

Artenen und Schönbühl einst und jetzt

Verkehrsentwicklung Artenen-Schönbühl

Schon seit Jahrhunderten wird Artenen-Schönbühl als Knotenpunkt zwischen Südwest und Nordost sowie dem Seeland genutzt. Durch die Entwicklung des motorisierten Verkehrs in den letzten Jahrzehnten wurden diese Verbindungen immer intensiver benutzt und mussten durch bauliche Massnahmen angepasst und wo nötig erweitert oder verändert werden. Heute ist Artenen-Schönbühl zu einem der meistfrequentierten überregionalen Verkehrsknotenpunkte geworden.

Wie alles begann

Schon die ersten Jäger nach der Eiszeit durchquerten das Moosseetal und machten halt am Moossee. Später haben sich die Pfahlbauer niedergelassen und es entstand ein erster reger Handelsweg durch die Gemeinde.

Die Zeit der Römer

Um das Jahr 58 v. Chr. besetzten die Römer das Mittelland, es entstand eine erste feste Verbindungsstrasse von Brenodurum (Bern) nach Salodurum (Solothurn). Sie führte unterhalb des Urtenenberg durch das Junkerenholz, die Spuren davon sind heute noch sichtbar.



Römerstrasse im Junkerenholz / Sand

So wie wir es auch heute kennen, setzten die Römer dem feuchten Untergrund massive Unterbauten entgegen. Trassen wurden dick mit Steinen und Kies geschottert um die Matschbildung nach Regenfällen zu verhindern. Die Strecken verliefen oft schnurgerade, damit wurde ein hindernisfreies und zügiges Vorwärtskommen ermöglicht. Der Strassenbau wurde damals vom römischen Staat verwaltet und regelmässig gewartet.

Die Entwicklung des Strassenbaus im Laufe der Jahrhunderte

Im Mittelalter war der Strassenbau im Vergleich zur Römerzeit stark rückläufig. Es wurden hauptsächlich unbefestigte Naturwege genutzt, welche stark von den Witterungsbedingungen abhängig waren.

Im 12./13. Jahrhundert, mit dem Aufblühen von Städten und Märkten, nahm der Strassenbau wieder zu. Vermehrt wurden befestigte Strassen angelegt. Die starren Achsen der mittelalterlichen Fuhrwerke machten enge Kurven unmöglich, daher waren diese eher weit und langgezogen.

Vor den Gewässerkorrekturen waren das Moossee- und Urtenental von Schüpfen bis Bätterkinden zu einem grossen Teil versumpft, zudem bildete der Urtenenbach ein natürliches Hindernis. Am «Stalden» bei Urtenen befand sich eine Furt, eine seichte Stelle, welche mit Trittsteinen oder Pfählen befestigt wurde und dadurch während des ganzen Jahres passierbar blieb. Der Weg durch unser heutiges Gemeindegebiet war damit vorgegeben. Es kann angenommen werden, dass die Entstehung des Dorfes mit diesem wohl sehr alten Flussübergang zusammenhängt.

Im mittelalterlichen Schweizer Netz von Flurwegen dominierten einfache, lokale Wege wie Vieh-, Kirch- und Feldwege, die für den täglichen Bedarf der Bevölkerung unerlässlich waren. Diese Verkehrswege wurden damals schon kategorisiert und später auch klassifiziert.

Einzelne Flurwege bestehen in Artenen-Schönbühl heute noch, wenn auch nicht mehr in der ursprünglichen Form:

- Viehwege:** Oberdorf Richtung Hornusserhüsi.
- Kirchwege:** Kirchgässli Richtung Jegenstorf
- Karrwege:** Hindelbankstrasse, Eigerweg und Lyssstrasse

1706 entstand die wichtige Verbindungsstrasse von Bern nach Zürich und 50 Jahre später, 1756, diejenige nach Solothurn.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts versuchten die Berner Behörden mit dem Bau der «Lyss-Hindelbank-Strasse (1835-1844) den West-Ostverkehr durch das Mittelland von der traditionellen Route Solothurn-Büren-Aarberg-Murten umzulenken, um damit dem Nachbarkanton fette fiskalische Einnahmen wegzuschnappen.

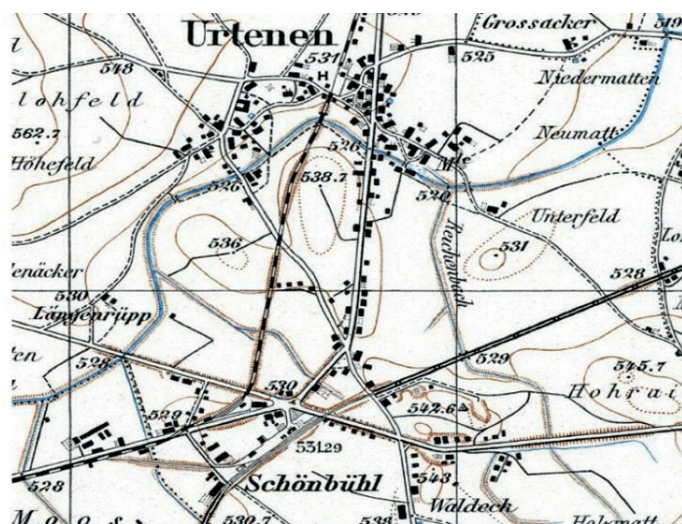
Die «Lyss-Hindelbank-Strasse» war ein Spekulationsbau, angelegt um die Einnahmen des Staates zu erhöhen. Die genau 62'066 Fuss lange und 24 Fuss breite «Lyss-Hindelbank-Strasse» kostete den Staat 329'299 Franken und 86 Rappen.

Die schwierigste Partie für den Strassenbau betraf wohl die früher versumpfunggefährdete Moos ebene zwischen Schüpfen und Schönbühl. In diesem Bereich verläuft die Strasse noch heute auf einem Damm. Bestockte Böschungen von bis zu 2m Höhe sind entlang des Moossees beim Seehus und eingangs Schönbühl auszumachen.



Die bis zu 2 m hohe Dammkonstruktion ödlich von Schönbühl

Durch den anschliessenden Bau der Tiefenautstrasse (1846-1855) entstand bei Schönbühl, einer damals noch kleinen Häusergruppe, eine Strassenspinne und damit ein bis heute wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Diese Linienführung bewirkte, dass ab diesem Zeitpunkt unsere Gemeinde an Bedeutung zunahm und ein wichtiger Entwicklungsstandort wurde.



Strassenkarte von Urtenen und Schönbühl um 1939

Gemeindestrassen in Urtenen

Fast alle Gemeindestrassen im Dorf waren bis ca. 1965 nicht geteert. Der Strassenunterhalt wurde bis in die 40er Jahre durch Frondienst von Einwohnern geleistet.

1965 wurde Hans Glaser in den Gemeinderat von Urtenen-Schönbühl gewählt. Damals unter anderem zuständig für das Strassennetz, schildert er seine Erinnerungen:

«Die Naturstrassen wurden mehrmals pro Jahr mit Ligninlauge behandelt. Dies ist eine Art Holzleim aus Abfallstoffen der Papierproduktion. Diese Behandlung verhinderte die Staubbildung und klebte die Kieselsteine wieder zusammen. Ausgebracht wurde sie je nach Wetter etwa alle 3 Monate, anfangs mit Jauchefässern der Bauern, später dann mit Tankwagen».

Ab 1965 begann die Gemeinde mit der «Oberflächenteerung» vieler Naturstrassen, unter anderen der Längenrüpp-, Feldegg-, Stalden-, Oberdorf- und Moosstrasse. Die Gemeinderäte Hans Glaser und Paul Bill legten seinerzeit selbst Hand an und die «Teerung» verlief folgendermassen: «Ein Tankwagen mit flüssigem Bitumen fuhr voraus und spritzte eine Schicht direkt auf das Kies. Dahinter folgte ein Lastwagen mit Splitt. Dieser wurde - von den Gemeinderäten - auf die Strasse geschaufelt und mit Splittbesen schön verteilt. Eingewalzt wurde nicht, dies übernahmen die Fahrzeuge der Strassenbenutzenden».

Hans Glaser erinnert sich auch noch, wie Schnee geräumt wurde: «Je nach Schneehöhe pflügte ein von zwei oder gar vier Pferden gezogener Holzpflug, auf welchem der Fuhrmann sass, den Schnee zur Seite. Das grosse Gefährt konnte eine Gasse von etwa 5 Metern pflügen, Trottoirs gab es damals noch keine».

Bau und Eröffnung der Autobahn

Schon in den 30er Jahren hatte man über eine Entlastungsstrasse zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl nachgedacht. Ursprünglich war eine dreispurige Autostrasse vorgesehen, doch die Widerstände waren so gross, dass an eine Ausführung nicht zu denken war.

Erst im Zusammenhang mit dem schweizerischen Autobahnnetz wurde das Projekt wieder aufgenommen. Die Gemeinde wehrte sich erfolglos gegen den heutigen Verlauf der Autobahn quer durch das Dorf und verlangte eine Linienführung südlich direkt entlang dem Grauholzberg nach Hindelbank. Bund und Kanton wiesen die Einsprache jedoch ab. Grund waren Mehrkosten wegen Geologie und Schutzbauten, der Erhalt des Areals Sand und die regionale Planung und Entwicklung Schiene-Strasse. Im Sommer 1959 begann der Bau der Grauholzautobahn. Die Arbeiten kamen zügig und reibungslos voran. Mit der Einweihung konnte zwar nur ein kleines Stück der schweizerischen Ost-West-Verbindung in Betrieb genommen werden, doch es war ein vielversprechender Anfang. Am 10. Mai 1962 wurde im Beisein von vielen Behördenvertretern aus Bund, Kanton und Gemeinden sowie der Bevölkerung und mehrerer Schulklassen das erste bernische Autobahnteilstück der Ost-West-Achse der Schweiz (der A1) offiziell eröffnet und dem Verkehr übergeben.

Heute muss die Grauholzautobahn zwischen den Verzweigungen Schönbühl und Wankdorf, sowohl den Verkehr der A1 (von und nach Zürich) als auch der A6 (von und nach Biel) aufnehmen und ist deshalb sehr stark befahren. 1995 betrug das geschätzte Verkehrsaufkommen ca. 80'000 Fahrzeuge pro Tag. Daher wurde die Teilstrecke Grauholz von vier auf sechs Spuren ausgebaut und 1996 eröffnet. Für dieses Projekt wurden 35 Mio. Franken investiert.



Eröffnung der Autobahn im Grauholz 1962

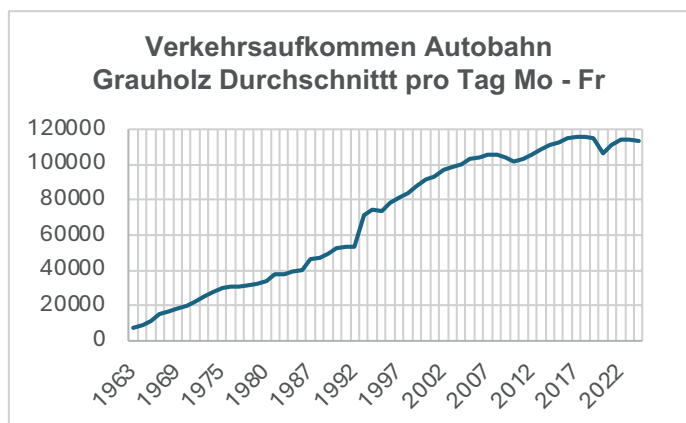
Am 26. November 1986 wurde die Autobahn A6, damals noch als Kantonale Autostrasse T6 von Schönbühl nach Lyss mitten durchs Bubenloo eröffnet. Eine Tunnelführung entlang Moossee und Bubenloo lehnte der Kanton aus finanziellen Gründen ab.



Bau der Autobahn A6 im Bubenloo 1986

Verkehrsaufkommen

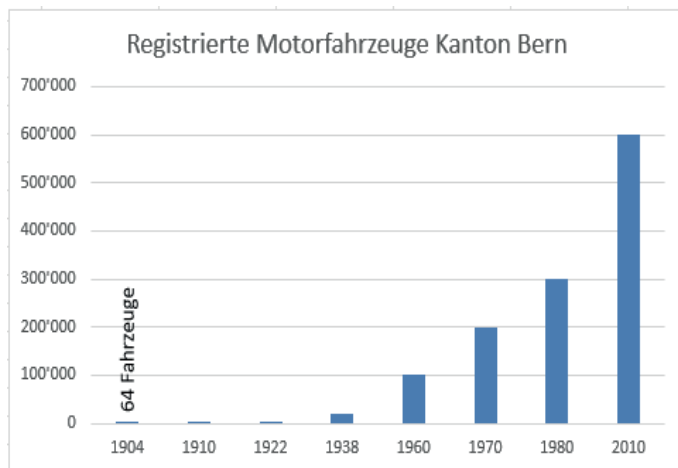
Bei der Planung der Autobahn 1962 wurde mit einem Verkehrsaufkommen von 10'000 bis 12'000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet.



Heute fahren im Durchschnitt täglich 115'500 Fahrzeuge über die Autobahn.

Mit einer Verkehrszunahme im heutigen Ausmass wurde beim Bau der Autobahnen in den 60er Jahren von niemandem gerechnet.

Die folgenden Zahlen zeigen eindrücklich die Entwicklung der Motorisierung im Kanton Bern:



Registrierte Motorfahrzeuge im Kanton Bern

Bau der Eisenbahn - Erleichterung des Fernverkehrs

Die Entwicklung der Eisenbahn muss im Rahmen der Verkehrsentwicklung in Urtenen-Schönbühl ebenfalls erwähnt werden.

Im Februar 1853 wurde die Schweizerische Centralbahn (SCB) gegründet. 1857 konnte die Bahnlinie Olten-Bern eröffnet werden. Unser Dorf erhielt mit der Haltestelle Bahnhof Schönbühl, einen direkten Anschluss an das schweizerische Bahnnetz. 1902 wurde die SCB mit einer Streckenlänge von 322 km in die SBB integriert.

1916 eröffnete die Elektrische Solothurn-Bern-Bahn (ESB) die Strecke Bern-Zollikofen und 1924 den durchgehenden Betrieb bis Solothurn als Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB). 1964 führte die SZB den ersten Taktfahrplan in der Schweiz ein. Ab 1979 und auch nach der Gründung der RBS 1984 wurde der Taktfahrplan laufend verdichtet. Heute fahren alle 15 Minuten Züge nach Bern. Dies führte natürlich zu einer massiv besseren Attraktivität von Urtenen-Schönbühl als Wohngemeinde und damit zu einem grossen Bevölkerungswachstum.

Neue Verkehrslösung Entflechtung Schiene-Strasse

Früh schon hat man erkannt, dass der Verkehr durch die Gemeinde Urtenen-Schönbühl so nicht weiter gehen konnte. Die Anzahl Fahrzeuge durch das Dorf stieg nach der Eröffnung der Autobahn kontinuierlich bis auf 14'000 Fahrten pro Tag an.



Alte Verkehrsführung im Zentrum Schönbühl um 1970

Erst nach der Fertigstellung der ersten Phase des Zentrums wurde die Projektplanung «Entflechtung Schiene-Strasse» mit Tieferlegung der Bernstrasse und einem Tunnel unter der RBS-Linie mit Aufhebung des exponierten RBS Niveauübergangs vom Kanton abgeschlossen. Mit dem Bau des Tunnels konnte 1995 begonnen und 1999 (im Jubiläumsjahr 750 Jahre Gemeinde Urtenen) die gesamte neue Verkehrslösung eingeweiht werden.

Seitdem hat sich das Verkehrsaufkommen deutlich noch weiter vergrössert. In den 90er Jahren fuhren ca. 14'000 Autos über die Kreuzung. Der Tunnel wurde für ca. 20'000 Fahrten pro Tag berechnet, heute (Jahr 2024) fahren an Spitzentagen bis zu 29'000 Fahrzeuge durch.



Bau des Tunnels ESS 1998

In den Jahren 2000 – 2003, nach der Fertigstellung des Tunnels, wurde das Projekt der neuen Verkehrsführung Zentrum, mit Fuss- und Radwegverbindungen gesamthaft abgeschlossen.

Das heutige Verkehrsnetz in der Gemeinde

In unserem Gemeindegebiet umfasst das öffentliche Strassennetz 69 km, wovon 9 km Nationalstrassen, 12 km Kantonsstrassen, 15 km Gemeindestrassen, 21 km Flurwege und 11 km Gehwege.

Erste Schutzmassnahmen

Nachdem der Verkehr immer mehr zunahm, mussten an den wichtigsten Durchgangsstrassen erste Massnahmen zur Lärmreduktion errichtet werden. Ab 2017 wurden entlang der Solothurnstrasse erste Lärmschutzfenster vom Kanton finanziert, später kamen Schutzwände dazu. Zudem wurde die Strasse mit einem Flüsterbelag versehen, welche 3-6 Dezibel (50-75%) des Strassenlärms reduziert. Leider nimmt die Wirkung dieser Flüsterbeläge mit zunehmender Lebensdauer stark ab. Dies bedingt einen regelmässigen Ersatz solcher Beläge.

Verkehr der Zukunft

Wie der Verkehr durch Urtenen-Schönbühl in der Zukunft aussehen soll, beschäftigt nicht nur unsere lokalen Behörden. Nicht nur die Strassen sind überlastet, sondern auch der Schienenverkehr. Die bauliche Entwicklung der Dörfer ist mit Einführung des Taktfahrplans beim RBS attraktiv. Immer mehr Menschen wohnen in den Dörfern und fahren zur Arbeit in die umliegenden Städte Bern, Biel etc. Das führt zu einer zusätzlichen Zunahme des motorisierten Verkehrs durch unser Dorf. Der Autobahnausbau im Grauholz wurde 2025 von der Bevölkerung abgelehnt. Mit einer Abnahme des Individualverkehrs ist allerdings in den nächsten Jahren nicht zu rechnen. Eine Umfahrung und die Halbanschlüsse im Grauholz und bei Hindelbank wurden diskutiert, kamen aber nicht über das Planungsstadium heraus. Die Steuerung durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord, mit den Ampeln an den Dorfeingängen, führte bisher (2025) noch nicht zu einer Entlastung. Das System muss vom Kanton noch optimiert werden.

Quellenangaben:

Akten Gemeindearchiv, Arbeitsgruppe Ortsgeschichte, ASTRA

Die Herausgabe dieses Artikels wurde gefördert von

Carrosserie Kiener AG | 3322 Schönbühl



Tel. 031 858 50 50
www.kiener.ch

Impressum:

Herausgeber: Arbeitsgruppe Ortsgeschichte, 2025
c/o André Hubacher, Oberdorfstrasse 7
3322 Urtenen-Schönbühl

Text: Manfred Widmer, Team AG Ortsgeschichte

Druck: Egli Druck AG Urtenen-Schönbühl