

[Erscheint in TRAVERSE 2/99]

Angelus Eisinger: Besprechung von Christian Lüthi, Bernhard Meier (Hrg.): Bern. Eine Stadt bricht auf. Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998. Verlag Paul Haupt. Bern, Stuttgart, Wien. 1998

Mit der von Thernstrom und Sennet gegen Ende der 60er Jahre ins Leben gerufenen "new urban history" erwachte die historische Auseinandersetzung mit urbanen Phänomene zu neuem Leben. Die städtische Realität wurde nun theoriegeleiteten Untersuchungen unterworfen, die quantitativ untermauert waren und oft auch komparativ agierten. Ein Impuls, der auch im deutschen Sprachraum – wenngleich mit einiger Verspätung – seine Spuren hinterlassen hat. Wenn Hans-Jürgen Teuteberg für den deutschen Sprachraum eine "deutlich hervorgetretene Vernachlässigung der Urbanisierungsforschung" zur Stadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts konstatiert, gilt dies für die Forschung in der Schweiz im besonderen. Es sind zwar in den letzten Jahren eine Reihe von Arbeiten zu alltagsgeschichtlichen Aspekten, der Ausbildung kommunaler Administrationen, den demografischen Veränderungen und Wohnsituationen sowie technik- und planungsgeschichtlichen Fragestellungen erschienen. Die Auseinandersetzung mit der Stadt bleibt aber bis heute fragmentarisch. Ein Befund, der gerade vor den vielseitigen Verbindungen der Geschichte unserer Städte mit den ökonomischen, sozialen, politischen und technologischen Veränderungen seit Mitte des 19. Jahrhunderts zu bedauern ist.

Die Städte des 19. und 20. Jahrhunderts sind faszinierende Reflektoren vielschichtiger sozioökonomischer Transformationen. Im Zuge ihres im 19. Jahrhundert einsetzenden Wachstums brechen wiederholt Strukturen auf, werden überlagert und überformt. Verstädterung heisst eben auch politische Mobilisierung, Bürokratisierung, Verrechtlichung, Alphabetisierung, Massenkommunikation. Kurz: Prozesse auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlichsten Bereichen, die längst nicht vor den politischen Grenzen der Stadt halt machen. Eisenbahn und Nahverkehrsmittel, der Siedlungsdruck in den Städten mit den explodierenden Bodenpreisen "exportieren" Urbanisierungsprozesse auf die umliegenden, kaum vor-

bereiteten Gemeinden. Die letzten zwei Jahrhunderte waren auch Jahrhunderte der Städte. Die von Lüthi und Meier zusammengestellten Untersuchungen zur Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998 fügen sich zu einer Art lokaler Version dieser grossen Erzählung städtischer Entwicklung. Technik- und planungsgeschichtliche Untersuchungen, alltagsgeschichtliche Forschungen, Umfragen, sozialwissenschaftlich ausgerichtete empirische Studien, autobiographisch geprägte Erfahrungsberichte, essayistische Skizzen wie auch Diskussionen aktueller Probleme finden sich hier in fünfzehn Beiträgen. Ein Nebeneinander unterschiedlichster Facetten der Berner Stadtentwicklung aus verschiedensten Perioden, zusammengefasst in einem strukturellen Determinanten gewidmeten Abschnitt und einem Abschnitt, der Akteure, soziale Gruppen und ihren Einfluss auf die Stadt untersucht. So entsteht ein komplexes Ensemble einer ebenso schillernden wie heterogenen Vielfalt von Akteurinnen und Akteuren, Institutionen, Artefakten, welche das urbane Leben ausmachen und gestalten. Diese methodische und thematische Offenheit des Buchs verweist gleichzeitig aber auch auf ein Problem grundlegender Natur, das hier angesprochen sei. Es spiegelt sich hier nämlich die Krux sozial- und geisteswissenschaftlicher Forschung im Feld des Urbanen schlechthin. Das Problem nämlich, dass die methodische Klammer fehlt, die das urbane Panoptikum ordnende Theorie, die den fragmentarischen Charakter der Untersuchungen überwinden liesse. Vor uns liegt ein Puzzle zuwenig zusammengedachter Bestandteile eines Ganzen, das die Berner Stadtentwicklung darstellt.

Womit wir bei der Urbanismusforschung immer wieder konfrontiert sind, lässt sich gleichsam exemplarisch an einigen im mit "Strukturen brechen auf" übertitelten ersten Teil des Buches enthaltenen Studien aufzeigen. Es handelt sich dabei um teilweise überaus einsichtsvolle Einzelarbeiten zu Brückenbauten, stadtbernischen Verkehrskonzeptionen, der Stadtautobahn-Debatte der 50er und 60er Jahre, Studien zur Agglomeration sowie zur stadtbernischen Bodenpolitik. Was hier herausgearbeitet wird, steht stellvertretend für die Grundzüge der Urbanisierung in der Schweiz während der letzten 200 Jahre, implizit verortet in einem Feld, das sich zwischen Verstädterungsprozessen, politi-

schen Debatten, Planungsdiskursen, Verkehrskonzeptionen und Suburbanisierungsprozessen aufspannt. Von Bergen erkennt in seinem Beitrag zu Brückenbauten in den Brücken eigentliche "Vektoren der Urbanisierung": anhand von sechs Brückenrealisierungen zwischen den 1840er und den 1970er Jahren wird deutlich, wie folgenreich Brücken für die bernische Entwicklung gewesen sind. Als primäre Determinanten im Sinne Aldo Rossis kanalisieren sie städtische Entwicklungen räumlich und werden so zu Katalysatoren urbaner Veränderung, akzelerieren oder blockieren diese. Andererseits materialisieren sie Planungsvorstellungen, Interessen- und Machtkonstellationen. Die Suburbanisierung Münchenbuchsees in Häfelis Untersuchung steht durchaus stellvertretend für hunderte von Agglomerationsgemeinden im Mittelland, in dem sie zeigt, wie spill overs urbaner Veränderung nach dem Zweiten Weltkrieg in ihrer explosionsartigen Ausdehnung auf das städtische Umland in den planungs- und baurechtlich wie auch infrastrukturell kaum vorbereiteten Gemeinden zu Assimilationsproblemen, Identitätsverlusten, Planungsdefiziten, Kulturlandverschleiss usw. führen. Die stadtbernische Bodenpolitik, hat sich, wie Arnet zeigt, lange Zeit einer den rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen der Nachkriegszeit Folge leistenden und somit eminent reduzierten Version der städtebaulich motivierten Bodenpolitik Hans Bernoullis befleißigt. Nur greift Arnets Analyse dort zu kurz, wo sie die wesentlichen Bezüge der Bodenpolitik zu den Suburbanisierungsprozessen, den Mustern der effektiven Urbanisierung, Verkehrs- und Stadtplanungskonzepten übersieht – mit anderen Worten: wo die Verbindung der Teilergebnisse zur Bodenpolitik mit Häfelis und von Bergens Resultaten ausbleibt. Hier zeigt sich also zum ersten Mal die Krux, von der ich oben gesprochen habe: Dinge, die zusammengehören, werden aus analytischen Zwecken getrennt gedacht und nicht mehr zusammengeführt. Aus der Perspektive von Arnets Untersuchung verlangt dies beispielsweise mitzubedenken, dass die Frage des Zugriffs der öffentlichen Hand auf den privaten Bodenbesitz für den Städtebau seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts eine unverzichtbare Voraussetzung bildete. Dieser Städtebau orientierte sich an der Idee der vollständigen Kontrolle der Stadtentwicklung durch eine planerisch-städtebauliche Elite. Der bescheidene Umfang stadtbernerischer bodenpolitischer

Aktivität limitiert hier empfindlich die Umsetzung planerischer Sehnsüchte nach der geordneten Stadt – und wirkt selbstredend auch auf die Suburbanisierung, die künftigen Verkehrsprobleme etc. Der bescheidene materielle Umfang stadtbernerischer Bodenpolitik selbst widerspiegelt zudem auch Kontroversen über Stadtentwicklung, Schranken durch die Rechtssprechung, Mangel an vorausschauender Planung, gesellschaftspolitisch mehrheitsfähige Leitbilder, geringe finanzielle Spielräume usw. Ein weiterer Punkt kann an Bernoullis Bodenreformvorschlägen noch angesprochen werden. Es muss die Bedeutung internationaler, planerischer, städtebaulicher und architektonischer Leitbilder für die Entwicklung vor Ort adäquater bewertet werden. Wenn Steiner beispielsweise die Geschichte der Berner Verkehrskonzeptionen als eine Auseinandersetzung zwischen "internationalen Einflüssen" und "lokalen Widerständen" stilisiert, werden dabei nicht nur Effekte internationaler Planungsdiskurse und Planungsleitbilder überschätzt, sondern die Entwicklung der Verkehrspolitik wird zudem auf Etappen eines sperrigen Modernisierungsprozesses reduziert. Dabei hat die kontemporäre Städtebau- und Planungsgeschichte in kritischer Auseinandersetzung nicht zuletzt mit modernen Totalentwürfen gezeigt, dass Stadtplanungen immer nur begrenzte Wirkungen haben, weil das bestehende ein erhebliches Beharrungsvermögen besitzt. Veränderungen wirken partiell, Planungen ordnen nur in einem Moment, werden später selbst verändert, adaptiert. Im Gegensatz von Gesellschaft gegen Planokratie gehen die spezifischen lokalen Determinanten der (Verkehrs-)Politik verloren, zu denen beispielsweise der Föderalismus, Rechtssprechung und die Bodenpolitik ebenso gehören. Nicht zu vergessen ist zudem die explizite Untersuchung des komplexen Verhältnisses von Gesellschaft und Stadtbild, vor welchem die verschiedenen Teilergebnisse verknüpft werden müssen. An einem Beispiel: Die Stadt der 50er Jahre war funktionell betrachtet eine Industriestadt, so wie die Gesellschaft eine Industriegesellschaft war. Die Stadt war der Reflektor ihrer Veränderungen, war das Signum eines Fortschritts primär wirtschaftlicher Natur, dem nicht wenige skeptisch gegenüberstanden. Die Stadt war auch der Moloch, Ort der perhorreszierten Vermassung, was nicht ohne Rückwirkungen auf die Stadtpolitik blieb. Stadtentwicklung entsteht eben *auch* aus der Überlappung verschiedener Dis-

kurse in Planungs- und Architektenkreisen, der Exekutive, politischen Parteien und Interessengruppierungen und den sozialen, ökonomischen und technischen Handlungsbegrenzungen einer Zeit. Urbane Realitäten sind nicht nur komplex, sondern stellen sich auch erst als Ergebnis unterschiedlichster, widersprüchlicher und widerstreitender Faktoren ein, die lokale und regionale Bedingungen ebenso widerspiegeln wie die ins lokale mediatisierten Konjunkturen städteplanerischer Entwicklungsleitbilder wie die Gartenstadt, Corbusiers "ville contemporaine" oder die Expressstrassen-Doktrin. Dies zu negieren oder zu übersehen, heisst eben auch, nur einen Teil der Geschichte zu erzählen.

Der unter dem Titel "Menschen brechen auf" stehende zweite Teil umfasst eine Reihe recht unterschiedlicher Studien. Lüthi untersucht in seiner Studie zum Migrationsverhalten der Dienstbotinnen und Arbeiter von 1850 bis 1914 die stark durch soziologische und kulturelle Faktoren geprägten Mechanismen des Arbeitsmarktes sowie die Bestrebungen der Berner Behörden in Kontrollnetzen und Wegweisungspraktiken den die Migration oft begleitenden Verarmungserscheinungen Herr zu werden. Einen ähnlichen Zeitraum deckt Walsers Untersuchung zur Entwicklung der sozialräumlichen Segregation im Zuge des rapiden Bevölkerungswachstum ab, das zu einer im Stadtbild deutlich feststellbaren Trennung der Wohngebiete von Ober- und Unterschichten führte. Auf aktuelle Fragen ausgerichtet sind die Arbeiten zu den Migrationsentscheiden junger Familien von Schindler, zur Problematik des öffentlichen Raumes als "Frauenangsträume" von Stolz und Lutz sowie Seewers Analyse zum Fussgängerverkehr in der Innenstadt als wichtiges Element bei der Belebung innerstädtischer Gebiete. Es ist der Facettenreichtum der fünfzehn Untersuchungen, der – aller methodischer Einwände zum Trotz – "Bern. Eine Stadt bricht auf" zu einem Lesebuch macht, das sich auch für andere Schweizer Städte wünschen lässt.

*Angelus Eisinger, Zürich*