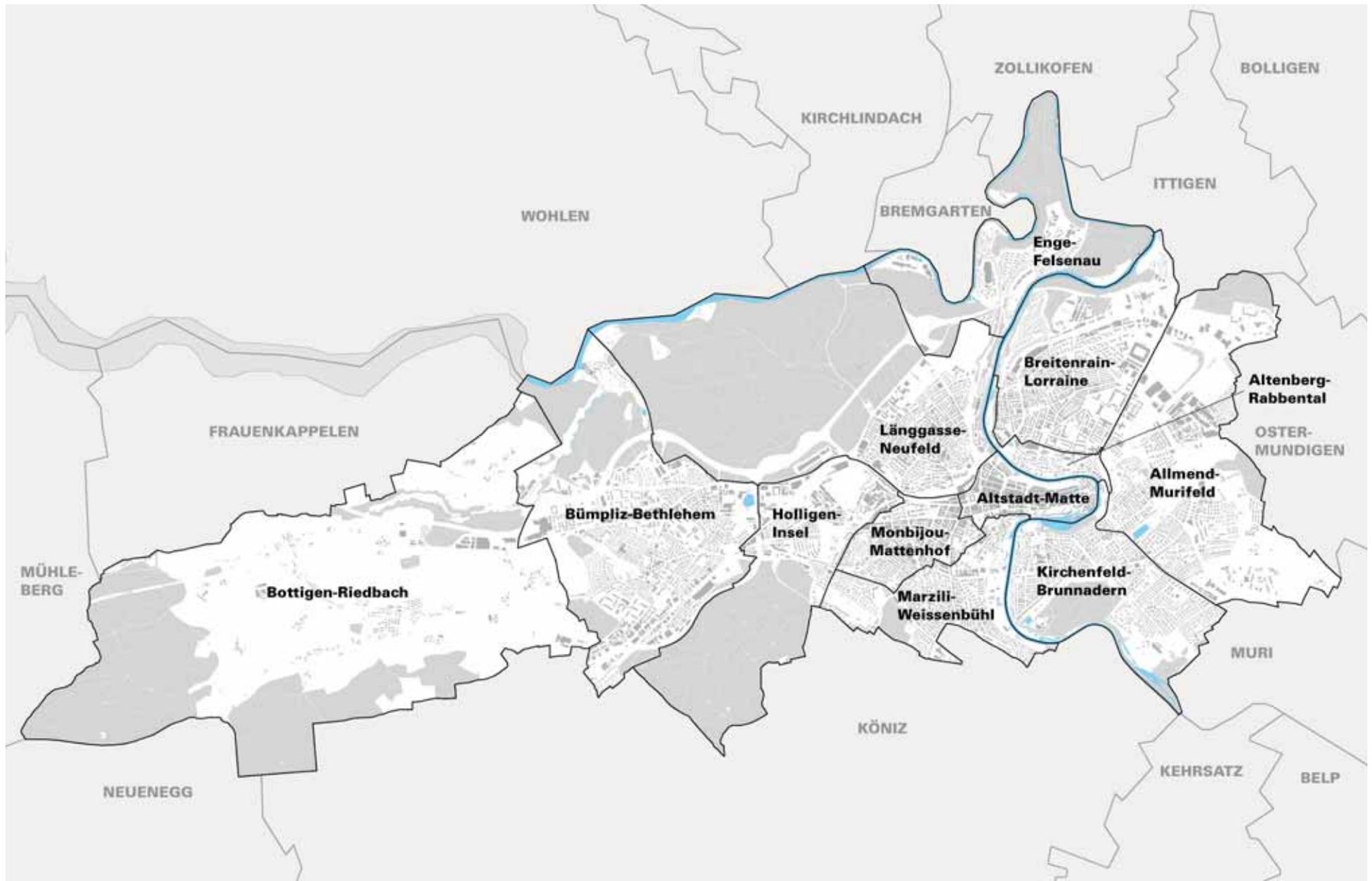




Bauinventar der Stadt Bern 2018

Breitenrain-Lorraine

Einteilung Quartierbände



Übersichtsplan Breitenrain-Lorraine



Quartiergeschichte Breitenrain-Lorraine

1. Entwicklung in vorstädtischer Zeit

1.1. Das Territorium, Nutzung und Besitzverhältnisse

Das Land unmittelbar ausserhalb der Stadtmauern wurden seit Bestehen der Stadt Bern landwirtschaftlich genutzt. Wo ein Wasserlauf vorhanden war, siedelte sich schon früh auch das Gewerbe an. Nicht anders verhielt es sich im Gebiet des heutigen Stadtquartiers Breitenrain-Lorraine: Bis weit ins 19. Jahrhundert wurde hier vornehmlich Landwirtschaft betrieben.

Entscheidenden Einfluss auf eine intensivierete Nutzung des rechten Aareufers nördlich der Altstadt hatte der Brückenschlag beim 'Untern Tor' um die Mitte des 13. Jahrhunderts. Dabei kam es immer wieder zu Streitigkeiten mit den Kyburgern, den Grundherren jenes neu erschlossenen Gebietes jenseits der Aare. Beigelegt werden konnte diese Auseinandersetzungen erst Ende des 13. Jahrhunderts, als die Stadt Bern vier Kirchenspiele in der Umgebung erwarb – und sich damit auch das rechtsufrige Vorgelände sicherte.

Die Stadtallmenden um den Aaresporn wuchsen noch einmal entscheidend ab der Mitte des 15. Jahrhunderts; nachdem sich Berns Stadtre Regiment das Land etlicher kleinerer Agrarsiedlungen angeeignet hatte. Ihr Ackerboden wurde in grosse Flächen eingeteilt – in sogenannte Zelgen – und von Burgern, die in der Stadt wohnhaft waren, gemeinschaftlich bewirtschaftet (Dreifelderwirtschaft). Die Landwirtschaft wurde oft als Nebenberuf betrieben. Die Verteilung des zur Verfügung stehenden Ackerlandes wurde durch das Los bestimmt. Daher rührt auch die Bezeichnung Losacker. Wer einmal Ackerland hatte, behielt es in der Regel auf Lebzeiten.

Diese Praxis änderte sich jedoch im Laufe der Zeit. Seit dem 16. Jahrhundert wurden es immer üblicher, Losäcker wie persönliches Eigentum zu verpfänden, kaufen und verkaufen. Die grossflächige, gemeinschaftliche Dreizelgenwirtschaft auf Äckern und Viehweiden verlor zunehmend an Bedeutung. Nicht zuletzt, weil spätestens ab dem 17. Jahrhundert das Interesse der Gewerbler und Handwerker am Ackerland markant zurückging. Der Wochenmarkt wurde immer häufiger der Selbstversorgung vorgezogen. Andererseits begann das aufsteigende Patriziat seinen Besitz ausserhalb der Stadt zu vermehren und zu grösseren Landgütern zu arrondieren. Immer mehr Land wanderte in Privatbesitz. In dieser Besitzkonzentration widerspiegelte sich die zunehmende (politische) Machtkonzentration zu Gunsten weniger regimentsfähiger Familien.

Die Grundbesitzverhältnisse für das Gebiet des Quartiers Breitenrain-Lorraine

dokumentiert der 1797/98 erstellte Mülleratlas (vom Geometer Johann Rudolf Müller aus Nidau) vorzüglich (Abbildung 5 bis 7, ausserdem: s. Liste der privaten Besitzungen und der Stadtfelder um 1800). Die Besitzverhältnisse des ausgehenden 18. Jahrhunderts spielten für die spätere Entwicklung zum Stadtquartier eine entscheidende Rolle: Sie bestimmten das zeitliche und örtliche Wachstum des Quartiers, sie prägten seinen späteren Grundriss, Struktur und Erschliessung. Landgüter wechselten zwar ihre Besitzer, doch ihr Umfang und ihre Marchen blieben in den meisten Fällen zwischen 1800 und 1850 nahezu unverändert (Abbildung 3 und 4).

1.2. Vorstädtische Infrastruktur

Das vorstädtische Strassen- und Wegnetz, wie es um 1850 ausgebildet war (Abbildung 1 und 2), beeinflusste den späteren Quartiergrundriss nachhaltig (Abbildung 9).

Brückenübergänge im Norden der Stadt

Lange Zeit war die einzige immobile Verbindung zwischen der Altstadt und dem nördlich angrenzenden Gebiet die Untertorbrücke. Von dieser führte ursprünglich nur der steile Haspelweg stadtauswärts. Am Ende des 15. Jahrhunderts wurde der Kleine Muristalden und im 16. Jahrhundert der Alte Aargauerstalden angelegt. 1742 wurde der Ausbau der bernischen Staatsstrassen in Angriff genommen. Die eine Ausfallstrasse, der Aargauerstalden, wurde 1758 zu einer – für diese Zeit – grosszügigen, alleengesäumten Strasse ausgebaut. Der heutige Verlauf des Verbindungsstücks Aargauerstalden-Untertorbrücke wurde erst 1886 erbaut. Als eigentliche Neuanlage folgte der Muristalden 1779-83. Die stadtauswärts führende, über weite Stücke gerade Verlängerung des Aargauertaldens, die Papiermühlestrasse, wurde 1750 bis 1758 erbaut.

Die 1475 errichtete Neubrücke war zwar ein wichtiger Aareübergang, sie lag aber ausserhalb des Stadtgebiets und erschloss in diesem Sinne kein Terrain für eine Stadterweiterung. Nebst diesen zwei Brücken gab es in und unmittelbar um die Stadt Bern keine festen Übergänge. Furten existierten hier und dort, doch waren sie für das Passieren mit Fahrzeugen höchst ungeeignet und das Überqueren des Flusses nahm viel Zeit in Anspruch.

Auch die Stadtbehörde wusste um die Dringlichkeit eines weiteren, festen Aareübergangs, um so die verkehrstechnische Anbindung Berns zu gewährleisten. Der Verkehr sei eine wichtige Voraussetzung für einen florierenden

Handel und ein blühendes Gewerbe, mahnte 1837 das Baudepartement. Diese wiederum seien Grundbedingungen für den Wohlstand eines Volkes.

Auf solche Bekundungen alleine wollten sich private Investoren allerdings nicht verlassen und ergriffen deshalb selbst die Initiative: Bereits 1840 existierten sowohl für die Nydeggbücke wie auch für eine Kornhausbrücke baureife, bewilligte Projekte. Gebaut wurde allerdings nur die Nydeggbücke. Die erste Hochbrücke Berns verband den tiefsten Punkt der Altstadt mit dem Bärengraben. Die Verbindung lag aber erheblich tiefer als die Hochebene im Norden der Stadt. Somit hatte die Nydeggbücke bezüglich der Erschliessung der zukünftigen Nordquartiere keine Verbesserungen gebracht.

An der Stelle des heutigen Altenbergstegs ersetzte schon 1834 eine Holzbrücke mit Zollhaus den Fährbetrieb, der dort zwischen 1823 und 1834 betrieben worden war. Kaum zwanzig Jahre später aber musste 1857 ein Ersatz für die inzwischen schon baufällig gewordene Brücke errichtet werden: Der bis heute erhaltene Altenbergsteg. Die von Kanton und Stadt finanzierte Kettenbrücke wurde nur wenige Meter über dem Wasserspiegel angelegt und vermochte deshalb keine befriedigende Verbindung zwischen der Altstadt und den Nordquartieren herzustellen. Die Beschwerden des tiefen Aareinschnitts und der damit verbundenen Steigungen waren durch ihren Bau nicht behoben worden. Immerhin führte der neue Kettenbrücke zu einigen Villenbauten im Bereich der Hangsohle des Altenbergs.

Weder die Nydeggbücke noch der Altenbergsteg waren für die Erschliessung der sich seit 1860 beständig nordwärts ausdehnenden Stadt tauglich.

2. Die Entwicklung zum Stadtquartier (1860-1890)

2.1. Impulse

Die Wahl Berns zur Bundeshauptstadt im November 1848, der Bau der Eisenbahnlinie der Schweizerischen Centralbahn und die damit verbundene erste Industrialisierungswelle bildeten die Hauptimpulse für die bauliche Entwicklung der Stadt Bern seit den späten fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Die rasch anwachsende Stadtbevölkerung löste eine grosse Nachfrage nach Wohnraum aus. Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts war das Bevölkerungswachstum zur Hauptsache innerhalb der alten Stadt aufgefangen worden.

Dann entwickelte sich die Stadt zunächst westwärts. Die an sich zur Überbauung geeigneten, zentrumsnahen Gelände im Norden und Süden der alten Stadt wurden durch die tiefen und breiten Einschnitte des Aaretals von dieser

getrennt und konnten erst mit aufwendigen Brückenbauten überwunden werden. Dabei wirkten vor allem die Errichtung der Eisenbahnbrücke 1858 und der Kornhausbrücke 1898 entscheidend auf die Entwicklung der Nordquartiere ein.

Eisenbahnbau

1852 genehmigte der Grosse Rat den Vertrag für den Bau der Eisenbahnlinie Zürich-Olten-Freiburg auf dem Gebiet des Kantons Bern. Die Schweizerische Centralbahn verpflichtete sich im Gegenzug zum Bau eines Stegs für Fussgänger und Fuhrwerke im Innern der Kastenbrücke, der das Gebiet der Schützenmatte mit der Lorraine verbinden sollte. Der Bahnbetrieb zwischen Olten und Bern wurde 1857 aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt war die Eisenbahnbrücke noch nicht fertiggestellt – und die aus Olten kommenden Züge hielten zunächst beim provisorischen Bahnhof auf dem Wyl. Aber schon ein Jahr später, 1858, konnte die von Ingenieur Karl von Etzel erbaute Brücke dem Verkehr übergeben werden. Sie wurde zum direkten Auslöser der Überbauung der Lorraine (Lorrainegut) seit 1860 und des nordwestlichen Breitenrains (Mittleres Breitenraingut) nach 1870.

2.2. Die bauliche Entwicklung 1860-1890 (Abbildung 10 und 21)

2.2.1. Die Lenkung der Stadtentwicklung

Die Stadt Bern veranstaltete 1861/1862 einen Wettbewerb für die allgemeine Stadterweiterung. Der Fokus lag dabei zunächst vor allem auf dem Gebiet der Schanzen und des Bahnhofs. Später rückte das gesamte Gebiet im Westen der Stadt vermehrt ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Dies belegen beispielsweise die vier Stadterweiterungskonferenzen, die zwischen 1862 und 1864 abgehalten wurden.

1864 wurde die Stadterweiterungskommission ins Leben gerufen. Die aus Delegierten des Gemeinderats zusammengestellte Spezialkommission übernahm anstelle der Baukommission die Stadterweiterungsangelegenheiten.

Als allerdings 1873 der Alignementsplan für die Innere Länggasse und den Mattenhof (Stadterweiterungsplan, Bezirk Obenaus) genehmigt war, beschloss der Gemeinderat, die Kommission wieder aufzulösen. Die Baukommission wurde wieder mit der Besorgung der Stadterweiterungsgeschäfte betraut. Sie erhielt zugleich den Auftrag, für den Bezirk zwischen Lorraine und Militärbauten 'wegen der dort wahrscheinlich in Bälde entstehenden Gebäude' einen Stadterweiterungsplan zu entwerfen. Damit war der nordwestliche Breitenrain, das Gebiet des mittleren Breitenrainguts und der nördlich anschliessenden Besetzung gemeint. Dieser Stadterweiterungsplan ist allerdings

nicht zustande gekommen. Die Stadtbehörden hatten sich in dieser ersten Phase der Stadtentwicklung ganz eindeutig auf die Entwicklung im Westen konzentriert.

Die Planung der Lorraine und des nordwestlichen Breitenrain wurde bis 1880 vorwiegend privater Initiative überlassen. Dieses Arbeiter- und Gewerbequartier wurde nicht zufällig vorerst als Vorstadt und nicht als Stadtquartier bezeichnet. Bis 1880 war das alte Baureglement von 1839 gültig. In diesem wurden für die Aussenbezirke lediglich die Baupolizeiverfahren geregelt.

2.2.2. Die Lorraine

Einschneidend für die weitere Entwicklung des Lorrainequartiers waren der Bau der Bahnlinie Olten-Bern und die damit verbundene Aufschüttung des Bahndammes, der im Frühjahr 1857 bereits bis an den Brückenkopf der künftigen Eisenbahnbrücke reichte. Die Lorraine wurde somit de facto von den restlichen Nordquartieren abgeschnitten. Das durch die Bahnlinie isolierte Gebiet war im Wesentlichen identisch mit dem Terrain des alten Lorraineguts. Nur der nordöstliche Zipfel fiel neu auf die andere Seite des Damms. Zudem wuchs das Quartier im Süden an: Ein Spickel des Brunnerguts und das Westdrittel des Altenbergguts lagen nun innerhalb des neuen Perimeters.

Den grössten Flächenanteil am künftigen Quartier hatte somit das Lorrainegut. Dieses ging 1845 für den Betrag von 80'000 vom Grafen de Pourtales in den Besitz des Baumeisters Wenger über. Nach dessen Tod verstand seine nunmehr verwitwete Frau, für den Weiterverkauf den günstigen Moment abzuwarten. Vor allem der Beschluss, im Gitterkasten der Eisenbahnbrücke einen Steg für Fussgänger zu errichten (10. April 1856), erhöhte mit einem Schlag die Nachfrage nach Bauland im Gebiet der Lorraine. Vier Monate nach der Brückeneröffnung (28. März 1859) verkaufte Frau Wenger das Gut zu 231'250 Franken an den Notar Lutz.

Lutz selbst ergriff die Initiative und liess eine 15 Fuss breite, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Strasse, die Lorrainestrasse, parallel zu den Bahngeleisen mitten durch das Gut erbauen. Im Süden schloss er sie an den alten Breitenrainweg an und im Norden an die alte Erschliessungstrasse der Gebäude des Lorraineguts. Damit war das Land für damalige Verhältnisse schon mehr oder weniger erschlossen und konnte parzellenweise weiterverkauft werden.

Als Bauinteressenten traten vorerst Handwerker auf, die teilweise für den Eigengebrauch oft aber für den Weiterverkauf und für den Mietwohnungsbau Parzellen in verschiedensten Grössen und Formen erwarben. Die Bebauung

setzte ab 1860 westlich der neuen Lorrainestrasse ein, ohne dass diese in irgendeiner Form durch eine Überbauungsordnung geregelt gewesen wäre.

Die ersten Bauten entstanden am Süden der alten Lorrainebesitzung: an der Lorrainestrasse selbst und an den von dieser abzweigenden privaten Erschliessungen Grünerweg, Ulmenweg (vorher Sagerweg; 1892 umbenannt), Platanenweg, Randweg und Jurastrasse. Abgesehen von einzelnen villenförmigen Bauten an bevorzugten Lagen prägten einfachste verputzte oder verandete Riegbauten das entstehende Quartier. Auch in der Hinteren Lorraine wurden kurz nach 1861 die ersten Bauten errichtet. Das nicht erhaltene Wohnhaus Talweg 1 diente von 1862-1867 als Schulhaus.

1861 wurde eine gemeinnützige Baugenossenschaft gegründet, mit dem Ziel in der Lorraine gute, aber billige Wohnungen zu erstellen. In der Baugenossenschaft waren nebst den Architekten Friedrich Salvisberg (Kantonsbaumeister) und Friedrich Studer, Johann Carl Dähler, Albrecht Tribolet und Albrecht von Wattenwyl auch Oberst Jakob Stämpfli, der spätere Bundesrat, vertreten. Zu diesem Zweck kaufte die Genossenschaft 1862 das Gebiet zwischen Lorrainestrasse und der Bahn.

Die geplante Überbauung wurde nur zum Teil realisiert. Von den ausgeführten Bauten ist einzig der Quartierhof (erbaut zwischen 1862 und 1863) erhalten. Bereits um 1865 war das Lorrainegut fast flächendeckend bebaut. Frei waren noch ein kleineres Gebiet im Norden des Guts und grössere Teile des Terrains der Baugenossenschaft. Dieses Land verkaufte die Genossenschaft in den späten sechziger Jahren, und ab 1870 wurden darauf auch Bauten für gehobene Ansprüche errichtet (Lorrainestrass 16-22 von 1869-1871, Lorrainestrass 34-38 im Jahre 1876).

Der dem Altenberggut zugehörige Teil südlich der Lorraine-Besitzung wurde 1877 mit dem mächtigen Sandsteinbau der privaten Blindenanstalt besetzt. Zu diesem Zweck musste das Ökonomiegebäude des alten Landguts abgebrochen werden. Der dreieckförmige Quartierteil direkt am Brückenkopf, dem Brunnergut zugehörig und begrenzt durch Bahn, Schulweg und Lorrainestrasse, blieb trotz seiner favorisierten Lage zunächst un bebaut. Familie Brunner-Blau als Besitzerin verkaufte das Gelände erst in den neunziger Jahren. Öffentliche quartiereigene Infrastruktur gab es zunächst kaum. 1864 kaufte die Einwohnergemeinde eine Parzelle von Breitenraingut des Herrn Forstmeister von Greyerz zum Bau des Lorraineschulhauses, welches von 1865 bis 1867 errichtet wurde.

Der durch den Bahndamm vom Lorrainegut abgetrennte Landzipfel, auf dem das ältere, Lumpenhüsi stand, wurde seit den späten sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts überbaut. Die Bebauung griff auf die Ostseite des Bahndamms über.

2.2.3. Der nordwestliche Breitenrain

Mit dem Besitzer des Mittleren Breitenrainguts, Forstmeister von Greyerz, fand sich seit den frühen siebziger Jahren ein Landanbieter für den Quartierbau. Seine Besitzung, im Westen durch den Bahndamm, im Osten durch die Wylerstrasse, im Süden durch die Breitenrainstrasse und im Norden durch das Wyttenbachgut begrenzt, wurde kurz nach 1870 parzelliert. 1872/73 wurde als erste Erschliessungsstrasse eine rechtwinklig in die Breitenrainstrasse mündende Stichstrasse entlang des Bahndamms erstellt. Die ersten, nicht mehr erhaltenen Bauten wurden hier im Bereich Ringhof 1873 und 1874 errichtet. 1873 oder 1874 wurde das gesamte Gut parzelliert und rasterförmig erschlossen.

Das einfache, rein funktionale Strassensystem, welches während der Ausführung mehreren Änderungen unterworfen war, bestand im Wesentlichen aus drei zum Bahndamm parallelen Strassen (Turnweg, Pappelweg und Greyerzstrasse) sowie aus einer ihre Enden verbindenden Querstrasse (Birkenweg) und einer Querverbindung auf halber Länge, welche den neuen Quartierteil via Dammunterführung an die Lorraine anschloss. In einer ersten Hauptbauphase zwischen 1875 und 1880 wurde knapp die Hälfte des Terrains überbaut. In Entsprechung zur benachbarten Lorraine findet sich hier eine sehr heterogene Bebauung, von kleinsten Holz- und Riegbauten bis zu grösseren Reihenhäusern in Sandstein. Die Stadt Bern übernahm einen grösseren Terrainstreifen entlang der Breitenrainstrasse, vom neuerstellten Schulhaus bis zur Einmündung der Wylerstrasse. Dieser Kauf stand im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Breitenrainstrasse zur Quartierhauptstrasse und diente der Reservierung von Bauland für öffentliche Aufgaben.

Schon kurze Zeit nach dem Baubeginn der Militäranstalten (1873) stellte sich heraus, dass der Verkehr vom Beundenfeld zum Zentrum hauptsächlich über den Breitenrainweg und nicht via Aargauerstalden abgewickelt wurde. Diese Erkenntnis führte die Behörden dazu, die Breitenrainstrasse als Hauptquartierserschliessungsachse für die Nordquartiere auszubauen. Bereits 1876 wurde das Teilstück von Brückenkopf bis zum Breitenrainschulhaus auf 8.4 Meter verbreitert und 1879 das Teilstück zwischen Wylerstrasse und dem Gebiet des Breitenrainplatzes ausgebaut. Die Bauarbeiten an der Breitenrainstrasse wurden 1881 abgeschlossen.

Dieser erste Quartierteil des Breitenrain-Wyler-Quartiers ist sowohl in funktionaler wie auch in formaler Hinsicht mit dem Lorrainequartier vergleichbar. Er wurde in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts oft auch als Teil der Lorraine verstanden. Was die beiden Quartiere klar trennte war der Bahndamm. Von der Bausubstanz, die in diesem Bereich vor 1880 errichtet wurde, ist heute weniger als die Hälfte erhalten.

2.2.4. Die Militäranlage auf dem Beundenfeld

Die konkrete Geschichte der Militäranlagen auf dem Beundenfeld setzt im Jahr 1864 ein. Am 28. Februar 1864 hielt Altbundesrat Jakob Stämpfli in der Allgemeinen Militärgesellschaft einen Vortrag über Baufragen, in welchem er sich auch mit dem Problem Militärbauten auseinandersetzte. Er forderte die Verlegung der Militäranlagen aus der Altstadt. Aber es lag ihm viel daran, sie weiterhin in Bern zu behalten. Er sprach über die Vor- und Nachteile der möglichen Standorte der Grossen Schanze, der Enge, des Kirchen-, Brück- und des Neufelds sowie des Breitenrain-Spitalackers, dem er schliesslich den Vorzug gab:

"Die Ebene auf der Altenberghöhe, von der Lorraine hinter dem Schänzli durch auf den Spitalacker oder gegen den Breitenrain zu. Hier kann man die Anlagen hin und herrücken, entweder näher an die Eisenbahn oder mehr hinauf auf die Höhen, je nach Konvenienz und nach den Expropriationskosten. Ich gebe diesem Platz deshalb den Vorzug, weil er ganz nahe oder unmittelbar an den bereits bestehenden Exerzierplatz – das Wylerfeld – zu liegen kommt; ferner, weil er hoch gelegen ist und alle umliegenden Punkte dominiert und endlich weil er vermittelt der Eisenbahn- und der Altenberg-Fussgängerbrücke schon von vornherein und abgesehen von einer späteren neuen Brücke nach dem Korn- oder Waisenhausplatze nicht sehr entfernte Verbindungen mit der Stadt hat."

Er schlug eine Kaserne für tausend Mann und Stallungen für 240-250 Pferde sowie ein Zeughaus auf einem Areal von zwei Jucharten vor. Die Militärgesellschaft formulierte noch im selben Jahr ein Programm, in dem sie sich stark an Stämpflis Vorstellungen hielt.

Der Offiziersleist der Stadt Bern allerdings war in der Kasernenfrage nicht gleicher Meinung. Er vertrat die Ansicht, dass gute Heere vorwiegend im Feld und nicht in Kasernen ausgebildet würden und schlug anstelle einer Kaserne Baracken vor. Das Geschäft Militärbauten kam deshalb in den folgenden Jahren nicht voran. 1871 startete Stämpfli einen neuen Anlauf, diesmal wandte er sich als Bankdirektor "im Auftrag einer Gesellschaft von Kapitalisten und

Bautechnikern" an den Kanton Bern. Die Gesellschaft anbot dem Kanton die Abtretung eines Baugrundes von 30 Jucharten neben dem Wylerfeld (in dessen Besitz sie noch nicht war) und schlüsselfertige Militärbauten zu festen Preisen. Als Gegenleistung verlangte sie Liegenschaften in der Stadt (die alten Militärbauten, mehrere Pfarrhäuser und den Wurstembergerturm).

Stämpfli wandte sich wohl aus taktischen Überlegungen nicht an die Militärdirektion, sondern an die Direktion der Domänen und Forsten, deren Vorsteher Johannes Weber die Sache prompt an die Hand nahm und die Behandlung des Geschäfts im Grosse Rat schon wenige Monate später erwirkte. Somit waren konkrete Verhandlungen zwischen Stadt und Kanton in die Wege geleitet.

Es waren vermutlich auch die Rückwirkungen des Deutsch-Französischen Kriegs, die einen allgemeinen Stimmungswandel zugunsten der Armee und ihrer Anliegen bewirkt hatten. Am 3. Februar 1872 beschloss der Grosse Rat, das Unterbeundenfeld als Baugrund vorzusehen und beauftragte den Regierungsrat mit der Gemeinde Bern um eine unentgeltliche Überlassung des Grundstücks zu verhandeln. Der Regierungsrat forderte von der Stadt zusätzlich einen namhaften Beitrag an die Baukosten "mit Rücksicht auf die der Stadt aus dem Kasernenbau erwachsenden Vorteile". Nach langwierigen Verhandlungen zwischen Kanton und Stadt, bei denen auch der Kasernenbau durch die Gemeinde erwogen worden war, kam im März 1873 eine Übereinkunft zustande, die von Stadt, Kanton und – in der Abstimmung vom 4. Mai 1873 – von der Einwohnergemeinde genehmigt wurde.

Die Stadt erwarb im Sommer 1873 von der Bürgergemeinde 44.5 Jucharten Land zum Preis von 213'000 Franken, wovon die Bürgergemeinde 140'000 Franken zu ihren Lasten übernahm. Darüber hinaus musste sie dem Kanton einen Schiess- und Exerzierplatz in der Nähe des Beundenfeldes zur Verfügung stellen und die Infrastruktur für die Anlagen bauen. Für das Exerzierfeld der Infanterie erwarb die Einwohnergemeinde das erforderliche Terrain, den Bereich der heutigen Allmend.

Schliesslich musste die Stadt mehrere Liegenschaften vom Kanton übernehmen, um diesem so zu den notwendigen Mitteln zu verhelfen. Die Leistungen des Kantons waren folgende: Die Erbauung eines Zeughauses mit Verwaltungsgebäude und Werkstätten, eine Kaserne für zwei Bataillone nebst Spezialwaffen, ein Kommissariat und Spital sowie Stallungen für 200 Pferde mit Kantonnementsräumen für 400 Mann und eine Reitbahn (Abbildung 18 und 19), alles zum Gesamtkostenbetrag von 3.25 Millionen Franken.

Im Oktober 1873 wurde die Grossbaustelle mit dem Zeughausbau eröffnet. Im Mai 1874 erfolgte die Grundsteinlegung für die Stallungen und die Kaserne. 1878 war der erste Grossbau des zukünftigen Stadtquartiers im Wesentlichen fertiggestellt (s. Objektblätter, Ensembles 8 und 9 und Gebäudegruppe F).

Genau wie Stämpfli an seinem Vortrag formuliert hatte – "Hier [im Norden der Altstadt] kann man die Anlagen hin und herrücken, entweder näher an die Eisenbahn oder mehr hinauf auf die Höhen, je nach Konvenienz und nach den Expropriationskosten" – wurde es auch gemacht. Im Staatsarchiv werden mehrere Situationsstudien aufbewahrt, die diesen Prozess veranschaulichen. Beispielweise zeigt Abbildung 16 eine Variante mit Militäranlagen im Gebiet des Viktoriarains und des Spitalackers. Ein anderer Vorschlag teilt die Anlage in zwei voneinander getrennte Teile auf und ordnet die Kaserne im nordwestlichen Breitenrain und die Zeughausanlage auf dem Beundenfeld an (Abbildung 17).

Die Militäranstalten brachten zunächst Arbeitsplätze und Aufträge vor allem für Versorgungs- und Zulieferbetriebe. Aber sie brachten auch die zum Hausbau notwendige Infrastruktur auf das bisher landwirtschaftlich genutzte Beundenfeld. Die Stadt hatte sich verpflichtet Wasser, Abwasser- und Gasleitungen für den Betrieb der Militärbauten auf das Beundenfeld zu führen.

2.2.5. Einzelbauten im Bereich bestehender Erschliessungsstrassen

Im Gebiet des militärischen Übungsgeländes auf dem Wylerfeld wurde 1866 ein Schiessstand errichtet (nördlich des Flurwegs, zwischen Standstrasse und Scheibenstrasse). Direkt an der Bahnlinie, nördlich des Schiessstandes, nahm 1871 die eidgenössische Waffenfabrik ihre Produktion auf. Diese Einrichtungen aber auch die für sie ausgebaute Wylerstrasse zogen einzelne Wohnhäuser an, wie beispielsweise das erhalten gebliebene Wohnhaus mit Werkstatt eines Büchsenmachers (s. Flurstrasse 25).

Wer in Gebieten ohne erschlossenes Bauland bauen wollte, der musste sich an das bestehende Strassen- und Wegnetz halten. In den sechziger Jahren verkaufte die Bürgergemeinde als Besitzerin des ehemaligen Benteliguts entlang des Jägerwegs und des Breitenrainwegs mehrere Randparzellen für Wohnhäuser. Mit Ausnahme eines dreiteiligen Reihenhauses entstanden eher ländliche Typen freistehender Einfamilienhäuser mit Dependenzgebäuden, welche als Ställe, Waschhäuser und Holzhäuser genutzt wurden. Von diesen Bauten ist keine erhalten geblieben.

An der Spitalackerstrasse verkaufte die Bürgergemeinde zwei Parzellen, auf

denen in den späten sechziger oder anfangs der siebziger Jahre ähnliche, ebenfalls nicht erhaltene Wohnhäuser errichtet wurden. Seit dem Baubeginn der Militäranstalten stieg das Interesse für Bauland in der Umgebung der Militäranstalten, insbesondere entlang der ausgebauten Kasernen- und Militärstrasse. Unter den ersten Bauinteressenten fanden sich viele Gastwirte. Gleich zwei nicht erhaltene Gastgewerbebauten wurden zwischen 1875 und 1878 an der Kasernenstrasse errichtet, ein Wohn- und Wirtshaus und ein Wirtshaus mit Saalanbau. Auch die alte Fuhrhalterei an der Einmündung der Kasernenstrasse in die Papiermühlestrasse wurde in eine Schenke umfunktio- niert.

Ähnliches lässt sich an der Militärstrasse feststellen. Der südlichste Terrain- streifen des ehemaligen Breitfeldguts wurde abparzellierte und in drei Grund- stücke aufgeteilt. Das alte Bauernhaus mit Wohn- und Ökonomieteil auf der östlichen Parzelle wurde zum Restaurant Militärgarten (nicht erhalten) umge- baut und sein alter Bauerngarten umfunktioniert in einen Vergnügungspark mit Gartenkabinett, Kegelbahn, Kartenkabinett und Pavillon. Auf dem nördlichen Teil des mittleren Grundstücks mit dem alten Stöckli errichtete Familie Haueter 1882 eine Trinkhalle. Das dritte, bislang unbebaute Grundstück überbaute Bau- meister Jakob Kästli 1877 in eigener Regie mit einem dreiteiligen Reihenmiet- shaus mit Restaurant und Bäckerei (s. Militärstrasse 42-46).

Der Bau der Militäranlagen zog also zunächst vor allen Versorgungsbetriebe und weniger Wohnbauten an. Nach seiner Fertigstellung, als die Arbeits- und Ausbildungsplätze bezogen wurden, hatte die Wirtschaftskrise das Bauen be- reits zum Erliegen gebracht.

3. Die Jahre der Hochkonjunktur 1890-1914/1918

Nach dem Abflauen der Wirtschaftskrise, insbesondere seit 1888, erlebte die Stadt Bern eine Phase der Hochkonjunktur und des Baubooms von bis dahin unbekanntem Ausmassen. Zusammen mit der Muesmatt im Länggassquartier gehörte der Breitenrain in dieser Periode zu den am stärksten wachsenden Stadtquartieren Berns. Das Schwergewicht der Einwohner verlagerte sich von der Innenstadt in die Aussenquartiere. Im Jahre 1910 zählte die innere Stadt noch 19'184 Einwohner. 66'467 Einwohner bewohnten die übrigen Quartiere, mehr als 20'000 den Breitenrain.

Das zentrale Ereignis bezüglich der Entwicklung der Nordquartiere war unbe- stritten der Bau der Kornhausbrücke, welche ab 1898 das alte Zentrum mit der stadtnahen Ebene des Spitalackers und Breitenrains verband und dort eine

enorme bauliche Entwicklung auslöste. Bis es soweit war, brauchte es aller- dings eine Vorbereitungszeit von mehr als einem Vierteljahrhundert, begleitet von einer Vielzahl von Projekten und heftigen politischen Auseinandersetzun- gen.

3.1. Die Brückenfrage

Die beabsichtigte Erschliessung der stadtnahen und zur Überbauung geeig- neten Gebiete des Kirchenfelds im Süden der Altstadt und der Hochebene im Norden (Spitalacker, Breitenrain) erforderte finanziell aufwendige Hochbrü- cken. Die bereits in den siebziger Jahren dicht bevölkerte Lorraine, der nord- westliche Breitenrain und die Militäranstalten auf dem Beundenfeld mussten durch eine neue und leistungsfähige Brücke besser an die Stadt angeknüpft werden. Gleichzeitig standen also drei grosse Brückenbauvorhaben an, eine Belastung, die für die ohnehin finanziell durch die Bundeshausbauten überlas- tete Einwohnergemeinde kaum tragbar war. Vielleicht war gerade die Einsicht, dass es unmöglich war, alle diese Vorhaben gleichzeitig zu realisieren, die Hauptursache für die seit den siebziger Jahren heftig tobenden politischen Auseinandersetzungen.

Die Parallelbrücke

Der schmale Fussgänger- und Fahrsteg im Gitterkasten der Eisenbahnbrücke vermochte bereits wenige Jahre nach seiner Erbauung den rasch anwachsen- den Verkehr nicht mehr zu schlucken. Das bereits dicht bebaute Lorrainequar- tier, der stark anwachsende nördliche Breitenrain und die seit 1873 entstehen- den Militäranlagen auf dem Beundenfeld, sie waren alle durch diesen nur 3.4 Meter breiten Steg mit dem neuen Stadt- und Verkehrszentrum im Bahnhofsbereich verbunden (Abbildung 24). 1876 gelangten die Bewohner der Lorraine mit einer Eingabe an die Stadtbehörden: Sie forderten zusätzliche Trottoirs für die Eisenbahnbrücke, da der schmale Übergang für Fussgänger und Fuhrwer- ke ständig überlastet und verstopft sei.

Die Schweizerische Centralbahn, Eigentümerin der Brücke, lehnte das Ansin- nen zunächst ab mit der Erklärung, die statischen Voraussetzungen für grössere zusätzliche Belastungen seien nicht gegeben. Die Baukommission reagierte noch im selben Jahr auf die Eingabe mit einem Vortrag an den Gemeinderat, in welchen sie die Missstände darlegte und über eine weitere Aarebrücke im Norden der Stadt informierte. Fünf Jahre später, 1881, legte das eben ge- gründete Initiativ- und Actionscomité Lorraine, eine Interessengemeinschaft bestehend aus Anwohnern, Hausbesitzern und Gewerbetreibenden des Lor- rainequartiers, ein Projekt für eine neue Brücke unmittelbar neben der Eisen-

bahnbrücke vor. Im darauffolgenden Jahr entstanden zwei Brückenprojekte im Auftrag des städtischen Bauamts, beide Projekte als Parallelbrücken zur Eisenbahnbrücke.

War das Vorhaben der Parallelbrücke zur Eisenbahnbrücke primär eine Massnahme zur verkehrstechnischen Verbesserung und Sanierung bereits bestehender Quartiere, so waren die beiden anderen diskutierten Brückenverbindungen Bestandteile von Stadterweiterungsvorhaben.

Brücken auf das Kirchenfeld und in die Nordquartiere

Friedrich Studer und Horace Edouard Davinet legten im Jahre 1859, also gleichzeitig mit dem Beginn der Überbauung der Lorraine, ein erstes Überbauungskonzept für das Kirchenfeldquartier vor. Zwischen 1860 und 1865 lancierte der Bankier Samuel Schmid weitere Projekte, die aber am Nein der Besitzerin, der Burgergemeinde scheiterten. Auch das 1870 gegründete Kirchenfeld-Komitee, bestehend aus Geschäftsleuten, Architekten, Vertretern der BURGERSCHAFT und Bankiers, scheiterte mit ihren Ideen zur Erschliessung und Überbauung des Kirchenfelds.

In den frühen siebziger Jahren wurde der Ruf laut nach einer Brücke vom Kornhaus zum Spitalacker und Breitenrain. Die wachsende Bebauung auf dem nordwestlichen Breitenrain und die Entstehung der Militäranstalten auf dem Beundenfeld ab 1873 dürften dabei eine wesentliche Rolle gespielt haben. Diese Initiative kam von Bewohnern und Landbesitzern der Nordquartiere. Diese wandten sich gegen das Kirchenfeldprojekt mit der Begründung, das Nordquartier besitze schon eine Bebauung und sei daher als Stadterweiterungsgebiet gegenüber dem Kirchenfeld vorzuziehen. Die Verfechter der Kornhausbrücke setzten auch anonyme Broschüren in Umlauf, in denen sie die Nachteile des Kirchenfelds als Stadterweiterungsgebiet darlegten. Der Grund ihrer Intervention war offensichtlich: Es waren realistische Befürchtungen, dass die gleichzeitige Realisierung der beiden Grossprojekte nicht gelingen würde.

Optimistischer war der Vorschlag des Geschäftsmanns und Mitglieds des Kirchenfeld-Komitees, Albert Lauterburg-Käser, den er für die Überbauung des Kirchenfelds im Jahre 1875 vorlegte. Lauterburg forderte nämlich die gleichzeitige Erschliessung der nördlichen und der südlichen Stadtfelder durch zwei Hochbrücken. Sein Vorschlag enthält erstmals die Idee, der in Bern ausgeprägten West-Ostachse eine Nord-Südachse durch zwei Brücken (Kirchenfeld- und Kornhausbrücke) entgegensetzen. Der Vorschlag, war aus mehreren Grün-

den bestehend: Rein verkehrstechnisch sah man die Kreuzung beider Achsen im alten Zentrum als eine vielversprechende Lösung. Sie hätte auch eine Wiederbelebung und Aufwertung der unteren Stadt, die seit dem Bahnhofbau ins Abseits geraten war, herbeiführen sollen. Doch auch das Vorhaben Lauterburgs blieb in der Planungsphase stecken.

1879 machten englische Financiers ein Kaufangebot für die Überbauung des Kirchenfelds – ohne von der Burger- oder der Einwohnergemeinde finanzielle Opfer für die Infrastruktur zu fordern. Sie schlug vor, Strassennetz und Brücke auf eigene Kosten zu erstellen. Das Projekt der englischen Unternehmer, ab 1881 in der Firma Berne-Land-Company zusammengeschlossen, fand die Zustimmung aller Instanzen und noch 1881 wurde das Erschliessungswerk des Kirchenfelds begonnen. Zwei Jahre später, 1883, konnte die Kirchenfeldbrücke dem Verkehr übergeben werden. Nach der Nydeggbücke und der Eisenbahnbrücke war die Kirchenfeldbrücke schon die dritte Hochbrücke, die nicht durch die Öffentlichkeit gebaut wurde.

Das erste der drei Brückenprobleme war gelöst. Offen blieb die Frage nach den Übergängen im Norden der Stadt. Die Einwohnergemeinde intensivierte ihre Mitarbeit an der Klärung der Brückenprobleme und 1883 wurden Projekte sowohl für eine Kornhausbrücke, als auch für eine Brücke in der Lorraine ausgearbeitet. Daneben wurden aber auch alternative Standorte in die Diskussion eingebaut. Etwa ein Brückenschlag beim Waisenhausplatz oder Übergänge beim alten Schlachthaus und beim Rathaus.

Die Stadtbehörden allerdings favorisierten immer deutlicher die Kornhausvariante. Unterstützung fanden sie dabei auch vom 1888 gegründeten Initiativcomité für die Kornhausbrücke. Aber auch die Gegenseite organisierte sich – und am 25. August 1890 gründeten einige Bewohner des Rabbentals, über deren Häuser die Kornhausbrücke geplant war, das Comité für eine Waisenhausbrücke.

Trotzdem beschloss der Gemeinderat am 29. Januar 1891, die Parallel- und die Kornhausbrücke (mit den entsprechenden Strassenanlagen) zur Realisation vorzusehen. Diese Weichenstellung veranlasste wiederum die Gegnerschaft zum Handeln. Umgehend legte das Waisenhausbrücken-Comité ein verbindliches Projekt (Abbildung 20) vor, welches die Maschinenfabrik Bern zusammen mit den Ingenieuren Jules Röthlisberger und Paul Simons erarbeitet hatte. Auch veröffentlichte sie im Februar desselben Jahrs eine ganze Broschüre mit dem Titel 'Erläuterungen zu dem Projekt für die Waisenhausbrücke'.

Die Fronten verhärteten sich zunehmend. Am 6. Juli 1891 mischte sich auch die Bürgergemeinde in die Brückenfrage ein. Der Burgerrat schlug vor, der Stadt Bern das burgerliche Spitalackerfeld zum Preis der Grundsteuerschätzung zu überlassen. Der zu erwartende Mehrwert (geschätzt auf 500'000 Franken) wollte er als Beitrag der Bürgergemeinde an den Brückenbau verstanden sehen. Dieses Angebot galt allerdings nur für die Variante Kornhausbrücke. Dass die Burgerschaft für die Kornhausvariante einstand, war begründlich, denn diese Brücke half mit, ihre grossen Besitzungen im Wyler und Wankdorf zu erschliessen.

Der definitive Vertrag zwischen Burgerrat und dem Gemeinderat wurde am 25. März 1892 unterzeichnet – also noch bevor das Volk über die Brückenfrage abstimmen konnte. Der Kanton hingegen verhielt sich in dieser Angelegenheit neutral. Als Besitzer der Militäranstalten auf dem Beundenfeld war er ebenso an der Brücke interessiert, bevorzugte aber keine der beiden Varianten. Der Regierungsrat erklärte sich bereit, unabhängig von der Projektwahl das Bauvorhaben mitzufinanzieren.

Im Oktober 1891 wurde aus Kostengründen beschlossen, die untere Fahrbahn aus dem Projekt zu streichen. Im Verlaufe der Stadtratssitzungen vom 1. und 2. Juli 1892 fiel der folgenschwere Entscheid, nur das Doppelprojekt (Parallelbrücke und Kornhausbrücke) zur Abstimmung zu bringen. In der Gemeindeabstimmung vom 7. August desselben Jahres fiel das Doppelprojekt mit 2'415 gegen 2'122 Stimmen durch. Stadtpräsident Eduard Müller unterzog die schiffbrüchige Vorlage sofort einer Überarbeitung, um über das Kornhausbrückenprojekt allein eine neue Gemeindeabstimmung zu veranlassen. Damit nahm der Gemeinderat erstmals eindeutig für ein bestimmtes Projekt Stellung.

Der neue Vortrag war aber noch nicht an das Stadtparlament gelangt, als bereits zwei Initiativbegehren, das eine zugunsten der Kornhausbrücke und das andere zugunsten der Waisenhausbrücke, eingereicht wurden. Der Stadtrat entschied, beide Initiativbegehren der Gemeindeabstimmung zu unterziehen. Die Abstimmung fand am 23. Oktober 1892 statt und entschied zugunsten der Kornhausbrücke.

Eine nächste Hürde hatte das Brückenprojekt im September 1892 zu nehmen: Die vereinigten Vorstände der Arbeiterunion Bern reichten beim Gemeinderat ein 'Initiativbegehren für eine steinerne Aarebrücke und für ein Volkshaus' ein. In diesem wurde ausdrücklich der Bau einer Steinbrücke verlangt. Obwohl auch andere Argumente wie die technische Unsicherheit von Eisenbrücken ins

Feld geführt wurden, ging es primär darum, für den Brückenbau den Einsatz einheimischer Arbeitskräfte und Materialien sicherzustellen.

Die Prüfung der Vorlage übernahm die Baudirektion. Ihrer Empfehlung, das Initiativbegehren abzulehnen, folgte der Stadtrat und am 4. März 1894 auch die Stimmbürger, indem sie die Initiative verwarfen. Der Gemeinderat konnte so am 5. März die Baudirektion beauftragen, definitive Brücken- und Strassenpläne auszuarbeiten.

Am 4. September lagen folgende drei Projekte vor, allesamt Überarbeitungen früherer Vorschläge:

Projekt Nr. 5 und 5a: Das Projekt von Stadttingenieur Hugo von Linden. Es umfasste eine kombinierte Eisenbogen- und Balkenbrücke auf Stein Pfeilern. Kosten: 1.93 Millionen Franken.

Projekt Nr. 6: Verfasser war die Firma Probst, Chappuis und Wolf. Es beinhaltete eine zweigeschossige Eisenbogenbrücke auf Stein- und Eisen Pfeilern. Kosten: 1.78 Millionen Franken.

Projekt Nr. 7: Als Verfasser zeichneten die Ingenieure von Bonstetten. Sie erarbeiteten eine reine Eisenkonstruktion mit zwei Flachbogen. Kostenpunkt: 1.82 Millionen Franken.

Eine unabhängige Expertenkommission mit den Professoren Ritter und Zschokke (vom Polytechnikum in Zürich) und Ingenieur Oberst Locher untersuchte die Projekte im Auftrag der Baudirektion und schlug das Projekt Nr. 5a als das in technischer und ästhetischer Hinsicht beste zur Ausführung vor. Trotzdem empfahl die Baudirektion anschliessend das Projekt Nr. 6. Bezüglich der Wahl zwischen diesen beiden Projekten entflammte im Stadtrat eine heftige Diskussion um technische und ästhetische Fragen.

Das letzte Wort behielten die Stimmbürger: Am 13. Januar 1895 gaben sie dem Projekt Nr. 5a von Stadttingenieur Hugo von Linden den Vorzug. Am 16. Januar ermächtigte der Gemeinderat die Baudirektion, einen Wettbewerb für Ausführungspläne und Kostenvoranschlag auf der Basis des Projekts Nr. 5a auszuschreiben. Als Eingabetermin wurde der 1. Juli festgesetzt.

Die Wettbewerbsgewinner, ein Konsortium bestehend aus der Baufirma Theodor Bell & Co Kriens, der Gutehoffnungshütte Oberhausen (Deutschland) für die Eisenkonstruktion, den Ingenieuren von Bonstetten und Paul Simons

sowie dem Architekten Henry von Fischer, schlossen am 15. August 1895 mit der Stadt den Werkvertrag ab. Gegenüber dem Projekt des Stadtgenieurs hatte Einiges geändert, insbesondere wurden neu die die Brückenpfeiler abschliessenden Obeliskten darin aufgenommen. Begonnen wurde der Bau noch im August 1895, wegen Fundationsproblemen konnte er aber erst 1898 fertiggestellt werden (Abbildung 25). Die feierliche Eröffnung der Kornhausbrücke fand am 18. Juni 1898 statt.

3.2. Projekte für eine Luftseilbahn

Zum Thema Aareübergang im Norden der Stadt gehören auch die nie realisierten Projekte für eine Drahtseilbahn. Ihr Schicksal war eng mit der Brückendebatte verknüpft. Die ausschliesslich von privaten Unternehmern lancierten Projekte verfolgten stets dieselbe Idee: Die Bahn sollte den Waisenhausplatz im Stadtzentrum mit dem Aussichtspunkt und Vergnügungsort des Schänzli verbinden. Sie waren in diesem Sinne als Touristikanlagen gedacht. Sie hätte aber auch als öffentliches Verkehrsmittel für die Fussgänger zwischen Altstadt und dem Nordplateau eine Rolle spielen können.

Die Herren Masson und Cores de Vries in Montreux und Gaudard in Vevey reichten im Mai 1888 ein Konzessionsbegehren für die Erstellung einer 'in der Luft schwebenden Drahtseilbahn vom Waisenhausplatz auf das Schänzli' ein. Der Gemeinderat verlangte vor seiner Beschlussfassung die Einreichung eines detaillierten Ausführungsprojekts und dessen Untersuchung durch Experten. 1890 wurde die Eingabe hinfällig, weil die Unternehmer der behördlichen Anforderung keine Folge geleistet hatten. Hingegen meldete sich 1890 Leonardo Torres aus dem spanischen Santander für ein gleichartiges Projekt. Diese Vorlage wurde im Einverständnis mit den Verfassern, Torres und seinem Vertreter in Bern, Ingenieur Anselmier, einer Expertenkommission zur Begutachtung übergeben. Jene kam zum Schluss, dass das Projekt zwar 'lebensfähig' sei, jedoch nicht in dem Masse detailliert, dass die Konzessionserteilung empfohlen werden könne. Ausserdem sei es klüger, zuerst das Resultat der ebenfalls von Torres geplanten Anlage am Pilatus abzuwarten.

In dieser Phase der Prüfung verkündete der Sekretär des Verkehrsvereins der Stadt Bern, Rooschütz, selber eine Konzession für eine Drahtseilbahn über die Aare erlangen zu wollen, falls Torres für sein Projekt die Genehmigung nicht erteilt würde. Schon bald legte Rooschütz, der in Bremen schon eine Luftseilbahn gesehen und befahren hatte, den Stadtberner Behörden ein eigenes Drahtseilbahn-Projekt (Waisenhaus-Schänzli-Liftbahn) vor.

Weder Torres Projekt noch dasjenige von Rooschütz erhielten letztlich eine

Konzession. Da eine Drahtseilbahn mindestens mit der Waisenhausbrückenvariante konkurrenziert hätte, verschoben die Behörden eine definitive Entscheidung bezüglich ihrer Konzessionierung auf einen Zeitpunkt nach der endgültigen Erledigung der Brückenfrage – und damit auf unbestimmte Zeit.

3.3. Erweiterungspläne für das Nordquartier

3.3.1 'Rationelle Vergrösserung der Stadt Bern'

Einen ersten umfassenden Erweiterungsplan für das Gebiet nördlich der Altstadt lieferte Horace Edouard Davinet 1881. Davinet war eigentlich für die Berne-Land-Company vornehmlich mit der Planung des Kirchenfeldquartiers beschäftigt. Das hielt ihn aber nicht davon ab, 1881 einen Gesamterweiterungsplan auszuarbeiten mit dem Titel 'Rationelle Vergrösserung der Stadt Bern'. Sein Augenmerk galt dabei der Strassenerschliessung neuer Stadtquartiere – so auch für das Gebiet des Spitalackers, des Beundenfelds und des südlichen Breitenrains (Abbildung 28 und 29).

Das Hochplateau im Norden der Altstadt sollte nach Ansicht Davinets dabei das städtebauliche Pendant zum Kirchenfeld werden. Es sollte ebenfalls ein sternförmiges Strassensystem bekommen, dass von einem zentralen Rundplatz aus (im Bereich des späteren Viktoriaplatzes) radial ausstrahlt. Der eine Strahl verbindet dabei diesen Hauptplatz mit dem Zentrum der Militäranlagen.

Die zweite Ordnung, die teilweise das Radialsystem überlagert, übernahm Davinet von den Militäranlagen, die streng rechtwinklig (ausgerichtet auf die Papiermühlestrasse) aufbauen. Von der Nordwestfassade der Kaserne stossen drei parallele Strassenzüge – als Teil einer Garten- oder Parkanlage – nordwestwärts, um im Bereich des heutigen Breitenrainplatzes in einen rechteckförmigen Platz zu münden. Dieser Anlageteil ist bezüglich der Mittelachse des Fassadenmittelrisalits streng symmetrisch aufgebaut.

Dem rechtwinkligen System unterwirft sich ebenfalls die Parallelenschar, die südöstlich der Militäranlagen die Kasernen- mit der Schänzlistrasse verbinden. Diese Anlage mit unregelmässiger Umrissform wird sozusagen durch bestehende und für den Ausbau vorgesehene Strassen eingerahmt. Die einzige bestehende Strasse innerhalb dieses Rahmens ist die Spitalackerstrasse, die fast mitten durch die Anlage verläuft.

Davinet sah also zwei Plätze vor, einen als Zentrum und Verteiler am Brückenkopf (in Entsprechung zum Helvetiaplatz im Kirchenfeld) und einen auf die Militäranlagen ausgerichteten Platz im Bereich des heutigen Breitenrainplatzes. Damit hatte Davinet mindestens konzeptionell die heute bestehende Anlage

bereits 1881 geschaffen.

3.3.2 Strassennetzplan von 1890 (Abbildung 30)

Im Zusammenhang mit dem Bau der Kornhausbrücke erarbeiteten auch die Stadtberner Behörden einen Strassennetzplan für das künftige Nordquartier. Zusätzlich zum blossen Strassenverlauf regelte dieser auch die Baulinien. Eine 1890 veröffentlichte Version zeigt dabei sehr viele Gemeinsamkeiten mit Davinets Entwurf. Auch hier waren die Strassen in einem Radialsystem angelegt mit einem Zentrum im Bereich des späteren Viktoriaplatzes. Im Osten wird dieses von einem orthogonalen, von den Militäranstalten ausgehenden Raster überlagert. Die bereits bestehenden Strassen Schänzli-, Breitenrain- und Kasernenstrasse umgrenzen das Gebiet und sollen verbreitert und begradigt werden.

Anders hatten die behördlichen Stadtplaner vor allem die Situation am nördlichen Brückenkopf gelöst. Der künftige Viktoriaplatz ist als rechteckiger Platz angelegt. Ein Tunnel verbindet diesen direkt mit der Kornhausbrücke. Zwei flankierende Parallelstrassen verbinden die südlichen Platzecken mit der ausgebauten Schänzlistrasse. Von den nördlichen Platzecken strahlen drei Quartierstrassen radial aus und knüpfen an die bereits bestehenden Strassenanlagen der Lorraine, des nördlichen Breitenrain und der Militäranstalten an.

Der Plan berücksichtigt teilweise das bereits vorhandene Strassennetz und teilweise die vorhandene Bebauung. Hingegen nimmt er keine Rücksicht auf die Topografie, die von einem Hügelzug zwischen der heutigen Moserstrasse und der Beundenfeldstrasse und vom markanten Westabbang gegen die Lorraine geprägt ist. Die Radialstrassen zur Lorraine hin weisen ein Gefälle von sieben und mehr Prozenten auf. Sie hätten gewaltige Aufschüttungen und Erdverschiebungen nötig gemacht.

3.3.3 Alignementsplan von 1895

Die überarbeitete Fassung des Strassennetzplans von 1890 wurde 1895 als Alignementsplan offiziell genehmigt (Abbildung 31). Er wies zwar einige Neuerungen auf – in den Grundsatzfragen änderte sich aber wenig.

Eine Änderung betrifft vor allem den Bereich des Brückenkopfs: Anstelle eines vorgesehenen Tunnels, sah der neue Alignementsplan einen offenen Einschnitt vor. Dunkelheit und die Gefahr der Schmutzansammlung würden die Tunnelvariante unattraktiv machen, monierten Einige. Für den Tunnel sprechen einzig die geringeren Landentschädigungszahlungen, die für die Stadt anfallen würden. Der offene Einschnitt bedingte aber eine südseitige Verkürzung des

Viktoriaplatzes. Dieser war nun nicht mehr kombiniert mit einer kleinen, neu-barocken Parkanlage, sondern schlichter Rechteckplatz, und die beiden südlichsten Radialstrassen setzten an den beiden südlichen Platzecken an.

Interessant ist die Tatsache, dass am Viktoriaplatz bereits Bauten vorgemerkt sind. Zwei lange Zeilen, welche den tiefen Einschnitt der Kornhausstrasse flankieren, und ein schlossförmiger Bau, der die Nordseite des Viktoriaplatzes bildet und die ausgedehnte optische Achse von Kornhausplatz zum Viktoriaplatz abschliesst. Was war an dieser exponierten Stelle geplant? In einem Antrag im Stadtrat wurde die Idee geäussert, das für das Kirchenfeld bereits geplante Archiv- und Landesbibliotheksgebäude am Viktoriaplatz zu errichten, um diesem so mehr Bedeutung zu verschaffen. Das Vorhaben scheiterte am Ständerat, der am Entscheid festhielt, das Archiv auf dem Kirchenfeld, auf dem bereits 1892 dazu erworbenen Land zu errichten.

Gesucht wurde weiterhin ein repräsentativer und monumentaler Bau zur Betonung des Viktoriaplatzes und als Abschluss der optischen Achse Kornhausplatz-Kornhausbrücke-Viktoriaplatz. Die beiden westwärts strahlenden Radialstrassen, die im Plan von 1890 den Viktoriaplatz mit der Eisenbahnbrücke und mit der Lorraine im Bereich des Breitenrainschulhauses verbanden, zerschnitten die Besetzung Brunner-Blau in drei dreieckförmige Teile. Baudirektor Lindt argumentierte im Sinne der Besitzer gegen die Radialstrassen. Solche Strassen würden den Bauwert des Terrains erheblich verringern und zudem hohe, ästhetisch unbefriedigende Dämme erfordern. Auch könnten dadurch die Häuser nicht direkt an die Strassen gebaut werden.

Die Strahlen wurden geknickt und weiter nach Norden beziehungsweise nach Süden geschoben, so dass die Hauptfläche des Viktoriarains nicht mehr von Radialstrassen durchkreuzt wurde.

Wichtig sind auch die Veränderungen im Bereich der Militäranstalten. Nicht mehr die Kasernenfassade ist Ausgangspunkt für die drei Parallelstrassen in Richtung des Breitenrainplatzes, sondern der ihr vorgeschobene, grosszügige Beundenfeldplatz. Die mittlere Strasse weist gegenüber den beiden seitlichen eine grössere Breite auf und wird als einzige als Avenue bezeichnet. Ein rechteckförmiger Platz verbindet die nordwestlichen Strassenenden.

Die Strassenbauten wurden im Herbst 1895 begonnen. Priorität hatten dabei der Viktoriaplatz, die Moser- und die Beundenfeldstrasse sowie der Ausbau der Spitalackerstrasse. In den folgenden fünf Jahren wurde das neugeplante Strassennetz im Wesentlichen ausgeführt. Gegenüber dem Alignementsplan

von 1895 wurden einige, kleinere Anpassungen vorgenommen. 1898 wurde beschlossen, die Breite der Kornhausstrasse auf 20 Meter auszudehnen; Alleine für die Gehsteige wurde dabei fünf Meter Breite eingerechnet, also gleich viel wie für die Fahrstreifen.

Gleichzeitig wurde auch der Entscheid gefällt, die Überführung der Schänzlistrasse über die Kornhausstrasse als Eisenkonstruktion auszuführen. Als Argument wurden die niedrigeren Baukosten sowie der freiere Durchblick von der Stadt her ins Feld geführt.

Zudem wurden die beiden Radialstrassen im Westen des Viktoriaplatzes mit Ausnahme weniger Reststücke (Viktoriarain und Kyburgstrasse) dem rechtwinkligen Raster geopfert. Und eine weitere, eher unglückliche Abänderung des Alignementsplanes wurde auch im Bereich zwischen Kaserne und Breitenrainplatz vorgenommen. Die Landkäufe für die vorgesehene Platzfolge waren finanziell nicht tragbar. Das Vorhaben wurde in der Folge redimensioniert – und der Alignementsplan 1898 entsprechend abgeändert.

3.4 Grenzen der Planung

Die neuen Brückenübergänge sowie das Ende der Rezension kurbelten die Bautätigkeit auf dem Gebiet der späteren Nordquartiere ab den neunziger Jahren merklich an. Zu diesem Zeitpunkt verfügte die Stadt über eine respektable Landfläche im diesem Stadterweiterungsgebiet. Noch vor dem Brückenbau erwarb sie 1892 das Moserguts am geplanten Brückenkopf und auch das östlich angrenzende Gebiet, das ausgedehnte Spitalackerfeld, war ihr nach dem Baubeginn der Kornhausbrücke zugefallen. Mit diesem ausgedehnten Grundbesitz verfügte die Stadt Bern somit zumindest in diesem Gebiet über ein wichtiges Instrument zur Durchsetzung ihrer städteplanerischen Absichten.

Tatsächlich beschränkte sich das Interesse der Stadtberner Behörden und Politiker, den erneut einsetzenden Bauboom in geordnete Bahnen zu lenken, vornehmlich auf genau diese Gebiete des südlichen Breitenrains. Für die restlichen Quartierteile blieben Strassen- beziehungsweise Alignementspläne die einzigen planerischen Vorkehrungen. Während der gesamten neunziger Jahren ist im Gebiet des heutigen Quartiers Breitenrain-Lorraine nur gerade eine gesamtheitlich geplante Überbauung realisiert worden: die Arbeitersiedlung auf dem Wylterfeld.

Allgemein war das Bauen deshalb diktiert von einer grossen Planlosigkeit – wie schon in den sechziger und siebziger Jahren. Auch das neue Baureglement von 1880 blieb weitgehend wirkungslos. Dabei fehlte es nicht primär an

baupolizeilichen Instrumenten. Es mangelte vielmehr an konkreten Zukunftsvorstellungen, an städtebaulichen Konzepten. Trotz der negativen Erfahrungen im Lorraine-Quartier wurden übergreifende planerische Massnahmen nicht als notwendig erachtet.

Die ziemlich planlose und unkoordinierte Bautätigkeit war sicherlich auch den kapitalistischen Dynamiken geschuldet. Spekulativer Landkauf trieb die Preise spektakulär in die Höhe. Innerhalb kürzester Zeit konnten mit dem An- und Verkauf von Bauland grosse Gewinne erzielt werden. Das Breitenraingut beispielsweise wechselte 1908 für 1.03 Millionen Franken die Besitzer. Den grössten Teil davon verkauften die drei Basler und Zürcher Kaufleute schon nach wenigen Monaten weiter – nunmehr zu einem Preis von 2.63 Millionen.

An diesen Entwicklungen wollten auch viele Baumeister und Bauhandwerker mitverdienen. Bis die Landstücke aber an diese Bauwilligen gelangten, erfolgten meist mehrere Handänderungen. Folglich war die hypothekarische Belastung der Grundstücke oftmals sehr hoch. Das fachte zunächst die Bautätigkeit enorm an. Immer öfters aber waren die Renditen für die Bauunternehmer und Handwerkermeister trotzdem nicht mehr gesichert. Für die fertiggestellten Häuser fanden sich kaum mehr Abnehmer. Diese Tendenz gilt insbesondere für das Viktoriarainquartier, das sich deshalb im Volksmund auch den Beinamen Hypothekenfriedhof eingeheimst hatte.

Profitgetriebenes Bauen führte aber nicht automatisch zu heterogenen und chaotischen Quartierteilen. Als Beispiel kann hierfür wiederum das Breitenraingut herangezogen werden. Dessen Überbauung setzte 1909 ein – und innerhalb nur eines Jahrzehnts war ein baulich relativ homogener Quartierteil entstanden. Die teuren Grundstückspreise führten zu einer möglichst maximalen Ausnutzung. Und die damals dazu geeignetste Form war die Blockrandbebauung – die schon bald diesen Quartierteil dominierte.

Im Folgenden werden die wichtigsten Schauplätze des Baubooms im Berner Nordquartier genauer beleuchtet. Wo setzte die Bautätigkeit zuerst ein? Welcher Logik folgten die Überbauungen? Wie erschloss man die entsprechenden Gebiete? Was wurde gebaut?

3.5 Südlicher Breitenrain

Die Errichtung der Kornhausbrücke und die Realisierung eines Quartierstrassennetzes leitete die Bebauung des Spitalackers und des südlichen Breitenrains ein. Der begehrte Abschnitt südlich der Spitalackerstrasse, der Altstadt am nächsten gelegen, wurde allerdings zunächst nicht zur Überbauung frei-

gegeben. Auch der Westteil, das ehemalige Breitenraingut, das bis 1908 im Besitz der Erbschaft Brunner-Blau blieb, wurde nicht überbaut. Für den Ostteil lief ein länger andauerndes Überbauungsplanverfahren.

3.5.1 Brückenkopf-Viktoriaplatz

Das im Besitz der Stadt Bern befindliche Gebiet des Moserguts und des ehemals burgerlichen Spitalackerfelds wurde in dieser Periode nur punktuell von Überbauungen erfasst. Gebaut hingegen wurde im Bereich des Viktoriaplatzes, auf dem von Moser-, Beundenfeld- und Spitalackerstrasse umgrenzten Areal sowie an der Gotthelf- und Viktoriastrasse.

Während der gesamten Planungsphase der Kornhausbrücke und des Alignementsplans zwischen 1881 und 1895 stand dieser Bereich stets im Brennpunkt städtebaulicher Interessen. Dabei ging es um die bewusste Gestaltung des Haupteingangs ins neue Quartier, um ein Zelebrieren der Stadtausdehnung durch Überwindung der natürlichen Barriere des Aretaleinschnitts. Es ging aber auch um die Schaffung einer monumentalen, vom alten Stadtzentrum ausgehenden optischen Achse (Kornhausplatz-Kornhausbrücke-Kornhausstrasse-Viktoriaplatz). Die stadtauswärts ansteigende, von Obelisk flankierte Kornhausbrücke, der tiefe, durch Zyklopenmauern gesicherte Einschnitt der Kornhausstrasse, ihre Bekrönung durch zwei lange Häuserzeilen und der Viktoriaplatz; Sie sind bewusst zur monumentalen Perspektive aufgebaut.

Die durchwegs neubarocke Formensprache der Bauten am Viktoriaplatz demonstriert das bewusste Anknüpfen an das barocke Gesicht der Altstadt. In diesem Sinne gehört die Anlage von Kornhausbrücke und Viktoriaplatz weniger zum neuentstehenden Quartier, sondern kann als städtebauliche Aufwertung für das alte, etwas ins Abseits geratene Stadtzentrum interpretiert werden. Es ist daher keinem Zufall geschuldet, dass der Alignementsplan von 1895 gerade an dieser städtebaulichen Schlüsselstelle von einem einfachen Strassenetzplan abwich und im Sinne eines Bebauungsplans auch die Umriss dreier Grossbauten fixiert.

Einerseits sah der Plan zwei Häuserzeilen entlang der beiden Hochstrassen, die den tiefen Geländeeinschnitt der Kornhausstrasse flankieren. Gebaut wurden diese zwischen 1912 und 1916. Es handelt sich dabei um drei- und viergeschossigen Reihenmiethäuser. Die Zeile Optingenstrasse 4-18 (s. dort) bauten die Architekten Eduard Rybi und Ernst Salchli 1912/13. Die gegenüberliegende Reihe Kornhausstrasse 2-14 (s. dort) erstellten die Architekten Nigst und Padel 1916 in eigener Regie. Allerdings konnten sie die Zeile nicht mehr bis an die Viktoriastrasse heranführen. Sie hatten nämlich an der Viktoriastras-

se eine Parzelle veräussert und darauf 1914 eine neubarocke Villa mit Arztpraxis errichtet (s. Viktoriastrasse 77, 77A).

Der im Alignementsplan ebenfalls eingeplante Schlossbau hingegen stellte die Stadt zunächst vor einige Probleme. Der zukünftige Bau musste als Abschluss der optischen Achse eine reiche architektonische Kulisse abgeben. Nachdem mehrere Versuche für diesen Platz einen Grossbau zu gewinnen gescheitert waren, ergab sich schliesslich doch noch eine Lösung: 1913 verkaufte die Stadt der Bernischen Kraftwerke AG das entsprechende Land zum Bau ihres Verwaltungsgebäudes.

Der schlossförmige Neubarockbau, der in den Jahren 1915/16 realisiert wurde, ist ein Werk der Architekten Zeerleder und Bösigler. Anders als im Alignementsplan vorgesehen war es eine Anlage über u-förmigem Grundriss geworden – trotzdem aber ein Schlossbau, dessen Platzfront die im Plan bereits vorgesehene Fünfteiligkeit erfüllte.

Die Stadt, die im Besitz des ehemaligen Moserguts und des Spitalackerfelds war, veräusserte bis 1918 nebst den Grundstücken um den Brückenkopf und Viktoriaplatz nur gerade das dreieckförmige Areal, von Moser-, Beundenfeld- und Spitalackerstrasse umgrenzt. Zwischen 1897 und 1909 wurde dieses mit Blockrandbauten besetzt. Der älteste Teil dieser städtischen Wohn- und Geschäftshäuser, der Schenkelbau entlang der Spitalackerstrasse, ist nicht erhalten. Erhalten geblieben aber ist ein weiterer städtebaulicher Hauptakzent des Spitalackers: der viergeschossige, prächtige Sichtsteinbau entlang der Moser- und Beundenfeldstrasse. Errichtet haben ihn die Architekten Giovanni Berrini und Alphonse Massara.

Die Stadt selbst trat südlich der Spitalackerstrasse bis 1910 nur gerade zweimal als Bauherrin auf: Sie errichtete 1899/1900 das Primarschulhaus an der Gotthelfstrasse (Turnhalle 1911) und 1905/1906 die Sekundarschulanlage Viktoria mit freistehender Turnhalle. Der Bau der Turnhalle bedingte den Abbruch der Gebäude des ehemaligen Moserguts.

3.5.2 Überbauung des Breitenrainguts

Ab 1909 weitete sich die Bebauung explosionsartig auf das Gebiet des 1908 verkauften Breitenrainguts der Erbschaft Brunner-Blau aus. Im Gegensatz zum Quartierteil nördlich der Spitalackerstrasse wuchs hier im Verlaufe der zehner und zwanziger Jahre ein baulich relativ homogener Quartierteil heran. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Eine mögliche Erklärung ist die enorme hypothekarische Belastung des Baulands, die zur gesetzlich maximal möglichen

Ausnutzung der Grundstücke führte. Die damals zur höchst möglichen Ausnutzung geeigneten Bauformen waren Blockrandbebauung und blockrandartige Zeilenbauten, wenn möglich mit ausgebauten, einfachen oder gar doppelten Dachgeschossen. Damit war aus bautypologischer Sicht bereits eine gewisse Homogenität vorprogrammiert.

Auch in formal gestalterischer Hinsicht zeigen die Bauten häufig Ähnlichkeiten. Teilweise erklärt sich dieses Phänomen allein aus der Tatsache, dass nur elf Architekten und Baumeister die knapp 200 Mehrfamilienhauseinheiten, die zwischen 1909 und 1917 und zwischen 1923 und 1927 errichtet wurden, entworfen haben. Baumeister Ferdinand Ramseyer, die Architekten Nigst und Padel und die Firma Bühler und Studer waren für über die Hälfte (ca. 100) aller Bauten verantwortlich. Die weiteren Architekten waren Eduard Joos, E. Jausi, Gottfried Läderach, Steffen und Studer, Friedrich Marbach, Eduard Rybi und Ernst Salchli, Karl Indermühle und Ch. Perret und Walter Bösiger.

Zudem war Bern eine Hochburg der Heimatschutzbewegung. Entsprechend weit verbreitet war der Heimatstil in der Architektur. Seit 1910 erlebte dieser seine eigentliche Blütezeit. Der stilistisch gemeinsame Nenner zumindest der Bauten der ersten Etappe war der Heimatstil, nicht selten verquickt mit Jugendstileinflüssen. Aber auch nach dem Ersten Weltkrieg, als allgemein einem eher unterkühlten Neoklassizismus gehuldigt wurde und Art-Déco-Elemente einzufließen begannen, spielte der Heimatstil weiterhin eine gewichtige Rolle. Es war es, der viele Bauten dieses Quartiers zu einer stilistisch und formalen recht homogenen Gruppe verband.

Bei der Überbauung des Breitenreingutes bilden nicht Blockrandgevierte den Normalfall, sondern Häuserzeilen. Meist wurden diese gerade errichtet, oder aber geschwungene oder winkelförmig, dicht an die Strasse gerückt oder durch knappe Vorgärten von dieser getrennt. So umstellten sie die unregelmässigen Grundstücke blockrandartig. Nördlich des Kursaals, im Gebiet, das vornehmlich von Friedrich Marbach überbaut wurde, fallen nur wenige Bauten aus diesem Überbaumuster. Beispiele hierfür sind Schänzlistrasse 72 (s. dort), Optingenstrasse 5 (s. dort) oder Kursaalstrasse 6 (s. dort) ab – im Allgemeinen kleinere freistehende, teilweise villenförmige Mehrfamilienhäuser.

Charakteristisch für den Bereich westlich der Greyerzstrasse sind sehr schmale, schachtartige Hofräume, geformt durch dicht aneinandergeschobene sehr hohe Häuserzeilen. Die meisten Bauten dienten ursprünglich als Mietshäuser. An wichtigen Lagen (Viktoriarain, Viktoriastrasse, Moserstrasse und Breitenrainstrasse) bargen die Erdgeschosse Läden. Einige, teilweise bis heute

erhaltene Kleingewerbe sind ins Quartier eingestreut. Als einzigen grösseren industriell-gewerblichen Komplex des Quartiers erbauten die Architekten Nigst und Padel 1914 die Haller'sche Buchdruckerei (später Hallwag, heute Hallwag Kümmerly+Frey). Der Bau fügt sich vollständig in das Wohnquartier ein, indem er sich der Quartiermorphologie unterwirft und blockrandförmig ausgeformt ist.

3.5.3 Bebauung nördlich der Spitalackerstrasse

Während südlich der Spitalackerstrasse grössere Überbauungsprojekte vorerst blockiert waren, setzte nördlich davon die Bautätigkeit früher und intensiver ein – schon ab 1896 und teilweise noch vor der Fertigstellung der Erschliessungsstrassen. Bis 1908 konzentrierte sich das Baugeschehen vornehmlich auf diesen Bereich. Das Land befand sich hauptsächlich im Besitz der Bürger und die Einwohnergemeinde sowie der Familie Brunner-Wyss (Eigentümerin des Spitalackergruts).

Die Bebauung nördlich der Spitalackerstrasse setzte 1896 zunächst an vielen Stellen gleichzeitig ein. Die Stadt hatte zwar die Infrastrukturbauten koordiniert, überliess die Überbauung aber fast vollständig privater Initiative. Bereits um 1900 glich dieses Gebiet einer einzigen Grossbaustelle. Und innert kürzester Zeit wuchs ein funktional, typologisch und stilistisch sehr heterogenes Quartier heran. Dicht an die Baulinien gerückte städtische Blockrandgevierte, Wohn- und Geschäftshäuser und längere Wohnzeilen wechseln sich ab mit freistehenden Mehrfamilienhäusern, Einfamilienhäusern und Gewerbebauten. Auch der Breitenrainplatz, der sich ab 1900 zum eigentlichen Quartierzentrum entwickelte, widerspiegelt diese heterogene Situation (s. Ensemble Breitenrainplatz).

Selbst an den Quartierhauptgassen, wie der Moserstrasse, entstanden zunächst sehr unterschiedliche, freistehende Wohnbauten, Wohn- und Geschäftsbauten und Gewerbebauten. Ein typischen Vertreter diesen Bautyps ist das 1897 von Friedrich Marbach an der Moserstrasse errichtete Mietshaus mit Ladengeschäften im Erdgeschoss (s. Moserstrasse 26-30). Diese Art des Bauens fand Nachahmer. Drei- und viergeschossige Mietshausbebauungen, gedrängt angeordnet und nur durch schmale Grünstreifen voneinander getrennt, gaben bald nicht nur nördlich der Breitenrainstrasse (vgl. Stockerenweg) einen gewohnten Anblick an, sondern griffen ab 1895 auch südwärts auf das von Spitalacker-, Breitenrain- und Moserstrasse umrahmte Dreieck über. Diese Neubauten bezogen sich dabei nur teilweise auf die neuangelegte Hauptachse, die Moserstrasse (s. Moserstrasse 33).

Derselbe Friedrich Marbach errichtete zwischen 1899 und 1905 aber auch mehrere kleinere Mehrfamilienhausvillen in parkartiger Umgebung. Vorherrschend war dieser Typus auf dem kleinen Hügelzug zwischen Moser- und Beundenfeldstrasse. Vereinzelt wurden auch Einfamilienhäuser gebaut, so die Reiheneinfamilienhäuser Waldhöhweg 9-17 (s. dort), die der Architekt Alfred Hodler für die Baugesellschaft Cardinaux erstellte. Eher ländlichen Vorbildern folgen die kleinen Wohn- und Gewerbebauten am ehemaligen Hafnerweg, dem Mezenerweg.

Typisch städtische Blockrandbebauungen entstanden nördlich der Spitalackerstrasse hingegen nur um den Breitenrainplatz. Zwei Blockrandgevierte wuchsen östlich des Breitenrainplatzes heran (erbaut hauptsächlich zwischen 1899 und 1908, 1923/24 komplettiert) und eine weitere Blockrandinsel hat sich südlich gebildet. In ihrer Formsprache ist sie der Neurenaissance und dem Neubarock verpflichtet. Erbaut haben sie die Architekten Danuser, Brönnimann, G. Berrini, F. Brechbühler und F. Studer. Interessant ist insbesondere die schlossförmige Ostfassade mit Mittelfrisalite, Frontispiz und Ecktürmen, welche auf die gegenüberliegende Kasernenfassade antwortet.

Nördlich der Spitalackerstrasse wurden keine weiteren Blockrandgevierte mehr gebaut. Das mag einerseits an den unregelmässigen Terrainformen liegen, andererseits aber auch – im Vergleich zum Quartierteil südlich der Spitalackerstrasse – am geringen Ausnutzungsdruck. Gebaut aber wurden verschiedene längere Zeilen mit drei- und viergeschossigen Wohn- und Geschäftsbauten: entlang der Beundenfeldstrasse (ab 1896), entlang der Spitalackerstrasse (ab 1897) und entlang der Militärstrasse. An den Kreuzungen schliessen diese Zeilen winkelförmig ab. Oftmals akzentuieren ausgeprägte Kopfbauten die Zeilenenden zusätzlich.

Ein eindrückliches Beispiel dafür ist das ambitiös gestaltete, viergeschossige Wohn- und Geschäftshaus von Otto Lutstorf an der westlichen Spitalackerstrasse (70-74/ Breitenrainstrasse 27, 29; s. dort), von 1898/99. Der Sichtbackstein- und Sandstein gehaltene Bau weist massive Granit-Erdgeschossfassaden auf, die besonders gegen die Strasse hin reich gegliedert und ornamentiert sind. Die Gebäudeecke an der Kreuzung wird durch eine Diagonalfassade und einen angedeuteten, inkorporierten Eckturm akzentuiert. 1906 wurde die Zeile durch Antonio Perello erweitert und das Ende an der Einmündung der Moserstrasse wiederum winkelförmig abgebogen. Wiederum akzentuiert eine Diagonalfassade die Ecksituation – diesmal aber mit einem vorgehängten, turmförmigen Verandenerker.

Aus Renditeüberlegungen wurden häufig zuerst die Eckparzellen belegt. So entstanden 1896 mit dem Restaurant Waldhorn (s. Waldhöhweg 2), oder 1899 mit dem ehemaligen Restaurant Beundenfeld (s. Kasernenstrasse 31, heute Restaurant Büner) zwei Eckbauten, die allmählich zu längeren Zeilen zusammenwuchsen. Das Wohn- und Geschäftshaus Beundenfeldstrasse 32 (s. dort) indes zeigt, dass nicht alle projektierten Zeilen auch tatsächlich zum Abschluss kamen. Die Südwestansicht dieses Gebäudes ist bis heute eine kahle, fensterlose Brandmauer geblieben.

3.6 Nördlicher Breitenrain

Für den nördlichen Breitenrain war die Wylerstrasse die entscheidende Erschliessungsstrasse. Als Wylerweg hatte sie schon in vorstädtischer Zeit das Wylerfeld erschlossen. Gleichzeitig trennte sie auch die beiden nördlichen Breitenraingütern von der östlich angrenzenden Bentelbesitzung. Während der Bereich westlich der Wylerstrasse bereits erschlossen war, so besass das Gebiet der ehemaligen Bentelbesitzung zwischen Wylerstrasse und Scheibenstrasse noch kein Strassennetz. Entscheidend auf die spätere Überbauung wirkten sich aber nicht nur die Erschliessung aus, sondern auch die unterschiedlichen Besitzverhältnisse aus.

3.6.1 Das Gebiet westlich der Wylerstrasse

Dieser vor 1875 begonnene Quartierteil verfügte noch um 1890 über grössere zwar erschlossene aber noch unbebaute Grundstücksflächen. Kurz nach 1890 entstanden zunächst mehrheitlich zweigeschossige Mehrfamilienhäuser, teilweise mit ausgebauten Dachgeschossen. Beispiele hierfür sind die Bauten am Turnweg 2-10, 10A (s. dort) oder das zweiteilige Mehrfamilienhaus Pappelweg 9, 11 (s. dort), errichtet 1893. Dabei sind schlichte, teilweise verputzte oder in Sichtbackstein gemauerte Baukörper unter Satteldächern als Einzelbauten oder als Reihen sehr dicht angeordnet. Bereits die Mietshäuser der späten neunziger Jahre sind meist dreigeschossig. Als Beispiel hierfür dienen das Haus am Pappelweg 8 (s. dort, aus dem Jahr 1898) oder auch die zwei zusammengebauten Mehrfamilienhäuser Pappelweg 4, 6 (s. dort, gebaut 1897).

Der gegenüber der Ebene der Lorraine bereits leicht erhöhte Bereich zwischen Pappelweg und Greyerzstrasse wurde mit einer Ausnahme erst nach 1895 überbaut. Dabei zog die erhöhte Lage am Rand der Parkanlage des Breitenrainguts einige Bauten für gehobene Ansprüche an, wie das 1899 erbaute villenartige Mehrfamilienhaus Greyerzstrasse 77 (s. dort) oder das als Doppelvilla erstellte Zweifamilienhaus Greyerzstrasse 61, 63 (s. dort).

Das Gebiet nördlich des Birkenwegs und südlich des heutigen Nordrings

entsprach der Breitenrainbesitzung und wurde vorerst nicht zur Überbauung freigegeben. Der östlich der Bahnlinie gelegene Zipfel der Lorrainebesitzung wurde bereits um die Jahrhundertwende mit Mehrfamilienhäusern verdichtet (s. Wylerstrasse 95-99, gebaut 1895-1897 und Wylerstrasse 101-107; gebaut 1904-1905).

3.6.2 Das Gebiet östlich der Wylerstrasse

Die ehemalige Bentelbesitzung kam abgesehen von einzelnen Parzellen entlang der Breitenrainstrasse erst nach 1890 zusammen mit dem nördlich angrenzenden städtischen Wylerfeld in den Sog der Stadtentwicklung. Die Überbauung setzte in diesem Gebiet gleichzeitig an verschiedenen Stellen ein. Einerseits wuchs dieser Quartierteil im Osten und Süden stadtauswärts, entlang der Hauptachse, der Breitenrainstrasse. Zwischen 1891 und 1893 entstand hier mit der Johanneskirche gleichzeitig die erste Aussenquartier-Kirche Berns. Andererseits bildete sich im Norden mit der städtischen Arbeitersiedlung auf dem Wylerfeld und der Bebauung entlang ihrer Erschliessungsstrasse, der Scheibenstrasse, ein zweiter Schwerpunkt.

Im Bereich zwischen Wylerstrasse und Scheibenstrasse entstanden in der ersten Hälfte der neunziger Jahre Wohnungsbauten mit eher niedriger Ausnutzung. So erstellte etwa Antoine Orlandi aus La Neuveville eine Reihe kleinerer freistehender Mehrfamilienhäuser zu deren Erschliessung er den Meisenweg anlegte. Einige dieser kleinmassstäblichen, nur zweigeschossigen Putzbauten unter Sattel- und Walmdächern sind erhalten geblieben (s. Meisenweg 19, 25 und 29). Der Baumeister Friedrich Marbach seinerseits überbaute in eigener Regie das Gebiet zwischen der Wylerstrasse und dem Jägerwäg. In zwei Etappen errichtete er dort freistehende und zusammengebaute Einfamilienhäuser und kleine Mehrfamilienhäuser.

Im Verlaufe der zweiten Jahrzehnhälfte stieg die Ausnutzung der Grundstücke merklich an. Vermehrt lösten drei- und viergeschossige Zeilen freistehende und häufig zweigeschossige Bauten ab. Diese Entwicklung lässt sich am Stockerenweg verfolgen. Dort dominierten zunächst zwei- und dreigeschossige Mehrfamilienhäuser, entweder als freistehende Einzelbauten oder zu kürzeren Reihen zusammengefügt. Zu den frühesten Bauten gehört das dreigeschossige Mehrfamilienhaus unter Schopfwalmdach an der Stauffacherstrasse 7 (s. dort). Auch das angrenzende zweigeschossige Mehrfamilienhaus Stockerenweg 4 (s. dort) wurde 1894 errichtet. Während diese Bauten giebelständig zum Stockerenweg aufgereiht wurden, entstanden nach der Jahrzehntmitte erste Ansätze zu blockrandähnlichen Überbauungen (s. Elisabethenstrasse 5 und Stockerenweg 11, 13).

Spätestens seit der Genehmigung des Alignementsplans 1895 war klar, dass das neue Quartier und der geplante Breitenrainplatz tatsächlich gebaut würden. Die Folgen waren einerseits eine Steigerung der Ausnutzung im nördlichen Breitenrain und andererseits bereits ein gewisser Konzentrationsprozess in der Gegend des Breitenrainplatzes – noch bevor dieser überhaupt gebaut war. (s. Ensemble Breitenrainplatz).

Das bis zur Jahrhundertwende noch weitgehend unbebaute Gebiet zwischen Allmendstrasse und Scheibenstrasse wurde zwischen 1903 und 1911 fast vollständig überbaut. Zu diesem Zweck verlängerte man die Elisabethenstrasse nordwärts und legte den Waffenweg neu an. Gegenüber den angrenzenden älteren Quartierteilen dominiert hier ein streng rechteckiger Quartiergrundriss. Die drei- und viergeschossigen Mietshäuser, meist Putzbauten unter Mansarddächern, sind als freistehende Einzelbauten oder spiegelbildlich konzipierte Doppelhäuser ausgebildet. Oft sind mehrere Einheiten zu eigentlichen Reihenmietshäusern zusammengefasst. Die hohen, durch knappe Vorgärten von den Strassen getrennten Fassadenfluchten definieren stark geschlossene Aussenräume.

Es resultierte eine stilistisch vielfältige Überbauung. Neben historistischen Einflüssen finden sich aber auch Elemente des Jugend- und Heimatstils. Trotz dieser Vielfalt, erzeugen die ähnlich dimensionierten und proportionierten Baukuben in diesem Quartierteil eine grosse Einheitlichkeit. Die Bauten entstanden im durchaus üblichen spekulativen Rahmen hauptsächlich durch die fünf Baumeister/Architekten Fr. Ramseyer, Fr. Marbach, A. Heiz und C. Geiger, die zugleich auch Bauherren waren.

3.6.2.1 Arbeitersiedlung Wylerfeld (Abbildung 32-34)

Die allgemeine konjunkturelle Verbesserung und der rasante Aufschwung der Bauwirtschaft bewirkten einen starken Zustrom von auswärtigen Arbeitskräften. Viele Arbeiter konnten für sich und ihre Familie aber keine Wohnungen finden. Die Zahl der obdachlosen Familien nahm sprunghaft zu. Eine Erhebung der Polizeidirektion in den 1890er-Jahren wies über 400 obdachlose Personen aus. Die Erweiterung der Waffenfabrik auf dem Wylerfeld, verbunden mit über 250 erwarteten Neueinstellungen für das Jahr 1890, verschärfte die Situation. Auch im Nordquartier spitzte sich die Wohnungssituation zu.

Neben kurzfristigen Massnahmen zur Bekämpfung der Wohnungsnot, erarbeiteten die Stadtberner Behörden bereits 1889 auch grössere Siedlungsprojekte. Denn die Baudirektion war zur Einsicht gelangt, dass einzig der Bau von grösseren Siedlungen die Wohnungsnot auf die lange Dauer mindern

könne. Dabei ging es ihr auch darum, exemplarische Minimalforderungen für den Wohnungsbau zu demonstrieren. Nebst der Siedlung Stigerhubel mit 131 Wohnungen, war auch im Quartier Breitenrain-Lorraine eine Siedlung auf dem Wylerfeld mit 110 Wohnungen geplant.

In mehreren Bauetappen konkretisierte sich schliesslich die Siedlung Wylerfeld. Die ersten vierzehn Doppelhäuser, einfache Holzbauten unter Satteldächern, wurden sofort gebaut und schon im Februar 1890 bezogen. Trotz der Kontroverse im Stadtrat über den geplanten Siedlungsbau wurde noch im August 1890 ein Extrakredit gesprochen für die sofortige Erstellung von weiteren zwanzig Wohnungen. Diese wurden in der Folge auch gebaut. In einer dritten, im Juli 1891 bewilligten Etappe entstanden nochmals 16 Doppelhäuser. Und für die vierte, abschliessende Etappe waren 24 Reiheneinheiten und vier Zweifamilienhäuser geplant. Vom Stadtrat wurden aber im Juli 1892 nur 16 Reiheneinheiten und zwei Zweifamilienhäuser bewilligt, mit der Begründung, dass das restliche Terrain für die in Aussicht gestellte Wylerfeldstation reserviert bleiben solle. Gebaut wurde diese allerdings nie.

Die Siedlung stand auf dem trapezförmigen, von der Scheiben-, Stand-, Stauffacher- und Wylerringstrasse umschriebenen Grundstück. Zwei Doppelhäuser befanden sich zudem südlich der Standstrasse. In sechs ungleich langen, ost- und westorientierten Zeilen waren Doppelperein- und Doppelzweifamilienhäuser und zwei achttellige Reiheneinfamilienhäuser aufgereiht, insgesamt fünf verschiedene Typen.

Die schlichten anderthalb- und zweieinhalbgeschossigen Kuben unter schwach geneigten Sattel- und Schopfwalmdächern bildeten trotz der verschiedenen Typen eine Einheit. Typ A und Typ B waren Doppelpereinfamilienhäuser mit lediglich zwei Räumen im Erdgeschoss (eine Essküche und ein Wohn- und Schlafraum) und je nach Ausbaugrad mit einem zusätzlichen Zimmer im Dachgeschoss. Grundsätzlich identisch waren auch die achttelligen Reiheneinheiten aufgebaut. Durch den Zusammenbau besaßen sie aber kleinere Gartenflächen. Der Typus D addierte zwei zusammengebaute Wohnhäuser mit zwei Etagenwohnhäusern, deren Wohnungen aus einer Küche und einem Wohn- und Schlafraum bestanden. Der grösste Typ, E, bot nebst der Küche zwei weitere Zimmer an.

Ein wichtiges Element der Siedlung stellten die Nutzgärten dar. Damit ermöglichte die Stadtregierung nicht nur die teilweise Selbstversorgung der Bewohner, sondern sie verfolgte auch pädagogische Absichten. Sie wollte die Arbeiter zu einer gesunden Freizeitbeschäftigung erziehen. Ein Angestellter

der Finanzdirektion beaufsichtigte dabei die Gärten und unterrichtete die Bewohner im Gemüsebau.

Das Geschehen innerhalb der Siedlung wurde durch einen Quartieraufseher genau beobachtet und Vorkommnisse an die Stadtverwaltung weitergeleitet. Adolf Lasches verfasste nur ein Jahr nach der Fertigstellung der letzten Baue-tappe einen Bericht, in dem er bereits über einige Vorfälle zu berichten wusste. Nebst Problemen unter den Mietern, Diebstählen und anderen 'Skandalen' stellte er auch 'beunruhigende politische Aktivitäten' fest:

"Auch haben sich die bekannten Verhältnisse in den Arbeiterkreisen der eidgenössischen Waffenfabrik (Spaltung in die Mitglieder der sogenannten Gewerkschaften und in die Neutralen) auf einen Teil der Bewohner des Wylerquartiers übertragen. Und wenn dann noch durch Verbreitung unklarer und unausführbarer Theorien über sociale Reformen ein verderblicher Einfluss auf die betreffenden Kreise geübt wird, so werden Zufriedenheit und Freude an der Arbeit untergraben, häusliches Glück und eheliches Familienleben auf das empfindlichste gestört."

Im Allgemeinen aber beurteilt Adolf Lasche die ersten Erfahrungen aus der Siedlung durchaus positiv. Zukünftige Arbeitersiedlungen seien allerdings kleiner zu bauen, um allzu grosse Ansammlungen von Leuten aus der gleichen sozialen Schicht zu vermeiden.

Nach der Verlegung des benachbarten Schiessstandes 1889 auf die Nordseite der Bahngleise wurde auf dem Wylerfeld zusätzliches Bauland frei. Ab 1893 verkaufte die Stadt Bern als Besitzerin das Gelände des ehemaligen Schiessplatzes parzellenweise. Es resultierte eine vorerst lockere Bebauung, die sich teilweise auf die Arbeitersiedlung bezog. Es entstanden auch einige Versorgungsgebäude am Rand der Siedlung, wie eine Bäckerei (s. Scheibenstrasse 39) und ein Verkaufsladen (s. Scheibenstrasse 43). Während die Ostseite der Scheibenstrasse bereits um 1900 durchgehend bebaut war blockierte die alte Rüssbesitzung zunächst eine Überbauung der Westseite.

1911 wurden die beiden südlichsten Häuser der Arbeitersiedlung Wylerfeld für den Bau des Breitfeldschulhauses abgebrochen. Die gesamte Siedlung musste in den 1950er-Jahren einer Neuüberbauung weichen.

3.6.2.2 Breitfeld

Die Marchen des burgerlichen Breitfelds entsprachen um 1890 im Wesentlichen der vorstädtischen Privatbesitzung, die um 1800 Jacque Florian Rabert

gehört hatte. Nur der südlichste Streifen (Gebiet zwischen Rodtmattstrasse und Militärstrasse) mit den alten Gebäuden der vorstädtischen Besetzung gehörte nicht mehr dazu. Nach 1890 verkaufte die Burgergemeinde zunächst einzelne Parzellen entlang der Scheibenstrasse, die in der Folge sehr heterogen überbaut wurden. Um 1894 wurde die Südhälfte des Breitfelds mit einem weitmaschigen, rechteckförmigen Strassenraster überzogen, um so die vollständige Überbauung in die Wege zu leiten. In Ost-Westrichtung verlaufende Stränge – die Rodtmatt-, die Breitfeld- und die Wiesenstrasse – verbanden die Scheibenstrasse mit den neu angelegten Nord-Südachsen der Rütlistrasse und der dicht an die Grenze des Wankdorfquartals gebauten Parkstrasse.

In offener Bauweise mit hoher Dichte entstand hier 1914 ein neues Wohnquartier mit einigen kleineren Gewerbebetrieben. Das grossmaschige Raster liess im Bereich zwischen Rodtmatt- und Breitfeldstrasse vier und zwischen Breitfeld- und Wiesenstrasse zwei Reihen streng orthogonal geordneter, dreigeschossiger Mietshäuser zu. Manchmal wurden auch zwei Einheiten spiegelbildlich zusammengefügt, seltener entstanden durch Addition mehrerer Einheiten eigentliche Zeilen (s. Wiesenstrasse 67-77 oder Breitfeldstrasse 32-44).

3.6.3. Industriezone an der Bahnlinie

Nach der Krise der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts dehnte sich die Industrie für bernische Verhältnisse stark aus. Noch aber bildeten sich keine Standortschwerpunkte: Im Gegenteil, die Einführung der elektrischen Energie (1891 erstes kleines Kraftwerk der Stadt Bern in der Matte) machte die Industrie standortunabhängiger. Der Standortvorteil des Bahnanschlusses, kombiniert mit dem Faktor Landpreis begünstigte allerdings die Ausbildung einer eigentlichen Industriezone beidseitig der Bahngeleise auf dem Wyler- und Wankdorfquartale.

Zwischen 1907 und 1914 entstand östlich der Eidgenössischen Waffenfabrik, gegründet 1871, die Maschinenfabrik Winkler, Fallert & Co (heute wifag), direkt am Bahndamm gelegen. Unmittelbar östlich davon errichteten die Architekten Eggimann und Girsberger 1911/12 ein Fabrik- und Verwaltungsgebäude für die Leinenweberei Schwab & Co. Die mehrfach erweiterte Anlage bestand ursprünglich aus einem zweigeschossigen Verwaltungstrakt unter Walmdach und einer eingeschossigen Shedhalle aus Sichtbackstein. Auch die Waffenfabrik erfuhr im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts mehrere Erweiterungen, sodass 1900 das gesamte Areal der bereits vollständig mit Bauten besetzt war. 1912 mussten deshalb Teile der Produktion ans Wylerholz nördlich der Bahnlinie verlegt werden.

Voraussetzung für die Erschliessung des Terrains auf der Nordseite der Bahn war die Stauffacherstrasse, die neu angelegt wurde und über weite Strecken entlang einer alten Marche verlief. Unmittelbar östlich an den 1889 erbauten, öffentlichen Schiessstand herangerückt, erstellte die Waffenfabrik 1912 eine neue Produktionsstätte (Montagehalle, Werkstattgebäude und Schiessstandanlage).

Ebenfalls 1912 liess sich ein zweiter grösserer Betrieb, der Schlachthof, nördlich der Bahn nieder (Abbildung 35). Als Standort war zunächst das Breitfeld vorgesehen, doch bereits im November 1896 antwortete die burgerliche Feld- und Forstkommission auf die diesbezügliche Landanfrage ablehnend. Sie wollte das Terrain für die Stadterweiterung reservieren.

An der Wylerringstrasse südlich der alten Waffenfabrik liess Hans Hänni 1917/18 durch die Architekten Rybi und Salchli ein Fabrik- und Wohngebäude errichten. Das Gebäude der ehemaligen Stickerei, ein vom Heimatstil gezeichneter Putzbau unter Mansarddach, ist bis heute erhalten (s. Wylerringstrasse 7). Damit war bereits bis 1920 ohne planerische Eingriffe entlang der Bahngeleise eine eigentliche Industriezone herangewachsen.

4. Die Zwischenkriegszeit

Der Erste Weltkrieg setzte der liberalen Wirtschaftsperiode ein Ende. In der Phase von 1890 bis zum Ende des Ersten Weltkrieges war es nicht gelungen, die sozialen Missstände wesentlich zu verringern. Während der Kriegsjahre verschlimmerte sich die sozioökonomische Situation sogar zusehends. Erst nach Kriegsende erholte sich die Wirtschaft allmählich – und zwischen 1924 und 1930 erlebte sie gar einen vorübergehenden Aufschwung.

Während der Kriegsjahre war der Wohnbau praktisch zum Stillstand gekommen. Die Wohnungsnot in der Stadt Bern nahm in der Folge zu. Einen Impuls zu erneuter Bautätigkeit gab der Bundesratsbeschluss vom 23. Mai 1919. Dieser schuf die rechtlichen Grundlagen zur befristeten Subventionierung privater Wohnbauprojekte durch Bund, Kantone und Gemeinden. In dieser schwierigen sozioökonomischen Situation, in der die private Bautätigkeit stark zurückgegangen war, gab nicht zuletzt dieser Bundesratsbeschluss Anlass zur Gründung von etlichen Baugenossenschaften. Aber auch die Stadt selbst beteiligte sich vermehrt am Wohnungsbau. Grossen Einfluss übten dabei die Ideen Ebenezer Howards Ideen der Gartenstadt aus.

Allmählich sinkende Bodenpreise, Baukosten und Hypothekenzinsen belebten in

den späten zwanziger Jahren auch die private Wohnungsbautätigkeit. Ab 1932 setzte gar ein übersteigertes, spekulatives Bauen ein. Allgemein hatte die Weltwirtschaftskrise Bern weniger hart getroffen als etwa die Industriestädte Biel oder La Chaux-de-Fonds. Zwar flachte die Bautätigkeit um 1935 vorübergehend ab, aber schon 1939 hatte Bern ungefähr 1200 Leerwohnungen.

Wichtige baupolizeiliche und planerische Neuerungen

Mit dem Bauklassenplan von 1928 regelte erstmals ein rechtsgültiges Dokument die Bebauung der verschiedenen Stadtteile. Damit wurde einer alten Forderung nachgekommen. Aber gerade mit den Nordquartieren war der neue Bauklassenplan grosszügig: Im südliche Breitenrain, im Spitalacker und entlang der Stauffacherstrasse erlaubte er bis zu fünf Geschosse hohe Bauten.

Ab 1941 wurde eine neue Bauordnung ausgearbeitet, die aber erst 1955 rechtskräftig wurde. Entscheidend für die weitere Stadtentwicklung war die Gründung des Stadtplanungsamts, welches am 1. Januar 1939 als Stadtplanungsbüro seine Tätigkeit aufnahm. Dieses Amt erarbeitete für das gesamte noch unüberbaute Gemeindegebiet Baulinien- und Bebauungspläne und koordinierte somit die weitere Quartierüberbauung.

Das Flächenwachstum der Nordquartiere war in dieser Periode im Vergleich zur vorangegangenen eher klein. Die wenigen grösseren Areale, die neu von der Stadt einverleibt wurden, waren das Spitalackerfeld, das nördlichste der drei alten Breitenraingüter (Wyttlenbachgut), der Hauptteil des Inneren Wankdorfes und die noch unüberbaute Restfläche des burgerlichen Breitfelds. In diese Periode fiel zudem die zweite Überbauungs-Etappe des Viktoriarains. Weitreichende Konsequenzen für das Quartier Lorraine-Breitenrain hatte die Verlegung der Bahnlinie, die der Bau der Lorrainebrücke und des Nordrings nach sich zog.

4.1. Lorrainebrücke und Nordring

Das Schicksal einer Parallelbrücke zur 1858 errichteten Eisenbahnbrücke schien bereits 1892 besiegelt. Damals sprachen sich gegen das Doppelprojekt aus, gegen den gleichzeitigen Bau der Kornhausbrücke und einem parallel zur bestehenden Eisenbahnbrücke verlaufenden Aareübergang für Fussgänger und Verkehr. Aber bereits drei Jahre später, am 30. Juni 1895, wurde ein vom Lorraine-Breitenrainquartier ausgegangene Initiative für die Erstellung einer Lorrainebrücke gutgeheissen. Ein Jahr später wurde ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben.

Von den 16 eingereichten Projekte erhielt das Projekt 'Ehre dem Stein' von den Ingenieuren Moser und Mantel aus Zürich den ersten Preis. Die bevorzugte einen Brückenbau aus Stein und vertrat auch die Meinung, dass eine befriedigende Lösung nur mit der Verschiebung der Eisenbahnlinie erreicht werden könne. Eine künftige Aareüberquerung zur Lorraine hatte dort errichtet zu werden, wo bislang die Eisenbahnbrücke mit Fussgänger- und Fahrsteg im Gitterkasten verlief.

Bis 1910 passierte in Sachen Lorrainebrücke allerdings nichts Nennenswertes. Erst dann schrieb die Stadt Bern erneut einen Wettbewerb zur Projektierung der Lorrainebrücke 'in armiertem Beton oder in Stein' aus. Der Erste Weltkrieg setzte aber diesem Unternehmen vorläufig ein jähes Ende. Erst 1927 gelang eine Vorlage zum Bau der Lorrainebrücke vor das Volk – die schliesslich angenommen wurde. In der Folge erstellte Architekt Robert Maillart von 1928 bis 1930 eine weitere Stadtberner Hochbrücke, unmittelbar neben der alten Eisenbahnbrücke (Abbildung 27).

Grosse Auswirkungen für die Erschliessung der Nordquartiere hatte auch der Entscheid der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von 1936, die Linieneinführung aus dem Lorrainequartier an die Lorrainehalde zu verlegen. Diese Entscheidung bedingte den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke über die Aare, die Architekt Adolf Bühler 1941 fertigstellte, nach einer Bauzeit von vier Jahren (Abbildung 26). Mit der Verlegung der Bahnlinie war das Lorrainequartier nicht länger von den anderen Nordquartieren abgeschnitten.

Folgenswer für die Quartierentwicklung war auch die Planung und Ausführung des Nordrings. Ein erstes Teilstück von der Lorrainebrücke zum Römerweg wurde bereits 1941 durch das Volk gutgeheissen und anschliessend realisiert. Eine zweite Etappe wurde 1947 bewilligt. Der Nordring verband zunächst den Wyler und den nördlichen Breitenrain mit dem Zentrum. Später wurde er dann zur Hauptader zwischen Stadt und Wankdorfeld.

4.2. Die hochbauliche Entwicklung

4.2.1. Wohnungsbau durch die Stadt

Die Wohnbautätigkeit durch die Öffentlichkeit betraf die Nordquartiere nur am Rande. Auf dem der Stadt noch übriggebliebenen Areal des alten Schiessstandes (1866-1889) errichtete die Stadt zwischen 1917 und 1944 mehrere Mehrfamilienhausreihen. In einer ersten Etappe zwischen 1917 und 1919 bauten Franz Trachsel (s. Scheibenstrasse 51-57) und die Architekten Pfander und Girsberger (s. Wylerfeldstrasse 40-44, Wylerringstrasse 41-47) drei viergeschossige Mehrfamilienhauszeilen für die Stadt. Die geraden Zeilen, deren Aussen-

bau mit Risaliten und halbrund vortretenden Treppenhautürmen geradezu schlossartige Umrisse annimmt, definieren einen rechteckförmigen Hofraum.

Bezüglich der Anordnung der Bauten moderner nahm sich der unmittelbar südlich angrenzende Teil mit vier parallelen ost-west gerichteten, dreigeschossigen Mehrfamilienhauszeilen aus. Das städtische Hochbauamt errichtete 1920 zunächst zwei und 1924 eine dritte Zeile (s. Elisabethenstrasse 53-57, Standstrasse 24-30 und Wylerfeldstrasse 35,39) als schlichte Putzbauten unter Walmdächern. Eine vierte und letzte Zeile (s. Standstrasse 20, 22, Wylerfeldstrasse 29) ergänzte die Überbauung seit 1943/44.

4.2.2. Genossenschaftlich organisierter Bau

In der Zwischenkriegszeit übte der genossenschaftliche Wohnungsbau einen prägenden Einfluss auf die Bebauung des ehemaligen Inneren Wankdorf-guts aus. Genossenschaften bauten dabei nicht nur verstreute Einzelbauten, sondern auch eine grössere zusammenhängende Überbauung, die Siedlung Wankdorf.

Noch um 1900 wurde der als interne Quartiererschliessung gebaute Rodtmattweg zur Verbindungstrasse zwischen Breitenrainplatz und der Papiermühlestrasse ausgebaut (Abbildung 35). Diese Erschliessungsachse trennte in der Folge das Gebiet des ehemaligen Innern Wankdorf-guts in zwei Teile. Der südliche Teil, das langgezogene schmale Grundstück zwischen Rodtmattstrasse und Militärstrasse wurde 1922 und 1928 mit sieben Mehrfamilienhauszeilen überbaut. Diese waren in zwei parallelen Reihen organisiert und gegen Süden orientiert. Architekt Hans Pfander errichtete 1922 für die Baugenossenschaft Rodtrattstrasse-Militärstrasse die beiden Zeilen Militärstrasse 24, 26 und Rodtmattstrasse 73-77 (s. dort) und 1928 für die Zweite Baugenossenschaft Rodtmattstrasse-Militärstrasse die fünf Zeilen Militärstrasse 6-22 und Rodtmattstrasse 49-71 (s. dort). Zwischen den beiden Reihen befanden sich ausgedehnte Nutzgärten, die leider nur teilweise erhalten sind. In der Anlage der Baukörper wie auch in der schlichten, funktionalen Gestaltung war die Überbauung in ihrer Zeit durchaus fortschrittlich.

Nördlich der Rodtmattstrasse, auf dem Breitfeld und dem nördlichen Gelände des Inneren Wankdorf-guts errichtete die 1926 gegründete Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern in zwei Etappen, zwischen 1929 und 1932, eine Reihenhaussiedlung, bestehend aus Einfamilienhäusern sowie einigen kleineren Etagenwohnhäusern. Der Architekt Franz Trachsel baute zunächst auf dem Breitfeld zwei parallele Zeilen entlang der Wiesenstrasse (Nrn. 31-63, 26-66, s. dort). Die beiden strassenseitig zweieinhalb und gartenseitig knapp

dreigeschossigen Reihen unter Walmdächern werden an ihren Enden durch höhere Kopfbauten eingefasst. Diese bergen jeweils drei Etagenwohnungen, während die dazwischenliegenden Bauten Einfamilienhäuser sind.

Die zweite, vom gleichen Architekten entworfene Etappe wurde auf dem Gelände des ehemaligen Schärer-guts (Inneres Wankdorf-gut) realisiert. Die für den Siedlungsbau neuangelegte Tellstrasse (als Teil einer Ringstrasse, geplant im Strassennetzplan von 1933) separierte das Siedlungsgelände vom Restbestand des alten Landguts und seinen Gebäulichkeiten. Das dreieckförmige Gelände überbaute Trachsel mit fünf ungleich langen parallelen, nord-südorientierten Reihen und einem kleineren, leicht abgedrehten Reihnhaus. Die langgezogenen, zweigeschossigen Reihen unter Walmdächern bergen hauptsächlich Einfamilienhäuser mit Duplexwohnungen und vereinzelt auch Zweifamilienhäuser mit Etagenwohnungen.

Die Bauten der ersten Etappe, obwohl von grösster Schlichtheit, sind dem Spätklassizismus verpflichtet. Diejenigen der zweiten Etappe lösten sich weitgehend vom traditionellen Stilbau. Zäune, Hecken und Gartenmauern grenzen die eingangsseitigen Vorzonen und die südseitig vorgelagerten Gärten gegen den öffentlichen Raum ab – und verstärken damit die bestechende geometrische Klarheit der Siedlung.

Die Siedlung Wankdorf war der Gartenstadtidee der umgrünzten Einfamilienhaussiedlung verpflichtet. Ähnliche Siedlungen bauten Genossenschaften auch in anderen grösseren Schweizer Städten und deren Agglomerationen: Etwa das Freidorf in Muttens, erbaut 1919/20 durch Hannes Meyer oder die zwischen 1925 und 1929 entstandene Siedlung der Familiengenossenschaft Zürich in Zürich-Friesenberg. Doch im Gegensatz zu diesen Beispielen ist die Siedlung Wankdorf – oftmals auch als Wohnkolonie bezeichnet – in keiner Weise autonom und besitzt weder Gemeinschafts- noch Versorgungseinrichtungen. Sie ist ein reines Wohnquartier und war in diesem Sinne, obwohl an der Peripherie errichtet, von Anfang an vollständig mit dem Stadtquartier verflochten.

4.2.3. Grössere Wohnüberbauungen der dreissiger Jahre

4.2.3.1 Wohnüberbauung Spitalacker

Seit dem Brückendeal 1895 mit der Burgergemeinde war die Stadt Bern im Besitz des Spitalackerfeldes. Dieser zentrumsnahe Bereich sollte ästhetisch befriedigend überbaut werden und durch entsprechende Verkehrsanlagen günstig erschlossen werden. Zu diesem Zweck erarbeitete die Baudirektion einen Bebauungsplan, den die Stadtregierung 1904 genehmigte (Abbildung 36).

Im Stadtrat allerdings entflammte eine heftige Diskussion. Sie drehte sich um Fragen des Verkehrs und der Hygiene aber auch um gestalterische Aspekte. Sollten die Erschliessungsstrassen gerade oder gebogen ausgeführt werden? Sollte die Viktoriastrasse als Hauptstrassenzug in Entsprechung zur Altstadt ebenfalls Lauben erhalten? Letztendlich war es vor allem diese Frage, nach der Wiederaufnahme mittelalterlicher Elemente, welche die Gemüter in Bern besonders erhitze.

Zur Beantwortung dieser Fragen wurde auch die Meinung von Fachleuten eingeholt. So arbeitete eine Spezialkommission des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (S.I.A.) einen alternativen Überbauungsplan aus. Auch dieser Vorschlag stützte sich – wie jener der Stadtberner Behörde – auf den offiziellen, 1895 genehmigte Strassennetzplan.

Hauptelemente des Plans der städtischen Baudirektion waren städtische Zeilen mit vorspringenden Erdgeschoss entlang beider Seiten der Viktoriastrasse, der Quartierhauptachse. Eine dritte, offenbar ausschliesslich der Wohnnutzung dienende niedrigere Zeile war südlich der Hauptbebauung und parallel zu dieser geplant. Südlich anschliessend waren freistehende kleinere Mehrfamilienhäuser oder Villen vorgesehen. Die infolge der Überlagerung des Radialsystems mit dem orthogonalen Raster entstandenen dreieckförmigen Inseln im Nordteil waren blockrandartig dicht mit geraden und winkelförmigen Zeilen geplant. Als Zusatz gegenüber dem Strassenplan schlug die Baudirektion einen rechteckförmigen Platz an der Knickstelle der Viktoriastrasse vor. Der Vorschlag des S.I.A. kritisierte genau diese Knickstelle und empfahl daher die später auch realisierte gebogene Strassenführung.

Der Vorschlag des S.I.A. übernahm die Zeilenbebauung entlang der Viktoriastrasse und lagerte dieser südseitig einen Platz an (auf der Höhe des heutigen Sportplatzes) und schlug an deren Mündung in die Papiermühlestrasse einen weiteren Platz vor, den Rosenplatz. In Entsprechung zu den variierenden Umrissformen der Terraininseln wurde das übrige Gelände mit geraden, winkel- und u-förmigen Zeilen blockrandartig dicht besetzt. Der eher konservative Vorschlag des S.I.A. brachte eine Mehrausbeute bezüglich der Bauplätze von ungefähr zehn Prozent, was ein gewichtiges Argument darstellte, da der Bauungsplan auch die Terrainverkäufe der Stadt an Private zu regeln hatte.

Auch der Plan des S.I.A fand nicht nur Zustimmung. Der definitive Plan, nach welchem das Quartier seit 1925 gebaut wurde, war schliesslich eine Synthese beider Vorschlägen (siehe Gebäudegruppe C). Der Plan der städtischen Baudirektion war für seine Zeit sowohl als Planung wie auch als städtebauliches

Konzept eine sehr fortschrittliche Leistung. Dass die mehr als ein Vierteljahrhundert nach Planungsbeginn ausgeführte Überbauung in ihrer Zeit eine aussergewöhnliche Modernität ausstrahlte, lag allerdings mehr an den Bauten selbst.

Die ersten, von 1925 bis 1927 erbauten Wohnzeilen entlang der westlichen Schänzlistrasse (s. Humboldtstrasse 33-39, 41-55) sowie die Zeile Beundenfeldstrasse 2-18 (s. dort) waren zwar noch ganz dem Neuklassizismus verpflichtet und verarbeiteten allfalls noch einige Elemente des Heimatstil und des Art déco. Ab 1930 wurde aber weitgehend in der Formsprache der Moderne weitergebaut: Grosszügig durchfensterte, scharfkantige und helle Kuben, mit schwach geneigten, fast kaum wahrnehmbaren Walmdächern und mit Kragbalkonen, weissliche, die Horizontale betonende Putzbänder oder auch haushohe Treppenhausverglasungen sorgten für einen bis dahin in den Nordquartieren unbekanntem Anblick. Die Stadt trat dabei nur bei einem einzigen modernen Bau als Bauherrin auf. Sie liess 1935 die von Hans Weiss entworfene Feuerwehrkaserne erstellen – ein überzeugendes Bauwerk der frühen Moderne (s. Viktoriastrasse 70).

4.2.3.2 Wohnüberbauung auf dem nördlichen Breitfeld

Ab 1932, hauptsächlich zwischen 1937 und 1944, entstand auf dem nördlichen Breitfeld eine Grossüberbauung von hoher Dichte mit fast achtzig Mehrfamilienhauseinheiten. Um die Erschliessung zu gewährleisten wurde die 1910 gebaute Weingartstrasse verlängert – und an ihrem Ende mit dem Tellplatz verbunden. Ebenfalls verlängert wurde die Rütlistrasse, die den Abschluss bildete des erweiterten Rechteckrasters des südlichen Breitfeldes.

Initialbau war die viergeschossige, gerade Mehrfamilienhauszeile Attinghausenstrasse 19-31 (s. dort), welche die Baugenossenschaft Wankdorffeld 1932/33 erstellen liess. Die beiden nördlich anschliessenden Inseln westlich der Rütlistrasse wurden zwischen 1937 und 1944 mit u-förmigen, viergeschossigen Zeilen blockrandartig bebaut. Der gesamte einheitlich gestaltete Bereich östlich der Rütlistrasse, eine Wohnüberbauung aus den Jahren 1939-1941 mit 40 viergeschossigen Mehrfamilienhauseinheiten (teils mit ausgebautem Attikageschoss), baut auf einer eigenwilligen Disposition auf. Hauptelemente sind vier lange, nicht ganz parallele sondern leicht gefächerte Zeilenbauten. Die Astenden der nördlichsten und der südlichsten Zeile werden durch einen Winkelbau zur U-Form zusammengeschlossen, welche die übrigen Zeilen mauerartig umstellt. Der Winkelbau bildet zugleich Rückgrat des Tellplatzes und definiert einen inneren Platzraum, der durch eine Tordurchfahrt mit den Tellplatz verknüpft ist. Die dicht gereihten Zeilen mit südseitig kurzen

Gartenstreifen formen streng geometrisch definierte, steile Aussenräume.

Die Überbauung unterwirft sich keinem Gesamtkonzept und besitzt, wie aufgezeigt wurde, drei verschieden strukturierte Teilbereiche. Ihr gemeinsamer Nenner sind die dicht an die Strassen gerückten langen Zeilen mit hoher Ausnutzung. Die Bauten sind bereits der Moderne verpflichtet. Der älteste Bau orientiert sich allerdings noch stark am Neuklassizismus. Die bereits in den Kriegsjahren entstandenen Gebäude sind ihrerseits bereits vom Heimatstil beeinflusst.

4.2.4. Die Überbauung des Wyttenbachguts

Während mehreren Jahrzehnten war das Wyttenbachgut eine grüne Insel im Häusermeer des wachsenden Quartiers Breitenrain-Lorraine geblieben. Der Entschluss der SBB, die Bahnlinie aus dem Lorrainequartier an die Peripherie zu verlegen sowie die Planung und etappenweise Realisierung des Nordrings besiegelten das Schicksal der Wyttenbach-Besitzung. Noch vor der Realisierung der ersten Nordringetappe, übernahm das Baugeschäft Sigrist und Berger 1934 die gesamte Besitzung und erbaute bis 1938 eine grössere Wohnüberbauung nach den Plänen von Architekt Hans Jordi. Dabei mussten die Gebäude des alten Guts der neuen Überbauung weichen. In Entsprechung zur unregelmässigen Grundstücksform, umgrenzt vom später realisierten Nordring, Birkenweg und sowie von der Wylerstrasse, erheben sich ungleich lange, leicht geschwungene parallele Mehrfamilienhäuserzeilen. Ein dreiteiliges Mehrfamilienhaus nutzt die durch den Nordring abgetrennte Restfläche.

4.2.5. Verdichtungsprozesse in bereits gebauten Quartierteilen

Auf einer der wenigen grösseren, noch unbebauten Parzellen entstand in den Jahren 1932 bis 1933 das erste katholische Gotteshaus der Nordquartiere: Die Kirche St. Marien errichtet vom Architekten Fernand Dumas aus Romont (s. Wylerstrasse 26). Dass die Kirche auf einer Restparzelle an einer beliebigen Stelle eines Wohnquartiers erbaut wurde, widerspiegelt einerseits den Bedeutungsverlust der Kirche, zeigt aber auch, dass keine umfassende Quartierplanung bestand. Noch die Johanneskirche hatte einen städtebaulich akzentuierten Bauplatz erhalten. Der Sakralbau stand im Zeichen eines Verdichtungsprozesses, der im heutigen Quartier Breitenrain-Lorraine stellenweise bereits in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts einsetzte.

Die innere Verdichtung betraf vornehmlich die älteren, heterogenen Quartierteile wie die Lorraine, den nördlichen Breitenrain und dem Wyler. Dieser Prozess fiel am gesamten Quartierwachstum gemessen nicht stark ins Gewicht fielen – und trotzdem veränderte er die Quartiergestalt nachhaltig. Besonders

betroffen davon war die bis dahin sehr locker bebaute hintere Moserstrasse und deren Fortsetzung, die Rodtmattstrasse. Der Architekt Hans Hubacher fügte bereits in den zwanziger Jahren zwei Wohn- und Geschäftshäuser in die bestehende Bautenreihe an der Moser- und Rodtmattstrasse (s. Moserstrasse 44-50 und Rodtmattstrasse 91/93)

Dieser zunehmenden inneren Verdichtung fielen auch etliche Gebäude der ursprünglichen Gutsbesitzungen zum Opfer. So erstellte die Firma Hodler und Zihler 1930 bis 1931 anstelle des Lehenshauses des Mittleren Breitenrainguts drei Mehrfamilienhausblöcke (s. Greyerzstrasse 76-80/Wylerstrasse 15-21). Und zwischen 1928 und 1931 mussten die alten Gebäude des Breitfeldguts sowie einige frühe Quartierbauten der blockrandförmigen, dichten Neuüberbauung Militärstrasse 28-40 (s. dort) weichen.

Auch Orte mit Zentrumsfunktion, wie der Breiterainplatz, wurden schon früh von diesem Verdichtungsprozess heimgesucht –auf Kosten der frühen Quartiersubstanz. So errichtete P. Studer und die Firma F. Ramseyer & Söhne 1926 anstelle eines kleinen Wohnhauses den u-förmige Blockrand Breitenrainplatz 36, Stauffacherstrasse 1-5 und Stockerenweg 1/3 (s. dort).

5. Die Kriegsjahre

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs führte auch in der Stadt Bern zu tiefgreifenden Veränderungen. Bund, Kanton und Armee nutzten viele Wohnungen als Büroräume. Und um die Kriegswirtschaft zu koordinieren, zogen ca. 3'500 kriegswirtschaftliche Funktionäre in die Stadt Bern, deren Bevölkerung in den Kriegsjahren 1939 bis 1945 um rund 12'600 Personen anwuchs. Dieser Anstieg ist auch auf eine höhere Geburtenziffer zurückzuführen. Schon gegen Ende 1941 war die Leerwohnungsreserve vollständig aufgebraucht. Unter dem Zwang der Kriegswirtschaft aber flachte die Bautätigkeit 1942 ab. Vor allem Materialengpässe – wie die Zementsperre im Frühjahr 1942 – schränkten die Bautätigkeit zusätzlich ein. Die Wohnungsknappheit verschärfte sich, die Beschäftigungslage ebenso. 1942 beschloss der Bundesrat deshalb ein Wohnbau-Förderprogramm. Mit Subventionen wollte er gezielt die Bauwirtschaft wiederbeleben. Aber auch Stadt Bern leistete ihren Beitrag – und realisierte in den Kriegsjahren eine Reihe von Wohnbauprojekten: Das Stapfenacker (1943), das Bethlehemacker (1943), die Winterhalde (1943-1946) und die Hohliebi (1945-1948).

Diese Entwicklung prägte auch die Nordquartiere. Während der Kriegsjahre wurden hier gleich zwei von der öffentlichen Hand subventionierte Siedlungen

errichtet: das Löchligut und das Wylergut. Beide Siedlungen entstanden auf dem Gebiet ehemaliger Landgüter und beide waren der Gartenstadtidee verpflichtet. Es resultierten ausgesprochen ländliche, dorfähnliche Gebilde unter dem Einfluss des Heimatstils der Kriegsjahre.

5.1 Das Löchligut

Arbeiter der Waffenfabrik und des Schlachthauses sowie Angestellte der psychiatrischen Klinik Waldau gründeten eine Selbsthilfegenossenschaft, um auf dem oberen Teil des alten Landguts, des Löchliguts, eine Einfamilienhaussiedlung zu bauen. Die Topografie, der Hügelsporn über der Aareschlaufe bestimmte die Anordnung der über sechzig Häuser umfassenden Siedlung. Erschlossen wurde sie über die bestehende Worblaufenstrasse und den bis dahin als Feldweg existierenden Löchliweg im Norden. Neu führte der Löchligutweg als Stichstrasse mit abschliessender Schlaufe in das Zentrum der Siedlung.

Die freistehenden, einfachen, verputzten oder verrandeten Bauten unter Satteldächern sind traufständig entlang den Erschliessungen aufgereiht. Nur gerade in der Schlaufe des Löchligutwegs sind mehrere Häuser zu in einer Reihe zusammengefasst. Dabei bildet der markante südliche Kopfbau dieser Zeile, mit Uhrtürmchen, das eigentliche Zentrum der dorfähnlichen Siedlung.

Den Abhang gegen die Aare, das Untere Löchligut, wollte der Besitzer und Architekt Trachsel zuerst ebenfalls überbauen. Dem Stadtplanungsamt hingegen war viel daran gelegen, diesen Bereich als Grünfläche zu erhalten. Ein Tauschvertrag zwischen der Stadt und Trachsel vereinbarte die Übernahme des Geländes durch die Stadt im Austausch gegen Bauland. Noch heute steht dort das Ökonomiegebäude mit Wohnungen des alten Löchliguts.

Die Stadt ihrerseits verfolgte den Ausbau der Siedlung Löchligut in Richtung Südwesten. Aus diesem Grund liess sie 1941 vom Architekten Pierre Favre einen Bebauungsplan ausarbeiten (Abbildung 39). Die von ihm vorgeschlagene Reihenhaussiedlung wurde allerdings nie gebaut.

5.2 Wylerdörfli

Bereits 1939 beschäftigte sich das Stadtplanungsamt mit der Überbauung des ehemaligen Wylerguts. Der erste bekannte Bebauungsvorschlag aus diesem Jahr (Abbildung 38) zeigt im Südteil bereits die kammartige Anordnung von Mehrfamilienhäusern entlang der Polygonstrasse. Im Nordteil, am Abhang zur Aare, wurden grosszügige, langgezogene, in Adaption zu den Hanglinien ungleich stark gebogene Reihen vorgesehen. Dass die folgenden Entwürfe und

auch die gebaute Siedlung eine viel lockerere, an traditionellen dörflichen Vorbildern orientierte Struktur annahmen, hängt entscheidend mit der geistigen Landesverteidigung zusammen.

In Auftrag gegeben hatte die Siedlung schliesslich eine Siedlungsbaugenossenschaft. Betraut mit den Ausführungsarbeiten wurden die Architektengruppen Trachsel, Abbühl und Steffen sowie Päder, Jenny und Joss. Das Endresultat bestand wie schon der erste Entwurf von 1939 aus zwei Zonen. Einerseits sind 14 dreigeschossige Mehrfamilienhäuser in gleichen Intervallen angeordnet und stossen mit ihren Stirnseiten an die Polygonstrasse. Die Abkehr der Hauptfronten von den Verkehrslinien entsprach seit den späten vierziger Jahren der allgemeinen städtebaulichen Praxis. Im Nordteil andererseits, durch die Grimselstrasse abgetrennt, erheben sich nicht weniger als 270 freistehende und zusammengebaute Einfamilienhäuser. Die Strassen sind parallel zu den Hanglinien angeordnet und die Reihen rechtwinklig dazu gesetzt. Das bedingte eine – damals willkommene – Staffelung der Baukörper in der Höhe. Einige Bauten werden auch horizontal gestaffelt.

An der Stelle der alten Gebäude des Landguts wurde das Zentrum der Siedlung mit Schule, Kindergärten und andern Wohlfahrtseinrichtungen errichtet. Die Gestaltung der Bauten (teilweise mit Fassaden-Sgraffiti) steht ganz unter dem Einfluss des kriegsbedingten Heimatstils.

6. Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Der Zweite Weltkrieg stellte für die bauliche Entwicklung Berns im Gegensatz zu vielen andern europäischen Städten keine eigentliche Zäsur dar. Die Wohnungsbauproduktion wurde während der Kriegsjahre sogar gesteigert. Der wirtschaftliche Aufschwung in den späten vierziger Jahren, der schon bald in einer langen Periode der Hochkonjunktur mündete, und die damit einhergehende optimistische Aufbruchsstimmung widerspiegelten sich in Bauten, Projekten und planerischen Leitbildern jener Zeit.

Auch in der Nachkriegszeit stieg das Bedürfnis nach Wohnraum kontinuierlich an. Die Gründe dafür waren höhere Geburtenziffern, vermehrter Zuzug von ausländischen Arbeitskräften aber auch die stark anwachsende durchschnittliche Wohnfläche. Um die Mitte der sechziger Jahre war mit über 166'000 Einwohnern der Bevölkerungshöchststand der Stadt erreicht.

Die Stadtplanung strebte in den Nachkriegsjahren eine Verbesserung der allgemeinen Wohnverhältnisse an. Wohnhygiene, Funktionstrennung und Dich-

teverminderung waren dabei die Schlagworte. Die starke Zunahme des Privatverkehrs in den fünfziger Jahren führte aber allmählich zu einer Verschiebung der Prioritäten; die fünfziger und der sechziger Jahre standen ganz im Zeichen der Verkehrsplanung.

Mit der Überbauung des burgerlichen Wankdorffelds bis 1960 und des Unteren Wankdorfguts bis 1970, war die Phase des grossflächigen Quartierneubaus vorläufig abgeschlossen (Abbildung 14 und 15).

6.1. Die Überbauung des Wankdorffelds

Bereits der grosse städtebauliche Wettbewerb von 1932-1933, der als Grundlage für einen zukünftigen Stadterweiterungsplan diente, tangierte das Wankdorffeld. Als Bearbeitungsperimeter standen den Wettbewerbsteilnehmern damals zwei Gebiete zur Auswahl: der Westen oder der Norden der Stadt Bern. So entwickelten unter anderen die Architekten Robert Maillart und Max Haefeli, Rudolf von Sinner und Hans Beyeler und Walter von Gunten erste Überbauungsvorschläge für das Wankdorffeld.

Die konkrete Planung des burgerlichen Wankdorffelds und des Unteren Wankdorfguts setzte mit der Schaffung des Planungsamts im Jahre 1939 ein. Bereits im Verlaufe des ersten Jahres seiner Tätigkeit verfasste das Planungsamt erste Bebauungspläne, auf deren Grundlage rechtsverbindliche Alignementspläne ausgearbeitet wurden. Auch die Hauptelemente der später ausgeführten Erschliessungen wurden bereits in dieser frühen Phase festgelegt (Abbildung 41). Die bis auf die Papiermühlestrasse verlängerte Standstrasse (Winkelriedstrasse) und das Teilstück der Tellstrasse zwischen Tellplatz und der neuen Hauptachse, der Winkelriedstrasse waren bereits gegeben. Der Zusammenschluss beider Achsen wurde als grosser Platz (Markusplatz) konzipiert. Nördlich des Platzes und unmittelbar östlich der Stauffacherstrasse war der Bahnhof Nord (auch Wylerstation genannt) geplant.

Mit Ausnahme einer blockrandartigen Zeilenbebauung zwischen Bahnhof Nord und Markusplatz war das ganze Gebiet nördlich der heutigen Winkelriedstrasse als Industriegebiet ausgeschieden. Die Wankdorffeldstrasse als Erschliessung für die Industrie war bereits Bestandteil der Planung. Das Wohnquartier hingegen sollte südlich der Winkelriedstrasse angelegt werden. Lang gezogene, an ihren Enden abgewinkelte Zeilen entlang der Winkelriedstrasse und blockrandartig geformte Zeilen westlich der Tellstrasse bildeten den ersten Schwerpunkt. Das heute von Morgarten-, Tellstrasse und dem korrigierten Löchliweg (wurde später durch weitere Korrekturen zur Sempachstrasse aus-

gebaut) begrenzte Gebiet war als zweiter Schwerpunkt gedacht. Dort sollte eine grosszügige Überbauung mit zur Tellstrasse parallelen, südwestorientierten Reihen entstehen.

Die Bebauungspläne sollten bis zur effektiven Ausführung noch mehrmals überarbeitet (1941, 1948). Dabei variierte insbesondere die Anordnung der Wohnblocks beträchtlich (Abbildung 42, 43, 44, 45 und 46). Ebenfalls divergierten die Meinungen darüber, wie und wo Schulanlagen oder auch ein Quartierbad in die Überbauung einzuflechten waren.

Zudem wurden die Pläne auch immer wieder um neue Gebäude ergänzt: Mal war eine Messehalle vorgesehen, die das Stimmvolk 1947 in der projektierten Form aber klar ablehnte. Mal wurde ein gesonderter Wettbewerb für die Überbauung der von Weingart-, Tell- und Winkelriedstrasse begrenzten Insel mit Kirchenanlage, Schulhaus und Kindergärten veranstaltet. Die Gewinner der beiden ersten Preise, Karl Müller und Henry Daxelhofer schlossen sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen und projektierten die Anlage gemeinsam. Realisiert wurde diese ab 1950.

Seit 1948 bearbeitete das Stadtplanungsamt zudem die Frage der Sportanlagen. Das 1925 erbaute Wankdorfstadion mit seinen schlichten Holztribünen war der steigenden Zahl von Fussballbegeisterten nicht mehr gewachsen. Der Entscheid, die Endrunde der Fussballweltmeisterschaft von 1954 in Bern auszutragen, verstärkte den Ruf nach einem Stadionneubau. Walter Haemmig und Virgilio Muzzolini entwarfen diesen (Abbildung 40) und erbauten ihn in den Jahren 1951 bis 1952. Zusammen mit dem seit 1938 geforderten und 1940/41 durch die Architekten von Sinner und Beyeler gebauten Turnerstadion bildete das neue Fussballstadion den Kern des wachsenden städtischen Sportzentrums im Wankdorf.

Den verschiedenen Vorschlägen der Stadtbehörden stellte ihrerseits auch die Burgergemeinde, die Landbesitzerin war, eine Alternative, ausgearbeitet vom Architekten Willi Althaus, gegenübergestellt. Der definitive Plan von 1950 orientierte sich stark an diesem Gegenvorschlag. Als Hauptänderung wurden die Wohnbauten entlang der Südseite der östlichen Winkelriedstrasse zugunsten einer grosszügigeren Schulanlage gestrichen. Auf dieser Planungsgrundlage wurde ein neuer Alignementsplan mit Zonen-, Bauklassenplan und Sonderbauvorschriften ausgearbeitet, der das Stimmvolk im Juli 1951 guthies (Abbildung 44 und 45). Er war der erste rechtsgültige Zonenplan Berns mit strikter Trennung zwischen Wohn- und Industriezonen.

Nachdem das Projekt die Hürde an der Urne genommen hatte, verkaufte die Burgergemeinde der Stadt das Land für den Strassenbau und die öffentlichen Gebäude und gab im Baurecht das übrige Gebiet für Wohn- und Industriebauten ab. Mit dem Quartierbau konnte noch im selben Jahr, 1951, begonnen werden (Siehe Gebäudegruppen K und J). Die Felder A, B, E, des Alignementsplan (Abbildung 46) waren bis 1954 überbaut, Feld F (Abbildung 47) bis 1959. Die Schulanlage an der Morgartenstrasse erbauten die Architekten Milder und Brüggemann in den Jahren 1959 bis 1961.

Für die Felder C und D und für den östlichen Teil von H wurde im Zusammenhang mit der Planung der Expressstrasse Nord und dem Autobahnanschluss neue Bebauungspläne erstellt. Ab 1960 schossen hier sechs- und mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser und eigentliche Hochhausbauten, meist Scheibenhäuser, in die Höhe. Mit dem Volksbeschluss zum Bau der Bade- und Sportanlage Wyler auf dem Gelände des inzwischen nach Ostermundigen verlegten Schiessplatzes, hatte sich auch die Frage des Quartierbads gelöst.

6.2. Neuüberbauung von sanierungsbedürftigen Quartierteilen

Das Stadtplanungsamt setzte sich bereits in der Nachkriegszeit mit Fragen der Quartiersanierung auseinander. Das Amt und von ihm beauftragte Architekten erstellten noch vor 1950 über zwanzig Vorschläge für die Sanierung von schon baufällig gewordenen Quartierteilen in der Stadt Bern. Heruntergekommene, teilweise gar 'verslumte' Quartierteile sollten nach neuesten, in den europäischen Städten des Wiederaufbaus erprobten Vorstellungen neu gebaut werden.

Solche Projekte existierten auch für die Nordquartiere. Beispielsweise wurden das Marienquartier, das südliche Breitfeld, der nördliche Breitenrain, der Restbestand des Brunnerguts auf dem Spitalacker, das Wylerfeld und das Beundenfeld genauer untersucht (Abbildung 51 und 52). Die Erklärung der – aus heutiger Sicht – glücklichen Tatsache, dass ein Grossteil dieser Projekte nie ausgeführt wurde, liegt offensichtlich in den kleinteiligen Grundeigentumsverhältnissen.

Ein interessantes Beispiel für eine nicht ausgeführte Studie gibt das südliche Breitfeld ab. Die dichte, aber offene Bebauung mit kleinteiligen, freistehenden Mehrfamilienhäusern sollte ersetzt werden durch grosse, inseltiefe Baublocks oder durch Turmhochhäuser (Abbildung 53). Ein Neuüberbauungsprojekt, das hingegen realisiert wurde, sind die Hochhäuser auf dem Wylerfeld (Abbildung 54). Das durch die Bahnlinie, die Scheiben-, die Stauffacher- und die Stand-

strasse begrenzte Areal der baufällig gewordenen städtischen Arbeitersiedlung auf dem Wylerfeld wurde mit Ausnahme zweier Mehrfamilienhäuser, die nachträglich der Siedlung zugefügt worden waren, um die Mitte der fünfziger Jahre abgebrochen. Aus der Neuplanung resultierte eine gemischte Überbauung mit konventionellen Mehrfamilienhäusern aber auch mit Turmhochhäusern. Die drei ersten Turmhochhäuser, mit einer bescheidenen Höhe von zwölf Geschossen, wurden 1958/59 als erste Hochhäuser der Stadt überhaupt auf diesem Gelände errichtet. Ein Jahr später wurden sie durch ein viertes Hochhaus an der Ecke Standstrasse-Scheibenstrasse ergänzt.

Die laufende Entwicklung im Raum Wankdorf

Der Norden Berns unterliegt seit vielen Jahren einer starken Entwicklungsdynamik. Direkt an die Wohnquartiere Wyler und Breitenrain schliesst sich ein Bereich an, der von vorwiegend grossmassstäblicher Bebauung geprägt ist: den Militärbauten entlang der Papiermühlestrasse, den Messe- und Ausstellungshallen der BEA Bern expo sowie den Sportstätten und schliesslich den Gewerbearealen, die sich historisch entlang der Eisenbahn angesiedelt haben. Für verschiedene Areale mussten neue Nutzungen gefunden werden; davon sind die Industrieareale ebenso betroffen wie der Schlachthof, überdies zieht sich das Militär weitgehend aus den Zeughäusern zurück, so dass diese für den zivilen Gebrauch zur Verfügung stehen.

Angesichts dieser absehbaren Transformationsprozesse wurde der Grossraum Wankdorf, der sich auch auf die Gebiete von Ostermundigen und Ittigen erstreckt, als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt definiert; 1996 lag ein Richtplan vor, der die städtebaulichen Leitlinien für die Erneuerung des Berner Nordens absteckte. Der Plan musste 2000 und 2002 zum Teil revidiert werden; im November 2006 wurde ein grundsätzlich überarbeiteter Richtplan vorgelegt, dessen Zeithorizont bis 2020 reicht. Wankdorf gilt als der dynamischste Entwicklungsschwerpunkt des Kantons; das hat mit der Nähe zur Kernstadt von Bern, den hier angesiedelten publikumsträchtigen Einrichtungen (Messe, Stadion), vor allem aber mit der hervorragenden Verkehrsanbindung zu tun. Das Gebiet liegt direkt an der Verzweigung von N1 und N6 und ist daher mit dem Auto perfekt erreichbar. Mit der Eröffnung der neuen S-Bahn-Station Wankdorf hat Bern seinen zweitwichtigsten Eisenbahnknoten nach dem Bahnhof Bern erhalten. Der Verkehr wird in den nächsten Jahren deutlich zunehmen: Ende 2006 arbeiteten im Grossraum Wankdorf 20 000 Menschen, 10 000 bis 15 000 Arbeitsplätze sollten nach Schätzungen bis 2010 zusätzlich entstehen. So ist beispielsweise geplant, die kantonale Verwaltung zukünftig am Schermenweg zu konzentrieren; Richtung Waldau ist ein Gewerbegebiet im Entstehen. Als erstes Gebäude wurde das Verlags- und Druckereihaus für die Stämpfli Gruppe realisiert (Andreas Furrer +Partner, 2002/03).

Trotz postindustriellem Strukturwandel und starker Verkehrsbelastung ist der Bereich Wankdorf allerdings immer noch ein von unbebauten Flächen geprägter Stadtraum, der keine klar definierte Grenze zur Peripherie besitzt: Eine Fusswegverbindung führt vom Rosengarten über den Springgarten und über die weiten Flächen der Kleinen und Grossen Allmend bis hin zum Bantiger. Gerade die Widersprüchlichkeit der Stadtlandschaft-City und Peripherie, Grossstrukturen und kleinteilige Bebauung, Grossanlass, Verkehrsstau und ländliches Idyll treffen hier aufeinander - macht den Reiz des Gebiets um das Wankdorfstadion aus, den es zu erhalten gilt.

Ohne Zweifel stellt der Neubau des Stadions, das etwas hochtrabend zum «Stade de Suisse» erhoben wurde, den wichtigsten, öffentlichkeitswirksamsten Markstein einer Erneuerung des Bereichs Wankdorf dar. Ziel sei ein «in städtebaulicher, architektonischer, funktionaler und wirtschaftlicher Hinsicht qualitativ hoch stehendes National-Fussball-Stadion mit 35 000 gedeckten Plätzen», hiess es 1998 im Auslobungstext des Architekturwettbewerbs, es handle sich um nichts weniger als um das «Symbol einer zukunftsgerichteten Stadt». Diese Hoffnungen haben sich nicht erfüllt. Gewiss: Funktional ist das Stadion, wenn man darunter die Umwandlung einer Sportarena in eine Kommerzmaschine versteht. Der architektonische Anspruch indes blieb unter diesen Voraussetzungen auf der Strecke, er hat - so muss man leider feststellen - den Match verloren.

Das Stade de Suisse ist die dritte Fussballarena am gleichen Ort. Nach 27 Jahren des Improvisierens hatten die Berner Young Boys 1925 ihr erstes Stadion erhalten, mit 22 000 Plätzen. Die Sitzplatzkapazität war durch Erweiterungen in den Dreissigerjahren nahezu verdoppelt worden, aber als Bern den Zuschlag für das Finalspiel der Weltmeisterschaft 1954 erhielt, kam es dennoch zum Neubau. Das von den Architekten Virgilio Muzziolini und Walter Haemmig entworfene Wankdorfstadion von 1954 kann nicht als architektonische Ikone gewertet werden - mit seinem aus Beton-Zylinderschalen bestehenden Tribürendach aber partizipierte es, wenn auch helvetisch gemässigt, an Entwicklungen, wie sie Pier Luigi Nervi oder Eduardo Torroja in ihren Projekten eingeführt hatten. Bekannt war und ist das Wankdorfstadion vor allem durch das durch einen Kinofilm in Erinnerung gerufene «Wunder von Bern», jenes verregnete Endspiel der WM, das die Deutschen unerwartet 3:2 gegen die als Favoriten gehandelten Ungaren gewannen. Mit der Sprengung des historischen Gebäudes Anfang August 2001 wurde der Erinnerungsort liquidiert.

Treibende Kraft für den jetzigen Neubau war der in Muri ansässige Bauunternehmer Bruno Marazzi, dessen Firma in den vergangenen Jahren zu einer der

grossen Schweizer Generalunternehmungen avanciert ist. Marazzi, der als eigenwillig gilt, operiert besonders aktiv im Bereich des Sportstättenbaus: Er baute mit Herzog & de Meuron das Stadion St. Jakob-Park in Basel und in Zürich ist sein Versuch in Erinnerung, mit einem heimlichen Entwurfsauftrag an den Architekten Max Dudler das Projekt des Hardturmstadions von Meili und Peter auszuhebeln.

Marazzi begann schon Ende der Achtzigerjahre, ein Konzept für ein neues Wankdorfstadion zu entwickeln. Klar war von Anfang an, dass ein reiner Sportbau sich nicht finanzieren lassen würde - 25 Fussballspiele im Jahr, mehrheitlich bestritten vom BSC Young Boys, bilden keine Basis für Investitionen in der nötigen Grössenordnung. Um Rendite zu erzielen, musste das Volumen des Stadions mit anderen Nutzungen aufgeladen werden - in Basel entschied man sich für ein Shopping Center und ein Altersheim, in Bern für ein Multiplexkino mit zehn Sälen, ein Hotel, 500 Büroarbeitsplätze und schliesslich das obligatorische Einkaufszentrum, um das alltägliche Besucheraufkommen zu garantieren. Die nötige Umzonung der bislang allein sportlich genutzten Fläche wurde 1997 vom Stimmvolk mehrheitlich gut geheissen.

In welchem Masse die betriebstechnischen Optimierungen des Generalunternehmers zum Massstab aller Dinge gerieten, zeigte sich beim Ergebnis des 1998 unter 14 Architekturbüros ausgelobten Projektwettbewerbs: Architektonisch oder konzeptionell herausragende Projekte wie das der Spanier Cruz & Ortiz oder das von Smarch hatten keine Chance, und ausgerechnet der wenig inspirierte Entwurf des Zürcher Teams Rebmann, Rebmann, Meier landete auf dem ersten Rang. Das im Schlussbericht schon angedeutete Problem, die architektonische Umsetzung des Siegerprojekts bleibe hinter dem Gesamtkonzept zurück, bewahrheitete sich bei der Weiterbearbeitung. Schliesslich zog die Stadt die Notbremse und erzwang 1999 einen neuerlichen Studienauftrag an die fünf Preisträger auf Basis des Rebmann-Entwurfs. Nunmehr erhielt die im Vorjahr zweitplatzierte Arbeitsgemeinschaft von Rodolphe Luscher aus Lausanne und dem Berner Partnerbüro Schwaar & Partner den Zuschlag, musste indes Rehmann zusätzlich ins Team integrieren. Im Jahr 2000 lag ein baureifes Projekt vor - doch das beabsichtigte Multiplexkino führte zu Einsparungen, so dass eine neuerliche Umplanung mit mehr Bürofläche anstelle von Hotel und Kinos nötig wurde.

Rodolphe Luscher ist ein talentierter und erfahrener Architekt, der es vermag, in seinen Bauten Technizismus und Expressivität zusammenzubringen. Bei spiele hierfür sind der Annex des Théâtre de Vidy in Lausanne (1996), die Fernmeldezentrale der PTT in Ecublens (1994) oder die bizarre Panzer-

schiess-Simulationsanlage in Biere (2003); in Bern ist er vor allem durch die im Jahr 2000 fertig gestellte Überbauung auf dem Wander-Areal bekannt. Bedrängt durch das starre Grundkonzept des Rehmann-Plans zum einen, und zum anderen unter Druck gesetzt durch den Generalunternehmer, blieb in Bern indes kaum noch Spielraum für architektonische Qualität. Zeigten die Pläne anfangs noch ein spannungsreiches Arrangement von Stadionoval und Volumina für Nebennutzungen, das von einem schwebenden Dach überfangen wurde, ist das ausgeführte Projekt deutlich kompakter geraten. Stahlbetonstützen im regelmässigen Rhythmus tragen den viereckigen Dachkranz, der konstruktiv aus weit Richtung Spielfeld vorkragenden Fachwerkträgern von 30 Metern Länge besteht und ursprünglich von innen verschiedenfarbig beleuchtet werden sollte. Der Eindruck des Schwebens stellt sich überzeugend nur von innen ein, und er wird empfindlich gestört durch das auf der Südseite in die Arena hineingedrückte Volumen, das an verschiedene Firmen vermietete Logen enthält, darunter im vierten Obergeschoss die «Champions Lounge» mit gut 2000 Quadratmetern und im zweiten Obergeschoss ein Business Center mit Future Lounge. Herzog & de Meuron gelang es in München, die VIP-Bereiche fast unsichtbar in die Tribünenzwischenräume zu integrieren, hier dagegen okkupieren sie nahezu die gesamte südliche Seite des Stadions.

Das Stadion samt seiner Zusatznutzungen profitiert besonders von der optimalen Verkehrsanbindung. Der Individualverkehr wird mit der nicht einmal 500 Meter entfernten Autobahnabfahrt in der Verzweigung von A1 und A6 bedient, Wankdorf- und Guisan-Platz sind Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs. Hinzu kommt die nach einem Entwurf von Rolf Mühlethaler entstandene S-Bahnstation Wankdorf, die in wenigen Minuten zu Fuss zu erreichen ist. S-Bahn-Nutzer kommen von Nordwesten über die Sempachstrasse zum Stadion, die Übrigen nutzen die von einer Platanenallee gesäumte, ehemals barocke Achse der Papiermühlestrasse im Osten. Weil das bestehende Leichtathletikstadion - dessen Tribüne ebenfalls von Luscher neu errichtet wurde - im Norden direkt an das Stadiongelände stösst, wurde die Südfront des Stadions zur eigentlichen Schauseite. Aufgespannt zwischen den beiden Erschliessungsstrassen, wird der betonierte Stadionplatz durch die Stadionfront mit ihrem integrierten Business- und VIP-Volumen sowie einen viergeschossigen Baukörper vis-a-vis gefasst, den sich die Wirtschaftsmittelschule Bern, die Berufsschule für Verwaltung sowie das Medizintechnik-Unternehmen Behring als Nutzer teilen. Leider überzeugt das Stadion auch kaum aus grösserer Entfernung. Zu schweben beginnt das Dach nicht, und das hochgezogene Metallgewebe, welches zur Lüftung des Rasens und darüber hinaus als Windschutz dient, verhindert den Blick auf die Unterseite des oberen Rangs. Ungewollt wirkt das potenziell transparente Metallgeflecht abweisend- als hätten die

Zäune und Gitter um die Militärbauten in der Papiermühlestrasse hier nur eine etwas feinere Materialisierung gefunden. Dass es sich um ein Fussballstadion handelt, wird kaum erkennbar.

Umgestaltet wurde seit den späten Neunzigerjahren auch der Bereich um den Guisanplatz. Neu entstanden ist die zweigeschossige, rechteckige Ausstellungshalle NAHA2 nach Entwürfen von Schwaar & Partner (1999/2000), die durch ihre grüngraue Glasfassade hervorsteht und das bestehende, zur Achse der Papiermühlestrasse hin orientierte Gebäude von Walter von Gunten (1948) ergänzt.

Nahe am Eingang zum Messegelände liegt nun die Endhaltestelle des Trams der Linie 9; im Bereich der vormaligen Wendeschleife steht der turmartige Hotelkomplex der Accor-Gruppe. 1999 hatte das Büro von Patrick Devanthery und Ines Lamunieri den Wettbewerb mit einem skulpturalen Vorschlag gewonnen. Über polygonalem Grundriss sich emporstapelnd, ist das Volumen als Solitär konzipiert, der zur orthogonalen Struktur der Militärbauten entlang der Papiermühlestrasse Distanz wahrt. Die unterschiedlichen Zimmerkategorien zeichnen sich an den Fronten nur durch den Rhythmus und die Grösse der Fenster ab. Ansonsten bilden weiss eloxierte Aluminiumplatten die äussere Haut des Gebäudes und unterstützen durch ihre Homogenität den monolithischen Charakter des Baus. Allerdings wirkt das Gebäude, das durch seine Höhe mehr Markanz im Stadtraum besitzt als das Wankdorfstadion, doch eher abweisend und trägt letztlich nicht zur Belebung des Quartiers bei.

Steigern wird sich die Attraktivität des Wankdorfquartiers, sobald die Zeughäuser umgenutzt sind. Einen weiteren wichtigen Baustein für den Transformationsprozess stellt der Wankdorfplatz dar, als Verkehrsknoten derzeit ein unwirtlicher Ort und vor allem bekannt als stauverdächtiges Nadelöhr zu Zeiten des Berufsverkehrs. Die Neugestaltung des Autobahnanschlusses - der Verkehr von Zürich Richtung Ostermundigen und ins Worblental wird über den Schermenweg abgeleitet - sowie die Entflechtung der Ströme des öffentlichen und privaten Verkehrs sollen zukünftig Abhilfe schaffen. Aus einem Studienauftrag des Jahres 2003 ging das Konzept der Planergemeinschaft BE3 hervor, demzufolge der Verkehr auf dem Wankdorfplatz auf zwei Ebenen abgewickelt wird. Während der motorisierte Verkehr den unterirdischen Kreislauf benutzt, bleibt die obere Ebene Fussgängern, Bussen und der zukünftig bis hierher verlängerten Tramlinie 9 vorbehalten.

[nach: Adam 2007]

Liste der privaten Besitzungen und der Stadtfelder um 1800

Aus dem Atlas von Johann Rudolf Müller, Geometer aus Nidau (1746-1815)

Nr. 1: Wylergut; Privates Landgut; Rudolf Stettler
Danach längere Zeit im Besitz der Familie von Wattenwyl.

Nr. 2: Lorrainegut; Emanuel Walther
Gehörte u.a. den Familien von Steiger, von Mülinen und gehörte dem Grafen de Pourtales von Neuenburg.

Nr. 3: Im Rappenthal; kleinere Besitzung; Wittwe Kirchberger

Nr. 4: Altenberggut; Franz Rudolf von Frisching

Nr. 5: Kleine Besitzung am Aareufer; Albrecht Frisching
Sie gehörte vermutlich ursprünglich zum Altenberggut.

Nr. 6: Wylerfeld; Stadtfeld
Später Burgergemeinde, 1863 grösstenteils der Einwohnergemeinde verkauft.

Nr. 7: Wyttenbachgut (nördliches Breitenraingut); Samuel Wyttenbach
1860 im Besitz von Alt-Amtsschreiber Wyttenbach aus Bem.

Nr. 8: Mittleres Breitenraingut; Amtsschreiber Jenner
1860 im Besitz von Emil von Greyerz, Oberförster von Bern.

Nr. 9: Südliches Breitenraingut; Buchdrucker Samuel Brunner
1882 im Besitz von Daniel Brunner-Blau.

Nr. 10: Spitalgut, später Mosergut
Gehörte um 1870 Christian Moser, Käsehändler aus Röthenbach.

Nr. 11: Spitalackerfeld; Grosser Spital
später Burgergemeinde; ab 1892 bis zur Überbauung Einwohnergemeinde.

Nr. 12: Besitzung des Rudolf Benteli

Nr. 12A: Alte Rüssbesitzung

Nr. 13: Breitrain Feld; Stadtfeld

Nr. 14: Spitalackerfeld; Samuel Brunner
1882 Ludwig Brunner. Gebäude: Wohnhaus, Scheune mit Wohnung, Stall, Holzhaus.

Nr. 15: Besitzung Sprüngli-Pfister
um die Mitte des 19. Jahrhunderts Familie Böhlen.

Nr. 16: Äusseres Wankdorfgut; Gottlieb Stauffer, Müller

Nr. 17: Breitfeldgut; Jaque Florian Robert
Schon früh im Besitz der Burgergemeinde.

Nr. 18: Beundenfeld; Stadtfeld
Später Burgergemeinde.

Nr. 19: Inneres Wankdorfgut, Schärerergut; Johannis Ith, Professor
1882 im Besitz des Ingenieurs E. Schärer. Gebäude: Wohnhaus, Scheune, Stöckli, Ofenhaus, Speicher und Schweinestall.

Nr. 20: Wankdorffeld; Stadtfeld
Später Burgergemeinde.

Nr. 21: Unteres Wankdorfgut; Grosser Spital, Bern
um 1880 im Besitz von S. Grimm (?). Später Burgergemeinde. Gebäude:
Wohnhaus, Scheune und Ofenhaus.

Nr. 22: Löchligut; Abraham Iten (?)



Abb. 1: Plan der Stadt Bern, von Geometer Bollin, Ausgabe 1808, Ausschnitt

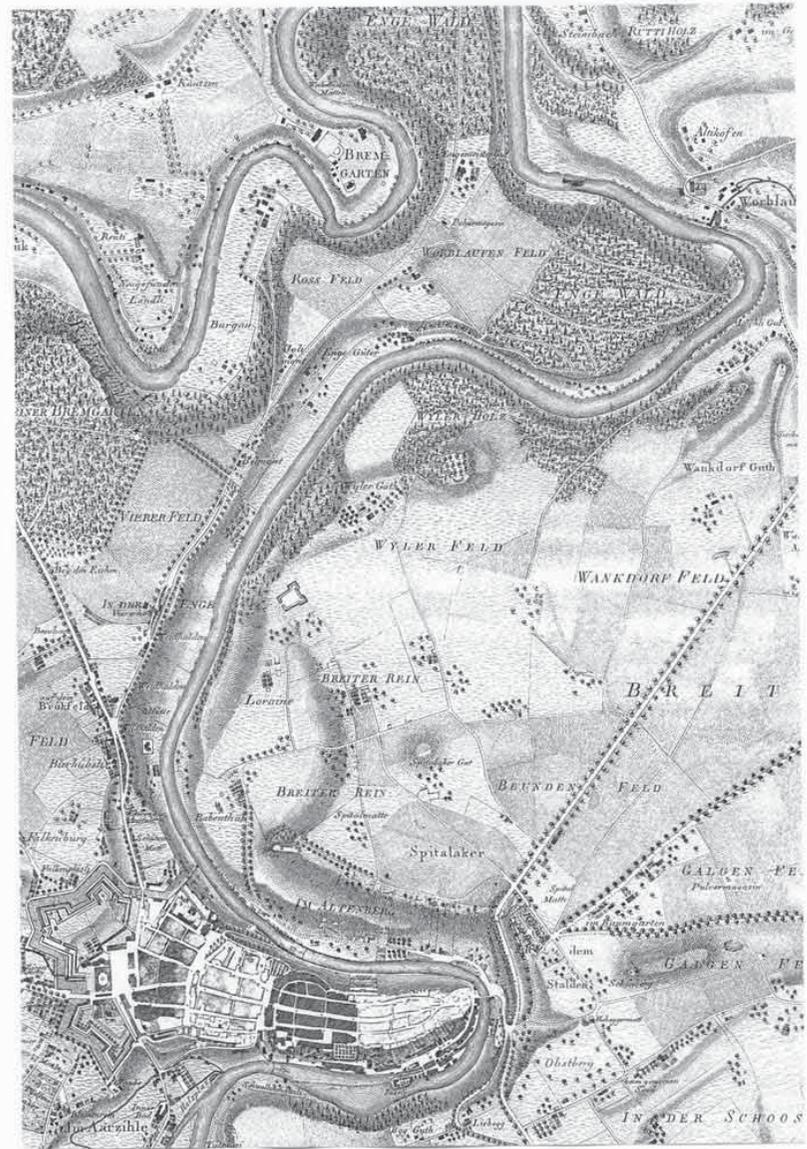


Abb. 2: Plan der Stadt Bern, Plan Bollin, erneuert durch F. Roder 1832, Ausschnitt

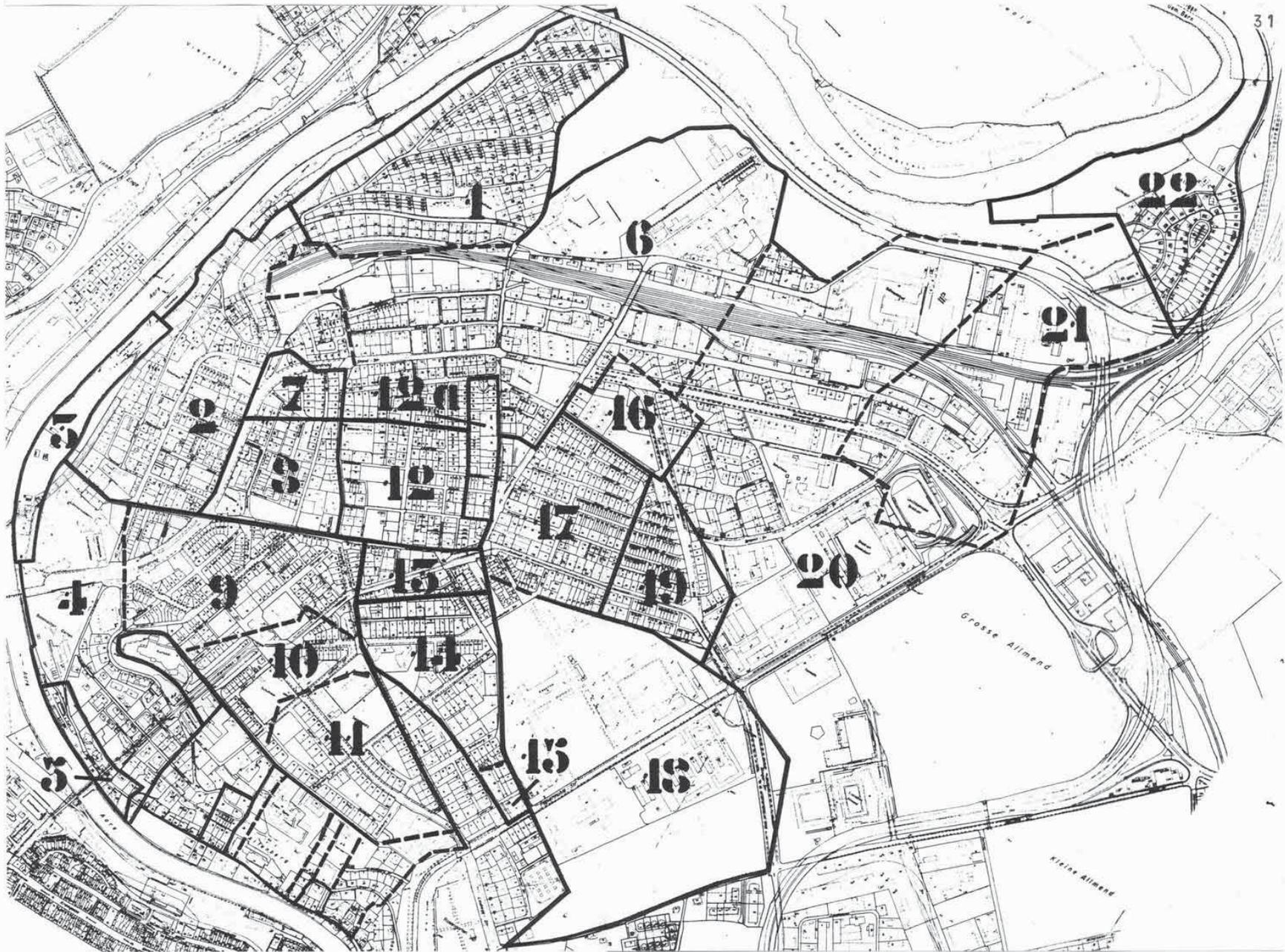


Abb. 4: Plan der öffentlichen und privaten Besitzungen kurz vor 1800, nach J. R. Müller

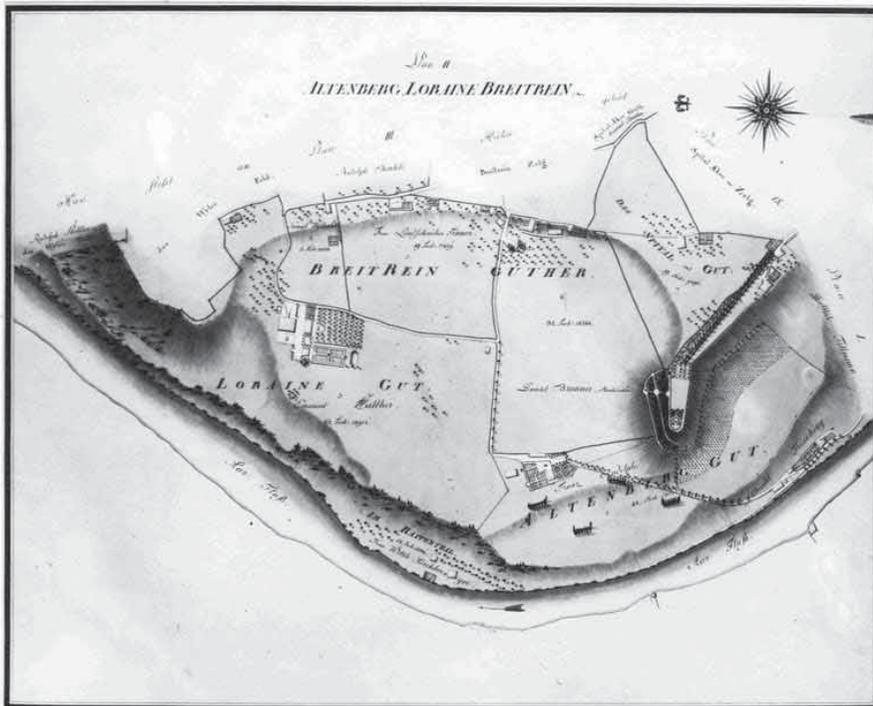


Abb. 5: Atlas von J.R. Müller 1797-1798, Plan II

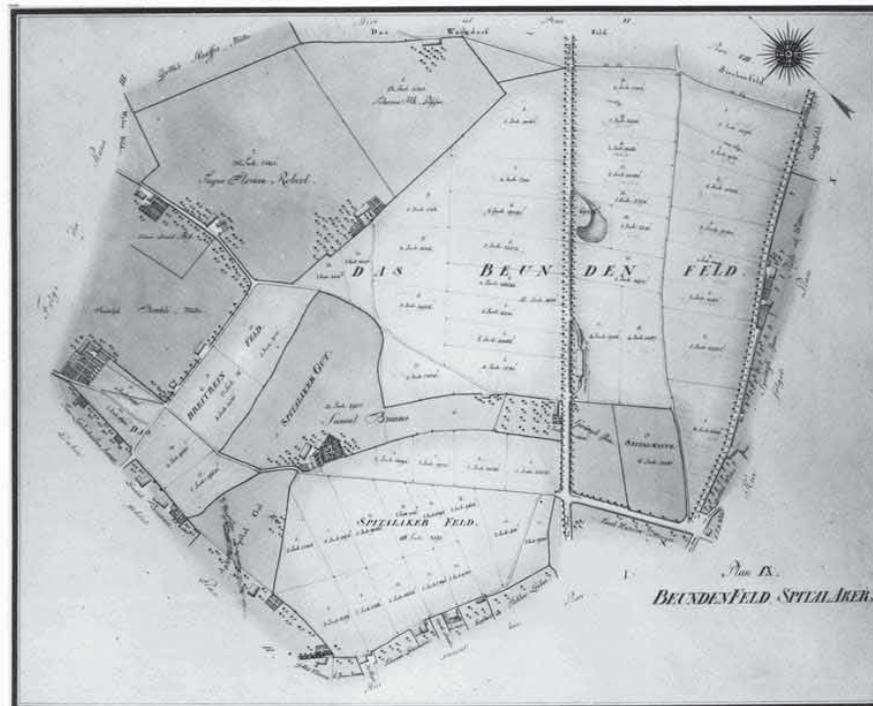


Abb. 6: Atlas von J. R. Müller 1797-1798, Plan IX

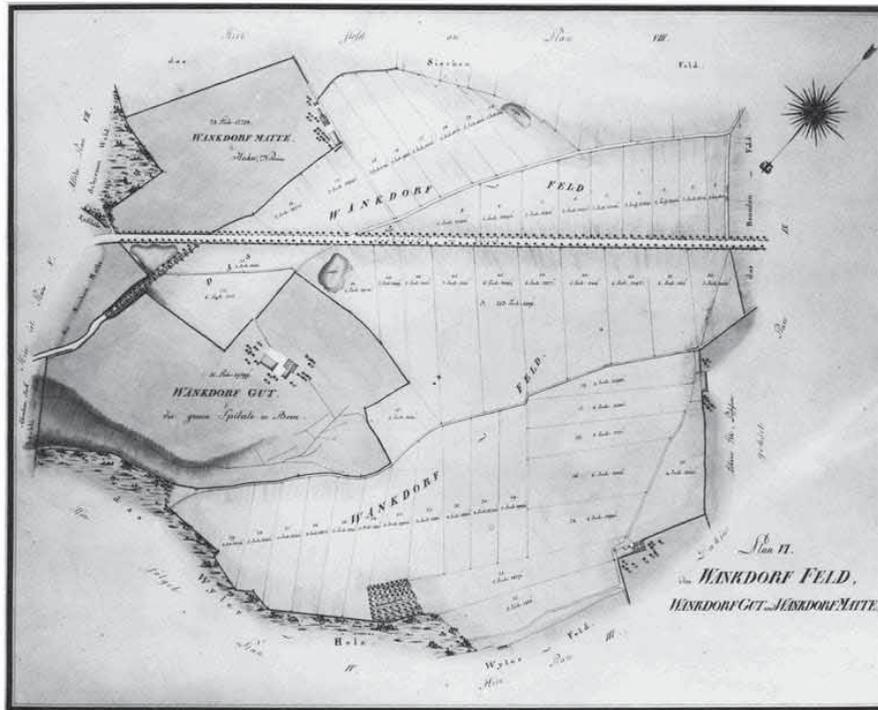


Abb. 7: Atlas von J.R. Müller 1797-1798, Plan VI

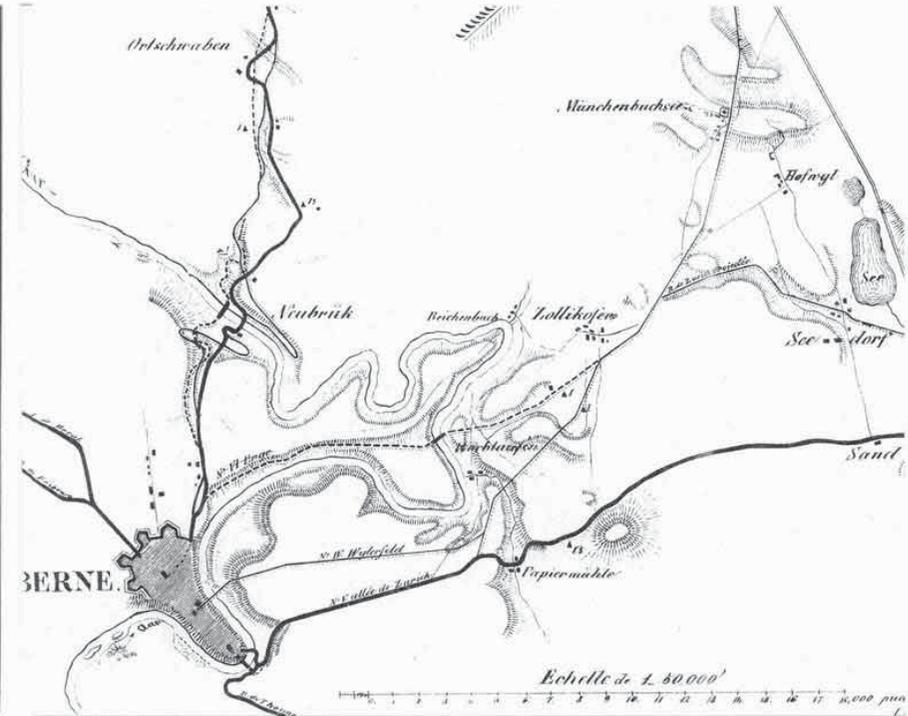


Abb. 8: Planbeilage zum Vortrag des Baudepartements zu Händen des Regierungsrats bezüglich des Ausbaus der Kantonsstrassen, 1837

Abb. 9:
Entwicklung des Strassenetzes in den Nordquartieren
Dargestellt sind nur die Verläufe nicht aber Dimensionen

Vor 1850 ● 1850-1890 ● 1891-1918 ● 1919-1939 ● 1940-1960 ●

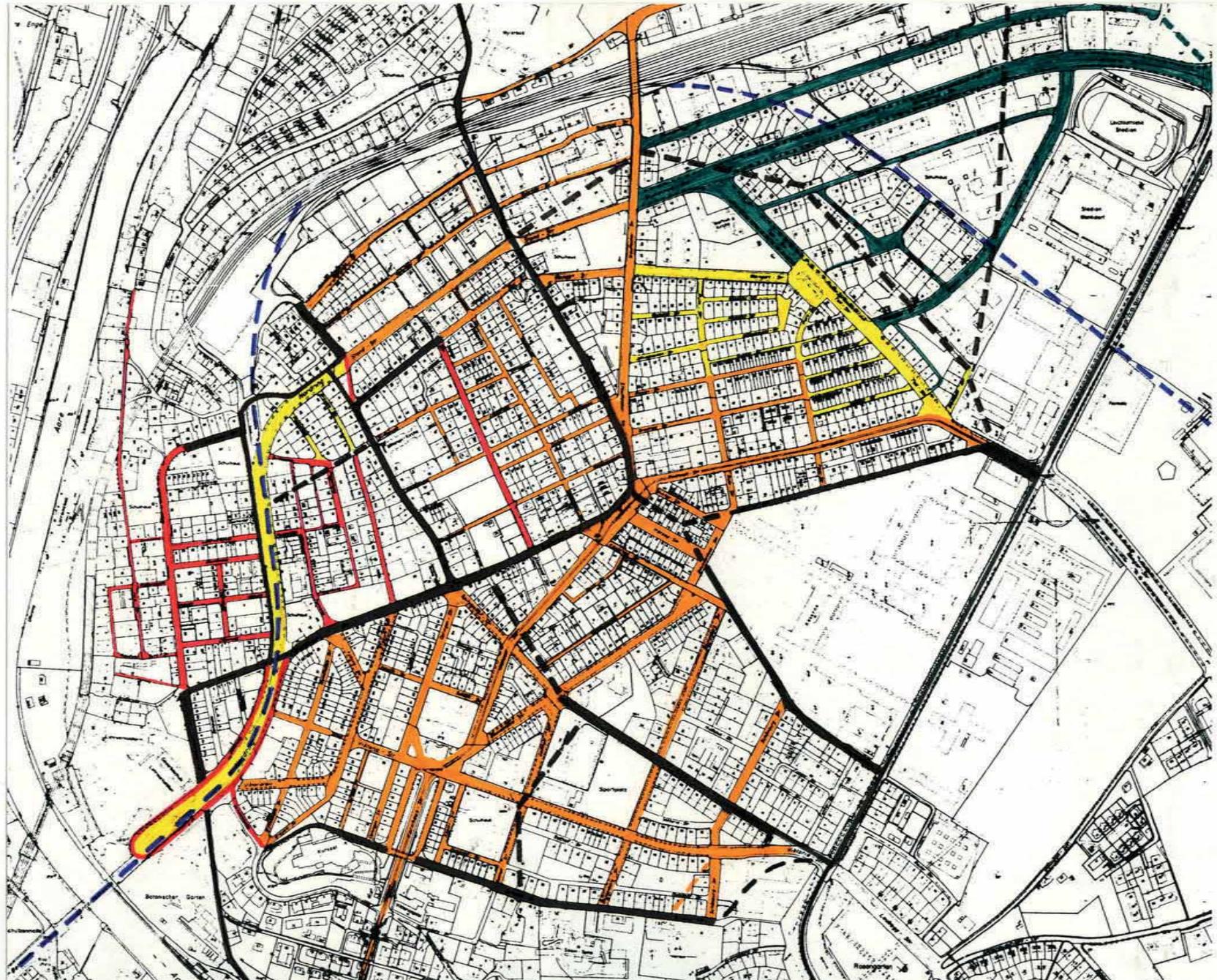




Abb. 10: Uebersichtsplan der Stadt Bern, 1879 ca 1:20000, Ausschnitt

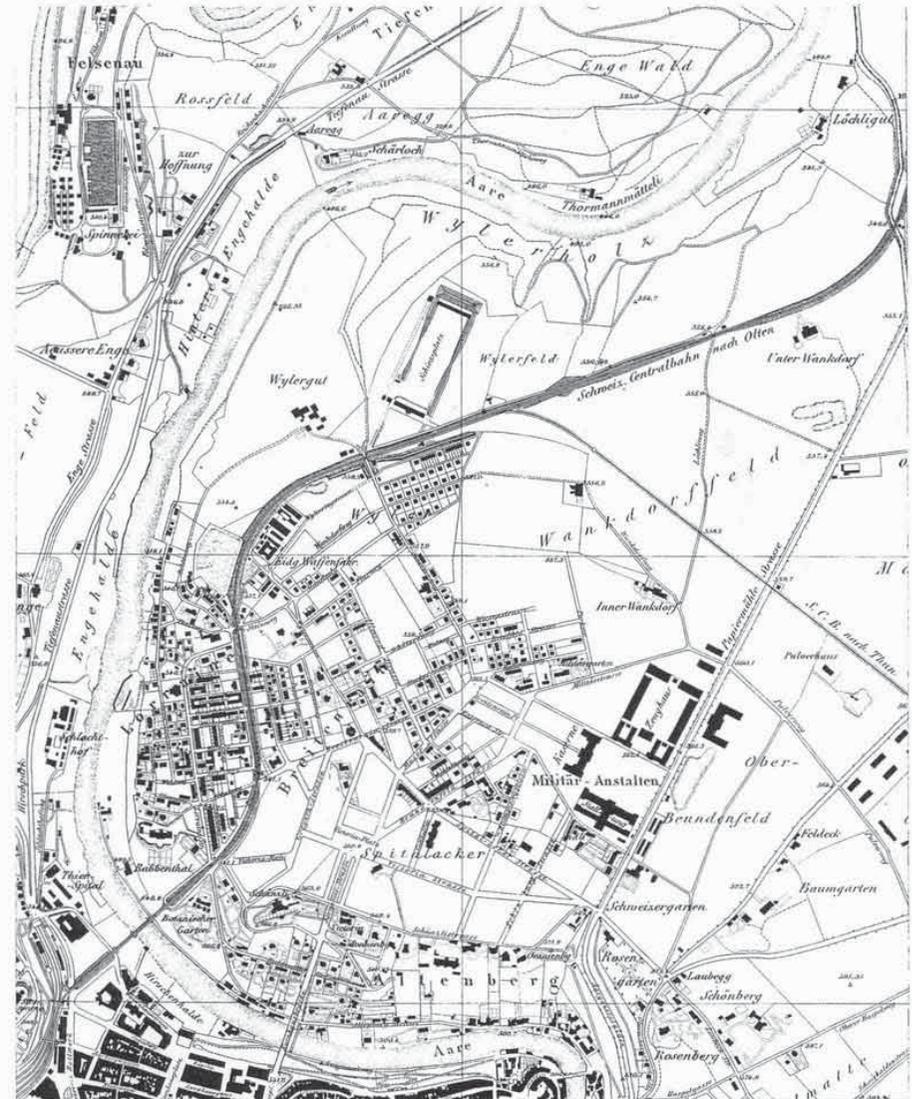


Abb.11 : Uebersichtsplan der Stadt Bern, 1900, ca 1: 20000, Ausschnitt

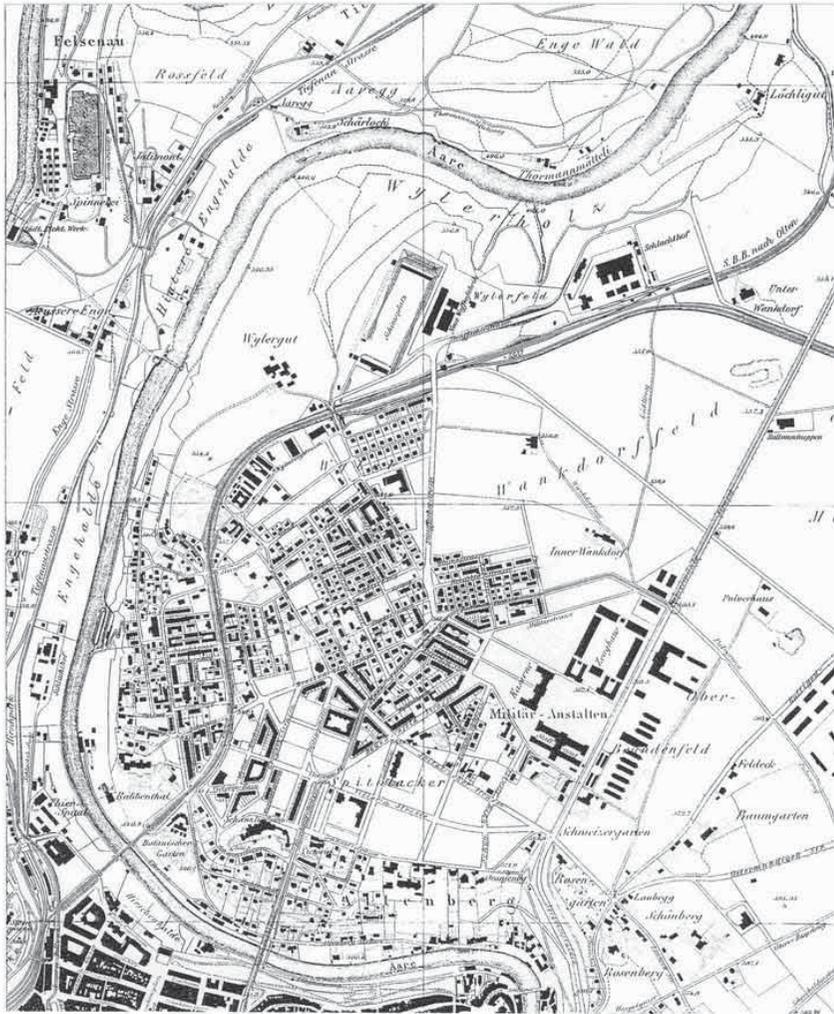


Abb. 12: Uebersichtsplan der Stadt Bern, 1914, ca 1: 20000, Ausschnitt

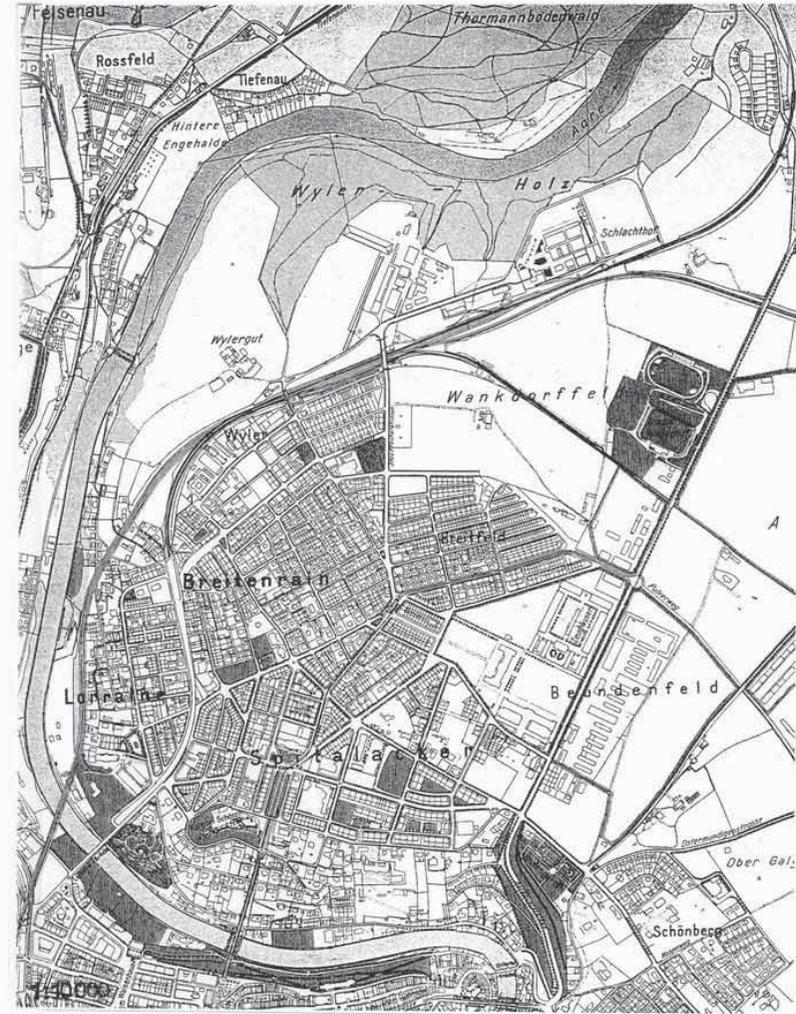


Abb. 13: Uebersichtsplan der Stadt Bern, 1939, ca 1: 20000, Ausschnitt

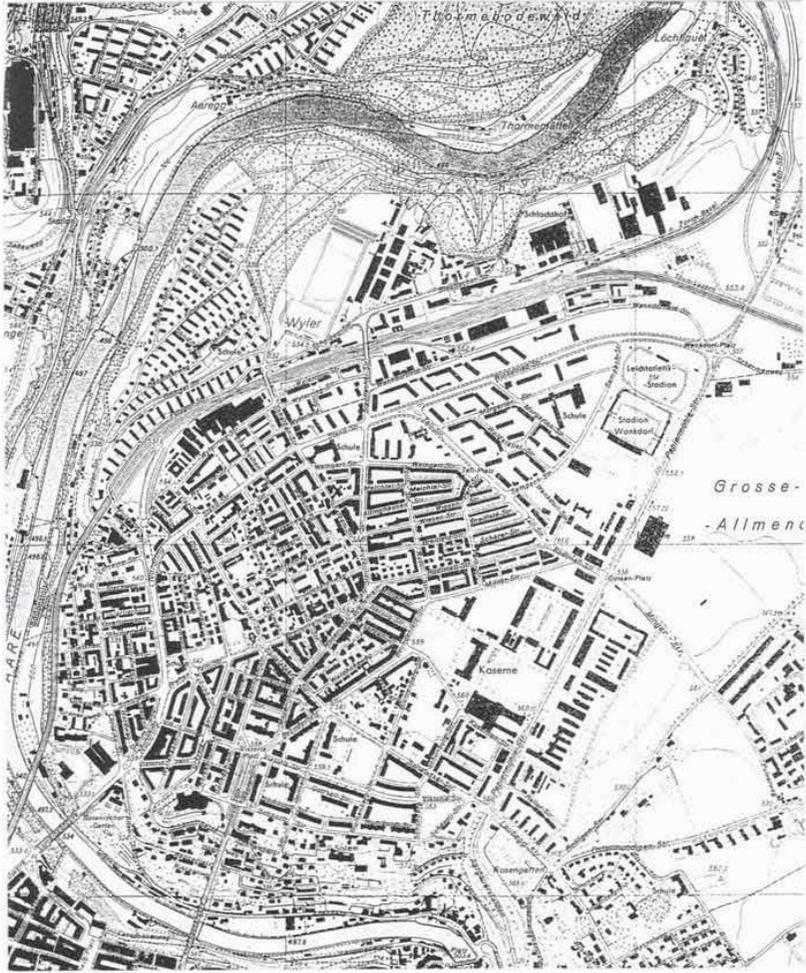


Abb. 14: Uebersichtsplan der Stadt Bern, 1962, ca 1: 20000, Ausschnitt



Abb. 15 Uebersichtsplan der Stadt Bern, 1978, ca 1:20000, Ausschnitt



Abb. 16: Situationsstudie für die Militärbauten, anonym, Staatsarchiv Bern

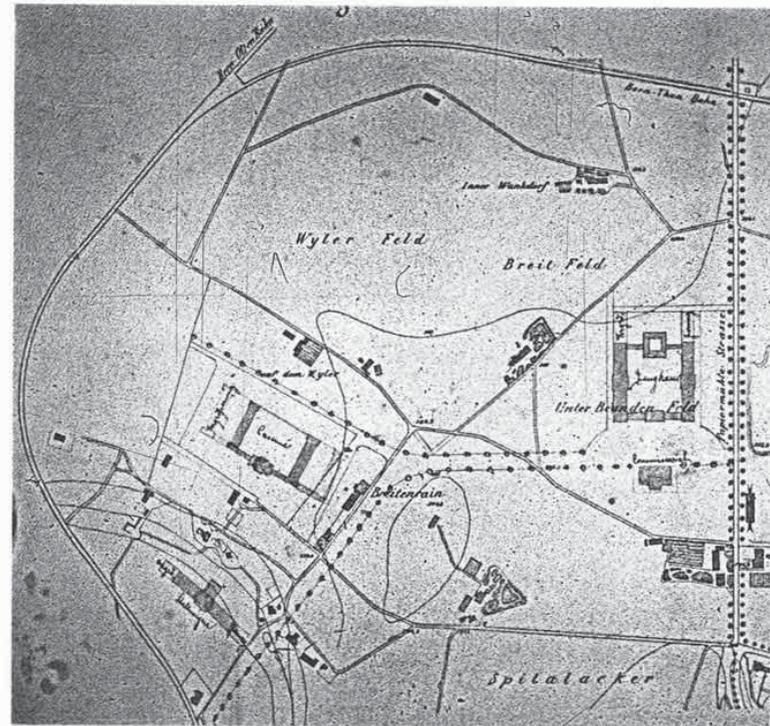


Abb. 17: Situationsstudie für die Militärbauten, anonym, Staatsarchiv Bern



Abb. 18:

Militärbauten auf dem Beundenfeld, Projekt, Vogelperspektive für das Kantonale Zeughaus, wahrsch. von Arch. Paul Adolf Tièche, Dez. 1874
Photo Burgerbibliothek Bern

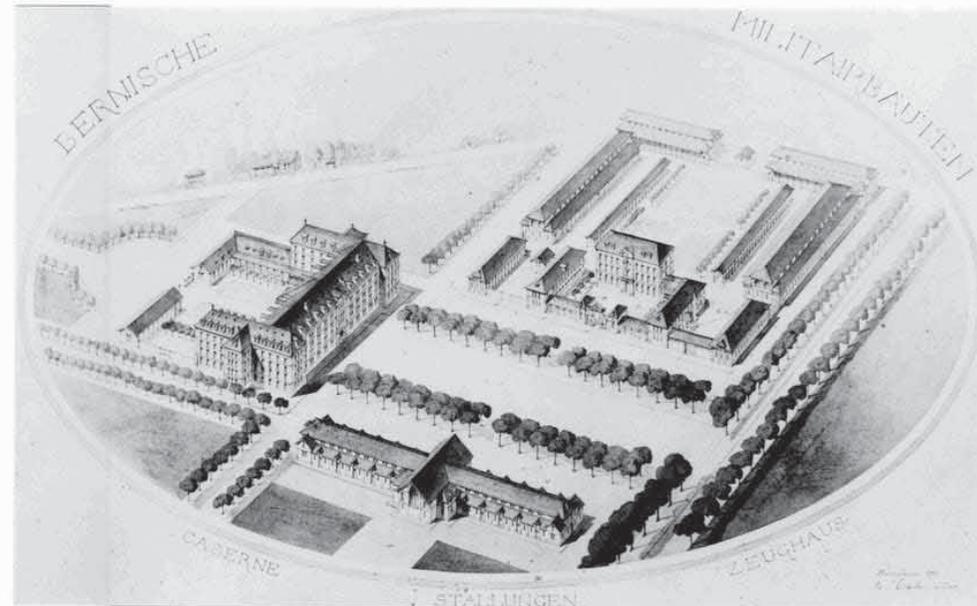


Abb. 19:

Vogelperspektive für die Militäranstalten in Bern, Paul Adolf Tièche, 1875, Photo Burgerbibliothek Bern



Abb. 20: Projekt Waisenhausbrücke, 1890-1891, Maschinenfabrik Bern, verkleinerter Ausschnitt

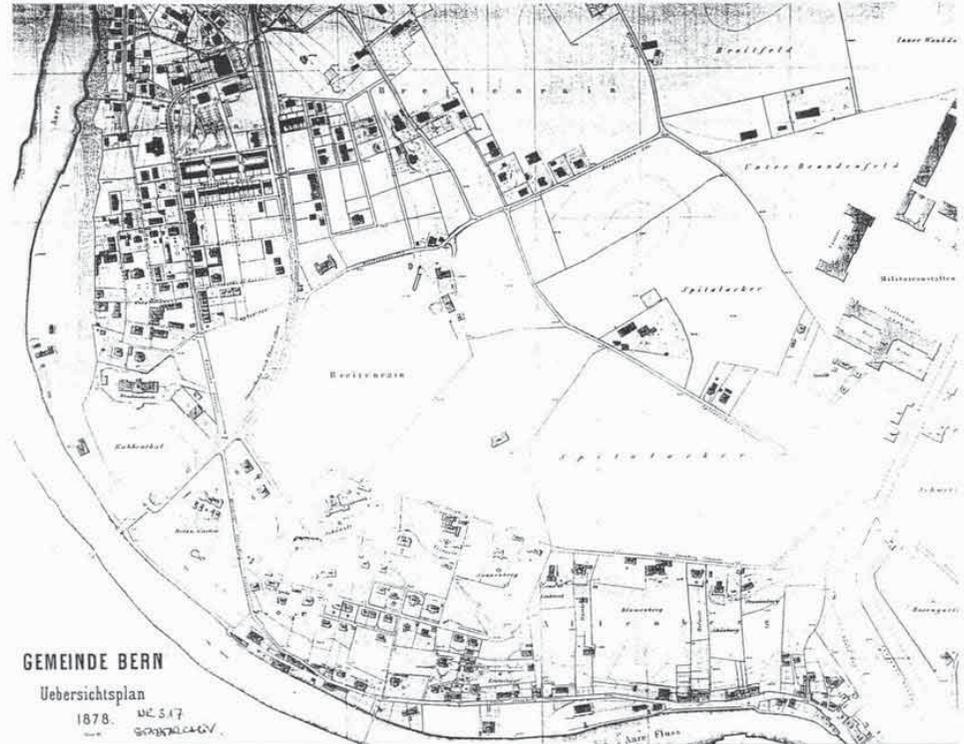


Abb. 21: Uebersichtsplan Bern, 1: 2000, verkleinerter Ausschnitt, Stadtarchiv Bern

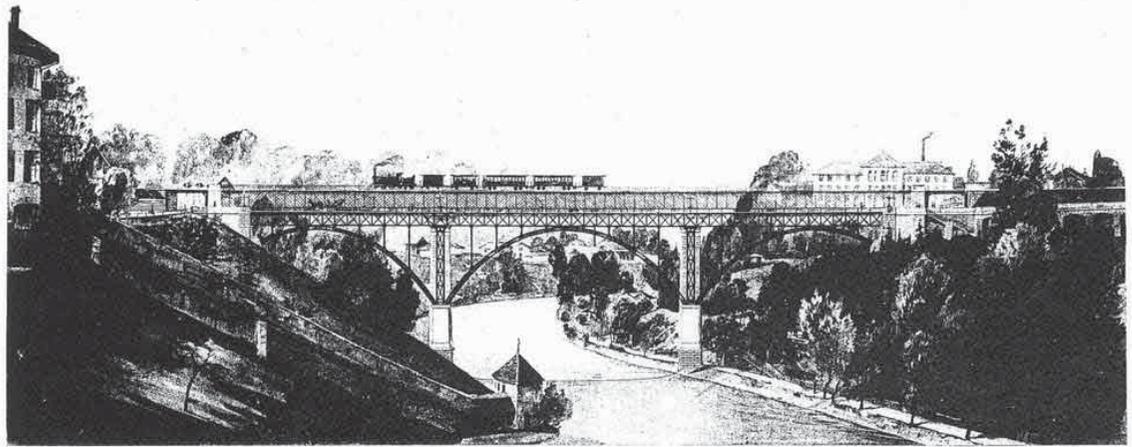


Abb. 22: Projekt einer Parallelbrücke zur Eisenbahnbrücke, Ing. Moritz Probst,
15.11.1890

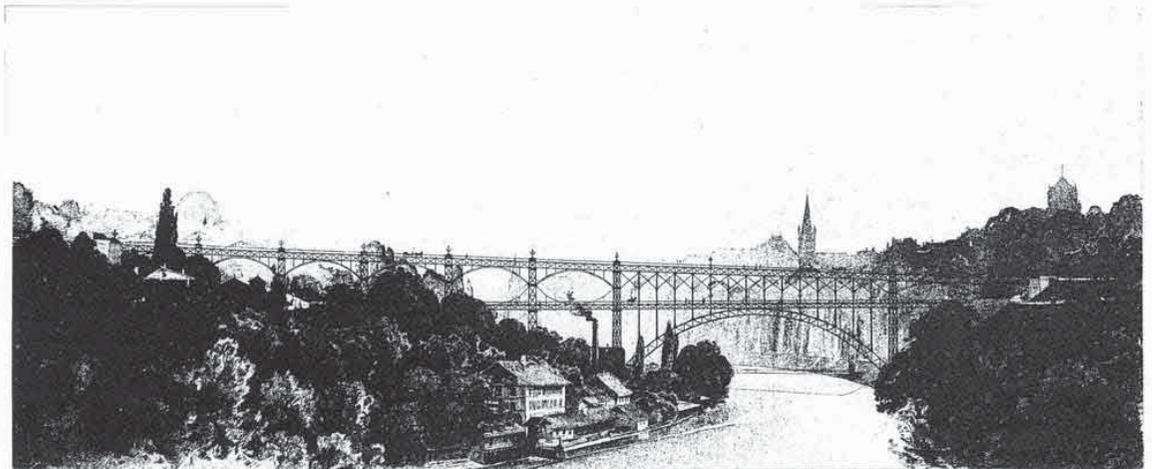


Abb. 23: Projekt einer Kornhausbrücke, Ing. Moritz Probst 15.11.1890

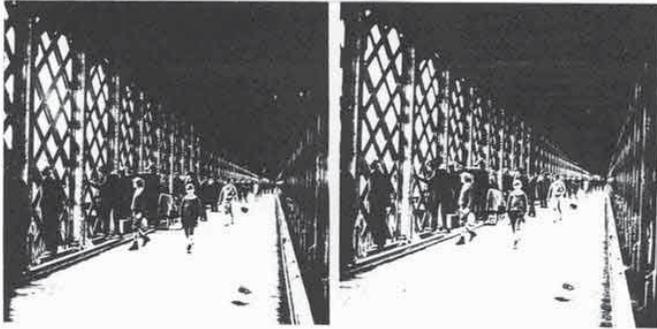


Abb. 24:

Eisenbahnbrücke, Photo, Fussgängersteg, Photo Schweizerische Landesbibliothek



Abb. 26: Die neue Eisenbahnbrücke, Photo, Schweizerische Landesbibliothek

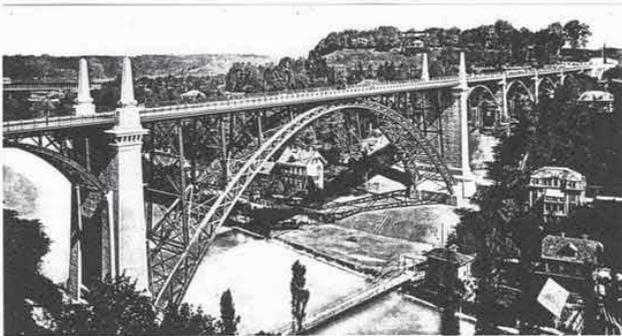


Abb. 25: Kornhausbrücke, Photo, Schweizerische Landesbibliothek



Abb. 27: Die Lorrainebrücke, Photo, Schweizerische Landesbibliothek



Abb. 28: Projekt Strassennetzplan Spitalacker-Breitenrain 1881, in: E.Davinet, Rationelle Vergrößerung der Stadt Bern.

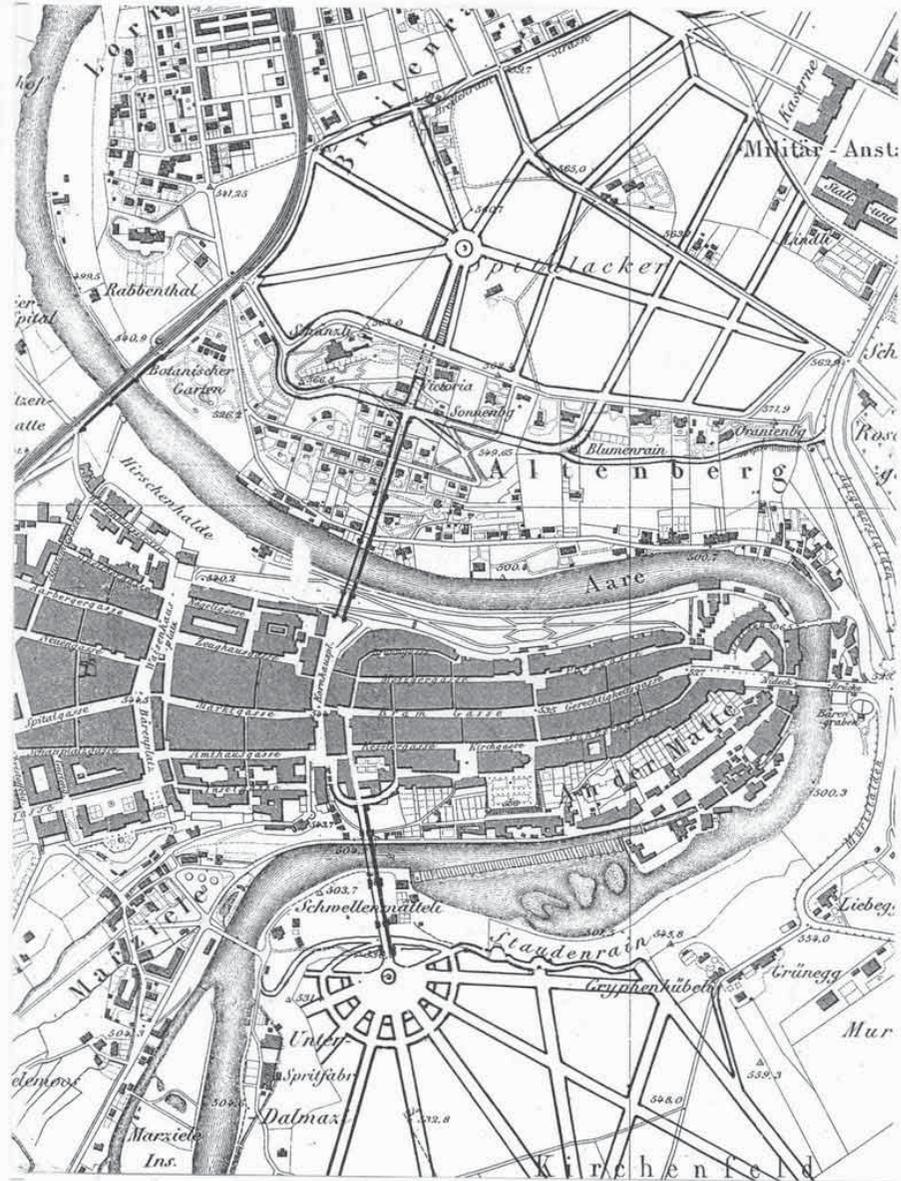


Abb. 29: Projekt Strassennetzplan Breitenrain-Spitalacker, ca.1881/82

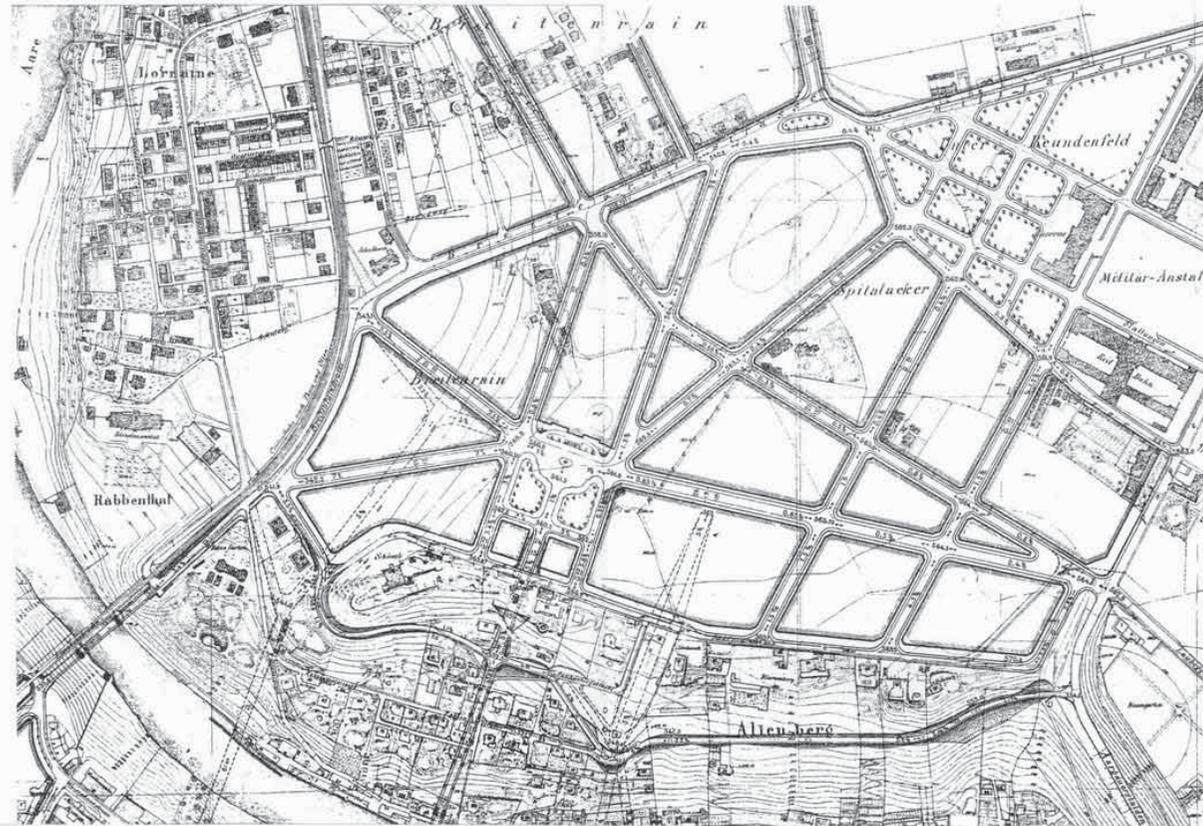


Abb 30: Detailplan der projektierten neuen Brücken, Strassen- und Quartier-Anlage, Projekt der städtischen Baudirektion, 15.11.1890



Abb. 31: Situationsplan der Kornhausbrücke und der Strassenanlagen auf dem Spitalackerfeld, Projekt der städtischen Baudirektion 11. 11. 1893

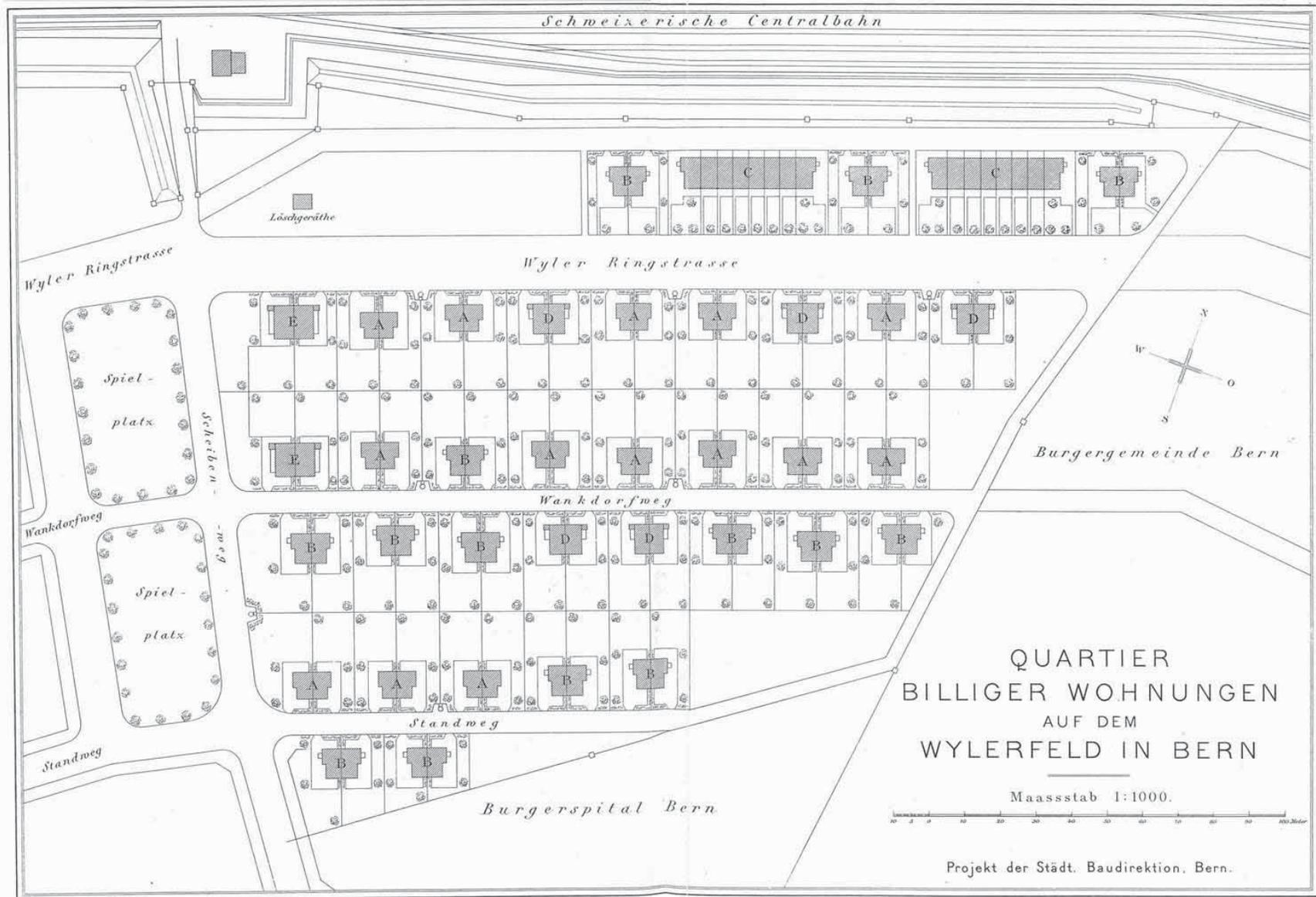


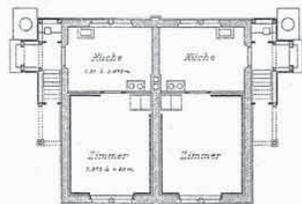
Abb. 32: Quartier billiger Wohnungen auf dem Wylerfeld, Projektstand 1893, verkleinert

QUARTIER BILLIGER WOHNUNGEN AUF DEM WYLERFELD IN BERN

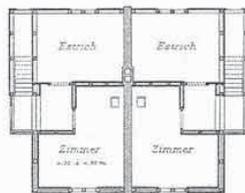


Façade gegen den Garten (Süd)

Façade (West)



Erdgeschoss.



Dachstock.

TYPUS B. DOPPELWOHNHAUS MIT 2 WOHNUNGEN.

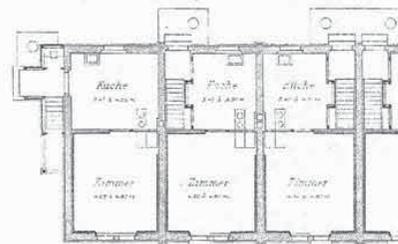


QUARTIER BILLIGER WOHNUNGEN AUF DEM WYLERFELD IN BERN



Façade (Nord)

Façade gegen den Garten (Süd)



Erdgeschoss.



Dachstock.

TYPUS C. REIHENHAUSER MIT 3 WOHNUNGEN.



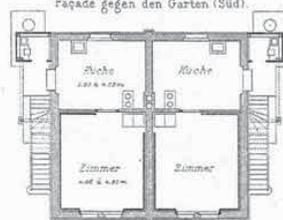
Abb. 33: Quartier billiger Wohnungen auf dem Wylerfeld, Haustypen B und C

QUARTIER BILLIGER WOHNUNGEN AUF DEM WYLERFELD IN BERN.

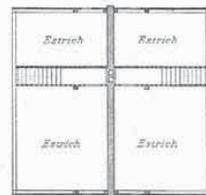


Façade gegen den Garten (Süd).

Façade (West).



Erdgeschoss.



Dachstock.

TYPUS D. DOFFELWOHNHAUS MIT 4 WOHNUNGEN.

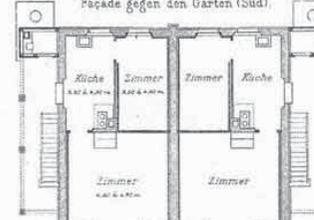


QUARTIER BILLIGER WOHNUNGEN AUF DEM WYLERFELD IN BERN.

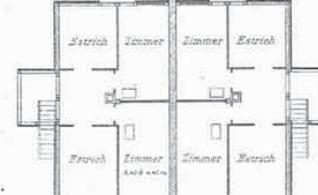


Façade gegen den Garten (Süd).

Façade (West).



Erdgeschoss.



Dachstock.

TYPUS E. DOFFELWOHNHAUS MIT 4 WOHNUNGEN.



Abb 34: Quartier billiger Wohnungen auf dem Wylerfeld, Haus Typen D und E

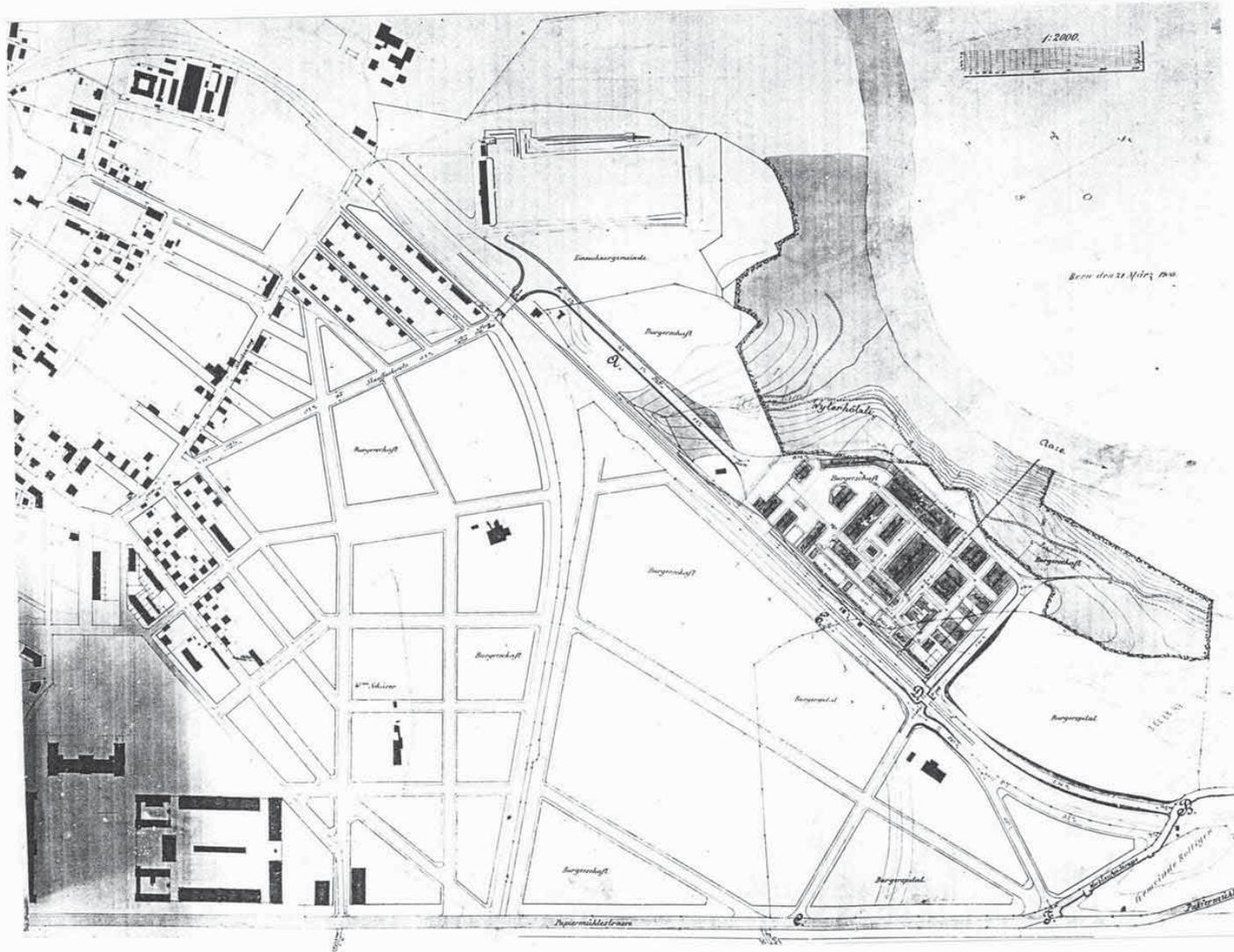


Abb. 35: Projekt Strassenetzplan und Schlachthofanlage 1902, 1:2000, Bauamt der Stadt Bern

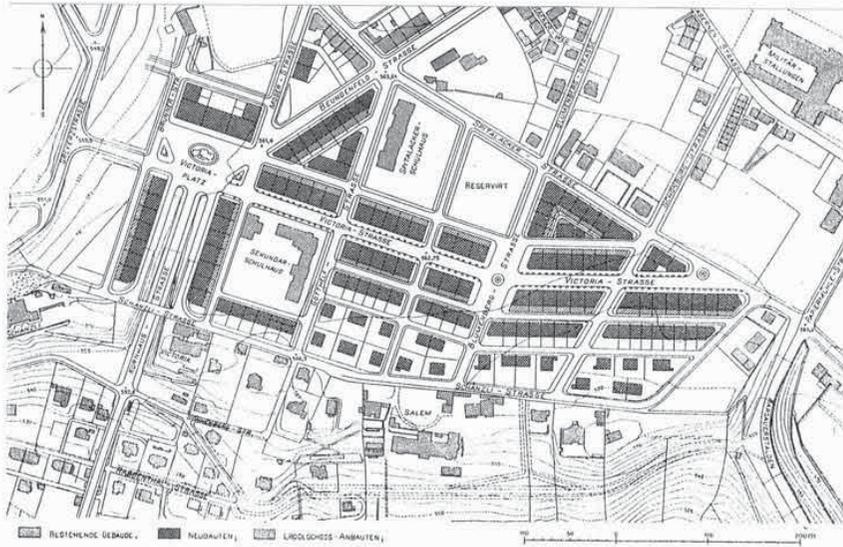


Abb. 36: Bebauungsplan Spitalacker, Vorschlag städtische Baudirektion, 1904

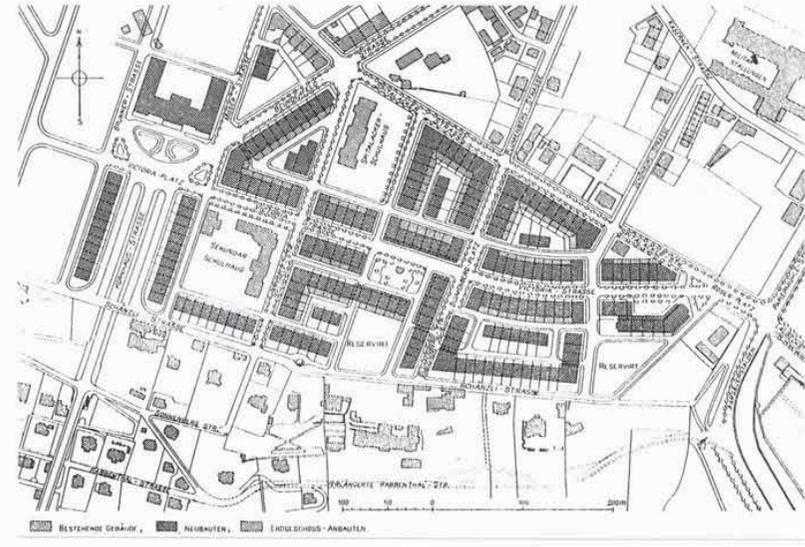


Abb. 37: Bebauungsplan Spitalacker, Vorschlag S. I. A., 1907 aus: S.B.Z 1907, Bd 49.

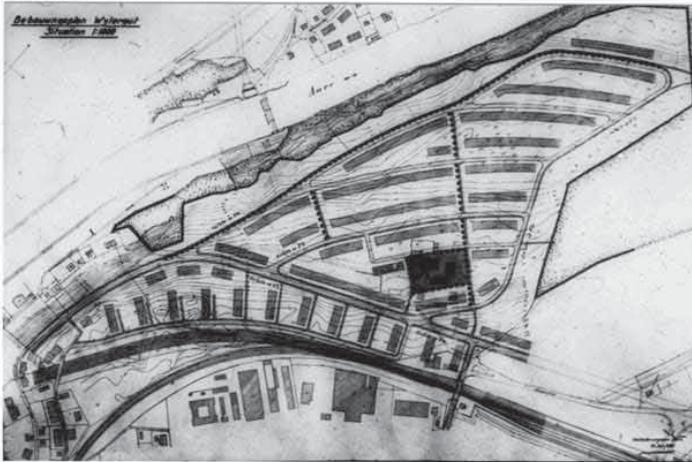


Abb. 38: Bebauungsplan Wylergut, Stadtplanungsamt Bern

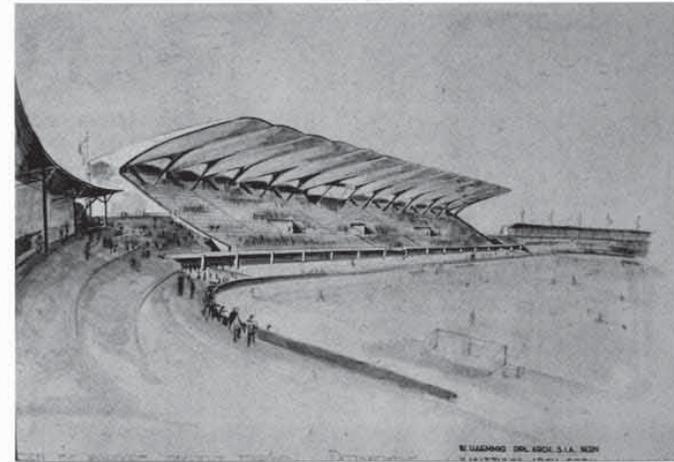


Abb. 40: Projekt Fussballstadion, Perspektive, W. Haemig und V. Muzzolini

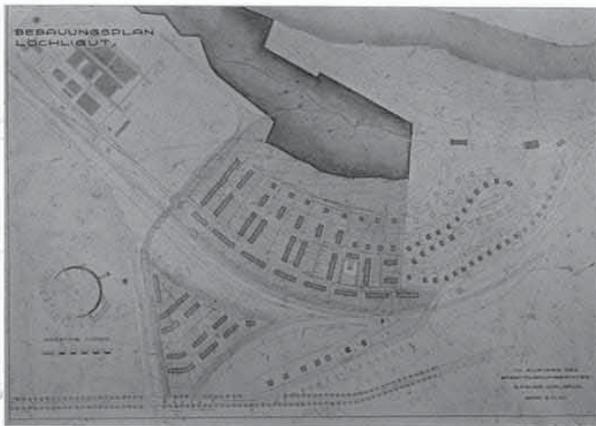


Abb. 39: Bebauungsplan Löchligut, Architekt P. Favre, 2.11.41



Abb. 41: Bebauungsplan Wankdorffeld, Stadtplanungsamt Bern, 31.8.1939

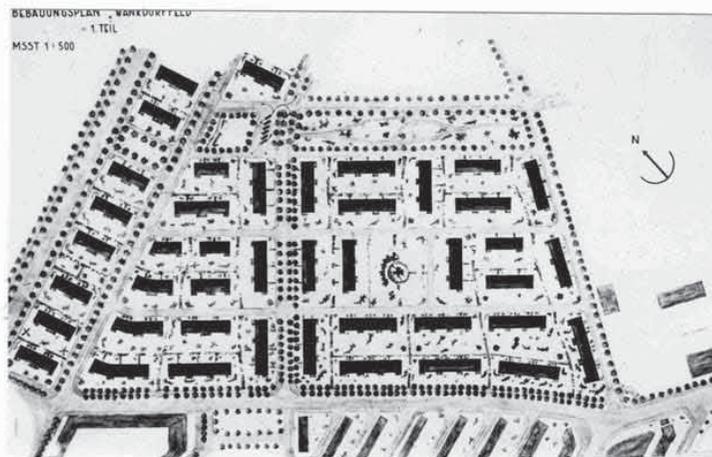


Abb. 42: Bebauungsplan Wankdorffeld, 1. Teil 1942

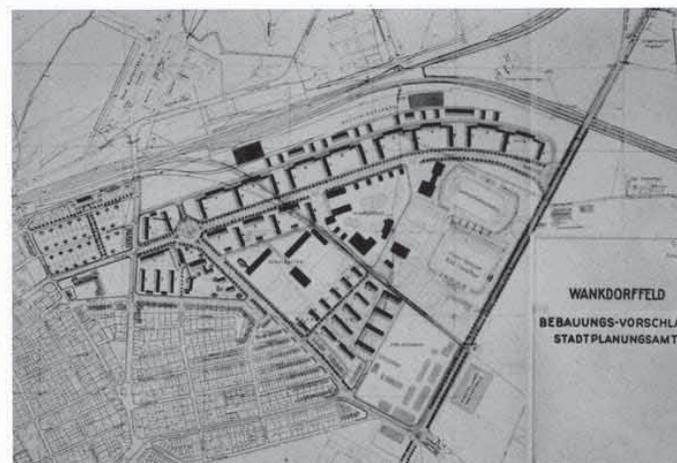


Abb. 44: Bebauungsplan Wankdorffeld Vorschlag Stadtplanungsamt Bern, ca. 1948/1949

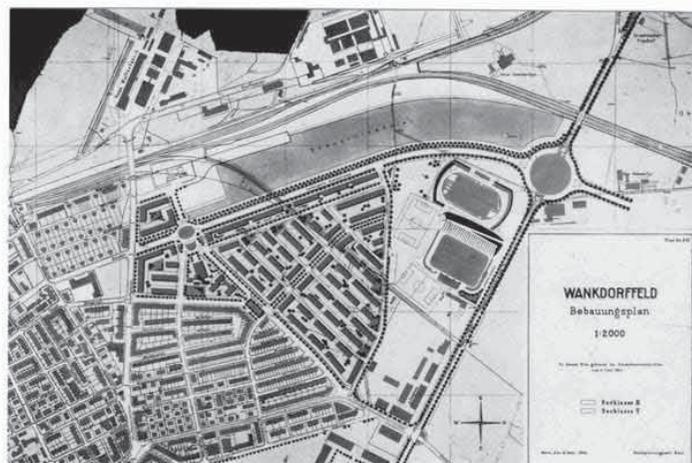


Abb. 43: Wankdorffeld Bebauungsplan, Stadtplanungsamt Bern, 6.6. 1944



Abb. 45: Bebauungsplan Wankdorffeld, Vorschlag Bürgergemeinde, Arch. W. Althaus

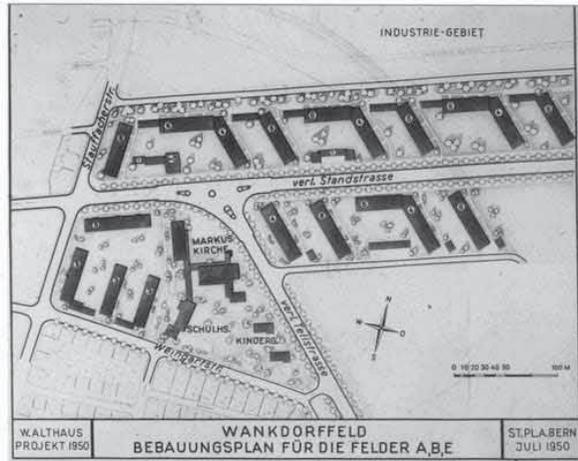


Abb. 46:

Bebauungsplan für die Felder A, B, E, Wankdorffeld, Arch. W. Althaus, für das Stadtplanungsamt Bern, Juli 1950

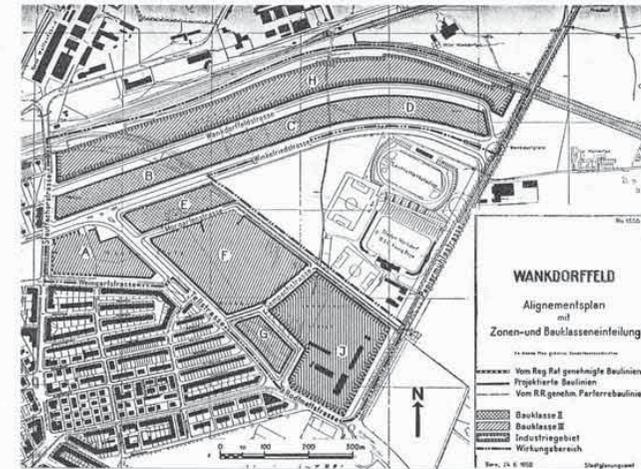


Abb. 48:

Wankdorffeld Alignementsplan mit Zonen- und Bauklasseneinteilungen, 24. Juni 1950

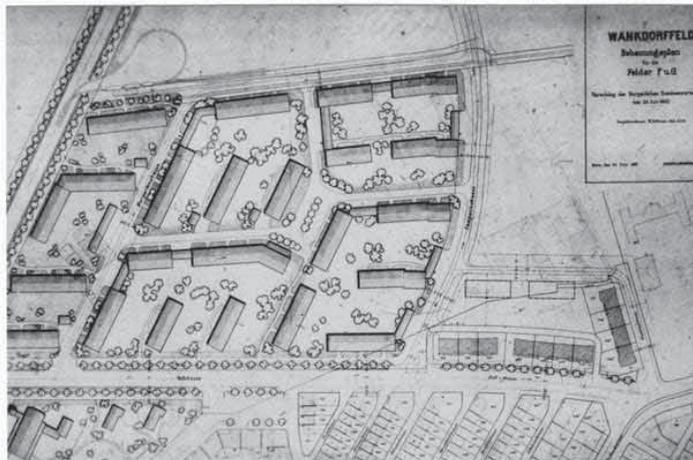


Abb. 47:

Wankdorffeld, Bebauungsplan für die Felder F und G, Projekt W. Althaus, Stadtplanungsamt, Offizieller Plan, Stadtplanungsamt 22. 6. 51

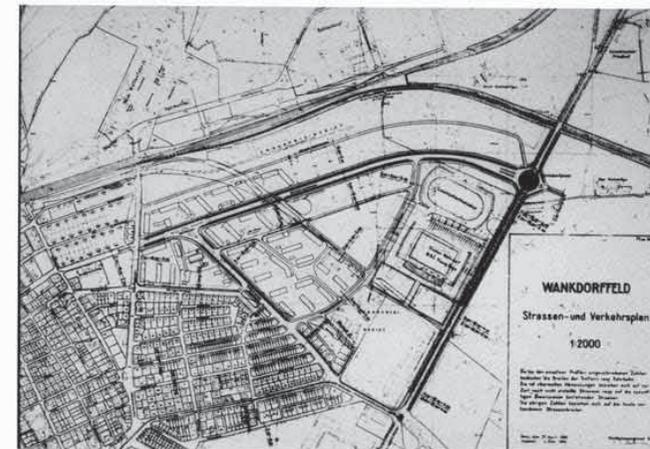


Abb. 49:

Wankdorffeld, Strassen- und Verkehrsplan, Stadtplanungsamt, April 51, ergänzt im Februar 1952

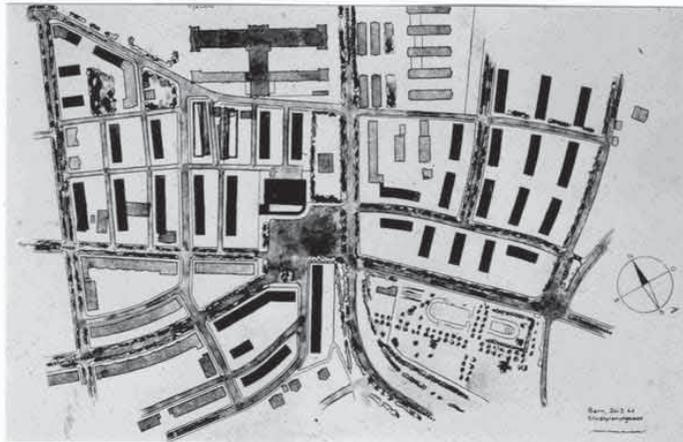


Abb. 51: Bebauungsplan Beundenfeld, Stadtplanungsamt, 26. März 1941

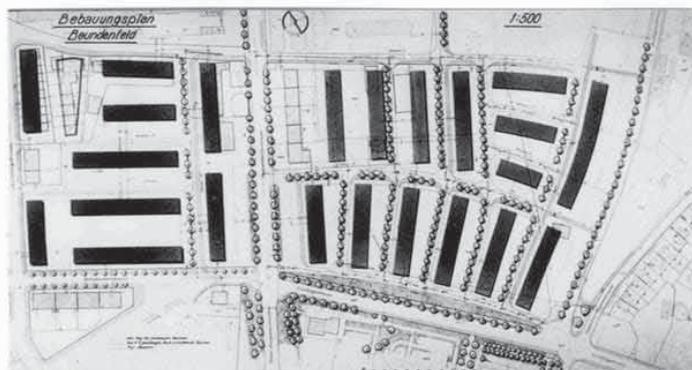


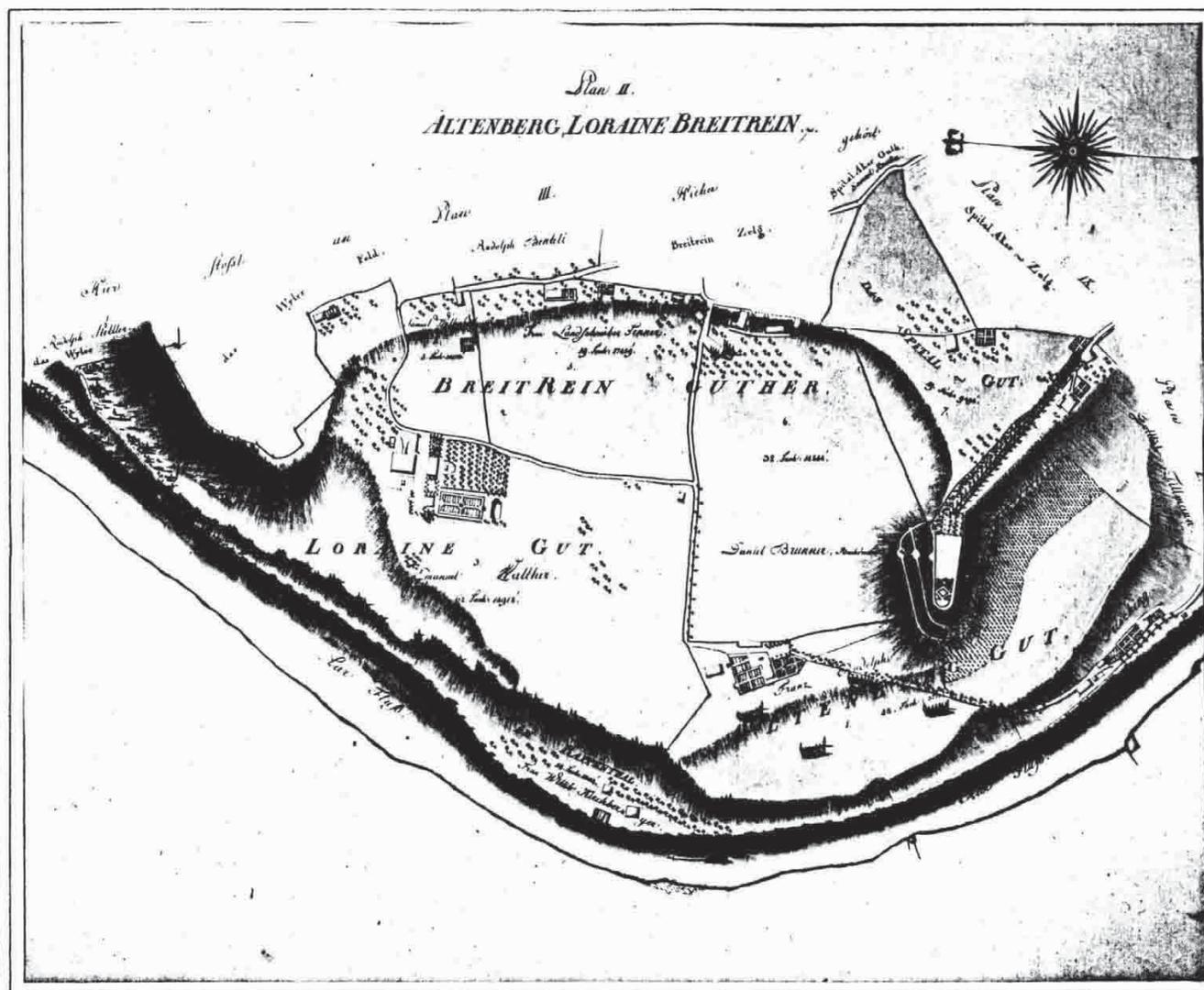
Abb. 52: Bebauungsplan Beundenfeld, um 1944, Stadtplanungsamt Bern



Abb. 53: Sanierungsstudie südliches Breitfeld, Stadtplanungsamt Bern, 1949



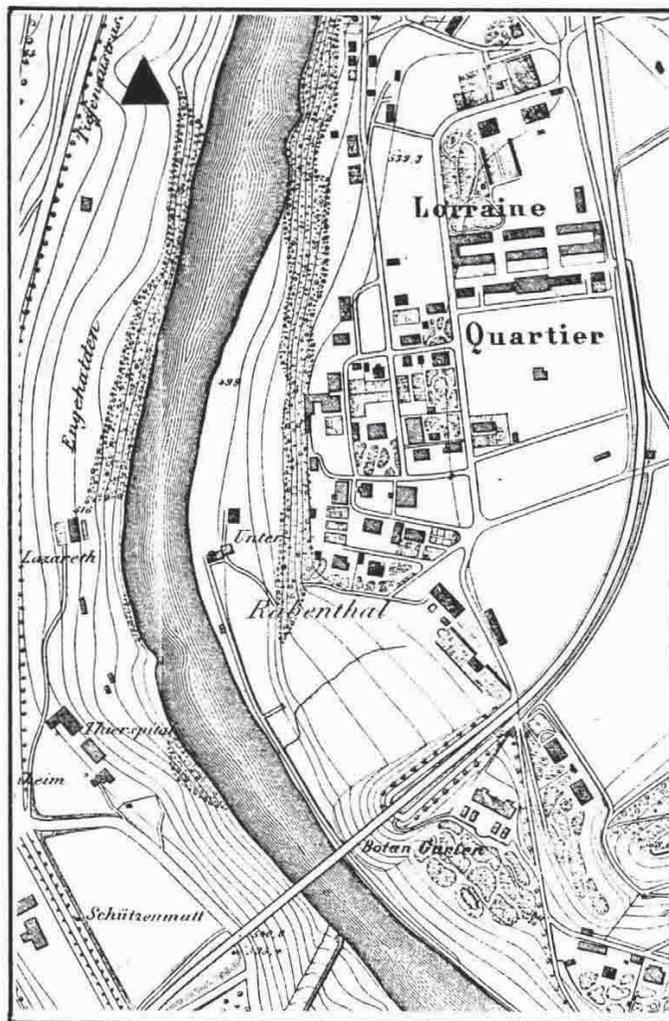
Abb. 54: Bebauungsplan Wylerfeld, Stadtplanungsamt Bern, um 1955 (?)



MÜLLER-ATLAS 1797/98

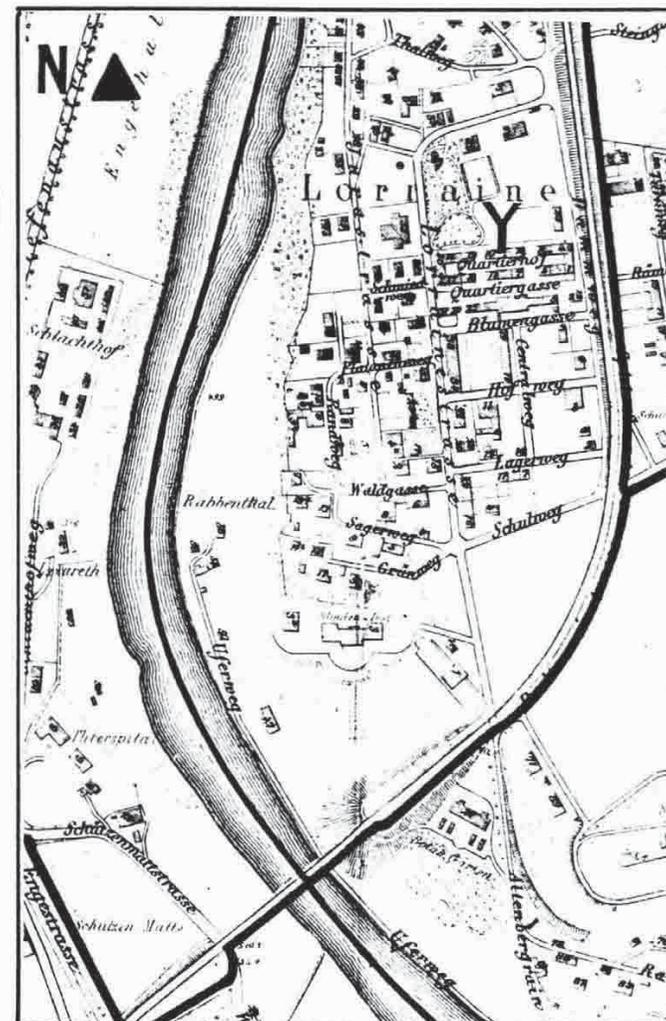
PLAN I

BERN, STADTERWEITERUNG / STRASSENNETZPLAN / 1869

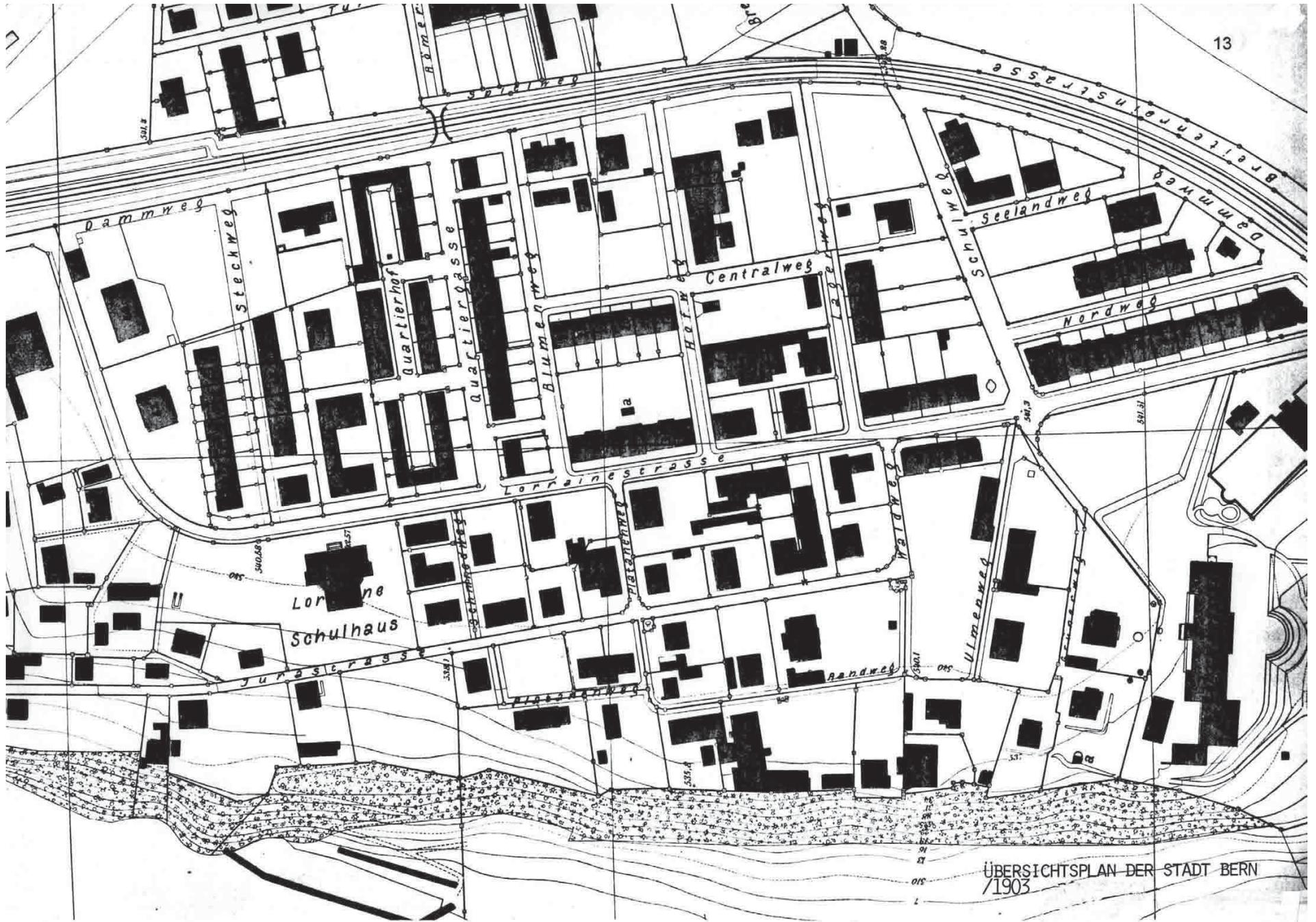


PLAN 2

QUARTIER- UND STRASSENPLAN DER STADT BERN / 1884



PLAN 3

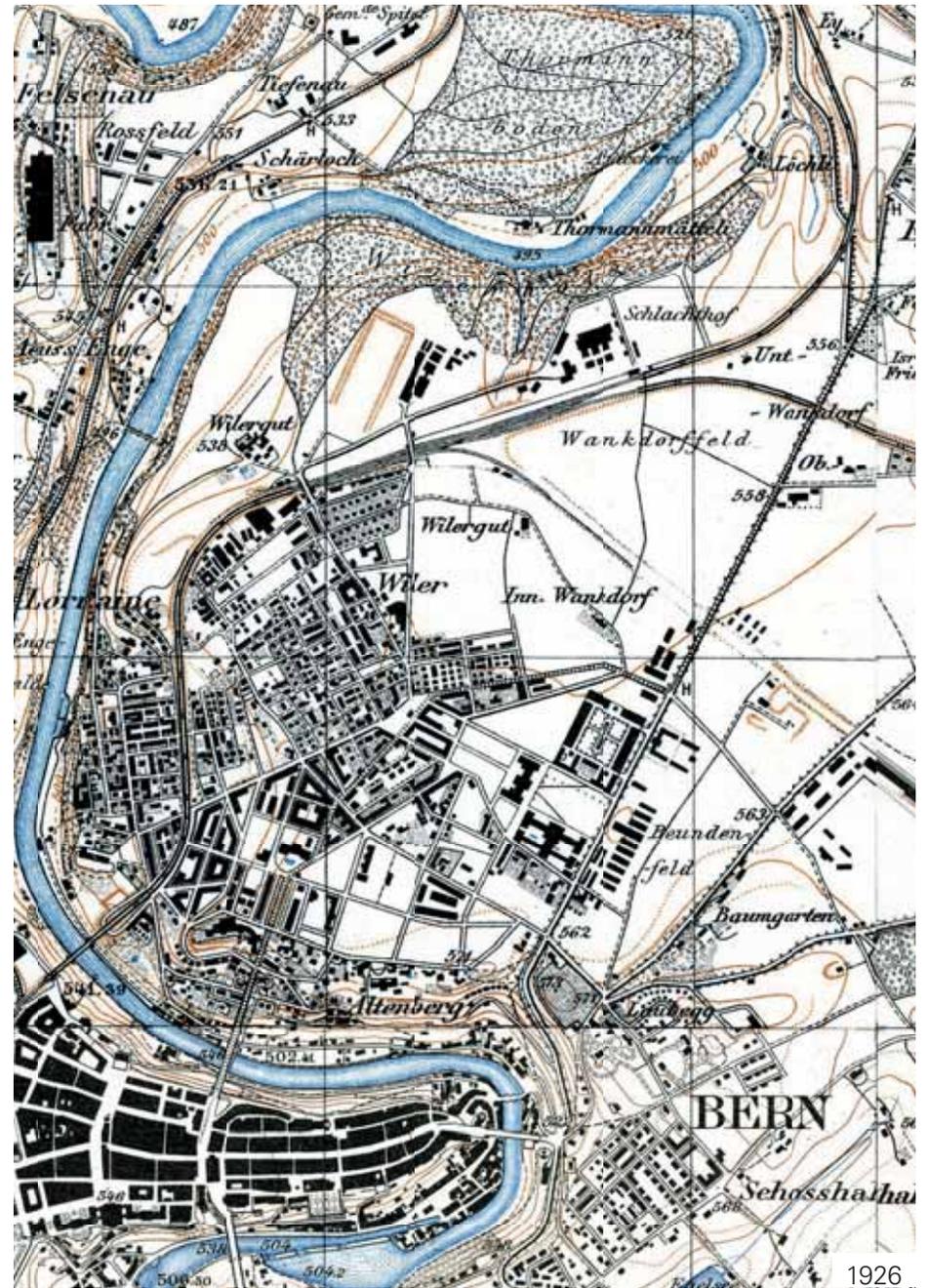
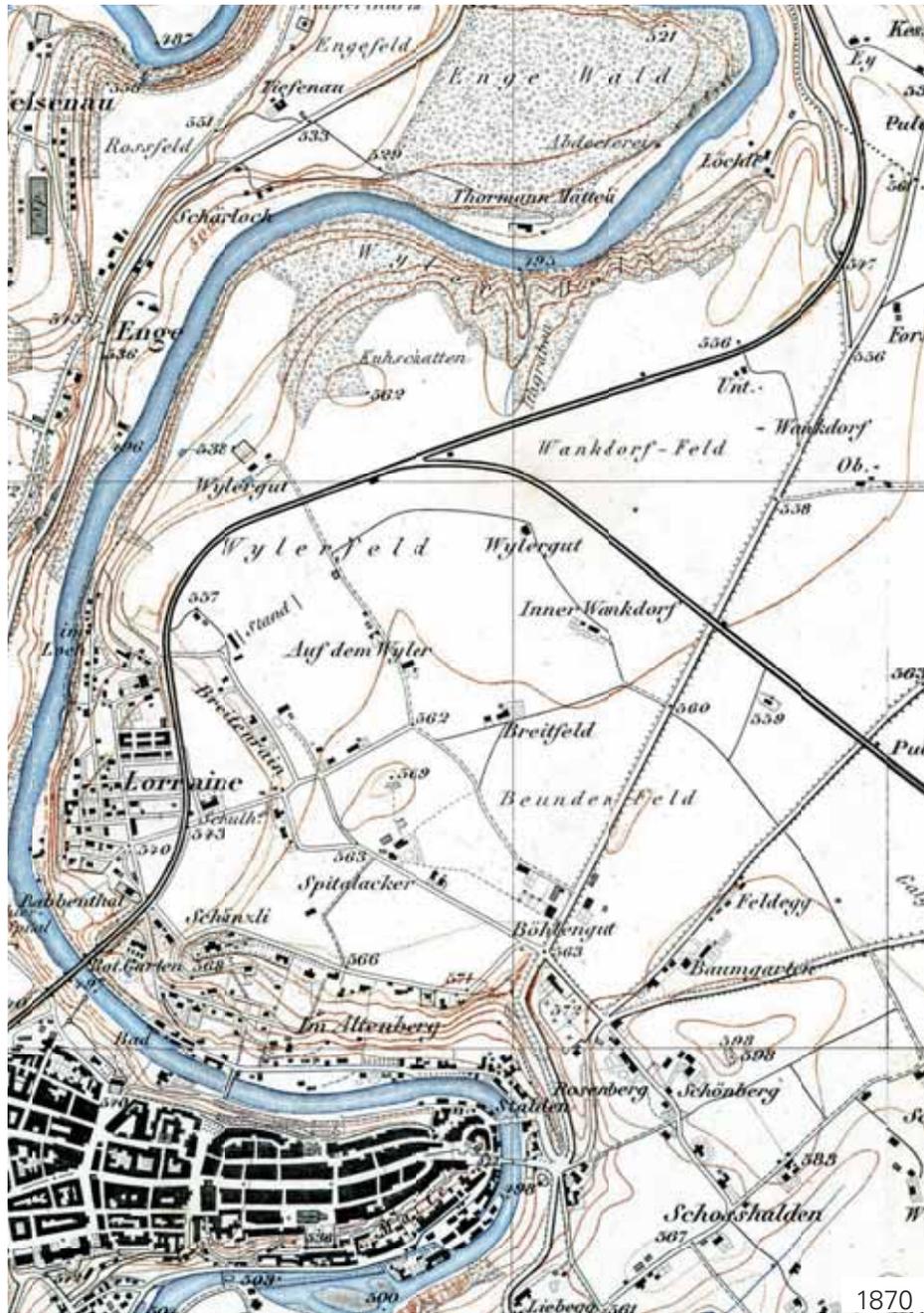


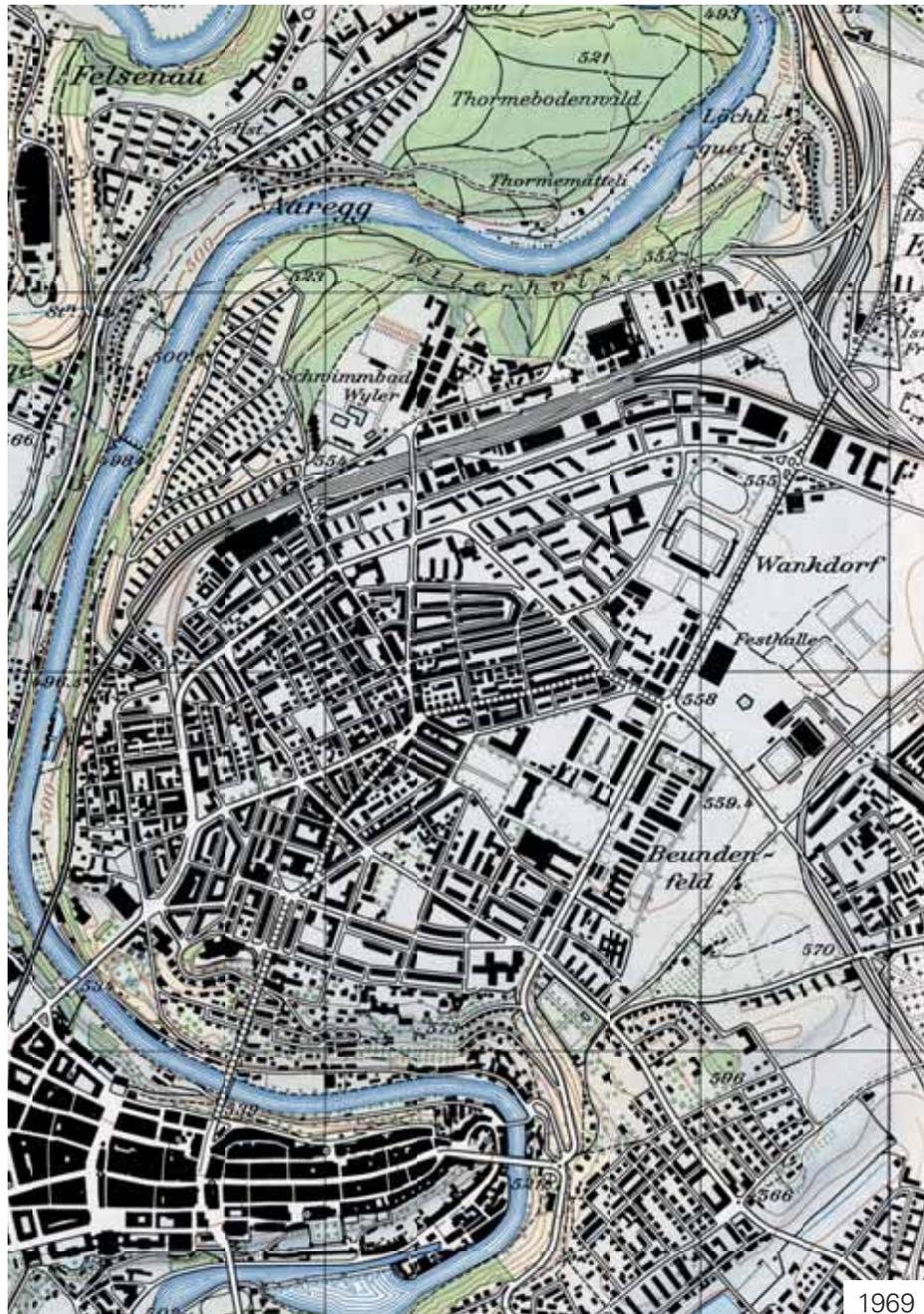
ÜBERSICHTSPLAN DER STADT BERN
/1903



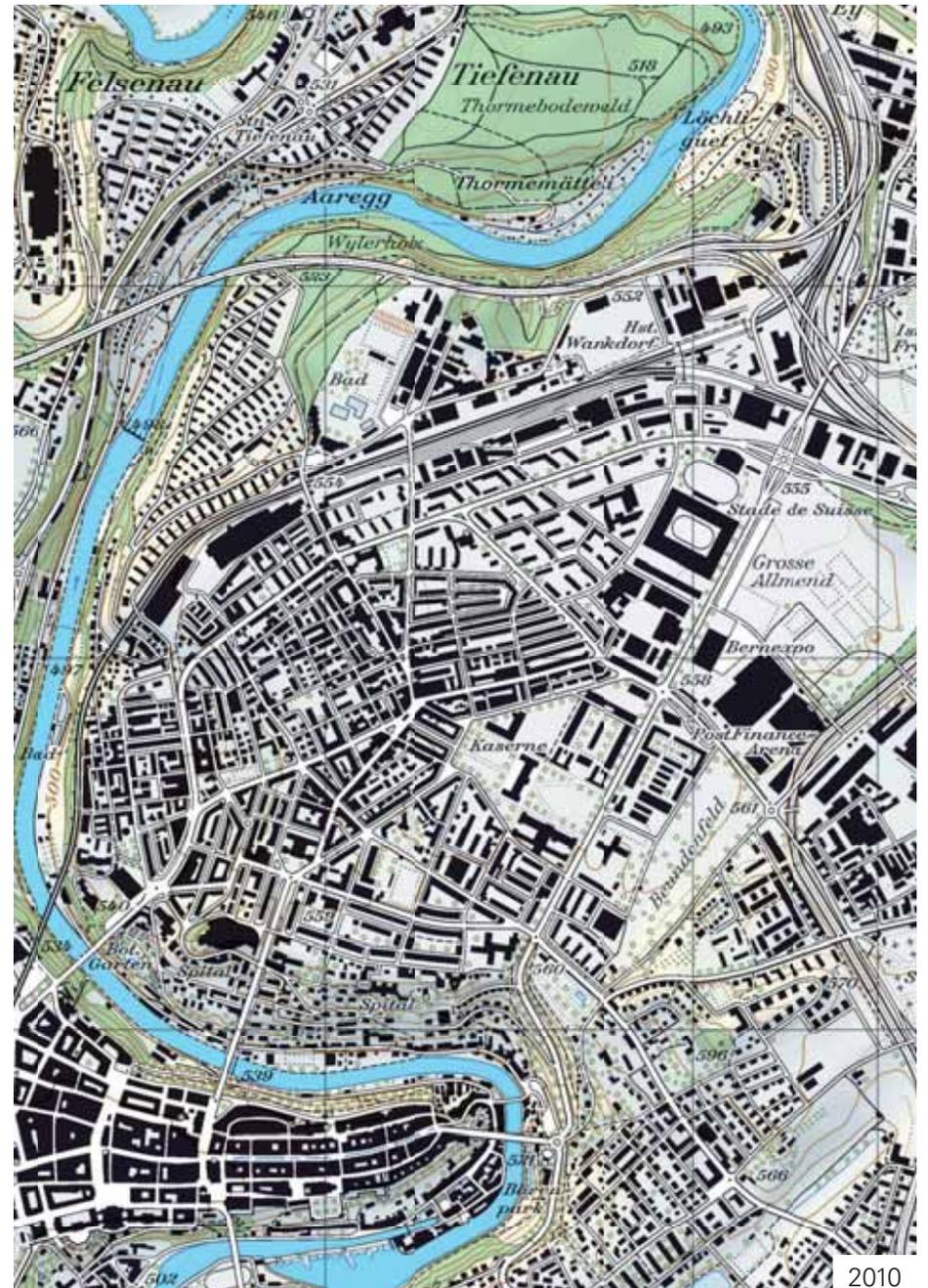
Folgende Doppelseiten: Zeitreise Breitenrain-Lorraine

https://map.geo.admin.ch/?topic=swisstopo&X=200590.00&Y=600580.00&zoom=6&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&catalogNodes=1392&layers=ch.swisstopo.zeitreihen&time=1862&layers_timestamp=18621231



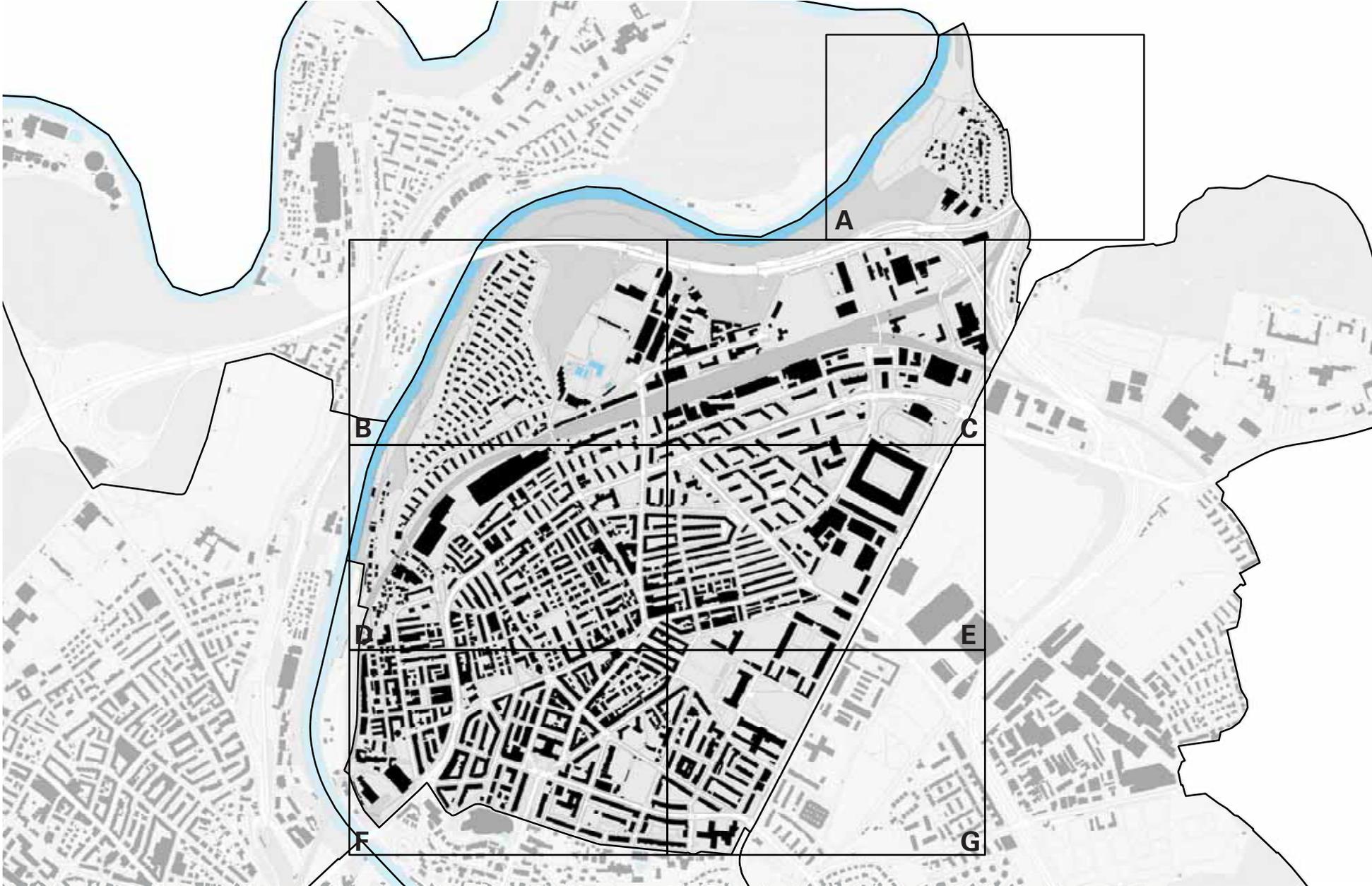


1969



2010

Wertungspläne Übersicht



Wertungsplan Ausschnitt A

- Baugruppe
- Strukturgruppe

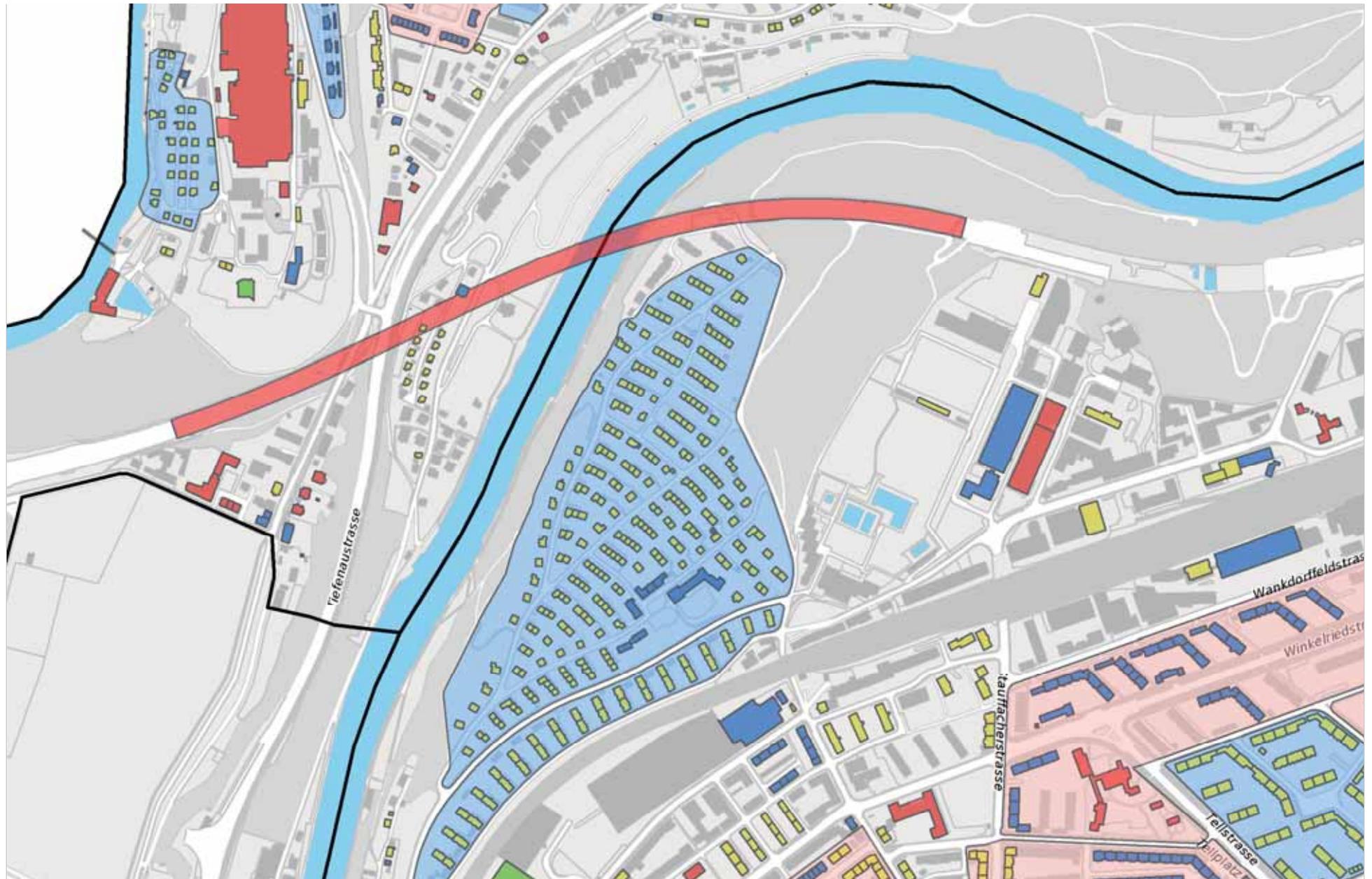
- schützenswert
- erhaltenswert
- beachtenswert
- nach 1990



Wertungsplan Ausschnitt B

Baugruppe
Strukturgruppe

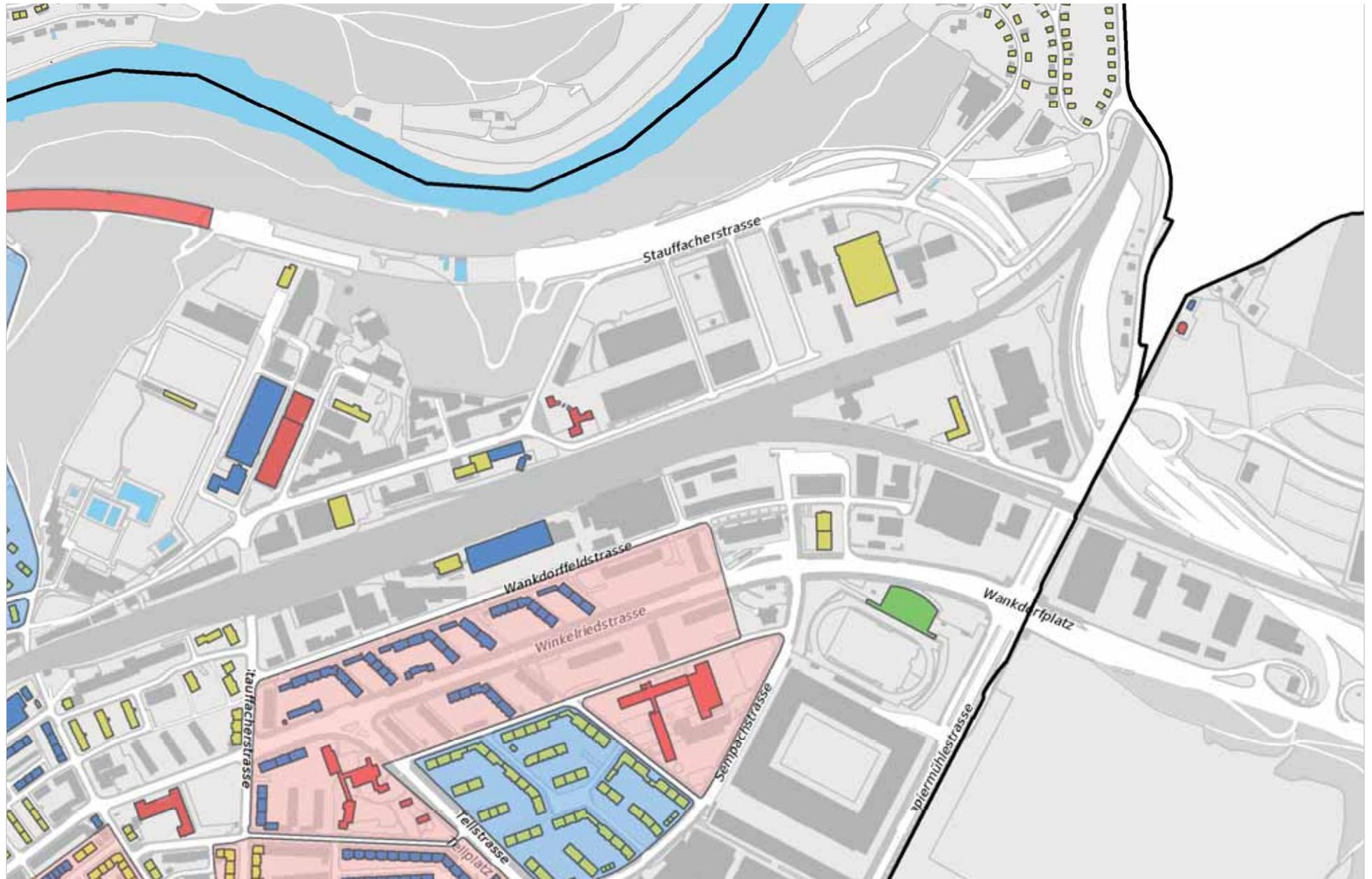
schützenswert
erhaltenswert
beachtenswert
nach 1990



Wertungsplan Ausschnitt C

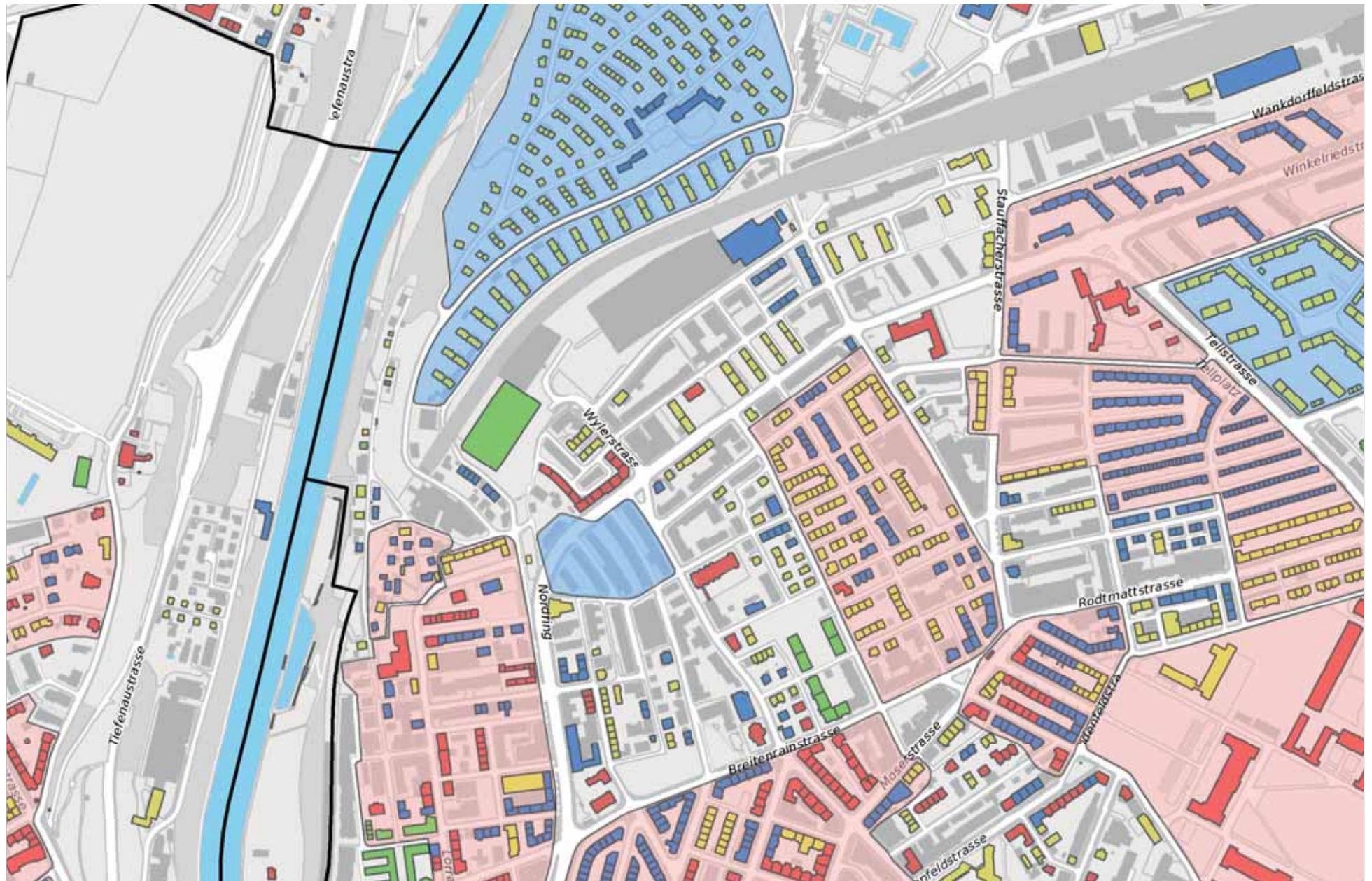
Baugruppe
Strukturgruppe

schützenswert
erhaltenswert
beachtenswert
nach 1990



Wertungsplan Ausschnitt D

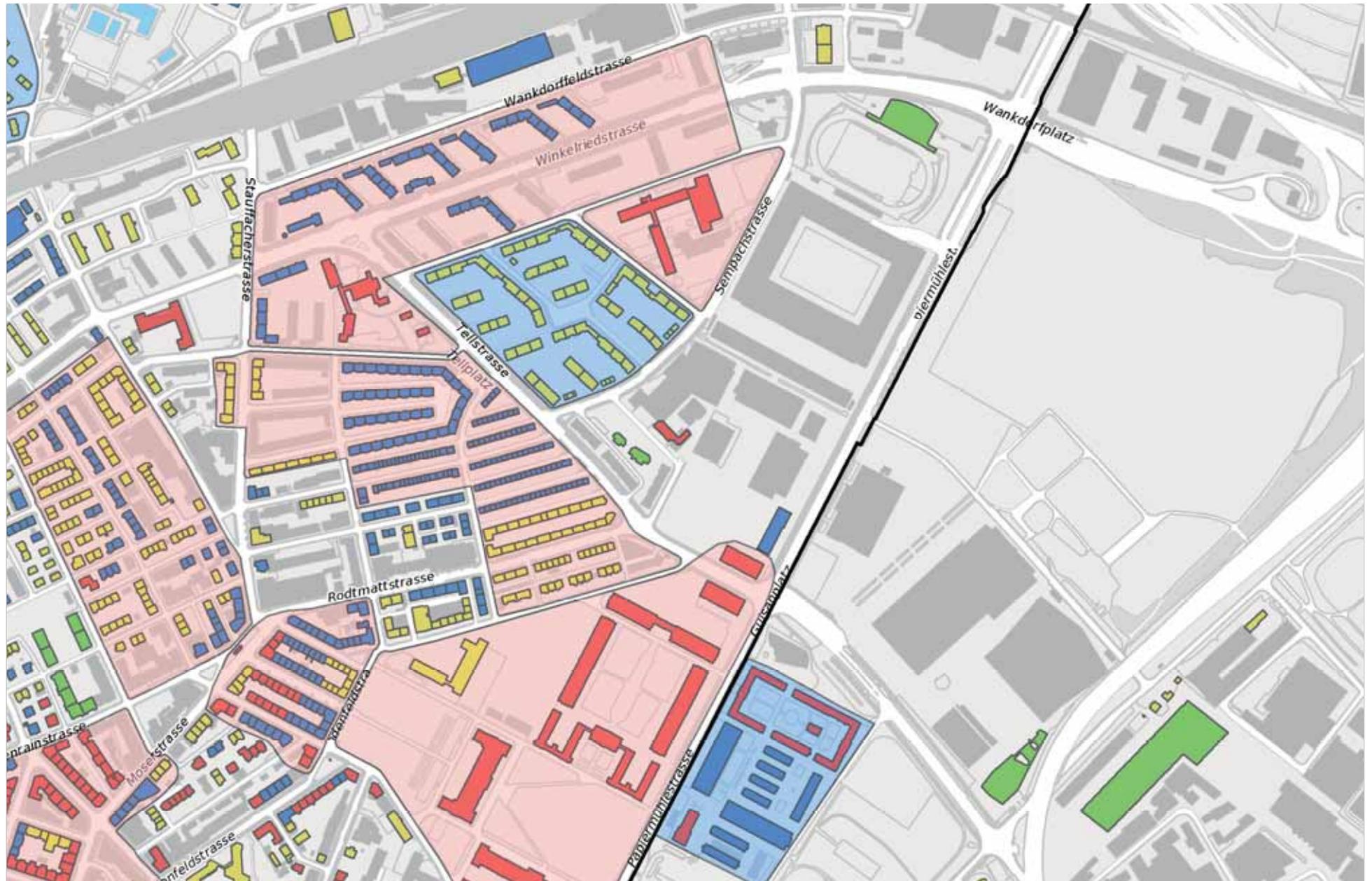
- Baugruppe
 - Strukturgruppe
- schützenswert
 - erhaltenswert
 - beachtenswert
 - nach 1990



Wertungsplan Ausschnitt E

- Baugruppe
- Strukturgruppe

- schützenswert
- erhaltenswert
- beachtenswert
- nach 1990



Wertungsplan Ausschnitt F

- Baugruppe
- Strukturgruppe

- schützenswert
- erhaltenswert
- beachtenswert
- nach 1990



Wertungsplan Ausschnitt G

- Baugruppe
- Strukturgruppe

- schützenswert
- erhaltenswert
- beachtenswert
- nach 1990

