

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 46 (1959)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Städtebauliche Rücksichten auf das 19. Jahrhundert  
**Autor:** Hohl, Reinold D.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-36047>

#### 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:** 14.02.2026

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

## Städtebauliche Rücksichten auf das 19. Jahrhundert

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts hat die Neuzeit in der Schweiz Einzug gehalten. Sie kam mit der Eisenbahn; sie brachte die Mechanisierung der Produktion, eine unerhörte Bevölkerungszunahme, neue und von jetzt an meist anonyme Bauaufgaben. Der ersten Jahrhunderthälfte hatte der Raum innerhalb der Stadtmauern für die wenigen öffentlichen Gebäude noch weitgehend ausgereicht; auch die wenigen städtischen Wohnhäuser, die errichtet worden waren, hatten in den Vorstädten, zwischen Schwibbogen und Stadttoren, ihren Platz gefunden. Im Umkreis von einer (Pferdewagen-)Fahrstunde rund um die Stadt waren an abgetrennten Orten Fabriken und Sommerhäuser aus Aufträgen entstanden, die von profilierten und vielseitig gebildeten Persönlichkeiten getragen worden waren. Das Gebiet unmittelbar vor der Stadt selbst hatte dem zu Fuß sich erholenden Bürger gehört.

Das Massenbeförderungsmittel Eisenbahn änderte alle Verhältnisse.

Vorerst ließ man die Eisenbahn durch eigene Mauerdurchbrüche in die Stadt einfahren, dann erhielt sie ringförmige Zufahrten und Bahnhöfe vor der Stadt, welche sich immer mehr als Kristallisierungskeime erwiesen, die den Stadtzentrum konkurrenzierten. Was der Marktplatz für frühere Jahrhunderte gewesen ist, wurde nun der Bahnhofplatz für das neunzehnte. Repräsentationsbauten umfaßten ihn, Handels- und Wohnquartiere schlossen sich an; eine Avenue (die «Bahnhofstraße» allerorten) wurde zum alten Stadtzentrum durchgeschlagen, die Mauern waren unterdessen schon niedergeissen, die Gräben und Wälle in Promenaden verwandelt worden – die Bahnhofquartiere wuchsen mit der Stadt zusammen. Sie bilden die wesentlichen architektonischen und städtebaulichen Leistungen des neunzehnten Jahrhunderts. Zwischen 1850 und 1870 entstanden die schlanken anonymen Bürgerhäuser zwischen Vorstadt und Ring, straßenweise, quartierweise. (Reine Beispiele zu dieser Etappe finden sich noch in französischen und italienischen Kleinstädten wie Montpellier, Lucca, Modena.)

Soweit der eine Zugang zu der Baukunst des späteren neunzehnten Jahrhunderts, die uns heute so problematisch geworden ist, weil sie uns überall im Weg steht. Anzufügen wäre noch die Phase der Altstadt-Auswechslung in den achtziger und neunziger Jahren. Während die Bevölkerung mehr und mehr zunahm und neue Außenquartiere sich planmäßig anschlossen, wurden die Hauptstraßen der Innerstadt verbreitert und mit neuen Geschäftshäusern bebaut. Die erste Phase hatte dem alten Baubestand wenig geschadet. Die zweite verheerte ihn und ließ nur topographisch schwierige und geschäftlich uninteressante Altstadtgassen unberührt, die in der Folge sozial sanken und verkamen.

Dann brach die Gegenwart an.

Das städtische Baugeschehen unserer Zeit wiederholt den Vergrößerungsprozeß in ähnlicher Weise: Nach einer ersten Phase der Ausdehnung über die Bahnhofquartiere hinaus in die Landschaft hat vor einigen Jahren die zweite Phase begonnen: Auswechslung der Innerstadt, der Vorstadt und auch der Wohnquartiere zwischen Vorstadt und Ring. Verbreiterung der Geschäftsstraßen. Durchbrüche von Schnellverkehrsstraßen wenigstens in der Planung. Der noch erhaltene Baubestand der Altstadt ist diesmal weniger in Gefahr; seine ästhetische Wertschätzung führt sogar zu seiner sozialen Aufwertung. Diesmal geht die Städterneuerung auf Kosten der Bauten des späteren neunzehnten Jahrhunderts, und diese werden nun zum Problem. Vielmehr: sie werden bedenkenlos durch Neubauten ersetzt, sowohl in der Innerstadt selbst wie in den «Bahnhofstraßen» und in den Quartieren zwischen Vorstadt und Ring. Dagegen müssen hier einige Bedenken vorgebracht werden. Es sollte heute nicht gedankenlos wertvolles Gut verlorengehen – auch solches aus dem späteren neunzehnten Jahrhundert nicht!

Der zweite Zugang zur Architektur des neunzehnten Jahrhunderts ist der baukünstlerische. Ihn hat man bis jetzt vor allem benutzt, hat Epochen und Stile (besser wäre: Schulen) unterschieden, hat Kunstgeschichte gemacht mit einem dazu ungeeigneten Objekt; die historisierenden Dekorationsformen des späteren neunzehnten Jahrhunderts sind ja schon bewußt als ein Stück Kunstgeschichte, nicht als Ausdruck des eigenen Erlebens, angebracht worden. Deshalb führt ihre Analyse immer zu ablehnenden Urteilen. Die neobyzantinischen, neogotischen und neobarocken Formen sind natürlich Maskerade (allerdings vorerst nicht, ohne mit der Maske etwas dar- und vorzustellen – jede historisierende Zierform ist eine sachliche Aussage in der Form einer gebildeten, geistreichen Anspielung –, erst die neunziger Jahre haben sinnlos damit verfahren) und als Ausdrucksträger der wirklichen Verhältnisse der Zeit inhaltslos. Aber mit dieser Betrachtungsweise irrte sich der Kunsthistoriker. Er hat damit so lange ein falsches Objekt behandelt, daß er heute den Behörden und Architekten keine Antwort zu geben weiß, wenn sie ihn fragen, ob ein bestimmtes Bauwerk der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts erhaltenswert sei. Als baukünstlerische Schöpfungen sind es die wenigen. Doch ist es schon falsch, die ästhetische Wertung eines Einzelbaues zu versuchen. Die architekturgeschichtlichen Leistungen liegen im neunzehnten Jahrhundert auf anderen Gebieten als in den vorigen Jahrhunderten; aber es sind insofern gleicherweise schöpferische Leistungen, als sie echter, notwendiger Ausdruck der einmaligen Situation gewesen sind.

Der dritte Zugang zum Verständnis dieser Leistungen ist der baugeschichtlich-technische. Auf diesem Weg wird der Gegenstand am richtigsten verstanden und am objektivsten gewürdig. In seinen wichtigen architekturgeschichtlichen Arbeiten hat Siegfried Giedion die technischen Entwicklungsstufen und die Spitzenleistungen der Baukonstruktion dieser Epoche eingehend verzeichnet. Der Architekturstudent wird aber dieses Material vor allem als Vorstufen zur Bautechnik der Gegenwart auffassen und daraus kaum einen Maßstab zur Beurteilung der Architektur des späteren neunzehnten Jahrhunderts gewinnen. Gerade dies aber drängt sich immer mehr auf, besonders in der Schweiz, wo die Pionierleistungen des neunzehnten Jahrhunderts auf dem Gebiet der Eisenkonstruktion und des Beton- und Eisenbetonbaus nicht als lebendiges Anschauungsmaterial zur Verfügung stehen. Über die gerechtfertigte Bewunderung von Maillarts späteren Schöpfungen sind die Arbeiten von zwei solchen Schriftmachern des Betonbaus in der Schweiz, wie Ritter und Schüle es gewesen waren, aus dem Bewußtsein verschwunden. So gibt es bei uns kaum spektakuläre Denkmäler aus dieser Zeit, an denen sich ein allgemeines Verständnis der Epoche entwickeln könnte. Um so wichtiger ist die Feststellung des allgemeinen Niveaus der schweizerischen Bautechnik im neunzehnten Jahrhundert. Nicht umsonst hatte es zur Ausbildung eines damaligen Architekten gehört, längere Studienaufenthalte vorerst in Karlsruhe und München, später in Berlin, London und Paris zu machen, wobei das Hauptaugenmerk zwar dem «Stil» gegolten hatte, aber auch Kenntnisse des Bautentwurfs, der Organisation und der Konstruktion aufgenommen worden waren. (Dieser Provinzialismus betrifft übrigens nur die städtischen und industriellen Bauaufgaben; auf dem Gebiet des Bahn-, Brücken- und Tunnelbaus sowie der Konstruktion unter erschwerten topographischen Bedingungen steht die Schweiz den andern Nationen ebenbürtig an der Seite.) Dieses allgemeine hohe Niveau prägt noch heute – soweit der Baubestand nicht schon verloren ist – die Bürger- und Arbeiterquartiere dieser Zeit. Am bezeichnendsten ist dafür der Umstand, daß zwischen Bauten für den Mittelstand und Siedlungen für den Arbeiterstand gar kein so großer Unterschied besteht. Daß dem so ist, daß es nirgends in der Schweiz aus-

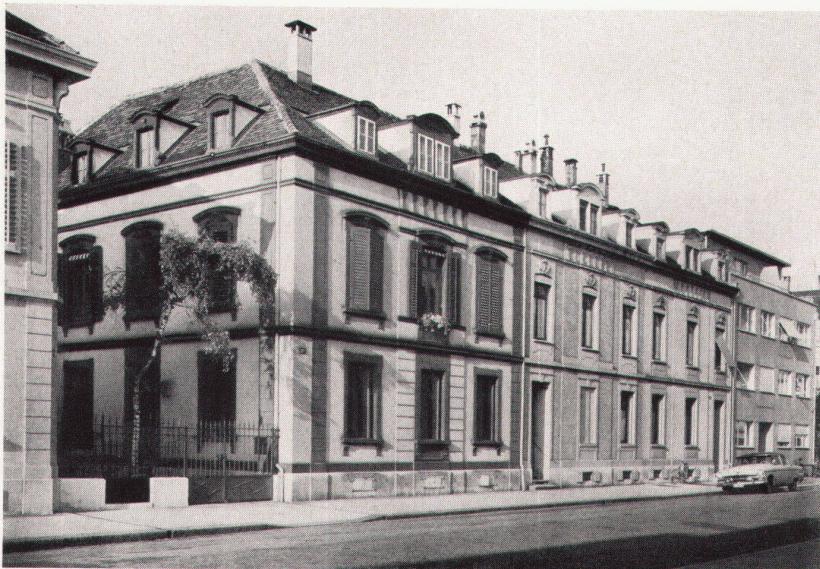


1

**1**  
Eulerstraße in Basel, 1872 von dem Baumeister Aichner errichtet. Das typische Bild einer Bürgerstraße zwischen Vorstadt und Ring, unweit vom Bahnhof. Wenn auch mit einfachen Mitteln und oft nur aufgeputztem Fassadenschmuck, sind die Gebäude doch in der Vertikalen und in der Horizontalen komponiert. Zwischen je fünf Häusern erlaubt eine Gartenlücke, diese Straßenbebauung nicht nur als Wände, sondern als Kuben zu erleben  
La rue Euler, à Bâle, rue typique du XIX<sup>e</sup> siècle, conçue en 1872 par l'entrepreneur en bâtiments Aichner  
The Eulerstrasse in Basle, a typical 19th century street, by building contractor Aichner

gesprochene Mietskasernen und Elendsviertel gibt, ist eines der glücklichsten Ergebnisse des neunzehnten Jahrhunderts. Durch die Frühformen der Vorfabrikation (wozu auch die nach Katalog bestellbaren Eisengussenteile, Gipsstücke usw. gehören), durch den schon in der Jahrhundertmitte eingeleiteten sozialen Wohnungsbau (private und halböffentliche «Vereine zur Erstellung von wohlfeilen Arbeiterhäusern»), durch die früh schon entwickelten Typen von Ein- und Zweispänner-Grundrissen und von Laubenganghäusern in Verbindung mit Pflanzgärten, sowie durch den noch lange vom Kleinunternehmer getragenen Kapitalismus war das möglich gewesen. Das alles macht an manchen Orten noch das Bild unserer Städte aus und verdient eine gewisse Rücksicht.

Unter allen Rücksichten, die auf die architektonischen Leistungen des neunzehnten Jahrhunderts zu nehmen sind, stehen die städtebaulichen an erster Stelle. In den Gräben und Schanzen, die vor hundert Jahren in Grünanlagen verwandelt worden sind, in den Pärken der Villenquartiere aus der Gründerzeit, in der zweigeschossigen Bebauung der Quartiere zwischen Vorstadt und Ring steckt heute ein unschätzbares Kapital, das nicht leichtfertig ausgemünzt werden darf. Nicht geringer ist das Vermögen, welches in den Straßenzügen, Plätzen und Alleen des neunzehnten Jahrhunderts, in dem Terrain der Eisenbahnanlagen und Bahnhöfe, in dem Umschwung der Bürgerhäuser und der Arbeitersiedlungen mit Pächtergärten liegt. Die Tendenz der Stunde ist heute aber Vergrößerung der Wohndichte und Steigerung der Ausnutzungsziffer. Die Baukuben werden ausgewechselt zur intensiveren Raumausnutzung mit niedrigeren Stockwerken und kleineren Zimmern; die Außenquartiere werden durch Änderung der Baugesetze aufgezont. Jeden Tag sind wir Zeuge, wie die Gebäude des neunzehnten Jahrhunderts abgebrochen, umgebaut und «modernisiert» werden.



2



3



4



5

Der Schreibende hat sich zuerst im Auftrag des Heimat- und Denkmalschutzes als Kunsthistoriker mit der Architektur des neunzehnten Jahrhunderts beschäftigt. Heute sieht er, daß es zu diesen Problemen weit dringendere Standpunkte als den stilgeschichtlichen gibt. Von den ästhetischen Schutzforderungen ist nur eine noch so dringend wie die städtebauliche: die stilgerechte Erhaltung und eventuell Renovierung der nicht dem Untergang geweihten Bauten und Straßen des neunzehnten Jahrhunderts. Was für den Bestand der Altstadt nun allmählich selbstverständlich geworden ist, wird für die Gebäude des neunzehnten Jahrhunderts fast ausnahmslos mißachtet. Es gibt unzählige Beispiele für die Verstümmelung (als «Modernisierung») von öffentlichen und privaten Häusern des letzten Jahrhunderts durch Erweiterungen, Laden- und Garageeinbauten, durch Entfernung aller Dekorationsformen, durch verständnislose weiße Übermalung aller Bauplastik an den Fassaden. Meistens bedeuten diese Eingriffe das Ende dieser Bauten als Denkmäler ihrer Zeit; aber wo sie auch nur geringfügig erscheinen (wo Dach- und Fenstergiebelakroterien abgenommen, Fassadenstukkaturen abgespitzt, Verandasäulen- und Verglasungen ausgewechselt werden), wird eine künstlerische Konzeption zerstört und der Überrest sinnlos. Im wesentlichen handelt es sich jetzt aber um die städtebaulichen Versündigungen am Erbe des neunzehnten Jahrhunderts. Wer wissen will, wo die Werte jener Epoche liegen, wird, wie oben begründet, von den Bahnhöfen ausgehend, kreuz und quer nach dem Stadtinneren zu marschieren oder der Peripherie entlang gehen. Da findet er denn Straßen mit einem Gesicht, aus einer Gesinnung heraus gebaut, als einheitlicher Wurf mit individuellen Variationen gelungen. Das erste Bedenken gilt den Verhältnissen zwischen Straßenbreite und Traufhöhe: es kann nicht ohne weiteres durch Aufzonungen zum Schaden des Ganzen verändert werden. Das zweite ist das Straßenbild: mit einer gewissen Loyalität fügen sich die Häuser aneinander, mit durchgehenden Simsändern über dem Erdgeschoß und angeglichenen Fassadenhöhen verbunden. Wo durch einen

**2**  
Eulerstraße in Basel. Die Ausweichung der Einfamilienhäuser durch Etagenwohnungen hat für das Straßenbild vernichtende Konsequenzen. Das neue Prinzip der ungegliederten Fassaden und das überhöhte, zurückgenommene Dachgeschoß bedeuten nicht nur eine andere Ästhetik, sondern auch Rücksichtslosigkeit gegenüber etwas Gefügtem

Rue Euler, à Bâle  
The Eulerstrasse in Basle

**3**  
Eulerstraße in Basel, 1873 von Zimmermeister Götte errichtet. Einfachere Reihenhäuser, die durch das Simsband zwischen Erdgeschoß und erstem Stock der ganzen Straße entlang zusammen geformt sind. Das vorderste Haus zeigt den ursprünglichen Zustand, das zweite den Ausbau des Dachstockes mit fremden, die Haussachsen negierenden Fenstern und das dritte eine sogenannte Renovation, wobei im Sinn einer Modernisierung alle vermeintlich unnötigen plastischen Dekorationsformen abgeschlagen wurden  
Rue Euler, à Bâle; maisons, construites en 1873 par le maître charpentier Götte  
The Eulerstrasse in Basle, houses constructed in 1873 by master carpenter Götte

**4**  
Pfeffelstraße und Colmarerstraße in Basel, als Handwerkersiedlung 1894 von Rudolf Linder erbaut. Die Pfeffelstraße hat heute noch, trotz einzelnen Dachgeschoßausbauten der Jahrhundertwende, einen eigenen Zauber  
Rue Pfeffel et rue de Colmar, à Bâle – rues d'artisans, construites en 1894 par Rudolf Linder  
Pfeffelstrasse and Colmarerstrasse in Basle, built as artisans' colony by Rudolf Linder in 1894

**5**  
Restaurant Spitz in Basel am rechten Brückenkopf der mittleren Rheinbrücke. Erbaut 1838 von Amadeus Merian  
Café Spitz, à Bâle, bâtiment en tête de pont sur le Rhin, construit en 1838 par Amadeus Merian  
The Café Spitz in Basle, built in 1838 by Amadeus Merian. It occupies the righthand bridgehead of the main bridge crossing the Rhine

Photos: 1 Peter Heman, Basel; 2–6 Paul Merkle, Basel

Neubau auch nur eines dieser Häuser ausgewechselt wird (wobei meistens die neue Baulinie zurückspringt!), ist die ganze Kette aufgebrochen und mehr als nur eine alte Fassade verloren. Mit einer einzigen Lücke im Gefüge und mit einer überhöhten Trauflinie wird das ganze Straßenbild entwertet; das neunzehnte Jahrhundert konnte jedoch, auch wenn es unsicher war im Stil, Straßen- und Quartierbilder schaffen, worauf zurückzukommen sein wird. Die dritte Feststellung betrifft den Charakter dieser Architektur: So wie die Straßen komponiert sind durch die Zusammenfassung von zwei, drei oder fünf Fassaden zu einem Block, so sind die Häuserfassaden selbst nach vertikalen und horizontalen Achsen komponiert. Risalite, Simse, Mauerbänder, Sockel- und Kapitentquaderung, Giebel, Steinvasen usw. spielen, auch wo sie nur als Putz aufgesetzt sind, ihre Rolle für die Selbständigkeit einer jeden Fassade auch innerhalb der Reihenbebauung. Ein moderner Neubau bringt hier nicht nur ganz andere Proportionen, sondern etwas grundsätzlich Anderes: die additive, ungeteilte Hausfront, die (im schlechteren Fall, der der häufigere ist) saumlos und achsenlos jeder zusammenfassenden Komposition entbehrt. An sich ist das natürlich berechtigt, aber in einer Quartierstraße aus dem neunzehnten Jahrhundert wird damit ein fremder und störender Ton angeschlagen.

Schließlich ist auch in biederem Mittelstandsquartieren an den Umschwung zu denken, der in der Form von Vorgärten zur Straße hin und von Privatgärten hinter der Häuserzeile eine beträchtliche Landreserve in der Stadt selbst darstellt. Was geschieht damit heute? Die Vorgärten werden zur Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche kassiert; die zusammenstoßenden Gärten hinter einem Straßenblock werden (so geschieht es, wenn es auch unglaublich tönt, in diesem Jahr 1959 in Basel) zur Bebauung durch das «stille Gewerbe» – Buchdruckereien, Wäschereien – und mit Garagen freigegeben! Wenn in diesem Zusammenhang städtebauliche Rücksichten auf das neunzehnte Jahrhundert gefordert werden, so geschieht es nicht nur, um einen historischen Baubestand zu erhalten, sondern um den Raubbau an den segensreichen Leistungen jener Zeit zu verhüten.

In den Villenquartieren ergibt sich, was die obigen Punkte betrifft, das entsprechende Bild. Durch eine neue Mietshausbebauung kommt noch die soziale Umschichtung mit allen städtebaulichen Konsequenzen dazu; wo vorher in sechs Villen mit Park und Stallungen ungefähr dreißig Menschen gewohnt hatten, braucht es jetzt Einkaufsläden, Wirtschaften, Schulräume, Benzinstationen, Coiffeure, Fahrradmechaniker usw. für dreihundert Leute – und diese Dienstleistungsbetriebe finden sich ein, auch wenn architektonisch für sie gar nichts vorgekehrt wurde. Auch hier müßte, wenn die Gründervillen schon nicht länger zu halten sind (obwohl sie, was die Grundrißgestaltung und die Raum- und Treppenorganisation

betrifft, oft ganz hervorragende Leistungen des späteren neunzehnten Jahrhunderts darstellen!), wenigstens die städtebauliche Bedeutung dieses Terrains bedacht werden. – Das Stadtbild selbst ist als wertvolles Erbe des neunzehnten Jahrhunderts zu betrachten. Seit sechzig Jahren sind in unseren Städten keine Plätze mehr entstanden, die diesen Namen verdienen, sondern nur noch Verkehrsdrehscheiben und Grünanlagen. Ein Platz entsteht durch die in sich geschlossene, proportionierte Abstimmung von Freifläche und begrenzenden Wänden. Das neunzehnte Jahrhundert hat die letzten Plätze in diesem Sinn gestaltet. Es hat auch subtile Rechnungen zur Schaffung von Straßen- und Stadtbildern angestellt; dominierende Gebäudefronten, Blickziele für die Straßenflucht, sternförmige carrefours mit angepaßter, komponierter Fassadenordnung oder rechtwinklige Kreuzungen mit abgeschrägten Gebäudecken, Wirkungsraum rund um Kirchen und Amtsgebäude, Auffahrten vor Stadttheatern, Alleen und Conteralleen, Ladenpassagen und Flanergalerien, Denkmäler und Brunnen – das sind nur einige Beispiele dafür, wie das neunzehnte Jahrhundert die moderne Stadt als künstlerisches Ganzes begriffen hatte, in welchem die anonyme Massenbebauung zu lenken und zu bilden war.

Denn als vor etwas mehr als hundert Jahren das Wachstum unserer Städte begann, ließ man es gar nicht so ganz wild und ungeordnet geschehen, wie man heute glauben will. Mit Bauverordnungen, städtischen Baukonziliaren und Quartierbebauungsplänen war man von 1840 an zur Lenkung des Geschehens bereit – allerdings sind die Bebauungspläne nie lange für größere Gebiete eingehalten worden. Verkehrsadern, die nach 1860 angelegt worden sind, sind ohne Ausnahme auch dem heutigen Verkehrsvolumen noch gewachsen. Wenn unsere Städte heute einige städtebauliche Werte und Schönheiten besitzen, so stammen sie zum allergrößten Teil aus der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. Vor allem: es war diese Epoche, die unsere Städte aus dem Mittelalter herausgeführt, entfestigt und als moderne Siedlungen organisiert hat; abgesehen von einigen im zwanzigsten Jahrhundert dazugekommenen Brücken, Quais, Unterführungen und Auskernungen sind unsere Städte heute noch keinen Schritt weiter. All dies ist, zum Wohl des Ganzen, Grund genug zu sorglichen Rücksichten auf die städtebaulichen Absichten des neunzehnten Jahrhunderts.

## 6

Münster, Hochhaus «Steinendorf» und Elisabethenkirche in Basel. Die Architektur des 19. Jahrhunderts hat die traditionellen Elemente eines Stadtbildes (Giebeldächer, Kirchtürme) nicht verändert und die Akzente an die dafür prädestinierten Orte gesetzt. Das Geschäftshochhaus in der Talsenke und die Flachdächer unserer Zeit aber bringen eine radikale Änderung.

La cathédrale, une maison-tour et l'église de Ste-Elisabeth à Bâle  
Cathedral point-house and St. Elizabeth's Church in Basle

