

Egli, Hans-Rudolf; Schiedt, Hans-Ulrich: Der Kanton Bern im Zeichen der Verstädterung: Zur Wechselbeziehung zwischen Urbanisierung und Verkehr. In: Marti, Peter (Hrsg.): Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt. Bern, 2011, S. 379-385

Verkehr, Mobilität, Tourismus

HANS-RUDOLF EGLI und HANS-ULRICH SCHIEDT

Der Kanton Bern im Zeichen der Verstädterung: zur Wechselbeziehung zwischen Urbanisierung und Verkehr

Die Verfassung von 1831 hob den seit dem Mittelalter geltenden Rechtsunterschied zwischen Stadt und Land definitiv auf. Niederlassungsfreiheit und Gewerbefreiheit galten nun in der ganzen Republik. Damit war die rechtliche Voraussetzung zum Ausgreifen der Städte über die Stadtgrenze hinaus gegeben. Eine Voraussetzung des Städtewachstums waren der Ausbau der Strassen und die Erhöhung der Mobilität, in der ersten Phase vor allem für den Gütertransport zur Versorgung der Städte. Die besseren Strassen waren grundlegend sowohl für die Verstetigung der Verkehrsbeziehungen als auch für die Steigerung der Transportkapazitäten.

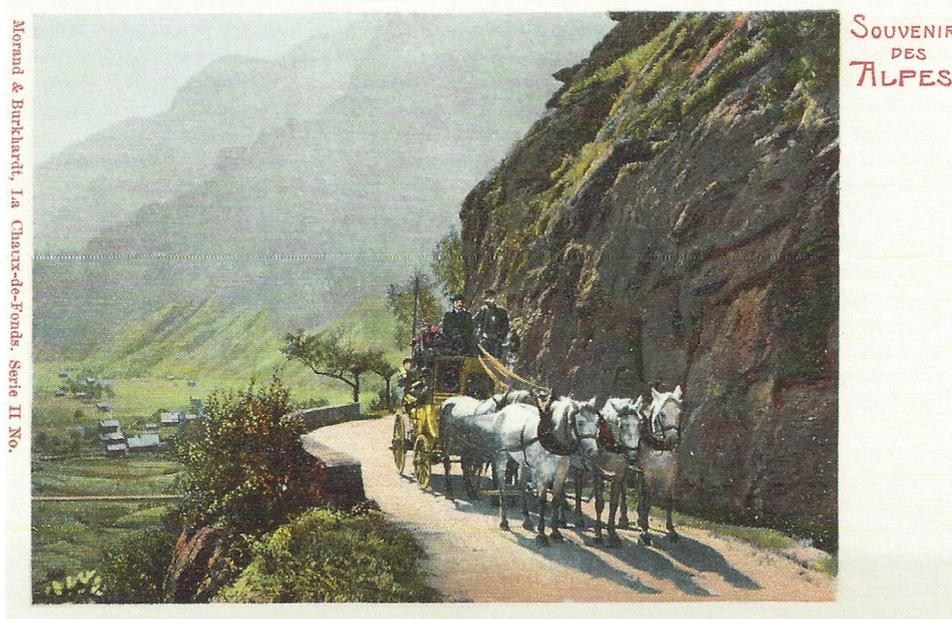


Abb. 366: Die seit den 1850er-Jahren aufkommenden Kunststrassen im Berner Oberland erschlossen dem aufstrebenden Tourismus die Alpenwelt: Die mehrspännige Pferdepost war bis in die 1890er-Jahre ein touristisch wirksames Werbemittel. – Souvenir des Alpes, Postkarte o.J., StAB.

Strassenbau im 19. Jahrhundert

Der Kanton Bern hatte insofern eine Ausnahmestellung in der Schweiz, als sich sein grosses Gebiet über das Mittelland, die Alpen und den Jura erstreckte. Für das Gebiet des Mittellandes ergaben sich seit den 1830er-Jahren Parallelen zum avancierten Strassenbau der schweizerischen Regenerationskantone, einem eigentlichen Strassenbauboom, der nun nicht mehr nur die wichtigsten Transit-routen, sondern auch die Regionen und nicht nur die Staatsstrassen, sondern zunehmend auch die Gemeinde- und Güterstrassen erfasste. Man begann im Kanton Bern zudem schon in dieser Zeit mit der regionalen Kunststrassenerschliessung von wichtigen Gebirgstälern,¹ die dadurch ebenfalls für mehrspännige Fuhrwerke erreichbar wurden. Seit den 1850er-Jahren intensivierte man den Kunststrassenbau im Gebirge nicht zuletzt als Antwort auf die dort noch nicht als möglich erachteten Eisenbahnen. Ab den 1860er-Jahren trat hauptsächlich im Gebirgsstrassenbau auch der Bund als wichtiger Akteur auf.

Im Mittelland und im Juragebiet beendete der Eisenbahnbau Mitte der 1850er-Jahre die Zeit grosser überregionaler Hauptstrassenverbindungen. Im Vergleich zur Vorperiode verlangsamte sich der Strassenbau. Er trat in der gesellschaftlichen Wahrnehmung hinter den Eisenbahnbau zurück. Die Bahnstationen wurden nun wichtige Bezugspunkte im Strassennetz. Die hierarchischen Raumbezüge des Strassennetzes veränderten sich dabei teilweise tief greifend.

Im Zeitraum des 19. Jahrhunderts wurden die Tiefbauressorts des Kantons, der Städte und der grösseren Ortschaften zu Leitlinien entstehender Verwaltungsstrukturen. Als wichtige Grundlage erwies sich dabei das Strassengesetz von 1834, das mit wenigen Änderungen hundert Jahre Bestand hatte. Das mit den Strassen befasste kantonale Bauamt entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts von zuerst einigen wenigen Mitarbeitern zur komplexen Strassenverwaltung. 1831 waren bereits 28 «Amtsstrassen-Inspektoren» und 131 Wegknechte für den Unterhalt der Kantonsstrassen angestellt. Und in den 1860er-Jahren zählte das kantonale mit dem Strassenwesen betraute Bauamt einen Oberingenieur, einen Kantonsbau-meister, sechs Bezirksingenieure, 24 Oberwegmeister und 390 Wegmeister.² Die Bedeutung des Strassenbaus spiegelt sich aber auch im Verhältnis der Strassenausgaben zu den gesamten Staatsausgaben: Zwischen 1835 und 1850 betrug der Anteil der Strassenausgaben 17 Prozent, in den 1870er-Jahren 12 und in den 1890er-Jahren noch 8 Prozent. Dieser Rückgang gründete einerseits im grösseren Wachstum anderer Verwaltungsbereiche und andererseits darin, dass die grosse Bauphase im Kunststrassenbau um 1850 verebbte.³

In die Zeit nach 1880 fallen unscheinbare, aber wichtige Änderungen sowohl im Strassenbau als auch bei der Verwaltungsorganisation. Die in diesem Zeitraum vor allem in lokalen Bezügen der Siedlungsentwicklung ausgebauten Strassen bekamen ein Innenleben. Die Strassenentwässerung wurde immer konsequenter in die Strassen verlegt. Nun wurden die Strassen Träger der modernen Leitungssysteme – der Wasser- und Abwasserleitungen, der Telegraf- und Telefonleitungen sowie der elektrischen Leitungen.

Urbanisierung

Die wichtigste Ursache der Bevölkerungskonzentration und der Industrialisierung in den Städten war deren Erschliessung mit der Eisenbahn: 1857 Bern, Biel und Burgdorf, 1859 Thun. Entlang der Eisenbahnlinien erweiterte sich das Einzugs- und das Versorgungsgebiet um ein Vielfaches. Die Rolle der Städte als Wirtschaftszentren akzentuierte sich. In Bern, Thun und Burgdorf siedelten sich ab 1870 Industriebetriebe in der Nähe der Bahn an und förderten mit Arbeitsplätzen den Bevölkerungszuwachs. Weniger auf einen Bahnanschluss angewiesen waren die Uhrenfabriken in Biel. Sie wurden verteilt über das ganze Stadtgebiet gebaut, zum Teil an den besten Wohnlagen am Jurasüdhang.

In der Stadtgemeinde Bern nahm die Bevölkerung von 1850 bis 1910 um das Dreifache von rund 30 000 Einwohner auf über 90 000 zu, in den unmittelbaren Nachbargemeinden gesamthaft nur um 31 Prozent. In Biel wuchs die Einwohnerzahl als Folge der Uhrenindustrialisierung im gleichen Zeitraum auf das Sechsfache, die Nachbargemeinden Nidau, Brüg und Pieterlen auf die rund dreifache Einwoh-

1 Dazu Kutter, Statistik, S. 15ff., S. 48–49.

2 Kutter, Statistik, S. 48–49; Flückiger, Staat, 36ff.

3 Staatsrechnungen des Kantons Bern.



Abb. 367: Bei der Einweihung der Tram-Endstation am Ostring im Dezember 1946 bestand zwar die Infrastruktur für das Tram mit der Tramschleife und Perrons für die Wartenden. Doch noch war der Stadtrand im Osten unüberbaut bis auf die Landsitze (im Bild oben das ehemalige Schiferli-Gut, heute Teil der Klinik Sonnenhof), deren Pächterhäuser und Ökonomiegebäude. Die Tramlinie beschleunigte die späte städtebauliche Erschliessung am Ostring. – Foto Walter Nydegger, StAB.



Abb. 368: Festliche Einweihung des Teilstücks der heutigen Autobahn A6 zwischen Kiesen und Spiez von 1971, welche die Fahrzeiten von Bern in die Tourismusregion Berner Oberland kräftig verkürzte und die chronischen Staus auf den Landstrassen für viele Jahre beendete. – Foto Walter Nydegger, StAB.

nerzahl. In Burgdorf stieg die Bevölkerung in der Kernstadt ebenfalls doppelt so stark wie in den Nachbargemeinden. Nur in Thun nahm die Wohnbevölkerung in den Nachbargemeinden bis zum Ersten Weltkrieg fast gleich stark zu wie in der Kernstadt, was hauptsächlich auf den starken Zuzug nach Steffisburg zurückzuführen ist (+84%).⁴

Vorwiegend die zugewanderten Einwohner siedelten sich in den neuen, dicht überbauten Gründerzeitquartieren an, die mit Hilfe von Alignementsplänen erschlossen wurden: in Bern auf der Grundlage der Stadterweiterungsverordnung von 1869,⁵ in Biel nach dem Alignementsplan von 1878/79.⁶ Die bauliche Erweiterung fand in den bernischen Städten bis zum Ersten Weltkrieg noch weitgehend innerhalb der Grenzen der Kerngemeinden statt. Nur Vingelz am Bielersee wurde bereits im Jahr 1900 nach Biel eingemeindet, 1917 folgte die bis dahin selbstständige Gemeinde Madretsch, 1920 auch Bözingen und Mett. Die Stadt Bern wurde 1919 einzig im Westen durch die Eingemeindung von Bümpliz erweitert.

Eisenbahn und Strassenbahnen – 1871 das Rösslitram in Bern, 1877 jenes in Biel – bewirkten die Aufwertung der Zentren als Geschäftsstandorte. An der Spitalgasse in Bern stiegen die Bodenpreise zwischen 1850 und 1910 auf das Sechsfache, allein zwischen 1890 und 1910 verdoppelte sich der durchschnittliche Preis pro Quadratmeter auf 750 Franken.⁷ Damit aber wurden die Wohnungen und das Gewerbe aus der Innenstadt verdrängt.

Agglomerationen

Veränderte Siedlungsstrukturen erforderten neue Bezugsrahmen. Bei der Analyse der Volkszählungsergebnisse von 1920 wurde festgestellt, dass die Städte zunehmend über ihre Gemeindegrenzen hinaus wuchsen. Deshalb fasste das Eidgenössische Statistische Amt ab 1930 Kernstädte und Umlandgemeinden nach folgenden Kriterien zu Agglomerationen zusammen: Die Kerngemeinde musste mindestens 10 000 Einwohner zählen, ein Drittel der Berufstätigen der Umlandgemeinde musste in der Kerngemeinde arbeiten, zwischen der Kerngemeinde und

→ S. 527

⁴ Bundesamt für Statistik, Superweb, 29.6.2010.

⁵ Steiner, Verkehrskonzeptionen, S. 36.

⁶ Grosjean, Planungsatlas, S. 127.

⁷ Fritzsche, Grundstückspreise, S. 19.

der Umlandgemeinde musste ein baulicher Zusammenhang bestehen, und in der Umlandgemeinde durften noch höchstens 20 Prozent der Berufstätigen in der Landwirtschaft arbeiten. Es handelte sich um eine komplexe und dynamische Definition, bei der formale, funktionale und strukturelle Merkmale berücksichtigt wurden und die Agglomerationen alle zehn Jahre nach jeder Volkszählung angepasst und deshalb meistens vergrössert wurden. Diese schweizerische Agglomerationsdefinition ist praxisbezogen, weil die Agglomerationen tatsächlich immer grösser werden. Aber der zeitliche Vergleich ist entsprechend schwierig, weil die Zahl der Agglomerationsgemeinden und damit deren räumliche Ausdehnung alle zehn Jahre grösser werden.

Die Stadtplanung wurde seit den 1930er-Jahren vom Konzept der *funktionalen Stadt* geprägt. Wohnen, arbeiten, sich erholen und sich bilden sollten räumlich getrennt sein. Damit sollten die seit dem 19. Jahrhundert chaotisch gewachsenen Städte neu geordnet werden, um die wirtschaftliche Entwicklung zu sichern und die Wohn- und Lebensqualität zu fördern. Dieses für grosse Industriestädte entwickelte Planungskonzept wurde auch in den bernischen Städten angewendet und hatte vor allem in der Hochkonjunkturphase nach dem Zweiten Weltkrieg ein starkes Flächenwachstum zur Folge. Die räumliche Trennung der Funktionen steht in einem engen Zusammenhang mit einer weiteren Strassenbau- und Mobilisierungsphase. Diese stand nun unter der Dominanz des Automobils. Die Strassen wurden sukzessive automobilgerecht ausgebaut. Die Bauprogramme und die Subventionen des Bundes gaben dazu seit den 1920er-Jahren entscheidende Impulse.

Automobilisierung der Bevölkerung

Seit der Zwischenkriegszeit ist die Entwicklung des motorisierten Strassenverkehrs das Hauptthema verkehrsgeschichtlicher Betrachtung. Ohne die grosse Bedeutung dieser Entwicklung infrage stellen zu wollen – das Automobil wurde

Bestand der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern im 20. Jahrhundert

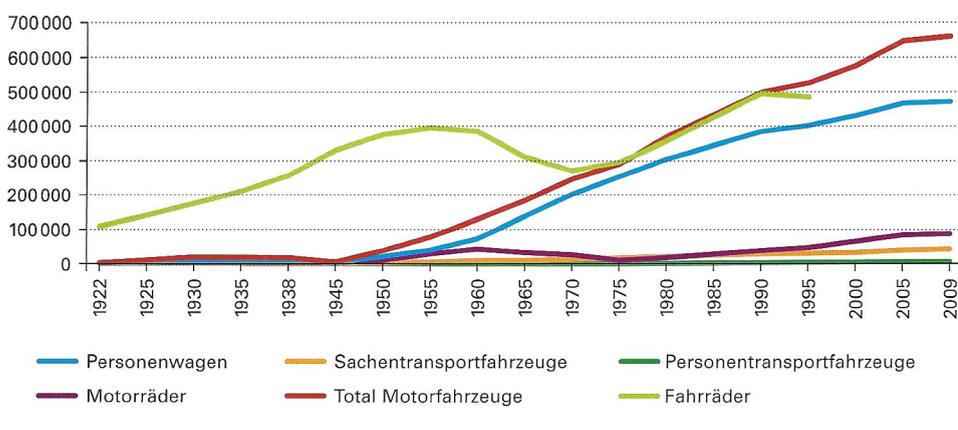


Abb. 369: Die Zunahme der Strassenfahrzeuge im Zeichen der Massenmotorisierung 1922 bis 2009: Während das private Auto in den 1920er- und 1930er-Jahren noch das Privileg von Gutbetuchten war und in der Zeit des Zweiten Weltkriegs beinahe aus dem Strassenbild verschwand, nahm zur gleichen Zeit die Zahl der Fahrräder kräftig zu. Nach dem Krieg aber stieg die Zahl der Motorfahrzeuge explosionsartig – das Auto wurde für jedermann erschwinglich. Die ab 2000 wachsende Zahl an Fahrrädern wurde statistisch nicht mehr erhoben. – Statistisches Jahrbuch der Schweiz.

zum Leitfossil des 20. Jahrhunderts –, müssen jedoch auch jene Mobilitätsformen im Auge behalten werden, die heute gemeinhin als Langsamverkehr bezeichnet werden. Zeitgenössische Schätzungen gehen noch Ende der 1920er-Jahre von dessen Anteil am gesamten Verkehrsgeschehen von rund 80 Prozent aus.⁸ Diese Schätzung wird bestätigt durch Zählungen in der Stadt Bern.⁹ Das erste Massentransportfahrzeug des Individualverkehrs im 20. Jahrhundert war das Fahrrad. 1922 besass schon jeder Sechste in der Stadt Bern ein Fahrrad, Mitte der 1950er-Jahre war es jeder Zweite. Ab Mitte der 1950er-Jahre nahm der Fahrradbestand ab, erholte sich aber mit der umweltpolitischen Wende um 1970 und steigerte sich nach 2000. 1990 verfügte zwar jeder Zweite über ein Fahrrad, jedoch auch jeder Zweite über ein motorisiertes Fahrzeug. Obwohl der motorisierte Individualverkehr und der damit verbundene Infrastrukturausbau seit den 1970er-Jahren zunehmend auf Opposition stiess und dessen Nachteile im gesellschaftlichen Diskurs teilweise breiten Raum

8 Verkehrszählung, S. 11.

9 Steiner, Verkehrskonzeptionen, S. 88.

einnahmen, setzt sich die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs bis in die Gegenwart mit Wachstumszahlen fort, die regelmässig über denen des Wirtschaftswachstums liegen: Mitte der 1920er-Jahre waren die jährlichen Zuwachsraten der Motorfahrzeuge mit über 20 Prozent am grössten. In den 1950er-Jahren, dem Jahrzehnt der beginnenden Massenmotorisierung, lagen die Zuwachsraten bei 10 bis 20 und in den 1960er-Jahren bei 5 bis 10 Prozent. Um 1950 waren die Anteile des Personenverkehrs auf Schiene und Strasse ungefähr gleich gross. In den folgenden 30 Jahren stieg der Anteil der Strassen am Personenverkehr auf 85 bis 90 Prozent.¹⁰

Suburbanisierung und Periurbanisierung

Die Suburbanisierung bezeichnet den Prozess der innerregionalen Dekonzentration von Bevölkerung und Beschäftigung, gemessen an der Gesamtbevölkerung und den wirtschaftlichen Funktionen im Verdichtungsraum, durch Zunahme des Anteils der Bevölkerung und der Arbeitsplätze im Umland bei gleichzeitiger Abnahme des Anteils der Kernstadt.¹¹ Sie setzte mit der flächenhaften Ausdehnung der Städte in die Umlandgemeinden erst nach 1950 ein. Die Stadterweiterungen erfolgten bis zum Zweiten Weltkrieg noch meist in den Grenzen der Einwohnergemeinden, danach aber waren die Bauzonen der Kernstädte weitgehend überbaut. Der wirtschaftliche Aufschwung konzentrierte vor allem Dienstleistungsunternehmen und deren Arbeitsplätze in den Zentren, was Wohnraum verdrängte. Die Einkommensentwicklung ermöglichte zudem vielen Einwohnern den Bau eines Einfamilienhauses «im Grünen». Da sich der Arbeitsplatz meist weiterhin in der Stadt befand, wurde ein Wohnort im gut erschlossenen Umland gesucht. Deshalb wuchs die Bevölkerungszahl in den Umlandgemeinden Berns ab 1950 stärker als in der Kernstadt, in der ab 1960 die Einwohnerzahl sogar abnahm. 1980 wohnten in den damals 22 Umlandgemeinden der Agglomeration Bern bereits mehr Leute als in der Stadtgemeinde. Im Jahr 2000 lebten von den rund 350 000 Einwohnern der 42 Agglomerationsgemeinden nur noch 37 Prozent in der Stadt Bern.

Die räumliche Dezentralisierung der Wohnbevölkerung hatte auch eine soziale und demografische Entmischung zur Folge, weil nicht alle Bevölkerungsgruppen gleich mobil sind und unterschiedliche Wohnpräferenzen haben. In der Stadt blieben die Alten, die Ausländer, die Alleinstehenden, in Krisenzeiten auch die Arbeitslosen, zudem wohnten die jungen Leute in Ausbildung, wenn sie nicht vom Elternwohntort aus pendelten, in der Nähe der Ausbildungsstätte. Die Familien bevorzugten das Umland, wodurch nicht nur das traditionelle Ortsbild, sondern auch die Identität stark änderte, was vielerorts zu Differenzen zwischen «Alteingesessenen» und «Zuzüglern» führte, die ab 1970 in zahlreichen Umlandgemeinden die Mehrzahl ausmachten.¹² In Thun zählten die Umlandgemeinden bereits 1980 mehr Einwohner als die Kernstadt, im Umland von Biel dagegen wohnten im Jahr 2000 erst 83 Prozent der Agglomerationsbewohner, in Burgdorf 85 Prozent.

Neben der Bevölkerungs-Suburbanisierung entwickelten sich in den Verdichtungsräumen auch die Unternehmensstandorte unterschiedlich, nämlich entweder zu einer Suburbanisierung der Industrie oder des Dienstleistungssektors. Dabei verlief dieser Prozess keineswegs einformig: In Bern war die Industrie nicht stark entwickelt. In Biel waren die Uhrenbetriebe, soweit sie die Krisen der 1970er- und 1980er-Jahre überstanden hatten, wegen ihrer Verkehrsabhängigkeit nicht auf Standortverlagerungen angewiesen, und in Thun zeigten die militärischen Betriebe lange Zeit eine hohe Standortpersistenz. In Burgdorf stand ein grosses Industrie- und Gewerbeareal innerhalb der Stadtgemeinde zur Verfügung. Von den Dienstleistungsbetrieben liessen sich vor allem die grossflächigen Einkaufs- und Freizeitzentren sowie die Lager- und Verteilzentren im Umland der Städte nieder, fast überall in der Nähe der Autobahnausfahrten, um von der guten Erreichbarkeit zu profitieren. Die Suburbanisierung des Dritten Sektors ist deshalb auf wenige Standorte konzentriert.

Aus der für die Zeit der Massenmotorisierung charakteristischen Kultur des Automobilismus und aus der zunehmenden Überlastung der bestehenden Strasseninfrastruktur vor allem in den grösseren Ortschaften und Städten und in den Sied-

10 Statistisches Jahrbuch der Schweiz, verschiedene Jahrgänge.

11 Gaebe, Verdichtungsräume, S. 46.

12 Häfeli, Vorortsperspektive, S. 117–119.

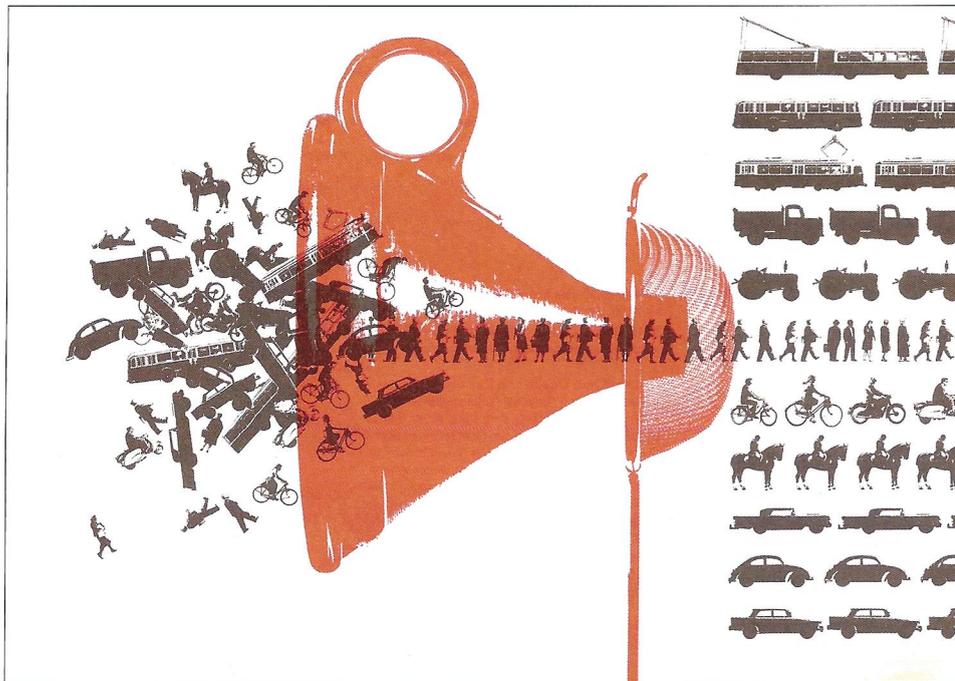


Abb. 370: Verkehrstrennung im Geiste des Automobilität und der Massentourismus: Verkehrsströme, die sich einst ungeordnet mit- und durcheinander bewegten, werden nun sauberlich getrennt. – Aus: Berner Verkehr gestern heute morgen, Bern 1962.

lungen entlang der Hauptverkehrsrouten ergaben sich zwei Planungsstrategien mit Entwicklungen, die die Raumstrukturen im Kleinen und im Grossen dynamisierten, nämlich mit der funktionalen Trennung der Verkehrsarten im Strassenraum und dem Bau von Autobahnen.¹³ Während das Hauptstrassennetz bis in die Gegenwart eine grosse Persistenz aufweist, die eigentümlich mit der grossen Dynamik der Verkehrsentwicklung auf diesen kontrastiert, wurden die Autobahnen in grundlegend neuer Linienführung gebaut. Nach einer gesamtschweizerischen Planungsphase in den 1950er- und frühen 1960er-Jahren konnte noch in den 1960er-Jahren die von Bern Richtung Basel und Zürich führende N1 gebaut werden. Der grösste Teil der bernischen Autobahnen wurde in den 1970er-Jahren erstellt: die N6 von Bern nach Thun und als deren Fortsetzung die zweispurige N 8, entlang des Bielersees zweispurige Abschnitte der N5, die mit Ausnahme der Umfahrung von Biel erst vor wenigen Jahren fertig gebaut wurde, und die N 12 Richtung Freiburg. Erst zu Beginn der 1980er-Jahre wurde die ursprünglich priorisierte N1 westlich von Bern fertig gestellt. Während der Autobahnbau in der Landschaft relativ leicht durchzusetzen war, wurde die Linienführung um Bern zur kontroversen Auseinandersetzung zwischen dem Umfahrungs- und dem Erschliessungsprinzip. Bei Bern setzte sich schliesslich eine stadtnahe Umfahrung durch, die ebenfalls noch in den 1970er-Jahren realisiert wurde.

Auch wenn heute die Kernstädte versuchen, mit neuen, verdichteten Siedlungen mit hoher Wohnqualität die Bevölkerungszahl zu stabilisieren, nimmt die Wohnbevölkerung im Umland und damit die Zersiedlung und der dortige Flächenverbrauch immer noch zu. In den Agglomerationen von Bern, Biel und Burgdorf geht die Bevölkerungszahl allerdings auch in unmittelbaren Nachbargemeinden der Kernstadt zurück. In einzelnen Umlandgemeinden ist das Problem der zunehmenden Überalterung der Wohnbevölkerung bereits grösser als in den Kernstädten.

Stagnation oder sogar Abnahme der Bevölkerungszahl in den Umlandgemeinden ist allerdings auch eine Folge der Periurbanisierung, bei der die Leute in einer noch grösseren Entfernung der Kernstädte, ausserhalb der Agglomerationen wohnen und deshalb einen noch längeren Arbeitsweg in Kauf nehmen und die Strassen und damit auch die Umwelt noch mehr belasten. Die täglichen Staumeldungen kommen aus den Agglomerationen, nur ausnahmsweise vom Ferienverkehr.

13 Siehe Steiner, Verkehrskonzeptionen; Haefeli, Verkehrspolitik, S. 153ff.