

**Zeitschrift:** Wissen und Leben  
**Herausgeber:** Neue Helvetische Gesellschaft  
**Band:** 1 (1907)  
  
**Artikel:** Über alten und neuen Städtebau  
**Autor:** Baer, C. H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-751193>

### **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:** 06.01.2026

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

Verwaltungsrechts zu übertragen, ist einleuchtend. Die Zeichen mehren sich, dass diese Überzeugung in parlamentarischen und anderen Gruppen an festem Boden gewinnt. Wenn die Verwaltungsbehörden nicht selbst einsehen, dass sie bei der Errichtung eines Verwaltungsgerichts nur zu gewinnen haben, so ist ihnen nicht zu helfen. Das kann aber weitere Volkskreise nicht hindern, dem gegenwärtigen mangelhaften System ein dem modernen Rechtsempfinden besser entsprechendes vorzuziehen.

ZÜRICH.

DR. HANS SCHULER.



## ÜBER ALTEN UND NEUEN STÄDTEBAU.

Dass alte Städte, Strassen und Häuser an sich schon eine gewisse bannende Gewalt auf jeden feiner Empfindenden ausüben, ist leicht zu rechtfertigen. Als überlebende Zeugen der Vergangenheit sind sie voller Geheimnisse, deren Ergründung nicht nur einzelne Menschen, sondern oft ganze Völker leidenschaftlich beschäftigt; denn der Drang, zu wissen, wie vor hunderten oder tausenden von Jahren die Welt sich gestaltete und die Vorfahren lebten, steckt nicht nur Geschichts-, Kultur- oder Kunstforschern im Blute. Aber weder Lied noch Bild und Chronikbericht aus alter Zeit wirken derart auf diese Neugier ein, wie die erhaltenen Baudenkmäler, die so plastisch vor uns stehen, dass sie uns körperlich in sich aufnehmen und uns mit den Mauern umschliessen, in denen noch ein Wiederhall längst verklungener Stimmen zu schlummern scheint. In einem Lied, einem Bild leben die Hoffnungen, Ahnungen und Stimmungen seines Schöpfers fort, in einem Architekturwerk, der körperlichen Stütze und Hülle des unmittelbaren Lebens seiner Entstehungs- und Benützungszeit, die Bedürfnisse, die Lebensformen, die Zustände seiner Epoche.

Und doch würden diese steinernen Zeugen vergangener Zeiten nicht so eindringlich zu unserem Herzen sprechen, redeten sie nicht in einer schönen, unseren Augen verständlichen und anhei-

melnden Weise. Allerdings ist diese Sprache der Schönheit keine gewollte, keine bewusste; sie ist von zweckentsprechender Selbstverständlichkeit, schlicht und anspruchslos. Der Ausspruch, den Lessing's „Frauenzimmerchen“ Franziska tut: „Wenn wir schön sind, sind wir ungeputzt am schönsten“ gilt nicht nur für Frauen und Mädchen, sondern für alle Dinge der Welt. So sind alte Gassen schön und anheimelnd, nicht, weil sie an prunkvollen Palästen vorüberführen, sondern weil sie von Häusern gebildet werden, die allein nach praktischen Bedürfnissen mit Ehrlichkeit und selbstbewusstem Egoismus erbaut wurden. Rücksichten auf die Strasse gab es keine. Die Leute wollten in ihrer Behausung möglichst gut und bequem wohnen; ob die Fassade symmetrisch ausfiel, ob sie repräsentativ wirkte oder nicht, war meist einerlei. Der Schmuck beschränkte sich auf wenige, für die Benützung besonders wichtige Bauteile, wie Portale oder Erker, und Architekturglieder gar, die nur dekorativer Wirkung ihr Vorhandensein danken, wurden ganz vermieden. All das aber war nicht etwa die Folge eines bewussten Schönheitsdrangs, sondern wurde unbewusst schön, durch sorgsamste, allerdings auch geschmackvollste und durch Baugesetze oder ähnliche Bestimmungen nur wenig beengte Ausnützung aller natürlichen Bedingungen des Bauplatzes und der zukünftigen Bewohner. Dazu kommt noch als weiteres und nicht selten ausschlaggebendes Schönheitsmotiv unserer alten Strassenbilder die Unregelmässigkeit der Strassenwände, das Vor- und Zurückrücken der einzelnen Gebäude, die entzückend malerischen Gruppierungen, Überschneidungen und Durchblicke, die sich eben aus der engsten Anpassung ans Gelände ganz von selbst ergaben, heute aber nicht selten noch immer als mit künstlerischer Absicht hervorgerufen bewundert werden.

„Es ist behauptet worden“, sagt R. Baumeister in seiner Schrift „Stadtbaupläne in alter und neuer Zeit“ (Stuttgart 1902), „dass die reizvolle Wirkung der gewundenen und gebrochenen, vor- und zurückspringenden Häuserreihen das Ergebnis wohlbewusster Absicht und tiefen Studiums der alten Architekten gewesen sei. Ich kann diese Ansicht nicht teilen, meine vielmehr, dass anfangs nur die allgemeine Richtung und die ungefähre Breite der Hauptstrassen allgemein angenommen, beziehungsweise vorgeschrieben wurde, die Ausbildung im einzelnen aber, Stellung

der Häuser an der Baulinie und Anschluss von Nebenstrassen dem Belieben der Baulustigen ziemlich überlassen blieb. Bei den im Laufe der Zeit vorkommenden Umbauten und Neubauten empfand man dann die Unregelmässigkeit des Stadtplans kaum als lästigen Zwang, sondern suchte sich mit natürlichem Kunstgefühl und dem Bedürfnis entsprechend dem Bestehenden anzuschliessen. Somit sind die malerischen Bilder aus mittelalterlichen Städten nicht Schöpfungen aus einem Guss, sondern das Werk von Jahrhunderten“.

Diese Auffassung wird durch die Tatsache wirksam unterstützt, dass die Baumeister und Behörden früherer Zeiten fast aller technischen Hilfsmittel entbehrten, die Flächen ziffermässig und graphisch genau darzustellen und die in diesen Darstellungen vorgenommenen Einzeichnungen in die Natur zu übertragen. Erst seit den im fiskalischen Interesse anfangs des XIX. Jahrhunderts vorgenommenen Landesaufnahmen entstanden aus tatsächlichen Messungen hervorgegangene Stadtpläne, die ein richtiges Bild der bestehenden Flächen- und Grenzverhältnisse gaben, aber auch jene mit Recht berüchtigten Reisschienen-Fluchten einzuziehen erlaubten. Die malerisch wirkenden, unsere Zeit so mächtig anregenden krummen Strassen und unsymmetrischen Plätze verdanken ihre Entstehung demnach allein der egoistischen Willkür der Einzelbesitzer und dem einstigen Unvermögen der zuständigen Behörden, zugunsten der Allgemeinheit das Bestreben des Grundeigentümers zur möglichsten Ausnützung seines Bodens durch genau eingemessene Grenzen und Fluchten einzudämmen.

Überall aber, wo bewusst künstlerische Absichten im Städtebau hervortreten, entstehen schon in allerältesten Zeiten, soweit dies die technischen Hilfsmittel erlauben, geradlinige, gleichbreite Strassen und streng rechtwinklige Plätze. Man denke nur an die zahlreichen Beispiele des Altertums, an die Strassenkorrekturen der italienischen Renaissance oder an die viel früheren Städtegründungen des Deutschordens im Nordosten Deutschlands, die eine durchaus regelmässige konzentrische Bauweise und ein rechtwinkliges Strassennetz zeigen. Wenn dagegen einer der bedeutendsten Theoretiker und Praktiker aller Zeiten, Leon Battista Alberti, nach Burckhardt's „Geschichte der Renaissance in Italien“ in seinem Werke „De re aedificatoria“ die Forderung aufstellt, dass man

zwar „für Hauptstrassen die Geradlinigkeit mit Häusern von gleicher Höhe und gleichen Portiken“ als Regel nehmen solle, dass aber im übrigen aus ästhetischen wie praktischen Gründen die Schlangenwindung zu bevorzugen sei, spricht das nicht gegen unsere Behauptung. Es beweist nur, dass wie heute so bereits damals, in dieser Zeit eines hoch entwickelten und allgemein verbreiteten ästhetischen Gefühls und bei dieser kräftigen Persönlichkeit, die Neigung vorhanden war, das als Nebensache zufällig Entstandene aber durch seine Wirkung vor allem ins Auge fallende zur liebevoll gepflegten Hauptsache zu erheben.

Dazu kommt weiter, dass unserer durch gesetzlichen Zwang nach allen Seiten beengten, überaus fürsorglich beschirmten Zeit rein architektonisches Empfinden fremd geworden ist, dass sie gelernt hat, das Kunstwerk nicht mehr als solches, sondern nur im Zusammenhang mit seiner Umgebung zu betrachten. Es ist dieselbe Zeit, die die Schönheiten der Natur entdeckte, und der es beschieden war, die Raumkunst und als deren Bestandteil im Städtebild die „malerische Architektur“ zu schaffen. Und wiederum ist es die Epoche der Renaissance, die analoge Zustände zeigt. Auch in ihr wurde nach Burckhardt in den wichtigsten Städten Italiens baupolizeilich äusserst streng gegen Vorsprünge, Erker, Vorbauten usw. eingeschritten; nicht nur, dass man das Anbringen dieser Motive an neuen Gebäuden untersagte, man ging auch den bereits vorhandenen mit der ganzen Gründlichkeit dieser „kräftigen Kunstzeit“ zu Leibe. Allerdings war damals das Bestreben, schön zu bauen, dank der künstlerischen Feinfühligkeit jener Geschlechter, zumeist glücklicher und erfolgreicher als heutzutage.

\*

\*

\*

Unsere moderne Städtebaukunst ist demnach durchaus keine Wiedererweckung einer alten Kunstübung, sondern die Entstehung eines neuen Kunstzweigs, dessen Erscheinung durch die vollständige Umwälzung aller kulturellen Verhältnisse seit dem Anfang des vorigen Jahrhunderts bedingt erscheint.

Jede neue Kunstrichtung bedarf einer Entwicklungszeit, bis sie neue Formen für ihre neuen Zwecke gefunden hat. Die wichtigste aber, von vornherein sei es betont, auch die zweckwidrigste Erfindung dieser Übergangszeit der Städtebaukunst ist die „Bau-



linie“, das logische Ergebnis der durch die Fortschritte der Vermessungskunst ermöglichten Stadtpläne. Die Strassenfluchtlinien, die darin — in der Fläche — klar wiedergegeben sind und denen zur vermeintlichen Vollkommenheit nur absolute Geradlinigkeit und Parallelität der Strassenwände fehlte, und die irrtümlicherweise statt als unbewusste Folge als die Ursache der alten Baufluchtlinien angenommen wurden, veranlassten die grundfalsche Folgerung, dass es möglich sei, durch Ziehung neuer mathematischer Linien an anderen Orten ebenfalls die Entstehung harmonischer Raumgebilde, schöner Gassen- und Strassenwände, hervorzurufen. Das Zusammenfallen von Strassen- und Hausflucht galt dabei als selbstverständliche Notwendigkeit. Nun wirken aber die Blicke in alte Strassen stets malerischer und schöner, je grösser die Mannigfaltigkeit der Baufluchten ihrer Häuser ist, die nur ganz selten mit der Strassenflucht auf kurze Zeit zusammenfallen. Durch eine schematisch am Reissbrett gezogene einheitliche Baulinie hingegen lässt sich nie und nimmer ein anmutiges Strassenbild hervorrufen, zumal dann nicht, wenn, wie jetzt noch fast überall üblich, Bauflucht und Strassenflucht streng identisch sind oder wenigstens parallel verlaufen.

Der Einwand allerdings, dass über der Schönheit neu zu schaffender Strassenbilder das öffentliche Interesse stehe, das strengste Ordnung in Baulinien-Angelegenheiten fordern müsse, ist vollaus berechtigt und daher sorgsamst zu berücksichtigen. Aber wenn es möglich würde, die Strassenwände, unbeschadet der von der Öffentlichkeit an die Strasse zu stellenden Anforderungen nicht mehr aus der toten konstruierten Linie, sondern mit künstlerischer Absicht als Raumgebilde komponiert zu entwickeln, und jedes Gebäude dem Strassenbild als Ganzes frei und ungezwungen einzufügen, so wäre damit ein ganz bedeutender Fortschritt in der Entwicklung unserer Städtebaukunst erreicht. Und das scheint auch praktisch nicht allzu schwierig durchzuführen. Man muss nur einmal an massgebender Stelle strengstens zwischen der Strassenfluchtlinie und der Baulinie unterscheiden und ihr Zusammenfallen stets nach Möglichkeit verhindern. Bauflucht und Strassenflucht sollten in der Regel divergierend, höchstens auf kürzere Strecken parallel verlaufen, der Zwischenraum aber zwischen beiden, soweit er nicht nach besonderen Bestimmungen überbaut wird,

zur Verbreiterung der Gehwege der Strassen benützt, oder bei bestimmten grösseren Entfernungen zwischen den Fluchten beider Strassenwände als Vorgärten angelegt werden.

Bei Festsetzung der Strassenfluchtlinien, die in tunlichster Geradlinigkeit, aber unter sorgsamster Anpassung an das natürliche Gelände und an die bestehenden Besitzgrenzen durchzuführen wären, sind allein öffentliche Interessen massgebend. Die Baufluchten selbst, deren gegenseitiger grösster oder kleinster Abstand schon bei Festsetzung der Strassenfluchten normiert werden kann, sollten von der Baupolizei gelegentlich der Genehmigung der Baugesuche bestimmt werden, jedoch jeweils nur für das Grundstück des betreffenden Baulustigen und stets auf Grund eines fertig ausgearbeiteten Bauprojekts, das die Flächen zwischen Strassen- und Bauflucht Vorbauten aller Art, Risalite, Erker, Terrassen, Veranden, Freitreppen und Portale bis zu einem jeweils zu bestimmenden Prozentsatz mitbenützen dürfte.

So wäre es möglich, trotz völlig geänderter Verhältnisse, doch auf künstliche Weise und mit bewusster Absicht dieselben Grundbedingungen für die Entwicklung einer schönen Raumgestaltung der Strassenwände zu erhalten, die früher als Folge der örtlichen Verhältnisse und der geringen Vermessungskenntnisse der Baubeflissenen unbewusst jene Fülle reizvoller Strassenbilder hervorzauberten, die uns noch heute so sehr entzücken.

\*

\*

\*

Die Stadt Zürich steht im Begriff, bei der geplanten Überbauung des Geländes am rechten Ufer der Limmat von der Bahnhofbrücke abwärts, gegenüber der Platzpromenade, die im Vorstehenden ausgeführten Theorien über modernen Städtebau in weitsichtiger Weise zumteil auch praktisch zu verwirklichen. Nach der vor kurzem ausgegebenen Weisung des Stadtrats an den Grossen Stadtrat „betreffend die Bau- und Niveaulinien und eine Bauordnung für die Überbauung des Stampfenbachareals“ sind zunächst statt der offenen Ausmündungen der Strassen in die projektierten Plätze überbaute Durchfahrten vorgesehen, „damit die Plätze besser geschlossene Wände erhalten, wie die Städtebaukunst sie fordert“. Dann aber wird ausdrücklich die Erlaubnis erteilt, dass die Häuser gewisser Baublöcke in den oberen Ge-

schossen zurücktreten, an der Limmat aber durch Flügelbauten vergrössert werden dürfen, die bis an das Flussufer vortretend, unten die Strasse durchlassen, nach oben hin jedoch beschränkt sind, um „das reizvolle Bild im Wasser sich spiegelnder Bauten zu schaffen und Abwechslung in die Gestaltung der Überbauung längs der Limmat zu bringen.“ Und weiter! „Die freie Lage des Geländes am Flussufer gegenüber der Platzpromenade, in einer sanften konkaven Biegung des Ufers, bewirkt, dass die Bauten schon in beträchtlicher Entfernung als Teil eines den Fluss und die mächtigen Bäume der Platzpromenade umfassenden Landschaftsbildes gesehen werden, und daraus erwächst das Bedürfnis, dass von der Überbauung alles ferngehalten werde, was das Bild verunzieren würde“. Deshalb wird dem Stadtrat die Befugnis eingeräumt, „Bauten zu untersagen, durch die die Schönheit des Bildes beeinträchtigt würde“, wohingegen den Grundeigentümern erlaubt werden soll, „entgegen der Regel in § 54 des Baugesetzes selbst bei geschlossener Bebauung hinter der Baulinie der Uferstrasse zu bleiben“, falls er in gewissen Fällen eine Beschränkung der Haushöhe auf 20 Meter eintreten lässt. „Bauordnung und Baupolizei werden dafür zu sorgen haben, dass da, wo Gebäude hinter andere zurücktreten, die sichtbar werdenden Seitenmauern ein gefälliges Aussehen bekommen. Dann wird der Wechsel der Fluchten dem Auge Kurzweil schaffen!“

Diese kurz geschilderten Bestimmungen, die in einer ausführlichen Bauordnung für das Stampfenbachquartier niedergelegt sind, zeugen von sorgsamem Studium und ungemeinem Verständnis für die Forderungen eines modernen, auch ästhetisch befriedigendem Städtebaus. Sie verdienen lebhafte Anerkennung und weitestgehende aufmerksame Beachtung nicht nur in Zürich, sondern in allen in steter Ausdehnung begriffenen Städten und Städtchen der Schweiz, deren Verpflichtung zu einer künstlerischen Fortentwicklung umso grösser ist, je bedeutender die in ihnen erhaltenen Schätze alter Stadtschönheiten sind. Nur dann wird es möglich sein, mit der Zeit auch in den modernsten Stadtteilen derart reichhaltige und lebendige Gesamtstrassenbilder zu erhalten, wie sie uns die Gassen unserer Altstädte in ewig neuer Schönheit bieten.

ZÜRICH.

DR C. H. BAER.