

**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel  
**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber  
**Band:** 21 (1945-1946)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Was soll mit unsern Altstädten geschehen?  
**Autor:** Meyer, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1069424>

### **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:** 15.02.2026

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

# WAS SOLL MIT UNSERN ALTSTÄDTEN GESCHEHEN?

VON PETER MEYER

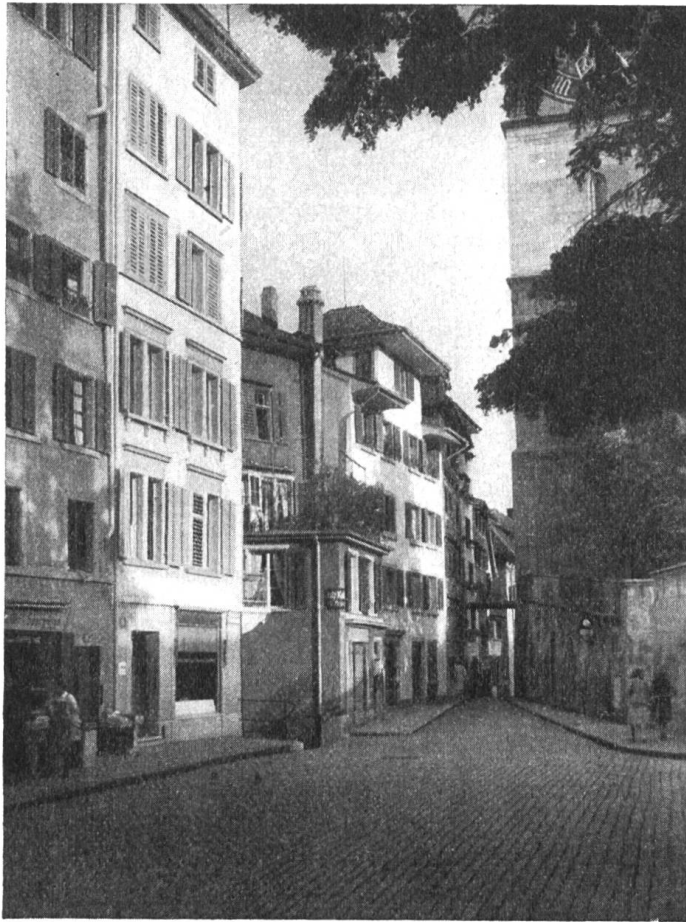
## *Bedeutung der Altstadt*

Die Sanierung der Altstadt-Quartiere bedeutet für alle Städte, die solche Quartiere besitzen, eine der größten volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Aufgaben, um die sich die Behörden und Architekten seit Jahrzehnten bemühen. Häufig — nicht überall — befinden sich diese Quartiere in mehr oder weniger heruntergekommenem Zustand, d. h. die alten Quartiere sind zu dicht bewohnt, die Häuser sind unkomfortabel, sie sind schlecht unterhalten, die Straßen sind für den modernen Verkehr zu eng, lauter negative Feststellungen, die es eigentlich nahelegen würden, auf den radikalen Abbruch dieser Quartiere hinzustreben. Trotzdem empfindet jedermann noch heute diese Altstadt-Quartiere als den eigentlichen Kern der Stadt, während alles im Laufe der letzten hundert Jahre Entstandene eigentümlich farblos und gewichtslos und charakterlos erscheint, selbst wenn die Masse der neuen Bauten den alten Kern um ein Vielfaches übertrifft.

Das ist eine sehr merkwürdige Erscheinung, und so ist zuallererst zu fragen, worin dieser Reiz der Altstädte eigentlich besteht, der zur Folge hat, daß gerade die heutige, mit allen Fortschritten der Technik aufgewachsene Generation weniger als alle früheren bereit ist, die alten Quartiere leichthin modernen Neubauten zu opfern.

Es handelt sich da nicht etwa um bloße Sentimentalitäten und Geschmacksfragen, über die sich bekanntlich nicht streiten läßt, sondern um objektiv feststellbare Eigenschaften, die nicht einmal mit dem Alter der betreffenden Quartiere direkt zu tun haben.

Die Schönheit der Altstadt haftet nicht in erster Linie an einzelnen, besonders schönen und verzierten Gebäuden und speziellen historischen Erinnerungen. Beides spielt selbstverständlich auch eine Rolle, das allerwichtigste aber ist ein Zug, der den reichsten und den ärmlichsten Gebäuden der Altstadt gemeinsam ist: ein bestimmtes Größen-Verhältnis zum menschlichen Körper, das die technischen Bauten der Neuzeit weder haben können noch wollen, und das schon im Laufe des letzten Jahrhunderts selbst bei Anwendung historischer Stilformen allmählich verloren gegangen ist. Wir empfinden die Altstadt als « gemütlich », d. h. ihre Formen sprechen das Gemüt an. Die Gebäude, Straßen und kleinern Plätze bilden ein Ganzes von ausgesprochen persönlichem Charakter, von einer ganz bestimmten Stimmungstonart, die vom Heiter-Freudlichen bis ins Düster-Unheimliche gehen kann. Alle einzelnen Formen sind auf die Größe des menschlichen Körpers zugeschnitten und dienen ihm deshalb zum Rahmen, das menschliche Selbstgefühl



*Bescheidene Altstadt-Häuser, im einzelnen ohne kunstgeschichtliche Bedeutung, ohne Schmuckformen, uneinheitlich, wie sich dies aus den allmählichen Umbauten und Aufstockungen ergeben hat, und doch eindrucksvoll im Ganzen durch den allen Häusern gemeinsamen menschlichen Maßstab.*

*(Zürich, Häuser an der Peter-Hofstatt und Schlüsselgasse)*

wird durch die Architekturformen gestützt. Es ist der Mensch, der die Architektur beherrscht und dessen Willen in den Bauten zur Geltung kommt.

Nehmen wir als Gegenstück einen modernen Flugzeugschuppen und einen Getreide-Silo. Die Portalöffnungen des Flugzeugschuppens richten sich in ihren Dimensionen nach der Flügelspannweite und der Höhe des Flugzeuges, und dessen Dimensionen sind wieder abgestimmt auf das Gewicht der geforderten Transportleistung, und erst die in der äußern Erscheinung des Flugzeuges überhaupt nicht in Erscheinung tretenden Steuerungshebel und Meßinstrumente und allfälligen Passagiersitze sind auf den menschlichen Körper zugeschnitten. Ähnliches gilt für den Silo. Es ist nicht der menschliche Wille, der die Baumasse in die Höhe treibt, wie bei einem Kirchturm, der als Wahrzeichen

für ein Höheres, für ein Geistiges weithin in Erscheinung treten soll, sondern ein rein technisches Bedürfnis, das mit der leichteren Entleerbarkeit des Inhaltes zusammenhängt, und wenn ein solches Gebäude durch seine auffällige Form und Höhe das Ortsbild beherrscht, so ist das ein zufälliges Nebenergebnis, das mit wirklichem Herrschen, d. h. mit geistiger Autorität, wie sie einer Kirche mit Recht zukommt, nichts zu tun hat. Silo und Flugzeugschuppen sind nur extreme Beispiele dafür, daß sich die Ausmaße aller technischen Bauten nach außermenschlichen Rücksichten zu richten haben, und wenn diese auch auf irgendwelchen Umwegen letzten Endes in den Dienst des Menschen gestellt sind, so ist die Beziehung zum menschlichen Körper doch so indirekt, daß sie für den unmittelbaren Eindruck nicht mehr erfaßbar ist.

Allem rein materiell-körperlichen Komfort zum Trotz wird die menschliche Persönlichkeit im technischen Bereich nirgends von ihrer Umgebung gestützt und bestätigt, sie erscheint degradiert, weil nichts auf sie Bezug nimmt. Sie verdampft gewissermassen im übergroßen, nach irgendwelchen materiell-physischen Gesichtspunkten dimensionierten Raum. Eine Folge dieser Verlassenheit ist die kulturelle Proletarisierung (die sich nicht mit der wirtschaftlichen deckt), der Verfall der sozialen Bindungen und des Zusammenhanges mit Traditionen irgendwelcher Art, und die sich daraus ergebende gefährliche Anfälligkeit für Massensuggestionen.

Eine Zeitlang hatte man geglaubt, die Welt der Technik ließe sich in historische Formen einfangen und dadurch vermenschlichen. Aber das ungeheure Abenteuer der Technik — nehmen wir als seine letzte Etappe die Atombombe — läßt sich nicht vergemütlichen; die Frage kann einzig die sein, ob man sich restlos diesem außermenschlichen und also unmenschlichen technischen Bereich hingeben will, unter Preisgabe aller menschlichen Maßstäbe und Vor-

behalte, die von seiten der Technik gesehen samt und sonders unsachliche Sentimentalitäten sind — oder ob man auch noch für die Ausfahrten ins technische Abenteuer den menschlichen Ausgangspunkt und die Möglichkeit einer Rückkehr ins Menschliche beibehalten will.

Das neu erwachte Verständnis für das Volkstümliche, für Geschichte und Natur, für alles organisch Gewachsene, das durch mechanische Konstruktionen (einschließlich Atombombe) radikal vernichtet, nicht aber ersetzt werden kann, ist ein Zeichen gesunder Besinnung, und in diesen spezifisch modernen Rahmen gehört auch das liebevolle Eingehen auf die Schönheiten und Nöte der alten Stadtteile.

*Marktgasse einer kleinen alten Stadt — nicht in erster Linie Verkehrsbahn, sondern räumlich geschlossener Platz, die Häuser zwar höher als im Mittelalter, aber der menschliche Maßstab und das Gleichgewicht zwischen Straße und Häusermasse ist gewahrt. (Wangen an der Aare)*





*Nach einheitlichem Plan gegründete Stadt vor der allgemeinen Erhöhung der Häuser längs den Straßen und vor der Überbauung der Höfe mit Hinterhäusern, Remisen und Werkstätten. Die Anlage durchgehender Lauben war obrigkeitliche Vorschrift, erst wenige Häuser haben drei Obergeschosse, die Dächer sind nirgends ausgebaut und haben darum ihre natürliche, praktisch*

*zweckmäßige und schöne Geschlossenheit. Die Höfe dienen noch vielfach als Gärten, die Fassaden zeigen durchwegs die typisch spätgotischen Reihenfenster.*

*(Bern, Ausschnitt aus dem Stadtplan des Gregorius Sickingen von 1603—1607. — Aufnahme von Martin Hesse für «Die Kunstdenkmäler des Kantons Bern».)*

### *Blüte und Niedergang der Altstadt*

Um die Eigenart der Altstädte zu verstehen, ihre Schönheit und ihre Gefahren, muß man sich über ihre Entstehung klar sein. Was der mittelalterlichen Stadt in erster Linie ihre Bedeutung gab, war ihre Befestigung. Im Gegensatz zu den Dörfern war die Stadt eine streng geschlossene Einheit, umgeben von turmbewehrten Mauern und womöglich wassergefüllten Gräben. Um verteidigungsfähig zu sein, mußte ihr Umriß so knapp und übersichtlich als möglich geführt sein — das zwang zur Enge. Die Gegenleistung des Bürgers für das vom Landesherrn verliehene Stadtrecht war seine dauernde Bereitschaft, die Stadt zu verteidigen; er war deshalb verpflichtet, in der Stadt zu wohnen; der Besitz eines eigenen Hauses war die Voraussetzung zur Ausübung der politischen Rechte und der Wählbarkeit in Zunft- und Stadtbehörden, umgekehrt war den «Hintersäßen», die keine solchen Rechte hatten, auch der Grundbesitz verboten. Aus Sicherheitsgründen waren die Tore nachts geschlossen, und auch am Tage mußte sich jeder legitimieren, der die Stadt verließ oder betrat. Wer vor der

Stadt ein Landhaus oder eine Werkstatt bauen wollte, tat es unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, sein Haus bei Kriegsgefahr ohne Entschädigung abreißen zu müssen, um das Vorfeld der Verteidigung freizulegen — ein Fall, der z. B. in Genf wirklich eingetreten ist.

Alles das erklärt die dichte Überbauung der Altstadt. Wo Städte durch einmaligen Willensakt des Landesherrn gegründet wurden, wie Bern und Freiburg, wurden die Straßen planmäßig angelegt und das Land in Parzellen aufgeteilt, die in Bern die Breite von 60 Fuß, also rund 20 m hatten; auch blieb zwischen den Häusern, entlang zweier Parallelstraßen, noch ein stattlicher Hof- und Gartenstreifen frei. Durch fortschreitende Erbteilung wurden dann die Parzellen halbiert und geviertelt, denn begreiflicherweise wollte jeder Erbe seinen Anteil an der Straßenfront haben, und so gab es schließlich Häuser von 8 Fuß Breite — so daß knapp zwei Fenster pro Stock Platz hatten; es entstanden die schmalen, tiefen Häuser, deren innere Räume wenig oder gar kein



Licht haben. Dazu wurden die Häuser erst noch höher, die anwachsende Bevölkerung brauchte Wohnraum, und wenn gar plötzliche Flüchtlingsströme zum dauernden Aufenthalt aufgenommen wurden, wie in Genf die Glaubensflüchtlinge aus Frankreich, so wurden straßenweise den Häusern zwei und mehr Geschosse aufgesetzt, denn der Befestigungsring ließ sich nicht ohne langwierige Vorarbeiten und ohne große Bedenken erweitern. Nun erst wurden die Altstadtstraßen zu den engen, oft lichtlosen Schächten zwischen 5- und 7-stöckigen Häusern, und gleichzeitig wurden die offenen Hinterhöfe und Gärten immer mehr überbaut, entweder mit bewohnten Hinterhäusern oder mit Werkstätten aller Art, denn schließlich brauchte die anwachsende Bevölkerung auch Arbeitsstätten. Die unverbauten Höfe, die noch im 18. Jahrhundert zu fast jedem besseren Stadthaus gehörten, sind mittlerweile zu Seltenheiten geworden, die in

den Reiseführern als Sehenswürdigkeiten vermerkt sind.

Im 18. Jahrhundert begannen reiche Familien sich außer ihren Stadthäusern auch noch Landsitze im Grünen vor der Stadt zu bauen, und als Anfang des 19. der alte Wohnzwang aufgehoben, und die Mauern niedergelegt wurden, verlegten viele ihren dauernden Wohnsitz in die locker gebauten Neuquartiere. Das alte Stadthaus, vorher als Familiensitz bewohnt und gepflegt, wurde nun etagenweise vermietet und beherbergte nun das Vielfache der früheren Bewohner, und solche, die an seinem sorgfältigen Unterhalt kein Interesse hatten. Die schönen, großen Zimmer wurden unterteilt, die ohnehin spärlichen hygienischen Einrichtungen versagten gänzlich, die Lichtlosigkeit der Hinterzimmer, die für wenig benützte Nebenräume angehen mochte, wurde nun, wo jedes Zimmer dauernd bewohnt wurde, zur Gefahr für die Ge-

*Total überbautes Altstadt-Quartier — Licht und Luft spendende Höfe, geschweige denn Gärten sind überhaupt nicht mehr vorhanden.*

*Der vorhandene, an sich gute Wohnraum ist entwertet und fällt der Verwahrlosung anheim. (Basel, Nadelberg - Spalenberg)*



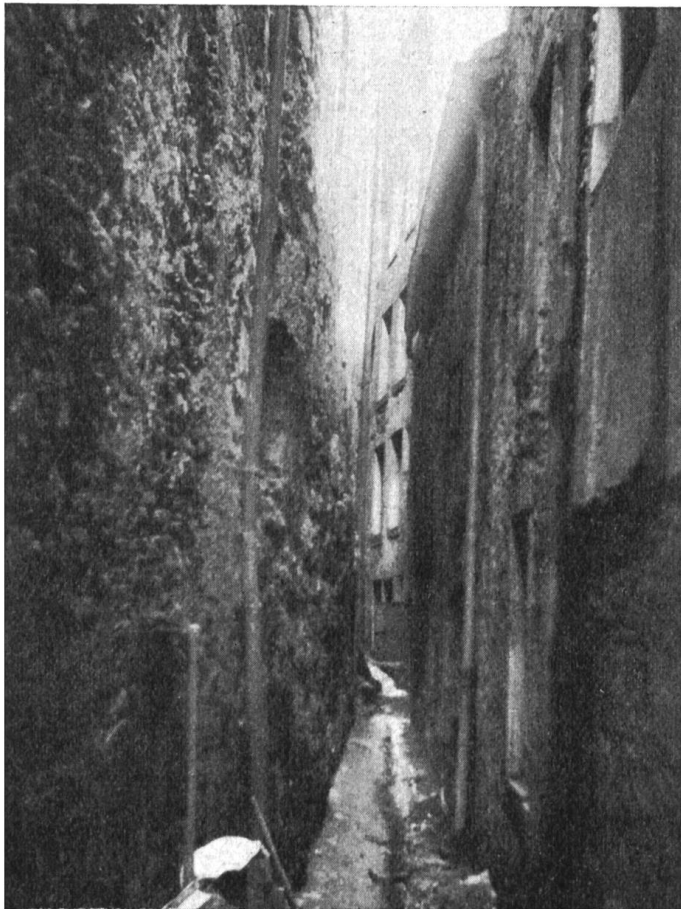
sundheit der Bewohner, die Höfe wurden nun noch gänzlich verstopft mit Werkstätten, Remisen usw., und die vorher einheitlich-ruhigen Dachflächen wurden durchlöchert von einem Gewimmel von Lukarnen, Mansarden, Atelieraufbauten,

weil auch noch das Dachgeschoß ausgenützt werden mußte.

Nun waren also die alten, oft so patrizisch-vornehmen Fassaden nicht mehr die Schauseiten wirklicher Wohnkultur, sondern die trügerische Maske vor her-



*Hinter den stattlichen Fassaden der Berner Altstadt sieht es leider oft so aus: ausgewohnte, schlecht oder gar nicht besonnte, überfüllte Wohnungen werden zu Brutstätten der Tuberkulose.*



*« Ehgraben » (égout). An einigen Orten münden noch heute die Abwasser aus den Schüttsteinen, Aborten, kleinen Gewerbebetrieben in diese Schluchten — und darüber beziehen Wohnräume ihr Licht und ihre Luft daraus. Hier bedeutet schon die Durchführung der Schwimmkanalisation einen entscheidenden Schritt zur Besserung.*

*(Biel)*

*Zerstörung einer Altstadt durch « wilde » City-Bildung. Die für niedrige Bebauung angelegten und erträglichen engen und krummen Straßen wurden belassen, wie sie waren, und die alten Häuser auf den alten Fassadenfluchten durch moderne Neubauten ersetzt, die sich nun gegenseitig das Licht rauben und die Straßen in Schluchten verwandeln. Die schöne und in ihrer Art gute Altstadt wurde zerstört, ohne daß dadurch eine moderne Stadt entstanden wäre. In landschaftlich herrlicher Lage ist ein Mißgebilde entstanden, das sich auch finanziell als verfehlte Spekulation gewaltigen Ausmaßes erweist: die Verluste an Fehlinvestierungen betragen pro Kopf der Bevölkerung 150 Franken. (Vevey, Photo der Stadtverwaltung)*



untergekommenen, übervölkerten Mietkasernen, und ehemals gediegene Altstadtquartiere wurden zu verrufenen Elendsvierteln, die in der Statistik der Tuberkulosensterblichkeit an der Spitze stehen.

Zu diesen allgemeinen Gründen des Verfalls kommen noch weitere, örtlich bedingte. Durch den Bau des Bahnhofs, durch neue Brücken und Fernverkehrsstraßen hat sich der Schwerpunkt des Geschäftslebens und Verkehrs vielerorts in neue Quartiere verlagert, und die Altstadt, oder doch Teile derselben, veröden. In Zürich ist der ehemalige Fröschengraben zur Bahnhofstraße geworden, in Bern hat die Anlage neuer Aare-Brücken das Geschäftsleben der ganzen Altstadt unterhalb des Zeitlocken-Turms in ge-

fährlicher Weise lahmgelegt. Jedes Sinken des Verkehrswertes bedeutet aber die Gefahr der Verwahrlosung. Dafür sind neue Quartiere zu eigentlichen Geschäftsquartieren, zur « City » geworden, in der sich ein moderner Neubau an den andern reiht. Wo dieser Prozeß womöglich außerhalb des Stadtkerns vor sich gegangen ist — wie etwa in Biel oder zum Teil in Genf und Zürich, konnte etwas einheitlich Neues entstehen ohne bauliche Beeinträchtigung der Altstadt — und wo der Umwandlungsprozeß einen Teil der Altstadt total umzuwandeln vermochte, ist das Ergebnis ähnlich, wenn auch teurer erkaufte. Schlimm aber steht es um jene Quartiere, in denen der Verwandlungsprozeß angefangen hat und dann stecken





*Das reizvolle kleine Haus links, mit geschickten, neuen Ladeneinbauten wird mit städtischen Beihilfen saniert und gepflegt. Aber die Wirkung wird durch den kistenartigen, kolossal wirkenden Neubau vernichtet — und dabei ist der Neubau, für sich allein betrachtet, noch lange nicht der schlechteste.  
(Basel, Blumenrain)*

blieb. Nur schon äußerlich ist das Nebeneinander der kleinteiligen und schmalbrüstigen alten Wohnhäuser und der kolossalen neuern Geschäftsbauten unerträglich, zugleich treibt aber die einsetzende City-Bildung die Grundstückspreise dermaßen in die Höhe, daß nun die alten Häuser erst recht bis zum letzten ausgenützt werden müssen und in Erwartung ihres baldigen Abbruchs noch weniger gepflegt werden. Nun erweist sich aber die Erwartung der City-Bildung oft als trügerisch, und das Provisorium wird zum Dauerzustand.

So hat der unbeschränkte Fortschritts-optimismus des vorigen Jahrhunderts auch auf diesem Gebiet seine Grenze gefunden, und heute stehen alle Städte vor dem Problem, verfahrenere Verhältnisse mit großen Kosten ordnen zu müssen — nicht nur aus Gründen der Schönheit des Ortsbildes, sondern um die Bildung von Elendsvierteln mit allen ihren sozialen und gesundheitlichen Gefahren zu verhindern, und Viertel, die bereits der Verwahrlosung anheimgefallen sind, wieder zu sanieren.

### *Nachbemerkung*

Kürzlich ist als Band 11 der Bautechnischen Reihe der « Schriftenreihe zur Frage der Arbeitsbeschaffung » im Polygraphischen Verlag in Zürich ein Buch über « Die Sanierung der Altstädte » von Nationalrat Ernst Reinhard, dem Baudirektor der Stadt Bern erschienen. Amtliche Schriften pflegen langweilig zu sein und nur den Fachmann anzugehen; darum sei hier mit Nachdruck auf diese Ausnahme hingewiesen: in auch für Laien lesbarer, anregender Form, der man die innere Beteiligung des Verfassers anmerkt, wird ein Gebiet behandelt, das so viele Seiten hat, daß mindestens eine davon ungefähr jedermann angeht: den Geschichtsfreund, den Kunstfreund, den Kulturgeschichts-

kundigen, den Politiker, Nationalökonom, Kapitalisten, Sozialisten, und natürlich die Spezialisten wie Hygieniker, Verkehrsfachleute, Architekten.

Wir skizzieren in diesem sowie in zwei folgenden Aufsätzen lediglich einige Teile des Stoffbereiches, unter Weglassung aller Pläne und statistischen Tabellen, mit denen die Darlegung des Verfassers ausgiebig dokumentarisch untermauert ist. Die verwendeten Abbildungen stammen aus dem Buch von Ernst Reinhard; die Aufsätze sind zum Teil Auszüge aus dem Buche, zum Teil selbständige Betrachtungen zu diesem Thema.

P. M.