Zeitschrift: Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 39 (1988)

Heft: 4

Artikel: Urbanisierung und Industrialisierung : Probleme der Stadtgeschichte im 19. Jahrhundert

Autor: Fritzsche, Bruno

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-393760

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: 09.12.2025

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

BRUNO FRITZSCHE

Urbanisierung und Industrialisierung

Probleme der Stadtgeschichte im 19. Jahrhundert

Im Industrialisierungsprozess des 19. Jahrhunderts wachsen auch die Schweizer Städte stark an, nicht weil sich die Fabrikindustrie in ihnen konzentrieren würde, sondern als Zentren der sich mächtig ausdehnenden Verkehrswirtschaft. Im planungsfeindlichen 19. Jahrhundert reproduzieren sich dennoch regelmässige Muster der Stadtstruktur. In der vorliegenden Arbeit werden zwei grundlegende Kräfte, welche diese Entwicklung vorantreiben, diskutiert: a) die Preisbildung am Grundstückmarkt, die von der Lage zum Zentrum, und damit von der Verkehrspolitik bestimmt wird, und b) die subtileren Mechanismen der sozialen Segregation, in der die soziale Schichtung der Industriegesellschaft räumlich abgebildet wird.

Mit dem Ende des Ancien Régime verloren die Städte ihre Privilegien und Sonderrechte, spätestens seit 1848 sind die Stadtbewohner Bürger wie alle andern auch[1]. Da sich die Städte seit dem 19. Jahrhundert nicht mehr politisch, wohl aber ökonomisch und soziologisch vom flachen Land unterscheiden, führt ein politikgeschichtlicher Ansatz nicht weiter; moderne Stadtgeschichte ist Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Gerade in den wirtschaftlichen Funktionen allerdings gleicht die moderne der mittelalterlichen Stadt: Wie jene ist sie Zentrum von Handel und Verkehr, Verwaltungssitz und Kult(ur)stätte. Die Stadt im Industriezeitalter ist nicht mit der Industrie-Stadt gleichzusetzen; gerade die wichtigsten unter ihnen leiten ihre Bedeutung nicht in erster Linie von den Fabriken, die sie auch beherbergen, her, sondern von den zentralen Diensten, die sie anbieten, und die im Prozess der Bürokratisierung, das heisst der Verwaltung einer immer arbeitsteiligeren Wirtschaft und einer immer komplexeren Gesellschaft immer wichtiger werden.

Der Markt, im umfassendsten Sinn als Ort des Austauschs nicht nur von Gütern, sondern auch von Ideen, bleibt das Wesenselement der Stadt. Allerdings ist er nicht mehr über das Markt-Recht den Städten vorbehalten, sondern muss nun ökonomisch abgesichert werden. Darin spiegelt sich ein allgemeines Charakteristikum der Moderne: Die Verteilung von Gütern, Privilegien, Prestige und Status geschieht nicht mehr über rechtliche Zuschreibung, sondern durch wirtschaftliche Leistung. Die Wirtschaft, aus den Fesseln des Feudalsystems und des Merkantilismus gelöst, wird nun selbst zur gesellschaftsgestaltenden Kraft, indem sie weithin die Normen setzt, an denen sich die soziale Entwicklung orientiert.

Das gilt auch für die innere Struktur der Stadt und ihre Entwicklung. Stadtplanung und Stadtgestaltung als Ausdruck einer gesellschaftlichen Ordnung und eines politischen Willens versteht sich schlecht mit dem Geist des ungebrochenen Liberalismus. Bezeichnenderweise sind die wenigen grossen Hauptstadtplanungen des

19. Jahrhunderts, Paris und Wien, nicht in liberalen Staaten durchgeführt worden. In der Schweiz beschränkten sich städtebauliche Lenkungsmassnahmen auf rudimentäre Baupolizeivorschriften und sogenannte *Alignementspläne,* welche die Strassenzüge, die wirtschaftlichen Lebensadern der Stadt also, festlegten[2]. Gewiss hat der Bürgerstolz der Führungseliten auch einige städtebauliche Akzente gesetzt: die Gartenanlage der Kleinen Schanze in Bern etwa, oder die Quaianlagen in Zürich; Parks und öffentliche Bauten in manchen Kommunen. Sie wurden aber errichtet auf öffentlichem Grund und Boden; ohne Eingriff also in das geheiligte Privateigentum, das nicht angetastet werden durfte.

Raumplanung impliziert aber eigentumsbeschränkende Massnahmen; deshalb finden wir im 19. Jahrhundert Quartierplanungen nur dort, wo eine Immobilienfirma ihr eigenes Terrain, das sie parzellenweise zu verkaufen beabsichtigt, mit Auflagen belegt, meist in der Absicht, es dadurch einkommensstarken Schichten vorzubehalten. Ein sehr schönes Beispiel hierzu ist die Berne Land Company, welche das Kirchenfeld erschloss[3]. Erst gegen Ende des Jahrhunderts führen die seither eingetretenen Missstände städtischen Wildwuchses zur Forderung nach einer durchgreifenden Stadtplanung. Die international geführte Diskussion fand ihren Widerhall auch in der Schweiz, so etwa an der Städtebauausstellung in Bern 1914 oder an den in Genf und Zürich durchgeführten Wettbewerben[4].

Für die moderne Stadtgeschichte stellt sich also die Frage, welches beim Fehlen eines politischen Planungswillens die Gesetzmässigkeiten der Stadtentwicklung waren. Man wird nach dem Gesagten vorerst davon ausgehen, dass auch hier die *Unsichtbare Hand* Adam Smiths der primäre Lenkungsmechanismus ist. Der Markt entscheidet darüber, welcher Nutzung der Boden zugeführt wird: Ein Grundstück an einer bestimmten Lage wird jenem zufallen, der am meisten dafür zu zahlen bereit ist, das ist auch jener, der sich daraus den grössten Gewinn verspricht. Allgemein gilt, insbesondere bei der Bodennutzung für geschäftliche Zwecke: Je zentraler ein Grundstück, desto begehrter ist es, desto höhere Preise löst es. Daraus ergibt sich: Die städtische Grundrente ist eine Lagerente. Ihre Höhe wird durch die Nähe zum Zentrum bestimmt. Diese Abhängigkeit lässt sich empirisch sehr gut nachweisen und auch mathematisch formulieren[5]. Der städtische Grundstückmarkt steuert so die funktionale Segregation sehr fein und präzis: Die zentralen Lagen besetzen jene, welche am meisten auf sie angewiesen sind.

Wo aber ist das Zentrum? Es kann ökonomisch definiert werden als der Ort mit dem grössten Potential, wobei unter Potential die Summe der potentiellen Nachfrager eines Gutes zu verstehen ist, gewichtet mit der (zeitlichen) Distanz, die sie zurücklegen müssen, um den Ort zu erreichen[6]. Geographisch ist das zumeist der Punkt, an dem sich die Verkehrswege schneiden.

Neue Verkehrswege können nun Zentren verlagern oder umgestalten. So sind im 19. Jahrhundert die Bahnhöfe, ursprünglich am Rande der alten Städte entstanden, zu den neuen Zentren geworden; auch das ablesbar an den Bodenpreisen, die auf diese Verlage-

rungen deutlich reagieren[7]. Die Eisenbahnen haben aber auch die Erreichbarkeit insgesamt gewaltig gesteigert, das heisst die Attraktivität des Zentrums gesteigert und damit das Niveau der Bodenpreise stark angehoben. Noch aber ist die Struktur jene der Fussgängerstadt, gekennzeichnet durch eine starke Durchmischung von Wohnen und Arbeiten und eine hohe Bevölkerungsdichte auf engem Raum, der nach einer Faustregel («Wohnbarkeitsgrenzen») abgesteckt wird durch einen durchschnittlichen Arbeitsweg von maximal einer halben Stunde, für den Fussgänger also etwa zwei bis drei Kilometer.

Das ändert sich erst mit der Einführung leistungsfähiger innerstädtischer Verkehrsmittel; Voraussetzung dazu ist die elektrische Traktion, die nach 1880 entwickelt wird. Nun beginnt die Strassenbahn das Stadtgefüge zu strukturieren[8]. Die noch bessere Erschliessung des Zentrums lässt die Bodenpreise in die Höhe schnellen, und zwar über jenen Betrag, den man für Wohnungszwecke noch zu zahlen bereit ist: Die Innenstadt entvölkert sich, die sogenannte «Citybildung» beginnt gegen Ende des Jahrhunderts. Die Wohnbarkeitsgrenzen werden nach aussen verschoben; auch die minderbemittelten Einwohner können der Enge der innern Stadt entfliehen; die Bevölkerungsdichte nimmt generell ab; die Strassenbahn verteilt die Einwohner sternförmig entlang ihrer Linien; die Stadt beginnt, sich ins Land hinauszufressen.

Es ist die Verkehrserschliessung, die vermittelt über den Bodenpreis, in erster Linie über die funktionale Stadtstruktur und -entwicklung bestimmt. Da die Konzessionierung von Strassenbahnen wie der Bau von Strassen politischer Entscheide bedürfen, kann man sagen: Verkehrspolitik ist wesentlich Stadtplanungspolitik, nur wird sie kaum je als solche definiert, vielleicht auch nicht klar wahrgenommen. Das gilt übrigens nicht nur für das 19. Jahrhundert, sondern weitgehend auch heute.

Neben der funktionalen bildet sich im Wachstum des 19. Jahrhunderts auch eine soziale Segregation aus. Welches sind (das eine zweite zentrale Frage der modernen Stadtgeschichte) die Mechanismen, welche schichtenspezifische Wohnlagen entstehen lassen: Villenviertel und Arbeiterquartier, Slums und mittelständische Wohngegenden? Im Widerspruch zu dem, was man eigentlich spontan erwarten würde, führt hier der Grundstückmarkt nicht weiter, denn die Erfahrung zeigt, dass Unterschichten regelmässig in Zentrumsnähe, mithin auf dem teuersten Boden wohnen. Sie rücken aber eng zusammen, so dass der Anteil der Grundrente an den Wohnungskosten entsprechend klein wird. Verallgemeinernd: Der Vorteil der Zentrumsnähe wird mit zunehmender Verdichtung erkauft. Daraus ergibt sich: Analog zu den sich gegen das Zentrum hin exponentiell aufgipfelnden Bodenpreisen steigt die Bevölkerungsdichte steil an, auch das lässt sich mathematisch formalisieren[9].

Das Entwicklungsgesetz der sozialen Segregation lässt sich auf den folgenden einfachsten Nenner bringen: Die Reichen wohnen, wo sie wollen, die Armen wo sie müssen. Die Reichen aber wollen nicht mehr in der Stadt, sondern auf dem Lande wohnen. Dieser Trend

zeichnet sich schon im 18. Jahrhundert ab; das Haus im Stadtkern, das einst den Vollbürgern vorbehalten war, verliert an Prestige, die feine Lebensart verlangt nach dem geräumigen Herrschaftshaus im Park, das nur auf freiem Land realisiert werden kann. Daraus ergibt sich eine Umstülpung der Sozialgeographie: Während man im Ancien Régime die Unterschichten möglichst von der Stadt fernhielt, strömen sie nun auf der Suche nach Verdienst in die Städte, in eben jene alten Bürgerhäuser, die nun aufgestockt, unterteilt und mit Anbauten in den Hinterhöfen und Gärten versehen werden, um so eine Verdichtung zu erreichen, die weitaus grösser ist als je in der «engen» mittelalterlichen Stadt.

Warum aber müssen die Armen im Zentrum wohnen? Zum einen, weil ihnen im überalterten Baubestand die schlechtesten und kleinsten, damit aber auch die billigsten Wohnungen angeboten werden. Zum andern, weil sie angewiesen sind auf grösstmögliche Nähe zum Arbeitsplatz, der in der frühindustriellen Dienstleistungsstadt gerade für unqualifizierte Arbeiter vorwiegend im Zentrum und in Bahnhofsnähe liegt. Auch neue Arbeiterquartiere entstehen deshalb in Zentrumsnähe, es sei denn, Fabriken und Gewerbe hätten sich am Rande angesiedelt. Allgemein kann man sagen: Die Armen leben auf wenig, aber teurem, die Reichen auf viel, aber billigem Land.

Die *Chicago School* der Stadtsoziologie hat daraus ein berühmtes Modell entwickelt, wonach sich um den zentralen Geschäftsbezirk konzentrische Kreise aufsteigender Sozialhierarchie legen[10]. Mag sich diese Vorstellung für das topfebene Chicago eignen, so zeigt sich in unsern topographisch stark gegliederten Schweizer Städten, dass andere Faktoren einen bestimmenden Einfluss ausüben: Südexponierte Hänge, Aussichtslagen, Seeufer und andere nach dem Zeitveständnis ausgezeichnete Lagen sind, ob zentrumsnah oder -fern, die Orte, wo die höhern Einkommen «wohnen wollen», während Unterschichten in *Ungunstlagen,* feuchten oder nebligen Niederungen usw., «wohnen müssen».

Wichtiger noch als natürliche sind aber menschengemachte Ungunstlagen: Vorbahnhöfe mit ihren Kohlebunkern und Rangieranlagen, Gewerbe- und Industriebetriebe, Gaswerke und Schlachthöfe, um die herum sich regelmässig Unterschichtsquartiere entwickeln, wie man umgekehrt auch solch unerwünschte Einrichtungen mit Vorliebe in bereits verschandelte Gebiete setzt[11].

Die Chicago School hat die Ausbildung schichtenspezifischer Wohnlagen mit einem Biotop verglichen, wo eine dominante Art das Feld beherrscht, und im übrigen jede Spezies das ihr adäquate Habitat, ihre *natural area* besetzt. Diese auch als *Humanökologie* bezeichnete Theorie hat ihre Berechtigung insofern, als die Verteilung der Wohnlagen keineswegs geplant wird, sondern sich als «Kampf ums (ökonomische) Dasein» ergibt. Problematisch wird es dann, wenn man diese Spielart des Sozialdarwinismus als Rechtfertigung gebraucht, dass der (Einkommens-) Schwache «naturgemäss» in einem Kellerloch vegetiert[12].

Für die moderne Sozialgeschichte im allgemeinen ist die Beschäftigung mit städtischen Lebensformen deshalb besonders interessant,

weil hier die Entstehung der Industriegesellschaft in ihrem Kern verfolgt werden kann. In der Stadt drängt sich das ganze Spektrum sozialer Schichten auf engstem Raum zusammen: Der Ort mit der höchsten Vermögenskonzentration hat meist auch die grösste Armenlast pro Kopf. Auf diesem engen Raum leben sie aber wiederum räumlich gegliedert in ihren *natural areas,* die ihnen im Prozess der sozialen Segregation zugewiesen worden sind. Im Arbeiterquartier wird das aus der Kontrolle des Meisterhaushaltes entlassene Proletariat ganz wörtlich zur «Klasse für sich»; die Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Schicht wird räumlich-konkret erfahren. Der abstrakten Verortung der sozialen Schichten in der Theorie entspricht ein topographisch messbarer Raum im städtischen Gefüge.

Das wiederum macht städtische Sozialgeschichte so anschaulich, denn diese Räume sind auch heute noch sichtbar. Allerdings ist die soziale Tektonik des 19. Jahrhunderts heute überlagert von den Jahrringen der wachsenden Stadt und überdeckt von sukzessiven Schichten des Wandels, die es sorgfältig zu berücksichtigen und abzutragen gilt. Damit werden historische Epochen und soziale Räume buchstäblich begehbar. Die Lust nach konkreter Anschauung teilt der Stadthistoriker mit der Kunstgeschichte. Allerdings wird er die vorgefundene Bausubstanz und ihre Beziehungen im Raum weniger unter dem Aspekt ihrer künstlerischen Qualität beurteilen und viel mehr als Materialien für eine Sozialarchäologie der Industriegesellschaft verwenden.

Résumé

Avec le processus d'industrialisation au XIXe siècle, les villes connurent aussi un développement considérable en Suisse, non parce que les fabriques se seraient concentrées autour d'elles, mais parce qu'elles devinrent les centres d'une activité économique en pleine croissance. Bien que le XIXe siècle ait été hostile à la planification, des modèles réguliers de structure citadine se reproduisirent. Le présent article traite de deux phénomènes fondamentaux qui ont favorisé ce développement: a) la formation des prix du marché immobilier, déterminée par la situation des bâtiments par rapport au centre ainsi que par la politique commerciale; b) les mécanismes plus subtils de la ségrégation sociale qui se reflètait dans la répartition spatiale des classes de la société industrielle.

Riassunto

Durante il processo d'industrializzazione anche le città della Svizzera si accrescono grandemente, non già perché in esse convergano gli apparati produttivi, bensì in quanto centri di un'economia dei trasporti in rapida espansione. Nell'Ottocento ostile alla pianificazione si moltiplicano tuttavia schemi regolari di struttura urbana. Il presente saggio intende prendere in esame due delle forze capaci di provocare quest'evoluzione: a) la formazione dei prezzi al mercato fondiario, determinata dalla posizione dell'immobile rispetto al centro e dunque dalla politica dei trasporti; b) i meccanismi sottili della segregazione sociale, che riflette spazialmente la stratificazione della società industriale.

Anmerkungen

[1] Die umfassendsten Bibliographien zur Schweizer Städtegeschichte (nicht nur des 19. Jahrhunderts) sind: GUYER, PAUL. Bibliographie der Städtegeschichte der Schweiz. (Beiheft 11 der Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte, 1960). BARTLOME, NIKLAUS und KÖRNER, MARTIN. Bibliographie der Stadtgeschichte der Schweiz 1970–1985. Historisches Institut der Universität Bern, Bern 1980.

[2] SCHWEIZER, ALEXANDER. Die modernen Baubeschränkungen. Diss. Zürich 1896.

[3] Das Kirchenfeldunternehmen und seine Ausführung durch die Berne Land Company. Bericht des Kirchenfeld-Komite. Bern 1883.

[4] REBSAMEN, HANSPETER. Stadt und Städtebau in der Schweiz 1850–1920. (Inventar der neuern Schweizer Architektur, 1, 1984, S. 55–77), S. 67–68.

[5] ALONSO, WILLIAM. Location and Land Use. Cambridge 1964.

[6] KAU, WALTER. Theorie und Anwendung raumwirtschaftlicher Potentialmodelle. Tübingen 1970.

[7] FRITZSCHE, BRUNO. Grundstückpreise als Determinanten städtischer Strukturen. (Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, 4/1977, S. 36–54).

[8] BÜCHI, ARNOLD. Die Genfer Strassenbahnen. Diss. Zürich 1924. SCHNÖLLER, ETIENNE. Die städtischen Strassenbahnen Zürich. Diss. Zürich, Davos 1927.

[9] CLARK, COLIN. Urban Population Densities. (Journal of the Royal Statistical Society 114, 1951, S. 490–496).

[10] PARK, ROBERT E., ERNEST W. BURGESS and ROBERT MCKENZIE. The City. Chicago 1925.

[11] FRITZSCHE, BRUNO. Mechanismen der sozialen Segregation. (HANS-JÜRGEN TEUTEBERG (Hg.). Homo habitans. Münster 1985, S. 155–168).

[12] Zur Kritik an der Humanökologie siehe: REISSMANN, LEONARD. The Urban Process. New York 1970, S. 93–121.

Adresse des Autors

Prof. Dr. Bruno Fritzsche, Minervastrasse 51, 8032 Zürich