

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Der Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel  
**Autor:** C.J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30799>

### **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:** 12.02.2026

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

INHALT: Der Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel. — Raum und Bild. — Spezialtransportwagen für Schmalspur-Fahrzeuge. — XXVI. Generalversammlung des Schweiz. Elektrotechn. Vereins und des V. S. E. — XIV. Konferenz der schweiz. beamteten Kulturingenieure. — Miscellanea: Aufzugsmotor für Einphasenbetrieb, System Oerlikon-Rheinbrücke der Basler Verbindungsbahn. Schmalspurbahn Ulrichen-Airolo. Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern. Der „Bund schweizerischer Architekten“. Güter-

zugsbremse Westinzhause. Oekonomie der Metalldrahtlampen. Erhöhung der Leitfähigkeit von reinem Aluminium. Denkmal für Ascanio Sobrero. Rhätische Bahn. Schifffahrtskanal Budapest-Fiume. Wasserkräfte der Maggia. — Konkurrenzen: Kunstmuseum auf der Schützenmatte in Basel. Verwaltungsgebäude der Stadt Luzern. — Nekrologie: Ernst Haggenmacher. — Literatur. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung. Tafeln 40 und 41: Gemälde aus der Zürcher Raumkunst-Ausstellung.

Band 62.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 17.

## Der Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel.

Seitdem den Aufgaben planmässigen Städtebaues auch in unserm Lande vermehrte Beachtung geschenkt wird, hat die „Schweiz. Bauzeitung“ nach Möglichkeit von allen bezüglichen Erscheinungen berichtet. Durchblättert man daraufhin die letzten Bände unserer Zeitschrift, so findet man, abgesehen von vereinzelter Ausfüh- rungen moderner Wohnkolonien, die alle privater Initiative entsprungen sind, wohl eine ganze Reihe von Projekten, Vorschlägen und Wettbewerbs-Ergebnissen, aber eben doch bloss Projekte von mehr oder weniger nur akademischem Wert. Es fehlte uns bisher an guten Beispielen öffentlicher, amtlicher Planungen, an ausgeführten oder zum mindesten zur Ausführung festgelegten *Städterweiterungsplänen*. Das Verdienst, auf diesem Gebiete bahnbrechend vorange- gangen zu sein, gebührt der auch in manchen andern Baufragen vorbildlichen Stadt Basel, deren Regierung mit dem Bruderholz-Bebauungsplan in weitblickender Weise die bauliche Ausdehnung der Stadt in einer bestimmten Richtung von sich aus in gesunde Bah- nen gelenkt hat. Sie hat überdies einen sehr vernünftigen Weg eingeschlagen, um ihre Aufgabe möglichst gut zu lösen, indem sie einen in diesen Din- gen erfahrenen und bewährten Privat- Fachmann mit der Projektierungsarbeit beauftragte. Ihrerseits hat dann die öffentliche Verwal- tung, der naturgemäss die Durchführung städtebaulicher Aufgaben obliegt, die Realisierung des Projektes mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln herbeigeführt und dabei

ein Verständnis für die seitens der Privattechnikern überall angestrebte „Entknöcherung der gesetzlichen Vorschriften“ (um einen Ausdruck des Projektverfassers zu gebrauchen) bekundet, um das man Basel füglich beneiden darf. Das einträchtige Zusammenarbeiten tüchtiger Privattechnikern mit den amtlichen Machthabern hat hier zu einem glücklichen Ergebnis geführt, das wir sowohl wegen seiner Realität als auch wegen seines Wertes an sich unsern

Lesern hier ein- gehend vorführen. Die Unterlagen ver- danken wir Herrn Reg.-Rat *A. Stöcklin*, Baudirektor der Stadt Basel, wäh- rend uns der mit der Planbearbeitung beauftragte Herr In- genieur *E. Riggenbach* in Basel mit weiteren Erläuterun- gen an die Hand gegangen ist. Wir trennen unsere Dar- stellung in zwei Teile. Dem ersten, allgemeinen Teil fügen wir zur Einfüh- rung einige Schau- bilder aus der Hand des architektoni- schen Mitarbeiters, Herrn Architekt *E. Heman* in Basel bei. Als textliche Beschreibung des sehr interessanten Werdeganges des Werkes benützen wir im Folgenden den abgekürzten „Rat- schlag“ (Nr. 1888) des Basler Regie- rungsrates an den Grossen Rat, datiert vom 29. Mai d. J. Im zweiten Teil sol- len anhand von Zeichnungen und des technischen Be- richtes von Inge- nieur Riggenbach die technischen Ver- hältnisse des Planes erörtert werden.

Zu nebenstehen- der Uebersichtskarte von Basel sei noch vorausgeschickt, dass, wie die bän- dierte Grenze zeigt, das linksrheinische Stadtgebiet Basels ein beschränktes ist.

Gegen Westen und Nordwesten ist es flach, infolgedessen, namentlich gegen St. Ludwig (Elsass), für Miethausbebauung und Industrie geeignet. Als Wohnquartier wird neuerdings

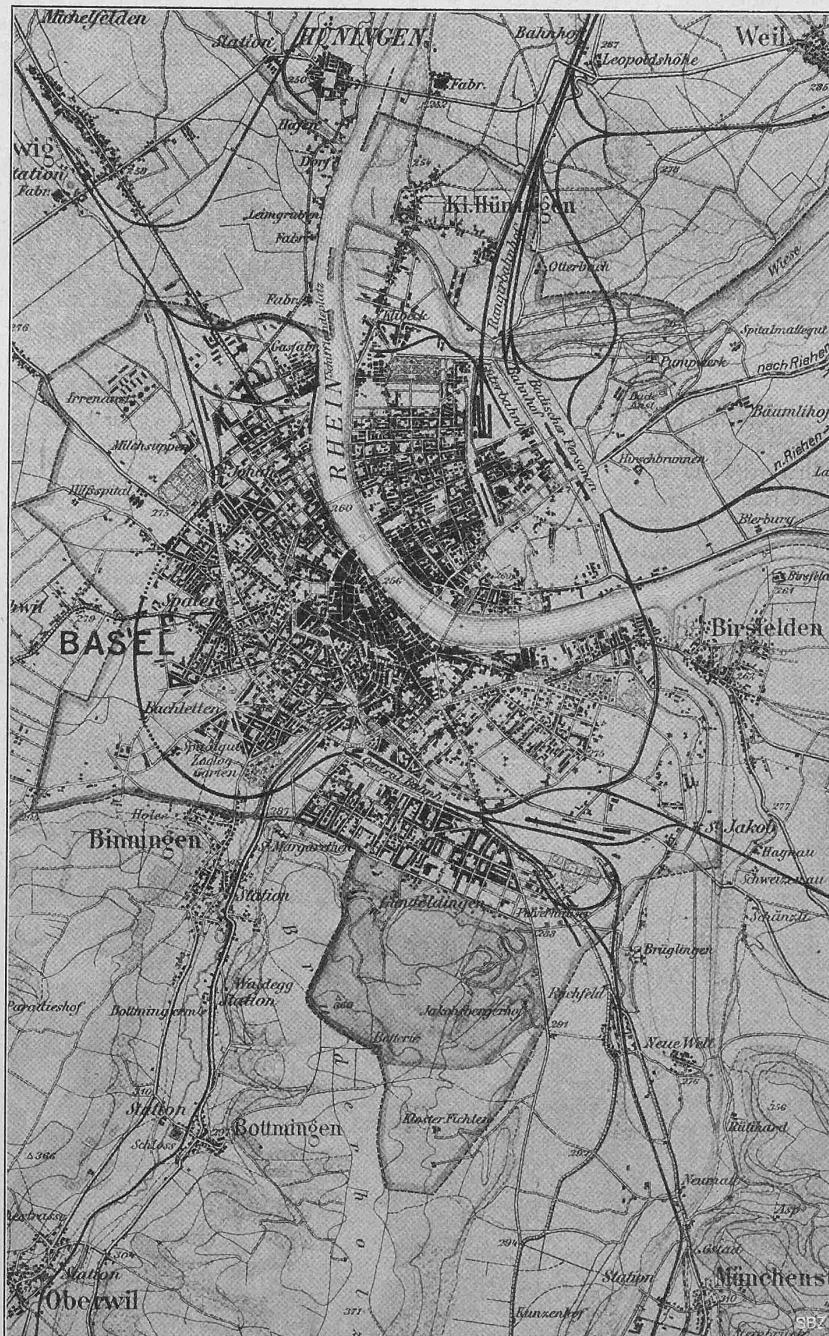


Abb. 1. Uebersichtsplan von Basel und Umgebung. — Masstab 1:50 000.  
Nach der neuen Exkursionskarte für den Basler Jura von Kümmerli & Frey, Bern.



der Süden bevorzugt, während die Gegend gegen Osten den Güterbahnhof und seine baulichen Begleiterscheinungen aufweist. Im weitem führt der erwähnte „Ratschlag“ Folgendes aus:

die für die Anlage geschlossener städtischer Häuserblöcke ungünstig wäre, auf dem Bruderholz die gegebene und entspricht schliesslich auch den Intentionen der Landbesitzer, die ihr Areal durch Bebauung verwerten wollen. Die Eigentumsverhältnisse sind auf dem



Abb. 3. Bebauungsplan Bruderholz, oberer Teil. — Masstab 1:10 000.

Entworfen im Auftrag des Regierungsrates durch Ingenieur E. Riggenschach in Basel unter Mitwirkung von Architekt E. Heman in Basel.

„Die Bebauung des Stadtgebietes hat sich in den letzten Jahren den Abhängen des Bruderholzes (im Süden der Stadt. Red.) immer mehr genähert und hat teilweise schon von der Anhöhe selbst Besitz genommen. Eine Häuserkolonie ist am Batterieweg, der von der öffentlichen Verwaltung gebauten Hauptaufschliessungsstrasse entstanden, eine andere Kolonie am Abhang bei der Delsbergerallee, und eine dritte ist auf dem Hechtliacker im Entstehen begriffen. Dem weitem Fortschreiten der Bebauung steht im Wege, dass bisher für das Bruderholz noch kein Bebauungsplan festgesetzt ist und dass über das Plateau selbst, ausser dem Batterieweg, keinerlei öffentliche Strassen führen; die vorhandenen Wegverbindungen sind blosse Feldwege und Fusswege, an denen nicht gebaut werden könnte. Nun scheint aber das Bruderholz die geeignetste

Bruderholz, wenigstens bis zur Höhe der Batterie, insofern besonders gestaltet, als sich das ganze Areal in den Händen weniger Personen (teils Einzelpersonen, teils Landverwertungsgesellschaften) befindet, und als andererseits die verschiedenen öffentlichen Verwaltungen (Kanton, Einwohnergemeinde, Bürgerspital und Christoph Merian'sche Stiftung) ebenfalls grosse und meist zusammenhängende Komplexe besitzen. Infolgedessen bot sich hier die Möglichkeit, für eine rationelle Bebauung des Gebietes besser vorzusorgen, als es sonst die gesetzlichen Vorschriften gestatten.

Das Strassengesetz sieht vor, dass der Bebauungsplan für ein bestimmtes Stadtgebiet nur die Hauptstrassen festzulegen habe, d. h. nur die für den Verkehr und die Aufschliessung des Baulandes wichtigsten Strassenzüge, während die Festsetzung und die Erstellung

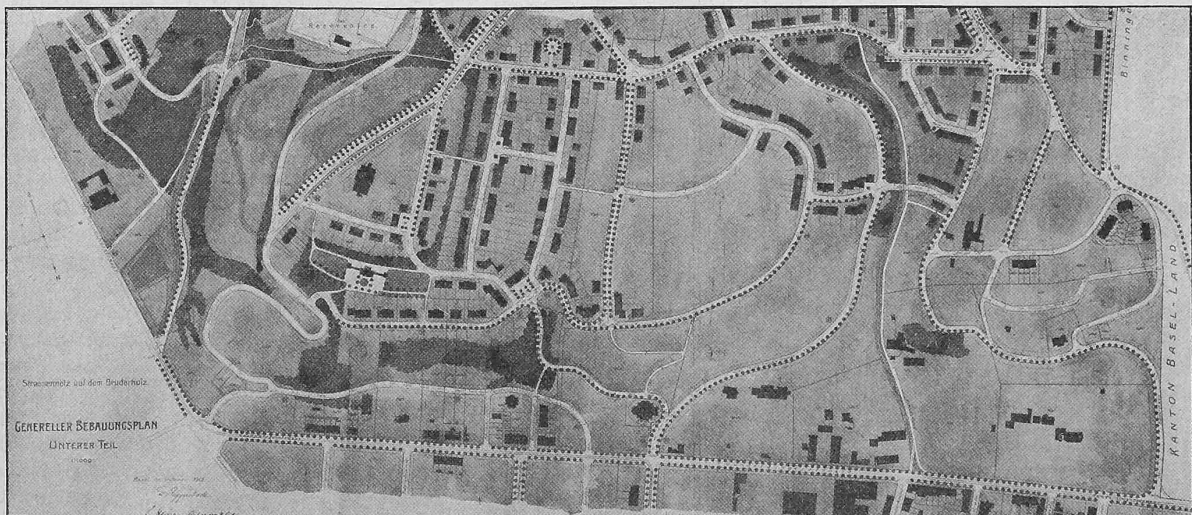


Abb. 2. Bebauungsplan Bruderholz, unterer Teil. — Masstab 1:10 000.

Stelle für die Anlage eines grossen Villenviertels mit möglichst offener Bebauung, die Raum für Gärten lässt. Das Beispiel von Riehen (im Nordosten) und von Arlesheim (im Süden, hinter Münchenstein) zeigt, dass eine solche Bauweise einem lebhaften Bedürfnisse entspricht. Sie ist auch mit Rücksicht auf die Bodengestaltung,

der Nebenstrassen ganz der Initiative der privaten Interessenten überlassen bleibt. Diese Regelung ist vollkommen angemessen, wo es sich um die Erstellung von Quartieren handelt, bei denen die Gestaltung des Terrains keine massgebende Rolle spielt. In der Ebene kann ein durch gerade Hauptstrassen begrenzter regelmässiger

Baublock nach Belieben durch Nebenstrassen aufgeteilt werden; wenn das Einverständnis aller Anwänder, das für die Anlage solcher Strassen erforderlich ist, für ein Projekt nicht erteilt wird, so kann eine Verschiebung der Linien auf eine Nachbarparzelle, deren Eigentümer zustimmt, die Strassenanlage ermöglichen, ohne dass von Seiten der öffentlichen Verwaltung, die das Projekt zu genehmigen hat, Einsprache erhoben zu werden braucht. Anders in einem Terrain von bewegter Oberfläche, wie es das Bruderholz darstellt.

Schon bei der Aufstellung des Bebauungsplanes für den Bergabhang von Riehen hat es sich gezeigt, dass bei derartigem Terrain die Festsetzung auch der weniger wichtigen Strassen, wenn anders sie eine rationelle Aufteilung des Baulandtrains ermöglichen sollen, nicht vom Ermessen der Landeigentümer abhängig gemacht werden kann. Denn in hügeligem Terrain müssen sich die Strassenanlagen der Bodengestaltung nach Möglichkeit anpassen, und die Linien können daher nicht ohne Schädigung des Gesamtprojektes je nach der Haltung der Eigentümer beliebig verschoben werden. Das hat beim Bebauungsplan für Riehen dazu geführt, dass eine grössere Zahl von Strassen, als für den Verkehr nötig gewesen wäre, zu Hauptstrassen erklärt werden mussten.

Beim Bruderholz wurde eine andere Lösung möglich, und zwar gerade die umgekehrte. *Es ist unter allen Beteiligten eine Verständigung erzielt worden* über die Festsetzung sowohl der für den Verkehr wichtigen als auch der blossen Aufteilungsstrassen, sodass nun alle Strassenzüge dieses Gebietes als Nebenstrassen bezeichnet werden könnten und sich die amtliche Festsetzung eines Bebauungsplanes erübrigt.

Gegen die *vertragsmässige Festsetzung eines Bebauungsplanes* sind an sich keine Bedenken zu erheben; bedarf es doch zur Verständigung der privaten Interessenten über die Ziehung der Linien von Nebenstrassen stets vertraglicher Einigung. Auch der Umstand, dass die öffentliche Verwaltung Land in dem betreffenden Gebiete besitzt, kann daran nichts ändern; zur Aufschliessung solchen Areals darf sie Hauptstrassen nur festsetzen, sofern dafür die allgemeinen gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Dagegen liesse sich das Bedenken aufwerfen, ob es zulässig sei, von der Ziehung von Hauptstrassen überhaupt abzusehen. Dadurch werden die privaten Interessenten nämlich genötigt, auch die für den Verkehr und die Aufschliessung des Baulandtrains wichtigsten Strassen als Nebenstrassen auf eigene Kosten auszuführen, während sich sonst die öffentliche Verwaltung an den Kosten dieser Anlagen beteiligen muss. Hierauf ist für den gegenwärtigen Fall Folgendes zu erwidern.

Die Befugnis zur Aufstellung eines generellen Strassennetzes, das gemäss dem Gesetze nur die Hauptstrassen aufzunehmen hat, soll der öffentlichen Verwaltung die Möglichkeit gewähren, die Auf-

schliessung des Baulandtrains in geordneten Bahnen zu halten. Das Gemeinwesen ist nicht verpflichtet, die Entstehung von Häuserkolonien in abgelegenen Gegenden durch eigene Leistungen zu fördern, sobald es die Interessenten wünschen, sondern es soll sich die Ausdehnung der Bauzonen im Anschluss an das Bestehende vollziehen. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes für das ganze Gebiet des Bruderholzes erschiene unter diesem Gesichtspunkte aber noch durchaus als verfrüht und normalerweise könnte sich die öffentliche Verwaltung für jetzt damit begnügen, für die an die bestehende Bebauung angrenzenden Teile des Hügels einen Bebauungsplan aufzustellen. Wenn daher die privaten Interessenten ein weit ausgedehnteres Projekt wünschen, so haben sie auch für die Mehrkosten, die es erfordert, aufzukommen. Andererseits ist aber nicht zu verkennen, dass ein solches Projekt auch für die öffentliche Verwaltung Vorteile in sich schliesst. Abgesehen davon, dass es die Verwertung ihres eigenen Areals erleichtert, *erhält die Gesamtanlage eine Einheitlichkeit, die ihr bei allmählicher Zusammensetzung verschiedener Bebauungspläne schwer gewahrt werden könnte*. Als die privaten Interessenten das Gesuch stellten, es möchte ihnen nicht die ganze Last allein aufgebürdet werden, war es darum geboten, diesem Gesuche entgegenzukommen. Dafür sprach sodann namentlich auch die Erwägung, dass das Projekt notwendigerweise Strassenzüge enthalten muss, die ihrer Bedeutung nach Hauptstrassen sind.

Erschien so der Weg der vertraglichen Verständigung als der in jeder Hinsicht zweckmässigste, so galt es doch, verschiedenen Schwierigkeiten auszuweichen, die sich dem Vorgehen auf diesem Wege entgegenstellten. Die Verständigung bindet nur die gegenwärtigen Eigentümer und solange die vereinbarten Strassenzüge

nicht erstellt sind, können über das Verhältnis zwischen den vertraglich übernommenen und den gesetzlich festgelegten Anwänderverpflichtungen später unangenehme Streitigkeiten entstehen, auch wenn die Uebertragung der vertraglichen Verpflichtungen vorgesehen wird.

Solchen Streitigkeiten ist nun dadurch vorgebeugt worden, dass *erstens* die einzige Strasse des Bebauungsplanes, der die Eigenschaft einer Hauptstrasse zukommt, wenigstens in ihren Hauptteilen *sofort ausgeführt* wird, sodass über die Beiziehung der öffentlichen Verwaltung zu den Kosten von deren Anlage später keine Erörterungen mehr stattfinden können. Die Strasse ist die Bruderholzallee, die, an den Hechtliacker anschliessend, über

den ganzen Hügel bis an den Batterieweg führt. Das Areal für diese 24 m breite Strasse wird sofort von den Eigentümern abgetreten und die Strasse wird ebenfalls schon jetzt auf die ganze Breite erstellt. Es unterbleibt nur die Anlage des Trottoirs auf der Bergseite; die für dieses Trottoir erforderliche Fläche wird vorläufig nur

#### Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel.



Abb. 4. Generelles Schaubild des geplanten Bebauungscharakters. — Arch. E. Heman in Basel.



planiert und die Erstellung der Trottoirbank wird verschoben, bis die Bebauung sie erfordert.

*Zweitens* wird auch bei den übrigen Strassen eine definitive Regelung der Verhältnisse schon jetzt dadurch hergestellt, dass das *Strassenareal sofort abgetreten* wird. Die Strassenanlegung liegt den Anwändern ohne weiteres ob, da es sich um Nebenstrassen im Rechtssinne handelt. Diese Abtretung hat aber den weitem Vorteil, dass sie die Bebauung ungemein erleichtert. Bekanntlich bestimmt das Strassengesetz, dass Baubewilligungen für Gebäude, deren Anlage ohne das Bestehen einer Strasse nicht zulässig wäre, nur erstellt werden dürfen, wenn die Strasse bereits ausgeführt ist, oder gleichzeitig ausgeführt wird, und dass anderseits jede neue Strasse an beiden Enden in eine neue Strasse ausmünden soll. Die Bestimmungen haben für Bauten in abgelegenen Gegenden sehr schwerwiegende Konsequenzen. Der Baulustige muss nicht nur bis zu seinem Gebäude die Strasse erstellen, sondern er muss sie ausserdem bis zur nächsten öffentlichen Strasse weiterführen, damit sie nicht eine Sackgasse bleibt. Das Gesetz gestattet aber die Bewilligung von Ausnahmen und auf Grund dieser Ermächtigung ist nun für das Bruderholz Folgendes festgesetzt worden. Der Anwänder, der an einer der geplanten Strassen ein Gebäude erstellen will, hat diese von einer der bestehenden Strassen oder einem fahrbaren Feldweg an bis zu seinem Neubau auszuführen. Von der Weiterführung aber zum Anschlusse an die nächste bestehende Strasse wird er dispensiert, wenn diese Strasse weiter entfernt ist, als die nächste planmässige Strassenkreuzung. Dann genügt es, dass er auf dem bereits abgetretenen Areale einen drei Meter breiten Weg baut und so den Anschluss an den nächsten bestehen-

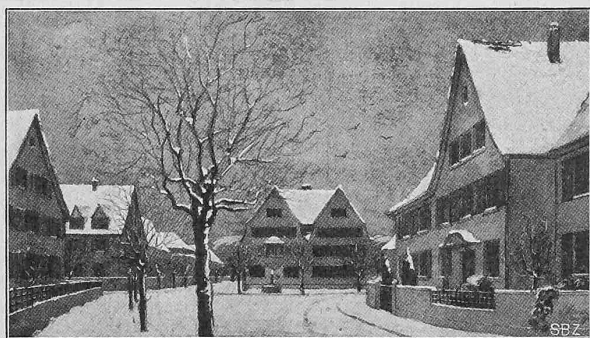


Abb. 6. Platzartig erweiterte Strassenkreuzung XVI.

den Weg erzielt. Diese Regelung wird allein dadurch ermöglicht, dass das Strassenareal sofort abgetreten wird. Diese Anschlusswege sollen dann nicht verlorene Kosten verursachen, sondern sie sollen so erstellt werden, dass sie später als Trottoirs benützt werden können. Die sofortige Abtretung des Strassenareals ermöglicht auch die Legung von Kanälen in den Anschlussstrassen und sie nötigt andererseits doch nicht dazu, das in die Strasse fallende Areal vorzeitig der Kultur zu entziehen. Die bisherigen Landeigentümer behalten deshalb die Nutzung des Areals bis zur Ausführung der Strassen oder Anschlusswege.

*Drittens* ist vorsorglich geregelt worden die Pflicht zum Unterhalt der Strassen, und zwar hat sich hier die öffentliche Verwaltung im Hinblick auf die weitgehenden Leistungen der Anwänder zum Entgegenkommen verpflichtet gesehen und hat die Kosten des Unterhalts sofort übernommen, während normalerweise der Unterhalt bei Nebenstrassen nur nach Massgabe der Bebauung übernommen wird.

Mit Rücksicht auf diese Vorkehrungen sind von der vertragsmässigen Festsetzung des Bebauungsplanes keine Schwierigkeiten zu erwarten, und wir können daher dem Grossen Rate empfehlen,

für das Gebiet des Bruderholzes von einer Beschlussfassung gemäss § 1 des Strassengesetzes Umgang zu nehmen. An die Stelle dieser Beschlussfassung tritt dagegen selbstverständlich der Entscheid über die Genehmigung des Vertrages, wodurch dem Grossen Rate die Möglichkeit gewahrt ist, sich über die Zweckmässigkeit des vereinbarten Bebauungsplanes auszusprechen."

„Wir gehen zu den materiellen Bestimmungen des Vertrages über und hätten nun zunächst eine Beschreibung des Strassennetzes zu geben, das für das Gebiet des Bruderholzes entworfen worden ist. Die Aufgabe, einen Entwurf herzustellen, auf den sich alle Interessenten verständigen könnten, war zu schwierig, als dass sie durch die Ausschreibung einer Konkurrenz hätte gelöst werden können. Ein günstiges Ergebnis war nur zu erhoffen, wenn die Arbeit in ständigem engem Kontakte mit den Eigentümern durchgeführt werden konnte. Sie wurde daher vom Baudepartement direkt Herrn Ing. E. Riggensbach übertragen, der seinerseits mit Zustimmung des Departements Herrn Arch. E. Heman dazu beizog.“

„Das Wesentliche ist, dass das Gebiet des Bruderholzplateau von einer einzigen grossen Hauptverkehrsader, der schon erwähnten Bruderholzallee, durchquert wird, auf der sich der ganze Verkehr sammelt, um auf verschiedenen Abstiegen die Stadt zu erreichen. Diese Abstiege sind vorläufig der schon angelegte Batterieweg, die später erst auszuführende Strasse beim Spitalgute, die eine Strassenbahnlinie aufnehmen wird, der in Erstellung begriffene Thiersteiner-Rain und der schon bestehende Hechtliacker<sup>1)</sup>. Da die Abstiege an den beiden Enden der Bruderholzallee schon vorhanden sind, bedarf es für die bauliche Aufschliessung des gesamten Areals nur der Erstellung der Bruderholzallee, von der aus dann die eigentlichen Wohnstrassen auf dem Plateau angelegt werden können. Diese Strasse soll aber zugleich mit einer Strassenbahnlinie versehen werden; das sehen die privaten Interessenten als ein wesentliches Mittel an, um die Besiedelung des Plateau zu fördern. Die Erstellung dieser Strasse und der Strassenbahn ist neben der Festsetzung des Strassennetzes der wesentlichste Inhalt des Vertrages.

Die Bedeutung der Strasse liess es, wie schon erwähnt, als geboten erscheinen, dass sich die öffentliche Verwaltung an den Kosten ihrer Anlage beteilige. Zwar wurde verlangt, dass die Anwänder das erforderliche Areal zum grössten Teile unentgeltlich abtreten; allein es erschien als billig, dass der Streifen, der für die Anlage der Strassenbahn notwendig ist (ein Streifen von vier Meter Breite) durch die öffentliche Verwaltung gegen Entgelt erworben werde. Der Preis dieses Streifens ist auf 30000 Fr. (5 Fr./m<sup>2</sup>)

<sup>1)</sup> Wir lassen in nächster Nummer mit der technischen Beschreibung den Bebauungsplan in grösserem Masstab und in Strichzeichnung folgen, auf dem dann diese bestehenden Verhältnisse deutlich zu erkennen sein werden und auch die Strassen- und Platzbezeichnungen eingetragen sind. Red.

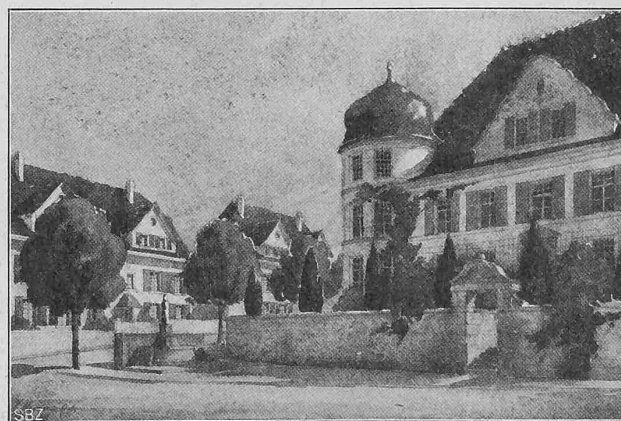


Abb. 7. Erweiterte Strassenkreuzung (Platz XIII).

### Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel.

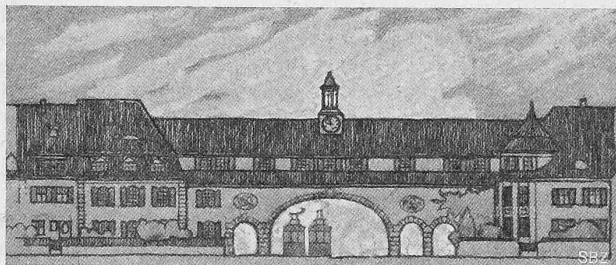


Abb. 5. Ueberbauung der Bruderholzallee am Platz VI.  
Abb. 4 bis 7. Schaubilder von Architekt E. Heman, Basel.

festgesetzt. Ausserdem hat die öffentliche Verwaltung einen Teil der Kosten der Bauleitung und einen Teil des für Unvorhergesehenes in den Voranschlag eingestellten Betrages und die Kosten der Baumpflanzung, die auch bei Nebenstrassen den Anwändern nicht auferlegt werden können, zu übernehmen (Totalbetrag dieser Leistungen 131 225 Fr.), und endlich trägt sie die Kosten der Kanalisation im Betrage von 87 000 Fr., wofür sie jedoch von den Anwändern die gesetzlichen Kanalisationsbeiträge zu fordern berechtigt ist. Darin liegt eine Mehrleistung insofern, als bei Nebenstrassen die Verwaltung an die Kosten der Kanalisation nur dann beizutragen hat, wenn Dohlen grössern Kalibers gelegt werden müssen; sie trägt dann die Mehrkosten, die aus der Wahl des grössern Kalibers erwachsen. Im vorliegenden Falle trägt sie statt dessen die ganzen Kosten der Dohle.

Die öffentliche Verwaltung ist ausserdem selbst Anwänderin der Bruderholzallee und hat sich deshalb in dieser Eigenschaft an den Leistungen zu beteiligen, die den Anwändern obliegen. Diese Leistung, die im Verhältnis der Fassadenlänge auf die Anwänder verteilt worden ist, beläuft sich für die Liegenschaften der öffentlichen Verwaltung auf 13 775 Fr., während die übrigen Anwänder 131 225 Fr. an die Kosten der Strassenerstellung zu leisten haben. Für einen Teil der Leistungen der Verwaltung und der Anwänder ist vorgesehen, dass sie durch die Interessenten mittels Abtretung von Land entschädigt werden können; es handelt sich dabei um die schon erwähnte Beteiligung an den Landerwerbskosten von 30 000 Fr. und um die Entschädigung der Anwänder für die Kosten der Planherstellung, etwa 7 000 Fr.

Weit bedeutsamer noch als die Erstellung der Bruderholzallee ist das *Strassenbahnprojekt*, dessen Ausführung im Verträge vereinbart worden ist. Die Erstellung einer Strassenbahnlinie auf dem Bruderholz hat für die nächste Zeit nicht in den Absichten der Strassenbahnverwaltung gelegen; es bestehen in Basel in Bezug auf den Bau von Strassenbahnlinien nicht, wie über die Stadterweiterung, gesetzliche Bestimmungen, die eine Ausdehnung des Netzes fordern und dabei die Leistungen der Verwaltung und der privaten Interessenten regeln. Dass im vorliegenden Falle eine Strassenbahnverbindung eine fast notwendige Voraussetzung für die rasche bauliche Entwicklung des neuen Viertels ist, wird sich aber nicht leugnen lassen und die Verwaltung konnte sich daher dem Begehren der Interessenten, für eine solche Verbindung zu sorgen, nicht wohl entziehen, wenn sie andererseits so erhebliche Opfer für den Bau der Strassenanlagen von ihnen verlangte. Sie stellte sich jedoch auf den Standpunkt, dass es nur ihre Aufgabe sein könne, den Anschluss einer Bruderholzlinie in der Ebene zu ermöglichen, während die Fortsetzung über das Bruderholzplateau selbst im Wesentlichen auf Kosten der Interessenten zu erstellen sei. Die Interessenten haben nach langen Verhandlungen diesem Grundsatz zugestimmt. Er ist für unsere Verhältnisse neu; bisher sind die Strassenbahnlinien im Kanton Basel-Stadt ausschliesslich aus öffentlichen Mitteln erstellt worden und für die Verteilung solcher Kosten

auf Private bestehen keine gesetzlichen Vorschriften. Die Verteilung der Kosten wurde nun in folgender Weise vollzogen.

Während für die Beitragsleistung an die Strassenbauten nur die Anwänder der Strasse in Betracht fallen, sollen für die Kosten

der Strassenbahn die Eigentümer des ganzen Gebietes, das aus der Strassenbahn Vorteile zieht, aufkommen; die von den Interessenten aufzubringende Summe wird daher verteilt auf das ganze Gebiet oberhalb der Bruderholzallee und auf eine bestimmte Zone stadtwärts der Bruderholzallee. Die Gesamtkosten, die auf dieses Gebiet zu verteilen sind, setzen sich zusammen aus den Kosten der Strassenbahnlinie Reinacherstrasse<sup>1)</sup>.

Bruderholzallee (Landerwerb und Bauausgaben) und aus einem Beitrag an den Betriebsausfall, der (bei Zwölfminuten-Betrieb bis an den Endpunkt. Red.) für 15 Jahre auf 200 000 Fr. berechnet wurde. Die Gesamtleistung der Interessenten beträgt 495 000 Fr., wovon auf den Quadratmeter der mit dem Beitrage belasteten Fläche etwa 50 Cts. entfallen, eine im Vergleich zu dem

aus dem Strassenbahnbau erwachsenden Vorteile nicht allzu hohe<sup>2)</sup> Belastung. Immerhin war die Frage, wie die Summe von beinahe einer halben Million Franken aufgebracht werden könne, sehr schwer zu lösen. Denn man darf nicht vergessen, dass die Summe zu leisten ist, bevor der aus der Anlage entstehende Vorteil wirklich zur Geltung kommt, sodass die Beiträge nicht aus dem Mehrerlös bei Verwertung des Terrains bezahlt werden können.

Die Beiträge sind je nach der Grösse des Landbesitzes von sehr verschiedener Höhe; die Verwaltung hat für sie zum grössten Teile bereits durch Hinterlage von Wertschriften oder Einräumung von Hypotheken Sicherheit erhalten. Für die kleineren Beiträge ist Barzahlung in Aussicht gestellt worden und zwar werden von der gesamten Beitragssumme auf den Tag der Eröffnung der Strassenbahnlinie hin 232 285 Fr. in bar bezahlt werden. Nur für 14 460 Fr. war bisher<sup>3)</sup> ausreichende Sicherheit noch nicht erhältlich. In Bezug auf zwei grössere Beiträge dagegen mussten besondere Vereinbarungen getroffen werden. Die Landgesellschaft Bruderholz, die einen Beitrag von 205 495 Fr. zu leisten hat, vermag diese Summe nicht in bar aufzubringen, sondern bietet dafür, sowie für ihre Beiträge an die Erstellung der Bruderholzallee die Abtretung von Land an. Nach schwierigen Verhandlungen sind die Preise für dieses Land auf 5 Fr. für Areal in der Nähe der Batterie (vergl. Abb. 1) und auf 6 Fr. für Areal auf dem tieferliegenden Teile des Plateau festgesetzt worden. Die Verwaltung ist auf den Vorschlag eingetreten, weil sie dadurch die Möglichkeit erhält, ihren eigenen Landbesitz auf dem Bruderholz in erwünschter Weise zu vergrössern. Sie erwirbt namentlich einen grossen Teil des Terrains, das für die zukünftige öffentliche Anlage bei der Batterie notwendig ist, sodann das Areal bei den Reservoirs des Wasserwerks, das auch zum Teil zu Anlagen bestimmt ist, und erhält ferner auch Bauland in sehr

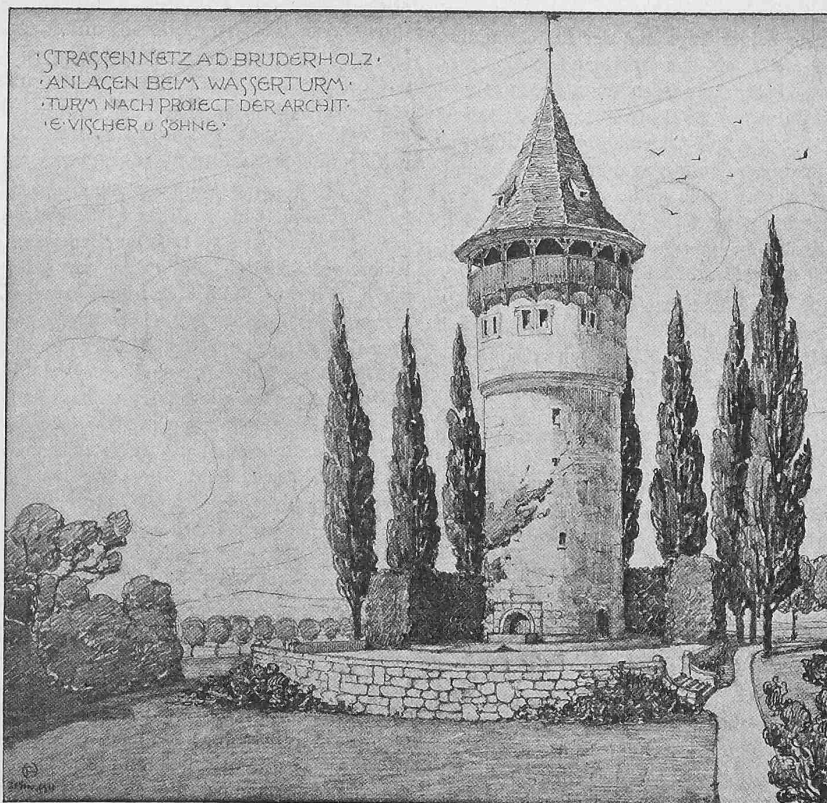


Abb. 8. Entwurf zum Wasserturm von E. Vischer & Söhne, Architekten in Basel.

<sup>1)</sup> Die gerade Strasse nord-südlicher Richtung im Plan, Abbildung 2 links.

<sup>2)</sup> Wir würden sagen: eine geradezu verschwindende Belastung. Red.

<sup>3)</sup> Datum dieses Berichtes: 28. Mai 1913.



günstiger Lage, unterhalb der Batterie (Abb. 3). Der Wert dieser Landabschnitte beträgt zusammen 282 635 Fr. und entspricht der Summe, die die Gesellschaft für Strasse und Strassenbahn zu zahlen hat, vermindert um die Vergütung der Landabtretung zur Strasse, die sie von den übrigen Anwändern erhält.

Der zweite Beitrag, über den eine besondere Verständigung zu treffen war, ist der des Bürgerspitals. Dessen Verwaltung erhob gegen die ihm zu belastende Summe von 52 760 Fr. namentlich den Einwand, dass ihr Areal infolge seiner Lage aus der Erstellung der Strassenbahn weniger Vorteil ziehe, als das Areal anderer Interessenten und dass die gespannte Finanzlage ihrer Anstalt eine solche Aufwendung nicht erlaube. Es wurde in Berücksichtigung dieser Bedenken mit ihr vereinbart, dass die Spitalverwaltung nur 10 000 Fr. bar bezahle, während der Rest des Beitrages erst beim Verkauf bestimmter Parzellen geleistet werden solle und zwar in der Weise, dass für jeden verkauften Quadratmeter 1 Fr. Beitrag zu zahlen sei. Auf diese Weise tritt die Tilgung der ganzen Beitragssumme nach dem Verkauf von etwas mehr als einem Drittel des belasteten Areals ein.

Den Leistungen der Privaten steht auch hier eine Leistung der öffentlichen Verwaltung gegenüber, die sich, wie beim Strassenbau aus einer selbständigen Beihilfe und aus Zahlungen zusammensetzt, die die Verwaltung als Eigentümerin von Land im Gebiete des Bebauungsplanes zu machen hat.

Es entfällt auf sie von dem Gesamtbeitrage der Interessenten nach Massgabe ihres Grundbesitzes die Summe von 62 085 Fr. Sodann hat die Strassenbahnverwaltung von den Kosten der Bruderholzlinie den Teil übernommen, der durch die Beiträge nicht gedeckt ist (31 000 Fr.), und endlich hat sie für die Zufahrtslinie in der Gundeldingerstrasse<sup>1)</sup>, die ganz auf ihre Rechnung geht, 146 000 Fr. aufzuwenden. Hierzu ist zu bemerken, dass die Zufahrtslinie, die einen in lebhafter baulicher Entwicklung begriffenen Stadtteil bedient, nach den angestellten Berechnungen keiner Betriebszuschüsse bedarf.

Die Linie wird gleichzeitig mit der Bruderholzstrasse gebaut. Die Arbeiten sollen in fünf Vierteljahre, von der endgültigen Genehmigung des Vertrages an gerechnet, vollendet sein. Eine Verzögerung dieser Genehmigung wäre insofern von Nachteil, als die Landgesellschaft Bruderholz für einen solchen Fall eine Erhöhung der Preise für das von ihr abzutretende Areal vorbehalten hat.

Die finanzielle Tragweite des Projektes wird durch die beigelegten Zusammenstellungen (die wir hier weglassen. Red.) näher erläutert. Wenn diese als Gesamtbelastung der öffentlichen Verwaltung einen sehr hohen Betrag aufweisen, so darf nicht übersehen werden, dass dieser Summe als Gegenwert die Erwerbung beträchtlicher Landflächen gegenübersteht und dass sie weiter gemindert wird durch den Eingang von Kanalisationsbeiträgen und durch die Wertsteigerung des verkäuflichen Areals der öffentlichen Verwaltung. Die Realisierung dieses Mehrwertes muss dann freilich der Verwaltung ermöglicht werden. Sie kann in diesem Falle umso weniger auf Bedenken stossen, als das Bebauungsprojekt reichliche Flächen für öffentliche Zwecke reserviert. Es ist in unsern Augen einer der Hauptvorteile des Planes, dass für öffentliche Anlagen und Plätze ausgiebig gesorgt ist. Die Landerwerbungen, die mit der Bruderholzgesellschaft vereinbart sind, bringen diese Teile des Plans schon gleich zu Anfang der Verwirklichung nahe.

Wir glauben daher, das ganze Unternehmen dem Grossen Rate zur Genehmigung empfehlen zu dürfen und ersuchen um beförderliche Behandlung, damit die festgesetzten Fristen eingehalten werden können. Eine Ergänzung der gegenwärtigen Vorlage wird allerdings noch nötig werden; es müssen zur Sicherung einer dem Charakter des Strassennetzes angemessenen Bebauung besondere Bauvorschriften aufgestellt werden. Solche bestehen zwar schon zum Teile, sie bedürfen aber einer Revision, über die wir demnächst berichten werden.“ —

Bezüglich des Wortlautes des Vertrages verweisen wir auf den Ratschlag selbst. Wir bemerken nur noch, dass im Vertrag sich die Beteiligten u. A. verpflichten, nötig werdende Grenzumlegungen vornehmen zu lassen, sobald ein Beteiligter sie verlangt. Die Kosten tragen die beteiligten Grundeigentümer im Verhältnis der Grösse der in die Umlegung fallenden Parzellen. (Schluss folgt.)

<sup>1)</sup> Die Basis des ganzen Areals, die horizontale, gerade Strasse längs des untern Randes von Abbildung 2.

## Raum und Bild.

(Mit Tafeln 40 und 41.)

Mit Ende dieses Monats geht die gegenwärtige Raumkunst-Ausstellung des Zürcher Kunstgewerbemuseums zu Ende. Wir haben schon bei ihrer Eröffnung auf sie aufmerksam gemacht (Seite 121 ffd. Bd.), möchten dies aber heute, kurz vor Torschluss, anhand zweier Bilder nochmals tun. Wir begleiten diese mit dem Einführungstext, den Dr. Alb. Bauer dem Ausstellungsprogramm vorangestellt hat; einige nähere Erläuterungen über die beiden, uns besonders charakteristisch erscheinenden Beispiele aus dem für alle Architekten und Kunstfreunde sehr interessanten Inhalt der Ausstellung fügen wir am Schlusse bei.

„Zu hoher Vollendung haben die Maler des neunzehnten Jahrhunderts eine schon vorher bestehende Kunstrichtung geführt, die auf den künstlerisch reifsten Schmuck der reichen bürgerlichen Wohnung abzielte. Sie sprach zum Beschauer durch Tafelbilder meist mittleren und kleineren Umfangs, die in Rahmen gefasst waren, wie sie jeder Wand zur Zierde gereichen konnten. Und der Künstler dachte bei der Ausführung dieser Werke nie an einen bestimmten Raum; sie sollten überallhin die Schöpfung seines Geistes tragen, den modernen Menschen in seinem Nomadenleben überallhin begleiten können. Wie sehr diese Kunst als ein Ausfluss der neuen bürgerlichen Gesellschaft zu betrachten ist, zeigt sich vor allem darin, dass sie ohne feste Zusammenhänge mit dem Kunsthandel gar nicht denkbar ist.

Die besondere Art, welche die Tafelmalerei entwickeln musste, liegt nun im Verzicht auf alle grossen Mittel und in der äussersten Verfeinerung der kleinen, die mit dem Luxus reicher Wohnungsausstattung in Einklang zu bringen waren. Volltönender symbolischer Gehalt, der in Verbindung mit hoheitsvoll schreitenden Rhythmen in gehobene und tiefenste Stimmung überleitet, fand hier keinen Raum; man verfiel zuerst auf das Genrebild, und als man sich von dessen innerer Belanglosigkeit überzeugt hatte, suchte man in der Wiedergabe des Zaubers von Licht und Luftercheinungen ein Mittel zum Ausdruck fein differenzierter Gefühle. Die Kunst des Impressionismus, die so entstand, möchte heute keiner mehr missen; sie hat für uns zahllose Schönheiten der Natur entdeckt, an denen die Menschen vorher blind vorbeigegangen sind; sie hat unsern Augen nach einer Zeit, die keinen Sinn für die Melodie der Farbe hatte, ein neues Sensorium dafür geschenkt. Aber wie die Gegenstände, die sie darstellt, und die Gefühle, die sie erweckt, ermangeln auch ihre Darstellungsmittel eigentlicher Grösse; nicht starke, alles bindende und bewegende Linien, nicht grosse, in Wechselwirkung gesetzte Farbflächen, sondern ein Verwischen der Linien und Formen, wo nicht alles an die peinliche Durchführung der Einzelheiten gesetzt ist, und eine Farbe, die nur in zarten Uebergängen und Schattierungen höchste Meisterschaft erweist, kennzeichnen die bürgerliche Kunst der Tafelmalerei.

Eine Zeit, die wieder mehr nach dem Leben in der Öffentlichkeit und nach grosser, ideenbeherrschter Organisation strebt, wird diese intime Kunst gewiss nicht gering achten, sondern sie fleissig weiter pflegen. Genügen kann sie ihr aber nicht. Denn bedeutende Räume, die einer gleichgesinnten Mehrheit dienen sollen, bedürfen zu ihrem Schmuck einer Kunst, die mit ihnen geschaffen und untrennbar von ihnen ist. Ihr Format muss von der architektonischen Wirkung des Gesamtwerkes bedingt sein, ihre Linienführung darf nicht ohne Zusammenhang mit führenden Linien der Umgebung verlaufen, ihre Farbwirkung muss vermannigfaltigt sich in der Harmonie des ganzen Raumes wiederfinden. Solche Werke können auch losgelöst von dem Raum, für den sie bestimmt sind, eine bedeutende Wirkung auslösen; die ganze Kraft, die in ihnen wohnt, strömen sie aber nur aus von der Stelle, für die sie der Künstler schuf, im Einverständnis mit dem Architekten, der den Raum bildete.

Solche Bilder unterstehen andern Gesetzen als das Tafelbild, das bestimmt ist, von Wohnung zu Wohnung, von Sammlung zu Sammlung zu wandern. Durch einfache Symbole sollen sie Lust und Trauer, die Feierlichkeit der Arbeit, den Reichtum mütterlicher Liebe, das hohe Streben der Wissenschaft ausdrücken, nicht durch das Rätselwesen der Allegorie, das nur den Verstand bannt und das Herz kalt lässt. Der Stil der Darstellung wird dadurch bedingt, dass hier noch mehr wie bei jeder andern Kunst alles, was nicht