie zu einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu motivieren. Sie verpflichtet die beigetretenen Staaten, «Landschaften als wesentlichen Bestandteil des Lebensraums der Menschen, als Ausdruck der Vielfalt ihres gemeinsamen Kultur- und Naturerbes und als Grundlage ihrer Identität rechtlich anzuerkennen» und eine Landschaftspolitik festzuschreiben, die dem Schutz, der Pflege und der Planung der Landschaft verpflichtet ist.[6]

Landschaft ist überall

Bei der Definition von Landschaft hat das Übereinkommen einen Paradigmenwechsel vollzogen. Verlief bis anhin eine klare Grenze zwischen Stadt und Landschaft – also einem mineralischen, menschgemachten Gebilde auf der einen und einem grünen, in den Köpfen meist sanft idyllischen, wenn nicht sogar ästhetisch erhabenen Umland auf der anderen Seite –, so löst es diese nun auf. Ihmzufolge ist Landschaft «überall». Das heisst, sie beinhaltet, wie in Artikel 2 festgehalten, gleichermassen «natürliche, ländliche, städtische und stadtnahe Gebiete».

Rückgrat der Schweizer Landschaftspolitik

Inspirationsquelle für das europäische Grundsatzpapier war unter anderem das *Landschaftskonzept Schweiz* (LKS), das der Bundesrat 1997 verabschiedet hatte. Auch ihm lag ein zu dieser Zeit noch wenig übliches, umfassendes Landschaftsverständnis zugrunde, das auch Kernstück des 2020 aktualisierten LKS ist. Dieses bildet heute die Basis der Schweizer Landschaftspolitik und formuliert Qualitätsziele für unterschiedliche Landschaftstypen – für hochalpine Gebiete genauso wie für die städtische, für landwirtschaftlich genutzte oder vom Tourismus geprägte Landschaft gleichermassen wie für geschützte. Hinzu kommen allgemeine Landschaftsqualitätsziele, wie beispielsweise, dass die landschaftliche Vielfalt und Schönheit der Schweiz zu fördern ist oder dass hochwertige Lebensräume zu sichern und zu vernetzen sind. Mit seinen 14 Zielen legt das aktualisierte LKS fest, wie der Bund bei seinen raumwirksamen Aufgaben die Landschaft zu schonen hat, um so der entsprechenden Forderung aus

▲ *5 Der Rüeggisberger Weiler Oberbütschel auf einer Geländeterrasse unterhalb des Aussichtspunkts Bütschelegg vor der Kulisse der Berner Alpen. Februar 2014.*

▲ *6 Blick vom Aussichtsturm des Ulmizbergs auf den Könizer Weiler Jennershaus am Gurtenhang, den ihn umgebenden Grünraum und auf die Stadt Bern im Hintergrund. April 2016.*

dem Raumplanungsgesetz nachzukommen.[7] Das Konzept definiert Landschaft als «Produkt der jeweiligen physischen Umgebung und der Art und Weise, wie Menschen diese wahrnehmen und erleben», und formuliert die Vision, dass «die Schönheit und Vielfalt der Schweizer Landschaften mit ihren regionalen natürlichen und kulturellen Eigenarten […] heutigen und

▲ *7 Blick vom Hochhaus Bahnstrasse 99 auf die Stadtlandschaft von Ausserholligen mit Wohnbauten, dem heutigen Europaplatz und dem Weyermannshaus-Viadukt der A12. Juni 1984.*

künftigen Generationen eine hohe Lebens- und Standortqualität» bieten.[8] Damit definiert das Grundlagenpapier die Leitplanken für die künftige Entwicklung der Landschaft als «Wohn-, Arbeits-, Bewegungs-, Kultur- und Wirtschaftsraum» und fordert die Integration des Themas in alle Sektoralpolitiken.[9]

▲ *8 Das Berner Gaswerk am Aareufer wurde 1967 stillgelegt, woraufhin die zahlreichen Bauten auf dem Areal bis auf die Werkstatt und zwei Gaskessel sukzessiv abgebrochen wurden. Seither diente das Brachland für verschiedene temporäre Nutzungen, wie hier z. B. als Gleislager. Die Stadt Bern führte 2021 einen Wettbewerb für ein neues Quartier auf dem Gaswerkareal durch. April 2008.*

Eine anspruchsvolle Aufgabe

Die Forderung, Landschaft nicht als Gegenteil von Stadt, sondern auf der ganzen Fläche zu begreifen, ist anspruchsvoll und verlangt ein grundlegendes Umdenken. Präsent ist und bleibt in vielen Köpfen die idyllische Vorstellung, derzufolge Landschaft grün, sanft und saftig ist. Den Blick auf – meist durch den Menschen verschuldet – hässliche oder gar geschundene Gebiete zu richten und diese als gleichwertige Komponenten der Landschaft zu begreifen, fällt vielen Menschen hingegen schwer. Gerade in der Schweiz, wo vielfältige, abwechslungsreiche und spektakuläre Landschaften auf engstem Raum das touristische Grundkapital und das nationale Selbstverständnis des Landes bilden. Nicht zuletzt hat es aber auch mit dem Dilemma zwischen Kopf und Herz zu tun. Die Auflösung der Grenzen zwischen «Schönschweiz und Gebrauchsschweiz»[10] eröffnet aber auch die Möglichkeit für einen neuen Blick und für neue ästhetische Wahrnehmungen.

Anmerkungen

1 Lucius Burckhardt, Warum ist Landschaft schön? (1979), in: Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft, Berlin 2006, S. 33–41, hier S. 33.
2 Siehe u. a. Annemarie Bucher und Christine Meier, Landschaftsverständnis, in: Die zukünftige Landschaft erinnern. Eine Fallstudie zu Landschaft, Landschaftsbewusstsein und landschaftlicher Identität in Glarus Süd, Bern 2010, S. 22–23.
3 Ebd., S. 25.
4 Europäisches Landschaftsübereinkommen vom 20. Oktober 2000, *www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20111702/index.html*, Stand 08.07.2023.
5 Gabriela Neuhaus und Rahel Marti, Alles ist Landschaft, in: Park statt Kanal, hg. von *Bundesamt für Umwelt*, Zürich 2020 (Themenheft der Zeitschrift Hochparterre anlässlich der Verleihung des Landschaftspreises des *Europarats* an die Schweiz).
6 Europäisches Landschaftsübereinkommen vom 20. Oktober 2000, Art. 5 (wie Anm. 4).
7 Bundesgesetz über die Raumplanung, Art. 3, Abs. 2, *www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1573_1573_1573/de*, Stand 08.07.2023.
8 Landschaftskonzept Schweiz, hg. von *Bundesamt für Umwelt*, Bern 2020, hier S. 12, 18.
9 Ebd. S. 18.
10 Das Begriffspaar hat der selbsternannte «Stadtwanderer» Benedikt Loderer geprägt: Benedikt Loderer, Schönschweiz und Gebrauchsschweiz. Die Schweiz aus der Luft, in: Hochparterre, 1998, Nr. 9, S. 46. Loderer entwickelte das Motiv in der Folge in einer Vielzahl von Artikeln weiter, siehe u. a. ders., Die Landesverteidigung. Eine Beschreibung des Schweizerzustands, Zürich 2015.

Filmpremiere und Buchvernissage im Berner Gäbelbachquartier

Natalie Schärer, Raphael Sollberger

Am Donnerstag, 19. Oktober 2023 finden abends im Gäbelbachquartier die Berner Premiere des Films «Helfers Häuser» und die Vernissage des neuen Architekturführers «Bümpliz-Bethlehem: Bauerndorf, Gartenstadt, Plattenbau» statt. Davor nehmen wir Sie mit auf eine spannende Führung durch die grösste Plattenbausiedlung Bethlehems.

Vom Bauerndorf zur Vorstadt

Wie überall in der Schweiz führte auch in Bern das starke Bevölkerungswachstum nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer akuten Wohnungsnot. Um mehr Wohnraum zu schaffen, wurden viele der alten Landgüter auf dem Gebiet der ehemaligen Bauerngemeinde Bümpliz mitsamt ihren dazugehörigen Äckern innert weniger Jahre mit grossflächigen Siedlungsstrukturen überbaut. Bis heute gelten die dabei entstandenen Überbauungen in Bümpliz und Bethlehem als grösstes soziales Wohnbauprojekt, das die Deutschschweiz je gesehen hat. Der im Juni erschienene, dritte Band der Buchreihe *Bau Kultur Erbe* erzählt die Geschichte dieser einmaligen Architekturlandschaft der «Boomjahre» – von einer Zeit des Aufbruchs und der Hoffnung auf Wohlstand für alle.

Ein Film über einen Pionier

Der dokumentarische Kurzfilm «Helfers Häuser» beschäftigt sich mit dem Werk des Berner Architekten Eduard Helfer (1920–1981). Helfer gilt mit mehr als 450 Bauprojekten als einer der Pioniere des sozialen Wohnungsbaus der Nachkriegszeit und prägte mit seinen Bauten die Skyline von Berns Westen massgeblich mit. Heute, rund ein halbes Jahrhundert später, ist er jedoch selbst in Fachkreisen noch weitgehend ein Unbekannter. Die Filmemacherin Natalie Schärer setzt sich in «Helfers Häuser» mit dem Vergessenwerden von Eduard Helfer auseinander und macht sich auf die Suche nach dem Charakter und der Rezeption seiner Gebäude.

Adresse

Gäbelhaus, Weiermattstrasse 56, 3027 Bern.
Ab Bern Tram Nr. 8 bis Haltestelle Gäbelbach.

Informationen

Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.
Der Besuch der Führung, der Filmpremiere und der Buchvernissage ist kostenlos.
Im Anschluss an die Vernissage laden wir Sie im Gäbelhaus zum Apéro ein.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Tramprojekt Bern–Ostermundigen: Einsprache zurückgezogen

Natalie Schärer

Zwischen Bern und Ostermundigen ist eine neue Tramlinie geplant. Sie soll die stark belastete Buslinie 10 ersetzen. Die projektierte Strecke durchkreuzt mehrere Gebiete, die im *Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung* (ISOS) gelistet sind. Dennoch fehlt ein übergeordneter Gestaltungsplan für die Strassenräume. Der *Berner Heimatschutz* erhob Einsprache – und musste sie knapp zwei Jahre später wieder zurückziehen.

Weniger Stau, mehr Komfort und besserer Klimaschutz: Das verspricht die geplante Tramlinie zwischen Bern und Ostermundigen, die den 10er-Bus ersetzen soll. 4,5 km Strasse werden dafür mit neuen Tramschienen und Haltestellen versehen, 305 Bäume müssen weichen. Die Linienführung zwischen Viktoriaplatz und Oberfeld passiert mehrere Ortsteile, die im ISOS als besonders erhaltenswert vermerkt sind. Doch anstatt der Gestaltung der betroffenen Strassenräume spezielle Beachtung zu schenken, beispielsweise mit dem Erhalt der charakteristischen Alleen, beschäftigt sich das Projekt vor allem mit den technischen Ansprüchen. Die neuen Tramkombinationen sind in den letzten 25 Jahren teilweise mehr als 10 m länger geworden, was sich auf die Gestaltung von Haltestellen und Kreuzungen niederschlägt.

Im März 2021 gingen beim *Bundesamt für Verkehr* (BAV) insgesamt 127 Einsprachen gegen das Bauvorhaben ein. Auch der *Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland*, erhob Einsprache. Er forderte ein übergeordnetes gestalterisches Leitbild, den lückenlosen Ersatz gefällter Baumreihen und mehr Sorgfalt im Umgang mit den bestehenden Quartier- und Strassenbildern. Zusätzlich verlangte er den Einbezug einer externen Fachstelle zur Prüfung der sensiblen Strassenräume im ISOS-Perimeter sowie eine gestalterische Begleitung für den gesamten betroffenen Strassenraum. Ein Jahr später informierte das Projektteam der *Tram Bern–Ostermundigen AG*,

▲ **1** *Auf der Ostermundigenstrasse schafft heute der 10er-Bus die Verbindung zwischen Ostermundigen und Bern. Die Baumallee soll zugunsten einer neuen Tramlinie gefällt werden.*

es gebe keinen Spielraum für eine einvernehmliche Lösung. Immerhin trafen sich einige Projektverantwortliche mit einer Vertreterin und einem Vertreter des *Berner Heimatschutzes, Region Bern Mittelland*, zu einer Besprechung der Rechtsbegehren. Die Aussprache war ernüchternd: Die Forderungen nach mehr Sensibilität mit dem bestehenden Stadtraum und den charakteristischen Alleen wurden zurückgewiesen, sofern denn überhaupt darauf eingegangen wurde. Als Vorwände dienten technische Begründungen oder der bereits weit fortgeschrittene Projektstand. Dennoch hielt der Heimatschutz an seiner Einsprache fest und erklärte, die geforderten Massnahmen müssten unabhängig vom Projektstand umgesetzt werden.

Im November 2022 verschickte das BAV eine Stellungnahme mit Ausführungen zu den einzelnen Einsprachen. Auf die Forderungen des Heimatschutzes entgegnete das Bundesamt, das ISOS habe lediglich Hinweischarakter und verbiete Eingriffe in ein als schützenswert bezeichnetes Ortsbild nicht. Ausserdem sei das Projekt von Landschaftsarchitekten eng begleitet worden.

Auf dieses Schreiben hätte der Heimatschutz eine Replik einreichen können, um weiterhin an seiner Einsprache festzuhalten. Da die Erfolgschancen schlecht standen und die Ressourcen für ein solch aufwendiges Rechtsverfahren zu diesem Zeitpunkt fehlten, beschloss er jedoch, seine Einsprache zurückzuziehen. Es ist schade, dass die Argumente des Heimatschutzes in diesem Fall nicht ernst genommen, geschweige denn berücksichtigt wurden.

Brunnenringe. Gestaltungselemente oder Ärgernis?

Christoph Zürcher

Auch die kleinsten Elemente prägen die Landschaften unserer Städte. In diesem Artikel wird das Augenmerk auf ein kleines, aber im wahrsten Sinne des Worts schwerwiegendes Gestaltungselement im Berner Strassenraum gelegt: den Brunnenring. Es stellt sich die Frage, ob jede dieser zahlreichen Kleinstarchitekturen wirklich erforderlich gewesen wäre.

Der fragliche Betonzylinder wird in den Plänen der *Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün* (TVS) der Stadt Bern wie folgt bezeichnet: «Brunnenring d=60 mit Beton gefüllt s/w reflektierend» (Abb. 1). Die Höhe des Zylinders beträgt 54 cm. Diese Brunnenringe werden vom Tiefbauamt als Gestaltungs- und Verkehrselemente verwendet und sind in dieser Form von Privatpersonen nicht erwerbbar. Die Rohlinge – einfache Betonringe – werden unter anderem von den Firmen *HG Commerciale* in Bern und *CREABeton* in Lyss hergestellt.[1] Das städtische Tiefbauamt giesst die Rohlinge anschliessend mit Beton aus, versieht sie mit einem Reflektorband und stellt sie auf.

▲ **1** *Auf der unteren Thunstrasse. 07.05.2023.*

Die Funktionen sind vielfältig: Das Hineinfahren von Fahrzeugen in Fassaden oder Menschenmengen soll durch die Betonelemente verhindert werden. Als Verkehrselement kann ein mit Beton ausgefüllter Brunnenring einen Signalisationspfosten aufnehmen. Eine mit Erde gefüllte Version wird in Begegnungszonen zur Beruhigung des Verkehrs eingesetzt und kann von den Anwohnenden bepflanzt und angemalt werden.

▲ **2** *Drei Brunnenringe, ein Hochbeet und ein Pflanzfass am Gryphenhübeliweg. 14.05.2023.*

Der Autor dieses Artikels setzt sich für einen umsichtigeren Einsatz der Betonringe im Stadtraum ein und hat in diesem Zusammenhang schon diverse Fachstellen kontaktiert. Bei der Denkmalpflege der Stadt Bern ist Skepsis gegenüber diesen Gestaltungselementen spürbar. «Wir sind […] der Meinung, dass diese Betonelemente die räumliche Gestaltung der Quartierstrassen nicht verschönern.»[2] Jedoch fällt eine gestalterische Kontrolle nicht in den Aufgabenbereich der Denkmalpflege. Besonders auffällig ist die Platzierung der Brunnenringe in der Altstadt von Bern. Sie ist seit 1983 *UNESCO*-Weltkulturerbe, wurde über Jahrhunderte stetig baulich weiterentwickelt und an die sich wandelnden Ansprüche des Gewerbes, des Verkehrs und der Bewohnerschaft angepasst. Eine denkmalgerechte Anpassung von Substanz und Struktur bildet dabei eine grosse Herausforderung. Eingriffe und bauliche Veränderungen erfordern besonderes Augenmass und Fingerspitzengefühl, auch beim Aufstellen solcher Betonelemente. Ein weiteres Beispiel ist das Obstbergquartier, das 2022 verkehrsberuhigt wurde. Vermutlich wurden die Brunnenringe hier aufgestellt, um den Autoverkehr zu verlangsamen. Zu diesem Zweck sind rund 60 dieser unschönen Betonelemente verwendet worden.

Anmerkungen

1 Stefan Schärer, Leiter Signalisation im *Tiefbauamt Stadt Bern*, in einer E-Mail an Christoph Zürcher vom 15.05.2023.

2 Regula Hug, stellvertretende Denkmalpflegerin der Stadt Bern, in einer E-Mail an Christoph Zürcher vom 10.05.2022.

▲▲ **3**, ▲ **4** *Willkürlich platzierte Brunnenringe am Theaterplatz. 14.05.2023. Unten markieren schlankere Zylinder eine Öffnung des Stadtbachs und schützen den Schützenbrunnen. 27.04.2023.*

Die Autobahn in und um Bern: Geschichte, Gestaltung, Wahrnehmung

Anne-Catherine Schröter, Torsten Korte

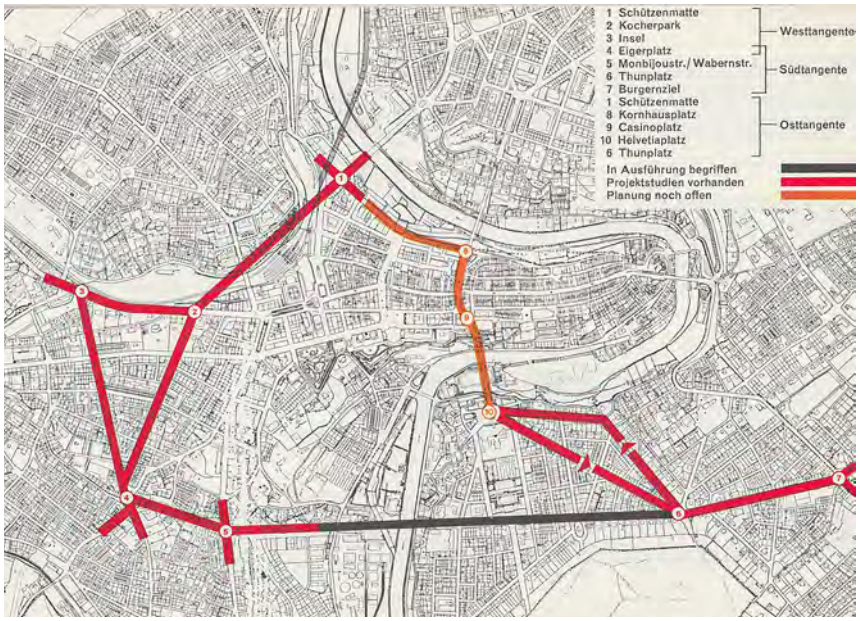
▾ *1,* ▸ *2 Tourismusplakate von Herbert Matter (unten) und Herbert Leupin (rechts) aus den 1930er- und 1940er-Jahren. Obwohl sich die Bildsprache stark unterscheidet, wird in beiden Plakaten deutlich, dass die Strasse als verbindendes Element wahrgenommen wird, das die Landschaft erst erlebbar macht.*

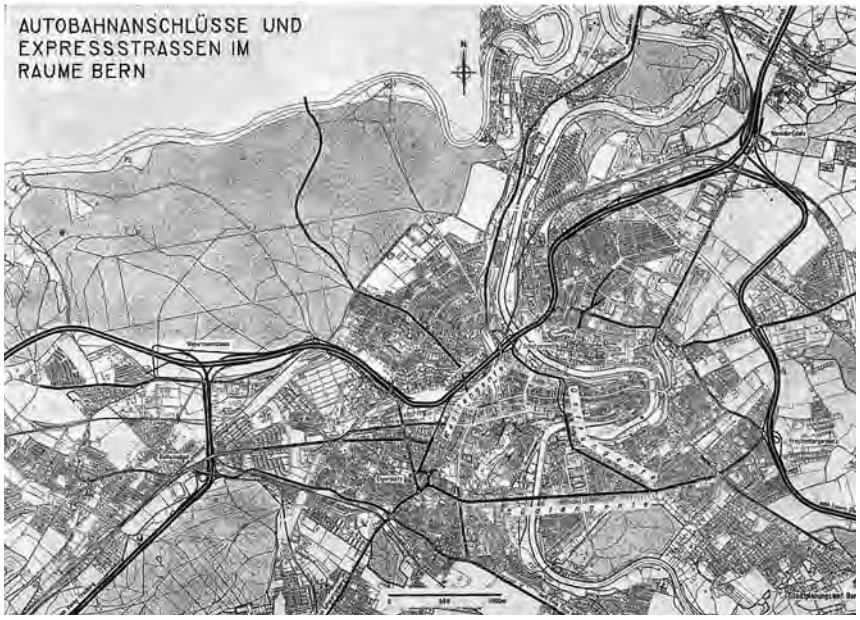
Kaum eine andere Entwicklung hat die Schweizer Landschaften seit den 1960er-Jahren so markant geprägt wie der Bau des Autobahnnetzes.[1] Das «grösste Schweizer Bauwerk der Nachkriegszeit»[2] ist als Teil einer Baukultur zu verstehen, die nicht nur die Landschaften selbst, sondern auch unsere Wahrnehmung von Landschaft verändert hat. Die Entstehungsgeschichte der Schweizer Nationalstrassen zeigt, dass Fragen zur Gestaltung von Autobahnen sowie deren Auswirkungen auf die Landschaft und die Menschen sowohl die Planenden als auch die Öffentlichkeit von Beginn an beschäftigt hat. Dabei lässt sich anhand der medialen Inszenierung dieser monumentalen Bauwerke auch nachvollziehen, wie sich das Verhältnis der Menschen zu Autobahnen im Laufe der Zeit gewandelt hat.

Das Schweizer Autobahnnetz entsteht

Im Vergleich zu den europäischen Nachbarländern erfolgte der Bau des Schweizer Autobahnnetzes relativ spät. Gründe dafür waren nicht nur die Topografie des Landes, sondern auch das föderalistische System, das die Verantwortung für den Bau und den Unterhalt von Strassen an die Kantone übertrug und damit eine nationale Schnellstrassenplanung erschwerte.[3] Zwar gab es in der Schweiz schon seit den 1920er-Jahren Bestrebungen, das Hauptverkehrsstrassennetz nach dem Vorbild der in Deutschland und Italien neu erstellten Autobahnen auszubauen, konkrete Planungen auf nationaler Ebene wurden jedoch erst mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs in Angriff genommen. Auslöser dafür waren einerseits die sprunghafte Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs und die dadurch entstandenen Verkehrsprobleme, insbesondere die hohe Unfallquote, anderseits die Angst, dass durch den Bau der Autobahnnetze in den Nachbarländern die Schweiz vom internationalen Verkehrsnetz abgeschnitten und regelrecht umfahren werden würde – mit negativen Folgen für die Industrie und die Tourismuswirtschaft.[4] Im Herbst 1954 setzte der Bundesrat daher eine *Kommission für die Planung des Schweizerischen Hauptstrassennetzes* ein und beauftragte sie mit der Abklärung aller relevanten Fragen im Zusammenhang mit dem Bau des Schweizer Strassennetzes.[5] Diese beim *Eidgenössischen Departement des Innern* (EDI) angesiedelte Kommission veröffentlichte 1958 ihren Bericht über «Das Schweizerische Nationalstrassennetz». Das darin vorgeschlagene Bauprogramm sollte die rasche Verbindung zwischen den wichtigsten Städten sowie – im Interesse des Tourismus – zu den bedeutendsten Feriengebieten sicherstellen und gleichzeitig den Anschluss an das «kontinentale Durchgangsnetz» gewährleisten.[6] Die im Bericht vorgeschlagenen Verkehrsverbindungen beruhten auf der Prüfung verschiedener Netzvarianten, wobei (verkehrs)technische, wirtschaftliche und militärische Kriterien in die Überlegungen mit einbezogen wurden. Es wurden zwar auch Landschaftsauswirkungen diskutiert, jedoch in Bezug auf Landwirtschaft und Raumplanung.[7] Ästhetische Erwägungen im Sinne einer «guten» Einbettung der Autobahnen in den Landschaftsraum waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht Gegenstand der Betrachtungen. Dies lag wohl nicht zuletzt daran, dass in der über 30-köpfigen Planungskommission der Natur- und Heimatschutz nicht vertreten war.[8] Mit der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 stimmte die Schweizer Stimmbevölkerung mit einer überwältigenden Mehrheit von 85 Prozent der Strassenbauvorlage zu. Diese bildete die Grundlage für das neue *Bundesgesetz über den Nationalstrassenbau*, das im Juni 1960 in Kraft trat und den Bundesbehörden die Kompetenz übertrug, Nationalstrassen zu bauen.[9]

Nun wurde mit Hochdruck der Bau angegangen: Einerseits wurden kleinere, bereits bestehende Autostrassenabschnitte in das neue Nationalstrassennetz integriert, wie etwa die vierspurige, kreuzungsfreie Ausfallstrasse Luzern Süd, die am linken Ufer des Vierwaldstättersees entlangführt und bereits





▲▲ 3, ▲ 4 *Visualisierung der in Ausführung begriffenen und projektierten Tangenten in den 1960er-Jahren (oben) und die geplanten Expressstrassenverbindungen um die Stadt Bern, ca. 1960 (unten).*

1955 eröffnet worden war. Sie wurde in die wichtige Nord-Süd-Verbindung der N2 von Basel über Luzern und den Gotthard ins Tessin einbezogen.[10] Andererseits entstanden neue Autobahnabschnitte, von denen die ersten schon 1962 eröffnet wurden. Dazu gehörte neben dem Abschnitt der N1 zwischen Genf und Lausanne, der 1963 als Zubringer zur Landesausstellung *Expo 64* fertiggestellt wurde, auch die Grauholzautobahn zwischen dem Berner Wankdorffeld und dem Dorf Schönbühl.

Der Autobahnbau in der und um die Stadt Bern

Die Stadt Bern verfügte bereits seit Mitte der 1950er-Jahre über ein *Gesamtverkehrskonzept*, das die Verkehrsplaner Alfred Walther (1886–1955) und Kurt Leibbrand (1914–1985) im Auftrag des Gemeinderats erstellt hatten. Dieses sah ein innerstädtisches Tangentendreieck aus leistungsfähigen Strassen mit den Eckpunkten Thunplatz, Eigerplatz und Schützenmatte vor (Abb. 3).[11] Ab Ende der 1950er-Jahre wurden diese Planungen um die eidgenössische Nationalstrassenplanung erweitert, die für die Stadt Bern drei Endpunkte des nationalen Autobahnnetzes vorsah: Im Norden sollte die N1 in Richtung Zürich in der Gegend um den Wankdorfplatz starten, im Westen war beim Weyermannshaus der Anschluss der N1 in Richtung Lausanne sowie der N12 in Richtung Fibourg und Vevey geplant. Im Osten war zudem am Freudenbergerplatz in der Schosshalde der Endpunkt der N6 von Thun aus vorgesehen.[12] Diese Anschlüsse sollten mittels sogenannter Expressstrassen miteinander verknüpft und an das schon vorgesehene innerstädtische Tangentendreieck angebunden werden (Abb. 4). Die städtischen Expressstrassen stellten einen wichtigen Teilbereich der Nationalstrassenplanung dar. Sie sollten dazu dienen, den Autoverkehr in und durch die Städte zu führen und damit zwei verkehrsplanerische Anliegen der *autogerechten Stadt* zu erfüllen, die damals als städtebauliches Leitbild galt. Einerseits sollten sie den Autoverkehr bis an seinen Zielort im Herzen der Stadt führen, andererseits den Durchgangsverkehr durch die Städte kanalisieren.

Da die Expressstrassen als Teil des Nationalstrassennetzes vom Bund mitfinanziert wurden, waren viele Städte motiviert, ihr Verkehrsnetz entsprechend auszubauen – so auch Bern.[13] Schon 1957 wurde die *Sektion Verkehrsplanung* als neue Abteilung ins Stadtplanungsamt eingegliedert und unter anderem mit der Planung des städtischen Nationalstrassennetzes betraut.[14] Die Projektierungsarbeiten für den Autobahnabschnitt zwischen dem Berner Wankdorf durch das Grauholz nach Schönbühl waren auf Grundlage des Kommissionsberichts von 1958 in Angriff genommen worden und konnten daher schon am 10. Mai 1962, noch vor Fertigstellung des Abschnitts Lausanne–Genf, als erstes Teilstück der N1 eröffnet werden.[15] Bern kam damit eine Vorreiterrolle im Nationalstrassenbau zu. Bis Ende der 1970er-Jahre wurden schliesslich auch die N6 von Bern nach Thun, die N12 Richtung Fribourg und die N1 Richtung Lausanne fertiggestellt.[16] Die Expressstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Wankdorf und dem Anschluss der N6 im Ostring, die mitten durch dicht bebaute Wohnquartiere führt, entstand ebenfalls in dieser Zeit (Abb. 5). Die ursprünglich geplante *Expressstrasse West*, deren Streckenführung teilweise deckungsgleich mit der innerstädtischen Westtangente verlaufen sollte, wurde schliesslich nicht durch den ursprünglich vorgesehenen Schanzentunnel unter dem Bahnhof, sondern ausserhalb der Stadt durch den Bremgartenwald geführt und konnte mit dem Bauabschluss des imposanten Felsenauviadukts bis 1975 dem Verkehr übergeben werden.[17] Die Brücke gehört zu den herausragenden Kunstbauten des schweizerischen Nationalstrassennetzes und stellte mit ihrem S-förmig geschwungenen Grundriss und in ihrer Konstruktionsart als einzellige Hohlkastenbrücke im Freivorbau zur Bauzeit eine technische Meisterleistung dar (Abb. 6).[18] Zwar wurde das ursprünglich vorgesehene, engmaschige Expressstrassennetz in Bern – wie auch in den meisten anderen Schweizer Städten – nie vollständig umgesetzt, aber die realisierten Teilstücke veränderten das städtische Gefüge und die umgebende Landschaft in der Folge trotz allem wesentlich (Abb. 7).

Der Bau der Autobahnen und die Wahrnehmung der Landschaft

In den 1960er- und 1970er-Jahren wurde der grösste Teil des heute bestehenden Nationalstrassennetzes realisiert und brachte folgenreiche Veränderungen des Raums und der Landschaft mit sich. Das Verhältnis der Autobahn zur Landschaft wurde dabei von Beginn an sowohl in Fachkreisen als auch in der Öffentlichkeit diskutiert. Zwei Wahrnehmungsperspektiven spielten in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle: Der Blick auf die Autobahn als Bauwerk in der Landschaft und der Blick von der Autobahn, vom fahrenden Auto aus in die Landschaft. Beide wurden im zeitgenössischen Diskurs über den Autobahnbau ausführlich thematisiert – sowohl in schriftlichen Berichten als auch in bildlichen Darstellungen. Anhand

▲▲ *5 Autobahnanschluss N6 und Expressstrassenverbindung zwischen Freudenbergerplatz und Wankdorf im Bau, 1966.*

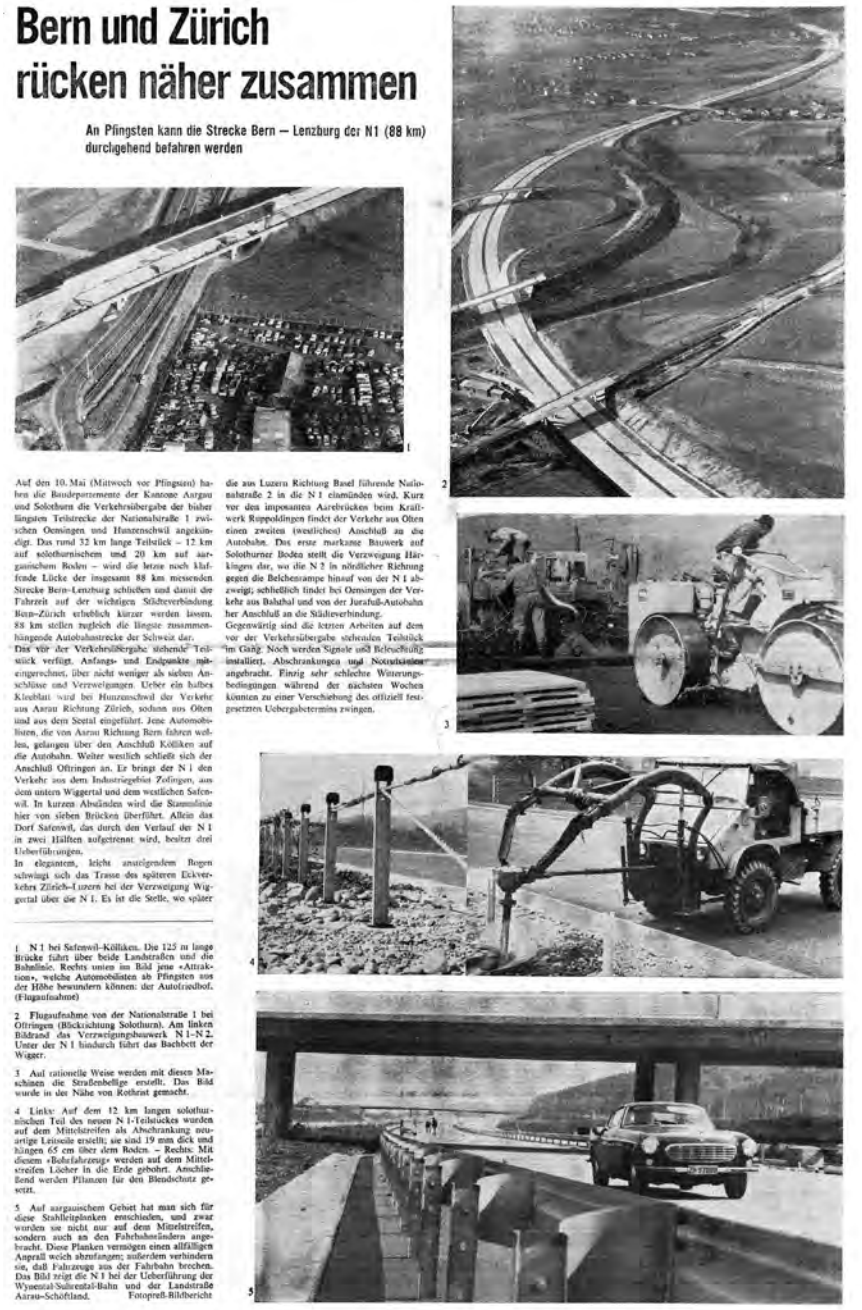
▲ *6 Das Felsenauviadukt im Bau. Die Brücke nach Entwürfen von Christian Menn gehört zu den längsten Brückenbauten des schweizerischen Nationalstrassennetzes.*

der medialen Inszenierungen des Strassenbaus lässt sich nachvollziehen, wie die durch die Autobahn ausgelösten Raumveränderungen wahrgenommen und bewertet wurden und wie sich diese Wahrnehmung und Bewertung im Laufe der Zeit wandelte. Einerseits dokumentierten die Bilder und Berichte die Gestalt der Bauwerke, andererseits erschufen sie Seherwartungen und konditionierten Blickrichtungen, die wiederum die ästhetischen Urteile über die Autobahn vorprägten.

Schon in der der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg spielte der Strassenbau für die Wahrnehmung des Schweizer Landschaftsbildes – insbesondere des alpinen Raums – eine zentrale Rolle. An- und Aussichten, wie sie sich durch die zu Panoramastrassen ausgebauten Bergstrassen beispielsweise am Sustenpass ergaben, wurden in verschiedenen Medien reproduziert und durchgehend positiv konnotiert.[19] So hatte die Darstellung von Autostrassen bis etwa 1945 einen festen Platz in Schweizer Tourismusplakaten (Abb. 1 und 2). Diese Beispiele zeigen, dass durch die Automobilisierung im 20. Jahrhundert ein neues Raumerlebnis hervorgebracht wurde, indem die Autostrassen den Raum nicht nur erschlossen, sondern durch das Fahrerlebnis gleichzeitig kreierten.[20] In der Frühphase des Nationalstrassenbaus setzte sich die positive Konnotation der durch den Strassenbau hervorgerufenen Raumwahrnehmung und Landschaftsveränderung fort. Während Autostrassen in der Tourismuswerbung der Nachkriegsjahre verschwanden, um Bildern unberührter Landschaften oder einer «traditionell» gebauten Umwelt Platz zu machen, fanden affirmative Berichte und Darstellungen über den Nationalstrassenbau Eingang in Tageszeitungen, in die Fachpresse und in andere Publikationen. Die Bilder befriedigten nicht bloss dokumentarische Ansprüche, sondern sie inszenierten ebenso die ästhetischen Qualitäten der Bauten (Abb. 8 und 9).

Während bei der Netzplanung die gestalterischen Aspekte des Autobahnbaus noch eine untergeordnete Rolle gespielt hatten, setzten sich die Planenden bald schon mit Fragen der Ästhetik auseinander. In einem 1960 in der Zeitschrift *Plan* erschienen Artikel setzte sich der Schaffhauser Kantonsingenieur Jakob Bernath (1913–1983) mit den «Aufgaben der Landes- und Regionalplanung bei der

▸ 7 *Die Expressstrassenverbindung zwischen den Anschlüssen Wankdorf und Weyermannshaus hinterliess nachhaltige Spuren in der Landschaft in der und um die Stadt Bern, eindrücklich zu erkennen an diesem Luftbild des Bremgartenwalds.*



Bern und Zürich rücken näher zusammen

An Pfingsten kann die Strecke Bern – Lenzburg der N1 (88 km) durchgehend befahren werden

Auf den 10. Mai (Mittwoch vor Pfingsten) haben die Baudepartemente der Kantone Aargau und Solothurn die Verkehrsübergabe der bisher längsten Teilstrecke der Nationalstraße 1 zwischen Oensingen und Hunzenschwil angekündigt. Das rund 32 km lange Teilstück – 12 km auf solothurnischem und 20 km auf aargauischem Boden – wird die letzte noch klaffende Lücke der insgesamt 88 km messenden Strecke Bern–Lenzburg schließen und damit der Fahrzeit auf der wichtigen Städteverbindung Bern–Zürich erheblich kürzer werden lassen. 88 km stellen zugleich die längste zusammenhängende Autobahnstrecke der Schweiz dar.

Das für der Verkehrsübergabe stehende Teilstück verfügt. Anfangs- und Endpunkte mitgerechnet, über nicht weniger als sieben Anschlüsse und Verzweigungen. Ueber ein halbes Kleeblatt wird bei Hunzenschwil der Verkehr aus Aarau Richtung Zürich, sodann aus Olten und aus dem Seetal eingeführt. Jene Automobilisten, die von Aarau Richtung Bern fahren wollen, gelangen über den Anschluß Kölliken auf die Autobahn. Weiter westlich schließt sich der Anschluß Oftringen an. Er bringt der N 1 den Verkehr aus dem Industriegebiet Zofingen, aus dem unteren Wiggertal und dem westlichen Safenwil. In kurzem Abstand wird die Stammlinie hier von sieben Brücken überführt. Allein das Dorf Safenwil, das durch den Verlauf der N 1 in zwei Hälften aufgetrennt wird, besitzt drei Ueberführungen.

In elegantem, leicht ansteigendem Bogen schwingt sich das Trasse des späteren Ekkverkehrs Zürich–Luzern bei der Verzweigung Wiggertal über die N 1. Es ist die Stelle, wo später die aus Luzern Richtung Basel führende Nationalstraße 2 in die N 1 einmünden wird. Kurz vor den imposanten Aarebrücken beim Kraftwerk Ruppoldingen findet der Verkehr aus Olten einen zweiten (westlichen) Anschluß an die Autobahn. Das erste markante Bauwerk auf Solothurner Boden stellt die Verzweigung Härkingen dar, wo die N 2 in nördlicher Richtung gegen die Belchenrampe hinauf von der N 1 abzweigt; schließlich findet bei Oensingen der Verkehr aus Balsthal und von der Jurafuß-Autobahn her Anschluß an die Südtieverbindung.

Gegenwärtig sind die letzten Arbeiten auf dem vor der Verkehrsübergabe stehenden Teilstück im Gang. Noch werden Signale und Beleuchtung installiert, Abschrankungen und Notrufsäulen angebracht. Einzig sehr schlechte Witterungsbedingungen während der nächsten Wochen könnten zu einer Verschiebung des offiziell festgesetzten Uebergabetermins zwingen.

1 N 1 bei Safenwil–Kölliken. Die 125 m lange Brücke führt über beide Landstraßen und die Bahnlinie. Rechts unten im Bild jene «Attraktion», welche Automobilisten ab Pfingsten aus der Höhe bewundern können: der Autotriedbot. (Flugaufnahme)

2 Flugaufnahme von der Nationalstraße 1 bei Oftringen (Blickrichtung Solothurn). Am linken Bildrand das Verzweigungsbauwerk N 1–N 2. Unter der N 1 hindurch führt das Bachbett der Wigger.

3 Auf rationelle Weise werden mit diesen Maschinen die Straßenböschge erstellt. Das Bild wurde in der Nähe von Rothrist gemacht.

4 Links: Auf dem 12 km langen solothurnischen Teil des neuen N 1-Teilstückes wurden auf dem Mittelstreifen als Abschrankung neuartige Leitseile erstellt; sie sind 19 mm dick und hängen 65 cm über dem Boden. – Rechts: Mit diesem «Bohrfahrzeug» werden auf dem Mittelstreifen Löcher in die Erde gebohrt. Anschließend werden Pflanzen für den Blendschutz gesetzt.

5 Auf aargauischem Gebiet hat man sich für diese Stahlleitplanken entschieden, und zwar wurden sie nicht nur auf dem Mittelstreifen, sondern auch an den Fahrbahnrändern angebracht. Diese Planken vermögen einen allfälligen Anprall weich abzufangen; außerdem verhindern sie, daß Fahrzeuge aus der Fahrbahn brechen. Das Bild zeigt die N 1 bei der Ueberführung der Wynental-Suhrental-Bahn und der Landstraße Aarau–Schöftland. Fotopreß-Bildbericht

Die ersten Kilometer der Nationalstraße 1

◤ 8, ▲ 9 Bildstrecken zur Eröffnung von Teilstrecken der N1 in der Tagwacht vom 14.04.1967 (links) und in der NZZ vom 12.05.1962 (rechts).

Projektierung des Nationalstrassennetzes» auseinander. Darin widmete er einen Absatz der Gestaltung der in Planung befindlichen Autobahnen und forderte, die neuen Bauwerke dürften die «Einheit einer Landschaft nicht zerreissen» und müssten sich «harmonisch in sie eingliedern».[21] Als gestalterische Mittel benannte er die gute Linienführung, den richtigen Querschnitt und die landschaftsgemässe Bepflanzung, durch welche die Entwerfenden «einwandfreie technische Beziehungen aller Kunstbauten zur Natur» schaffen könnten.[22]

Zwei Jahre später nahm auch Gottfried Bachmann (1922–2002), Chef des *Büros für Strassenplanung* des Tiefbauamts des Kantons Bern, die Frage nach der Gestaltung von Autobahnen in einem Gespräch mit der Architekturzeitschrift *Werk* auf. Auch er definierte als mögliche Mittel der Gestaltung die «Trasseeführung, die Modellierung der Böschungen und die Bepflanzung», um die Strassen wie ein fliessendes Band in die Landschaft einzufügen.[23] Gerade in der Anfangszeit des Autobahnbaus wurde die gelungene «harmonische Einbettung» der Autobahn in die offene Landschaft phrasenhaft wiederholt – worin genau diese «harmonische Einbettung» bestand und wie diese Wahrnehmung genau evoziert werden konnte, wurde jedoch über die von Bernath und Bachmann aufgestellten Kriterien hinaus kaum konkretisiert. Anlässlich der Eröffnung des N1-Teilstücks zwischen Wankdorf und Schönbühl würdigte beispielsweise Bundesrat Hans Peter Tschudi das Bauwerk als «hervorragendes Werk moderner Technik»,[24] das sich ausgezeichnet in «die herrliche bernische Landschaft» einfüge, und er dankte den Planenden dafür, dass das Werk, von Menschen geschaffen, das Bild unserer Heimat nicht beeinträchtige.[25]

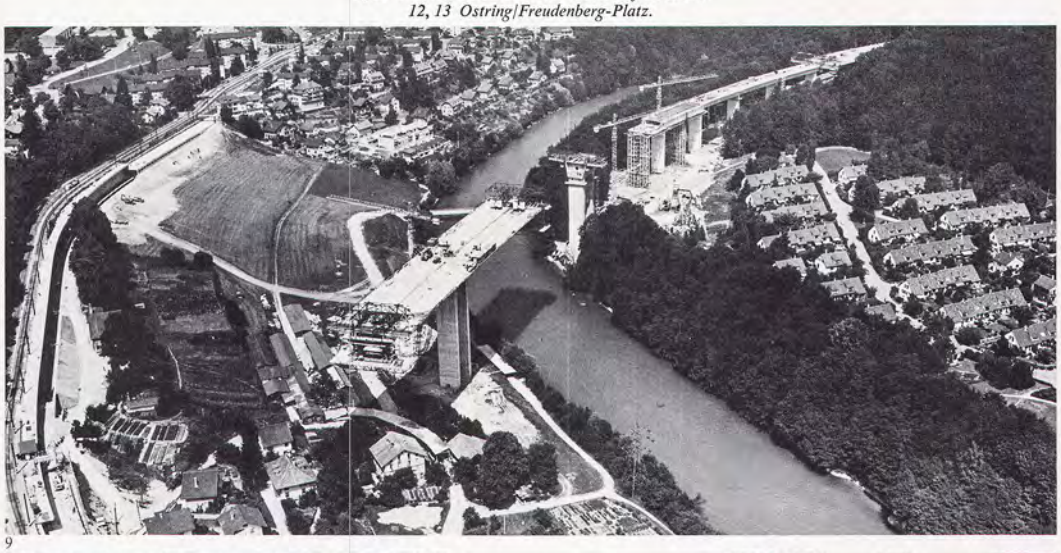
Les autoroutes urbaines ou les constructions de grande envergure qui détruisent l'environnement urbain

Un reportage compilé par Leonardo Bezzola et Diego Peverelli

C'est la deuxième fois en cinq ans que la revue Werk s'occupe des autoroutes. La partie rédigée par Ueli Roth dans le numéro 9/1969 (p. 597-620) de Werk se composait d'une série de contributions traitant surtout de l'adaptation des autoroutes au site. S'éloignant un peu du sujet, l'auteur parlait, dans un de ces articles, de la Federal Highway Act, une loi mise en vigueur aux USA en 1968 et stipulant les nouvelles conditions de subventionnement des autoroutes. Cette loi exige que «le peuple ait plus à dire dans les décisions concernant le tracé et les projets de constructions d'autoroutes, et qu'il ait à dire son mot avant que les organes gouvernementaux aient avancé un certain projet». La nécessité d'introduire cette exigence dans une loi avait été reconnue par l'office gouvernemental des ponts et chaussées du Ministère américain des transports lorsque les voies express construites dans les zones urbaines des USA se révélèrent être de graves erreurs. Les travaux de construction d'une ceinture et ceux d'élaboration de nouvelles autoroutes urbaines à Boston furent interrompus au début des années 70. Les autorités municipales de Boston accordèrent en même temps un crédit de deux milliards de dollars pour examiner les plans directeurs de circulation. Dans une ville californienne, on a été jusqu'à construire un monument en utili-

Bern

9, 11 Viadukt Felsenau. 10 Wankdorf-Dreieck. 12, 13 Ostring/Freudenberg-Platz.



9

10

12

13

10 Fotobericht mit dem Titel «Stadtautobahnen oder grossmassstäbliche, die städtische Umwelt vernichtende Baustrukturen» in der Zeitschrift Werk, Nr. 6, 1974.

11 Umschlag und einzelne Seiten aus Rolf Kellers «Bauen als Umweltzerstörung».

Aber nicht nur der Blick auf die Autobahn in der Landschaft, sondern auch von der Autobahn aus in die Landschaft wurde schon früh thematisiert, und auch diese Perspektive sollte durch gestalterische Mittel inszeniert und harmonisch in Szene gesetzt werden. Nachverfolgen lässt sich dies etwa in einem Bericht über die Randbepflanzung des neuen Autobahnabschnitts im Grauholz. Die Bepflanzung sollte in erster Linie der optischen Führung der Autofahrenden dienen und insbesondere im Winter die Schnellstrassentrasse von der umgebenden, schneebedeckten Landschaft visuell abgrenzen. Während die Randbepflanzung im Wesentlichen die Sicht auf die Wälder und Hügel der «grossräumige[n] und prächtige[n] Landschaft des bernischen Mittellandes» sowie die Voralpen und den Jura freihalten sollte, wurde sie an gezielten Stellen eingesetzt, um «unschöne Überbauungen, Güterschuppen und Fabrikbauten» abzudecken und damit «ästhetischen Ansprüchen Genüge zu leisten», wie der Berner Landschaftsarchitekt Franz Vogel (1906–1989) 1962 in einem Artikel zum Ausbau des Grauholzabschnitts präzisierte.[26]

Am Anfang der 1970er-Jahre erfuhr die Perspektive auf die Autobahn eine zunehmend negative Konnotation. Diese Entwicklung stand im engen Zusammenhang mit der generell wachsenden Kritik am Nationalstrassenbau.

Während sich die in der Anfangsphase spärlich geäusserte Kritik vor allem gegen die explodierenden Kosten richtete, regte sich nun im Zusammenhang mit dem verstärkten Umweltbewusstsein ein immer grösserer Widerstand, und die Frage nach der Umweltverträglichkeit von Autobahnen rückte in den Mittelpunkt.[27] Anhand eines Berichts über den Bau der N6 zwischen Bern und Thun in der Zeitschrift *Die Autostrasse* von 1973 ist nachvollziehbar, dass die beiden Perspektiven von und auf die Autobahn nun in Konflikt geraten. Der dem Autobahnbau offensichtlich positiv gegenüberstehende Berichterstatter greift dort den nun als negativ wahrgenommenen Blick auf die Autobahn auf: «Für den ‹äussern› Betrachter ist eine Autobahn in den meisten Fällen ein Fremdkörper in der Landschaft. Von ihm aus gesehen muss sie möglichst verschwinden.» Dieser Kritik begegnet er jedoch umgehend mit der Perspektive des «inneren» Betrachtenden von der Autobahn auf die Landschaft und argumentiert, dass bei «der Projektierung und dem Bau der N6 […] darauf geachtet [wurde], die Autobahn gut in die Landschaft einzupassen», und dass die Fahrt auf der N6 von Muri bis Spiez «bei schönem Wetter mit den Berner Alpen als Hintergrund vor allem für die Touristen ein gewichtiges Erlebnis» sei. Weiter führt er aus: «Es geht nicht an, in diesen Belangen den Standpunkt der Strassenbenützer und Touristen einfach zu vergessen und nur die Gesichtspunkte des Wanderers und des ‹äussern› Betrachters in den Vordergrund zu stellten», und er spricht sich dagegen aus, Autobahnen durchgehend zu versenken oder in Tunnel zu verlegen, ja regelrecht zu «verlochen».[28] Tatsächlich führte die immer breiter geäusserte Kritik dazu, dass die Autobahnen zunehmend «unsichtbar» gemacht und mit baulichen Massnahmen wie hohen Lärmschutzwänden, Blendschutzhecken oder Überdeckungen versehen wurden. So auch in Bern, wo die genannte N6 im Bereich des Ostrings ab Mitte der 1970er-Jahre mit hohen Lärm-

12, 13 Die Webseiten des Vereins Spurwechsel, der sich gegen die Autobahnbauten in und um Bern wehrt (links), und des ASTRA, das diese Ausbauten plant und realisieren möchte (rechts), unterscheiden sich in ihrer Bildsprache nur unwesentlich.

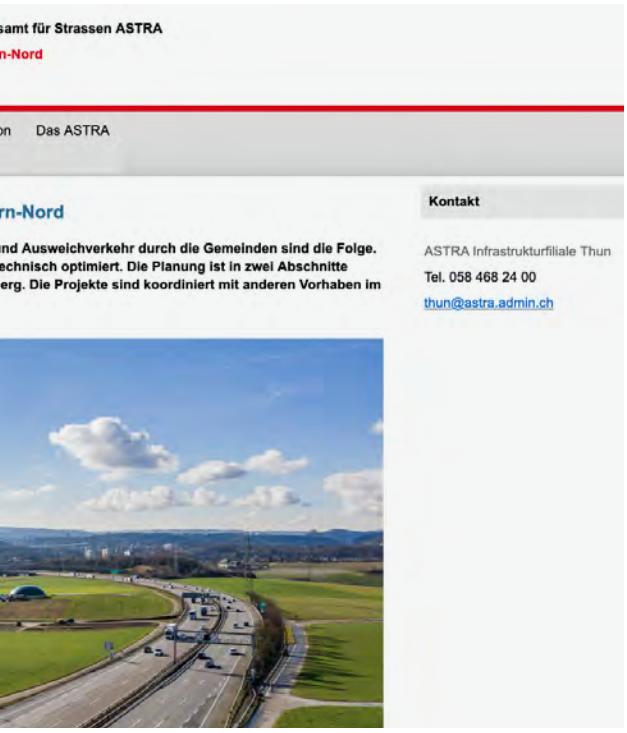
schutzwänden versehen wurde und ab 1987 auf einem 250 m langen Abschnitt im Bereich des Sonnenhofspitals eine Einhausung erhielt.[29] Die gleichen Bauwerke, denen eine harmonische Integration in die Landschaft nur wenige Jahre zuvor noch lobend attestiert wurde, wurden nun als «Landschaftsverschandelung» und «Umweltzerstörung» wahrgenommen und erfuhren eine entsprechende mediale Inszenierung. So illustrieren etwa die Fotografien in der 1973 von Architekt Rolf Keller (1930–1993) veröffentlichten Publikation *Bauen als Umweltzerstörung* aus unterschiedlichen Perspektiven die ästhetische, soziale und ökologische Kritik an der Autobahn (Abb. 11). Automobilität wurde nicht mehr als touristisches Sportvergnügen, Medium und Produkt einer Landschaftsästhetisierung oder als Zukunftsversprechen von technischem Fortschritt stilisiert. Stattdessen galt die Autobahn nun als «Alarmbild einer Un-Architektur der Gegenwart», wie es im Untertitel von Rolf Kellers Publikation heisst.

Und heute?

Seit den 1970er-Jahren wird der Diskurs um den Ausbau der Autobahnen weitergeführt, und er scheint derzeit erneut an Brisanz zu gewinnen. Befürworter des Strassenbaus argumentieren, der Verkehr müsse bei sogenannten Flaschenhälsen flüssig gehalten werden, um damit die Unfallgefahr zu verringern. Für die Gegnerinnen spielen Fragen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle, wobei sowohl die Reduktion des klimaschädlichen motorisierten Individualverkehrs als auch die Problematik von grossen, emissionsintensiven Bauvorhaben als Argumente herangezogen werden.[30] Die Frage nach der Landschaftswahrnehmung von der Autobahn aus als Argument für den Strassenausbau ist hingegen weitgehend verschwunden, und auch die Gestaltung von Autobahnen und ihre Einbettung in die Landschaft spielen kaum mehr eine Rolle. Das zeigt sich nicht zuletzt daran, dass sowohl Gegner wie Befürworterinnen des Autobahnbaus in ihren Kommunikationsmitteln oftmals die gleiche Bildsprache verwenden (Abb. 12 und 13).

BAUKULTUREN DER SCHWEIZ

Anne-Catherine Schröter und Torsten Korte forschen zur Baukultur der Nachkriegszeit in dem an der Fachhochschule Nordwestschweiz angesiedelten und vom *Schweizerischen Nationalfonds* (SNF) geförderten Forschungsprojekt «Baukulturen der Schweiz 1945–1975». *www.baukulturen-der-schweiz.ch*



Anmerkungen

1 Die Begriffe «Nationalstrasse» und «Autobahn» werden im vorliegenden Artikel synonym verwendet. Zu Beginn des Baus des Schweizer Autobahnnetzes in den 1960er-Jahren wurde der Begriff der Nationalstrasse für eine vom Bund mitfinanzierte und mitgeplante Strasse eingeführt. Damit sollte u. a. Distanz zu dem im Nationalsozialismus verwendeten Begriff der Autobahn geschaffen werden. 1996 wurde von der bis dahin üblichen N-Nummerierung der Nationalstrassen zur A-Nummerierung gewechselt, um sich an internationale Standards anzupassen.

2 Martin Heller und Andreas Volk, Einfahrt, in: Die Schweizer Autobahn, Zürich 1999, S. 8–15, hier S. 8.

3 Walter Zschokke, Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997, S. 135; George Kammann, Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964, Dissertation, Universität Zürich, Zürich 1989, S. 80.

4 Vgl. ebd., S. 82; A. Raaflaub, Warum Autobahnen in der Schweiz?, in: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen, 1957, Nr. 1, S. 37–45.

5 Die Kommission untersuchte technische, wirtschaftliche, finanzielle, verkehrspolitische und rechtliche Aspekte im Zusammenhang mit dem Autobahnbau. Vgl. Das Schweizerische Nationalstrassennetz. Zusammenfassender Bericht der Kommission des *Eidg. Departements des Innern* für die Planung des Hauptstrassennetzes, Bern 1958, S. 1.

6 Schweizer Autobahnen in Sicht, hg. von *Arbeitsgemeinschaft für bituminösen Strassenbau*, Zürich 1960, S. 1–4.

7 Das Schweizerische Nationalstrassennetz. Zusammenfassender Bericht der Kommission des *Eidg. Departements des Innern* für die Planung des Hauptstrassennetzes, Bern 1958, S. 10.

8 Fabian Furter, Testfeld Planung. Raumentwicklung, Städtebau und Architektur, in: Zeitgeschichte Aargau 1950–2000, hg. von Historische Gesellschaft des Kantons Aargau, Zürich 2021, S. 56–122, hier S. 77.

9 Schweizer Autobahnen in Sicht, hg. von *Arbeitsgemeinschaft für bituminösen Strassenbau*, Zürich 1960, S. 1–4.

10 O. A., 30 Jahre Ausfallstrasse Luzern-Süd, in: Schweizerische Bauzeitung, Nr. 26, 1985, S. 664.

11 Anna Bähler, Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, in: Bern. Die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, hg. von Robert Barth, Emil Erne und Christian Lüthi, Bern 2003, S. 11–46, hier S. 39.

12 Albert Gnägi, Zur Expresstrassenplanung in Bern, in: Werk, 1961, Nr. 10, S. 341–342, hier S. 341.

13 Ueli Haefeli, Umwelt, Raum, Verkehr, in: Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert, hg. von Patrick Halbeisen, Margrit Müller und Béatrice Veyrassant, Basel 2012, S. 703–752, hier S. 728.

14 George Kammann, Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964, Dissertation, Universität Zürich, Zürich 1989, S. 102.

15 Franz Vogel, Nationalstrasse N1 Bern–Zürich, in: Anthos. Zeitschrift für Landschaftsarchitektur, 1962, Nr. 4, S. 8–12, hier S. 8.

16 Hans-Rudolf Egli und Hans-Ulrich Schiedt, Der Kanton Bern im Zeichen der Verstädterung: zur Wechselbeziehung zwischen Urbanisierung und Verkehr, in: Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Peter Martig, Bern 2011, S. 379–385, hier S. 385.

17 Vgl. Anna Bähler, Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, in: Bern. Die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, hg. von Robert Barth, Emil Erne und Christian Lüthi, Bern 2003, S. 11–46, hier S. 40; O. A., Kalkulierte Eleganz. Die Brücken von Christian Menn, in: Kunst + Architektur in der Schweiz, 2020, Nr. 2, S. 44–51, hier S. 44.

18 Bauinventar der Stadt Bern, Felsenauviadukt, bearbeitet von Denkmalpflege der Stadt Bern, 2017.

19 Vgl. Walter Zschokke, Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997.

20 Vgl. Bernhard Tschofen, Die Alpen sehen, in: Sinneslandschaften der Alpen. Fühlen, Schmecken, Riechen, Hören, Sehen, hg. von Nelly Valsangiacomo und Jon Mathieu, Wien 2022, S. 105–127, hier S. 121; Berhard Tschofen, Was ist Landschaft? Plädoyer für Konzepte jenseits der Anschauung, in: Entdeckungen der Landschaft. Raum und Kultur in Geschichte und Gegenwart, hg. von Michael Kasper u. a., Wien 2017, S. 13–32.

21 Jakob Bernath, Aufgaben der Landes- und Regionalplanung bei der Projektierung des Nationalstrassennetzes, in: Plan. Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik, 1960, Nr. 3, S. 74–76, hier S. 75.

22 Ebd., S. 75–76. Bernath führt weiter aus: «Dazu gehört vor allem die landschaftsarchitektonisch richtige Ausbildung und sorgfältige Ausführung von Brückendurchlässen, Stützmauern, Brüstungen, Geländern, Abweisvorrichtungen und Rastplätzen. Das kleinste Objekt ist sorgfältig zu gestalten. Die Nebensächlichkeiten bestimmen den Charakter eines Bauwerkes.»

23 O. A., Die ästhetische Gestaltung der Nationalstrassen. Gedanken aus einem Gespräch mit Gottfried Bachmann, Dipl.- Ing. und Chef des *Büros für Straßenplanung* des Tiefbauamtes des Kantons Bern, in: Werk, 1962, Nr. 9, S. 302–303.

24 *Bundesamt für Strassen* (ASTRA), Geschichte A1 Bern Nord, 2021, *www.a1-bern-nord.ch/geschichte*, Stand 07.06.2023.

25 Die Schweizer Autobahn, hg. von Martin Heller und Andreas Volk, Zürich 1999, S. 326.

26 Franz Vogel, Nationalstrasse N1 Bern–Zürich, in: Anthos. Zeitschrift für Landschaftsarchitektur, 1962, Nr. 4, S. 8–12, hier S. 8.

27 O. A., Nationalstrassen und Umweltschutz, in: Basler Nachrichten, Nr. 204 vom 29.05.1972, o. S.

28 O. A., SN6/N6 – Der Nationalstrassenbau im Kanton Bern, in: Die Autostrasse, 1973, Nr. 2, S. 5–12, hier S. 9.

29 Überdachung Autobahn, in: Schweiz aktuell, Fernsehsendung, 20.11.1991, *www.srf.ch/play/tv/schweiz-aktuell/video/ueberdachung-autobahn*, Stand 14.07.2023.

30 Vgl. Markus Heinzer, Die Tradition, Autobahnen zu verbreitern, müssen wir durchbrechen, in: heimat heute 2023, S. 22.

Die Tradition, Autobahnen zu verbreitern, müssen wir durchbrechen!

Markus Heinzer

▲ **1** *Visualisierung des Vereins Spurwechsel (basierend auf einem Projektbild des Bundesamts für Strassen ASTRA): So würde der «Anschluss Wankdorf» direkt nach dem geplanten Umbau aussehen.*

Der Bund plant, die Autobahnen rund um Bern um je eine zusätzliche Spur in beide Richtungen zu verbreitern, und nimmt damit Schäden am Kulturland, an Naturräumen und an der Siedlungsqualität in Kauf. Dabei sollten wir die Klima- und Biodiversitätskrise jetzt ernst nehmen und damit aufhören, die Infrastruktur auszubauen und auf Spitzenzeiten auszulegen.

Falsche Tradition: Mehr Spuren gegen Stau

Es gibt eine starke Tradition unter Verkehrsplanern, den Stau auf Autobahnen durch zusätzliche Spuren zu bekämpfen. Mit dieser Tradition müssen wir nun schleunigst brechen. Wir sollten die vorhandenen Infrastrukturen besser ausnutzen. Der Stau beschränkt sich auf wenige Stunden im Tag und nimmt nicht zu. Er reguliert sich also selber: Die Autofahrenden weichen auf andere Zeiten aus. Im Verkehrsbereich lautet das Motto deshalb «vermeiden, verlagern, verträglich gestalten». Diese «3-V-Strategie» ist heute so breit akzeptiert, dass sogar die kantonal-bernische *Bau- und Verkehrsdirektion* darauf rhetorisch ihre Gesamtmobilitätsstrategie aufbaut. Aber würden die Verantwortlichen dies wirklich ernst nehmen, müssten wir uns heute nicht gegen den Kapazitätsausbau der gesamten Autobahn rund um Bern wehren.

Mehr Spuren ziehen mehr Autoverkehr an

Mehr Spuren zu bauen und damit mehr Kapazität für den Autoverkehr bereitzustellen, ist das genaue Gegenteil der «3-V-Strategie»: Dem Verkehr wird Tür und Tor geöffnet und sein Wachstum beschleunigt. Je attraktiver das Autofahren wird, umso mehr Menschen werden das Auto als Verkehrsmittel wählen, und umso mehr Menschen werden im Auto längere Distanzen zurücklegen. Für die Autobahn-Ausbauprojekte rund um Bern ist dieser Mechanismus sogar

offiziell bestätigt. In der Kosten-Nutzen-Analyse des *Bundesamts für Strassen* (ASTRA) wird vorgerechnet, wie viel Mehrverkehr der ausgebaute Autobahn-Anschluss Wankdorf neu generieren wird: Mehrere Tausend zusätzliche Autofahrten pro Tag!

Bäume und Kulturland schützen

In den Projektplänen zum Ausbauprojekt «Anschluss Wankdorf», die Anfang 2022 öffentlich auflagen, war neben einem grossen Teil des Allmendwäldchens die gesamte autobahnseitige Baumreihe der historischen Bolligenallee zur Rodung vorgesehen. Und dies wurde absurderweise damit begründet, dass Platz für den Langsamverkehr geschaffen werden müsse. Nun sind also die Velos schuld. Die Baumreihe würde zwar weiter aussen neu gepflanzt, aber die Qualitäten der historischen Allee würden erst Jahrzehnte später wieder erreicht werden. Dagegen haben viele Institutionen Einsprache erhoben. Nun hört man munkeln, dass die Projektverantwortlichen einlenken. Offensichtlich wäre es schon immer möglich gewesen, auch bei diesem Projekt auf historische Substanz Rücksicht zu nehmen.

Auch beim geplanten Acht-Spuren-Ausbau der Grauholzautobahn will der Bund enorme Mengen an Fruchtfolgeflächen und Wald opfern. Dagegen wehren sich nun die Landwirte vor Ort und auch der *Berner Bauernverband*. Dieses Projekt war im Herbst 2022 in der öffentlichen Auflage.

Der Bund ignoriert eigene Wachstumsprognosen

Die Bestrebungen zur Verbreiterung der Autobahnen rund um Bern zeugen von einer ungebremsten Wachstums-Vorstellung ohne Rücksicht auf Umwelt und Landschaft. Das Wachstum des Autoverkehrs wird als naturgegeben hingenommen. Dabei sind die neusten Prognosen des *Bundesamts für Raumentwicklung* (ARE) zurückhaltend: Der Autoverkehr wächst pro Jahr höchstens noch um weniger als ein Prozent, und zwar vor allem im Bereich Freizeitverkehr.[1] Trotzdem wiederholen die Strassenbauer mantramässig, dass es den Ausbau brauche. Das kann nur bedeuten, dass sie angesichts der enormen Geldschwemme aus dem *Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds* (NAF) der irrigen Überzeugung sind, nun auch noch die letzten Staustunden ausschliesslich mit Infrastrukturausbau bodigen zu wollen.

Engpässe werden nur verlagert

Der Autobahnanschluss Wankdorf und die Grauholzautobahn sind gute Beispiele: Wenn wir – wie das ASTRA dies plant – hier den Verkehrsfluss durch Ausbauten verbessern, zieht dies neuen Verkehr an, der sich sehr bald an den angrenzenden Abschnitten stauen wird. So geben sogar die Strassenbauer selber zu: Ohne einen Ausbau des Anschlusses Wankdorf könne der zusätzliche «Druck», sprich: die zusätzlichen Autos, die durch die Verbreiterung der Grauholzautobahn daherkommen, nicht aufgefangen werden. Das heisst im Umkehrschluss, dass ohne den Ausbau des Wankdorf-Anschlusses auch alle anderen Ausbauprojekte obsolet werden. So argumentiert auch eine fast einstimmig angenommene Motion im bernischen Grossen Rat.[2] Ganz abgesehen davon würden diese jahrelangen Baustellen ihrerseits sehr viel unnötigen Stau und enorme zusätzliche Emissionen (CO_2, Lärm, Umweltverschmutzung) verursachen.

«Anschluss Wankdorf» stoppen

Wenn wir also den Ausbau des «Anschlusses Wankdorf» stoppen, kann dies den Bund zum Umdenken bringen. Deshalb fokussiert sich die Diskussion und auch die Widerstandsaktivität so stark auf das Wankdorf-Ausbauprojekt. Der Verein *Spurwechsel* erhöht nun den Druck auf die Behörden massiv, indem er zusammen mit den Stadtparteien und Verbänden eine städtische Initiative gegen dieses Projekt lanciert. Wenn sich die betroffene Stadtbevölkerung gegen solche Betonfantasien ausspricht, kann das Ausbauprojekte zu Fall bringen. Vergleichbare Projekte – der «Westast» in Biel und die «Spange Nord» in Luzern – wurden in den letzten Jahren erfolgreich abgewehrt.

Es braucht jetzt bei den Autobahnen einen Marschhalt und ein Umdenken in der Politik und in der Verwaltung. Eine zeitgemässe Verkehrsdoktrin muss ohne Ausbau planen und den Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Zum Schutz der Menschen und der Natur.

Markus Heinzer ist Präsident des Vereins Spurwechsel Bern.

Anmerkungen

1 *Bundesamt für Raumentwicklung* (ARE), Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050. Schlussbericht, 08.04.2022. *www.are.admin.ch/verkehrsperspektiven*, Stand 19.07.2023.

2 Motion 248-2022, Rüegsegger (Riggisberg, SVP): Weniger Fruchtfolgefläche für den A1-Ausbau Wankdorf–Grauholz auf 8 Spuren.

Das Schloss Fraubrunnen auf einem Gemälde um 1740 oder 1770, gemalt von Johann Grimm (1645-1747) oder Johann Ludwig Aberli (1723-1786). Die Vedute zeigt den Zustand des Schlosses vor dem Bau des «Eingangsperrons», der gegenüber dem grossen Hoftor zu stehen kam (siehe S. 41).

Stereotypen – Diskriminierung – Baukultur: Ein Podiumsgespräch über den Umgang mit verletzenden Denkmälern und Kunstwerken

Margrit Zwicky, Raphael Sollberger

Seit mehreren Jahren wird schweizweit über den Umgang mit verletzenden Gebäudeinschriften, Ausstattungselementen oder Kunstwerken diskutiert. Besonders solche, die sich in öffentlichen Räumen befinden und sich stereotyper Menschenbilder bedienen, lösen Unbehagen aus und werfen die Frage auf, wie wir als Gesellschaft heute und in Zukunft mit solchen Objekten umgehen wollen und sollten. Im Rahmen eines Podiumsgesprächs eruierte der *Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland*, am 22. Juni 2023 gemeinsam mit Betroffenen und Fachpersonen, worin die Gefahren des Belassens, aber auch die Problematiken der Entfernung liegen.

Unsere Regionalgruppe befasste sich im vergangenen Jahr mit diesem Thema, da in Bern kürzlich mehrere solche problematische Objekte für grosse Aufmerksamkeit gesorgt hatten. So etwa die *Gesellschaft zu Schneidern*, die ehemals *Zunft zum Mohren* hiess, die Bar

▲ *1 Das Wandbild im Schulhaus Wylergut im Sommer 2020, vor der Abnahme. Die drei Buchstabenfelder mit den stereotypen Darstellungen wurden mit schwarzer Farbe übermalt.*

Kolonial, ein Bronzewandbild im Steckgut-Schulhaus oder das Wandalphabet im Treppenhaus der Primarschule Wylergut der Künstler Emil Zbinden (1908–1991) und Eugen Jordi (1894–1983). Letzteres zeigt bei den Buchstaben C, I und N stereotype Darstellungen von Menschen unterschiedlicher Herkunft und Hautfarbe. Die Kommission für Kunst im öffentlichen Raum der Stadt Bern lancierte im Mai 2019 einen Wettbewerb zur Suche nach künstlerischen Arbeiten, um «die Stereotypen aus der Kolonialzeit im Schulkontext zu überdenken». Im Sommer 2020 wurden drei Buchstaben von einer Gruppe von Aktivistinnen und Aktivisten mit schwarzer Farbe übermalt. Wie es das Siegerprojekt des Wettbewerbs mit dem Titel «Das Wandbild muss weg!» vorgesehen hatte, wurde das Kunstwerk im Juli 2023 schliesslich ohne ein Baubewilligungsverfahren aus dem gemäss Berner Bauinventar erhaltenswerten Schulgebäude entfernt und wird dereinst im Rahmen einer Sonderausstellung im *Bernischen Historischen Museum* kontextualisiert werden. Gegen diesen Umgang mit dem fraglichen Objekt regte sich lauter Widerstand, in der Tagespresse stritten sich Befürworterinnen und Gegner dieses Vorhabens, teilweise unter Berufung auf das Berner Baugesetz, teilweise aber auch auf undifferenzierte Art und Weise.

Genau hier versteht sich der Heimatschutz als möglicher Vermittler: Gemeinsam mit Expertinnen und Experten sowie Betroffenen[1] wollten wir am Podium eruieren, welche Gefahren von solchen diskriminierenden Kunstwerken ausgehen, welchen historischen Wert sie als Zeugen problematischer Epochen haben und ob solche Objekte Schülerinnen und Schülern oder einem Lehrkörper im Alltag «zugemutet» werden können. Hätte das Wandbild am originalen Standort nicht vielleicht sogar dabei helfen können, eine Debatte über strukturelle Diskriminierung in der Schule zu führen, beispielsweise im Rahmen von Projektwochen? Und was passiert nach der Translokation in ein Museum? Ist danach eine Diskussion über die kolonialen Verflechtungen der Schweiz noch möglich, oder wird das problematische Objekt

damit der öffentlichen Debatte entzogen und das Problem damit unter den Teppich gekehrt? In der nicht zuletzt auch dank der Moderation von Mona-Lisa Kole äusserst sachlich geführten Diskussion stellte sich heraus, dass sich beide Seiten den Problematiken aus Sicht der jeweils anderen bewusst sind, die Positionen zum Umgang mit diskriminierenden Kunstwerken jedoch unterschiedlicher nicht sein könnten. Rund die Hälfte der Stadtberner Bevölkerung hat einen Migrationshintergrund und ist somit potenziell von strukturellen Ungleichheiten betroffen, die nach wie vor bestehen und gesellschaftlich wie politisch dringend aufgearbeitet werden müssen. Das Dilemma: Das Wandbild ist auf der einen Seite ein Zeichen dieser Ungleichheiten und kann bei Betroffenen den berechtigten Wunsch nach seiner Entfernung hervorrufen. Andererseits wäre gerade dieses Werk ein geeignetes Anschauungsobjekt, an dem sich die Rolle der «weissen» Stadt Bern in der Geschichte hinterfragen liesse. Selbst wenn dies zutreffen sollte, so die Befürwortenden der Entfernung, wäre dann die Schule mit ihrer Unter- und Mittelstufe dafür der richtige Ort? Gerade eine Schule solle ein sicherer Ort für alle Kinder sein, argumentieren die Befürwortenden. Die gleiche Frage liesse sich aber auch bezüglich des Museums stellen, so die andere Seite: Ist ein Museum der Ort für eine breite gesellschaftliche Debatte, wenn es doch nach wie vor grösstenteils von Privilegierten besucht wird? Und, eine der aus kunstgeschichtlicher beziehungsweise denkmalpflegerischer Sicht wohl spannendsten Fragen des Abends, die Etienne Wismer, Präsident des *Fördervereins Emil Zbinden,* aufwarf: Von welchem Objekt sprechen wir dabei überhaupt? Dem mittlerweile geschwärzten oder dem ursprünglichen, unversehrten? Zeugt dieses von den Weltanschauungen der 1940er-Jahre, oder zeugt das teilweise übermalte vom Diskurs unserer heutigen Zeit?

Klar ist, auch im Rahmen unseres Podiums konnte kein Ausweg aus diesem Dilemma und keine allgemeingültigen Lösungsansätze im Umgang mit verletzenden Denkmälern gefunden werden. Die Spannweite der möglichen Handlungen ist weit: Vom Entfernen eines Kunstwerks bis zur Erhaltung vor Ort mit entsprechender Kontextualisierung. Welcher Umgang gewählt wird, müssen wir als Gesellschaft von Objekt zu Objekt neu verhandeln. Dieser wichtigen gesellschaftlichen Debatte fehlte bisher die entsprechende Plattform, auf welcher sich die Gesamtheit der Betroffenen – und das meint: die Gesellschaft als Ganzes – austauschen kann. Dass dies am 22. Juni erstmals geschah, wurde von allen Teilnehmenden sehr geschätzt, und so sieht auch unsere Regionalgruppe ihren Beitrag zur Diskussion weiterhin darin, den wissenschaftlichen und politischen Diskurs ein Stück weit aus der Abgeschiedenheit der Universitätsräume und Amtsstuben zu entheben und eine Diskussionsplattform über unser aller kulturelles Erbe anzubieten, die auch wirklich allen offensteht. Sodass die Deutungshoheit über Kunstobjekte im öffentlichen Raum nicht weiter allein den jeweils privilegierten Gesellschaftsteilen vorbehalten bleibt.

▲ *2 Ein Themenfeld, das viele beschäftigt. Das Podiumsgespräch im Zunftsaal «zur Schneidern» stiess auf grosses Interesse, der Saal war bis auf einige wenige freie Plätze gefüllt.*

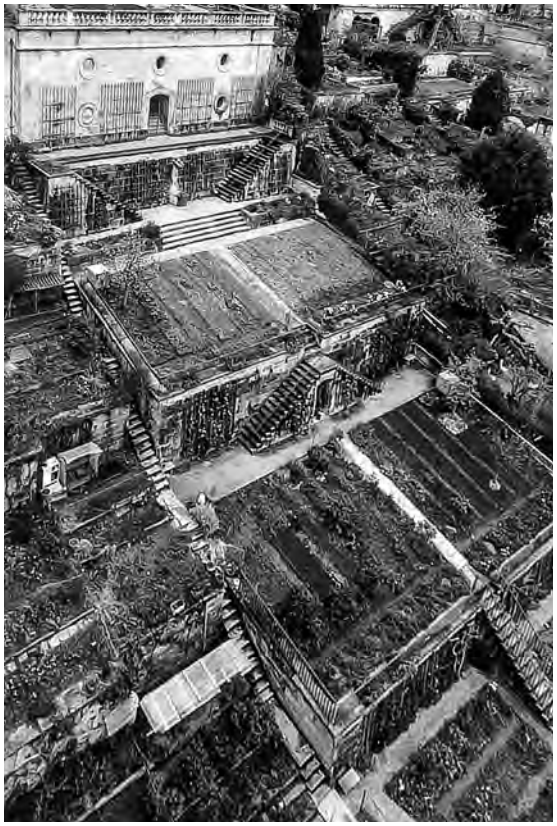
Anmerkung

1 Teilgenommen haben: Annina Zimmermann, Fachspezialistin der Stadt Bern für Kunst im öffentlichen Raum, Christoph Reichenau, Journalist des *Journal B*, Halua Pinto de Magalhães, Stadtrat und Aktivist, sowie Karl Johannes Rechsteiner, Präsident der *Stiftung Cooperaxion*. Das ebenfalls eingeladene Kollektiv *Das Wandbild muss weg!* blieb dem Podium aus Protest gegen die Einladung von Befürwortern der Erhaltung des Wandbilds fern.

Gärten und Parkanlagen in Bern

Rolf Hürlimann

Private und öffentliche Grünräume spielen eine wichtige Rolle bei der Lebensqualität von Städten. So erscheinen Fassadenbegrünungen wie jene eines Hochhauses in Wabern ebenso zeitgemäss wie der Plan, einzelne Plätze mit zusätzlichen Bäumen und Pflästerungen anstelle von Asphaltbelägen klimatisch aufzuwerten. Bern hat aber schon einiges zu bieten: Allein im öffentlichen Stadtraum gibt es weit mehr als hundert grüne Oasen: kleine, wie jene beim unlängst umgestalteten Eigerplatz, und weitläufigere, wie die Münsterplattform, die Kleine und die Grosse Schanze oder die Schlosspärke von Bümpliz und Brünnen bis hin zur Elfenau. Nicht zu vergessen sind Sportanlagen, Freibäder, Spiel- und Picknickplätze, Friedhöfe, Alleen und Wälder. Auch unzählige private, gemeinschaftliche und Familiengärten sowie Urban-Gardening-Anlagen leisten ihren Beitrag zur Wohnqualität in der Bundesstadt.

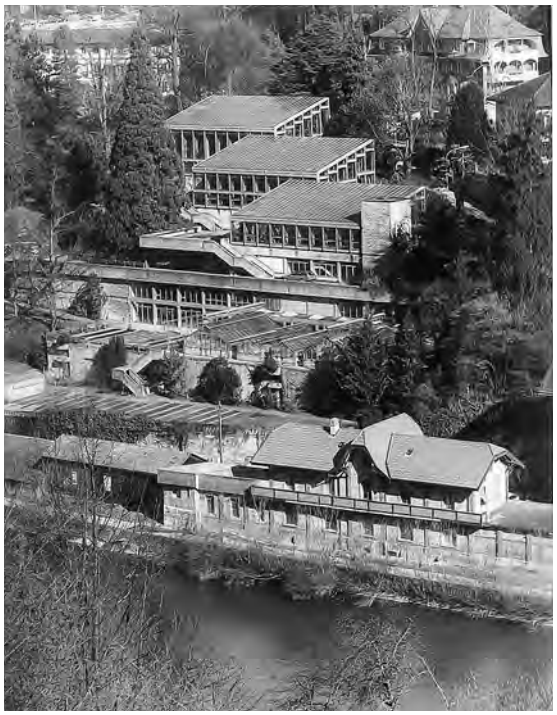


1 Terrassierte Gärten mit mannigfachen Beeten, Sitzplätzen und Treppen auf der Sonnenseite der Junkerngasse. Apr. 2023.

2 Reger Winterbetrieb auf dem zugefrorenen Egelmöslisee inmitten des Siedlungsgebiets im Südosten Berns. Jan. 2002.

3 Der Monbijoupark mit einem hölzernen Speicher aus dem 18. Jh. als grüngebliebener Teil des einstigen Landguts Monbijou, flankiert von den Hochbauten des Radiostudios und der Oberzolldirektion. Febr. 1996.

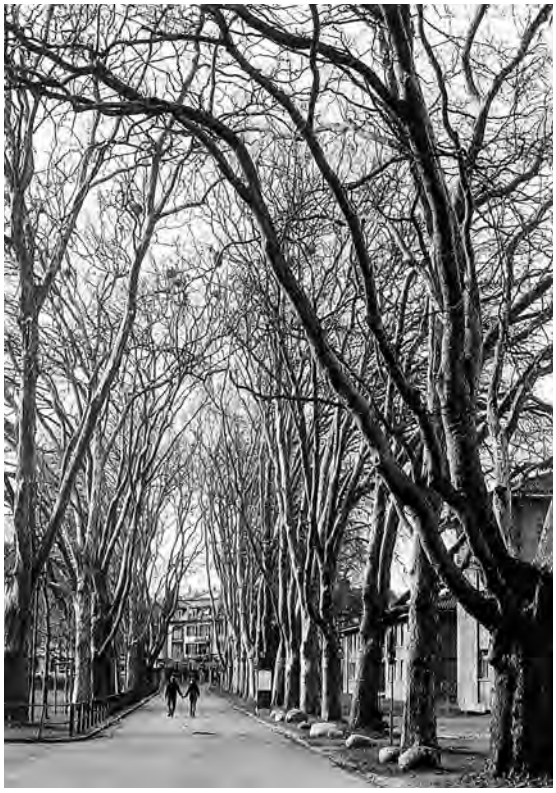
4 Seit 1863 befindet sich der Botanische Garten an den Aarehängen oberhalb des Altenbergs. Die markanten, flaschengrünen Gewächshäuser stammen aus den 1970er-Jahren. Links oben ist der Hauptbau des Instituts für Pflanzenwissenschaften der Universität Bern zu sehen. Febr. 1995.



▲ *5 Promenade mit Findlingen auf dem Gebiet der alten Murtenstrasse entlang des Tscharnerguts zwischen der Mauritius-Kirche und dem Acherli-Wohnheim. Mai 1998.*

▲ *6 Schrebergärten zwischen Schloss- und Mutachstrasse in Holligen, wo sich heute die Siedlung Huebergass befindet. Im Hintergrund die Hochkamine der Kehrichtverbrennung, an deren Stelle heute die Überbauung Holligerhof kurz vor Vollendung steht. Apr. 1986.*

▼ *7 Stellvertretend für die verschiedenen Alleen Berns, wie z. B. die Muri-, Enge-, Papiermühle-, Bolligen- und Schlossstrasse, den Dalmaziquai und den Elfenauweg, sei an dieser Stelle die imposante, doppelte Platanenreihe auf dem Kasernenareal im Breitenrain gezeigt. März 2013.*



◀ *8 Liebevoll gepflegter Bauerngarten in der Nachbarschaft des Schlosses von Worb mit symmetrisch angelegten, von Buchsbaumhecken umrandeten Beeten. März 2023.*

▶ *9 Spielplatz der Überbauung Gäbelbach mit einem ausgedienten Tramanhänger von 1904 als besondere Attraktion. Sept. 1973.*

Berner Siedlungsfreiräume vom 20. Jahrhundert bis heute

Pascale Akkerman

Seit jeher wurden verschiedene Konzepte für das Wohnen in der Stadt erprobt. Die dazugehörigen privaten und öffentlichen Aussenräume beeinflussen dabei massgeblich die Wohnqualitäten dieser Quartiere und Siedlungen. Exemplarisch werden einige Berner Siedlungen von Beginn des 20. Jahrhunderts bis zum aktuellen Viererfeld unter dem Aspekt der Freiräume betrachtet.

Ein Reformgarten in einer Blockrandbebauung

Während das Berner Breitenrainquartier mit strassenbegleitenden Mietshäusern, auch «Mietskasernen» genannt, bebaut wurde, entstanden im Geviert von Viktoria-, Schänzli-, Schönburg- und Gotthelfstrasse auf dem Spitalacker von 1925 bis 1932 mehrstöckige Wohngebäude als Blockrandbebauung mit einer Parkanlage in ihrer Mitte. Diese Freiflächen wurden – ganz dem damaligen sozialhygienischen Ansatz verpflichtet – mit Rasen zum Spielen und Turnen, mit Sitzplätzen im Schatten und mit mehreren Brunnen angelegt. Im Süden wird die Parkanlage von einer Baumreihe, beziehungsweise einer Allee gesäumt. Der direkt anschliessende Schulgarten der Viktoriaschule[1] ist dabei mitzulesen, denn durch die Gartenarbeit wurde den Kindern die Idee der Selbstversorgung und gesunden Ernährung vermittelt. Die beiden Parkanlagen Obere und Untere Humboldtstrasse sind die einzigen Vertreterinnen des Reformgartenstils in Bern. Nach den Landschaftsgärten mit geschwungenen Wegen und malerisch

1 Spielplatz im Park Obere Humboldtstrasse im Reformgartenstil, räumlich gefasst im Norden durch die Blockrandbebauung und im Süden durch die Allee.

▲ *2 Im Spitalacker erschliessen kleine Stichstrassen die Häuser und trennen die Grundstücke zwischen Garten und Vorgarten.*

angeordneten Gehölzgruppen entstanden Anfang des 19. Jahrhunderts in den Siedlungen Parkanlagen mit geometrischer Aufteilung und räumlich wirksamen, aber platzsparenden geschnittenen Hecken. Die Rasenflächen durften jetzt genutzt werden, die Kinder sollten sich bewegen, und für Ruhesuchende gab es Sitzplätze zwischen Blumenbeeten. Alle drei Anlagen (Parkanlagen Obere und Untere Humboldtstrasse, Schulgarten) wurden in den letzten Jahren sorgfältig und nach gartendenkmalpflegerischen Leitlinien instand gesetzt.

Einfamilienhaussiedlungen nach den Ideen der Gartenstadt

Als Gegenentwurf zum Wohnen in der Mietskaserne und als Massnahme gegen die Wohnungsnot entstanden seit Ende des Ersten Weltkriegs in Bern mehrere genossenschaftliche Siedlungen mit einfachen Arbeitereinfamilienhäusern und grossen, privaten Gärten. So etwa die **Eisenbahnersiedlung Weissenstein** (Franz Trachsel, 1919–1927), das **Wylergut** (*Trachsel, Abbühl, Steffen* und *Päder, Jenni, Boss*, 1943–1947) und die Reiheneinfamilienhaussiedlung auf dem **Bethlehemacker** (*Hans und Gret Reinhard* und Walter von Gunten, 1943–1947). Auffallend sind die grossen Gartenflächen verglichen mit den kleinen Grundflächen der Gebäude und die damit verbundenen grossen Abstände der Häuser und Häuserzeilen zueinander. Die Architektinnen und Architekten stellten den Arbeiter- und Beamtenfamilien erschwingliche Häuser mit grosszügigen Flächen für den Gemüseanbau in Selbstversorgung während des Zweiten Weltkriegs zur Verfügung. Das Wylergut und die Eisenbahnersiedlung Weissenstein gehören heute zu den grössten zusammenhängenden Einfamilienhaussiedlungen in der Stadt Bern in Anlehnung an die Ideen der Gartenstadt. Das Modell der Gartenstadt wurde von Ebenezer Howard (1850–1928) 1898 in England entworfen und diente europaweit zur Inspirationsquelle für neue Wohnsiedlungen «im Grünen». Wesentliche Merkmale sind die Lage ausserhalb der dichten Stadtzentren, die grossen Pflanzgärten und die Platzierung von Wohngebäuden rund um ein dorfartiges Zentrum mit gemeinschaftlich genutzten Räumen und Geschäften des täglichen Bedarfs. Heute liegen diese Siedlungen oft mitten in der Stadt und sind üppig begrünt, wenn auch die Gärten oft nicht mehr zum Gemüseanbau genutzt werden.

Mehrfamilienhäuser in einem Landschaftspark

Ebenfalls aus dem Tuschestift des Architektenpaars Hans und Gret Reinhard stammt die **Siedlung Meienegg** (1948–1956) auf dem nördlichen Stöckacker. Seit dem Abriss der städtischen Mehrfamilienhaussiedlung auf dem südlichen Stöckacker (1944–1946) vor zehn Jahren (dazu weiter hinten mehr) gilt die Meienegg als eines der ältesten unverändert erhalten gebliebenen sozialen Wohnbauprojekte der Stadt Bern.[2] Die Siedlung besteht aus dreigeschossigen Wohngebäuden, die in einer grünen, gemeinschaftlich genutzten Landschaft stehen. Das Gelände ist leicht modelliert und bindet auf diese Weise die privaten Sitzplätze der Erdgeschosse an den Park an. Mehrere unterschiedlich gestaltete grössere und kleinere Sitzplätze sind integriert, Bäume begrünen und beschatten Plätze und Häuser. In der Mitte der Siedlung befindet sich ein Sport- und Versammlungsplatz, der sogenannte «Dorfplatz». Die Wege sind dem Fussverkehr vorbehalten, nur eine Stichstrasse mit Wendeschlaufe führt das Auto in einen Teilbereich der Siedlung. So ist diese Anlage ein Spielparadies für Kinder mitten in der Stadt.

▲ *3 Eingangssituation mit gemeinschaftlichem Grünraum in der Siedlung Meinegg.*

Das Konzept der Siedlung Meienegg – Mehrfamilienhäuser in einem Landschaftspark – wurde für viele folgende Wohnbauprojekte der Nachkriegszeit bis in die späten 1970er-Jahre landesweit als Vorbild übernommen.[3] So auch in der **Überbauung Tscharnergut** (1958–1965) im benachbarten Bethlehem. Die Ideen der Meienegg wurden im Tscharnergut weitergeführt: Die Wohngebäude stehen gemeinsam mit öffentlichen Bauten und Infrastrukturen[4] in einem sorgfältig gestalteten, gemeinschaftlich nutzbaren Grünraum. Der Siedlungsinnenraum ist ebenfalls den Fussgängerinnen vorbehalten und – verglichen mit der Meienegg – grossflächiger ausgestaltet. Ein Wegnetz durchzieht die grosszügigen Freiräume und verbindet die verschiedenen Aufenthalts- und Spielflächen, die teils als Hügel gestaltet und mit heute malerischen grossen Bäumen ausgestattet sind.

Verschiedene Aussenraumkonzepte in Berner Siedlungen ab 2000

Nachdem die Erdölpreiskrise nach 1973 dem Bauboom der Nachkriegsjahre ein Ende bereitete, blieb es einige Jahre still auf dem Siedlungsbauplatz der Stadt Bern. Die seit den späten

▼ *4 Innenhof mit gemeinschaftlichem Aussenraum und privaten Gärten in der Grossüberbauung Brünnen.*

1960er-Jahren mit der Vision einer aufs Auto ausgerichteten und für bis zu 70'000 Menschen geplante **Grossüberbauung Brünnen** wurde vom Stimmvolk aufgrund wachsender gesellschaftlicher Kritik zweimal abgelehnt. Erst eine deutlich redimensionierte, auf den Perimeter Brünnen Nord beschränkte Planungsvorlage mit nur noch maximal viergeschossigen Gebäuden innerhalb eines orthogonalen Erschliessungsnetzes für 2'600 Einwohnende fand 1999 Zustimmung. Die ersten Gebäude waren ab 2008 bezugsbereit, aktuell wartet noch ein Baufeld darauf, bebaut zu werden. Um das alte Brünnengut, ein Landsitz aus dem 18. Jahrhundert mit dazugehörigem Hof, sowie auf der Autobahnüberdeckung der A1 zwischen Bethlehem und dem Einkaufszentrum *Westside* wurde ein öffentlicher Park als direkte Fussgängerverbindung von der Waldmannstrasse zum neuen Bahnhof Bern Brünnen Westside angelegt. Für die Wohngebäude wurde pro Parzelle jeweils ein Wettbewerb für die Architektur und die Freiraumgestaltung ausgeschrieben. Trotz dieser qualitätssichernden Verfahren fiel die Gestaltung der Wohngebäude und der Innenhöfe sehr unterschiedlich aus. Blockrandbebauungen stehen neben parallelen Gebäudereihen. Die einzelnen Baufelder und ihre Freiräume wurden somit ohne Bezug zu den benachbarten Gebäuden entworfen. Das Quartier zerfällt zu einem Sammelsurium unterschiedlicher Gebäudetypologien, zusammengehalten von einem schachbrettartigen Strassensystem. Neben kaum genutzten Innenhöfen mit schlecht erkennbarer Gestaltungsabsicht gibt es gut besuchte, sorgfältig gestaltete und abwechslungsreich bepflanzte, stimmungsvolle Gartenanlagen. In einigen Höfen sind private Sitzplätze und kleine Gärten für die Erdgeschosswohnungen eingefügt, manchmal sogar auf der Strassenseite.

Im Unterschied dazu wurde der **Schönberg Ost** ab 2010 bis 2018 von mehreren Architekturbüros nach dem bereits im Kirchenfeldquartier im 19. Jahrhundert erprobten Prinzip von grosszügigen, drei- bis viergeschossigen Stadtvillen mit privaten, die Punkthäuser umgebenden Gärten bebaut. Neben der Höhe sind auch die Materialisierung und der Fussabdruck aller Gebäude ähnlich. Alleen und Baumreihen hierarchisieren die Strassen, die Grundstücke sind, als Reminiszenz an das durchgrünte historische Villenquartier Kirchenfeld, mit Mauern und geschnittenen Hecken gefasst, was in dieser Konsequenz beinahe schon steril wirkt. Doch mitten in der Siedlung befinden sich von mehreren Gebäuden genutzte gemeinschaftliche Aufenthalts- und Spielplätze, gesäumt von privaten Gärten der Erdgeschosswohnungen.

▲ *5 Im Quartier Schönberg Ost sind die Freiräume mit Mäuerchen und geschnittenen Hecken zur Strasse hin gefasst.*

Zurück zur städtischen Siedlung auf dem Stöckacker, die als Vorreiterin der Meienegg und als ältestes soziales Wohnbauprojekt im Eigentum der Stadt Bern 2013 abgerissen wurde. Nachdem ein Gutachten den Gebäuden aus den 1940er-Jahren jegliche historische Bedeutung abgesprochen hatte,[5] liess die Stadt hier eine neue Siedlung bauen. Dies mit den bereits üblichen Vorgaben zur sozialen Durchmischung und zur autoarmen Mobilität, aber mit zusätzlichen Schwerpunkten zur Nachhaltigkeit im Betrieb und in der Ökologie sowie einer guten Aneigenbarkeit des Aussenraums durch die Bewohnenden. Das als Sieger aus dem Architekturwettbewerb hervorgegangene und 2017 umgesetzte Projekt der Planergemeinschaft *Meier Hug Architekten* und *Armon Semadeni Architekten* besteht aus drei viergeschossigen Kettenhäusern. Der Freiraum dazwischen wirkt kleinräumig und dicht. Eine Zone von privaten Gärten ist den Gebäuden vorgelagert und von Rabatten mit heimischen Stauden zum halböffentlichen Siedlungsfreiraum gefasst, der als naturnah gestalteter Aussenraum integrierte Plätze und Spielflächen aufweist. Das Regenwasser versickert in offenen Mulden mit passender Bepflanzung. Mehrstämmige Bäume sind in den Grünflächen eingestreut und strukturieren den Freiraum auch in der Höhe.

Fasst man die Entwicklung der Siedlungsfreiräume in den frühen 2000er-Jahren zusammen, kann man diese als eine Weiterentwicklung des Reformgartenstils auffassen. Die Wohnbauten beschränken sich auf wenige Geschosse, und im Freiraum gibt es sowohl private Gärten für die Erdgeschosswohnungen als auch gemeinschaftliche Flächen, bei denen grosser Wert auf Aneigenbarkeit durch die Bewohnenden gelegt wird. Angesichts des Klimawandels ist die Begrünung auf Nachhaltigkeit und Biodiversität ausgerichtet.

▲ *6 Im Stöckacker Süd befinden sich hinter den Sträuchern private Gärten, die Durchwegung in der Mitte dient allen Bewohnenden.*

Und wie sehen die Siedlungen der Zukunft aus?
Die Planung des neuen Quartiers auf dem **Vierer- und Mittelfeld** ist in Bezug auf die entstehenden Aussenräume interessant. Die vorgesehenen Freiräume binden zum einen den gesamten neuen Stadtteil in die Umgebung ein, und zum anderen sind sie zentrales Element zwischen den einzelnen Häusern im direkten Wohnumfeld. Der Masterplan von 2020 sieht einen Stadtteil für 3'000 Menschen vor, der den heutigen ökologischen und energetischen Standards genügen soll.[6] Die Stadt Bern wünscht sich eine sozial durchmischte Bewohnerschaft, die durch gemeinnützigen Wohnungsbau auf der Hälfte der Wohnfläche gesichert werden soll, und eine zukunftsweisende Mobilität.

Eine grosse gemeinschaftlich nutzbare Allmend soll zwischen dem Bremgartenwald und der Siedlung entstehen, darin ist ein Familiengartenareal integriert. Im Siedlungsgebiet selbst sind die Aussenräume nach dem Grad der Öffentlichkeit und der Mobilität unterschieden in Strassen, Plätze, Gassen und Innenhöfe. In den einzelnen Baufeldern sind gemeinschaftlich genutzte, grüne Innenhöfe mit direkter Anbindung an den öffentlichen Freiraum vorgesehen. Nach der erfolgreichen Abstimmung zur Abgabe von zwei Landflächen im Baurecht im Juni 2023 wird nun die detaillierte Projektierung des Vierer- und Mittelfelds in Angriff genommen. Die Vision von vielfältigen Freiräumen macht Hoffnung auf schöne, abwechslungsreich gestaltete und bepflanzte Begegnungsorte, Plätze und Gärten für die Bewohnerschaft.

Anmerkungen

1 Heute Standort des Kindergartens *Spitalacker*.
2 *www.meienegg.ch*, Stand 19.07.2023. Vgl. auch Anne-Catherine Schröter und Raphael Sollberger, Bümpliz-Bethlehem. Bauerndorf, Gartenstadt, Plattenbau (Bau Kultur Erbe 3), Bern 2023, S. 80–87.
3 Trotz ihrer architekturhistorischen Relevanz möchte die *FAMBAU Genossenschaft*, die Eigentümerin, die Meienegg abreissen. Die *IG Stöckacker Nord* und der *Berner Heimatschutz* setzen sich für eine Erhaltung der Siedlung ein. Vgl. *www.meienegg.ch*, Stand 19.07.2023. Auch diese Zeitschrift berichtete mehrfach über das Vorhaben, vgl. heimat heute 2019, S. 12–13, und heimat heute 2021, S. 6–7.
4 Z. B. Geschäfte, Gemeinschaftszentrum, Kindergärten, Krippe, Primarschule.
5 Hans-Peter Ryser, Siedlung Stöckacker. Gutachten über die architekturhistorische Bedeutung, Bern 2008. Vgl. auch Anne-Catherine Schröter und Raphael Sollberger, Bümpliz-Bethlehem. Bauerndorf, Gartenstadt, Plattenbau (Bau Kultur Erbe 3), Bern 2023, S. 74–79.
6 Das Stadtplanungsamt beauftragte für die Bearbeitung des Masterplans eine Planergemeinschaft aus *Ammann Albers GmbH StadtWerke Architektur und Städtebau, Raderschallpartner AG Landschaftsarchitekten, Huggenbergerfries Architekten AG* und *Basler & Hofmann AG Verkehrsplanung*.

▲ 7 *Mit dem Viererfeld ist ein vielfältiges und nachhaltiges Quartier zwischen Chlyne Bremgartenwald und Engestrasse in Planung.*

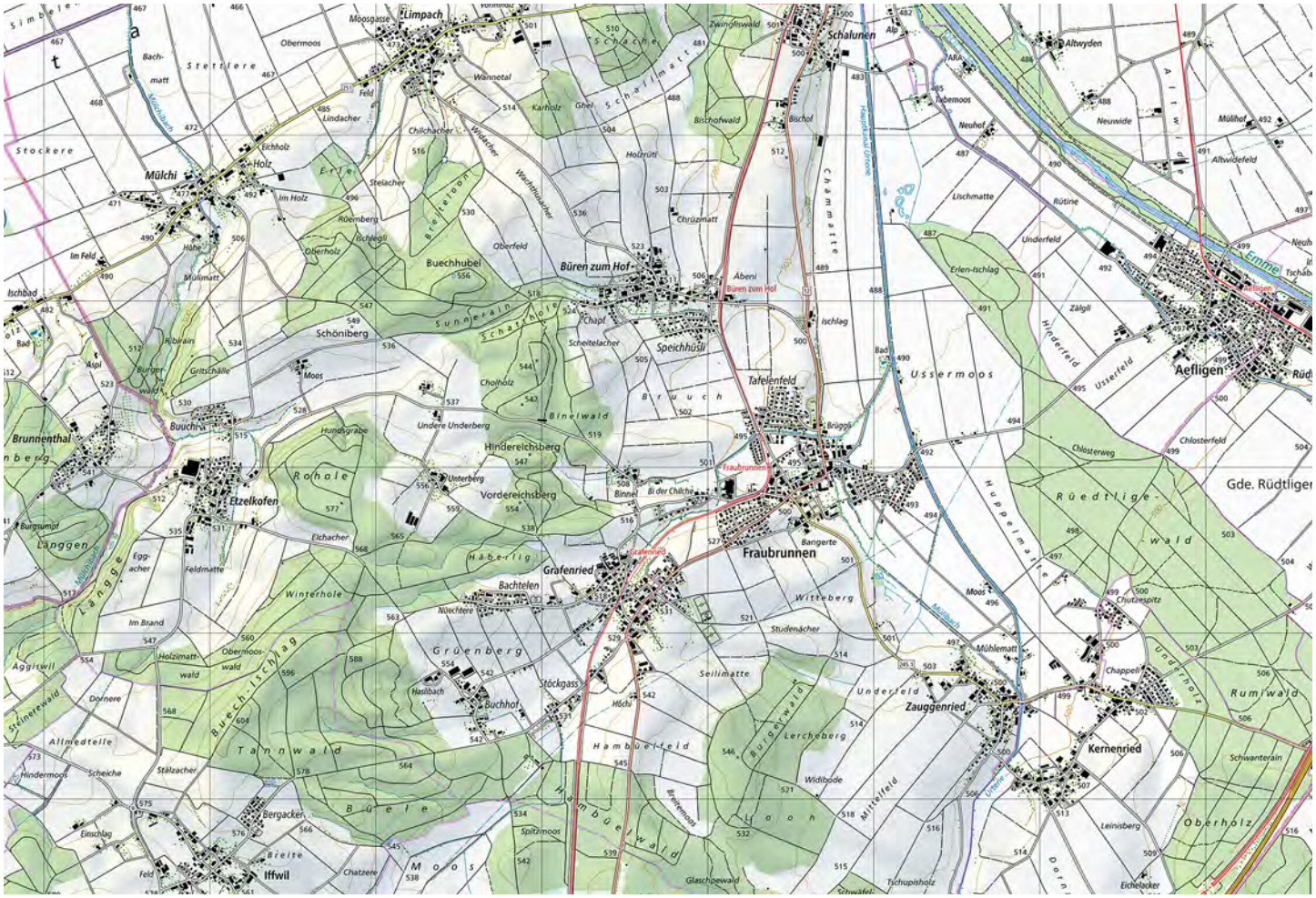
Fraubrunnen

Matthias Walter

Der fünfte Spaziergang durch die Region führt uns nach Fraubrunnen – ein bedeutender Ort auf halbem Weg zwischen Bern und Solothurn, der seit dem Mittelalter durch sein Frauenkloster besonders bekannt wurde. An seiner Stelle wurde nach der Reformation eine Landvogtei eingerichtet, die nach 1800 zum Sitz eines Amtsbezirks umgewandelt wurde. Die einst klösterlichen Bauten samt Mühle und Gasthäusern prägen den Ortskern bis heute, und durch die vielen Wohnbauten des 20. und 21. Jahrhunderts merkt man erst auf den zweiten Blick, dass Fraubrunnen trotz seiner ländlich-politischen Bedeutung lange Zeit gar kein typisches Dorf war. Das beginnt schon damit, dass, anders als in Nachbardörfern wie etwa Hindelbank oder Utzenstorf, keine Kirche im Ort steht.

Auf dem Kirchhügel Grafenried

Nicht ganz zufällig beginnen wir unseren Spaziergang in der ehemaligen Nachbargemeinde Grafenried: Vom Kirchhügel, der abseits der Siedlungen fast einen Kilometer nordöstlich des Dorfs situiert ist und allen Zugreisenden zwischen Bern und Solothurn bestens bekannt sein dürfte, hat man bereits einen guten Blick auf Fraubrunnen, das einige hundert Meter östlich vor uns liegt. Zugleich stehen wir an einer der geschichtsträchtigsten Stellen der Gegend, denn auf diesem Hügel stand, wie archäologische Grabungen nachgewiesen haben, bereits im 8. Jahrhundert ein kleiner christlicher Grabbau, der kurz darauf wohl als Chor einer ersten **Kirche Grafenried** ① genutzt wurde.



▼ *1 Kartenausschnitt mit dem Gebiet der ehemals selbstständigen, heute fusionierten Gemeinden Fraubrunnen und Grafenried.*

2 Fraubrunnen aus der Drohnenperspektive von Osten her. Im Hintergrund das Nachbardorf Grafenried mit der Kirche, im Vordergrund die Bautengruppen von Schloss und Mühle.

Vermutlich, wie damals üblich, eine sogenannte «Eigenkirche», die ein alemannischer Grundbesitzer für sein Seelenheil gestiftet hatte. Die Kirche wurde dann bereits im Mittelalter mehrmals vergrössert und schliesslich 1745–1747 von Johannes Paul Nader († um 1771) barock umgebaut. Sie beherbergt im Innern bedeutendes Ausstattungsgut des 17. bis 19. Jahrhunderts. Aber auch das 20. Jahrhundert hinterliess am Bau seine Spuren: Farbige Betonverglasungen von Max Brunner (1910–2007) von 1964 schmücken die drei Chorfenster, der Turm wurde 1951–1952 von Peter Indermühle

(1909–1984) neu entworfen. Die Kombination von Heimatstildach und modernem Turmschaft aus Beton gefiel nicht allen, doch dem wenig charismatischen Vorgängertürmchen muss man hier für einmal nicht unbedingt nachtrauern – eher noch den teils einzigartigen Barockglöcklein, die mit dem Neubau für ein modernes Standardgeläut geopfert wurden.

3 Die Kirche Grafenried mit ihrem barocken Schiff von 1747 und dem Turm von 1951–1952. Das Innere beherbergt einen Taufstein und einen Landvogtstuhl aus der Erbauungszeit sowie eine Kanzel aus dem 17. Jh.

4 Das Pfarrhaus Grafenried zählt zu den ersten im Kanton, die frei sind von nachgotischen Merkmalen und ganz der Campagne-Architektur des französischen Barocks entsprechen.

Unweit westlich der Kirche steht das **Pfarrhaus** ② von 1735–1737, vermutlich von Abraham Wild (1729–1790) entworfen. Es zeigt am Aussenbau fast höhere architektonische Ansprüche als die Kirche und strahlt mit seiner campagnehaften Erscheinung besonders viel Noblesse aus. Auch seine Situation hat prominenten herrschaftlichen Charakter, wird es doch von einer Pfrundscheune und einem Speicher fast in der Anlage eines typisch französischen «Ehrenhofs» (cour d'honneur) flankiert.

5 Das Ortswappen von Fraubrunnen ist identisch mit dem Amtswappen und zeigt die beiden Löwen der Kyburger, aus deren Geschlecht die Gründer des Klosters stammten.

▲ *6 Kartenausschnitt mit den Orten Grafenried und Fraubrunnen, mit den Objekten des Spaziergangs.*

Spaziergang von Grafenried zum Schloss Fraubrunnen

Nur von wenigen jüngeren Bauern- und Wohnbauten umgeben, beherrscht die Gebäudegruppe um die Kirche die fast unbebaute Nahumgebung. Bewegen wir uns nun auf der leicht abschüssigen Kirchgasse nach Osten in Richtung Fraubrunnen, überschreiten wir bereits kurz nach der Kirche die einstige Grenze zwischen den politischen Gemeinden Grafenried und Fraubrunnen. Seit 2014 gibt es sie nicht mehr, denn seither ist Fraubrunnen durch Fusionen mit sieben umliegenden Dorfgemeinden eine einzige, grossflächige Kommune.[1] Mit Grafenried verband Fraubrunnen aber schon immer eine ganze Menge, denn die Kirche diente auch der Bevölkerung von Fraubrunnen als Gottesdienstlokal und lag stets auf halbem Weg zwischen den beiden Ortskernen.

Über einen kleinen Umweg entlang des buschgesäumten Bärebachs überqueren wir die Eisenbahnlinie der seit 1916 bestehenden *Schmalspurbahn Solothurn–Bern*, des heutigen *Regionalverkehrs Bern–Solothurn* (RBS). Den Blick nach Norden gewandt, lassen sich einige villenähnliche Einfamilienhäuser aus den 1920er-Jahren ausmachen, die unweit der neuen Eisenbahnstrecke ein gut erschlossenes Zuhause fern von der Stadt boten. Ganz in der Nähe liegt weiter südlich der **Bahnhof Fraubrunnen** ③. Ein freundliches Heimatstilgebäude, das in seiner Form mit Gerschilddach und bauchig fassonierter Ründi ein wenig an ein bäuerliches Stöckli erinnert. Der Architekt und Berner Münsterbaumeister Karl Indermühle (1877–1933) hat es 1916 erbaut, zusammen mit etlichen weiteren, fast identischen Bahnhofsgebäuden

an der neuen Bahnstrecke. Den doch eher öden Bahnhofplatz überqueren wir rasch, links von uns prahlen nagelneue Mehrfamilienhäuser mit ihrer bahnhofsnahen Lage. Auch wenn hier an der richtigen Stelle verdichtet wurde, vermögen die eklektizistischen Bauten bar jeden gestalterischen Efforts aus architektonischer und städtebaulicher Sicht nicht zu überzeugen – man hätte sich mehr erhofft. Nun nähern wir uns dem Zentrum von Fraubrunnen. Die meisten Kulturbeflissenen werden schon gehört haben, dass es dort ein Kloster und ein Schloss oder beides gab oder gibt. Etwa in 200 m Entfernung erblicken wir ein Türmchen, das uns wohl das vermutete Gebäude anzeigt. Der Weg dorthin führt auf der Bahnhofstrasse nach Süden über einen grösseren Knick und mündet dort in die Hauptstrasse, den traditionellen Fahrweg zwischen Bern und

Solothurn, der vom etwas höhergelegenen Grafenried herkommt und gesäumt ist von zahlreichen jüngeren Wohnbauten. In einem davon haust einer unserer unvergesslichsten Schweizer Bundesräte (Familienname mit drei Buchstaben), aber dies nur nebenbei. Auf der besagten Bernstrasse blicken wir zwischen wenigen Wohn- und Geschäftshäusern höchst unterschiedlicher Qualität nach Osten. Zur Rechten springt das grosse **Gasthaus «Löwen»** ④ ins Auge, ein Bau aus der Zeit um 1840. Vier hohe Fenster auf der Strassenseite zeugen von einem typischen Tanzsaal, dahinter setzt die grosse Wirtshaus-Scheune mit hölzernen Bügen an – ein genauerer Blick verrät sofort, dass vor nicht allzu langer Zeit

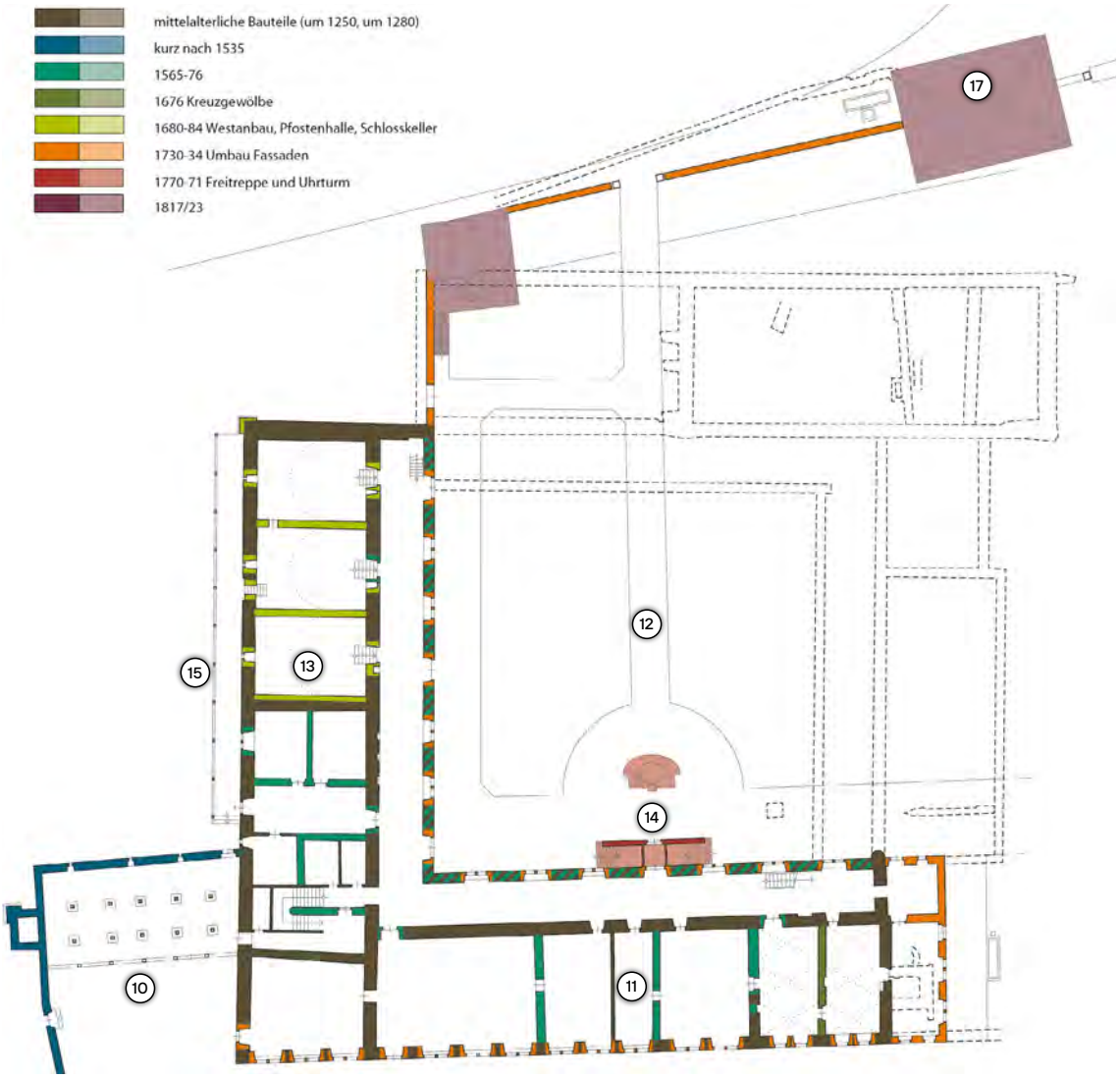
7 Das Bahnhofsgebäude Fraubrunnen von Karl Indermühle (1916). Fast identische Bahnhofsgebäude stehen, zumeist ordentlich restauriert, noch heute in Schönbühl, Jegenstorf oder Grafenried. Von einem grösseren Typus ist einzig jenes in Bätterkinden.

sowohl in die Scheune als auch in den Tanzsaal Wohnungen implantiert wurden – schade und verständlich zugleich. Zur Linken grüsst nun wieder das Türmchen, doch das Gebäude ist gar nicht das erwartete Schloss, sondern die 1914 erbaute **Amtsersparniskasse** ⑤ von Fraubrunnen, in der noch bis 2022 eine Filiale der *Valiant Bank* untergebracht war. Das Gebäude wurde durch Emil Schmid (1874–1938) während seiner Anstellung im berühmten *Berner Bautenbüro* von Henry Berthold von Fischer (1861–1949) entworfen.

8 Die Strassenfront des Gasthofs «Löwen» aus der Zeit um 1840 mit einer Portalachse in verspätetem Barock, links davon jüngere Fenster des ehemaligen Tanzsaals und ein Sgraffitto aus der Mitte des 20. Jahrhunderts.

Nun liegen auch die bedeutenden historischen Bauten-Ensembles Fraubrunnens vor uns: Rechts der vielarmige Baukomplex des **Schlosses Fraubrunnen** ⑥, geradeaus die **Mühle** ⑦ mit verschiedenen Bauten und Silos, links der **Gasthof «Zum Brunnen»** ⑧. Der alte Dorfkern? Bevor wir die Gebäude näher erkunden noch ein Wort dazu: Natürlich ist Fraubrunnen längst eine dorfähnliche Siedlung, die wie manche Orte an der RBS-Linie vor allem seit den

9 Das Gebäude der ehemaligen Amtsersparniskasse (1914) ist eine Montage bernischer Bautraditionen: ein für das 18. Jahrhundert typischer Barockbau mit seit dem 17. Jahrhundert gebräuchlichen Elementen (Gerschilddach, Treppenturm mit Butzenscheiben und schlanker Spitzhelm).



10 Der Grundriss der Kloster- und Schlossgebäude veranschaulicht die ursprüngliche Vierflügelanlage mit zentralem Kreuzgang. Im Norden sieht man den ungefähren Grundriss der ehem., 1535 abgebrochenen Kirche des Frauenklosters.

1960er-Jahren auch mehr und mehr gewachsen und zur Agglomerationsgemeinde geworden ist. Aber in Fraubrunnen gab es nie eine eigentliche Dorfsiedlung, anders als etwa in Grafenried, das wie viele andere umliegende Dörfer (Büren zum Hof, Bätterkinden, Utzenstorf usw.) spätestens in der frühen Neuzeit ein typisches Zelgdorf in der von Ackerbau und Getreidewirtschaft geprägten Landschaft war: Dicht beieinander standen teils recht mächtige Bauernhäuser, dazwischen und am Rande auch Häuser für Kleinbauern und Gewerbetreibende – ein Dorf im eigentlichen Sinne, oft auch mit einer Kirche. Fraubrunnen lässt sich dagegen trotz einiger alter Bauernhäuser nicht als typisches Dorf mit altem Kern bezeichnen. Im frühen 13. Jahrhundert stand hier vorwiegend eine Mühle, die auch dem hiesigen Gut Mülinen den Namen gab. Mühlen standen bevorzugt an einem Ort, an dem sich eine wichtige Strasse mit einem gewerblich nutzbaren Gewässer kreuzt, hier mit dem Bach Urtenen, der neben dem etwas tiefergelegenen Moos allmählich Richtung Emme fliesst. Just neben der Mühle stifteten 1246 die grundbesitzenden Kyburger Grafen ein Zisterzienserinnenkloster, zum einen in der üblichen Hoffnung auf Sündenerlass, zum anderen aber auch, um nahe ihres neu auszubauenden Herrschaftszentrums Burgdorf allenfalls umstrittene Territorien zu «neutralisieren», damit diese nicht von konkurrierenden Adelsgeschlechtern in Besitz genommen werden konnten. Wie alle Zisterzienserinnenklöster wurde die Abtei der Jungfrau Maria geweiht und erhielt einen spezifischen lateinischen Namen, hier «fons beatae Mariae», also «Brunnen der seligen Maria», was auf eine nahegelegene gefasste Wasserstelle hindeutet. Die Bezeichnung wurde dann bald mit «Fraubrunnen» übersetzt und gab seither dem Kloster und dem Ort den Namen. Die Gebäude, die nach damals üblichem Schema aus einer **Klosterkirche** ⑩ und drei daran anschliessenden Konventflügeln bestanden, haben eine äusserst bewegte Geschichte. Brände haben bereits nach 1280 und nach dem «Guglerkrieg» 1375 zu Neubauten einzelner Partien geführt. Der in grossen Teilen noch erhaltene, eindrucksvolle Dachstuhl über dem **Südflügel** ⑪ stammt, wie seit einer kürzlich erfolgten Dendro-Datierung[2] bekannt ist, von 1440 und gehört zu den eindrucksvollsten seiner Art im Kanton. Mit der Reformation, welche die Stadt Bern im Jahr 1528 durchsetzte, wurde das Kloster jedoch aufgehoben,

11 Der einstige «Klosterhof» von Nordosten, eingefasst von den beiden übrig gebliebenen Konventflügeln des Frauenklosters. Der 1770 unter Niklaus Sprüngli erbaute Eingangsperron, der exakt gegenüber der Mauerpforte des Klosterhofs erbaut wurde, erinnert an das Rathaus und Barockbauten der Stadt Bern und unterstreicht so die Bedeutung des landvogteilichen Schlosses.

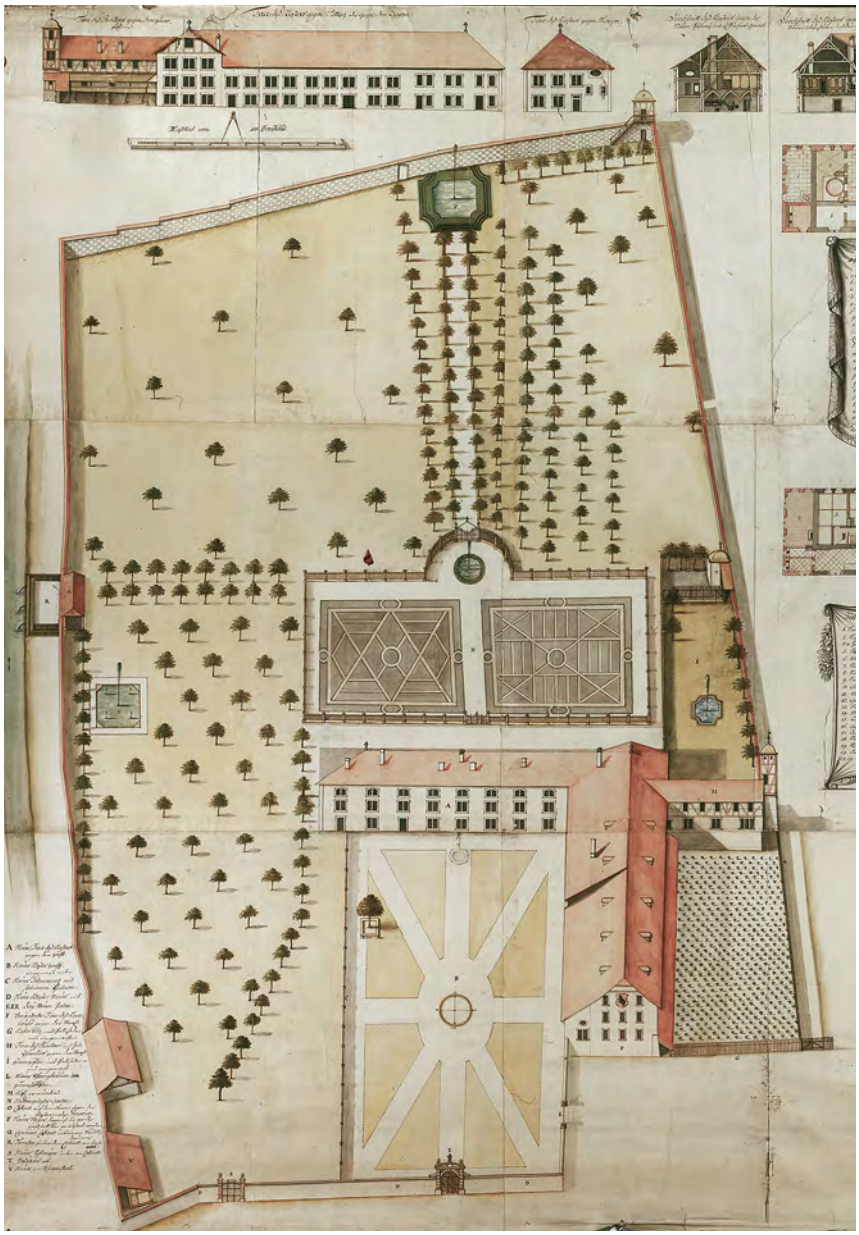
was kurz darauf den Abbruch mehrerer überflüssig gewordener Gebäudeteile nach sich zog, nennenswert sind darunter insbesondere der Ostflügel und die lange gotische Klosterkirche, die heute wenige Meter neben der heutigen Hauptstrasse stehen würde. Weil diese beiden Teile des einstigen Klostergevierts fehlen, liegt nun im grossen **«Klosterhof»** ⑫ südlich der Umfassungsmauer nur noch eine im Grundriss L-förmige Anlage vor uns – die zwei Längstrakte, der Südflügel und der Westflügel der einstigen Konventbauten, die einst den Kreuzgang rahmten. Das Baumaterial wurde verteilt und in erster Linie wohl für die heute noch bestehende Ummauerung des weitläufigen Klosterbezirks südlich der Gebäude genutzt. Im übrig gebliebenen Südflügel richtete die Stadt Bern nach der Reformation eine Landvogtei ein, in Teilen des Westflügels das Kornhaus. Auch die Mühle und das Gasthaus, vorher während fast 200 Jahren Klostermühle und Klostertaverne, gehörten nach der Reformation zunächst der Stadt Bern. Die beiden Gebäudeflügel des einstigen Klosters wurden seit der Reformation in mehreren Schritten umgebaut: Zuerst um

1570, als die hofseitigen Kreuzgangswände zu neuen Hoffronten aufgestockt wurden, um im Erd- und Obergeschoss geschlossene Korridore aufzunehmen, die durch neue Sandsteintürgewände zu den verschiedenen Räumen dahinter führten. Der **Westflügel** ⑬ nahm in den oberen Teilen das amtliche Kornhaus auf, das vor allem im 17. Jahrhundert mehrfach leicht umgestaltet wurde. In der Barockzeit, als auch im Bernbiet eine Art «Schlossfieber» herrschte, gestaltete man um 1730 auch in Fraubrunnen im Rahmen notwendiger Reparaturen die Fassaden des Südflügels und der Hofseiten neu und in nobilitierter Regelmässigkeit. Eine dritte gestalterische Aufwertung erfolgte um 1770, als Werkmeister Niklaus Sprüngli (1725–1802) an der Hofseite einen neuen **«Eingangsperron»** ⑭ mit Türmchen erbaute.

Erkunden wir die Schlossgebäude rundherum, so liegt auf der Südseite eine fast 60 m lange Fassade, die links und rechts von zwei unterschiedlich alten Ründifronten akzentuiert wird. Vor der barocken Gartenfassade lag einst ein Park mit mehreren Springbrunnen, Alleen und Buchsbaumhecken, und noch heute lädt der weitläufige Bereich zur Erholung ein. Die **Westfront** ⑮ der Anlage besitzt noch mittelalterliche Partien und enthielt wohl einst die Klosterpforte, an deren Stelle noch heute der Hauptzugang liegt. Rechts davon unterteilt ein Anbau den Westflügel, in dessen Obergeschossen noch bis 1970 auch Wohnbereiche und ein Gefängnis untergebracht waren. Bei der anschliessenden Gebäuderestaurierung wurde wieder die einstige Kornhausbefensterung

12 Eines der typisch nachgotisch ornamentierten Sandsteingewände der zahlreichen Türen, die im Zuge der Neugestaltung der ehemaligen Konventbauten unter dem Burgdorfer Steinhauer Daniel Fallioba um 1570 geschaffen wurden.

13 Die beiden Ründifronten der Südfassade des Schlosses bezeichnen die Wohnbereiche: Der linke von 1680 wird noch heute bewohnt, der rechte wurde erst 1809 für die Wohnung des Amtsgerichtsschreibers errichtet.



▲ **14** *Die beiden Holzspeicher stehen dicht an der Strasse nordwestlich des Schlosses. In ihrer Form typisch für bäuerliche Einzelgehöfte, wirken sie an ihrer Stelle heute fast wie Teile eines Freilichtmuseums. Doch sie stehen bereits seit dem frühen 18. Jh. hier und waren von der Obrigkeit in Auftrag gegeben worden.*

hergestellt. Auch die hohe Nordfront, die mit ihrem Giebel der Hauptstrasse zugewandt ist, wurde restauriert und zeigt wieder das Bernerwappen, so wie es im Ancien Régime die Amtsgebäude auszuzeichnen hatte. Weil die Landvogtei Fraubrunnen als «Kornkammer» der Region sehr einträglich war, reichte die Kapazität der Kornhäuser in den besten Jahren nicht einmal aus für die Lagerung, was die beiden um 1700 hinzugebauten **Holzspeicher** ⑯ vor dem Schloss eindrucksvoll bezeugen.

▼ **16** *Die wohl um 1670 von Albrecht Kauw gemalte Vedute des ehemaligen Klosters zeigt zahlreiche interessante Details des damaligen Zustandes, darunter auch den später verputzten, aber kurz nach 1280 fast vollständig aus Sichtbackstein erbauten Südteil des Westflügels.*

▲ **15** *Detaillierter Idealplan für die Umgestaltungen um 1730–1732. Nachdem man bis dahin oft vom «Closter» sprach, wurde seither mehrheitlich das Wort «Schloss» benutzt – ein Hinweis darauf, dass der Gebrauch des Wortes nicht von der politischen Bedeutung der Gebäude abhängig ist.*

17 Spitzbogige Fenstergewände aus Backstein mit Stempelreliefs, wie sie für die Tradition aus St. Urban charakteristisch waren.

Nun noch zu einer der grössten Besonderheiten des einstigen Klostergebäudes: An verschiedenen Fassaden fallen im weissen Putz da und dort kleine Backsteinpartien auf – vorwiegend kleine Spitzbogenfenster mit Gewänden, deren grosse Backstein-Formsteine immer wieder mit eingestempelten Reliefs geziert sind. Hier handelt es sich wohl um eine Bauphase aus der mythologischen Gründungszeit der Eidgenossenschaft respektive nach einem Brand um 1280. Bei diesem Wiederaufbau wurde die im bekannten Zisterzienserkloster St. Urban geprägte Technik der «Stempelbacksteine» aufgenommen. Während man aber die Motive für die Stempelreliefs generell aus dem Vorrat in St. Urban übernommen hat, weisen Untersuchungen im gebrannten Lehm darauf hin, dass in Fraubrunnen eine eigene Werkstätte betrieben wurde. Gerade im Relief des Sonnenscheins muss eine vollständige Baupartie in dieser Technik überaus eindrucksvoll gewirkt haben. Einige Steine, vor allem Bodenplatten, sind seit den 1970er-Jahren auch im Korridor als Fenstergesimse verbaut. Im Innern gibt es noch das eine oder andere weitere Detail zu bewundern, insbesondere die Türgewände von 1570 und einige aufwändige Täferungen. Das Schloss Fraubrunnen ist aber kein Museum, sondern die Räume werden rege als Büros und Sitzungszimmer genutzt, u. a. für die *Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde* (KESB), seitdem es in Fraubrunnen wegen der Verwaltungsreform 2010 kein Regierungsstatthalteramt mehr gibt.

18 Ein Höhepunkt der Innenausstattung ist das 1732 vom Tischmacher Johannes Hunziker verfertigte Régence-Täfer. Es befindet sich im Obergeschoss, in der einstigen Wohnstube des Landvogts.

Mühle Fraubrunnen

Fast unmittelbar östlich des Schlosses, vorbei am ehemaligen **Gefängnisbau** ⑰ von 1823, gelangen wir auf das Areal der seit dem Mittelalter hier situierten **Mühle** ⑦. Alte Bausubstanz findet sich hier zwar kaum noch, immer wieder wurden Neubauten errichtet. Immerhin steht am Nordrand des Areals dicht an der Hauptstrasse noch eine mächtige Scheune mit Partien von 1628–1629 – erbaut unter dem Berner Werkmeister Daniel Heintz II (1574–1633). Sie war einst die Schlossscheune und hat daher noch eine Sandsteinkartusche mit gemeisselter Inschrift, die Obrigkeitsangehörige nennt. 1867 wurde sie aber vom Müller Johann Messer[3] als praktische Erweiterung seines Betriebes gekauft, und im 20. Jahrhundert wurden darin – auch wenn man es von aussen nicht ahnt – Mühlensilos installiert. Das gibt uns das Stichwort: Die mächtigen Mühlensilos sind ja nicht zu übersehen und prägen seit den 1930er-Jahren die Silhouette von Fraubrunnen. Die hohen Betontürme dürften nicht allen gefallen,

19 Drohnenperspektive von Norden auf das Zentrum von Fraubrunnen mit den Mühlengebäuden. Im Vordergrund links der hellgraue, rasterartig befensterte Hochbau der Weizenmühle, erbaut 1940 von Albert Brändli. Rechts im Hintergrund der L-förmige Bau des Schlosses.

20 Das eigenwillige kleine Gebäude an der Strassenkurve nordöstlich des Schlosses erbaute Johann Daniel Osterrieth 1823 als amtliches Gefängnis mit Landjägerposten im Erdgeschoss.

aber immerhin war die Mühle hier seit jeher ein wirtschaftlicher Brennpunkt und gibt nun eine auf ihre Art imponierende «Skyline» ab, deren materielle und farbliche Einheit gegenüber gewissen Wohnbauten jüngster Zeit geradezu wohltuend wirkt. Ausserdem stammen die Silos teilweise von gar nicht so unbekannten Leuten: Bei der Betrachtung von Osten fällt ein Silo mit einer Bekrönung aus einem Viereckgiebel auf – der älteste der Hochbauten, entworfen 1932 vom Burgdorfer Ingenieur und Technikumslehrer Max Schnyder (1877–1965), dem Vater des berühmten Filmregisseurs Franz Schnyder.[4] Ausgeführt wurde das Silo in der damals neuartigen, rasch vorankommenden Gleitschalungstechnik, die nur ein vergleichsweise kleines, mit dem Baufortschritt «hochgleitendes» Gerüst erforderte. Nördlich davon steht ein turmartiges Gebäude von 1940, das die eigentliche Weizenmühle enthält, belichtet von einer Vielzahl rasterartig angeordneter Fenster im Stil des Neuen Bauens. Der Architekt war Albert Brändli (1876–1949), auch er Lehrer am Technikum in Burgdorf, wo er um 1910 einige schöne Villen gebaut hat. Gleichzeitig erbaute er in der gesamten Deutschschweiz viele Methodistenkirchen, zumal er zur Konferenzbaukommission der schweizweit organisierten bischöflichen Methodistengemeinde gehörte. Sein Mühlenbau in Fraubrunnen zeigt, dass Brändli im Pensionsalter auch noch den Schritt in die Moderne vollzog. Die beiden übrigen Silos, darunter das höchste von 1960 vom Ing.-Büro *Schoch Zürich*, kamen in der Nachkriegszeit dazu.

Gasthof «Zum Brunnen»

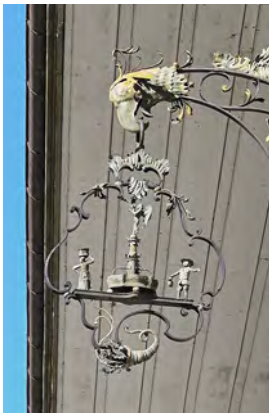
Vor der Umkehr die Einkehr: Auf der dem Schlosshof gegenüberliegenden Strassenseite steht die dritte Gebäudegruppe des einstigen klösterlichen und danach obrigkeitlichen Fraubrunner Dreigestirns Amthaus–Mühle–Taverne: Der **Gasthof** ⑧ samt der danebenstehenden (ehemaligen) Scheune und der rückwärtigen Dépendance von 1837 in Form eines Biedermeierstocks. Glaubt man den Fraubrunner Nonnen, so soll bereits vor der Klostergründung eine «Taverne» am Ort gestanden haben. Die baulichen Ursprünge sind wegen anzunehmendem Spolienmaterial schwierig zu ergründen, doch bereits seit dem Mittelalter wurde hier ununterbrochen gewirtet. Der heutige Standort ist in Kauws Vedute (vgl. Abb. 16) von ca. 1670 nachgewiesen, doch das gegenwärtige Gebäude, mit seiner elfachsigen Front eines der stattlichsten bernischen Gasthäuser des Spätbarocks, wurde gemäss Dendro-Beprobung im Dachstuhl 1773 wohl fast gänzlich neu erstellt. «Zum Brunnen» heisst der Gasthof mit seinem erlesenen Rokoko-Wirtshausschild erst etwa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, während sich die Besitzer zu Beginn des 19. Jahrhunderts an der anderen Komponente des Ortsnamens orientierten und den Gasthof «Zum Fräulein» nannten. Das Innere des Gasthofs ist vor allem im Ostteil

umgebaut, der Westteil enthält aber noch zwei Gewölbekeller, ein spätbarockes Treppenhaus mit Säulenstellung und Rokokogeländer sowie im zweiten Obergeschoss einige sorgfältig vertäferte Gästezimmer. Auch die Wirtshausstuben befanden sich vor einem Umbau in der Mitte des 20. Jahrhunderts in den Obergeschossen. Schon kurz nach der Neuerbauung kehrte hier 1797 kein Geringerer als Napoleon Bonaparte (1769–1821) ein und speiste zu Abend – notgedrungen, denn mitten auf seiner Reise zum Rastatter Kongress erlitt sein Wagen bei Grafenried einen Schaden und musste repariert werden. Napoleon wurde eskortiert vom Berner Oberstleutnant Wurstemberger, der dem berühmten französischen General offenbar die servierten Schnepfen tranchieren musste, sich dabei aber etwas ungeschickt anstellte, sodass Napoleon spitz kommentierte: « Vous massacrez ces pauvres bêtes ! » Von wegen: Nur wenige Monate später, im März 1798, überfielen französische Truppen die Region und gewannen ausgerechnet bei Fraubrunnen – kurz vor dem Grauholz – eine entscheidende Schlacht.

Heute ist der «Brunnen» allerdings nicht mehr unbedingt für seine Schnepfen bekannt, sondern vor allem für seinen «Suure Mocke» mit Kartoffelstock – beides nicht nur bereits tranchiert, sondern auch unvergesslich wohlschmeckend. Nach einer nachmittäglichen Rundwanderung durchs Land, vorbei an den beiden **Schlachtdenkmälern** ⑨, lockt dann für einen Umtrunk auch noch das unmittelbar neben dem Gasthof gebraute Bier im «Löwen», darunter ein exklusives Trauben-Panaché.

▲ *21 Das Gasthaus «Zum Brunnen» mit seiner mächtigen Barockfassade und dem Dach von 1773. Acht Jahre später wurde auch die Scheune rechts daneben erneuert.*

▼ *22 Das Wirtshausschild, vermutlich ebenfalls von 1773, zeigt eine Frau und einen Mann am Brunnen – eines der eindrucksvollsten seiner Art im Berner Land.*



◀ *23 Nördlich des Dorfs stehen bei einer Strassenkreuzung zwei Gedenksteine. Der eine von 1823 erinnert an den Sieg der Berner gegen die eindringenden «Gugler» 1375. Der andere, formengleich 1898 erstellt, erinnert an die verlorene Schlacht der Berner gegen die Franzosen 1798.*

DIE KUNSTDENKMÄLER DER SCHWEIZ

Der Text basiert auf dem noch nicht veröffentlichten Manuskript des Autors für *Die Kunstdenkmäler der Schweiz*, Kanton Bern, Landband 6, Das ehemalige Amt Fraubrunnen, herausgegeben von der *Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte* (GSK).
Das Buch erscheint voraussichtlich 2028.
www.gsk.ch/de/inventar-kds.html

Anmerkungen

1 Die Gemeinden Büren zum Hof, Etzelkofen, Grafenried, Limpach, Mülchi, Schalunen und Zauggenried fusionierten 2014 mit der Gemeinde Fraubrunnen.
2 Eine dendrochronologische Datierung kann mittels Analyse der Abfolge der Jahresringe von verbautem Holz das Jahr der Baumfällung herausfinden. Vor allem im Falle von Nadelholz darf davon ausgegangen werden, dass es im Jahr nach der winterlichen Fällung verbaut wurde.
3 Ein Ahne der noch heute tätigen Besitzerfamilie, heute *Mühle Fraubrunnen Hans Messer + Co. AG*.
4 Autor von Filmen wie «Gilberte de Courgenay», «Uli der Knecht» oder «Die Käserei in der Vehfreude».

Unser Veranstaltungs-programm

Christina Haas

▲ ***1*** *Anne-Catherine Schröter führt eine interessierte Gruppe (und eine spontan dazugestossene Katze) im Rahmen der «ArchitekTOURen» durch den Weiler Mengestorf in der Gemeinde Köniz.*

Der *Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland,* bietet jedes Jahr ein reiches und mehrheitlich kostenloses Veranstaltungsprogramm an. Wir laden Sie herzlich ein, das baukulturelle Erbe der Region hautnah mit Expertinnen und Experten zu begehen. Kommen Sie doch mal vorbei!

Den Auftakt unserer Veranstaltungen machen im Frühling jeweils die Stadtführungen. 2023 haben wir unter dem Titel «Stadtlandschaften, Landschaftsarchitektur und Grünräume» verschiedene Typen von Landschaften in und um Bern anhand von sechs Führungen und zwei Vorträgen ins Visier genommen.

Die «Europäischen Tage des Denkmals» finden jeden September schweizweit statt, und wir sind natürlich auch mit einer eigenen Veranstaltung vertreten.

Wir kooperieren ausserdem mit der *Kinemathek Lichtspiel*, in der jeden Herbst anlässlich unseres Kinoabends filmische Perlen aus dem Archiv gezeigt werden.

Schliesslich bieten wir gemeinsam mit der Stiftung *BERNMOBIL historique* «ArchitekTOURen» durch Bümpliz und Köniz an. In historischen Bussen fahren wir zu architektonischen Highlights der Region, die wir anschliessend zu Fuss besichtigen. Die Touren kosten Fr. 32.00 (reduziert Fr. 16.00). Mit den Einnahmen werden hauptsächlich die Betriebskosten der historischen Busse gedeckt.

Als Mitglied des Heimatschutzes erhalten Sie die Informationen zu allen aktuellen Veranstaltungen rechtzeitig per Post. Die Informtionen finden Sie ausserdem auf unserer Website: *www.heimatschutz-bernmittelland.ch*

→ Werden Sie Mitglied!
www.heimatschutz.be/mitgliedschaft.html

Abbildungs-verzeichnis

Titelseite
Herbert Leupin.

S. 5–6
1–8 Fotos: Rolf Hürlimann.

S. 9
Natalie Schärer.

S. 10
1 Foto: Natalie Schärer.

S. 11
1–4 Fotos: Christoph Zürcher.

S. 12–21
1 The Herbert Matter Estate / Fotostiftung Schweiz.
2 Herbert Leupin.
3 Berner Verkehr: gestern, heute, morgen, Bern 1962, S. 13.
4 Hans Bosshard, Vom alten und neuen Bern, in: Wohnen, 1960, Nr. 5, S. 145–147, hier S. 147, via Bibliothek Universität Bern.
5, 7 Fotos: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv.
6 Foto: Rolf Hürlimann.
8, 9 Tagwacht, NZZ, via e-newspaper Archives.
10, 11 Bibliothek Universität Bern.
12 Verein Spurwechsel.
13 ASTRA.

S. 22
1 Verein Spurwechsel.

S. 24–25
Rittersaalmuseum Burgdorf,
Foto: Matthias Walter.

S. 26–27
1 Foto: Bernhard Schlup.
2 Foto: Raphael Sollberger.

S. 28–29
1–9 Fotos: Rolf Hürlimann.

S. 30–35
1, 2, 5 map.geo.admin.ch, Fotos: Pascale Akkerman.
3, 6 map.geo.admin.ch, Fotos: Raphael Sollberger.
4 map.geo.admin.ch, Foto: Sara Calzavara.
7 Stadt Bern.

S. 36–45
1, 6 map.geo.admin.ch.
2, 19 Fotos: Sebastian Hammer.
3, 4, 9, 11, 12, 14, 20, 21 Fotos: Iris Krebs.
5 Wikimedia Commons, Aliman 5040.
7–8, 13, 17, 22–23 Fotos Matthias Walter.
10 Zeichnung Othmar Mabboux 1986, Umzeichnung Rolf Bachmann 2022.
15 Staatsarchiv Bern.
16 Bernisches Historisches Museum, Stefan Rebsamen.
18 Foto: Gerhard Howald.

S. 46
1 Foto: Sara Calzavara.

Die Redaktion sich bemüht, alle Urheberrechte der verwendeten Abbildungen ausfindig zu machen. Sollten dabei Fehler unterlaufen sein, bitten wir um Benachrichtigung.

Vorstandsmitglieder und Adressen der Bauberaterinnen und Bauberater

Vorstand

Co-Präsidium

Anne-Catherine Schröter
Architekturhistorikerin

Raphael Sollberger
Architekturhistoriker

Vizepräsidentin
Hannah Wälti
Architekturhistorikerin

Geschäftsführerin
Margrit Zwicky
Archivarin und Korrektorin

Öffentlichkeitsarbeit, Social Media
vakant

Finanzen
Bruno Hostettler
Revisor

Rechtsgeschäfte
Enrico Riva
Jurist

Veranstaltungen
Sara Calzavara
Hochbauzeichnerin

Redaktion und Publikationen
Christina Haas
Architektin

Vertreter der Bauberatung

Thomas Stettler
Architekt

Giovanni Tedesco
Architekt

Revisoren

Kurt Balsiger
Sekundarlehrer

Jakob Burkhard
Revisor

E-Mail-Adressen der Vorstandsmitglieder

Alle unsere Vorstandsmitglieder sind per E-Mail erreichbar unter der jeweiligen Adresse:

vorname.nachname
@heimatschutz-bernmittelland.ch

Bauberaterinnen und Bauberater (nach Regionen/Gemeinden)

Bern
Stadt Bern und Muri b. Bern

Anna Jeschko
Architektin
anna.jeschko@bernerheimatschutz.ch
079 470 03 40

Region Nordost
Bäriswil, Deisswil, Diemerswil, Fraubrunnen, Iffwil, Jegenstorf, Mattstetten, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl, Wiggiswil, Zuzwil

Matthias Zuckschwerdt
Architekt
matthias.zuckschwerdt@bernerheimatschutz.ch
079 326 74 98

Zollikofen und Worblental
Bolligen, Ittigen, Ostermundigen, Stettlen, Vechigen, Zollikofen

Yves Pfeiffer
Architekt
yves.pfeiffer@bernerheimatschutz.ch
078 776 32 07

Frienisberg
Bremgarten, Kirchlindach, Meikirch, Wohlen

Adrian Wiesmann
Architekt
adrian.wiesmann@bernerheimatschutz.ch
031 352 13 70

Region Südost
Arni, Biglen, Bleiken, Bowil, Brenzikofen, Freimettigen, Grosshöchstetten, Häutligen, Konolfingen, Landiswil, Linden, Mirchel, Niederhünigen, Oberdiessbach, Oberhünigen, Oberthal, Schlosswil, Walkringen, Zäziwil

Claudia Locher
Architektin
claudia.locher@bernerheimatschutz.ch
031 333 98 86

Region West
Ferenbalm, Frauenkappelen, Golaten, Gurbrü, Kriechenwil, Laupen, Mühleberg, Münchenwiler, Neuenegg, Wileroltigen

Mariette Nölly
Architektin
mariette.noelly@bernerheimatschutz.ch
031 980 01 26 / 079 638 08 52

Köniz–Schwarzenburg
Guggisberg, Köniz, Oberbalm, Riggisberg, Rüeggisberg, Rüschegg, Schwarzenburg

Ulrich Meuter
Architekt FH
ulrich.meuter@bernerheimatschutz.ch
031 330 42 33

Aaretal und Worb
Allmendingen, Herbligen, Kiesen, Münsingen, Oppligen, Rubigen, Tägertschi, Wichtrach, Worb

Marco Lorenzo Christen
Architekt
marco.christen@bernerheimatschutz.ch
076 517 17 59

Gürbetal
Belp, Gelterfingen, Gerzensee, Jaberg, Kaufdorf, Kehrsatz, Kirchdorf, Kirchenthurnen, Lohnstorf, Mühledorf, Mühlethurnen, Niedermuhlern, Noflen, Rümligen, Toffen, Wald

Daniel Egger
Architekt
daniel.egger@bernerheimatschutz.ch
031 944 10 00

Präsident der Bauberatung

Thomas Stettler
Architekt
thomas.stettler@bernerheimatschutz.ch
031 761 33 01

Landschaftsberatung (alle Gemeinden)

Pascale Akkerman
Landschaftsarchitektin
pascale.akkerman@bernerheimatschutz.ch
031 381 05 15

Helfen Sie mit, unser baukulturelles Erbe zu erhalten!

Mit einer Mitgliedschaft unterstützen Sie die Arbeit des *Berner Heimatschutzes, Region Bern Mittelland*. Sie kommen in den Genuss von regelmässigen Führungen und Vorträgen im Rahmen unseres Veranstaltungsprogramms und erhalten die Zeitschriften *heimat heute* sowie *Heimatschutz/Patrimoine* kostenlos nach Hause geliefert. Zudem profitieren Sie von Vergünstigungen auf allen unseren Publikationen. Als Mitglied des *Berner Heimatschutzes, Region Bern Mittelland,* sind Sie automatisch auch Mitglied des *Berner* und des *Schweizer Heimatschutzes*.

Kategorien
Fr. 30.00 pro Jahr (Jugendmitgliedschaft bis 30 Jahre)
Fr. 80.00 pro Jahr (Einzel-, Paar- und Familienmitgliedschaft)
Fr. 120.00 pro Jahr (Fördermitgliedschaft)
Fr. 180.00 pro Jahr (Firmen- und Kollektivmitgliedschaft)

Mitglied werden
online: *www.heimatschutz.be*
per E-Mail: *info@heimatschutz-bernmittelland.ch*

SOEBEN ERSCHIENEN

Anne-Catherine Schröter, Raphael Sollberger
Bümpliz-Bethlehem: Bauerndorf, Gartenstadt, Plattenbau
aus der Reihe *Bau Kultur Erbe*, Band 3, erschienen im Juni 2023

ISBN 978-3-9525524-2-1
204 Seiten in Farbe, A5-Softcover

Jetzt bestellen unter:
www.bau-kultur-erbe.ch
Fr. 20.00 (Rabatte ab 2 Stk.)