

Zeitschrift: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 71 (1987)

Artikel: Das Reihen-Mietshaus in Bern 1850-1920
Autor: Biland, Anne-Marie
Kapitel: 1: Das Umfeld : Bern 1850-1920
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070930>

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: 08.02.2026

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

ERSTER TEIL

DAS UMFELD: BERN 1850–1920

1. ZUR WAHL DES ZEITABSCHNITTES

Der Zeitraum 1850–1920 bringt für Bern entscheidende Veränderungen mit sich. Nie zuvor hat die Stadt ihr Aussehen und ihre Gestalt derart grundlegend gewandelt wie in jener Zeit. Die äusseren Veränderungen jedoch – die im Rahmen einer architekturhistorischen Arbeit zwangsweise im Vordergrund stehen – sind nur die sichtbaren Folgen von inneren, politisch-ökonomischen, aber auch technologischen und sozialen Umwälzungen, die im 19. Jahrhundert ungefähr alle Städte Europas mehr oder weniger stark erfassen.

In Bern sind massive Auswirkungen erst nach der Jahrhundertmitte spürbar; das Jahr 1850 bildet deshalb die untere Grenze. In diese Zeit fällt auch die erste Weltausstellung, die 1851 in London stattfindet und den Anfang eines immer wichtiger werdenden internationalen Austausches auf allen Ebenen markiert.

Der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Bauboom findet erst beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges ein jähes Ende. Die Architektur von 1850–1920 bildet in vielerlei Hinsicht eine Einheit, deren augenfälligstes Merkmal in der Formensprache, dem Historismus im weitesten Sinne, manifest wird. Da 1914–1920 nur wenig gebaut wird und die Architektur in Bern allgemein erst nach 1920 eine ganze Reihe von Erneuerungen erfährt, die weitgehend auf die internationale Welle des «Neuen Bauens» zurückzuführen sind, dauert die untersuchte Periode bis 1920. Dies geschieht aber auch in Angleichung an verschiedene Publikationen zur Architektur jener Zeit¹¹. Die politischen Ereignisse – Wahl Berns zur Bundesstadt und Erster Weltkrieg – spielten bei der Festlegung des zeitlichen Rahmens eine untergeordnete Rolle.

2. DIE POLITISCH-ÖKONOMISCHE ENTWICKLUNG

Verglichen mit den Industrie- und Handelsstädten Zürich und Basel liegt das Bauvolumen der von Verwaltung und Gewerbe geprägten Stadt Bern bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus weit zu-

rück. Dies ändert fast schlagartig mit dem Anschluss Berns ans Eisenbahnnetz. Am 15. Juli 1857 fährt der erste Zug von Olten über Burgdorf nach Bern, allerdings nur bis zum provisorischen Bahnhof auf dem Wylerfeld, da erst die Fertigstellung der sogenannten «Roten Brücke» im folgenden Jahr die Einfahrt bis in die Stadt erlaubt. 1859 wird dann die Strecke Bern–Thun, 1860 Bern–Freiburg und 1864 diejenige von Bern nach Biel eröffnet.

Bern, das wegen seiner ungünstigen Verkehrslage von den grossen internationalen Strassen umgangen worden ist, wird jetzt in Kürze zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Darin ist sicher der Hauptanstoß für den wirtschaftlichen Aufschwung der 1860er und 1870er Jahre zu sehen, unterstützt natürlich durch die Wahl Berns zur schweizerischen Bundeshauptstadt, was die Stadt zweifelsohne an Bedeutung gewinnen lässt.

Auf diese erste Blütezeit im Bausektor, die später und zögernder eingesetzt hat als andernorts, folgt in den 1880er Jahren eine lange, harte, nicht nur lokale Wirtschaftskrise. Ein numerischer Vergleich der vor und in der Krise neu erstellten Wohnhäuser kann vielleicht deren Ausmass am besten dokumentieren: 1878 sind es 103 und 1884 nur noch sechs Wohngebäude, die in Bern gebaut werden; von 1870 bis 1880 sind es insgesamt 637, in den darauffolgenden acht Jahren noch 112¹².

Diese ökonomische Krisensituation bewirkt nun einschneidende Veränderungen im politischen Kräfteverhältnis auf Gemeindeebene: 1882 tragen erstmals in stadtbernischen Gemeindewahlen die Radikalen, das heisst die freisinnige Partei, den Sieg über die seit langem führende Partei der Konservativen davon. Diesen Erfolg verdanken sie nicht zuletzt ihrem linken Flügel, der noch jungen Arbeiterbewegung, welche sich aber bald darauf loslöst. Bereits 1888 bilden die Sozialisten, die während der Krise immer mehr Wähler angezogen haben, die dritte Regierungspartei.

Erst in den 1890er Jahren ist die Wirtschaftskrise überwunden und wird von einem in Bern nie gekannten Boom abgelöst, der bis zum Ersten Weltkrieg anhalten wird. Das Eisenbahnnetz verdichtet sich, die Bundesverwaltung wächst jetzt spürbar, und es beginnt sich vermehrt Industrie anzusiedeln.

Im Jahre 1895, als die 22 Sitze im Stadtrat erstmals nach dem Proporz-System verteilt werden, bietet sich folgendes Bild: neun Freisinnige, sieben Sozialisten und sechs Konservative bilden den neuen Rat¹³. Innerhalb von nur 15 Jahren ist die führende konservative Partei zur kleinsten Gruppierung geschrumpft. Jahrzehntelang stand die Stadt dem Land politisch zu weit rechts, jetzt auf einmal aber steht sie zu weit links.

Die in der Krise vollzogene politische Kräfteverschiebung wird also in den Jahren der Hochkonjunktur bestätigt und ändert sich auch in der folgenden Zeit nicht. Nach 1895 steigt der Anteil der Sozialisten sogar noch an, während die Konservativen immer mehr Mandate abgeben müssen und die Vertretung der Freisinnigen ungefähr gleich bleibt.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahre 1914 findet die wirtschaftliche Blütezeit ein jähes Ende, was sich sogleich auf die Sitzverteilung im Stadtrat auswirkt: Kurz vor dem Krieg haben die Freisinnigen wie die Sozialisten je achtzehn und die Konservativen die restlichen vier Mandate. 1915 steigt der Anteil der Sozialisten auf 20 und ab 1917 gar auf 22 Sitze, womit sie jetzt die Mehrheit im Rat innehaben.

1916 bricht die Teuerung herein, und 1917 werden die Lebensmittel rationiert. Auch in Bern herrscht wie andernorts bald eine nie gekannte Wohnungsnot, so dass Obdachlose in Notunterkünften untergebracht werden müssen. Der Krieg verursacht unzählige Probleme, so auch eine massive Arbeitslosigkeit, die die Stadt mit Mehreinnahmen durch Steuern zu lösen versucht. Die Steuererhöhungen bringen den führenden Sozialisten natürlich wenig Sympathien ein und wirken sich auch prompt auf die Wahlen von 1920 aus, bei denen die Sozialisten nur noch 20 Sitze, also gleich viele wie die Bürgerlichen, für sich buchen können. Die Zahl der Arbeitslosen steigt noch bis 1922 weiter an und sinkt erst wieder ab 1923.

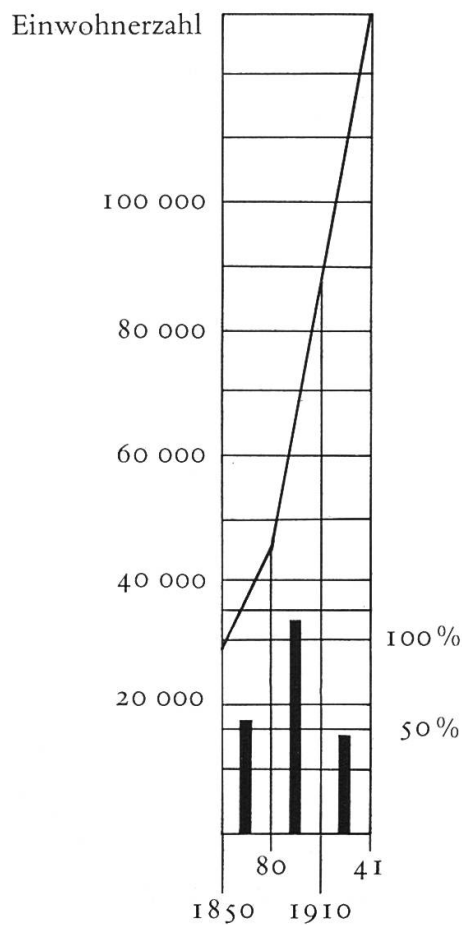
Zahlreiche schweizerische und ausländische Städte, die wie Bern im letzten Jahrhundert einen enormen Aufschwung erleben, können diesen klar auf die Industrialisierung zurückführen. Nicht so Bern. «Gerade in der Schweiz wie im sonstigen Alpenraum (Öster-

reich, Savoyen) sind Verstädterung und Stadtwachstum einerseits und Industrialisierung andererseits zwei deutlich zu unterscheidende Modernisierungsvorgänge im letzten Fünftel des 19. Jahrhunderts.»¹⁴ Die Frage, weshalb die Industrialisierung in Bern nur abgeschwächt stattgefunden und damit klar eine untergeordnete Rolle gespielt hat, ist nicht einfach zu beantworten und bedürfte einer vielschichtigen Analyse verschiedenster Aspekte, denn dies ist das Ergebnis vieler einzelner Steuerungsvorgänge im Laufe einer Geschichte von mehreren hundert Jahren. Interessant, wenn auch nicht vollständig, sind die Ausführungen in den Historischen Planungsgrundlagen des Kantons Bern, wo darauf hingewiesen wird, dass die Industrie im alten Bern des 18. Jahrhunderts als Notstandsunterstützung für die untere Schicht der Landbevölkerung betrachtet wurde.

«Das Patriziat Berns überliess das Verlagsgeschäft, das Unternehmertum, den Landstädten, teilweise sogar grösseren Marktflecken. Während Basel, Zürich und Schaffhausen enge Zunftmonopole handhabten, gab Bern dem Land weitgehende Gewerbefreiheit. Gerade diese aber dürfte im beginnenden Industriezeitalter hemmend gewirkt haben.»¹⁵ «In der Stadt Bern und in ihrer Umgebung fehlte die grosse Unternehmerschicht fast ganz. Es wirkte sich aus, dass ein Gesetz von 1747 den Mitgliedern des Grossen Rates verboten hatte, sich an kaufmännischen und industriellen Unternehmungen zu beteiligen, um, in vorbildlichem Ethos, die Staatsführung klar von privaten Interessen zu scheiden. Nur Weinhandel und Bankwesen waren ausgenommen.»¹⁶

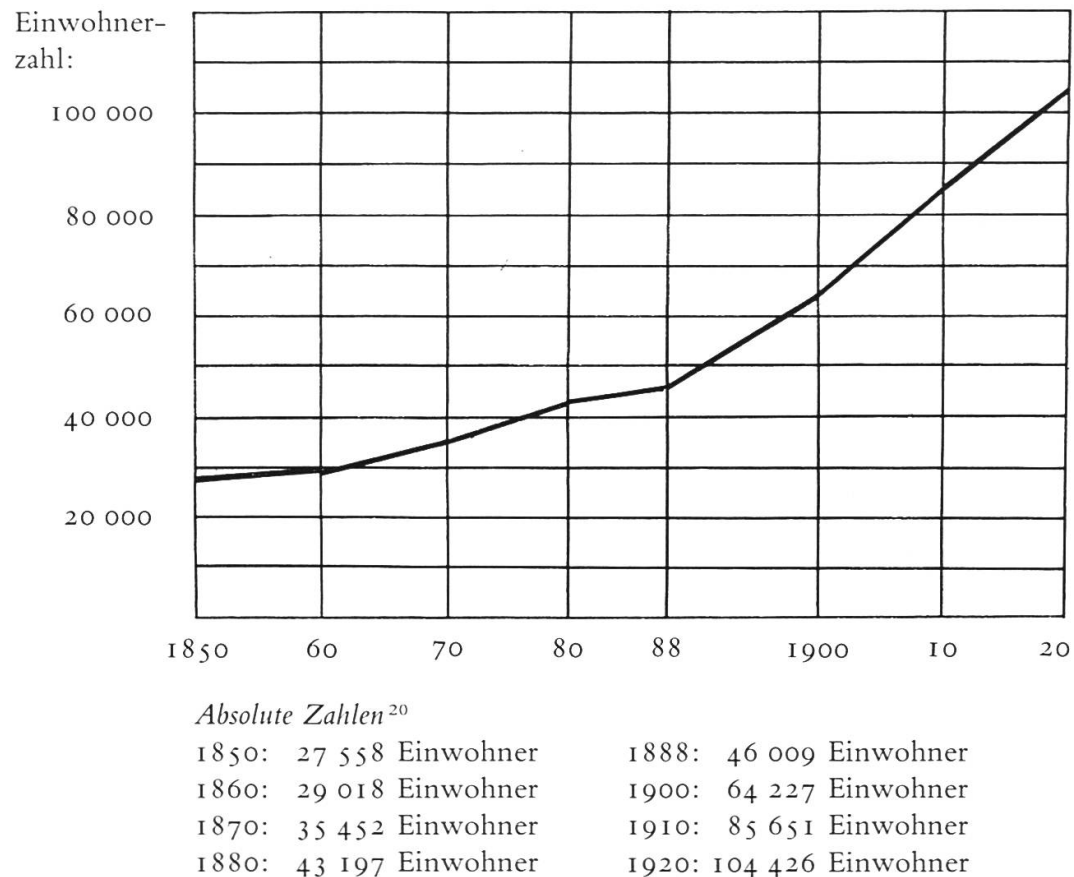
3. DIE ZUNAHME DER BEVÖLKERUNG

Die folgenschwerste Auswirkung der Umwälzungen im 19. Jahrhundert ist sicher der grosse Bevölkerungszuwachs in den Städten, der unzählige Probleme mit sich bringt. Während der Kanton die grösste Zunahme der Bevölkerungszahl vor 1850 verzeichnen kann, konzentriert sich der Zuwachs in der Stadt Bern auf die zweite Jahrhunderthälfte, mit einer Spitze zwischen 1890 und 1900.



Graphik 1. Bevölkerungswachstum. Absolute Zahlen und Zuwachsraten in Prozenten für Perioden von 30 Jahren¹⁷.

Von 1837 bis 1880 verdoppelt sich die Einwohnerzahl ein erstes Mal und dann von 1880 bis 1910 gleich ein zweites Mal. Da der Graphik 2, «Das Bevölkerungswachstum in der Stadt Bern 1850–1920», nur die Zahlen der alle zehn Jahre stattfindenden Volkszählung zugrunde liegen¹⁸, kann zwar die allgemeine Tendenz abgelesen werden, aber kleinere Schwankungen innerhalb eines Dezenniums kommen nicht zum Ausdruck. Es wäre zum Beispiel interessant zu sehen, wie die Bevölkerungszahl vor dem Anschluss ans Eisenbahnnetz, in der Zeit von 1850–1856, leicht abnimmt, um erst in den folgenden vier Jahren rapid anzusteigen¹⁹. Dieser Fall zeigt auch, wie die Bevölkerungsentwicklung eng mit



Graphik 2. Das Bevölkerungswachstum in der Stadt Bern 1850–1920.

der wirtschaftlichen Lage zusammenhängt. Die leicht ansteigende Kurve in den 1860er und 1870er, die Verflachung in den 1880er Jahren und der steile Anstieg kurz vor und nach der Jahrhundertwende widerspiegeln genau die wirtschaftlichen Schwankungen mit dem Aufschwung ab 1860, der Krise nach 1880 und dem Boom in den 1890er Jahren bis zum Ersten Weltkrieg. Eine detailliertere Graphik würde auch zeigen, wie die Kurve von 1910–1914 steiler als gezeichnet ansteigt, um anschliessend – nach Kriegsausbruch – wieder etwas abzufallen²¹.

Der parallele Verlauf in der Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerung weist bereits darauf hin, dass die Stadt in dieser Periode nicht in erster Linie wegen eines massiven Geburtenüber-

schusses wächst. Erasmus Walser weist nach, dass der Zuwachs in der Zeit zwischen 1880 und 1888 zwar noch zu 68 Prozent auf Geburtenüberschuss zurückzuführen ist, aber in den beiden darauffolgenden Jahren bereits zu 62 Prozent die Folge von Zuwanderungen ist²².

Das unverhältnismässige Anwachsen der Städte während die Bevölkerung auf dem Lande stagniert oder gar abnimmt, das heisst das Phänomen der Verstädterung, kann im 19. Jahrhundert in ganz Europa beobachtet werden. Die Entwicklung auf dem Gebiet der Industrie, des Handels und des Verkehrs führt zu einer Ansammlung von Menschen, Betriebsstätten und Kapital in den Städten, die dadurch in jeder Hinsicht zu Ballungszentren werden. Anfänglich überwiegen die Handwerker unter den Zuwanderern, die sich in Stadtnähe gute Verdienstmöglichkeiten erhoffen²³, aber schon bald werden sie von den Arbeitnehmern abgelöst. Die neu geschaffenen Ballungszentren bieten den jungen, meist männlichen Zuwanderern auch tatsächlich eine Vielzahl von Arbeitsplätzen an. Dabei hängt die Nachfrage nach Arbeitskräften ganz von der wirtschaftlichen Lage ab, was den parallelen Verlauf der beiden Kurven (Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung) erklärt. Die neu Zugezogenen finden in Bern weniger in der Industrie als vor allem im Dienstleistungssektor eine Beschäftigung.

Das Ausmass der Zuwanderungsrate, die 1896 ihren Höhepunkt erreicht, können die absoluten Zahlen am besten wiedergeben: Zwischen 1888 und 1900 strömen fast 19 000 neue Einwohner nach Bern, rund 14 000 davon allein in den Jahren 1896–1900²⁴.

Während man dem Anwachsen der Stadt in der wirtschaftlichen Blütezeit – vielleicht mit einer Prise Grossstadtehrgeiz – positiv gegenübersteht, ändert sich dies nach 1914 mit dem Auftauchen unzähliger Probleme, die auf die grössere Bevölkerungszahl zurückzuführen sind. Nach Kriegsausbruch wird das Bevölkerungswachstum seit langem erstmals wieder gedrosselt, da die Stadt jetzt für die arbeitsuchenden Zuwanderer an Attraktivität verloren hat.

4. DAS WACHSTUM DER STADT

Es ist klar, dass die Stadt Bern innerhalb der räumlichen Grenzen von 1850 die riesige Zahl neuer Einwohner in den folgenden 70 Jahren niemals aufnehmen kann. Aussprüche wie «Die Stadt platzt förmlich aus ihren Nähten» sind genauso berechtigt wie die Überlegung eines Zeitgenossen: «Man sagt, Bern sei im Jahr 1191 «gegründet» worden, aber wir vermuten, es sei 1896 mehr gebaut worden als 1191.»²⁵

Bis zum Ende der 1850er Jahre findet die wachsende Bevölkerung noch vollständig und bis in die 1880er Jahre noch zu einem grossen Teil Platz in der räumlich klar begrenzten Altstadt. Dies bedingt natürlich eine bessere Nutzung der bestehenden Bausubstanz durch Ausbau von Dach und Keller, Aufteilung von Grosswohnungen und oft auch durch Überbauung der Höfe. Die Neu-Bebauung von schlecht genutzten Stellen – die obere Altstadt ist noch um 1800 erst locker überbaut – schafft ebenfalls zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum. Der Bau des Bahnhofs bewirkt die Verlagerung des geschäftlichen Zentrums von der unteren Altstadt in die obere, in Bahnhofsnähe; ein Phänomen, das in zahlreichen anderen Städten ebenfalls beobachtet werden kann. Die Folge ist eine intensive Bautätigkeit, eine Erneuerungswelle im Raume Spitalgasse–Bubenbergsplatz–Hirschengraben, welcher 1864 der Christoffelturm zum Opfer fällt. Die höchst unattraktive Spitalgasse steigt jetzt zu einer gefragten Geschäftsstrasse auf, was naturgemäss die Bodenpreise an dieser Stelle in die Höhe schnellen lässt. 1860 bildet sich die «Erste Berner Baugesellschaft», die das Viertel östliche Bundesgasse, Gurten- und Christoffelgasse erstellt, Geschäftslokale und Wohnungen für die obere Mittelschicht.

Die Festungsanlagen mit Ringmauern und Schanzen, die für Jahrhunderte die räumliche Begrenzung der Städte festlegten, werden vielerorts erst im Laufe des 19. Jahrhunderts abgetragen; so auch in Bern, wo der Abbruch der Befestigung am Bollwerk 1826–1836 und der übrigen Anlagen 1834–1845 erfolgt. Hauptgrund für die «Entfestigung» ist der Expansionsdruck, der mit der Verstädterung und damit dem massiv steigenden Platzanspruch zu-

sammenhängt. Zudem sieht man in den mittelalterlichen Verteidigungssystemen während der Mediation und nach 1831 noch Zeugen alter Stadtvorherrschaft. Wohl zu Recht hält man sie aber nach den napoleonischen Kriegen auch für militärisch unnütz, und die hohen Erhaltungskosten dieser für eine wirksame Verteidigung nicht mehr geeigneten Konstruktionen spielen sicher ebenfalls eine Rolle beim Entscheid zum Abbruch.

Die durch das Schleifen der Fortifikationen neu gewonnenen städtischen Landreserven sind zur Lösung öffentlicher Aufgaben äusserst willkommen. Mancherorts werden breite Strassen, oft Ringstrassen, nicht selten aber auch Grünanlagen angelegt. Zahlreich sind die europäischen Städte, die ihren Grüngürtel um die Altstadt diesem Umstand verdanken.

In Bern sind die Anlagen der kleinen und grossen Schanze in dieser Zone entstanden; aber bereits nach 1900 werden dort öffentliche Bauten wie die Universität, der Verwaltungsbau der SBB und das Frauenspital errichtet. Erklärbar ist dies mit dem sparsamen, eher nüchternen Sinn der bürgerlichen Demokratie nach 1831, die nichts für den Luxus von Grünanlagen übrig hat. Zudem stehen in dieser Zeit, anders als in Deutschland, gesundheitliche Überlegungen, die den Grünraum als wichtige Erholungsstätte taxieren, in Bern nicht im Vordergrund.

Nach dem Entfernen der Befestigungsanlagen steht dem Stadtwachstum Richtung Westen nichts mehr im Wege, während im Norden und im Süden das tiefe Aaretal nach wie vor ein natürliches Hindernis bildet. Die Karte von 1875 (Abb. 3) zeigt, dass in den 1860er und 1870er Jahren ausser in der Länggasse, im Stadtbach und im Mattenhof, auch im Norden der Stadt bereits gebaut wird. Einerseits seit 1834 im durch den Altenbergsteg erschlossenen Gebiet Rabbental-Altenberg, und andererseits in der Lorraine, die mit der Eisenbahnbrücke von 1858 eine direkte Verbindung zum Zentrum erhalten hat. Die «Rote Brücke», eine zweistöckige Gitterkonstruktion, bietet unter den Geleisen auch Raum für Fuhrwerke und Fussgänger.

Nur 25 Jahre später, um 1900 also, hat die Stadt bereits annähernd ihre Ausdehnung von 1925 erreicht, wie aus den beiden Kar-



Abb. 2. Die Stadt Bern mit Umgebung im frühen 19. Jahrhundert.

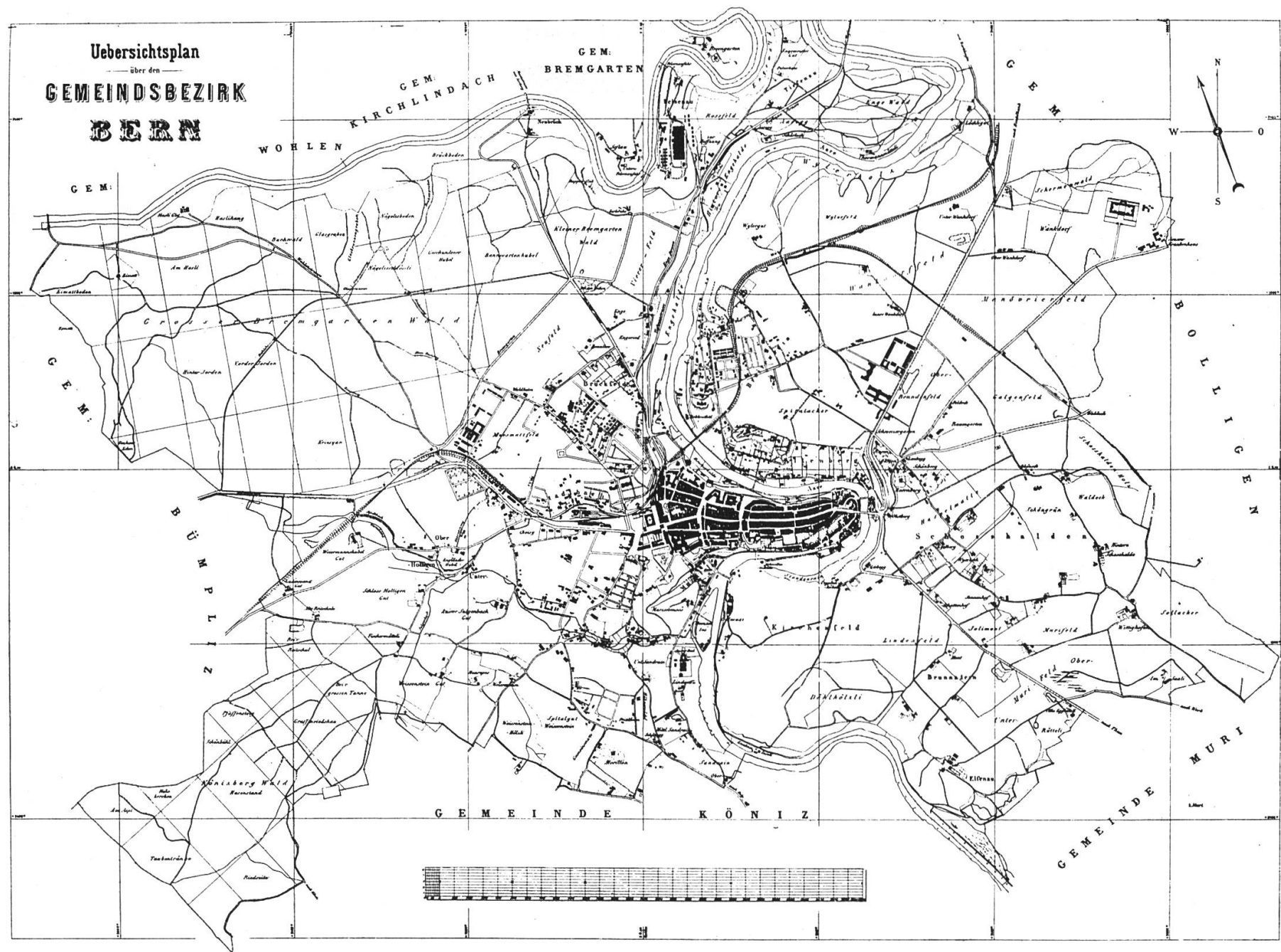


Abb. 3. Die Stadt Bern mit Umgebung im Jahre 1875.

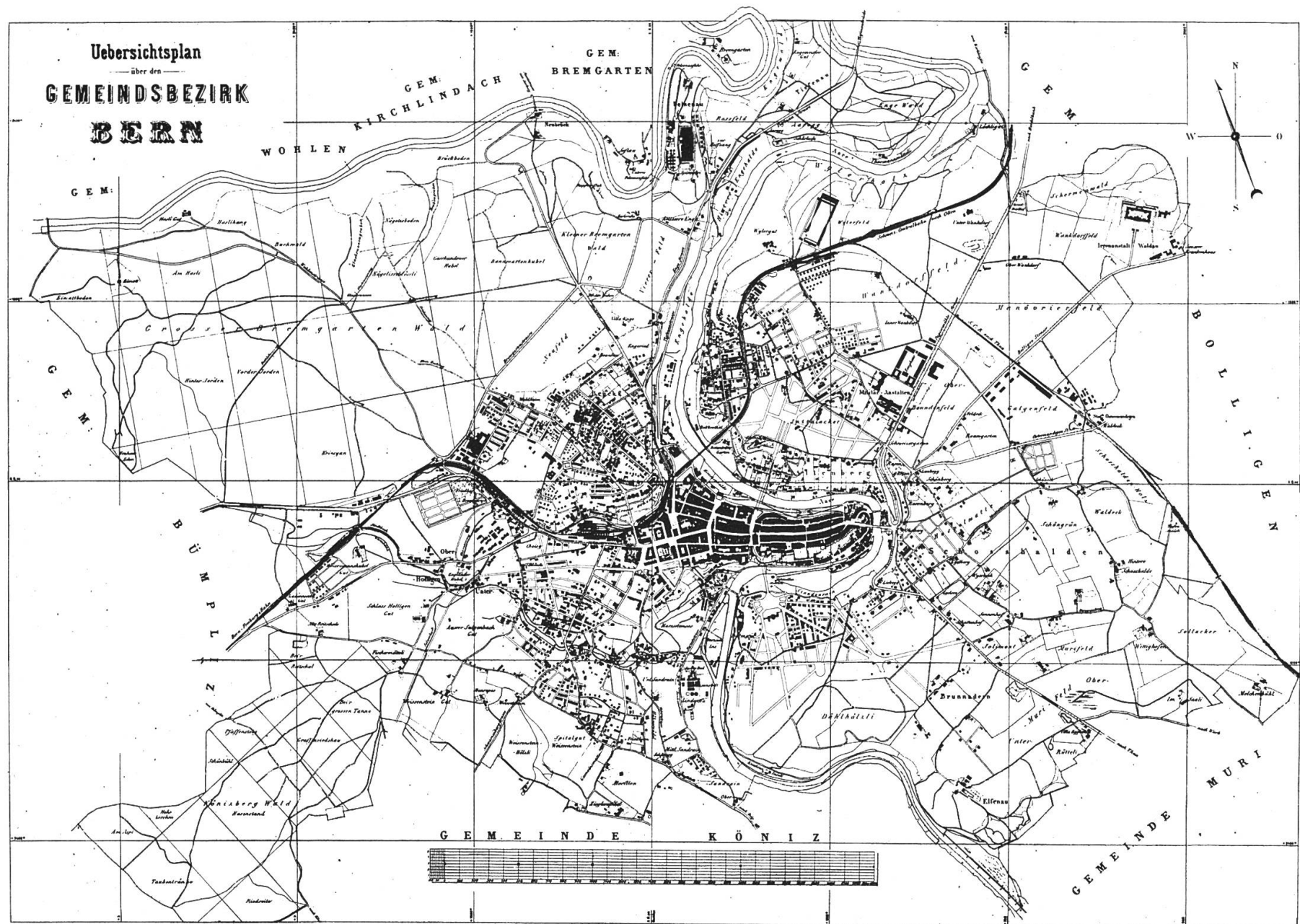


Abb. 4. Die Stadt Bern mit Umgebung im Jahre 1900.

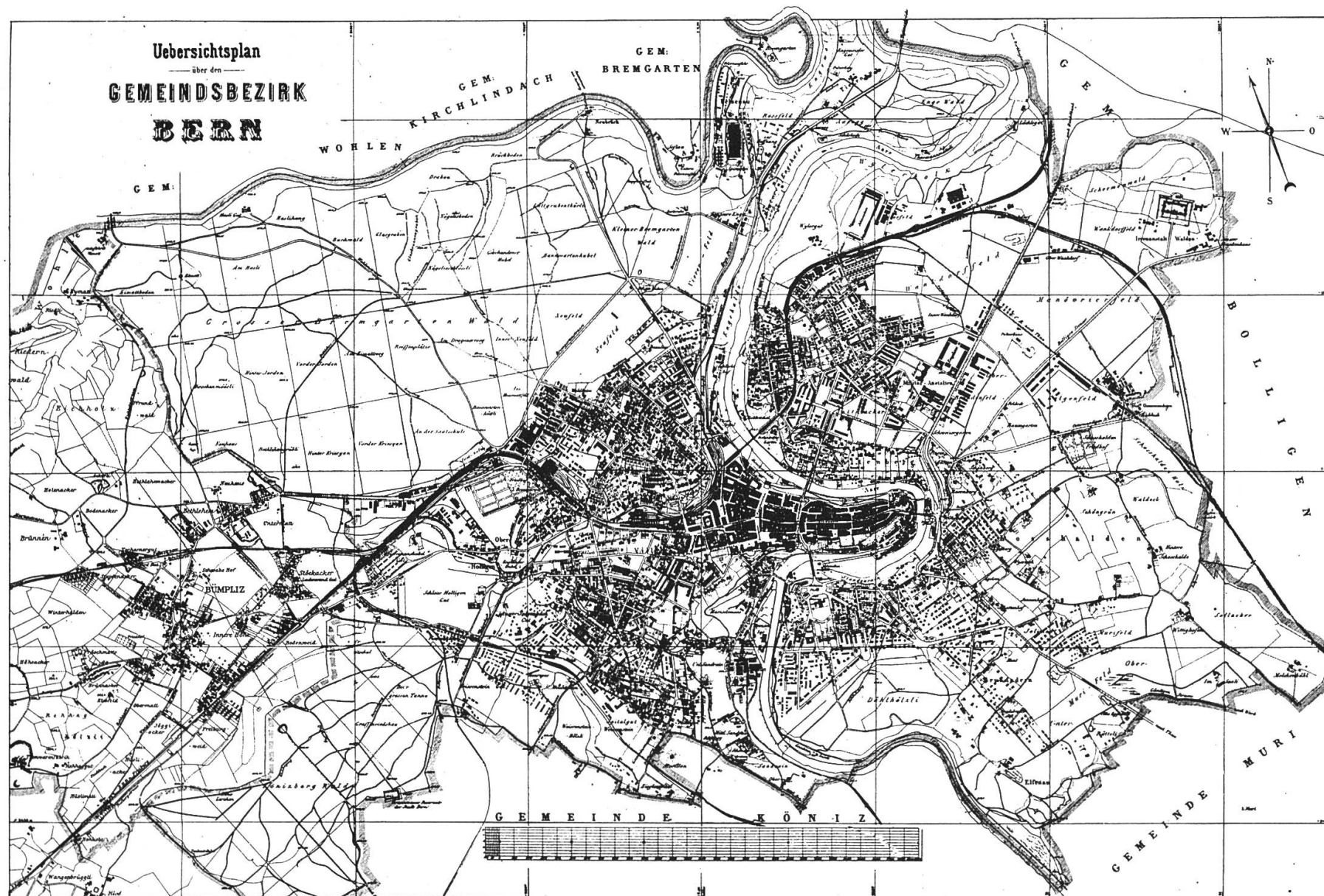


Abb. 5. Die Stadt Bern mit Umgebung im Jahre 1925.

ten von 1900 und 1925 leicht ersichtlich ist (Abb. 4 und 5). In den 1880er Jahren kommt die Bautätigkeit wegen der Krise fast vollständig zum Erliegen; erst nach 1890 erfährt das Stadtbild seine grösste Veränderung. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die Konstruktion der beiden Hochbrücken im Norden und im Süden, die «endlich» die stadtnahen Gebiete Spitalacker/Breitenrain und Kirchenfeld erschliessen. 1883 wird die von der englischen Gesellschaft «Berne Land Company» erstellte Kirchenfeldbrücke eingeweiht, und 1898 kann die Kornhausbrücke dem Verkehr übergeben werden. Die Bautätigkeit verlagert sich damit auf die bis anhin weitgehend unberührten Gebiete im Norden und im Süden der Altstadt. Obwohl die Nydeggbücke bereits seit 1844 besteht, dehnt sich die Stadt erst nach 1890 auch Richtung Osten aus.

Dem imposanten Flächenwachstum der Stadt Bern in der zweiten Jahrhunderthälfte entspricht der Zuwachs an Wohnhäusern. Am Bestand von 1853 gemessen, erfahren die erwähnten Quartiere bis 1896 folgende Erweiterungen:

Marzili	+ 129 Prozent neue Wohnhäuser
Länggasse	+ 356 Prozent neue Wohnhäuser
Muesmatt	+ 822 Prozent neue Wohnhäuser
Breitfeld/Wyler	+ 853 Prozent neue Wohnhäuser ²⁶

Die neuen Viertel bedingen aber auch den Bau von Schulhäusern, Kirchen und zahlreichen weiteren Bauten für öffentliche und private Institutionen, die für das gute Funktionieren der einzelnen Quartiere Voraussetzung sind.

Bereits 1841 wird übrigens die Gasbeleuchtung eingeführt und genau 50 Jahre später, 1891, das elektrische Licht. Ab 1869 ermöglichen Hydranten die Versorgung der Haushaltungen mit fliessendem Wasser.

5. DIE BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR IN DEN EINZELNEN QUARTIEREN

Wie der Wohnhaustypus – Villa, Mietshaus, Reihen-Mietshaus – gewisse Schlüsse auf die soziale Schicht der Bewohner zulässt, kann umgekehrt auch die Bevölkerungsstruktur der einzelnen Quartiere eine Erklärung für das häufige oder seltene Auftreten zum Beispiel von Reihen-Mietshäusern liefern. Es kann nun an dieser Stelle sicher nicht darum gehen, die Bevölkerung nach ihrer sozialen Herkunft genau zu analysieren, sondern nur darum, die in dieser Hinsicht wichtigsten Unterschiede zwischen den Quartieren festzuhalten.

Hier muss einerseits vorausgeschickt werden, dass die Aussenquartiere in Bern im Gegensatz zu gleichzeitig entstandenen Quartieren in anderen Städten im allgemeinen sozial ausgesprochen durchmischt sind, und andererseits, dass die Mittelschicht äusserst breit ist, was ein Charakteristikum für die Bundesstadt geblieben ist. Das fast vollständige Fehlen eines bernischen Grossbürgertums ist sicher im Zusammenhang mit der Industrialisierung zu sehen, die – wie schon erwähnt – in Bern nur in abgeschwächter Form stattgefunden hat. Sie ist es ja nicht zuletzt, welche das starke soziale Gefälle zwischen Besitzenden und Besitzlosen, zwischen neureichen Grossindustriellen und ums Existenzminimum kämpfenden Arbeitern verursacht.

Nach 1900 vergrössert sich die bebaute Fläche der Stadt Bern nur noch gering, dafür tritt eine massive Verdichtung ein, um der stetig steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden.

Eindrücklich präsentiert sich ein Vergleich der Karten von 1800 und 1850 (Abb. 2) mit derjenigen von 1925 (Abb. 5). Die bebaute Fläche, die während Jahrhunderten genügte, ist in Kürze um ein Vielfaches erweitert worden.

Während 1856 noch 77 Prozent der Stadtberner, also die Mehrheit der Bevölkerung, in der Altstadt wohnen, sind es 1920 nur gerade noch 18 Prozent. 24 Prozent leben im Nord-Quartier, 23 Prozent im Südwesten der Stadt und 16 Prozent im Nordwesten, in der Länggasse²⁷. Die Altstadt entwickelt sich zum eigentlichen Ver-

kehrs-, Handels- und Geschäftszentrum, während der weitaus grössere Teil der Bevölkerung jetzt vermehrt in den Aussenquartieren wohnt.

Die Schaffung neuer Quartiere verlangt auch die Bereitstellung der nötigen Infrastrukturen. Dabei bringen die technischen Errungenschaften des Industriezeitalters eine ganze Anzahl Neuerungen. Noch keine eigentliche Voraussetzung für das Stadtwachstum bilden im 19. Jahrhundert die öffentlichen Verkehrsmittel, denn noch überschreitet der Stadtradius die von einem Fussgänger täglich gut zu bewältigende Strecke nicht²⁸. Zudem darf der Fahrpreis nicht unterschätzt werden; in Bern beträgt der Abonnementspreis 1891 pro Fahrt 9 Rappen, während ein Bahnangestellter einen Tageslohn von Fr. 3.50 bis 4.50 erhält!²⁹

Das erste pneumatische Tram fährt 1890 vom Bärengraben zum Bremgartenfriedhof, vier Jahre später wird die Linie Länggasse-Wabern eröffnet. 1898 sieht die Gemeinde offenbar den Nutzen dieser Einrichtung ein, erwirbt die bis anhin privat betriebenen Bahnen und elektrifiziert sie. 1901, nach dem Bau der Hochbrücken, bedient die Strassenbahn die neuen Quartiere Burgernziel und Breitenrain, 1908 wird das Brückfeld ans Netz angeschlossen und 1912 schliesslich auch die Strecke Monbijou-Friedheim.

In der Länggasse wie auch im Mattenhof, den beiden bereits früh bebauten Aussenvierteln, sind sowohl verschiedene Bevölkerungsschichten als auch diverse Nutzungen anzutreffen. Sehr viel eindeutiger als der Mattenhof ist die Länggasse in Teilbereiche unterteilt. In der Stadtbachgegend wurden vorwiegend Villen für die Oberschicht gebaut, in der hinteren Länggasse neben den Fabriken kleinere, sehr einfache Siedlungen, hauptsächlich in Form von Reihen-Einfamilienhäusern, in Bahnhofnähe Bauten des Tertiärsektors und Wohnbauten für die soziale Mittelschicht.

In der Lorraine siedeln sich früh auffallend zahlreiche Handwerker an, die gerade ihrer Vielzahl wegen zum Teil sehr bald in Konkurs geraten und zum schlechten Ruf des Quartiers beitragen. Einzig entlang der Lorrainestrasse, vor allem im südlichen Teil, finden wir vermehrt Vertreter der sozialen Mittelschicht, während die Oberschicht und damit die Villen ganz fehlt.

Am sonnigen Südhang des Rabbentals überwiegen die obere Mittel- und die Oberschicht genauso wie im Kirchenfeld. Letzteres wird als einziges Berner Quartier bewusst als Wohnquartier für einen bestimmten Teil der Bevölkerung, für das wohlhabende Bürgertum konzipiert. Vertraglich wird 1881 eine Wirtschafts- und Gewerbebeschränkung festgelegt, damit das Quartier für gehobene Ansprüche den gestellten Anforderungen auch gerecht werden kann. Die Unterschicht ist fast nur mit Dienstboten vertreten.

Spitalacker und Breitenrain dienen in erster Linie dem weiten Spektrum der Mittelschicht als Wohngebiet. Nur wenige der Bewohner sind höhere Beamte, und einzig im «Industrieviertel», dem nördlichsten Teil des Quartiers, tritt die Unterschicht gehäuft auf.

Erasmus Walser hat die Sozialgeographie Berns untersucht³⁰, wobei das Schwergewicht seines Interesses klar auf der städtischen Unterschicht liegt, zu der er nebst den Arbeitern auch die Tagelöhner, Dienstboten, Gehilfen und Knechte zählt. Er stellt fest, dass 1856 die Unterschicht vor allem in der Matte vertreten ist, wo sie 75 Prozent der Quartierbevölkerung ausmacht. Daneben tritt sie in Holligen, im Marzili, in der Länggasse und in der Spitalgasse konzentriert auf, während die Kramgasse zu diesem Zeitpunkt noch als «feine Gasse» bekannt ist. 1896 gehören 37 Prozent der erwerbstätigen Haushaltsvorstände der Unterschicht an. In der Spitalgasse sind jetzt nur noch 7 Prozent, in der Matte aber noch 64 Prozent der gesamten Bevölkerung zu dieser Schicht zu zählen, in der Felsenau sind es 63 Prozent und in der Lorraine 59 Prozent. Damit wird deutlich, wie die Lorraine sehr schnell an Attraktivität als Wohnlage für die wohlhabende Bevölkerung verloren hat. Kaum vertreten ist die Unterschicht im Villenviertel Stadtbach, in der Enge, im Gryphenhübeli und im Rabbental. Erasmus Walser versucht, die Wohnlage der verschiedenen Schichten zu charakterisieren: «Es sind ... die zum Teil niedrig gelegenen, flussnahen, schattigen, stark überbauten, zum Teil überalterten und zentrumsfernen Quartiere, in die die Unterschichten abgedrängt wurden: Schöne Aussicht, Windschutz, Nebelfreiheit und lange jährliche Sonnenscheindauer sind dagegen Gunstlagen für Quartiere mit geringem Unterschichtenanteil.»³¹

Eigentliche Arbeiterquartiere fehlen in Bern, kleinere Siedlungen für Arbeiter finden wir in verschiedenen, sozial durchmischten Quartieren. Am klarsten von der übrigen Bevölkerung abgetrennt ist das wohlhabende Bürgertum, in dessen Wohngebiet der Unterschichtsanteil sehr gering ist. – Bis heute hat sich die Verteilung der Schichten auf die einzelnen Quartiere unterschiedlich entwickelt, aber in den Hauptzügen entspricht der heutige Zustand fast überall noch der Struktur der ersten Quartierbevölkerung.

6. DIE ÖFFENTLICHEN PLANUNGEN

Die Planung spielt bei der Anlage der neuen Quartiere in der untersuchten Periode in Bern durchwegs eine untergeordnete Rolle. Erst im Laufe der Zeit gewinnt sie an Bedeutung. Das Bedürfnis, das bauliche Stadtwachstum in den Griff zu bekommen, entsteht zwar schon bald; aber aus Gründen, auf die noch eingegangen werden soll, gelingt dies nur bedingt. In diesem Kapitel seien die einzelnen Etappen der bernischen Planungsgeschichte dargestellt.

Vor 1869 erfolgt die Überbauung der Aussenquartiere nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten, denn die Nachfrage nach Wohnraum ist gross. So entscheiden oft Zufall und Spekulation über die Anlage eines Quartiers, während die Behörden, an die wegen des nie geahnten Wachstums unzählige neue Anforderungen gestellt werden, nur zögernd mit Vorschriften folgen. Die Stadt, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vor der grössten städtebaulichen Aufgabe ihrer Geschichte steht, wird von der Entwicklung geradezu überrollt, was die systemlosen Stadterweiterungen der 1860er und 1870er Jahre weitgehend erklärt. Bis in die 1880er Jahre geben für die Ausführung von Privatbauten oft Bedürfnis und Laune den Ausschlag, eine koordinierte Gestaltung findet nicht statt.

Damit die Behörden überhaupt eingreifen können, müssen zuerst die rechtlichen Grundlagen für die städtebaulichen Massnahmen geschaffen werden. Die Kompetenz dazu liegt jetzt, der neuen Regierungsform entsprechend, nicht mehr bei der Stadt, sondern beim Kanton: während das Privateigentum in der neuen Gesetzge-

bung gewährleistet ist, wird die öffentlich-rechtliche Beeinflussung im Bausektor nicht geregelt. Eine Stadterweiterungsverordnung für die Gemeinde Bern kann erst nach langwierigen Verhandlungen mit dem Kanton geschaffen werden und erhält 1869 nach Genehmigung durch den Regierungsrat und den Grossen Rat des Kantons Rechtskraft. Erst jetzt ist die Gemeinde befugt, Bauvorschriften, Strassen- und Alignementspläne aufzustellen und für den Strassenbau notwendige Expropriationen vorzunehmen. Trotzdem ist eine radikale Realisation à la Haussmann³² in Bern nicht möglich, denn das Expropriationsrecht für den Erwerb des Strassenterrains ist auf fünf Jahre nach der Genehmigung der Strassenpläne befristet und damit wird eine «grosszügige» Stadterweiterungspolitik aus Kostengründen verunmöglicht. In Biel beispielsweise legen bereits 1853 Ingenieur Andreas Merian aus Basel und Architekt Hans Rychner aus Neuenburg den ersten Alignementsplan, der ungefähr einem rechtwinkligen System folgt, fest³³.

Da die Bebauung im Mattenhof und in der Länggasse um 1869 bereits am weitesten fortgeschritten ist, erachtet man Massnahmen für diese Gebiete als besonders dringend. Der Stadterweiterungsplan für den Stadtbezirk «obenaus» resultiert aus einem von der Gemeinde Bern veranstalteten Wettbewerb unter Fachleuten und wird nach etwelchen Überarbeitungen schliesslich 1873 für rechtsgültig erklärt. Der Festlegung von Hauptstrassenzügen im übrigen Gemeindegebiet liegt dieselbe Rechtsgrundlage von 1869 zugrunde.

Das Kirchenfeld stellt in mancherlei Hinsicht eine Ausnahme dar: Die für Bern einmalig einheitliche Planung ist einerseits dem Umstand zu verdanken, dass dieses Quartier bis zu seiner Erschliessung 1883 unberührt geblieben ist, und ist andererseits darauf zurückzuführen, dass die englische «Berne Land Company» ein Villenquartier schaffen wollte und deshalb 1881 zusammen mit dem Quartierplan detaillierte Vorschriften für die Überbauung erliess. Die heute zum Teil mangelhafte Einheit ist auf spätere Missachtungen dieser Bestimmungen zurückzuführen.

Eine berühmte Parallele hierzu bietet die Anlage des Gundeldinger-Quartiers in Basel, die ab 1860 in den Händen einer «Süddeutschen Immobilien-Gesellschaft» aus Mainz liegt³⁴.

1887 verschlechtert sich die Lage für die Behörden: Das schweizerische Bundesgericht erklärt die Stadterweiterungsverordnung der Stadt Bern als ungültig, da sie Vorschriften enthalte, die nur aufgrund eines vom Volk erlassenen Gesetzes aufgenommen werden dürfen. Somit haben die Gemeindebehörden überhaupt keine Kompetenzen mehr in Fragen der Stadterweiterungen und können nur noch auf ein gewisses Verständnis für ihre Anliegen und damit auf ein Entgegenkommen der Bauherren hoffen.

Beim Einsetzen des Baubooms im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts haben die Behörden also nicht die Möglichkeit, ordnend einzugreifen, sondern sie müssen zusehen, wie die Stadt ohne klare Richtlinien grösser und grösser wird. Auch aus diesem Grunde sind heute ordnende Quartierstrukturen vielerorts nur gerade ansatzweise spürbar.

1894 wird die unhaltbare Situation endlich geklärt: Ein kantonales Gesetz zur Aufstellung von Alignementsplänen und zu baupolizeilichen Vorschriften durch die Gemeinden gibt letzteren die rechtlichen Mittel zur Lösung von städtebaulichen Aufgaben. Gleichzeitig wird die Befristung des Expropriationsrechts für den Strassenbau aufgehoben. Die Gemeinde nutzt alsbald ihre Kompetenz und schreitet jetzt – wenn auch etwas spät – zur systematischen Planung von Strassennetzen für ganze Quartiere. Sie erweitert die bestehenden Alignementspläne und lässt für neu zu bebauende Gebiete Überbauungspläne aufstellen, denen in wichtigen Fällen ein Wettbewerb vorausgeht.

Für den Spitalacker werden bei der Überarbeitung des Bebauungsplanes im Jahre 1907 – zwei Jahre nach der Gründung des Schweizerischen Heimatschutzes – sogar ästhetische Fragen berücksichtigt, wie Besprechungen in der «Schweizerischen Bauzeitung» zeigen. Man will «eine möglichst planmässige und schöne Bebauung sichern»³⁵. Die geschlossene, städtische Bauweise wird als zweckentsprechend erachtet, und gebogene Strassen mit polygoner Gestaltung der Häuserreihen werden den geraden Strassen vorgezogen, alles in bewusster Anlehnung an die Altstadt. Ja man geht sogar noch weiter im Versuch, «die Eigentümlichkeiten der alten Stadt auf das Quartier zu verpflanzen»³⁶: Es wird ernsthaft disku-

tiert, ob in der Viktoriastrasse, der Hauptverkehrsader des Quartiers, Lauben wie in der Altstadt errichtet werden sollen. «Der Gedanke, die Lauben auch in den Vorstadtquartieren soweit möglich einzuführen, wird als höchst begrüssenswert bezeichnet.»³⁷

Genau wie Bern haben im 19. Jahrhundert zahlreiche andere Städte mit dem überstürzten Stadtwachstum zu kämpfen, und auch andernorts versucht man mit gezielten Planungen, die Stadterweiterungen in den Griff zu bekommen. Internationale Wettbewerbe zu diesem Problem werden geradezu Mode. Bereits 1858 wird in Wien, 1859 in Barcelona, 1880 in Köln und 1892/93 in München einer ausgeschrieben. Die Erschliessungssysteme, die das letzte Jahrhundert hervorbringt, sind nicht sehr phantasie reich und können leicht umschrieben werden: Entweder wird die Fläche nach amerikanischem Vorbild schachbrettförmig aufgeteilt, oder aber die Strassen werden radial an Anschlusspunkte des bereits bestehenden Strassennetzes angeordnet.

Bereits 1889 kritisiert Camillo Sitte diese oft monotonen, nur zweidimensional gedachten Rastersysteme in seinem Buch «Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen». Sicher nicht ganz zu Unrecht vermisst er in den zeitgenössischen Planungen die Beachtung der dritten Dimension, die erst den eigentlichen Raum ausmache, und er betont die Wichtigkeit der künstlerischen Gestaltung eines räumlichen Gebildes, das einen sozialen Organismus wie die Stadt beherbergen muss.

Auch die bernischen Planungen des 19. Jahrhunderts beschränken sich – mit Ausnahme derjenigen für das Kirchenfeld – auf die Festlegung der Verkehrsführung.

Einleuchtend ist in diesem Zusammenhang der Gedanke von Rudolf Wurzer³⁸, dass gegen Ende des 19. Jahrhunderts die «Stadtbaukunst» mit ihren baukünstlerischen Einzellösungen durch den «Städtebau» abgelöst werde. An die Stelle der architektonischen Einzelleistungen trete der das gesamte Stadtgebiet umfassende und auch politische, administrative, technische und sozioökonomische Aspekt berücksichtigende Städtebau³⁹. Dies zeigt, dass die Architektur, das zwischen 1850 und 1920 Gebaute, nicht einzig von der baukünstlerischen Seite her betrachtet werden darf.

