Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117 (1999)
Heft: 40

Artikel: Brücken in Bern
Autor: Guggisberg, Adrian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-79799

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Adrian Guggisberg, Bern

Brücken in Bern

Berns Brücken sind Symbole und nützliche Aareübergänge zugleich: Symbole für die Öffnung der Stadt nach aussen, nützliche Verbindungen zwischen dem ursprünglichen Stadtteil auf der Aarehalbinsel und der erweiterten Stadt in ihrer heutigen Ausdehnung.

Jahrhundertelang begnügte man sich nur mit dem Nötigsten, nämlich einem einzigen Aareübergang in Stadtnähe: der Untertorbrücke (Bild 1). Zuvor befand sich leicht oberhalb davon beim heutigen «Ramseyerloch» eine Fähre. 1255/56 wurde dann eine erste Brücke aus Holz errichtet und 1461-1489 durch eine Steinbrücke ersetzt (heute erhalten mit der ursprünglichen Brückenkonstruktion, ohne spätere Aufbauten). Nördlich der Stadt wurde 1466 mit der Neubrücke (Bild 2) der Weg ins Seeland eröffnet (neu erbaut 1534/35, heute älteste Holzbrücke des Kantons Bern).

Erst 300 Jahre später verlangten der zunehmende Fernverkehr und das Wachstum der Stadt nach neuen Aareübergängen, die das rechte Aareufer besser erschliessen. Wie bis anhin auf Flussniveau, aber nur für Fussgänger, wurde 1834 der Altenbergsteg errichtet (zuerst aus Holz, 1857 als gusseiserne Kettenbrücke). Dann entstand als erste Hochbrücke 1844 die Nydeggbrücke (Bild 3), die die mühsam zu überwindenden steilen Zufahrtswege etwas reduzierte. Als Konkurrenz zu diesem von städtischen, vorwiegend bürgerlichen Kreisen getragenen Werk baute die liberale Kantonsregierung zur Verbesserung der Verbindung zum Seeland und dem Jura die Tiefenaubrücke (1850).

Diese Brückenneubauten förderten die Wohnbautätigkeit auf dem rechten Aareufer nur in geringem Ausmass. Erst die Brücken der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachten die Erweiterung der Stadt über die zu eng gewordene Aareschlaufe hinaus: zunächst die Kirchenfeldbrücke (1883, Bild 4) nach Süden auf das Plateau des Kirchenfelds hin, dann die Kornhausbrücke (1898, Bild 5) auf die weiten Felder im Norden.

Im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau entstanden einerseits die Rote Brücke (1858), die sowohl dem Bahn- wie auch dem Fahr- und Fussgängerverkehr diente und die Bebauung der Lorraine förderte, und andererseits - als Pendant zu den Aarebrücken - die Brücken, die die Bahngleise sozusagen als den modernen Verkehrs-Fluss überqueren und den Zugang zum Länggassquartier sicherstellen: an der Schanzenstrasse (1860), der Bühlstrasse (1894/95) und der Fabrikstrasse (1878).

Alle diese bautechnisch schwierigen und ästhetisch anspruchsvollen Kunstbauten standen im Zeichen der Öffnung der Stadt: Die jahrhundertealten Grenzen wurden gesprengt, zum einen territorial und durch die Schleifung der Stadtmauern und der Befestigungwerke sichtbar im

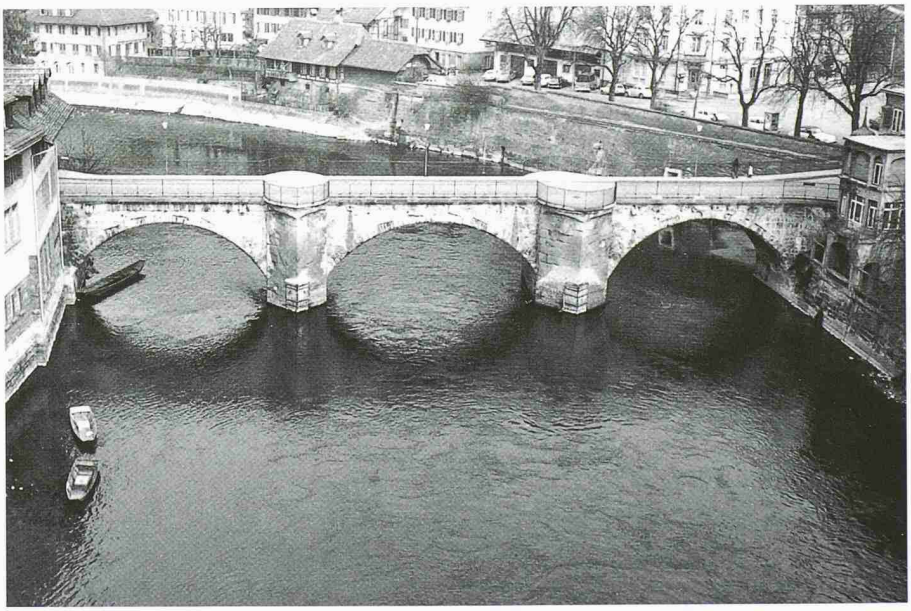
1 (links oben)
Untertorbrücke (1489)
(Alle Bilder: Stadtarchiv Bern)

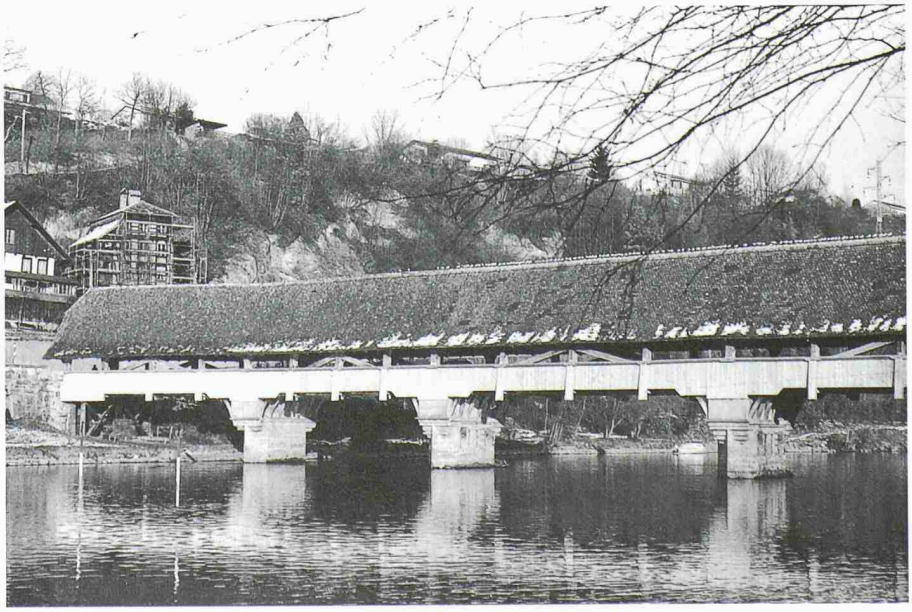
2 (links unten)
Neubrücke (1535)

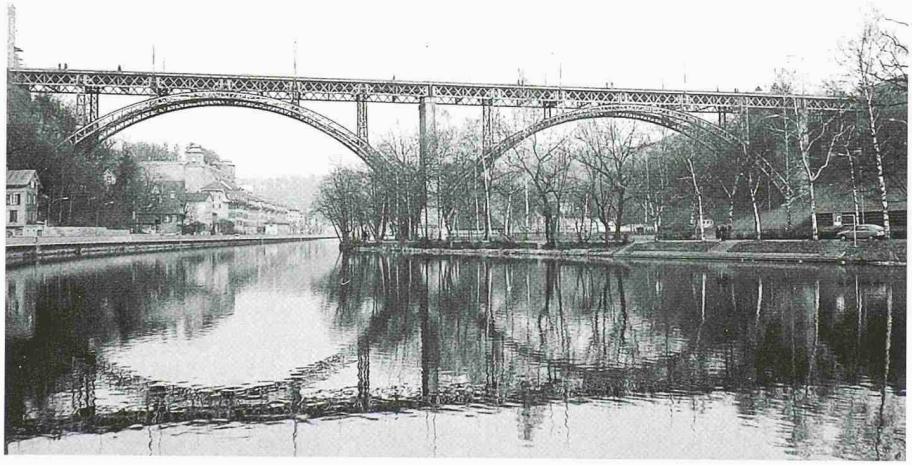
3 (rechts oben)
Nydeggbrücke (1844),
im Hintergrund Untertorbrücke (1489)

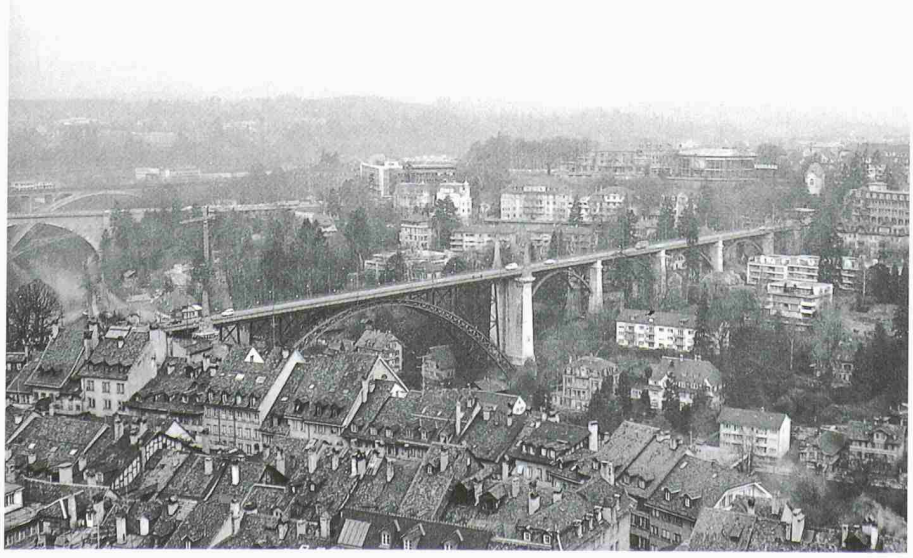
4 (rechts Mitte)
Kirchenfeldbrücke (1883)

5 (rechts unten)
Kornhausbrücke (1898)









Stadtbild - wobei allerdings auch der Christoffelturm weichen musste -, sichtbar aber auch in der Ausdehnung der Stadt auf das umliegende Land. Zum andern erfolgte eine politische Öffnung durch den Übergang vom alten aristokratischen Regiment der Stadt, die über die untertänige Landschaft herrschte, zum demokratischen Verfassungsstaat, in dem Stadt und Land gleichberechtigte Partner sind.

Ein Zeichen der Öffnung war auch die Wahl Berns zur Bundesstadt. Das Bevölkerungswachstum und die steigende Zuwanderung in die Stadt verlangten nach einer massiven Ausdehnung des Siedlungsgebiets, was ohne die vielen neuen Brücken nicht zu leisten gewesen wäre. In diesem Sinne kann Bern mit Recht als «Brückenstadt» bezeichnet werden, im wörtlichen Sinne und natürlich auch im übertragenen Sinne, etwa zwischen Deutsch und Welsch, aber darüber zu philosophieren, würde hier zu weit führen.

Jede Brückensanierung hat auch volkswirtschaftliche Aspekte. In einer wirtschaftlich schwierigen Zeit, auch für die bernischen Unternehmen, geben solche Projekte Gelegenheit, dringend benötigte Aufträge zu vergeben. Bei der Erneuerung der Kornhausbrücke durfte mit grosser Freude erlebt werden, wie sich alle Beteiligten für das gemeinsame Ziel und für das gute Gelingen dieses Werks einsetzten. Immerhin handelte es sich bei diesem Sanierungsprojekt um eine anspruchsvolle Aufgabe, für die Sicherheit, Qualität, Terminplanung und Kontrolle sowie die Einhaltung der Kosten höchste Priorität hatten.

Seit 1998 erstrahlt die 100jährige Kornhausbrücke in neuem Glanz. Möge sie uns viele Jahre zum guten Nutzen dienen.

Adresse des Verfassers:
Adrian Guggisberg, Gemeinderat, Planungs- und Baudirektor der Stadt Bern, Bundesgasse 38, 3001 Bern