

Strecke BE 28 Bern - Murten (- Genève /- Neuchâtel)
Linienführung 3 Kunststrasse 19. Jahrhundert
Landeskarte 1165, 1166

GESCHICHTE *Stand September 2001 / sbo*

Die «Alte Landstrasse» wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an verschiedenen Stellen korrigiert, um die Steigungen zu entschärfen.

Im Staatsverwaltungsbericht des Jahres 1840 sind die Verkehrsverbindungen des Kantons Bern genannt, die man damals für die vier wichtigsten hielt. Dazu gehört auch die Strasse von Murten, über die Wein und Güter aus dem Kanton Waadt, aus dem Süden Frankreichs und aus weiteren in dieser Richtung liegenden Gegenden kamen (STVB 1840: 211 f.). Trotzdem habe Bern, so der Staatsverwaltungsbericht, bisher nichts unternommen, um die Strasse zu verbessern, während die Nachbarkantone Freiburg und Solothurn sich bemühten, den Verkehr auf ihr Gebiet zu lenken. Nicht zuletzt ging es dabei um die damit verbundenen beträchtlichen Einnahmen an Lizenz- und Ohmgeldern. Solothurn konnte sich mit Freiburg bisher nur deshalb nicht einigen, weil Freiburg eine Strasse durch seine Hauptstadt und über Neuenegg nach Bern bevorzugte. Der ungelöste Konflikt mit Freiburg um die Murtenstrasse ist alt, er geht bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurück (siehe BE 28.1; STVB 1844 227 f.).

Immer wieder wurde auf die vielen Steigungen verwiesen, die nur mit Vorspann zu bewältigen waren. Man schlug alternative Linienführungen vor über Wyleroltigen und Kerzers, über Gümnenen oder Laupen (WATT 1833: 22 f.; VORTRAG 1837: 8 f.; BERICHT STRASSENNETZ 1842: 11 ff.). Nach langen Diskussionen und Vorarbeiten (STVB 1828–1848) wurde dann entschieden, die Linie über Gümnenen beizubehalten und nur einzelne Umfahrungen der besonders problematischen Stellen zu realisieren. Um 1850 baute man die Strasse von Gempnach nach Norden über Büchslen (siehe FR 7.3), vor 1860 die Umfahrung von der Abzweigung Heggidorn aus über Mühleberg und darauf die Umfahrung des «Brünnen-» und «Riedernstutzes» von Brünnen bis zum Hübeli (STVB 1846–1866; GROSJEAN UND MITARBEITER 1973: 41). Der östliche Teil der «Murtenstrasse» heisst seit dem Bau des alten Güterbahnhofes um 1860 «Laupenstrasse» (WEBER 1990: 220 f.).

Die Stundensteine des 18. Jahrhunderts wurden nach 1825 sukzessive durch ein anderes Modell ersetzt und Anfang 1838, der kürzeren neuen Schweizer Wegstunde entsprechend, umgestellt. Nach Durheims Karte von 1850 befanden sich an der Strasse Bern - Gümnenen - Biberen vier Stundensteine: nach Bethlehem, nach Frauenkappelen, vor Mühleberg und vor Ritzenbach (Tabelle bei WEBER 1976: 81).

Der Gasthof «Bären» in Frauenkappelen stammt aus dem 16. und 17. Jahrhundert. er wurde 1822 umgebaut und im späten 19. Jahrhundert nach Osten verbreitert (BELLWALD 1975: 14). Beim ehemaligen «Bären» im Gümnenen auf der Nordseite der Strasse, einem Bau des 17. und 18. Jahrhunderts, soll die ursprüngliche

Ausrichtung der Strasse auf die ehemalige Fährstelle nördlich der jetzigen Holzbrücke hin noch ablesbar sein (KFS Bd. 3 1982: 362).

Auf der Topographischen Karte von 1860 (TK Blatt XII) ist die Strasse von Bern nach Murten als «Poststrasse I und II Classe», mit dem neuen Verlauf von Heggidorn über Mühleberg nach Gümmenen und von Gempnach über Büchslen nach Löwenberg eingetragen. Im Topographischen Atlas (TA 315 Ulmiz 1874; 316 Mühleberg 1870; 318 Laupen 1870; 319 Bern 1870) ist die Linienführung als «Kunststrasse über 5 m Breite» zu sehen; hier ist, neben den Korrekturen über Mühleberg und Büchslen, auch die Umfahrung von Riederer ausgeführt.

GELÄNDE *Aufnahme 9. Mai 2001 / GS*

Bis auf vier Teilstücke ist der Verlauf der ehemaligen Kunststrasse aus dem 19. Jahrhundert identisch mit der heutigen Kantonsstrasse. Nur zwischen Weiermannshus und Bethlehem sowie auf den kurzen Teilstücken bei der Brücke von Gümmenen, bei Rizenbach und Biberen hat sie ihre Transitfunktion eingebüsst und dient dort dem lokalen Verkehr. Grössere Unterbrüche entstanden mit dem Bau der SBB-Linie beim Bremgarten-Friedhof westlich von Bern sowie mit dem Autobahnbau westlich von Frauenkappelen.

Ausgehend vom «Zytgloggeturm» weist die Strasse bis zum «Käfigturm» einen repräsentativen Charakter auf: Ihre Breite ist grösszügig dimensioniert und die Oberfläche ist mit grossflächigen Hausteinen ausgelegt (Abb. 1). Zudem wird das Gesamtbild durch zwei markante Brunnenanlagen in der Strassenfläche und durch angrenzende Fassaden der Altstadt Häuser mit Lauben-Trottoirs bereichert. Dieser Gesamteindruck ist in der Fortsetzung bis zur Heiligeistkirche insbesondere durch moderne Traminseln und durch die Asphaltierung der Strassenoberfläche stark beeinträchtigt worden. Der «Käfigturm» weist heute zwei Durchgänge auf (Abb. 2). Der Hauptdurchgang hat eine lichte Weite von 3.5–4.5 m und dient dem Tram- und Fahrverkehr. Damit ein Gegenverkehr möglich ist, kann der Turm von stadtauswärts fahrenden Fahrzeugen nördlich umfahren werden. Der südliche Durchgang ist 3 m breit und für Fussgänger bestimmt.

Die «Marktgasse» zwischen «Zytglogge-» und «Käfigturm». Abb. 1 (GS, 9. 5. 2001)



*Der Hauptdurchgang des «Käfigturms» erlaubt die Passage von Wagen mit einer maximalen Breite von 3.5 Metern.
Abb. 2 (GS, 9. 5. 2001)*



Zwischen der «Heiligeistkirche» und dem Bremgarten-Friedhof ist heute die «Laupen-» beziehungsweise «Murtenstrasse» eine moderne Ausfallstrasse mit der Funktion als Autobahnzubringer. Immerhin wird die «Murtenstrasse» durch eine jüngere Allee optisch aufgewertet. Entlang dem Bremgarten-Friedhof wird sie durch die Umfassungsmauer des Friedhofs sowie eine Baumreihe begrenzt.

Am Ausgang der Altstadt befinden sich als bauliche Wegbegleiter die «Heiligeistkirche» sowie das «Burgerspital».

In der Fortsetzung bis Bethlehem ist die «Murtenstrasse» insbesondere infolge der späteren Bautätigkeit (Eisenbahn, Autobahn, Wohnquartiere) stark beeinträchtigt worden. Hier erinnern fast nur noch ältere und jüngere Baumreihen und ein Stundenstein an die Hochblüte der Chaussée (Abb. 3, 4). Dort, wo die Strasse nicht aufgehoben wurde, dient sie heute fast ausschliesslich als Quartierschliessung, Fahrrad- oder Fussgängerweg. Es ist denkbar, dass ein parallel verlaufender Forstweg beim Weiermannshus, dessen Oberfläche mit einem Steinbett befestigt ist, eine ältere Variante darstellt.

*Beim Weiermannshus erinnert vor allem die Baumreihe an die glanzvolle Zeit der Kunststrasse. Die Strasse selbst dient hier als Fahrrad- und Fussgängerweg.
Abb. 3 (GS, 9. 5. 2001)*



Der Stundenstein in Bethlehem wirkt sehr verloren in der stark modernisierten Umgebung.

Abb. 4 (GS, 9. 5. 2001)



Ab Bethlehem ist die Strasse nach Murten eine moderne 1. Kl.-Strasse ohne besonders nennenswerte Substanz. Nur die Abschnitte entlang dem Wald von Ägerten (siehe BE 28.3.1) und die Brücke bei Gümnenen (siehe BE 28.3.2) verdienen einen detaillierteren Beschrieb. Ansonsten ist ein traditioneller Charakter nur an wenigen Stellen erhalten geblieben. Dazu gehören ein Rastplatz mit Randsteinen vor Mühleberg, ein 300 m langes Wegstück im Anschluss an die Brücke von Gümnenen sowie die Dorfpassagen von Rizenbach und Biberen. In diesen Bereichen erinnern der geschwungene Verlauf, eine Wegbreite von 4 bis 6 m und die unmittelbare Nähe von Häusern an eine ältere Anlage. In Biberen befindet sich zudem eine erwähnenswerte Brücke über den gleichnamigen Bach (Abb. 5). Es handelt sich dabei um eine Steinbogenbrücke mit Brüstungsmauern. Die Quader bestehen aus Muschelsandstein. Die Spannweite beträgt rund 6 m, die Breite 3.5 m. Leider ist die Umgebung durch Betonbauten stark beeinträchtigt (Bachkanal, moderne Brücke). Ein moderner Grenzstein bei der neuen Brücke erinnert daran, dass einst der Biberebach die Kantonsgrenze bildete.

Die Steinbogenbrücke von Biberen kontrastiert stark mit der Betonbrücke im Hintergrund und dem künstlich eingefassten Bach.

Abb. 5 (GS, 9. 5. 2001)



Als Wegbegleiter sind als erstes vier Stundensteine zu erwähnen. Diese befinden sich bei Bethlehem (I Stunde), Frauenkappelen (II Stunden), vor Mühleberg (III Stunden) und bei Rizenbach (IV Stunden; siehe Abb. 6). Mit Ausnahme desjenigen von Bethlehem, der stark verwittert ist, sind die Inschriften der Stundensteine noch gänzlich lesbar. Es handelt sich um Kalksteine mit einer Breite von

43–49 cm und einer Tiefe von 22–28 cm. Die originale Höhe – vom Sockel aus gemessen – war nur beim Stundenstein von Rizenbach festzustellen: Sie beträgt 98 cm.

Als weitere Wegbegleiter sind zu erwähnen: der Landgasthof «Bären» in Frauenkappelen, das Restaurant «Traube» in Mühleberg und der ehemalige «Bären» in Gümnenen (Abb. 7). Auffallend sind im Weiteren zwei Brunnen, die einen Zusammenhang mit den früheren Pferdefuhrwerken haben könnten. Der eine steht in Gümnenen, am Fuss der Steigung Richtung Bern, der andere – ganz isoliert – im Aufstieg nach Rizenbach.

Der Stundenstein von Rizenbach steht an einer Strasse, die wenig überprägt ist.

Abb. 6 (GS, 9. 5. 2001)



Der ehemalige Gasthof «Bären» in Gümnenen (mit parkiertem Auto). Anhand der Lage des Gebäudes soll der frühere Strassenverlauf erkennbar, der auf die ehemalige Fähre ausgerichtet war (KFS, Bd. 3, 1982: 362).

Abb. 7 (GS, 9. 5. 2001)



— Ende des Beschriebs —