

Siedlungsentwicklung in Bümpliz-Bethlehem

*Städtebauliche Entwicklungen im Berner Stadtteil VI von 1890
bis 2012 und ihre Wechselwirkung mit der Infrastruktur*



Verfasser: *Drita Hasani, Mark Meeder, Michael Moser*

Betreuer: *Stefan Räber*

Leitung: *Prof. Dr. Lorenz Hurni*

Frühjahrssemester 2012

ETH

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

IKG

Institut für Kartografie
und Geoinformation

Zusammenfassung

Bümpliz, auf Karten als «Kopf von Bern» im Westen des Stadtzentrums zu erkennen, war früh besiedelt und bis Ende des 19. Jahrhunderts landwirtschaftlich geprägt. Die zwei Bahnlinien, die 1860 im Südosten und 1901 im Norden eröffnet wurden, trugen zur Entwicklung des Dorfes stark bei und machten Bümpliz zu einem attraktiven Standort für Industrie- und Gewerbebetriebe. Durch den schnellen und andauernden Bevölkerungsanstieg häuften sich vor allem finanzielle Probleme, so dass Bümpliz 1919 die Eigenständigkeit aufgeben und sich in die Stadt Bern eingemeinden musste. Dies wirkte sich zunächst positiv aus, da die finanzielle Not beseitigt werden konnte. Man konnte wieder in Schulhäuser investieren, das Strassennetz wurde ausgebaut und neue Wohnquartiere entstanden.

Schon früh wurde das strukturierte Bauen in Bümpliz-Bethlehem vernachlässigt und durch die Wohnungsnot während und nach dem Zweiten Weltkrieg noch verstärkt. So ist der Stadtteil auch heute noch von einer patchworkartigen Anordnung unabhängiger Siedlungen charakterisiert. Die architektonische Vielfalt ist in der Schweiz kaum anderswo so ausgeprägt. Auch der Bauboom in den sechziger und siebziger Jahren änderte hieran nichts. Im Gegenteil: durch die isolierten, in sich einheitlichen Grossüberbauungen wurde Bümpliz-Bethlehem endgültig zu einer Vorstadt mit heterogenem Charakter ohne klar zu erkennendes Zentrum.

Bümpliz-Bethlehem war Mitte der achtziger Jahre im Grunde fertig gebaut. Die Struktur der Siedlungsfläche bot kaum noch Möglichkeiten, grosse städtebauliche Veränderungen durchzuführen. So wurde die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Quartier zur planerischen Hauptaufgabe, insbesondere in den mittlerweile unbeliebten Hochhausüberbauungen. Dies ist heute teilweise sehr gut gelungen, doch auch in den nächsten Jahrzehnten wird die Aufwertung des Stadtteils eine zentrale Rolle spielen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Vorgehen.....	4
3	Eckdaten.....	5
4	Ausgangslage.....	6
5	1890 – 1925: Vom Bauerndorf zur Vorstadt.....	7
5.1	Eingemeindung 1919.....	7
6	1925 – 1956: Kriegszeit und Wohnungsnot.....	10
7	1956 – 1981: Bauboom.....	12
8	1981 – 2012: Verbesserung von Wohn- und Lebensqualität.....	15
9	Zukünftige Entwicklungen.....	18
10	Literaturverzeichnis.....	20
11	Anhang.....	21

1 Einleitung

Im Rahmen unserer Projektarbeit zum Thema Kulturlandschaftswandel am Institut für Kartografie und Geoinformation (IKG) haben wir uns mit den überbauten Quartieren Bümpliz und Bethlehem des Berner Stadtteil VI Bümpliz-Oberbottigen im Westen des Stadtzentrums auseinandergesetzt. Der Auftrag war, die vom Menschen verursachten Landschaftsveränderungen in einer bestimmten Zeitspanne in einem begrenzten Gebiet näher zu betrachten und zu analysieren.

Wir wählten dieses Gebiet, weil sich Bümpliz-Bethlehem seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in einem stetigen Wandel befunden hat. Die Lage zwischen zwei Autobahnen und von zwei wichtigen Bahnlinien durchkreuzt liess uns auf eine interessante infrastrukturelle Entwicklung des Gebietes hoffen. Auch die historischen Hintergründe bewegten uns dazu, mehr über Bümpliz-Bethlehem zu erfahren. Wir fragten uns: Wie war es zur Eingemeindung von Bümpliz in die Stadt Bern gekommen? Wie bewältigte die Region den anhaltenden Bevölkerungsanstieg? Warum ist das Stadtbild von Bümpliz-Bethlehem heute so unstrukturiert, dass man sich schlecht orientieren kann? Diese Fragen motivierten uns, die Hintergründe des heutigen Bümpliz-Bethlehem zu erkunden.

Dass ein Gruppenmitglied in Bümpliz aufgewachsen ist, stärkte das Interesse in der Gruppe zusätzlich. Es war während der Arbeit sehr nützlich, immer wieder auf Erfahrungen aus erster Hand und auf «Insiderwissen» zurückgreifen zu können.



Abbildung 1.1: Luftbild von Bümpliz-Bethlehem Richtung Norden (Bild: Quartierhandbuch für Berns Stadtteil 6, 2009)

Zusammenfassend ist das Ziel dieser Arbeit, die Siedlungsentwicklung in Bümpliz-Bethlehem von 1890 bis 2012 sowie deren Einflüsse auf die Infrastruktur und umgekehrt zu analysieren, die

Ursachen des Wandels herauszuarbeiten und anhand dessen die starke bauliche Entwicklung zu begründen, die zum heutigen Stadtbild von Bümpliz-Bethlehem geführt hat.

In den nächsten Kapiteln gehen wir zunächst auf unsere Vorgehensweise ein und beschreiben einige Eckdaten des Stadtteils. Danach wird die städtebauliche Entwicklung in Bümpliz-Bethlehem detailliert in vier Zeitabschnitten beschrieben, die zusammen die Periode 1890–2012 bilden und aufgrund ihrer ausgeprägten Eigenschaften ausgewählt wurden. Schliesslich besprechen wir einige städtebaulichen Entwicklungen, die für die Zukunft des Quartiers interessant sein könnten.

2 Vorgehen

Nachdem das Konzept für diese Arbeit formuliert wurde, ging es zunächst darum, geeignetes Material und möglichst viele Informationen zu sammeln. Als gute Quelle für historische Bücher über Bümpliz erwies sich die Quartierbibliothek im Bienzgut beim Dorfkern. Auch die Internetseite der Stadt Bern bot Hilfe, da sie viele eingescannte Abbildungen und Dokumente der Stadtplanung in digitaler Form enthält. Parallel dazu scannten wir alle Landeskarten am IKG ein, die unser vorher definiertes Gebiet beinhalten. Da diese nur bis 1956 zurückreichen, brauchten wir zusätzlich die Siegfriedkarten, welche glücklicherweise schon digitalisiert waren, aber andere Ausschnitte als die Landeskarten enthielten. Wir mussten unseren Kartenausschnitt deshalb noch aus je zwei Karten zusammenfügen. Dafür wurde das Open-Source-Grafikprogramm GIMP verwendet.

Der Tagesausflug nach Bern West bot uns die Möglichkeit, sich per Fahrrad die einzelnen Siedlungsteile zu verinnerlichen und wichtiges Bildmaterial zu sammeln. Danach waren wir gut ausgerüstet, um die eigentliche Hauptarbeit zu erledigen: Die Analyse der räumlichen Veränderungen im 20. Jahrhundert und die graphische Gestaltung von Karten als Hilfsmittel, um diese Veränderungen zu veranschaulichen.

Um der Arbeit eine übersichtliche Struktur zu verleihen, teilten wir den zu analysierenden Zeitraum in vier Abschnitte auf. Wir haben diese so gewählt, dass sie, was die damaligen städtebaulichen Überlegungen und die geschichtlichen Umstände anbelangt, in sich einheitlich sind. Die Intervallgrenzen sollten möglichst markante Übergänge sein zu neuem stadtplanerischen Denken und zu neuen Baustilen. Die Jahreszahlen basieren auf den jeweiligen Ausgabejahren der Siegfried- und Landeskarten. Bei der Beschreibung dieser Perioden haben wir uns vor allem auf den architektonischen Stadtführer Berns und das Quartierinventar Bümpliz abgestützt. Beide sind in der Literaturliste am Ende dieses Berichts enthalten.

Die Kartenbearbeitung erfolgte wieder mit GIMP für die Übersichtskarte, sowie mit dem ebenfalls frei erhältlichen Vektorgrafikprogramm Inkscape. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Farben zur Kennzeichnung der räumlichen Veränderungen einen guten Kontrast zum Kartenhintergrund bieten, damit man auf den ersten Blick eine klare Übersicht bekommt.

3 Eckdaten

Bümpliz-Bethlehem war während dreier Viertel des 20. Jahrhunderts von einem ständigen Bevölkerungszuwachs geprägt. Wie in der Grafik (Abbildung 3.1) ersichtlich ist, stieg die Einwohnerzahl bis in die siebziger Jahre rasant an. Doch ab 1980, als der Raum Bümpliz-Bethlehem langsam vollständig überbaut war, ist ein leichter Rückgang der Einwohnerzahl zu beobachten. Dieser hält bis heute an. Begründen kann man diesen stetigen Rückgang mit der Verringerung der Familiengrößen und dem damit einhergehenden wachsenden Platzanspruch pro Person. Heute gehört das Quartier Bümpliz zum Stadtteil VI Bümpliz-Oberbottigen und hat eine Bevölkerungsdichte von 5443 Einwohnern pro km².

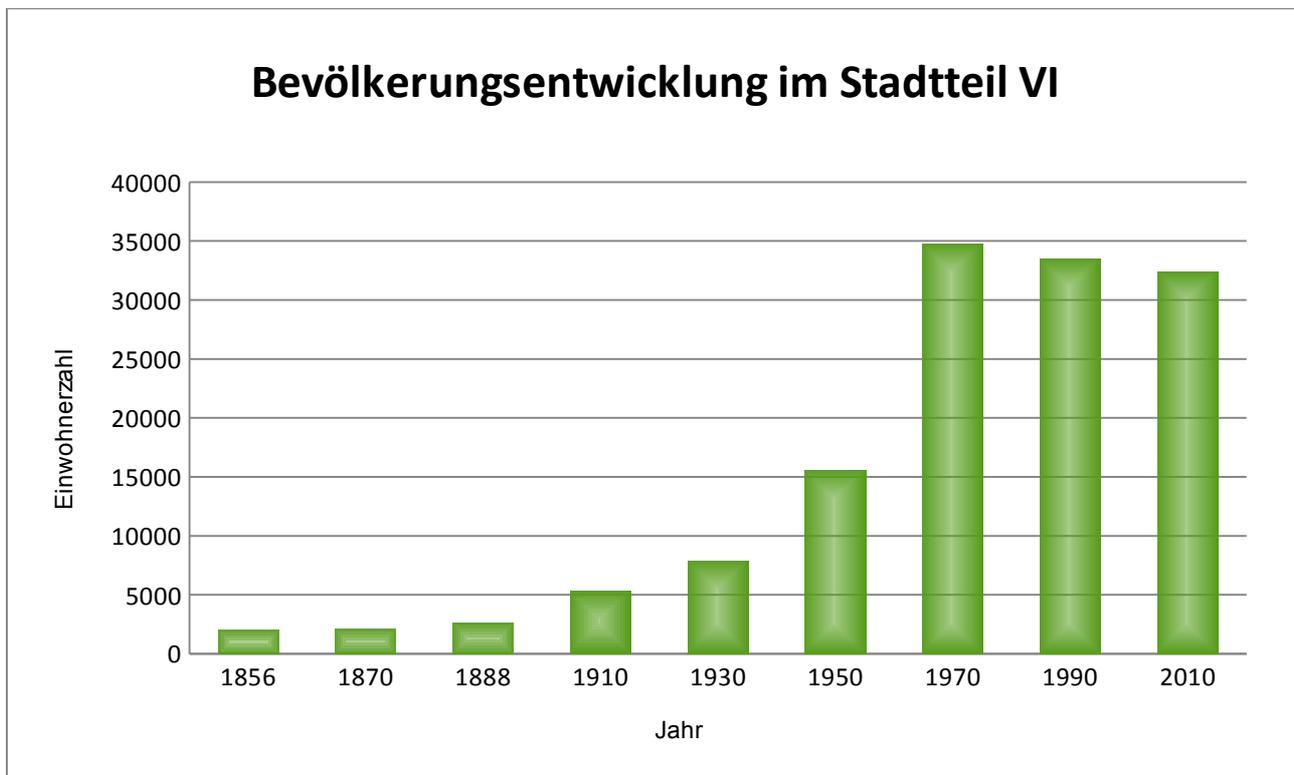


Abbildung 3.1: Entwicklung der Bevölkerungszahl des Stadtteil VI Bümpliz-Oberbottigen ab Mitte 19. Jahrhundert.

Der Siedlungsbau im 20. Jahrhundert steht selbstverständlich im engen Zusammenhang mit der Einwohnerzahl. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg setzte der erste richtige Bauschub ein. Während der Kriegsjahre wurde dann eher weniger gebaut. Nach der Eingemeindung 1919, als die Stadt Bern die Planung übernahm und das Geld zur Verfügung stellte, lässt sich eine hohe Zahl an Bauten verzeichnen. In dieser Zeit entstanden die ersten Genossenschaftssiedlungen. Der richtig grosse Bauboom kam aber nach dem Zweiten Weltkrieg mit der stark ansteigenden Nachfrage an Stadtwohnungen. Ab den achtziger Jahren dann wurde viel weniger gebaut, wegen der Ausschöpfung der Landflächen und der gesunkenen Nachfrage. Das Histogramm im Anhang (S.23) veranschaulicht die Anzahl Bauten pro Jahr. Der Rückgang Mitte der sechziger Jahre bedeutet

keineswegs, dass weniger Wohnungen entstanden, sondern deutet auf einen Trend Richtung verdichtetes Bauen. Die grossen Hochhausüberbauungen entstanden zu dieser Zeit.

4 Ausgangslage

Bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich nicht viel getan in der Landschaft zwischen Bremgarten- und Könizbergwald im Westen Berns, die das Zentrum der ehemaligen Gemeinde Bümpliz bildet. Um 1850 war Bümpliz ein eher kleines Bauerndorf mit Kirche, Gasthöfen und auffällig vielen Schlössern und Landsitzen, das sich am Stadtbach entwickelt hatte. Der Weiler Bethlehem war ein kleiner Siedlungsfortsatz, der im 17. und 18. Jahrhundert entlang der Bümplizstrasse entstanden war.

Die Bevölkerungszahl pendelte sich im 19. Jahrhundert bei 2000 Einwohnern ein. Was Bümpliz von den anderen Bauerndörfern unterschied, war die Nähe zur Stadt Bern. 1860 wurde die Bahnlinie Bern-Lausanne eröffnet. Später dann, im Jahr 1901, erfolgte die Eröffnung der Bahnlinie Bern-Neuenburg. Von da an werden die beiden Siedlungsteile Bümpliz und Bethlehem erstmals deutlich voneinander getrennt.

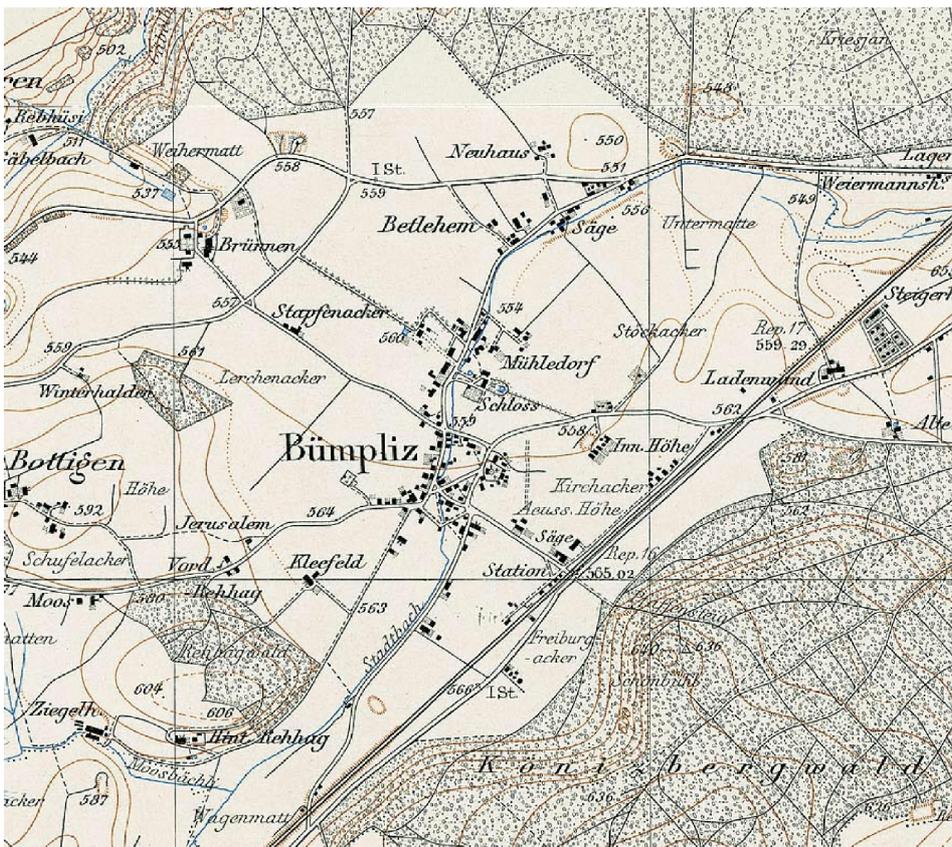


Abbildung 4.1: Bümpliz anno 1896. Der Bahnhof Bümpliz-Süd war bereits 1862 errichtet worden.

Das Berner Verkehrsnetz hatte schon im 17. Jahrhundert eine erstaunliche Dichte. Bereits zu dieser Zeit führten die Verbindungsstrassen von Bern nach Murten bzw. nach Freiburg nördlich und

südöstlich an Bümpliz vorbei, und im Ortskern von Bümpliz trafen sich davon mehrere Seitenarme. Eine bedeutende Strasse führte zudem vom Ortskern aus in Richtung Westen nach Oberbottigen. Das entstandene lockere Strassennetz diente im Verlauf der Jahre und heute noch als Grundgerüst des Verkehrsnetzes in Bümpliz. Viele Wege wurden im 19. Jahrhundert im peripheren Bereich des Dorfes gebaut, um die landwirtschaftlichen Flächen zu erschliessen. In diesem Jahrhundert entstanden kaum neue Strassen im Dorfzentrum, die einzige war die Verbindung der Bernstrasse mit der Bottigenstrasse.

5 1890 – 1925: Vom Bauerndorf zur Vorstadt

Die Industrialisierung setzte in Bümpliz um die Jahrhundertwende ein. Dank den zwei Bahnlinien im Norden und Südosten des Dorfkerns war Bümpliz früh mit zwei Bahnhöfen am Schweizer Eisenbahnnetz angeschlossen. Viele Industrie- und Gewerbebetriebe siedelten sich um die beiden Bahnstationen an, wie zum Beispiel die Buchdruckerei Benteli, welche ihren Betrieb von der Effingerstrasse in das Jugendstilgebäude an der Bümplizstrasse 101 verlegte, oder der Asphaltproduzent Bizzozero, der sich 1906 im Stöckackerquartier ansiedelte.

Das erste Arbeiterquartier in Bümpliz, welches Ende des 19. Jahrhunderts auf dem Stöckacker **(1)** (Nummerierung: siehe Übersichtskarte, Abbildung 5.1) entstand, wurde ohne Bebauungsrichtlinien errichtet, im Gegensatz zu den Siedlungen an der Freiburgstrasse und im Juraquartier, wo die klare Struktur der Strassen und die Bahnlinie eine geordnete Bebauung erzwangen. Aufgrund der tiefen Landpreise im Stöckacker konnten auch weniger Vermögende eine Bauparzelle erwerben. Darum wohnten vor allem Arbeiter mit ihren Familien in den einfachen, charakteristischen Zwei- bis Dreifamilienhäusern (siehe Abbildung 5.4).

Aufgrund der Industrialisierung und der Nähe zur Stadt Bern stieg die Bevölkerungszahl und damit auch die Schülerzahl in Bümpliz rasant an. Die Gemeinde war gezwungen, in neue Schulhäuser zu investieren. Ein Beispiel aus dieser Zeit ist das Schulhaus an der Bümplizstrasse 94. Das Platzproblem in den Schulen blieb ein Dauerthema und führte zum stetigen Planen und Bauen neuer Schulhäuser, wie das 1903 in der Höhe entstandene grosse Primarschulhaus **(2)** und die 1905 gegründete Sekundarschule **(3)** an der Bümplizstrasse 152. Diese beiden charakteristischen Bauten sind in den Abbildungen 5.2 und 5.3 zu sehen.

Ab 1910 wurden viele 3- bis 5-stöckige Reihen- und Mehrfamilienhäuser gebaut. An der Morgen- und Burgunderstrasse, wie auch an der Freiburgstrasse, also rund um den Bahnhof Bümpliz-Süd, sind diese gut zu erkennen. Sie waren vor allem für die Arbeiterschaft bestimmt.

5.1 Eingemeindung 1919

Wegen kriegsbedingtem Investitionsmangel wurden zwischen 1914 und 1918 nur noch wenige Häuser gebaut. In der Folge entstand eine grosse Wohnungsnot. Durch den Bevölkerungsanstieg und zusätzlich durch die Investitionen in neue Schulhäuser und den Ausbau der Infrastruktur war

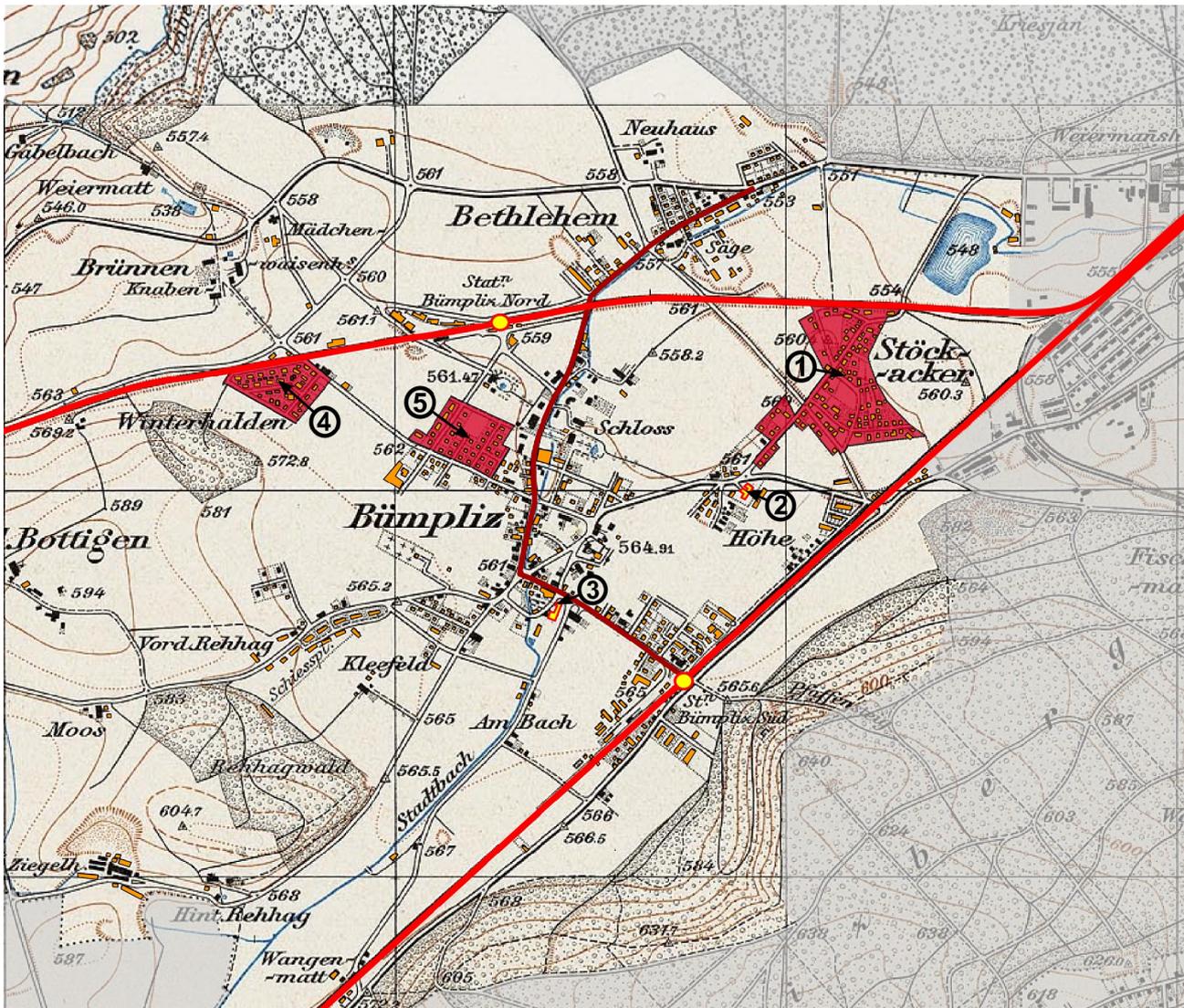


Abbildung 5.1: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung in Bümpliz-Bethlehem zwischen 1890 und 1925. Neubauten sind orange eingefärbt. Die beiden Bahnlinien mit den Stationen sind durch die roten Linien und die gelben Punkte gekennzeichnet, die dunkelrote Linie stellt die Bümplizstrasse dar.

die Gemeinde in eine immer grösser werdende Finanznot gekommen. Obwohl die Bevölkerung ständig wuchs, blieben die Steuereinnahmen aus, denn das damalige bernische Steuergesetz schrieb eine Versteuerung des Einkommens am Arbeitsort vor. Nun arbeitete ein beträchtlicher Teil der Bewohner der neuen Siedlungen auf Bümplizer Boden in Bern, bezahlte also auch seine Steuern dort. Die Lösung sah der Gemeinderat in der Fusion Bümpliz' mit der Stadt Bern. Der Stadtregerung kam dieser Vorschlag ebenfalls gelegen, um mit dem billigen Bauland im Westen der herrschenden Wohnungsnot beizukommen. Im Herbst 1918 sprachen sich die Stimmbürger beider Gemeinden eindeutig für die Eingemeindung aus, welche auf den 1. Januar 1919 in Kraft trat.

In der Folge übernahm die Stadt Bern die Planung von Bümpliz. Die grossen stadtnahen Landreserven wurden Stück für Stück in Wohngebiete umgewandelt. 1919 zählte man in Bümpliz

598 Wohngebäude, im Jahr 1941 waren es schon 1032. Die Bevölkerungszahl stieg im Jahr 1920 auf 6500, mehr als das Dreifache des Wertes Ende 19. Jahrhundert. Mit der Einwohnerzahl stieg auch das Bedürfnis nach neuen Verkehrsverbindungen mit der Innenstadt. 1924 wurde die erste Omnibuslinie von Bümpliz über Bern nach Ostermündigen eröffnet.



Abbildung 5.2: Schulhaus Höhe, Luftaufnahme ohne Datum (Bild: Bümpliz in alten Ansichten, 1999).



Abbildung 5.3: Sekundarschule an der Bümplizstrasse 152, Bleistiftskizze (Bild: Bümpliz in alten Ansichten, 1999).

Nach der Kriegszeit stand vor allem der Bau von seriellen und dadurch auch günstigen Reihenhäusern im Vordergrund. An der Brännackerstrasse, am Weidmatt- und am Benteliweg sind Beispiele von Bauten der Nachkriegszeit zu sehen. An der Bottigenstrasse wurden bereits 1919 von der Gemeinde Bern sechs Zehnfamilienhäuser gebaut. An der Brünenstrasse zwischen Wintermattweg und Winterholzstrasse wurde ab 1920 eine aus 23 Bauten bestehende Wohnkolonie **(4)** erstellt. Südlich der Freiburgstrasse entstanden ebenfalls Reihen- und Mehrfamilienhäuser für Arbeiterfamilien. Kurz darauf entstanden ähnliche Bauten am Peterweg, im Dorfzentrum und an der Kehrgasse im Stöckacker.

An den einzelnen Siedlungen ist deutlich zu erkennen, dass die ab 1920 erbauten Siedlungen eher parallelgeführte Strassen haben. Gut ist dies im Juraquartier **(5)** beobachtbar. Die vor dem Ersten



Abbildung 5.4: Um die Jahrhundertwende erbaute ehemalige Handwerkerhäuser in der Siedlung Stöckacker.



Abbildung 5.5: Typisches Wohnhaus im Bümplizer Juraquartier.

Weltkrieg gebauten Siedlungen, wie zum Beispiel der Stöckacker, und auch das Zentrum von Bümpliz haben ein sehr unstrukturiertes Strassennetz.

Die meisten Strassen sind so ausgerichtet, dass sie ins Dorfzentrum führen. Die Bümplizstrasse zum Beispiel beginnt in Bethlehem, führt von dort aus in Richtung der nördlichen Bahnlinie und weiter ins Zentrum und endet schliesslich am Bahnhof Bümpliz-Süd. Das mehr oder weniger gegenseitig unabhängige Bebauen der einzelnen Siedlungen führte dazu, dass wenig Wert auf den öffentlichen Raum und die Bildung von Zentren gelegt wurde.

6 1925 – 1956: Kriegszeit und Wohnungsnot

Im Bauklassenplan von 1928 strebte man danach, vor allem den Dorfkern in Bümpliz zu verdichten und plante eine geschlossene Bauweise, also eine möglichst direkte Verbindung mit der Stadt Bern. Die Planer sahen vor, Strassen und Strassenzüge, die direkt zu den Bahnhöfen führen, zu bauen. Ausserdem war vorgesehen, auf noch nicht bebaute grosse Gebiete Wohnhäuser in offener Bauweise zu errichten. Doch die meisten Pläne mussten eingestellt werden aufgrund der in den dreissiger Jahren spürbar werdenden Weltwirtschaftskrise. Somit kam die Verdichtung des Dorfkerns und die geplante Verbindungsachse Bern-Bümpliz nicht zustande.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wollte man durch neue Pläne die Selbständigkeit von Bümpliz betonen. Gleichzeitig wurde während des Krieges sehr früh ein Programm zur Förderung des Siedlungsbaus erstellt, um eine Wiederholung der schrecklichen Krise nach dem Ersten Weltkrieg zu vermeiden. Daraufhin entstanden entlang der Grünzonen im Norden und Süden viele neue Bauten. Als ideale Bebauungsstruktur galten parallel gebaute Reihenhäuser südlich der Neuenburgerlinie und nördlich davon Einfamilienhäuser mit grossen Gärten.

1942/44 wurde der Stapfenacker **(1)** (Nummerierung: siehe Übersichtskarte, Abbildung 6.1) mit Reihen- und Einfamilienhäusern überbaut (siehe Abbildung 6.2). In Bethlehem entstanden Einfamilienhäuser **(2)** und an der Morgen- und der Burgunderstrasse **(3)** bildeten sich ab 1933 bis Mitte Vierzigerjahre, etwas später auch im Bethlehemacker **(4)**, Reiheneinfamilienhäuser. In diesen Jahren entwickelte sich auch eine für diese Zeit typische Baustruktur. Von den Reiheneinfamilienhaus-Siedlungen wechselte man zum Bau dreigeschossiger Mehrfamilienhäuser mit Satteldach und Orientierung der Stirnfassade zur Strasse hin. Die Planer hatten gemerkt, dass der Bau von Einfamilienhäusern der Wohnungsnot nicht entgegenkommt. Darum wurden die Einfamilienhäuser immer weiter an die Peripherie gedrängt.

Die grossflächigen Überbauungen wirkten sich auf das Strassennetz unterschiedlich aus. Einerseits wurden Lücken zwischen früher ansatzweise gebauten Querverbindungen in den Aussenquartieren geschlossen. Andererseits sind verschiedene Formen von Erschliessungssystemen zwischen den Wohnsiedlungen entstanden. Im Stapfenacker findet man ein orthogonales Strassenraster, im Bethlehemacker eine eher freiere Form und auf der Hohliebi **(5)** eine kurvige Bauweise der Strassen.

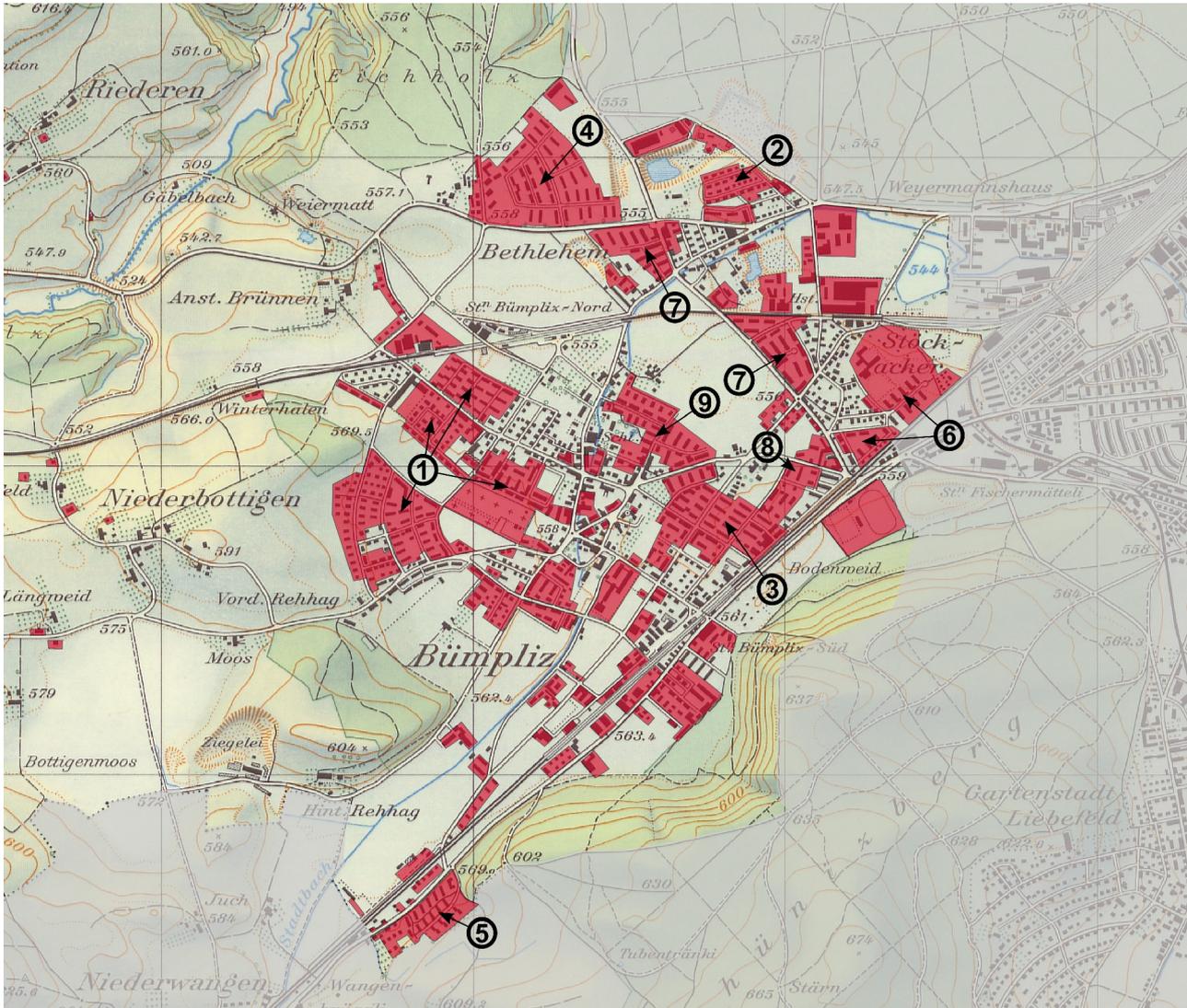


Abbildung 6.1: Siedlungsentwicklung in Bümpliz-Bethlehem zwischen 1925 und 1956. Neubauten sind rot eingefärbt.

Im Dorfkern Bümpliz plante man um 1946 bereits Mietshäuser mit drei bis vier Stockwerken, deren Gärten als gemeinsam genutzte Freizeitzonen und Spielwiesen dienen sollten. Die Realisierung gelang jedoch nur ansatzweise. Wohnblöcke entstanden 1945–47 im Stöckacker **(6)**, an der Bethlehemstrasse **(7)** sowie an der Kreuzung Bernstrasse/Burgunderstrasse **(8)**. Das Thema Schulhaus war auch im Jahr 1951 noch nicht abgeschlossen, denn durch den erneuten Bevölkerungsanstieg mussten neue Schulhäuser gebaut werden. Mittlerweile hatte schon fast jede Siedlung ihr eigenes Schulhaus.

Ab 1955 fingen die Planer an, in Bauflächen und nicht mehr in Stassenzügen zu denken. Die Strassen zwischen den Flächen dienten gewissermassen als Grenzen. Dies führte dazu, dass sich die Bauten von der einen zur anderen Strassenseite unterschieden, wie zum Beispiel an der Keltenstrasse **(9)**, wo südlich der Strasse vierstöckig und nördlich nur zweistöckig gebaut wurde. Mit dieser Bauweise wollten die Planer eine Verdichtung des Zentrums mittels Erhöhung der

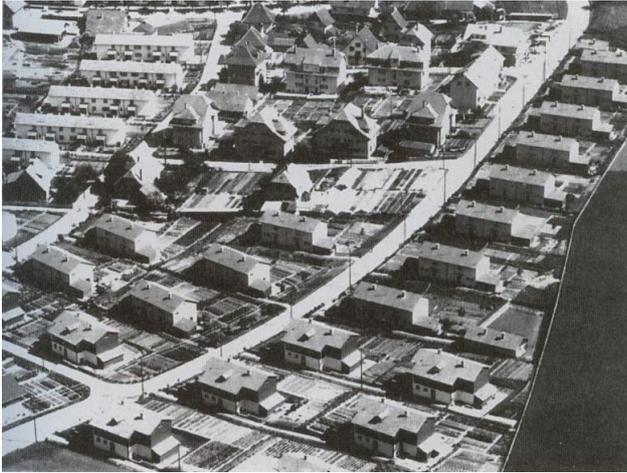


Abbildung 6.2: Flugaufnahme der Winterhalde im Stapfenacker ohne Datum. Typische Siedlungsstruktur der vierziger Jahre. (Bild: Stadtführer Bern,, 2006)



Abbildung 6.3: Flugaufnahme des Bethlehemackers um 1955. Die Reiheneinfamilienhäuser mit ihrer unauffälligen Architektur und grossen Nutzgärten sind ein gutes Beispiel für Kriegs-siedlungen. (Bild: Stadtführer Bern, 2006)

Gebäude erreichen. Doch auch dieser Plan war schon bald wieder hinfällig aufgrund des bevorstehenden Baubooms, der den Anfang der Grossüberbauungen einläutete.

7 1956 – 1981: Bauboom

Schon an den Grundrissen der Gebäude, die in den späten fünfziger Jahren und in den darauffolgenden Jahrzehnten errichtet wurden, ist zu sehen, dass diese mit einer gänzlich neuen Philosophie gebaut wurden. Quer durch Bümpliz-Bethlehem entstanden ab 1958 verschiedene Grossüberbauungen, die auf der Karte (Abbildung 7.1) klar zu erkennen sind. Der Baustil weicht, vor allem was die Gebäudedimensionen betrifft, klar von den bisherigen Quartieren ab. Die grössten und wichtigsten dieser auffälligen Siedlungen sind auf der Karte mit Nummern versehen. Es sind dies das Tscharnergut (1958–1967) **(1)**, die Überbauung Gäbelbach (1965–1968) **(2)**, das Schwabgut (1965–1971) **(3)**, Kleefeld-Obermatt (1968–1972) **(4)** und das Fellergut (1969–1974) **(5)** (siehe Abbildung 7.2). Das Tscharnergut war die erste Hochhaussiedlung überhaupt in Bern und seinerzeit das grösste Wohnbauprojekt der Schweiz. Es wurde als grosser Fortschritt in der Wohnbauentwicklung gefeiert und sorgte sogar international für Aufsehen.

Die Grossüberbauungen bestehen aus grossen, bis zu 25-geschossigen Hochhäusern mit zwischendurch viel Grünfläche. Die Häuser sind meist senkrecht oder parallel zueinander ausgerichtet. Diese Quartierteile wurden sehr einheitlich gestaltet, unter starkem Einfluss von Le Corbusiers «Unité d'Habitation». Dies ist auch an der allgegenwärtigen Benutzung von Betonelementen im Wechsel mit leichteren Baumaterialien zu erkennen. Es wurde kaum auf die Integration in die umliegenden Siedlungen geachtet. Diese Grossüberbauungen sind vielmehr autonome Systeme mit eigenen Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und später auch Schulhäusern.

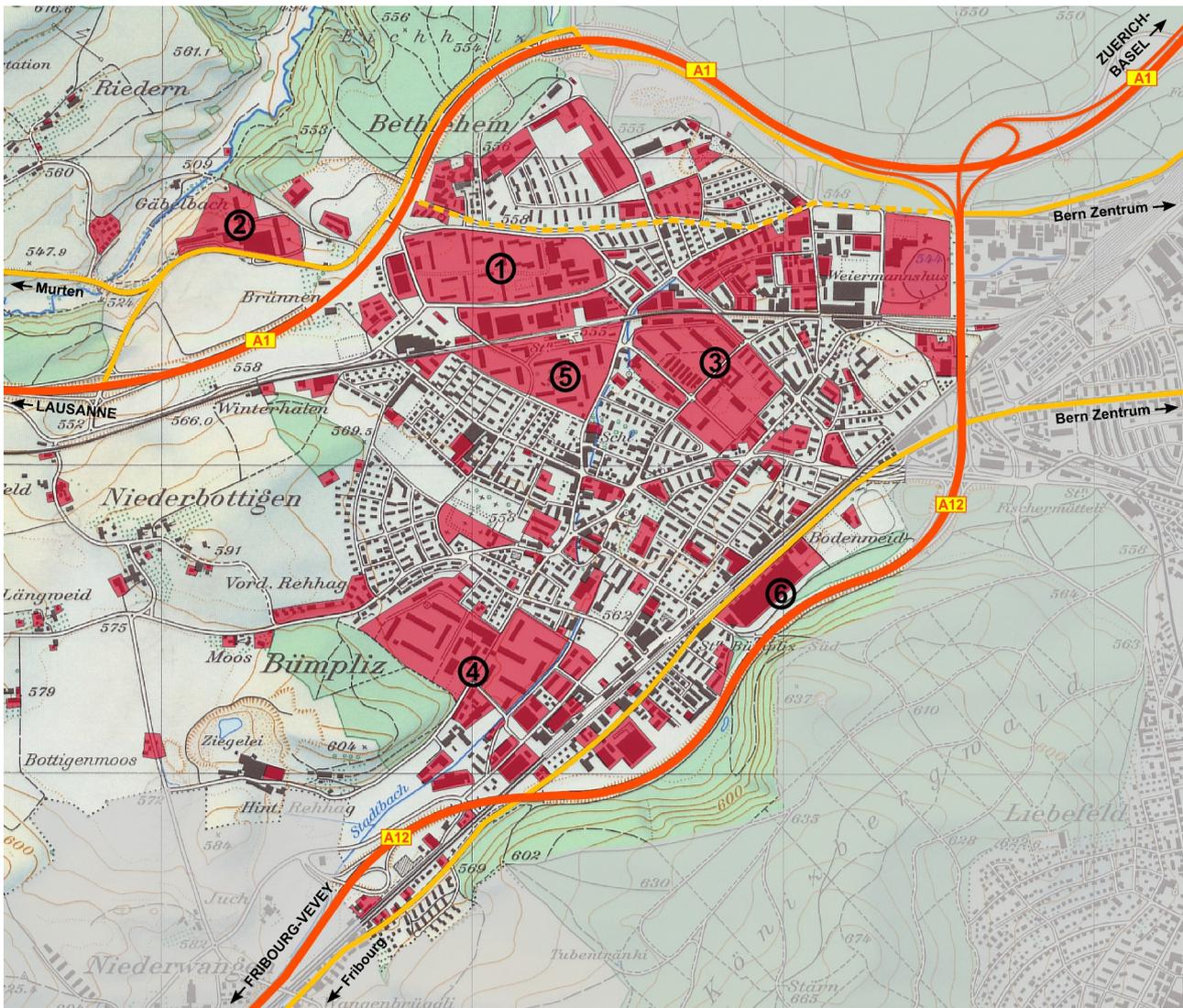


Abbildung 7.1: Siedlungsentwicklung in Bümpliz-Bethlehem während des Baubooms der 60er und 70er Jahre, Stand 1981 (Neubauten seit 1956 sind rot eingefärbt). Die gestrichelte orange Linie folgt dem Verlauf der Murtenstrasse mitten durch Bethlehem, die durch den Bau der Neuen Murtenstrasse entlang der A1 erheblich entlastet wurde.

Der sogenannte Bauklassenplan von 1955 sah diese Art von Bauen nicht vor. Das Ziel war eigentlich, wie schon im Bauklassenplan von 1928 beschrieben, das Zentrum von Bümpliz durch eine zunehmende Anzahl Stockwerke der Bauten hervorzuheben. Aber der Wirtschaftsboom nach dem Krieg liess nicht nach, und immer mehr Menschen zogen vom Land in die Stadt, was die immer noch herrschende Wohnungsnot noch verschärfte. Mittels Sonderbauvorschriften wurden die Aufträge zum Bau der Grossüberbauungen verteilt, um die im Bauklassenplan definierten Gebäudedimensionen zu umgehen.

In der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre wurden vermehrt Industrie- und Bürogebäude am Stadtrand gebaut. Auch in Bümpliz-Bethlehem ist dieses Phänomen zu beobachten. Ein markantes Beispiel ist die Industrie Bodenweid (besser bekannt als das «Ascom-Gebäude») (6) an der



Abbildung 7.2: Die Grossüberbauung Fellergut im Jahr 2012.



Abbildung 7.3: Bau der Siedlung Schwabgut in den sechziger Jahren. Im Hintergrund das Tscharnergut. (Bild: Handwerk und Gewerbe in Bümpliz, 2008)

Freiburgstrasse, direkt östlich des Bahnhofs Bümpliz-Süd. Auch diese Entwicklungen können als direkte Folge des Wirtschaftszuwachses betrachtet werden.

In den späten sechziger und siebziger Jahren folgten die Autobahnen, die zwei Seiten des Dreiecks Bümpliz-Bethlehem bilden, dem Wohnungsbauboom. Die Strecke der A1 Bern-Lausanne wurde um 1970 fertig gebaut, die A12 (Bern-Freiburg-Vevey) 1978. Sie hatten einen erheblichen Einfluss auf die Hauptverkehrsströme in Bümpliz-Bethlehem. Der Durchgangsverkehr im Quartier wurde selbstverständlich entlastet. Gleichzeitig wurde ein grosser Teil des Quell-/ Zielverkehrs von den bisherigen Verbindungsstrassen mit Bern (die Achsen Freiburgstrasse-Schlosstrasse und Murtenstrasse) auf die Strassen mit Anschluss zu den vier Autobahnzubringern verschoben (Niederwangen und Bern-Bümpliz, -Bethlehem, und -Forsthaus).

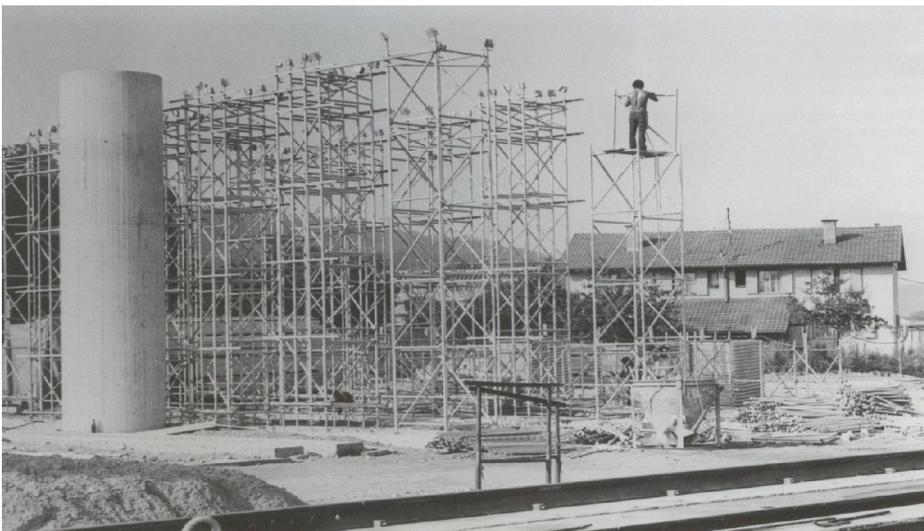


Abbildung 7.4: Bau der Autobahnbrücke der N12 (heute A12) über die Eisenbahnlinie bei der Freiburgstrasse, siebziger Jahre. (Bild: Handwerk und Gewerbe in Bümpliz, 2008)

Einkaufszentrum Westside **(2)**, zusammen mit der Überbauung Brünen **(3)**. Ansonsten entstanden praktisch nur noch am Stadtrand mehrere Industrie- und Bürogebäude.

1985 wurde ein stadtplanerisches Konzept verabschiedet. Der Bauboom war Geschichte, aber es blieb die planerische Aufgabe, Wohn- und Lebensqualität zu verbessern. Wie u.a. in Kapitel 7 beschrieben, ist der Stadtteil geprägt von einer Unordnung, entstanden aus der stürmischen Art, in der durch die Jahre gebaut wurde. Dies hat aber durchaus auch positive Seiten, zum Beispiel sind viele unterschiedliche Baustile auf relativ engem Raum zu finden. Ziel war nun, die Stärken des Stadtteils zu betonen und die Schwächen zu beheben.

Von diesem Quartierplanungskonzept betroffen waren hauptsächlich Strassen und öffentliche Plätze. Die Absicht war, die Strassen «den Fussgängern zurückgeben», indem man sie wieder in ihrer Rolle als Lebensraum und nicht bloss als Verkehrsverbindung gestaltete. Dies versuchte man unter anderem zu erreichen, indem die bestehenden Zentren durch Grünanlagen verbunden und die verschiedenen Quartiere mit Parks und weiteren öffentlichen Räumen versehen wurden. Der Plan dazu ist auf Seite 19 im Anhang des Berichts dargestellt. Das Konzept wurde nicht überall gleich gut und zum Teil auch nur ansatzweise umgesetzt, aber seine Auswirkung auf Bümpliz-Bethlehem ist auch heute noch wahrnehmbar.



Abbildung 8.2: Die Waldmannstrasse mit der neuen Tramlinie 8 von Bern nach Brünen. 1970 noch führte hier über die mittlerweile zurückgebaute Murtenstrasse der Durchgangsverkehr von Bern Richtung Westen durch.



Abbildung 8.3: Künstliche Verengung an der Brünenstrasse zur Regulierung des Durchgangsverkehrs.

Ergänzend zur Quartierplanung wurde 1986 auch ein neues Verkehrskonzept für den Stadtteil präsentiert, als Teil des Verkehrskonzepts für die gesamte Stadt Bern (S.20 im Anhang). Hier ging es darum, den motorisierten Verkehr auf die Hauptachsen zu konzentrieren und damit das restliche Strassennetz attraktiver zu machen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Weil die finanziellen Mittel der Stadt nicht immer ausreichend waren, und auch weil die Erwartungen der Bewohner und die Auffassungen des Begriffs Wohnqualität sich in der Zwischenzeit geändert hatten, wurde 2001 ein neues Quartierplanungskonzept verabschiedet. Es

wurde 2005 nochmals auf den letzten Stand gebracht. Die Planungsziele waren im Grunde die gleichen geblieben wie in den achtziger Jahren, nämlich die städtebauliche Aufwertung des grösstenteils fertig gebauten Stadtteils, aber die Massnahmen waren in vielen Fällen neu.

Von besonderem Interesse sind auch die Stärken des Quartiers, die von aussen oft nicht wahrgenommen werden, aber in der Quartierplanung nun eine zentrale Rolle bekamen. Um diese Qualitäten besser in den Vordergrund zu stellen, wurden spezifische Vorgehensweisen definiert. Diese sind heute zum Teil umgesetzt worden. Unter anderem wurde das Neue Schloss Bümpliz im Februar 2005 zum regionalen Zivilstandsamt und damit zum Hochzeitsstandort von Bern (dies wurde jedoch leider gerade erst wieder geändert). Auch wurde Bümpliz-Bethlehem vermehrt als «Architekturlehrstadt» dargestellt, wegen der vielen beispielhaften Siedlungen aus der neueren Architekturgeschichte. Die Bauten wurden aufgelistet, ausführlich beschrieben, und es wurde auch versucht, diese Informationen besser bekannt zu machen. Letztlich erwähnenswert ist die Tatsache, dass der Hauptsitz der Berner Hochschule der Künste HKB in Bethlehem eröffnet wurde und am Bahnhof Bümpliz-Nord seit 2006 die Kunstgalerie Cabane B in einem ehemaligen Gebäude der Expo 02 betrieben wird.

Die bei der Quartierplanung im 21. Jahrhundert vorgenommenen städtebaulichen Verbesserungen sind indessen in Bümpliz-Bethlehem klar zu erkennen. Erwähnt wurden schon das Einkaufszentrum Westside und das Wohnquartier Brünnen. Hand in Hand mit diesen Grossprojekten wurden einige öffentliche Plätze gebaut oder neu gestaltet, wie zum Beispiel der Le-Corbusier-Platz in Brünnen und der Europaplatz in Ausserholligen. Auch wurden Erholungsgebiete zugänglicher gemacht und ökologisch aufgewertet, so ist zum Beispiel der Stadtbach ganz im Süden von Bümpliz renaturiert worden **(4)**. Der Brünnenpark **(5)** entstand als wichtige neue Grünzone. Das Grobkonzept der Quartierplanung ist dargestellt auf Seite 21 im Anhang dieses Berichtes.

Eine äusserst wichtige Rolle im Konzept der Stadtplaner spielten die neuen Tramlinien 7 und 8, die das Zentrum von Bern mit Bümpliz und Bethlehem-Brünnen-Westside verbinden. Seit bald 100 Jahren geplant, aber immer wieder verworfen oder zurückgewiesen, konnte das Projekt Tram Bern West ab 2008 endlich realisiert und Ende 2010 eröffnet werden. Zusammen mit den neuen S-Bahnhöfen Ausserholligen **(6)** und Brünnen Westside **(7)** unterstützt die Tramverbindung die Quartierplanung 2001/2005, weil neue Zentren erschlossen wurden und für die Wohnqualität wichtige Plätze und Korridore entstehen konnten. Ein gutes Beispiel sind Murten- und Waldmannstrasse nördlich des Tscharnerguts **(8)**, die direkt nebeneinander liegen. Die Murtenstrasse ist heute ein Spazierweg, die Waldmannstrasse ist von einer breiten Strasse zu einem reizvollen Quartiersträsschen gewandelt worden, wo das Grün vorherrscht und sich Fussgänger und Fahrradfahrer angenehm aufhalten können. (siehe Abbildung 8.2)

Auch der Autoverkehr im Quartier wurde in den vergangenen Jahren weiter reguliert (siehe Abbildung 8.2), wodurch mehr verkehrsarme Strassen entstanden und der Stadtteil immer mehr zu einem attraktiven Lebensraum werden konnte. Der Verkehrsplan für Bümpliz-Bethlehem von 2004 ist auf Seite 22 im Anhang zu sehen.

9 Zukünftige Entwicklungen

Die schon mehrmals erwähnte unstrukturierte Anordnung der einzelnen Quartiere aus verschiedenen Jahrzehnten bestimmt auch heute noch das Quartierbild von Bümpliz. Da diese Struktur so prägend ist und im Wesentlichen nicht mehr geändert werden kann, ist es um so beachtlicher, dass in den letzten Jahrzehnten soviel erreicht wurde bezüglich Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität.

Die Weiterentwicklung einiger in Kapitel 8 beschriebenen Planungsarbeiten könnte besonders interessant sein. So ist zum Beispiel am Europaplatz zwischen Bethlehem und Bümpliz das «Haus der Religionen» geplant. Dieses soll dem Stadtteil mehr Bekanntheit geben. Es baut auf eine weitere Stärke des Quartiers auf, nämlich die Konzentration vieler Menschen unterschiedlicher kultureller Herkunft auf engem Raum. Die notwendigen finanziellen Mittel wurden erst kürzlich gesichert, und man hat in der ersten Hälfte des Jahres 2012 angefangen zu bauen.



Abbildung 9.1: Einkaufszentrum Westside: eine ungewisse Zukunft?

Das Einkaufszentrum Westside (siehe Abbildung 9.1) ist auch von Interesse, wenn man über die Zukunft des Stadtteils VI spricht. In einer neulich veröffentlichten Marktstudie der Firma Location-Group schneidet das Westside nicht gut ab. Auch ist es nicht in der Liste der zehn Schweizer Einkaufszentren mit den grössten Umsätzen zu finden. Das Westside, das neben Einkaufsmöglichkeiten auch Unterhaltung in Form eines Kinos mit elf Sälen und eines Erlebnisbades bietet, könnte einen positiven Einfluss auf das Quartier haben, aber das wird schwierig werden, falls der Erfolg ausbleibt.

Bauliches Erweiterungspotential hat der Stadtteil praktisch nur im Westen Richtung Oberbottigen. Es sollte aber darauf geachtet werden, dass die klare Abgrenzung des Siedlungs- zum ländlichen Gebiet so erhalten bleibt, wie sie sich heute präsentiert. In allen übrigen Richtungen ist das Siedlungsgebiet des Stadtteils VI grösstenteils von bewaldeten Hügelzonen umgeben, die eine Bebauung verunmöglichen. In Betracht zu ziehen wäre höchstens die Überbauung der A1 im Bremgartenwald nach dem Vorbild des derzeit etwas weiter östlich zur Diskussion stehenden «Waldstadt»-Projektes. Die bestehenden Grünflächen innerhalb des besiedelten Gebietes sollten auf keinen Fall zu Überbauungszwecken genutzt werden; sie sind heute schon genug rar.

Im Allgemeinen wird sich in den nächsten Jahren zeigen, wie Bümpliz-Bethlehem seinen Stellenwert in der Agglomeration Bern weiter entwickeln und trotzdem seinen eigenen Charakter erhalten kann. Die ersten wichtigen Schritte dazu sind im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts auf jeden Fall getan worden.

Die topographische Situation und die Tatsache, dass das potentielle Siedlungsgebiet seit nunmehr 25 Jahren mehr oder weniger vollständig überbaut ist, lässt Bümpliz-Bethlehem nicht viel mehr übrig, als auch in Zukunft das zu bleiben, was es seit über 100 Jahren ist: ein Vorstadtquartier der Stadt Bern, das attraktiven Wohnraum an der Grenze zur freien Natur des ländlich geprägten Bottigen-Riedbach in Verbindung mit der Nähe zum Stadtkern und damit zum Arbeitsmarkt der Hauptstadt mit hervorragendem Verkehrsanschluss bietet.

10 Literaturverzeichnis

- Dieter Schnell, Isabella Meili-Rigert, Thomas Telley, Christoph Rossetti: *Stadtführer Bern – Wohn- und Siedlungsbau in Bümpliz*, 2006, Berner Heimatschutz, Regionalgruppe Bern
- Gottfried Derendinger, Hans-Peter Ryser, Bernhard Furrer: *Quartierinventar Bümpliz*, 1993, Denkmalpflege der Stadt Bern
- Paul Loeliger, Emil Erne: *Bümpliz in alten Ansichten*, 1999, Europäische Bibliothek – Zaltbommel/Niederlande
- Emil Erne et al.: *Bümpliz: Königshof, Bauerndorf, Stadtteil*, 1994, Rickli + Wyss AG, Bern
- Jürg Sulzer, Urs Fankhauser, Matthias Wehrli: *Stadtplanung in Bern*, 1989, Stadtplanungsamt Bern & Benteli Verlag, Bern
- Anna Bähler, Robert Barth, Susanne Bühler, Emil Erne, Christian Lüthi: *Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*, 2003, Stämpfli Verlag, Bern
- Bundesamt für Kultur BAK: *ISOS – Ortsbilder von nationaler Bedeutung, Kanton Bern, Band 3 Bern Stadt*, 2005, Bundesamt für Kultur BAK
- Max Werren: *1908–2008 – Handwerk und Gewerbe in Bümpliz*, 2008, Gewerbeverein KMU Bern West
- Westkreis 6: *Quartierhandbuch für Berns Stadtteil 6*, 2009/2003, Rickli + Wyss AG, Bern
- *Quartierplanung Stadtteil VI*, Bümpliz/Bethlehem/Bottigen/Riedbach. November 2004. Stadtplanungsamt Bern,
http://www.bern.ch/files/qp_bbo/Lebenslage_Aktuelle_Planungen_Inhaltseite_01_PDF12.pdf
- Bümpliz (Wikipedia-Eintrag) <http://de.wikipedia.org/wiki/Bümpliz>
- Statistikdienste der Stadt Bern: *Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern – Berichtsjahr 2010*, http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/statistik/katost/stasta
- Haus der Religion (Wikipedia-Eintrag), [http://de.wikipedia.org/wiki/Haus_der_Religionen_\(Bern\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Haus_der_Religionen_(Bern))
- Haus der Religionen, Website, <http://www.haus-der-religionen.ch/>
- Help.ch Liste der 10 grössten Einkaufszentren <http://www.help.ch/toplisten.cfm?art=GroessteEinkaufscenter>
- Locationgroup Research, Retail-Marktstudie Schweiz 2010, <http://www.location.ch>
- Unité d'Habitation (Wikipedia-Eintrag), http://de.wikipedia.org/wiki/Unité_d'Habitation

11 Anhang

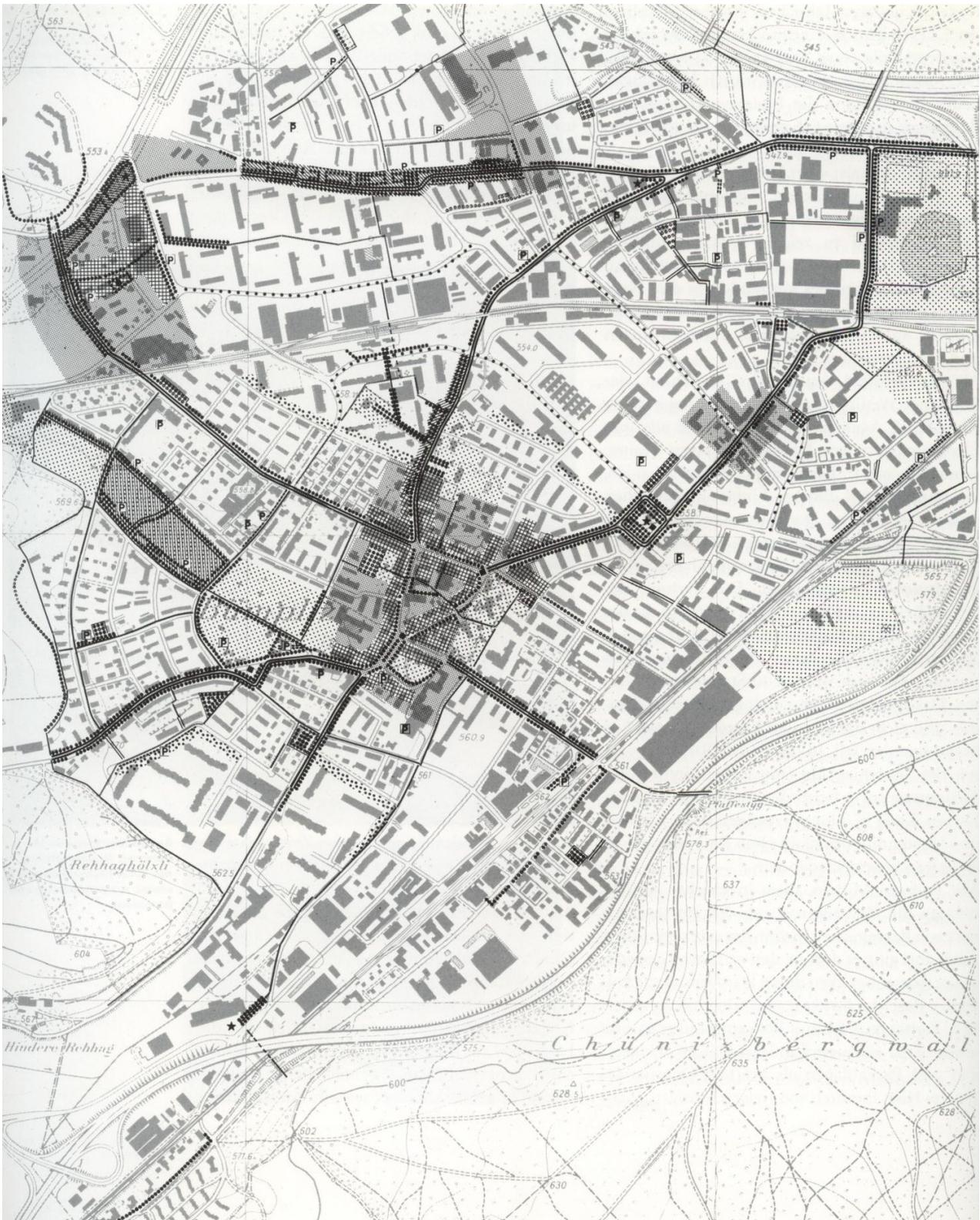


Abbildung 11.1: Quartierplanungskonzept 1985 (Bild: Stadtplanungsamt Bern & Benteli Verlag, 1989)

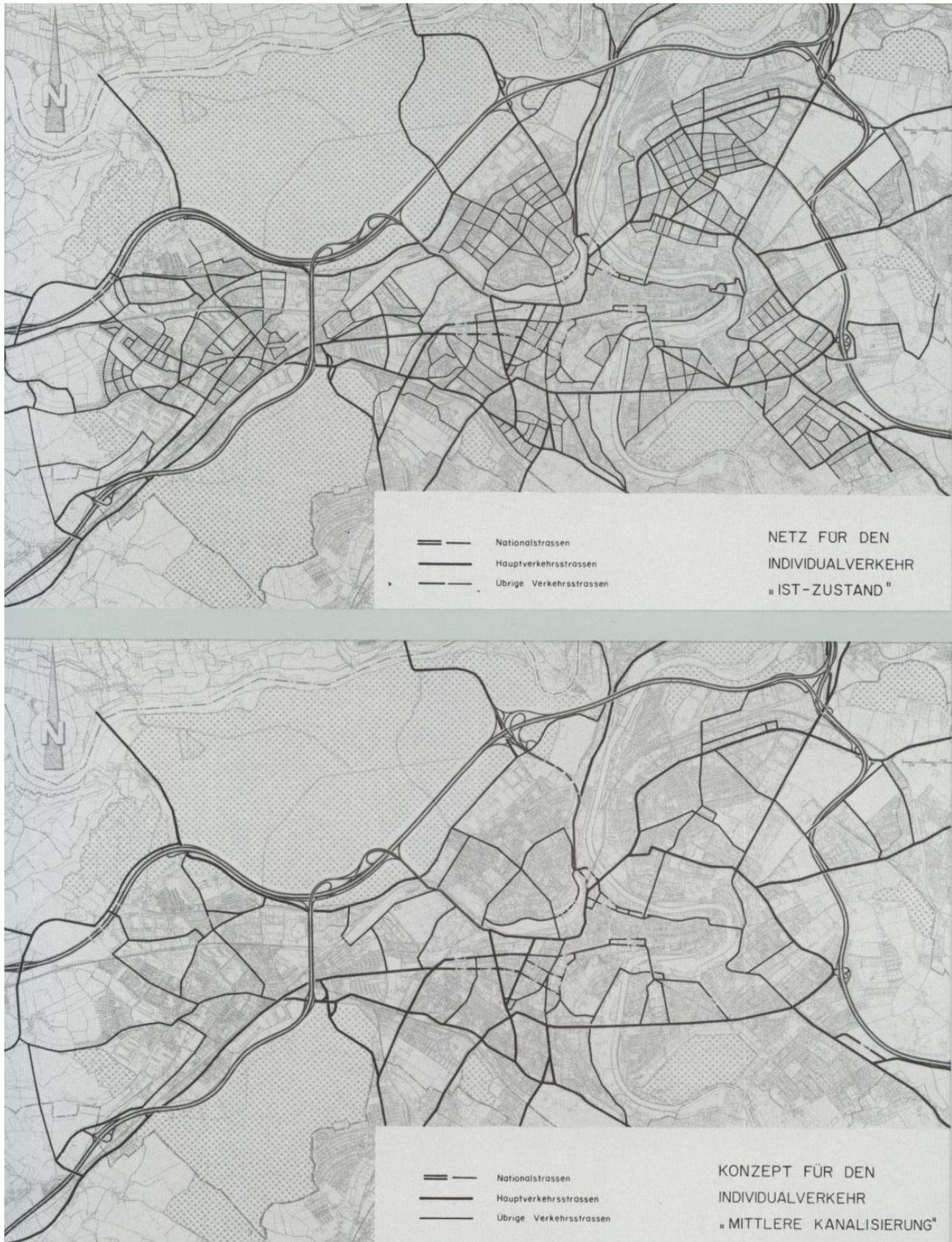


Abbildung 11.2: Verkehrskonzept für die Stadt Bern, 1986 (Stadtplanungsamt Bern & Benteli Verlag, 1989)

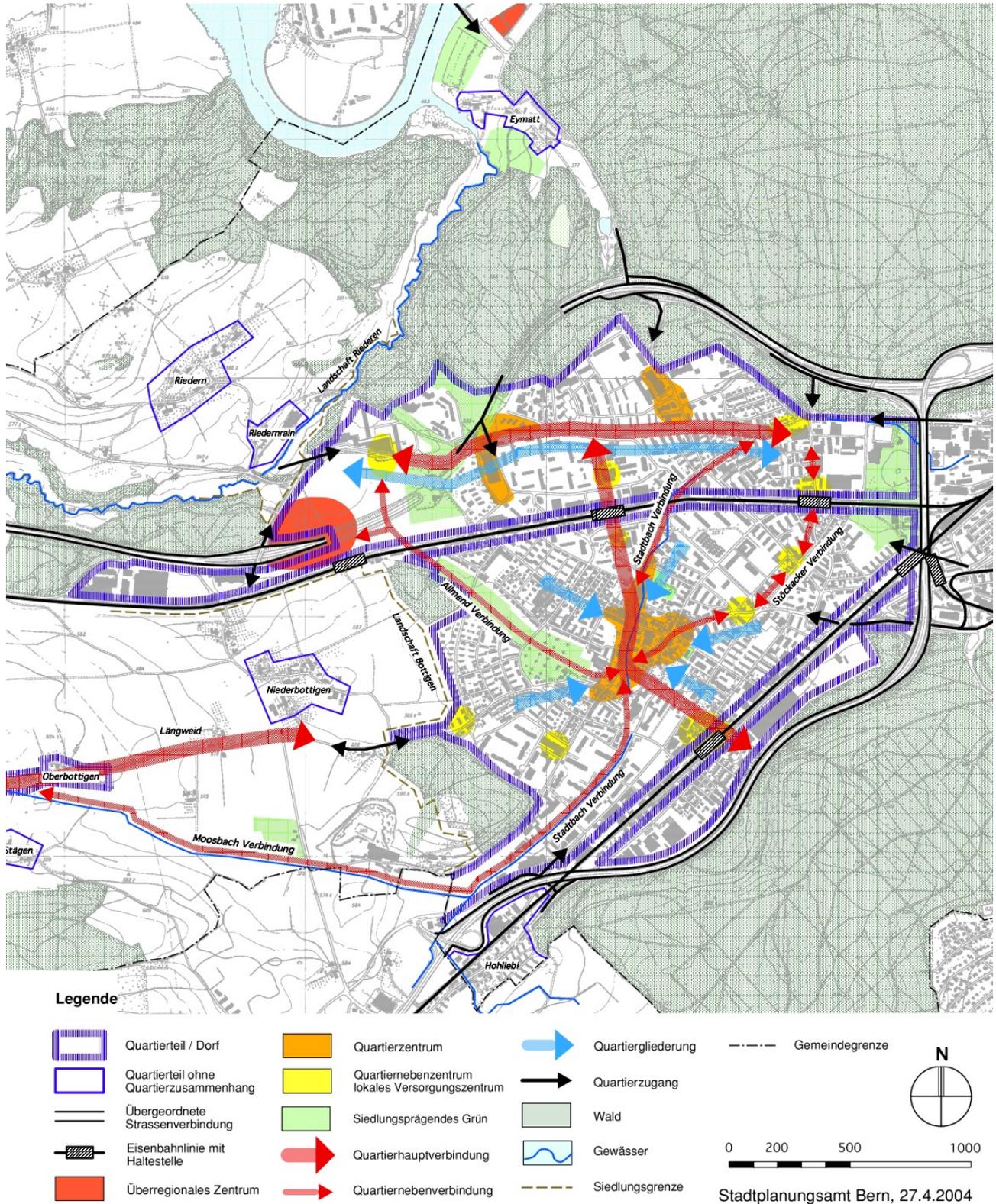


Abbildung 11.3: Grobkonzept der Quartierplanung (Bild: Quartierplanung Stadtteil VI, Stadtplanungsamt Bern, 2005).

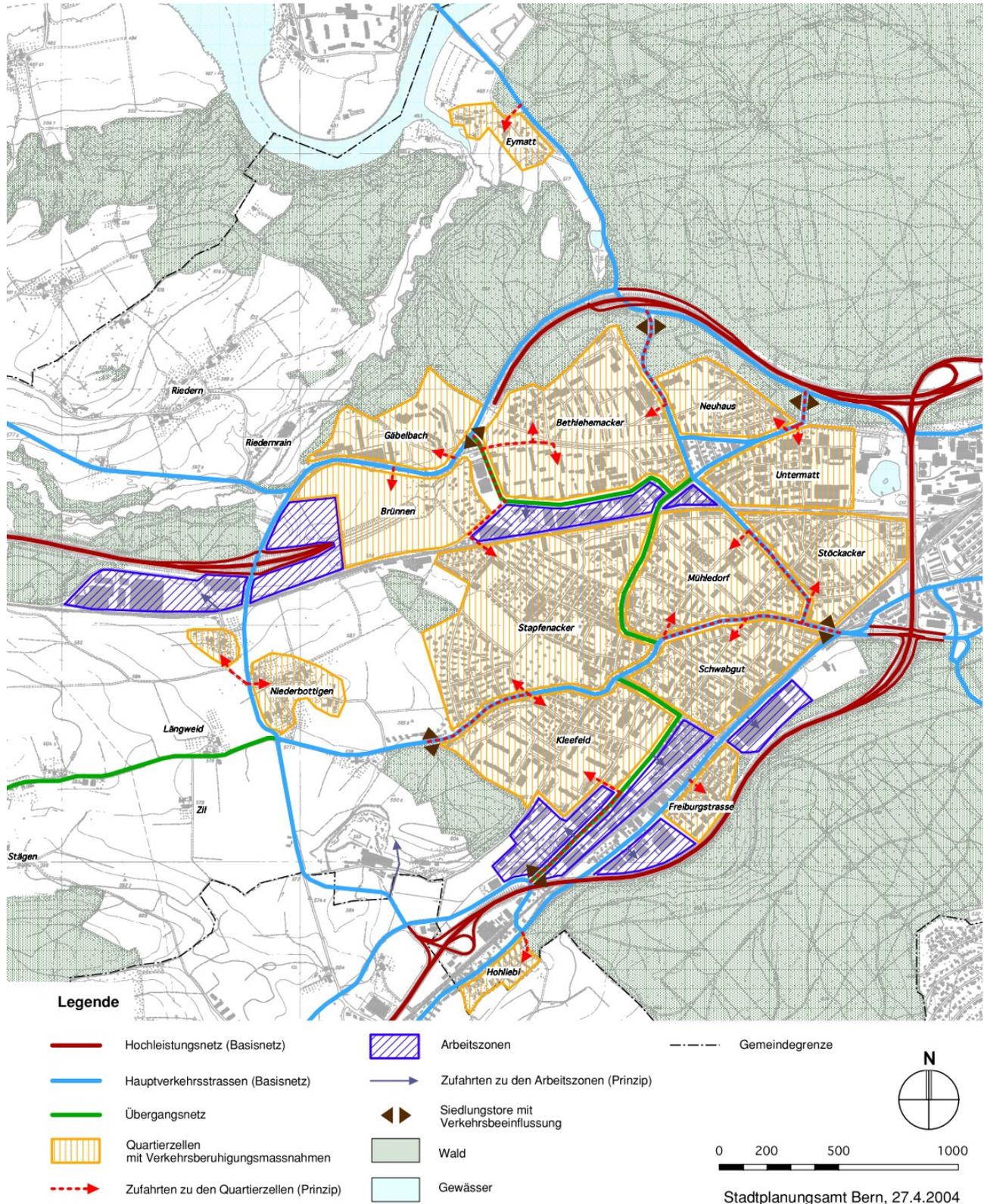


Abbildung 11.4: Verkehrsplan für Stadtteil VI (Bild: Quartierplanung Stadtteil VI, Stadtplanungsamt Bern, 2005).

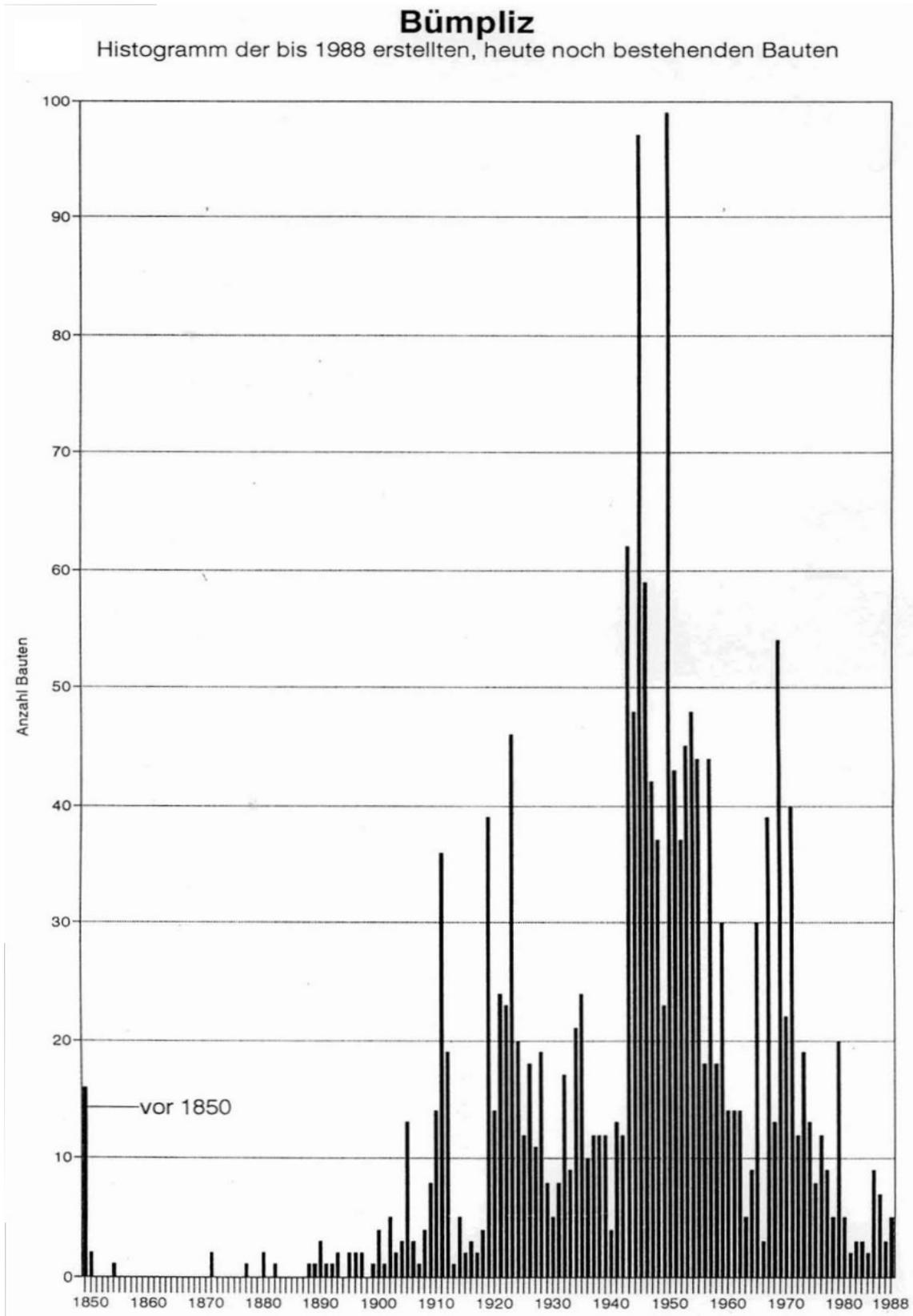


Abbildung 11.5: Zahl der jährlichen Neubauten in Bümpliz von 1850 bis 1988 (Bild: Quartierinventar Bümpliz, 1993)

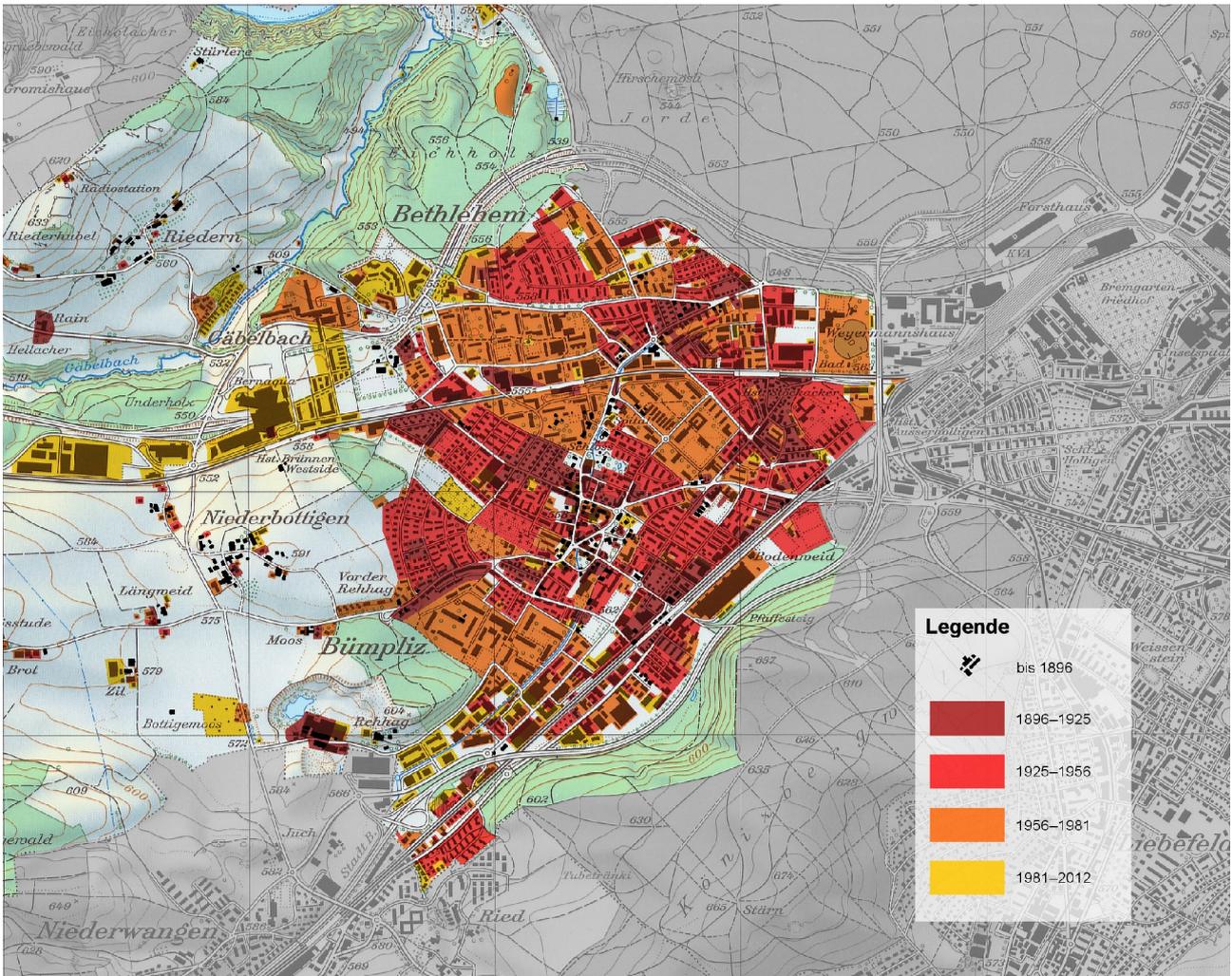


Abbildung 11.6: Übersichtskarte von Bümpliz-Bethlehem mit den baulichen Entwicklungen während der vier analysierten Perioden



Abbildung 11.7: Das Autorenteam auf Inspektion vor Ort in Bümpliz.