

Strecke BE 504  
Landeskarte Lyss - Urtenen (- Hindelbank)  
1146, 1147

**GESCHICHTE** Stand Oktober 2001 / Ha, sbo

Im 19. Jahrhundert wurde das Kriterium des möglichst schwachen und gleichmässigen Gefälles angesichts des stark zunehmenden Verkehrs vorrangig. Man entdeckte, unterstützt durch die aufkommenden Entwässerungsprojekte, die Talebenen als ideale Verkehrsträger und legte nun Strassen und bald einmal auch Eisenbahnen auf geschütteten Dämmen in den bisher gemiedenen Niederungen an.

#### Streckenendpunkte

Bereits im 7. Jahrhundert stand in Lyss auf dem Kirchhubel eine burgundisch-karolingische Grabkirche. Lyss ist im Jahr 1009 als «Lissa» urkundlich erwähnt. Neben der Kirche von «Oberlyss» gab es seit 1238 auch eine Kirche von «Niderlyss», die an der Stelle der heutigen alten Kirche stand und bis 1935 die Pfarrkirche von Lyss blieb. Im Mittelalter war Lyss Gerichtsplatz. Im Jahr 1473 fand dort ein Landtag statt. Das Dorf hatte also schon früh eine gewisse Bedeutung; aber der eigentliche Aufschwung begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit dem Bau der «Lyss-Hindelbank-Strasse». Nun begann Lyss, die Stadt Aarberg als Verkehrsknotenpunkt abzulösen (GLS Band III 1905: 253; HBLS Band IV 1927: 781 f.; Internet Oktober 2001: [www.lyss.ch/geschichte/geschichte.htm](http://www.lyss.ch/geschichte/geschichte.htm)).

Urtenen wird erstmals im Jahr 1249 als «Urtinun» urkundlich erwähnt; der Name der Ortschaft stammt vom Fluss Urtenen (Bedeutung «die Sprudelnde»). Vor den Gewässerkorrekturen waren das Moossee- und Urtenental von Schüpfen bis Bätterkinden zu einem grossen Teil versumpft. Am «Stalden» bei Urtenen befand sich eine der wenigen Stellen, die während des ganzen Jahres passierbar waren. Es kann angenommen werden, dass die Entstehung des Dorfes mit diesem wohl sehr alten Flussübergang zusammenhängt (GLS 6, 1910; HBLS 7, 1934: 174; KURZ 1980: 38 f.). Erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts jedoch wurde Urtenen zum Verkehrsknotenpunkt. Durch den Bau der «Lyss-Hindelbank-Strasse» 1835–44 und der Tiefenaustrasse 1846–1855 (BE 1.4) entstand bei Schönbühl, einer damals kleinen Häusergruppe, eine Strassenspinne. Im 20. Jahrhundert kommen noch die RBS-Bahnlinie (ab 1916) und die Autobahn (A 1, 1962) hinzu, die ebenfalls über Urtenen-Schönbühl führen (AERNI, PFISTER 1970/72: 189 ff.; Internet: [www.urtenen-schoenbuehl.ch](http://www.urtenen-schoenbuehl.ch)). Die Strassengabelung Urtenen Im Sand (LK 1147 Punkt 536), wo die Strasse nach Solothurn (BE 37) von der Strasse nach Zürich (BE 1.2; BE 2) abzweigt, liegt knapp 2 km südlich des Dorfes Urtenen.

Hindelbank wird im Jahr 1006 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Im 14. Jahrhundert gehörte die Herrschaft Hindelbank dem Berner Patriziergeschlecht Münzer. Nach mehrfachem Besitzerwechsel in den nächsten Jahrhunderten kaufte 1720 der Schultheiss Hieronymus von Erlach den Besitz Hindelbank und liess im Wyler das Schloss erbauen, in dem er nun residierte. 1866 ging das Schloss an den Staat Bern; zuerst wurden darin

Erziehungszöglinge untergebracht, dann wurde es Pflege- und seit 1911 Frauenstrafanstalt (GLS 2, 1904: 558; HBLS 4, 1927: 224; KS Bd. 3 1982: 477 f.; SCHWEIZER 1982: 61 f.; AMMANN FRED 1986: 7 f.; SCHWEINGRUBER 1989: 7 ff.). Die Anfänge des Gasthofs «Löwen», der sich südlich der Kirche an der Landstrasse befindet, gehen bis ins Jahr 1450 zurück. Es folgten amtliche Bestätigungen 1628, 1688, 1743 und 1804. Der heutige Bau wurde 1705 errichtet. Der ursprünglich zum «Löwen» gehörende Gutshof wurde zur Zeit der Strassenbauten durch Pferdestallungen ergänzt. Bestimmend waren die 1835–1844 erbaute Lyss-Hindelbank-Strasse und die «Neue Aargauer Strasse» (BE 2) über die 1846 - 1850 erbaute «Tiefenaubrücke» (BE 1.4, KS Bd. 3 1982: 477; AMMANN FRED 1986: 4).

#### Geschichte der Verbindung

Die eigentliche Vorgängerin der «Lyss-Hindelbank-Strasse» als Verbindung mit dem Seeland und dem Jura ist die Strasse von Bern nach Aarberg (BE 29). Diese steile Route über den Frienisberg (Strecke BE 29) befriedigte die gestiegenen Bedürfnisse des 19. Jahrhunderts nicht mehr. In den Jahren 1835 bis 1844 wurde das Seeland mit der sogenannten «Hindelbankstrasse» via Lyssbachtal an die Transitachse Bern - Zürich (BE 2) angeschlossen, und mit der Fertigstellung der «Tiefenaubrücke» erfolgte um 1850 der direkte Anschluss an Bern (Strecke BE 516). Bereits 1864 wurde dann mit ähnlicher Linienführung auch die Eisenbahnlinie eingeweiht.

Der Bau der «Hindelbankstrasse» (und anschliessend der Bahnlinie Bern - Lyss - Biel) durch das vorher während Jahrhunderten versumpfte und verkehrsfeindliche «Lyssbachtal» hatte für die räumliche Entwicklung des östlichen Seelandes einschneidende Konsequenzen. Aarberg geriet ins verkehrsgeographische Abseits und verlor seinen Status als Tor zum Seeland. Umso mehr profitierte Lyss, das nun zum Verkehrsknotenpunkt avancierte. Es nützte die plötzlich vorhandene Standortgunst geschickt aus und entwickelte sich in den letzten 150 Jahren zu einem leistungsfähigen, industrialisierten Regionalzentrum.

Interessanterweise lagen die ursprünglichen Beweggründe für diese Entwicklung weder bei einer bewussten Förderung von Lyss noch bei einer Verbesserung der Strassenverbindung zwischen Bern und Biel zugunsten der geplagten einheimischen Fuhrleute. Der bernische Staat hatte bis zur Aufhebung des Zollrechts durch die Bundesverfassung im Jahre 1853 ein handfestes Interesse an Zolleinnahmen und Weggeldern. Mit dem Bau der «Lyss-Hindelbank-Strasse» versuchten die Berner, den Ost-West-Verkehr durch das schweizerische Mittelland von der traditionellen Transversale Solothurn - Büren - Aarberg - Murten (vgl. IVS-Strecken BE 32 und BE 33) umzulenken und damit dem Nachbarkanton Solothurn fette fiskalische Einnahmen wegzuschnappen. Obwohl man es natürlich öffentlich nicht zugab: Die «Lyss-Hindelbank-Strasse» war ein Spekulationsbau, angelegt, um die Einnahmen des Staates zu erhöhen (ROGGER 1986: 103 f).

In den zeitgenössischen Verwaltungsberichten nimmt das Bauwerk einen breiten Raum ein. Die aktuellen Arbeits- und Kostenstände werden Jahr für Jahr detailliert beschrieben. So verursachte im Oktober 1843, als die Strasse praktisch fertig war, ein Unwetter zwischen Bühlhof und Moossee grosse Schäden an Brücken, Böschungen und Wasserabzugsgräben. Trotzdem konnte die

Verbindung, obwohl noch einige Abschlussarbeiten wie beispielsweise das Setzen der Randsteine ausstanden, bereits zwei Monate später der «Circulation» übergeben werden, und sie wurde sofort stark frequentiert. Die genau 62066 Fuss lange und 24 Fuss breite «Lyss-Hindelbank-Strasse» kostete den Staat schliesslich 329299 Franken und 86 Rappen (VER.B. 1843: 224 f. und 1844: 222 f.). Dazu der 1840 geäusserte, authentische Kommentar des damaligen Obergerichtspräsidenten Koch: «So wie die Strasse angelegt worden, ist sie ein Ungeschick, aber sie ist schön. Wenn sie einmal fertig ist, so ist sie für den Kanton ein Ehrenmonument, indessen ein theures» (ROGGER 1986: 113; siehe auch GRIBI: 1998; HERZIG 1999: 205 f.).

Zwischen Münchenbuchsee und Lyss standen ursprünglich zwei Stundensteine (III und IV Stunden von Bern; WEBER 1976: 79).

#### Kartographische Darstellungen

Nach der CARTE MILITAIRE (1793/97) führt eine von Aarberg kommende Strasse nach Kosthofen und folgt dann dem Lyssbachtal über Bundkofen und Schüpfen bis nach Schwanden, wo sie auf die rechte Talseite wechselt. In Wiggiswyl verlässt sie die Talebene und verläuft über die Anhöhe nach Urtenen, Mattstetten und Hindelbank (mit Fortsetzung nach Burgdorf oder Kirchberg). Bei FINSLER (1820–1830) ist diese Strasse ebenfalls vorhanden; zusätzlich führt jedoch eine gerade Linie von Bundkofen bis zum Moossee, bezeichnet als «Neue Strasse von Lyss auf Hindelbank». Bei DURHEIM (1843) ist eine Strasse 2. Klasse von Aarberg über Schüpfen, Münchenbuchsee und Moosseedorf bis nach Urtenen, Im Sand, angegeben sowie die projektierte Strasse von Lyss nach Hindelbank.

Auf der Topographischen Karte (TK Blatt VII 1845) ist die neue Strasse von Lyss bis zur Einmündung in die Bern-Zürich-Strasse (BE 1.4 und 2) in Urtenen-Schönbühl vorhanden, einschliesslich der Verbindungsstücke von Bern über Münchenbuchsee nach Schönbrunnen (BE 516) und von Bern über Moosseedorf nach Schönbühl (BE 1.4). Im Topographischen Atlas (TA 138 Liss 1876, 140 Aarberg 1876, 141 Schüpfen 1880, 144 Hindelbank 1879) hat die «Lyss-Hindelbank-Strasse» die Signatur «Kunststrasse über 5 m Breite». Zum Projekt der Strasse existieren zahlreiche weitere Pläne und Karten des 19. Jahrhunderts (KKK 2987).

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 19. Oktober 2001 / Ha, GS*

Die Strecke verläuft ohne nennenswerte topographischen Schwierigkeiten durch das Tal des Lyssbachs. Die schwierigste Partie für den Strassenbau betraf wohl am ehesten die früher versumpfungsgefährdete Moosseebene zwischen Schüpfen und Schönbühl. In diesem Bereich verläuft die Strasse denn auch häufig auf einem Damm. Bestockte Böschungen von bis zu 2 m Höhe sind entlang des Moossees bei Seehus und eingangs Schönbühl festzustellen (Abb. 1).

Die bis zu 2 m hohe Dammkonstruktion  
östlich von Schönbrunnen.  
{ PRIVATE GSD0065 } Abb. 1 (GS, 19.  
10. 2001)



Auf den letzten 1.5 km wurde die Strecke zweimal durch den Bau von Autobahnen unterbrochen. Im ersten Fall war es der Bau der Autobahn Schönbühl-Lyss, der östlich des Moossees zu einer Korrektur des alten Verlaufes und damit zu einem Unterbruch von 300 m Länge geführt hat. Von der ehemaligen Strasse ist trotz der Korrektur ein 150 m langes Teilstück entlang des Moossees erhalten und mit einer Raststätte kombiniert (Abb. 2). Das asphaltierte Teilstück ist zuerst 5.5 m breit und anschliessend auf 3 m zurückgebaut.

Der zweite Unterbruch ist eine Folge der A 1, die mitten durch Schönbühl führt. Der frühere Niveauübergang über die SBB-Linie Bern - Olten wurde zu Gunsten einer Unterführung aufgehoben und so die alte Strasse auf einer Länge von 150 m unterbrochen. Südöstlich der Autobahn setzt sich die Strecke vorerst als Sackgasse fort, die heute nurmehr als Häuserzufahrt dient (Abb. 3). Das 150 m lange und asphaltierte Strassenstück ist 5 m breit und wird von Eschen und Ahornbäumen gesäumt. Die weitere Fortsetzung bis zur Einmündung in die Strecke BE 2 ist heute eine 8–9 m breite Kantonsstrasse mit weitgehend überprägten Böschungen.

Rechts: Reststück der ehemaligen  
Strasse; links: die neue Strassenführung  
mit der Unterführung unter die Autobahn  
Schönbühl-Lyss im Hintergrund.  
{ PRIVATE GSD0066 } Abb. 2 (GS, 19.  
10. 2001)



*Die Sackgasse als Überbleibsel des ehemaligen Niveauübergangs über die Eisenbahnlinie Bern - Olten bei Schönbühl.*  
{ PRIVATE GSD0067 } Abb. 3 (GS, 19. 10. 2001)



Eine wichtige Station an der «Lyss-Hindelbank-Strasse» war der Gasthof «Rössli» (heute «Landgasthof Schwanden») bei Schwanden, mitten im Moos am Kreuzungspunkt mit der alten Strassenverbindung von Bern nach Büren (BE 505) gelegen (Abb. 4, 5). Das «Rössli» bestand eigentlich aus zwei Gasthäusern, einem für die «bessere» Kundschaft und einem für die Diensthofen und Knechte. Eine Zeitlang soll hier auch ein Moorbad betrieben worden sein (Auskunft Herr und Frau Affentranger, «Landgasthof Schwanden»). Hier übernachteten viele Seeländern Bauern, wenn sie nach Bern auf den Markt zogen. Die Wagen sollen jeweils über hunderte von Metern in Richtung Schüpfen geparkt gewesen sein. Die ehemaligen Pferdestallungen lagen auf der gegenüberliegenden Strassenseite und sollen für rund 200 Tiere Platz geboten haben (mündliche Auskunft: Werner Stämpfli-Streit, Schwanden bei Schüpfen).

Als weitere Wegbegleiter sind die folgenden Gasthöfe zu erwähnen: «Bären» in Lyss, «Goldener Krug» in Suberg, «Brücke» in Kosthofen, «Rössli» in Schüpfen, «Schönbrunnen» und «Moospinte» (Abb. 6) ebenfalls an wichtigen Kreuzungen mit der Bern-Büren-Strasse (BE 505) und «Schönbühl» im gleichnamigen Dorf.

*Das altehrwürdige «Rössli» mit dem Gasthaus für die noblere Kundschaft links (am Türsturz datiert «1842») und jenem für die einfacheren Leute rechts (am Türsturz datiert «1841»).*  
{ PRIVATE GSD0068 } Abb. 4 (GS, 19. 10. 2001)



*Der Zahn der Zeit hinterlässt seine deutlichen Spuren am älteren «Rössli» – aus der Sandsteinmauer wachsen bereits Baumstämme mit erheblichem Durchmesser. Davor ein Geländer, das wohl noch zum Anbinden von Pferden benutzt wurde.*  
{ PRIVATE GSD0069 } Abb. 5 (GS, 19. 10. 2001)



*Der Stundenstein steht zwischen der Hauptstrasse und einem parallelen Gütersträsschen für den landwirtschaftlichen Verkehr.*  
{ PRIVATE GSD0070 } Abb. 6 (GS, 19. 10. 2001)



500 m westlich des alten «Rössli» von Schwanden steht auf der nördlichen Strassenseite ein bernischer Stundenstein, der die Distanz von drei Wegstunden vom «Zytgloggenturm» angibt (Abb. 7). Er gehört nicht zur Originalinfrastruktur der Hindelbank-Strasse, sondern ist erst nach 1850 (Eröffnung der Tiefenaubrücke) als Bestandteil der neu eröffneten «Bern-Lyss-Strasse» gesetzt worden.

*Die Moospinte nordöstlich von Münchenbuchsee. Infolge ihrer im Laufe der Zeit gewonnenen Wichtigkeit war sie namengebend für das unmittelbare Umgelände.  
{ PRIVATE GSD0071 } Abb. 7 (GS, 19. 10. 2001)*



— Ende des Beschriebs —