

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 3 (1996)  
**Heft:** 2

**Buchbesprechung:** Die Bodenpolitik der Stadt Lutern [Beat Mugglin]

**Autor:** Kurz, Daniel

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

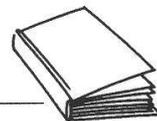
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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



développement différentes de celle des investissements directs, telles que la diversification ou la cartellisation. Toutefois, avant 1914, la stratégie des investissements directs s'est avérée, selon l'auteur, supérieure à tous les modèles alternatifs. (328) Ces affirmations nous semblent devoir être quelque peu nuancées. En effet, B. Veyrassat a montré qu'en Suisse, durant le XIXe siècle, la production de masse coexista avec la *spécialisation flexible*, caractérisée par l'emploi de machines polyvalentes, le recours à des ouvriers qualifiés et la production de petites séries de biens spécialisés et continuellement diversifiés pour des marchés fluctuants. Cette coexistence apparaît nettement dans le cas de l'industrie de la broderie, qui comptait dans ses rangs, à la veille de la Première Guerre mondiale, la plus importante multinationale textile helvétique: «[...] la broderie, très graduellement mécanisée au XIXe siècle, donne l'exemple peut-être le plus spectaculaire en Suisse d'un secteur où, jusqu'au début du XXe, petite entreprise et industrie à domicile [...] progressèrent au même rythme que la production de masse d'articles toujours moins luxueux et meilleur marché, sans éliminer le travail qualifié.» (B. Veyrassat, «Mais où est donc la différence? Modèles comparés de développement technologique (XIXe siècle). Historiographie internationale – historiographie suisse», in B. Etemad, J. Batou & T. David (éds), *Pour une histoire économique et sociale internationale*, Genève 1995, 222). De ce fait, on peut se demander si H. G. Schröter, en se focalisant exclusivement sur les multinationales, n'a pas eu tendance à surestimer leur importance avant 1914. Il est d'ailleurs à cet égard regrettable que l'auteur ne nous fournisse dans son ouvrage aucune indication sur le rôle joué par ces entreprises dans l'économie de leur pays d'origine durant la période 1870–1914. Mais n'est-

ce pas l'une des difficultés de ce genre d'exercice que d'arriver à concilier les dimensions macro- et micro-économique?

Ces critiques ne doivent cependant pas occulter la qualité de cet ouvrage qui marquera sans aucun doute une étape importante dans l'étude de l'histoire des multinationales.

Thomas David (Lausanne)

### BEAT MUGGLIN DIE BODENPOLITIK DER STADT LUZERN

RAEBER, LUZERN 1993, 363 S., ABB., PLÄNE, FR. 65.–

Als um die Mitte des letzten Jahrhunderts die Urbanisierung in der Schweiz einsetzte, die Eisenbahn ins Weichbild der Städte eindrang und die letzten grossen Befestigungsgürtel dem Stadtwachstum Platz machen mussten, zeigten die liberalen Stadtregierungen eine unbefangene unternehmerische Art, die Entwicklung aus eigener Kraft zu steuern. Nach dem Vorbild des Haussmannschen Paris schufen sie unter Einsatz grosser, auf dem Kapitalmarkt aufgenommener Mittel neue Quartiere, Strassennetze und Grünanlagen und formten so die neuentstehenden Stadterweiterungen nach ihren eigenen Vorstellungen.

Bekannt ist in diesem Zusammenhang das Beispiel des Zürcher Bahnhofquartiers (ab 1861). Aber auch das kleinere Luzern kaufte um 1864 über 10'000 Quadratmeter Land im Hofquartier auf, um in dieser bevorzugten Seeuferlage für die Erweiterung der Quaianlagen und des Hotelquartiers freie Hand zu bekommen. Eine Unternehmung, die sich nicht nur für den Tourismus als lohnend erwies, sondern auch für die Stadtkasse. Ähnliches wiederholte sich 1896 im Zusammenhang mit dem Neubau des Luzerner Hauptbahnhofs, indem die Stadt 53'000 Qua-

dratmeter Bauland im Hirschmattquartier übernahm, durch einen städtebaulichen Wettbewerb die städtebauliche Gestaltung ermittelte und nach der Erschliessung mit Strassen die City-Bauplätze profitabel verwertete.

Diese Art städtischer Bodenpolitik war im 19. Jahrhundert wenig umstritten, weil sich kaum Zielkonflikte ergaben. Die Stadt trat zwar als Unternehmerin auf, belastete ihr Budget aber nur wenig. Vor allem aber standen diese gezielten und begrenzten Interventionen im Einklang mit den Interessen der Wirtschaft, des Tourismus und des privaten Grundbesitzes.

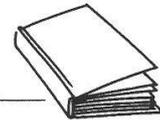
Härter wurden die Auseinandersetzungen da, wo die Stadt mit weitergehenden Zielen Bodenpolitik betrieb: um landschaftlich empfindliche Gebiete von der Bebauung freizuhalten, Grünflächen und Erholungsräume frühzeitig zu sichern, um für den öffentlich unterstützten Wohnungsbau langfristige Landreserven zu schaffen oder um ganz allgemein Landreserven zu äufnen, die ihren Handlungsspielraum im Gebiet der Raumplanung erweitern konnten. Weil es sich dabei um Nettoausgaben und um teilweise umstrittene städtische Aktivitäten handelte, war hier auch immer wieder mit politischem Widerstand zu rechnen.

Am aktivsten war in dieser Hinsicht Zürich, das bis 1914 ein Viertel, bis 1933 sogar ein Drittel des Stadtgebiets in kommunalen Besitz brachte. Die Argumente für eine so umfassende Bodenpolitik wurden von der damals vor allem in Deutschland erfolgreichen Bodenreform-Bewegung geliefert, die von der Einsicht ausging, dass der Wertzuwachs des städtischen Bodens ein Resultat wirtschaftlichen Wachstums und öffentlicher Investitionen sei, und deshalb im Grunde der Öffentlichkeit, nicht privaten «Spekulanten» zustehe. Die gleiche Überlegung führte in vielen Kantonen auch zur Ein-

führung der Grundstückgewinnsteuer als kommunale Finanzquelle.

Die vorliegende Studie von Beat Mugglin untersucht die Bodenpolitik der Stadt Luzern von 1855 bis heute anhand einer grossen Fülle von Beispielen, die er unter Beizug von gewöhnlich nicht zugänglichen Quellen rekonstruiert. Dabei kommt der Autor immer wieder zum Schluss: «Städtische Bodenpolitik ist ein gutes Stück weit auch eine Geschichte der verpassten Gelegenheiten.» (28) Dass es auch andere Beispiele gibt, belegt die Studie selber mit der Darstellung wichtiger Kaufentscheide, die zur Erhaltung der Seeufer und der umliegenden Hügellgebiete und damit zum Schutz des Stadt- und Landschaftsbildes wesentlich beigetragen haben. Die wichtigsten liegen freilich alle mehr als 50 Jahre zurück: In der Nachkriegszeit stiessen die Stadtbehörden mit bodenpolitischen Vorlagen immer häufiger auf ordnungspolitischen Widerstand. Der folgende, 1945 formulierte Grundsatz des Stadtrates liess sich deshalb höchstens in Ansätzen realisieren: «Es liegt aus städtebaulichen und finanziellen Erwägungen in der Aufgabe jeder fortschrittlichen Stadt, möglichst viel unbebautes Land, das voraussichtlich früher oder später für öffentliche Zwecke oder für die Förderung des Wohnungsbaus benötigt wird, in ihr Eigentum zu überführen.» (16)

Das Thema städtischer Bodenpolitik hat eine intensivere Bearbeitung sicher verdient. Der vorliegenden Studie ist indessen vorzuwerfen, dass sie allzu sehr im Anekdotischen, in der zweifellos engagierten Darstellung von einzelnen Aktionen und vor allem von «verpassten Gelegenheiten» stecken bleibt. Eine gründlichere Analyse der bodenpolitischen Ziele, eine Periodisierung nach unterschiedlichen Zielhorizonten, eine quantitative Aufarbeitung des städtischen Bodenverkehrs und nicht zuletzt ein Ver-



gleich mit anderen Städten fehlt. Für den nicht ortskundigen Leser ist die Relevanz der einzeln dargestellten Landgeschäfte nicht ohne weiteres nachvollziehbar.

*Daniel Kurz (Zürich)*

**FRANÇOIS WALTER**  
**LA SUISSE URBAINE 1750–1950**

ZOÉ, GENÈVE 1994, 447 S., ABB., FR. 45.–

Dass die Städte mit ihren besonderen Problemen in der Schweizer Politik zu wenig Gewicht hätten und kaum verstanden würden, ist jüngst von städtischen Politikern mehrfach beklagt worden. Im Selbstverständnis vieler Schweizerinnen und Schweizer gelten bis heute die grossen Städte als gewissermassen unschweizerische Erscheinung, derer man sich fast ein wenig zu schämen hat. Dieses Selbstverständnis, das seit dem Ersten Weltkrieg überhandnahm, hat auch dazu geführt, dass die moderne Städtegeschichte – im übrigen Europa ein Feld innovativer Forschungsansätze – erst im letzten Jahrzehnt auch in der Schweiz breiter Fuss fassen konnte. Zwar geht, wie François Walter feststellt, die Liste der Titel, die sich in irgendeiner Weise mit schweizerischer «Stadtgeschichte» beschäftigen, in die Tausende. Doch handelt es sich dabei fast ausnahmslos um Monografien zu Einzelfragen und einzelnen Städten, von teils geringem wissenschaftlichem Wert und in der grossen Mehrzahl auf die gute alte Zeit vor der Industrialisierung bezogen. Zwischen der Historiografie der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Städte auf der einen und der modernen Stadt auf der anderen Seite klafft zudem eine Lücke, die Übergänge werden höchst selten thematisiert. Moderne sozialgeschichtliche Ansätze kommen erst seit den achtziger Jahren in einer nun allerdings rasch wachsenden Zahl von Fall-

studien und Einzeluntersuchungen zur Anwendung.

François Walter hat es als erster gewagt, eine Übersicht über die städtische Schweiz und die Schweizer Städte in Angriff zu nehmen und die verschiedenen Ansätze – geografischer, ökonomischer oder anthropologischer Richtung – miteinander zu verbinden. Er untersucht die räumliche Verteilung der Städte selbst, ihre Hierarchien und deren Veränderungen, die Veränderungen städtischer Lebensräume und ihre Einordnung in ökonomische und politische Dispositive.

Den komplexen Stoff gliedert er in drei Hauptteile: 1. *Le fait urbain*: die demografischen und ökonomischen Grundvoraussetzungen im Wandel; 2. *la ville, espace vécu*: die Stadt als Lebensraum, Vorstellungen und räumliche Repräsentationen des Städtischen, soziale Beziehungen und soziale Segregation und 3. *la ville, espace géré*: die Stadt als Feld der Politik, der Planung, des politischen und erzieherischen Eingriffs in soziale und räumliche Gegebenheiten. Es gehört zu den besonderen Verdiensten dieses Buchs, dass konventionelle Periodengrenzen überschritten werden, so dass namentlich die Umwälzungen des frühen 19. Jahrhunderts in ihrer Tragweite sehr plastisch fassbar werden.

Walter spricht zunächst vom System der Schweizer Städte, diesem um 1798 nach langer Stagnationsperiode noch sehr dünnen Netz von kleinen und kleinsten städtischen Siedlungen, deren Einzugsgebiete sich noch kaum berührten: sie bildeten in der ländlichen Schweiz «une série d'îles, une sorte d'archipel».

Eingeschlossen hinter wohlgepflegten, wenngleich militärisch obsoleten Mauerungen und ständig bewachten Stadttoren, betrachteten sie demografisches Wachstum als Gefahr für die soziale und politische Ordnung, die sie mit rigiden Abwehrmassnahmen gegen Zuwanderungs-