

## **EINLEITUNG**



1 Thun, Obere Hauptgasse, Blickrichtung gegen Osten, Foto o. J.

### FRAGESTELLUNG

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit den Hochtroittoi in der Thuner Altstadt. Beim Gang durch die Obere Hauptgasse, die zwischen Schlossberg und Aare liegt, fällt das ungewöhnliche Strassenprofil sofort ins Auge: Beidseitig hervorspringende untere Geschosse, «Hochtroittoi», «Lauben» oder «Terrassen» genannt, lassen dem Fussgänger zwei Wege zur Auswahl. Läden liegen sowohl auf Gassenniveau wie auch auf den Hochtroittoi (Abb. 1). Die Thuner Hochtroittoi werden in der Literatur vor allem als ein singuläres Phänomen beschrieben.<sup>1</sup> Joseph Gantner stuft sie als «ein auf die Bedürfnisse des Marktes abgestellter Notbehelf»<sup>2</sup> ein, Louis von Tschärner spricht von einer «Eigentümlichkeit»<sup>3</sup>. Überlegungen zu ihrer Entstehung werden nur am Rande erwähnt. Als mögliche Erklärung werden ein Bautypus mit erhöhtem Sockelgeschoss genannt<sup>4</sup>, eine Hauserweiterung mit vorgezogenen Sockelgeschossen skizziert<sup>5</sup> oder nach Gemeinsamkeiten mit anderen Zähringerstädten gesucht<sup>6</sup>. Trotz des spezifischen Charakters ist die Entstehungsgeschichte der Thuner Hochtroittoi bisher nicht erforscht worden. Mit der vorliegenden Arbeit soll diese Lücke geschlossen werden: Sie untersucht mögliche Ursachen und den Entstehungszeitraum der Hochtroittoi.

Obwohl es in der Umgebung von Thun einige Städte gibt, die eine ähnliche Bauform aufweisen (Abb. 3) – mehrheitlich «Hochlauben» genannt –, wurde bisher keine Verbindung zwischen der Entstehung von Hochlauben und den Hochtroittoi in Thun hergestellt. Zwar ist das Querprofil von Hochtroittoi und Hochlaube verschieden, beim Hochtroittoi sind im Gegensatz zur Hochlaube die Obergeschosse nicht vorgezogen. Bei der Hochlaube entsteht so ein eingeschossiger, gedeckter Gang, beim Hochtroittoi wird das vorspringende Sockelgeschoss erst von dem weit auskragenden Hausdach geschützt. Trotzdem ist von einer Verwandtschaft auszugehen (Abb. 14, 24). Hochtroittoi und Hochlauben sind als Sonderformen des städtischen Laubengangs einzustufen. Als «Laubengang» wird ein gedeckter Gang bezeichnet, der seitlich gegen die Strasse offen ist. Im Normalfall liegt der Laubengang auf Strassenniveau. Beim Hochtroittoi wie auch bei der Hochlaube fehlt dieser direkte Bezug zur Strasse, diese liegt bis zu einem Geschoss tiefer. Laubengänge sind in der Schweiz vor allem im Kanton Bern, im Tessin und in der Ostschweiz verbreitet (Abb. 2). Bern, Erlach, Estavayer-le-Lac und Freiburg i. Ü. besitzen Hochlauben, in Burgdorf, Laupen und Avenches kommen zusätzlich Hochtroittoi vor.<sup>7</sup>

Mit Ausnahme von Estavayer-le-Lac und Freiburg i. Ü. (beide Kanton Freiburg) liegen alle Städte spätestens seit Mitte des 16. Jh. im Herrschaftsgebiet<sup>8</sup> von Bern (Abb. 62).

Für die Bearbeitung erscheint ein Vergleich der Thuner Hochtrottoirs mit Hochlauben und Hochtrottoirs anderer Städte sinnvoll. Denn es besteht eine grosse Wahrscheinlichkeit, dass sich die Entstehungsgeschichte der Thuner Hochtrottoirs aufgrund unvollständiger Baubefunde und lückenhafter Quellenlage nicht zweifelsfrei nachvollziehen und datieren lässt. Deswegen bedürfen die Thuner Erkenntnisse der Überprüfung an den Befunden anderer Stadtbeispiele mit Hochlauben oder Hochtrottoirs. Dieser Vergleich geht weit über die Ursachenforschung für Thun hinaus. Er soll dazu dienen, entscheidende Faktoren für die Entstehung beider Bauformen, Hochlauben und Hochtrottoirs, besser eingrenzen und benennen zu können. Dies ermöglicht eine Unterscheidung zwischen allgemeinen Faktoren und individuellen Einflüssen. So kann eine Einschätzung erfolgen, inwieweit die Thuner Hochtrottoirs als ein Sonderfall betrachtet werden müssen.

Angesichts des häufigen Vorkommens von Hochlauben in verschiedenen Städten stellt sich die Frage nach Ausrichtung und Schwerpunkt der Arbeit. Eine systematische Übersicht aller Schweizer Städte mit Hochtrottoirs und Hochlauben fehlt bisher. Eine Gesamtdarstellung wäre lohnend, denn alle Städte bieten wertvolle Hinweise schriftlicher, bildlicher, baulicher und topografischer Art. Aber selbst in gut dokumentierten und erforschten Städten wie Burgdorf und Bern ist die Quellenlage in Bezug auf die Fragestellung ausgesprochen lückenhaft. Eine Gesamtdarstellung kann angesichts der Quellenlage nicht in der angemessenen Ausführlichkeit geleistet werden, deshalb wird der detaillierten Auseinandersetzung mit vier Fallbeispielen der Vorzug gegeben.

Der Vergleich mit ausländischen Städtebeispielen<sup>9</sup> erscheint grundsätzlich nicht sinnvoll, da die kulturellen und politischen Einflüsse jeder Stadt sich stark von denjenigen Thuns unterscheiden und keine Rückschlüsse auf die Entstehungsgeschichte der Hochtrottoirs in Thun erwarten lassen. Zwei Kriterien sind für die Auswahl der Städte entscheidend:

1. Die geografische Nähe zu Thun verspricht Gemeinsamkeiten hinsichtlich der geschichtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie der baulichen Ausprägungen. Um das Vergleichsspektrum breit genug anzulegen, sollen die Städte jedoch verschiedene Grössen aufweisen und eine unterschiedliche Entwicklung durchlaufen haben. Diese Unterschiede erscheinen wichtig im Hinblick auf den städtebaulichen Aspekt der Entstehungs-

geschichte der Hochtrottoirs. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen bieten sich insbesondere die Städte Burgdorf und Bern an. Bern gilt als herausragendes Beispiel des Städtebaus im Mittelalter.<sup>10</sup> Die Stadt entwickelte sich ab dem 14. Jh. zur dominanten Macht in der Grossregion und konnte das Herrschaftsgebiet schrittweise ausdehnen (Abb. 62).<sup>11</sup> Burgdorf ist deutlich kleiner als Bern. Thun und Burgdorf sind historisch vergleichbare Städte, denn sie besaßen eine gewisse Zentrumsfunktion für ihre Region. Obwohl Burgdorf flächenmässig kleiner war als Thun, gelang es der Stadt im 14./15. Jh. sogar, eine eigene Territorialherrschaft aufzubauen.<sup>12</sup>

2. Bei den Voruntersuchungen zeichnete sich eine Hypothese für die Entstehungsgeschichte der Hochlauben/Hochtrottoirs ab: die Steigungskorrektur der Gasse in Längsrichtung. Solche Steigungskorrekturen führen Paul Hofer<sup>13</sup> in Bern und Jürg Schweizer<sup>14</sup> in Burgdorf als Entstehungsursache der Hochlauben und Hochtrottoirs an. In beiden Städten werden sogar mehrfache Abgrabungen zwischen dem 15. und 17. Jh. für möglich gehalten. Da eine Gassenlängsabgrabung als Möglichkeit für die Hochtrottoirs in Thun bisher nicht in Erwägung gezogen worden ist, schien es besonders vielversprechend, in dieser Untersuchung solche Städte mit Thun zu vergleichen.<sup>15</sup> Deshalb wird der Kleinstadt Erlach der Vorzug gegenüber der näher gelegenen Kleinstadt Laupen gegeben: Andres Moser begründet die Entstehung der Hochlaube in Erlach ebenfalls mit einer Längsab-

<sup>1</sup> Gassner 1951, 64; Haas 1926, 26 f.; KDM BE 2 1998, 72.

<sup>2</sup> Gantner 1925, 106.

<sup>3</sup> Das Bürgerhaus im Kanton Bern 1. Teil 1917, XIX.

<sup>4</sup> Küffer 1981, 79.

<sup>5</sup> Das Bürgerhaus im Kanton Bern 1. Teil 1917, XIX; Meckseper 1982, 146.

<sup>6</sup> Kat. Zähringerstädte 1964, Anm. 110. Den Zusammenhang zwischen Thun und Zürich übernahm Françoise Divorne, Divorne 1993, 230.

<sup>7</sup> Avenches (Abb. 18, 19); Bern (Abb. 172); Burgdorf (Abb. 99); Erlach (Abb. 134); Estavayer-le-Lac (Abb. 6); Freiburg i. Ü. (Abb. 23); Laupen (Abb. 4, 5).

<sup>8</sup> Eroberung des Waadtlandes 1536.

<sup>9</sup> Place Saint Louis in Metz (Frankreich), freundlicher Hinweis von Andres Moser; Via degli Angeli in Brisighella (Italien), Rudofsky 1995, 185–190; die «Rows» in Chester (England); Nagel 1971, 54; Smith 1987; Brown 1999.

<sup>10</sup> Baeriswyl 2003b, 14.

<sup>11</sup> Baeriswyl 2003d, 164.

<sup>12</sup> Baeriswyl 2003d, 184 f.

<sup>13</sup> KDM BE Stadt 2 1959, 69 f.

<sup>14</sup> KDM BE 1 1985, 308.

<sup>15</sup> In Avenches ist inzwischen ebenfalls eine Gassenlängsabgrabung für die Entstehung der dortigen Hochlauben und Hochtrottoirs ermittelt worden. Die Abgrabung in Avenches fand jedoch deutlich später statt, nämlich erst im 19. Jh., Grandjean 2007, 231–234. Die Gassenabgrabung von Avenches wird im Rahmen der Schlussdiskussion in Kapitel VI.6.5 behandelt.

grabung der Gasse im 16. Jh.<sup>16</sup> Die deutlich schlechtere Quellenlage wird dafür in Kauf genommen.

In der vorliegenden Arbeit werden somit die drei Städte Burgdorf, Erlach und Bern im Vergleich mit Thun bearbeitet. Im Fokus der Untersuchung stehen die wesentlichen Unterschiede zwischen den Hochtrottoirs in Thun und einem «normalen» Laubengang, wie er in anderen Städten vorkommt:

1. Lässt sich das Erscheinungsbild der Oberen Hauptgasse in Thun auf eine bestimmte Ursache zurückführen? Dazu werden sämtliche Möglichkeiten untersucht, die in der Literatur bisher angeführt wurden. Besonderes Augenmerk verdient die Frage, ob in Thun nicht auch – wie in den anderen drei Städten – eine Gassenlängsabgrabung als Entstehungsursache für die Hochtrottoirs verantwortlich sein könnte.

2. Die Häuser mit Hochtrottoirs in Thun haben zwei Erschliessungsebenen: Nicht nur auf Gassenniveau, sondern auch auf dem Hochtrottoir liegen Hauseingänge und Läden. Das ist in einer Altstadt ungewöhnlich. Doppelte Erschliessungsebenen trennen vor allem Fahr- und Fussverkehr. Wie heikel die Einführung einer zusätzlichen Erschliessungsebene ist, haben die Experimente des 20. Jh. gezeigt. Das Strassenniveau ist als Verkehrsfläche die entscheidende Infrastrukturebene der Stadt und damit das horizontale Bezugssystem des Städtebaus. Dies gilt auch für kommerzielle Nutzungen: Die Bereitschaft der Fussgänger ist gering, das Strassenniveau zu verlassen. In zwei- oder mehrgeschossigen Einkaufszentren müssen diese mittels Einkaufsmagneten in die oberen Etagen gelenkt werden. Cord Meckseper vermutet, dass die obere Erschliessungsebene in Thun nachträglich eingeführt wurde.<sup>17</sup> Auch Louis von Tscharner geht davon aus, dass die Verkaufsläden auf der Hochtrottoirebene erst später eingerichtet worden sind.<sup>18</sup> Gibt es die doppelte Erschliessungsebene in der Oberen Hauptgasse nun von Anfang an oder ist sie die Folge einer späteren Entwicklung?

3. Das Querprofil von Hochtrottoir und Hochlaube ist verschieden. In Thun gibt es sowohl ebenerdige Laubengänge wie Hochtrottoirs. Im Bereich des Hochtrottoirs wurden nur bei einem Haus (Nr. 47) die Obergeschosse vorgezogen, wodurch die einzige Thuner Hochlaube entstand (Abb. 53). Wie kommt es zu den unterschiedlichen Querprofilen?

#### FORSCHUNGSSTAND, QUELLEN UND METHODE

Da sich die Hochtrottoirs der Oberen Hauptgasse in Thun in der zähringischen Gründungsstadt befinden, stellt Paul Hofer einen Zusammenhang her mit anderen Zähringerstädten, wie dem erhöhten Rain des Renn-

wegs in Zürich.<sup>19</sup> In Bern sind nach Heinrich Türler die Laubengänge Elemente der zähringischen Gründungsstadt.<sup>20</sup> Die Diskussionen zum Städtebau des Mittelalters wurden lange Zeit ausgesprochen kontrovers geführt. Im Vordergrund stand der Gegensatz zwischen «geplanter» und «gewachsener» Stadt.<sup>21</sup> Inzwischen findet eine Neubewertung des mittelalterlichen Städtebaus statt, in der dieser Gegensatz als überholt erachtet wird. Vorstellungen von «reiner» Planung mussten revidiert werden, und auch in einer gewachsenen Stadt kommt es immer wieder zu vereinheitlichenden Planungsschüben.<sup>22</sup>

Die zahlreichen Stadtgründungen des Zähringer Herrschergeschlechts faszinieren viele Historiker.<sup>23</sup> Das führt dazu, eine Reihe von städtebaulichen Elementen als typische Merkmale und Ausdrucksformen dieses Herrschergeschlechts zu interpretieren. Paul Hofer entwickelte aus Thesen der Berner Historiker Hans Strahm<sup>24</sup> und Ernst Hamm<sup>25</sup> ein umfassendes Theoriegerüst zur zähringischen Stadtplanung, das er in seinen Stadtuntersuchungen nachzuweisen versuchte. Dazu gehört die Hauptstrassenkreuzung, die Hofstätteneinteilung, die Traufstellung der Häuser, die Lage des Marktes, der Gassenmarkt, die Entwässerung und der Freiraum entlang der Stadtmauer.<sup>26</sup> Zahlreiche archäologische Untersuchungen haben inzwischen gezeigt, dass sich viele dieser «typischen Zähringer Elemente» erst später herausbildeten. Ausserdem entstanden die wenigsten Städte auf der «grünen Wiese»; in den meisten Fällen waren bereits ältere Strukturen vorhanden.<sup>27</sup> Im Rahmen der Untersuchung der vier Fallbeispiele soll

<sup>16</sup> KDM BE 2 1998, 72.

<sup>17</sup> Meckseper 1982, 146.

<sup>18</sup> Das Bürgerhaus im Kanton Bern 1. Teil 1917, XIX.

<sup>19</sup> Kat. Zähringerstädte 1964, Anm. 110; Übernahme bei Divorne 1993, 230.

<sup>20</sup> Das Bürgerhaus im Kanton Bern 2. Teil 1922, VI. Diese Annahme ist heute widerlegt, vgl. Kapitel I.6.1.

<sup>21</sup> Literatur dazu findet sich bei Stercken 2006, 15, Anm. 1.

<sup>22</sup> Fritzsche/Gilomen/Stercken 2006, 7 f. Zahlreiche Beiträge dazu auch in der Publikation zur Bamberger Tagung 2003, Untermann 2004a.

<sup>23</sup> Baeriswyl 2006b, 51 f. Der neuere Forschungsstand zu den Zähringern in Zähringer 1 1986, Zähringer 2 1986; Zähringer 3 1990. Einen Überblick zur älteren und neueren Zähringer-Forschung gibt Armand Baeriswyl, Baeriswyl 2003b, 36.

<sup>24</sup> Strahm 1948.

<sup>25</sup> Untersuchung der Städte Freiburg i.Br., Villingen, Rottweil, Neuenburg a. Rh., Kenzingen und München. Zusammenfassung der Merkmale in: Hamm 1932, 138 f.

<sup>26</sup> Baeriswyl 2006b, 54.

<sup>27</sup> Stercken 2006, 24 f.





2 Laubgänge in der Schweiz.



3 Hochlauben/Hochtrottoirs in der Schweiz.

festgestellt werden, ob der Entstehungszeitpunkt des Stadtteils, in dem sich Hochlauben oder Hochtrotoirs befinden, für deren Ausbildung eine Rolle spielt.

Hochtrotoirs/Hochlauben sind als Sonderformen des Laubengangs einzustufen. Der Laubengang ist bis heute ein wichtiges architektonisches und städtebauliches Element. Dabei steht die Häufigkeit des Phänomens in keinem Verhältnis zu seiner wissenschaftlichen Erforschung. Die grosse räumliche und zeitliche Verbreitung der Laubengänge erschwert eine Gesamtübersicht mit fundierten Erkenntnissen zur Entstehungsgeschichte. Der Laubengang existiert seit der Antike in den verschiedensten Kulturkreisen.<sup>28</sup> Für die Verbreitung des nordalpinen Laubengangs während des Mittelalters werden Einflüsse aus dem Mittelmeerraum vermutet<sup>29</sup>, die aber genauso wenig wie die römischen gesichert sind.<sup>30</sup> Erwähnt werden die Laubengänge in Stadtbeschreibungen des 19. und 20. Jh.<sup>31</sup> vor allem wegen ihrer starken städtebaulichen Wirkung, jedoch oft ohne genauer auf ihre Entstehungsgeschichte einzugehen. Die wenigen architekturhistorischen Darstellungen beschränken sich im Wesentlichen auf die Beschreibung der architektonischen Erscheinung und zeigen die städtebauliche Bedeutung für den Strassenraum auf.<sup>32</sup> Informationen zur Entstehungsgeschichte des Laubengangs kann man somit fast nur über die Fachliteratur zu den einzelnen Städten gewinnen.<sup>33</sup> In Übersichtswerken<sup>34</sup> taucht der Laubengang nur am Rande auf. Besonders hinsichtlich der Ursachenforschung und des Entstehungszeitpunktes zeigen sich grosse Unschärfen. Hier werden Behauptungen oft ohne konkreten Ortsbezug aufgestellt oder aufgrund eines spezifischen Beispiels verallgemeinert. Vor allem werden die Überlegungen wenig oder gar nicht auf archäologische Befunde abgestützt.<sup>35</sup> Diese Problematik wird in Kapitel I ausführlich dargelegt.

Als Forschungsgegenstand kommt der Laubengang in der Kunstgeschichte, Archäologie und Geschichtswissenschaft kaum vor. Das hat mehrere Gründe, die im Folgenden beschrieben werden. Es besteht eine grosse Unschärfe in der Begrifflichkeit. Der Laubengang wird im deutschen Sprachraum auch «Arkade», in älteren Quellen «Bogen» und «Schwibbogen» genannt. Besonders verwirrend ist, dass der Begriff «Laube» ebenfalls den Laubengang bezeichnet.<sup>36</sup> Die Begrifflichkeiten werden synonym benutzt, sind oft sehr regional geprägt und variieren zudem über die Jahrhunderte. Vor allem die Bezeichnung «Laube» legt eine gemeinsame Entwicklungsgeschichte von Laube und Laubengang nahe. Die Laube als Teil des Hauses und der Laubengang als Element der Strasse haben jedoch unterschiedliche

Entwicklungsformen.<sup>37</sup> Terminologie, Entstehung und Verbreitung des Laubengangs werden deshalb ausführlich in Kapitel I behandelt.

Im Rahmen der Hausforschung steht das Einzelgebäude im Vordergrund, dort wird die Laube<sup>38</sup> und nicht der Laubengang untersucht. So betont Elisabeth Plonner in ihrer Arbeit zur «Entstehung der Arkadenhöfe nördlich der Alpen» bei diesen einen anderen Entstehungshintergrund als bei Laubengängen. Folglich behandelt ihre Arbeit keine Laubengänge.<sup>39</sup> Die Publikation zum Arkadenhaus des südlichen Burgenlands vermittelt ein breites Spektrum verschiedener Forschungsbeiträge.<sup>40</sup> Durch die grosse räumliche und kulturelle Distanz gibt es kaum Bezugspunkte zu den schweizerischen Beispielen.

Trotz der grossen Bedeutung der Laube für den Profanbau im Mittelalter ist sie auch als Bautyp bisher wenig erforscht. Es gibt nur vier wesentliche Beiträge. Berent Schweineköper befasst sich mit frühen öffentlichen Verkaufshallen und -ständen, die ebenfalls Lauben genannt wurden.<sup>41</sup> Diese Verkaufseinrichtungen sind Vorläufer der mittelalterlichen Kaufhäuser, denen die Untersuchung Gerhard Nagels gilt.<sup>42</sup> Eine aktuelle Ergänzung zu den Infrastrukturgebäuden des städtischen Marktes bietet der Beitrag von Armand Baeriswyl.<sup>43</sup> Stephan Albrecht untersucht die Laube als Element des mittelalterlichen Rathauses in Deutschland.<sup>44</sup>

Wenig Aufmerksamkeit wurde bisher dem eigentumsrechtlichen Aspekt der Laube und des Laubengangs von Seiten der Rechtswissenschaft gewidmet.<sup>45</sup> Die Besitzverhältnisse am Laubenboden markieren jedoch einen wichtigen Unterschied zwischen dem Laubengang und der Laube. Die Laube als Teil des Hauses ist Privatbesitz, der Boden des Laubengangs in den untersuchten Städten hingegen war ursprünglich öffentlicher Besitz. Die Beispiele zeigen, dass die private gewerbliche Nutzung der Laubengänge während Jahrhunderten den tatsächlichen Besitzverhältnissen an Grund und Boden widersprach. Zahlreiche Bauvorschriften spiegeln diesen Konflikt zwischen der privaten Nutzung als Verkaufs- und Arbeitsort und dem obrigkeitlichen Gebot, die Laubengänge als öffentliche Verkehrsflächen freizuhalten. Auch die Entwicklung der Bauvorschriften zu den modernen Baugesetzen ist wenig bearbeitet.<sup>46</sup> Erschwerend wirkt sich hier der lokale Charakter der Baugesetzgebung aus. Zudem standen bisher die rechtlichen Grundlagen der Stadtgründungen im Zentrum der Stadtgeschichtsforschung.<sup>47</sup>

Es lässt sich festhalten, dass der Laubengang als städtebauliches Element zwischen den Forschungsdisziplinen steht und deswegen weitgehend unbeachtet blieb.

Dieses Schattendasein gilt auch für die Sonderformen Hochtrottoir und Hochlaube. Wenn die vorliegende Arbeit also die Entstehungsbedingungen von Hochtrottoir und Hochlaube beziehungsweise deren Unterschiede genauer untersuchen will, muss sie der städtebaulichen Dimension des Hochtrottoirs gerecht werden. Dafür ist ein Gesamtansatz mit der Entwicklung einer interdisziplinär angelegten Untersuchungsmethode notwendig. Als Quellen dienen folglich gleichberechtigt archäologische Befunde, Schriftquellen, Plan- und Bildquellen, die vorhandene Bausubstanz sowie Topografie und historische Verkehrsentwicklung.

Als Vorbild für das methodische Vorgehen dient die Forschungsarbeit von Armand Baeriswyl zur «Stadt, Vorstadt und Stadterweiterung im Mittelalter»<sup>48</sup>, in der die Zusammenführung von vielfältigem Quellenmaterial in Verbindung mit archäologischen Untersuchungen überzeugend gelingt.<sup>49</sup> Baeriswyl beruft sich

<sup>28</sup> Vorkommen im Mittelmeerraum, in Frankreich, Italien, der Schweiz, Deutschland und Osteuropa, Schmalscheidt 1987.

<sup>29</sup> Karl Maria Swoboda führt die Laubengänge auf die griechischen Säulenstrassen zurück, Swoboda 1969, 36. Antike Vorbilder postuliert auch Peter Meyer, Meyer 1946, 35 f. Berchtold Haller vermutet einen «Rest morgenländische Bauart», Haller 1794, 9.

<sup>30</sup> Meckseper 1982, 146.

<sup>31</sup> Beispielsweise bei Gantner 1925, 106–111; Meyer 1946, 35–38.

<sup>32</sup> Daidalos 1987; Rudofsky 1995, 63–98, 195–225.

<sup>33</sup> Die Literatur ist jeweils in den entsprechenden Stadtkapiteln aufgeführt.

<sup>34</sup> Meckseper 1982, 145 f.; Griep 1985, 112 f., 211 f.

<sup>35</sup> Das Grundsatzproblem im Verhältnis von Archäologie und Geschichtswissenschaft erläutert Heiko Steuer in einer Positionsbestimmung der Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit. Er kritisiert das Nebeneinander der an der Stadtforschung beteiligten Disziplinen und fordert eine ganzheitliche «Mittelalterkunde», Steuer 1998. Er nennt eine Reihe von Publikationen zur Stadtgeschichte, die ohne archäologische Befunde argumentieren, ebd., 31 f.

<sup>36</sup> Meckseper 1982, 145 f.

<sup>37</sup> Griep 1985, 211; Meckseper 1982, 145 f.

<sup>38</sup> Untersuchung zur Obergeschosslaube im hessisch-thüringischen Grenzraum, Seib 1991.

<sup>39</sup> Plonner 1989, 3 f.

<sup>40</sup> Interdisziplinäres Symposium auf Burg Schlaining 1988, WAB 1990.

<sup>41</sup> Es gab Brot-, Fleisch- und Tuchlauben, Schwineköper 1965, 27 f.

<sup>42</sup> Nagel 1971, 67 f.

<sup>43</sup> Baeriswyl 2006a.

<sup>44</sup> Albrecht 2004, 33–35.

<sup>45</sup> Zwei Ausnahmen gibt es: Albisetti um 1963 und Markwalder 1937. Beide Arbeiten widmen sich der Eigentumsfrage der Berner Laubengänge.

<sup>46</sup> Für Bern existieren erste Ansätze bei BBB N Hofer, 32 (1), Auszüge daraus 1970 publiziert, Hofer 1970, 70–73.

<sup>47</sup> Ennen 1987, 111–144. Zu Freiburg i. Br., Blattmann 1991 und die Diskussion um die Berner Handfeste bei Schwinges 2003.

<sup>48</sup> Baeriswyl 2003b.

<sup>49</sup> Dieser interdisziplinären Zusammenarbeit war die Tagung «Geschichte und Archäologie: Disziplinäre Interferenzen» vom 7. bis 9. Februar 2008 in Zürich gewidmet. Die Tagungsbeiträge sind in Baeriswyl et al. 2009 publiziert.



4 Laupen, Kreuzplatz, Seite Süd-Ost, Foto 2003.



5 Laupen, Kreuzplatz, Seite Nord-West (Pfarrhaus), Foto 2005.



6 Estavayer-le-Lac, Place de l'Église, Hochlaube, Fassade gegen den Platz, Foto 2005.



mit seiner interdisziplinären Untersuchungsmethode auf das Selbstverständnis der neueren Stadtgeschichtsforschung,<sup>50</sup> die eine Zusammenschau des städtischen Wachstums anstrebt, indem sie «die künstliche Trennung der städtischen Vergangenheit in eine schriftliche und materielle Geschichte überwindet».<sup>51</sup>

Die Forschungslage der einzelnen Städte präsentiert sich sehr unterschiedlich.<sup>52</sup> Die Gassen, in denen die Hochtrottoirs und Hochlauben vorkommen, sind bisher kaum archäologisch untersucht worden. Daher müssen Untersuchungen im näheren Umfeld und topografische Befunde innerhalb der Bauuntersuchung einzelner Häuser herangezogen werden, um Informationen über die ursprüngliche Topografie und ihre Veränderung zu gewinnen.

Zugleich ist offensichtlich, dass eine breit angelegte Untersuchung ohne Einzelaussagen zu Alter und Entwicklung der Häuser jedes Stadtbeispiels wenig erfolgversprechend sein kann. Denn der Zeitpunkt der Konsolidierung der Gassenfluchten gilt als der zentrale Aspekt, um den zeitlichen Entstehungsrahmen der Hochtrottoirs einzugrenzen. Deswegen stellt die bauhistorische Forschung einen besonderen Schwerpunkt dar. Die Grundlagen mussten für jede Stadt erst erstellt werden. Keine der vier Städte besitzt ein Häuserbuch<sup>53</sup>, immerhin kann in den Städten Bern, Burgdorf und Erlach auf den jeweiligen Kunstdenkmäler-Band zurückgegriffen werden.<sup>54</sup> Diese enthalten zwar Hausbeschreibungen, können aber als zusammenfassende Darstellung oftmals nicht genug Informationstiefe, z. B. zu der Besitzergeschichte, bieten. Dies gilt in mehrfacher Hinsicht besonders für Bern. Angesichts der Grösse der Altstadt hat sich Paul Hofer auf herausragende Beispiele beschränken müssen, die Hausbeschreibungen<sup>55</sup> bleiben oft summarisch. Für viele Häuser fehlt die Beschreibung ganz. Besonders erschwerend ist die Tatsache, dass Hofers Darstellung der Baugeschichte nicht topografisch auf das einzelne Haus ausgerichtet, sondern chronologisch nach Jahrhunderten unterteilt ist. Die Beschreibung mancher Häuser verteilt sich so über mehrere Epochen.<sup>56</sup> Die Hausbeschreibungen sind zudem in Teilen überholt, denn zahlreiche Häuser wurden seit den 1960er-Jahren umgebaut.

Die Bauinventare, die für die Städte Burgdorf, Erlach und Thun zwischen 1995 und 2004 publiziert wurden, sind zwar aktueller.<sup>57</sup> Für eine wissenschaftliche Auswertung eignen sie sich jedoch schlecht, da bei den Datierungen weitgehend auf Quellenangaben verzichtet wurde. Für Bern fehlt zudem solch eine aktuelle Übersicht völlig. Um einen aktuellen Stand der Bauforschung zu den einzelnen Häusern der vier Städte wiedergeben

zu können, wurden publizierte Untersuchungen der Denkmalpflege des Kantons<sup>58</sup> und der Stadt Bern<sup>59</sup> sowie des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern<sup>60</sup> ausgewertet. Ergänzt wurden diese Untersuchungen mit nicht publizierten Berichten und Akten aus den Archiven der drei vorgenannten Institutionen. Für alle Städte besteht ein Problem darin, dass die Einzeluntersuchung oftmals vom städtischen Kontext isoliert bleibt. Auch die Überprüfung anhand bereits vorhandener Befunde und Erkenntnisse aus anderen Disziplinen der Stadtforschung findet zu wenig statt.<sup>61</sup>

Die frühen urkundlichen Belege zum Baugeschehen sind selten und weitgehend unpubliziert. Für die Thuner Untersuchung wurden deswegen zusätzlich Schriftquellen des Stadt- und Bürgerarchivs Thun sowie des Staatsarchivs Bern gesichtet. Damit konnten bauliche Massnahmen lokalisiert und in Einzelfällen Datierungen aus Bauuntersuchungen und Bauinventar überprüft, ergänzt und korrigiert werden.<sup>62</sup> Die Zusammenführung sämtlicher Quellen war der entscheidende Schritt, um eine Aussage zum Alter des Baubestandes sowie zur Bebauungsentwicklung auf den Parzellen und entlang der Gasse machen zu können. Der Anhang enthält den Katalog der Einzelhausbeschreibungen, der von der Verfasserin für jede Stadt erstellt wurde. Die wesentlichen Ergebnisse werden in jedem Stadtkapitel zusammengefasst. Der Katalog bildet die Grundlage jeder Stadtuntersuchung.

Die Analyse der baulichen Struktur unter den Thuner Hochtrottoirs bedurfte ebenfalls umfangreicher Vorarbeiten der Verfasserin, da eine Übersicht zum Baubestand bisher fehlte. Immerhin hatten bereits mehrere zeichnerische Bestandsaufnahmen<sup>63</sup> der Oberen Hauptgasse stattgefunden. «Kellerpläne» entstanden in der Schweiz (u. a. für Biel, Burgdorf und Bern) auf Anregung und teilweise unter Anleitung von Paul Hofer. Seine Methodik, mithilfe von Stadt- und Katasterplänen und «Kellerplan», Gründungspläne zu ermitteln, gilt inzwischen als wissenschaftlich überholt. Die Kritik an Hofers Methode schloss insbesondere die Ablehnung des «Kellerplans» als Hilfsmittel für die Ermittlung einer Parzellenstruktur der Gründungsstadt ein.<sup>64</sup> Paul Hofer ging in einer grundsätzlichen Annahme davon aus, dass der Keller zum ältesten Bauteil eines Hauses gehört.<sup>65</sup> Diese Annahme wurde zu Recht kritisiert, da zahlreiche archäologische Untersuchungen bewiesen haben, dass die bautechnischen Möglichkeiten für die Unterfangung von Gebäuden bereits um 1300 vorhanden waren und auch umgesetzt wurden.<sup>66</sup> Damit muss der Entstehungszeitraum für jeden Keller einzeln archäologisch untersucht werden.



Trotz dieses berechtigten Einwandes gegenüber dem Instrument «Kellerplan» entschied die Verfasserin, für Thun insgesamt drei Übersichtspläne zu erstellen. Als Basis war ein Grundrissplan der Gassengeschosse<sup>67</sup> (Planbeilage 1) anzufertigen. Mit diesem Plan sollte keine Beweisführung zur Bebauungsstruktur der Gründungsstadt à la Hofer versucht werden. Vielmehr erlaubt nur ein zusammenhängender Plan einen städtebaulichen Überblick über den heutigen Zustand der Gassengeschosse. Ein zweiter Plan zeigt die städtebaulichen Projekte, die für die Obere Hauptgasse im Zeitraum vom 18. bis 19. Jh. ermittelt werden konnten (Planbeilage 2). Als weitere Ergänzung dienen die beiden Fassadenabwicklungen (Planbeilage 3), in welche die Bodenniveaus der Gassen- und Untergeschosse eingetragen wurden.

Die Stadt Thun hat für diese Untersuchung freundlicherweise die Gebäudeaufnahmen des DAT-Projektes für die Planerstellung zur Verfügung gestellt.<sup>68</sup> Der Verfasserin selbst waren in keiner Weise die technischen und personellen Hilfsmittel wie der Stadt Thun oder auch Paul Hofer gegeben. So stellen die Pläne keine Bauaufnahme, sondern eine Zusammensetzung von Architektenplänen aus Bauakten dar.<sup>69</sup> Mit Ortsbegehungen fast aller Häuser wurden zusätzliche Beobachtungen festgehalten und fehlende Planunterlagen ergänzt. Eine messtechnische und bauarchäologische Untersuchung bleibt anderen vorbehalten. Die sehr schematische zeichnerische Darstellung der Ergänzungen und Erweiterungen der DAT-Pläne entspricht den Entstehungsbedingungen.

Für die Städte Bern, Burgdorf und Erlach existieren bereits «Kellerpläne». Auf eine Begehung der Häuser in den Vergleichsstädten musste aber verzichtet werden. Einzig in Erlach wurde das besonders wichtige Haus Altstadt 11<sup>70</sup> besichtigt. Die Planbeilagen zu Thun bilden den Anhang 2.D. Sie sind neben dem Katalog der Einzelhausbeschreibungen die Basis der Thuner Untersuchung.

<sup>60</sup> Barbara Scholkmann stellt die Entwicklung der Disziplin «Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit» für den Zeitraum von 1960 bis 1990 dar, Scholkmann 1998. Sie beleuchtet die Entwicklung von der Hilfsdisziplin für die Geschichtswissenschaft bis zur Emanzipation des Fachgebiets mit Eigenständigkeit in Theorie und Methode. In ihren Schlussfolgerungen fordert sie die bessere Vernetzung und Zusammenführung der Ergebnisse von Archäologie und Geschichtswissenschaften, ebd., 17. Diese Forderung hat nichts an Aktualität verloren, auch wenn sich die heutige Situation nach Matthias Untermann deutlich verbessert hat, Untermann 2004b, 11. Ein breites Spektrum der aktuellen Diskussionen findet sich in der Publikation zur Bamberger Tagung «Die vermessene Stadt. Mittelalterliche Stadtplanung zwischen Mythos und Befund» von

2003, Untermann 2004a. Eine Fortsetzung dieser Stadortbestimmung fand an der Tagung des Schweizerischen Arbeitskreises für Stadtgeschichte «Städteplanung – Planungsstädte» in Zürich 2004 statt, Fritzsche/Gilomen/Stercken 2006.

<sup>51</sup> Baeriswyl 2003b, 14 f.

<sup>52</sup> Der Forschungsstand ist jeweils in den entsprechenden Stadtkapiteln aufgeführt.

<sup>53</sup> Auf die problematische Quellenlage in Bern weist auch Armand Baeriswyl hin, Baeriswyl 2003b, 160. Die Vision zu einer interdisziplinären Häuserdatenbank für Bern stellen Armand Baeriswyl und Roland Gerber vor, Baeriswyl/Gerber 2009. Eine kommentierte Übersicht aktueller Beispiele von Häuserbüchern bietet BildtLG 138 2002, 284–287.

<sup>54</sup> Für Bern: KDM BE Stadt 1 1952 und KDM BE Stadt 2 1959; für Burgdorf: KDM BE 1 1985; für Erlach: KDM BE 2 1998.

<sup>55</sup> KDM BE Stadt 2 1959, 66–116.

<sup>56</sup> Das chronologische Vorgehen wurde in den Kunstdenkmäler-Bänden zu Erlach und Burgdorf nicht mehr angewandt, hier sind die Hausbeschreibungen topografisch geordnet.

<sup>57</sup> Für Burgdorf: Bauinventar Burgdorf 2004; für Erlach: Bauinventar Erlach 2004; für Thun: Bauinventar Thun 1998.

<sup>58</sup> Berichte 1979–2004, KDP 2008.

<sup>59</sup> Furrer 1985; Furrer 1989; Furrer 1993; Furrer 1997; Furrer 2001a; Furrer 2005; Gross 2009. Auf Einzeluntersuchungen wird in den jeweiligen Stadtkapiteln unter Forschungsstand hingewiesen.

<sup>60</sup> AKBE 1–6 1990–2005. Seit 2008 werden die Fundberichte im «Jahrbuch Archäologie Bern» publiziert: ArchBE 2008, ArchBE 2009, ArchBE 2010, ArchBE 2011 und ArchBE 2012.

<sup>61</sup> Im Aufgabenbereich der Denkmalpflege und der Archäologie steht die wissenschaftliche Forschung nicht im Zentrum, Baeriswyl 2003b, 13. Auch Bauinventare dienen der Sicherung des Baubestandes durch Klassifizierung und werden nicht für wissenschaftliche Zwecke erstellt. Da sie jedoch zwangsläufig als Forschungsgrundlage dienen, sollten sie diesen Umstand berücksichtigen. Zur Entstehung der Bauinventare, Furrer 2001b.

<sup>62</sup> Gerade die Lokalisierung früher Schriftquellen ist ausgesprochen schwierig, da topografische Angaben meistens fehlen und nur die Namen der Besitzer angegeben sind. Hier waren die Hinweise von Peter Küffer für Thun, Gertrud Aeschlimann für Burgdorf, Roland Gerber und Vinzenz Bartlome für Bern besonders hilfreich. Eine stärkere interdisziplinäre Zusammenarbeit bietet sich besonders beim Problem der Lokalisierung an.

<sup>63</sup> 1. Fassadenaufnahmen TAD, Technischer Arbeitsdienst Bern 1937 im Stadtarchiv Thun, SAT; 2. Schnittserie mit Geländeaufnahmen unter Paul Hofer mit Studenten der ETH Zürich 1976 in Nachlass Paul Hofer in der Burgerbibliothek Bern, BBB N Hofer; 3. Kellerplan Aarequai (kleiner Ausschnitt der Oberen Hauptgasse), Grundriss erstes Obergeschoss und Fassadenaufnahmen, Planungsamt der Stadt Thun, DAT.

<sup>64</sup> Baeriswyl 2003b, 25, Anm. 88; Baeriswyl 2006b, 56 f. Zum Gründungsplan Berns nach Paul Hofer und den entsprechenden Kritikpunkten vgl. Kapitel V.3.

<sup>65</sup> Hofer/Gassner/Mathez 1982, 20.

<sup>66</sup> Beispiele in Basel, Matt 1992, und in Freiburg i.Br. und Basel, Löbbecke 2005.

<sup>67</sup> Statt «Kellergeschoss» wird in dieser Arbeit «Gassengeschoß» verwendet. Zu den verwendeten Begriffen vgl. Kapitel I.4.

<sup>68</sup> Von der Verfasserin wurde 1999 ein erster Plan für die Obere Hauptgasse erstellt. Er umfasste mit rund 50 Häusern nur den unmittelbaren Bereich der Hochrottoirs. Dieser Plan wurde im Verlauf der Erstellung dieser Arbeit auf die gesamte Obere Hauptgasse und damit auf rund 90 Häuser ausgedehnt. Somit kann die Baustruktur beider Teile der Oberen Hauptgasse – mit und ohne Hochrottoirs – verglichen werden.

<sup>69</sup> Im Archiv des Bauinspektorats und Tiefbauamts der Stadt Thun wurden die Baugesuche sämtlicher Häuser der Oberen Hauptgasse im Zeitraum von 1862 bis 2004 gesichtet. Im Archiv der Denkmalpflege des Kantons Bern und im Archiv des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern wurden die Akten zu den einzelnen Häusern durchgearbeitet. Diese entstehen fortlaufend durch die Begleitung von Bauvorhaben. Neben der Dokumentation der Baubegleitung enthalten sie auch Material über die Geschichte der Häuser, frühe Abbildungen und Verweise auf andere Quellen.

<sup>70</sup> Die Besichtigung war dank der Vermittlung von Andres Moser möglich.

Den Bauuntersuchungen des Archäologischen Dienstes und der Denkmalpflege liegt nicht primär eine wissenschaftliche Erforschung des gesamten Objektes zugrunde, sondern sie beschränken sich im Wesentlichen darauf, von Zerstörung bedrohte Bauteile zu untersuchen und zu dokumentieren. Die Untersuchung ist somit vom baulichen Eingriff abhängig. Oftmals blieben dadurch für die Fragestellung wichtige Elemente, z. B. Gassengeschosse, ununtersucht. Die dendrochronologische Untersuchung des Dachstuhls des Hauses Obere Hauptgasse 47 in Thun wurde auf Initiative und Kosten der Verfasserin unternommen und musste eine Ausnahme bleiben. Sie entspricht der besonderen Bedeutung des Hauses zur zeitlichen Eingrenzung der Entstehung der Hochtrottoirs in Thun.

Für Thun als Schwerpunkt der Arbeit werden somit mehr Archivalien herangezogen als für die anderen Städte. Die Beschreibung der Vergleichsstädte beruht vor allem auf der Auswertung der Fachliteratur einschliesslich aktueller archäologischer Befunde und Untersuchungen der Denkmalpflege. Für wichtige Fragestellungen, z. B. die eigentumsrechtliche Situation, wird jedoch auch in den Vergleichsstädten unpubliziertes Material untersucht.<sup>71</sup>

Für die historische und archäologische Stadtforschung wird nach wie vor eine stärkere Zusammenführung von Einzeluntersuchungen zu einer Gesamtbetrachtung gefordert.<sup>72</sup> Die vorliegende Arbeit versucht, diese Forderung auf zwei Ebenen umzusetzen. Zum einen ermittelt sie in Bezug auf die Fragestellung relevante Faktoren für die vier ausgewählten Städte. Daraus bildet sie einen interdisziplinären Untersuchungskatalog und wendet diesen für jedes Fallbeispiel an. Diese Untersuchung bildet die Grundlage für den zweiten Schritt: Die gewonnene Übersicht zu den Hochtrottoirs und Hochlauben erlaubt den Vergleich und Erkenntnisse bezüglich ihrer Entstehungsursachen. Zugleich kann eine Einordnung des Sonderfalls der Thuner Hochtrottoirs gegenüber den Hochlauben der anderen Städte erfolgen.

#### AUFBAU DER ARBEIT

In dieser Arbeit soll die Beantwortung der Fragen zur historischen Entstehungsgeschichte der Thuner Hochtrottoirs im Vergleich mit den Entstehungsbedingungen anderer Hochtrottoirs und vor allem Hochlauben in anderen Schweizer Städten unternommen werden. Dies geschieht in drei Schritten: Das erste Kapitel bildet eine grundlegende Einführung in die Terminologie des Laubengangs. Den Hauptteil der Arbeit nimmt die Vorstellung der vier Städte Thun, Burgdorf, Erlach und Bern mit Thun als Schwerpunkt ein. Im letzten Kapitel

werden die aus den Vergleichsbeispielen gewonnenen Aufschlüsse und Erkenntnisse mit der Thuner Entstehungsgeschichte der Hochtrottoirs in Bezug gesetzt und ausgewertet.

Kapitel I widmet sich dem Laubengang. Im ersten Teil werden die Begrifflichkeiten geklärt. Auf die Abgrenzung von «Laube» und «Laubengang» folgt die Vorstellung der Begriffe, die in der deutschsprachigen Schweiz verwendet werden. Hinzu kommt der Terminus «Dômes», eine Sonderform des ebenerdigen Laubengangs, der eigentlich in der Westschweiz vorkommt. Angesichts der herrschenden Begriffsvielfalt werden die in dieser Arbeit verwendeten Begrifflichkeiten in einem eigenen Abschnitt erläutert. Im Weiteren werden die Entstehung des Laubengangs und seine Verbreitung in der Schweiz dargestellt. Über mögliche Ursachen für die Entstehung von Laubengängen herrscht in der Forschung keine Einigkeit. Die Meinungen haben sich oft ohne Bezug zu einem konkreten Ort und ohne archäologische Untersuchungen gebildet. Deswegen werden diese mit den bisherigen Bauforschungsergebnissen zu den Laubengängen in den Schweizer Städten konfrontiert.

Den Hauptteil der Arbeit bildet die Vorstellung der vier Städte Thun, Burgdorf, Erlach und Bern (Kapitel II–V). Dem methodischen Ansatz für diese Untersuchung liegt ein interdisziplinärer Katalog mit fünf Untersuchungskriterien zugrunde, der eigens aus der Thuner Analyse entwickelt wurde. Der breite Gesamtansatz ist notwendig, um alle relevanten Faktoren für das Hochtrottoir als Teil der Stadtentwicklung darstellen zu können. Die vier Städte werden mit der gleichen Systematik behandelt:

1. In einem ersten Schritt wird die jeweilige historische Entwicklung der Stadt und besonders der Stadtteile beschrieben, in denen die Hochlauben und Hochtrottoirs vorkommen. Sind alle Strassenbeispiele Teil der Gründungsstädte oder finden sie sich auch in späteren Stadterweiterungen? Bei den vier Fallbeispielen soll der Frage nachgegangen werden, ob die hochliegende Erschliessung Bestandteil einer frühen Stadtplanung sein kann.<sup>73</sup>

2. Zu den Untersuchungskriterien jedes Beispiels gehören Topografie und Verkehr. Ohne den Untersuchungen vorgreifen zu wollen: Es gibt kein Hochtrottoir, keine Hochlaube in ebenem Gelände.<sup>74</sup> Alle Beispiele befinden sich an Strassen mit Steigungen, oft mit zusätzlichem Gefälle in Querrichtung. Die Analyse der topografischen Situation ist deshalb Bestandteil jeder Stadtuntersuchung. Gassenabgrabungen zur Abschwächung von grossen Steigungen dienen der besseren Befahr-

barkeit, bedeuten jedoch einen baulichen Aufwand. Besitzen die Strassen der Fallbeispiele innerhalb des historischen Verkehrsnetzes der Schweiz eine entsprechende Bedeutung?

3. Der Darstellung der Baubefunde für die Einzelhäuser kommt eine besondere Bedeutung zu. Angesichts der fehlenden Schriftquellen erweist sich der bauliche Bestand als die ergiebigste Quelle. Die Beschreibung der Einzelhäuser liefert Angaben zum Alter des Baubestandes und zur Bebauungsentwicklung auf den Parzellen und entlang der Gasse. Ab welchem Zeitpunkt kann man von einer konsolidierten Gassenflucht im Bereich der Hochtrottoirs und Hochlauben sprechen? Die detaillierten Ergebnisse zu jedem Haus befinden sich im Katalog der Einzelhausbeschreibungen im Anhang 1. Die wichtigsten Aspekte werden jeweils in den Stadtkapiteln zusammengefasst. Die Analyse der Gassengeschosse in Thun hat unterschiedliche bauliche Strukturen ergeben. Lassen sich diese Beobachtungen in anderen Städten bestätigen?

4. Mit der Untersuchung der Bauvorschriften und Eigentumsverhältnisse sollen vor allem zwei Aspekte beleuchtet werden: Seit wann wurde seitens der Stadt eine Baulinie<sup>75</sup> an der Gasse definiert? Wo liegen die Laubengänge in Bezug auf diese Baulinie? Hat sich die Baulinie durch das Überbauen der Laubengänge verschoben? Der Streit zwischen den Hausbesitzern und der Stadt Thun zeigt deutlich, dass die Frage, wem der Laubengangboden eigentlich gehört, bis ins 19. Jh. unbeantwortet war. Das Verbauen des Laubengangs oder das Abreißen von Hochtrottoirs bedrohte das öffentliche Wegerecht und war deshalb Gegenstand umfangreicher und langwieriger Auseinandersetzungen. Auf welcher rechtlichen Grundlage entstanden Laubengänge und Hochtrottoirs und gab es spezifische Gesetze dazu? Wie verhält es sich in den anderen Städten, waren die Eigentumsverhältnisse und Nutzungsrechte eindeutiger?

5. Auch wenn die Nutzung, z. B. als Stall, die erstgenannte Erklärung der Thuner Bevölkerung für die Hochtrottoirs ist, lassen sich in Thun für den Bautypus «Wohnhaus auf Stall mit Hocheingang» wenig Argumente finden. Welchen Einfluss hat die Nutzung auf die Gebäudeform oder gibt es andere Gründe für einen Bautypus mit hochliegender Erschliessung?

Am Ende jedes Stadtkapitels steht eine Diskussion mit einer ersten Schlussfolgerung. Bei den drei Vergleichsstädten wird die Abgrabungsthese ohne direkte Bezugnahme auf Thun diskutiert, denn weder der Sachverhalt noch der Zeitraum ist auch bei den Vergleichsstädten keineswegs so eindeutig, wie er in der Literatur darge-

stellt wird. In Thun gab es bisher keine eindeutige These zur Entstehung der Hochtrottoirs, sondern es wurden verschiedene Ursachen vermutet. Im Kapitel Thun werden deshalb insgesamt sechs Thesen diskutiert. Insbesondere wurde auch die für Thun noch nicht geäußerte Möglichkeit einer Gassenlängsabgrabung überprüft und ein zeitlicher Rahmen dafür abgesteckt.

Im sechsten Kapitel erfolgt die Auswertung der gewonnenen Erkenntnisse aus allen Fallbeispielen. Dazu werden zunächst für jede Stadt die wichtigsten Punkte der Untersuchungskriterien Stadtentwicklung, Topografie, Verkehr, Baubefunde, baurechtliche Situation und Nutzungsgeschichte aufgeführt. Dabei werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede im Vergleich mit Thun hervorgehoben. Damit lassen sich Faktoren für die unterschiedliche Ausbildung von Hochlauben und Hochtrottoirs benennen. Von den sechs möglichen Ursachen für die Thuner Hochtrottoirs kommen nach der ersten Überprüfung drei Thesen in Betracht. Diese werden mit den Erkenntnissen der drei Vergleichsstädte in Bezug gesetzt. In einer Abwägung aller Fakten kann eine Schlussfolgerung für die Entstehung der Thuner Hochtrottoirs präsentiert werden. Damit kann auch eine Einschätzung erfolgen, inwieweit die Thuner Hochtrottoirs einen Sonderfall gegenüber den Hochlauben anderer Städte darstellen.

Die Arbeit schliesst mit Fragestellungen für die weitergehende Forschung.

<sup>71</sup> Der Forschungsstand ist jeweils in den entsprechenden Stadtkapiteln aufgeführt.

<sup>72</sup> Baeriswyl 2003b, 22; Steuer 1998, 34.

<sup>73</sup> Für die «rows» in Chester werden verschiedene Ursachen vermutet, so auch eine Stadtneuplanung mit Arkadenstrassen im 11. Jh. unter Edward I., Brown 1999, XVI.

<sup>74</sup> Die erhöhten Bürgersteige bei ebenen Geländebeziehungen dienen dem Hochwasserschutz, vgl. Kapitel I.5.

<sup>75</sup> Die Baulinie regelt den Mindestabstand eines Gebäudes zur Strasse: Über die Baulinie durfte und darf nicht gebaut werden. Sie wird in älteren Vorschriften auch «Alignement» oder «Baufucht» genannt.