

Ludwig Marings <Generalplan der Stadt Basel> von 1857

Autor(en): Hans-Jakob Wittwer

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1987

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/43714b16-eb2a-4b73-b2ec-3f9f32f07875>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Ludwig Marings «Generalplan der Stadt Basel» von 1857

Ein plan-historisches Dokument

Das historische Umfeld des Generalplanes¹

Ludwig Maring (1820–1893) war Chefarchitekt bei der Direktion der Schweizerischen Centralbahn (SCB) von 1854 bis 1861. In seine Amtszeit fällt die langwierige Planung zum definitiven Standort des Centralbahnhofes beim Aeschentor. Es war ein Kopfbahnhof vorgesehen mit Verbindungslinien zum Badischen Bahnhof und zur Elsässerbahn. Diese Standortvariante soll wegen Landspekulationen behindert worden sein, weil «unverschämte» Preisforderungen an die SCB gestellt wurden². In der Folge forderte die SCB eine weitere Variante eines Durchgangsbahnhofes zusammen mit der Elsässerbahn. Dabei vermochte die SCB die günstigen wirtschaftlichen und bahntechnischen Bedingungen ihrer Variante für den Warentransport hervorzuheben.

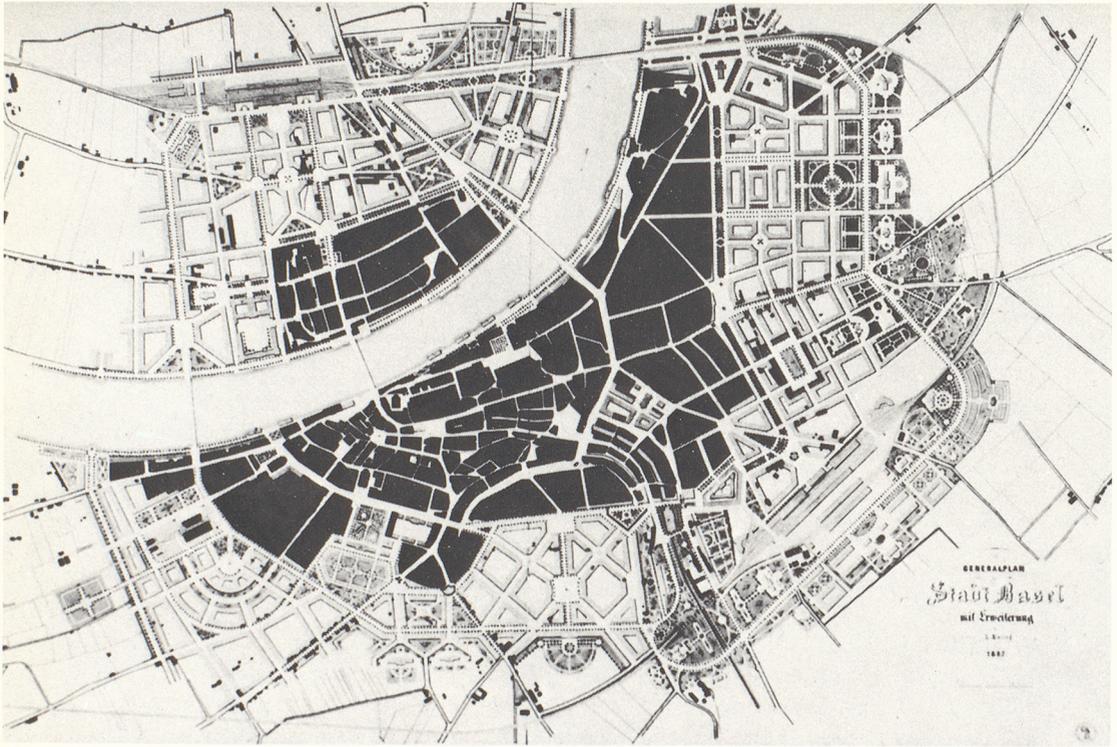
Der definitive Entscheid der Stadt Basel für «St. Elisabeth extra muros», der auch die Verträge über die Aufteilung der Kosten zwischen Stadt und der SCB umfasste, erfolgte im Sommer 1857. Vor diesem Zeitpunkt, im Frühjahr 1857, schrieb Ludwig Maring an den «hochgeachteten Herrn Bürgermeister» einen Brief³, in dem er sich für das «reiche Geschenk» der schönen Kupferstiche bedankt, «welches gegen die so geringfügige Arbeit in gar keinem Verhältnis steht».

Bei dieser «geringfügigen» Arbeit handelt es sich um den Generalplan, der detailliert und umfassend über die geplanten Bahnanlagen, und, was uns hier im speziellen interessiert, über die Stadterweiterung informiert (siehe Abb. 1). Der Plan wird ergänzt durch eine Liste neuer öffentlicher Einrichtungen, wie Kirchen, Botanischer Garten, Badeanstalten, Grünanlagen, Promenaden usw. Und schliesslich bildet die Darstellung in Form einer mehrfarbig kolorierten Tuschzeichnung ein überaus sorgfältig und präzise ausgeführtes Werk.

Der Generalplan scheint daher neben der technischen Vorausplanung der Stadterweiterung auch politischen Motiven zu dienen. Der überraschende Handel zwischen Stadt und SCB kann jedoch, mangels Quellen, nicht in einen konkreten Zusammenhang gestellt werden, und es ist daher müssig, über Abgeltungen zu spekulieren.

Nachdem der Generalplan in der Stadt deponiert, die Bahnhofanlagen der SCB bewilligt und schliesslich gebaut worden waren (1858–1860), erschien Ludwig Marings Name nicht mehr⁴.

Die Weiterbearbeitung der Stadterweiterung fiel nun ganz dem «Technischen Buro» zu, welches 1857, auf Anregung von Johann Jakob Stehlin d.Ä., Mitglied des Baukollegiums,



durch die Stadt eröffnet wurde. Oberingenieur Hartmann aus St. Gallen übernahm die Leitung und wurde beauftragt, Pläne für die Stadterweiterung auszuarbeiten.

Die Ausführung der Stadterweiterung

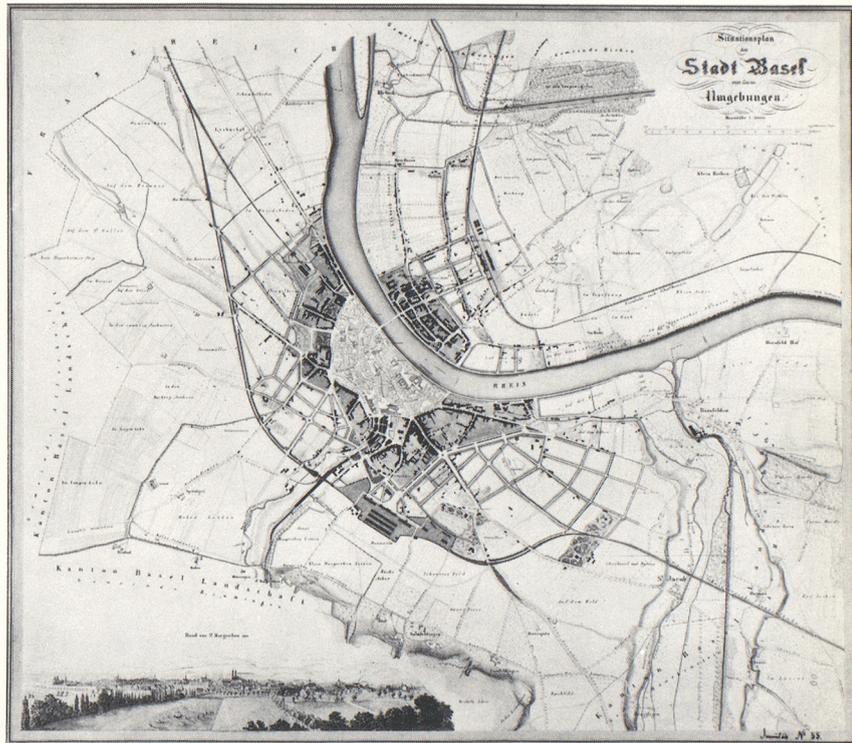
Zwei Jahre später wurde das Gesetz über die Erweiterung der Stadt und die Strassenkorrektion erlassen⁵. Das Gesetz enthält einen Plan zur Anlage neuer Quartiere (Abb. 2)⁶ mit dem Strassennetz und den Bau- und Strassenlinien. Mit dem Maring-Plan weist dieser Stadterweiterungsplan 1859 von Ingenieur Hartmann wenig Gemeinsames auf.

Vom Maring-Plan wurden die Grünanlagen am Aeschengraben und am Claragraben übernommen, die offenbar schon vorher durch die Stadt

△
Abb. 1. Generalplan der Stadt Basel mit Erweiterungen, von L. Maring 1857. Original im Vermessungsamt Basel. Massstab 1:2500.

beschlossen worden waren. Ebenfalls sind im Plan von 1859 dieselben Bahnanlagen ersichtlich, wie sie Maring schon dargestellt hat. Die Bahnanlagen bilden ein eigenes Territorium innerhalb der Stadt, das einer besonderen technischen und organisatorischen Eigengesetzlichkeit folgt, welche die Öffentlichkeit ausschliesst. Es scheint, dass sich das Technische Büro im besonderen auf die Interpretation des politisch Machbaren einlässt und die Gegebenheiten von Landbesitz, bestehenden Grundstücksgrenzen und Ackerwegen berücksichtigt. Ein neues Strassennetz wird entwickelt.

Abb. 2. Übersichtsplan der Stadt Basel mit Stadterweiterungen 1859.



Grösser konnte der Gegensatz zwischen den beiden Plänen nicht sein: vorher Marings stadträumliche Vorstellungen, die vor allem den architektonischen Raum ordnen, und jetzt die neue Technik der Bauland-Erschliessung, die sich auf die Bauvorbereitung beschränkt. Noch äusserte sich das Gesetz von 1859 sehr zurückhaltend über das äussere Erscheinungsbild der Strassenfassaden. Es blieb beim obrigkeitlichen Appell, «. . . wo sowohl die Behörden als die anbauenden Privaten bestrebt sind, mit beträchtlichen Opfern den Anforderungen der Neuzeit für anständiges und gefälliges Aussehen der öffentlichen Strassen und Plätze nach Kräften zu entsprechen»⁷.

Der Plan der Stadterweiterung von 1859 sieht im Gebiet vor dem Aeschentor ein weitmaschiges

Strassennetz vor, welches für eine lockere Villenbebauung vorgesehen war; für die Gebiete Hebelstrasse-Schützenmattstrasse sowie zwischen Badischem Bahnhof und Claragraben war ein engeres Strassennetz für dichtere Randbebauungen geplant.

Die Leistungsfähigkeit des Planes von Hartmann wurde rückblickend 1881 durch den damaligen Kantonsbaumeister Heinrich Reese kritisch beschrieben: «Eigentlich ganz Neues ist also in den Projekten über die Erweiterung unserer Stadt nicht gemacht worden, man hat auch nicht gewisse Prinzipien verfolgt, wie die Anlage von Industriequartieren oder dergleichen, sondern man hat sich damit begnügt im Allgemeinen die Strassenlinien der Art auszuführen, wie sie durch die gegebenen Verhältnisse be-

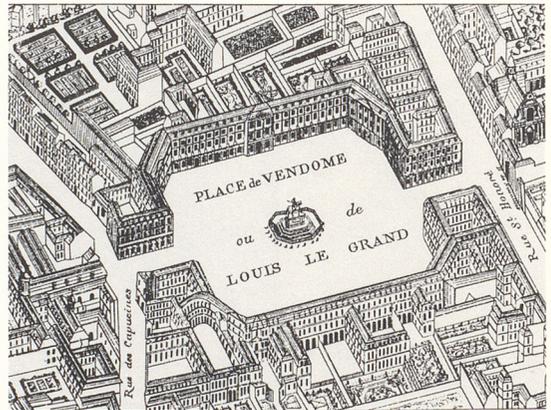
dingt und am billigsten auszuführen waren⁸.» Damit schliesst die frühe Phase der Stadterweiterung, was die städtebauliche Konzeption betrifft, mit dem recht nüchternen Bild einer beinahe banalen Vordergründigkeit ab. Die damals stark vertretene Ansicht der Architekten und Baumeister ging davon aus, durch ein schönes und gefälliges Bauwerk an die Erscheinung des Strassenraumes etwas beizutragen. Bauten als Selbstdarstellung von Bauherr und Architekt verstanden, mögen im Stadtbild belebend wirken, jedoch kann dadurch kein öffentlicher Raum als selbständige Form entstehen.

Aussage und Inhalt des Generalplans

Ludwig Maring verarbeitet im Generalplan städtebauliche Vorbilder, die sich an die französische klassische Stadtbaukunst des 18. und des frühen 19. Jahrhunderts anlehnen. Er projiziert achteckige Plätze (wie die Place de Vendôme) oder strahlenförmige Plätze (wie bei Versailles). Es bleibt jedoch nicht allein bei diesen Zitaten; Maring entwickelt im Plan ein Bild eines kontinuierlichen öffentlichen Raumes dank einem Wechselspiel von baubestehenden Strassen, Plätzen, Grünanlagen, Strassenkreuzungen und Rheinbrücken. Das Bild vermittelt ein angenehmes Gefühl von Vielfalt und Orientierung. Der Plan konzipiert aus dem Bedürfnis nach einfachsten Verkehrsbedingungen für die damals hauptsächlich fussläufige Stadt einen zusammenhängenden Raum für deren zukünftige Bewohner.

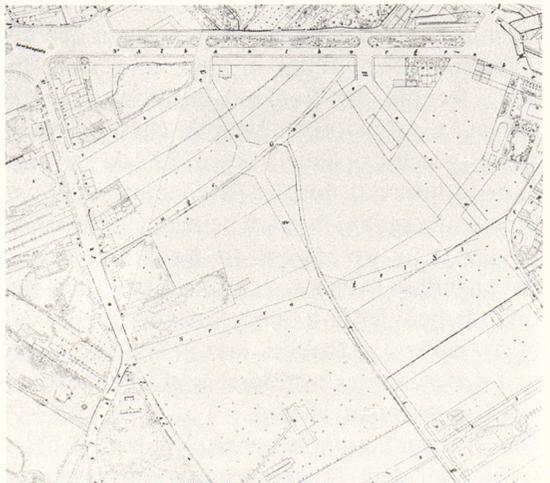
Vielleicht ist der Raum, gemessen am bestehenden mittelalterlichen Strassennetz und den alten Platzformen, zu grossartig ausgefallen. Vielleicht enthält die formale architektonische Sprache, die Maring verwendet, zuviel aristokratisch-absolutistische Elemente, so dass ein Brückenschlag für die meisten damaligen Zeitgenossen zum vertrauten Bild ihrer Stadt schwierig war.

Bedeutungsvoll bleibt jedoch die Aussage des Planes (der man sich auch als heutiger Betrachter nicht entziehen kann) und die etwa folgendermassen zu deuten ist: Welch schöne Stadt kann hier entstehen, in der die zukünftigen Bewohner nicht nur moralisch, sondern auch hy-



△ Abb. 3. Place de Vendôme, Paris, Ausschnitt aus dem Plan Turgot 1756. Publiziert in Joseph Gantner: Grundformen der europäischen Stadt, Wien 1928.

Abb. 4. Ausschnitt aus dem Situationsplan der Stadt Basel von L.H. Löffel, 1857, Original (Massstab 1:2000) im Vermessungsamt Basel-Stadt.



gienisch ein sauberes Leben führen können, klar aufgeteilt in die Funktionen ihrer Lebensbedürfnisse. In diesem Sinn wirkt der Plan aufklärerisch-utopisch.

Die Geometrie des Planes stützt sich stellenweise auf die Regeln der klassischen Ästhetik ab. Axialsymmetrien und ganzzahlige Proportionen von Länge zu Breite für einzelne Plätze, Strassenabschnitte, Hofräume usw. sind leicht in Marings Stadtbau-Muster hineinzulesen (siehe Abb. 5). Dem Prinzip der Proportionen folgend, kann auf Grund der Strassenprofile die Höhe der Bauten mit 8, 10, oder 12 Metern angenommen werden, also eine zwei bis viergeschossige Bebauung.

Ästhetik wird zum ordnenden Element des Planes.

Schlussfolgerungen zu Marings Generalplan

Wer sich in den gegenwärtigen Zonenplanrevisionen umsieht, nicht nur in derjenigen für Basel, beispielsweise auch jenen für Zürich, vermisst ein deutliches Bekenntnis zum öffentlichen Raum. Nur fragmentarisch wird in der Zonenplanrevision der öffentliche Raum erwähnt.

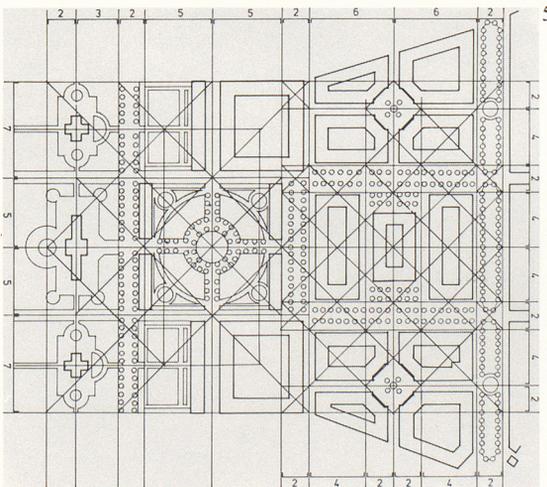
Beispielsweise wird in der Basler Schonzone die Erhaltung des Bauvolumens u.a. mit dem zu schützenden Strassenraum begründet. Schutzwürdig seien hier die Einheiten, die sich aus den architektonischen Qualitäten der Strassenfassaden, ihren gemeinsamen Gestaltungsprinzipien und den Proportionen von Höhe zu Breite des Strassenprofils begründen. Die Unterteilung des öffentlichen Raumes in einen architektonischen Raum, der als städtebaugeschichtliches Dokument stehen bleibt, und einen anderen Raum, der dem Verkehr zu dienen hat, führt zu einer fatalen Fragmentierung des erlebbaren Stadtraumes.

Die idealisierten Stadtmuster zeichnet Maring auf der Grundlage des Geometerplanes von Ludwig Löffel (hergestellt 1856–1860; siehe Abb. 4), ohne sich jedoch an die vorhandenen Grundstücksgrenzen und Wege zu halten. Andeutungsweise durchziehen den Maring-Plan die bestehenden Besitzstrukturen (die Grundstücksgrenzen werden punktiert), wobei eine

Abb. 5. Ausschnitt aus dem Generalplan von L. Maring 1857.

Abb. 6. Derselbe Ausschnitt 1985.

▽



Aussage über die notwendig neuen Parzellenformen bzw. Besitzverhältnisse entfällt. Die Stadt wäre durch den Ankauf bzw. die Expropriation der Strassen- und Platzflächen zu ansehnlichen zusätzlichen Allmendflächen gekommen.

Maring hat ganz im Sinne seiner Zeit auf eine wohnungspolitische Aussage verzichtet. Städtebauliche Hinweise zum mehrgeschossigen Mietshaus (dem sogenannten Zinshaus) und den Bürgerhäusern wurden schon 1860 in Wien für einen Wettbewerb der Stadterweiterung von den Teilnehmern gefordert. In Basel scheinen diese Fragen nicht direkt mit der Stadterweiterung in Zusammenhang gebracht worden zu sein. Die Initiative zum Wohnungsbau entstand hauptsächlich aus den Gegebenheiten des Wirtschaftslebens der Stadt. Zusätzlich wurden in den späten 1860er Jahren Wohnungsvereine gegründet, die aus einer sozialen Verantwortung heraus Wohnungsbau betrieben.

Ist der Vorschlag Marings für eine schöne Stadterreform auch eine «gute» Stadtgestalt? «Gut» verstanden im Sinne von Verständlichkeit für die Bewohner und damit von Geborgenheit und «Heimisch-Sein». Eine gute Stadtgestalt kann sich ändern und verwandeln, und zwar aus dem «althergebrachten Gefühl der gemeinsamen Verantwortung». Was damit gemeint ist, beschreibt Alexander Mitscherlich am folgenden Beispiel: «Eine Bürgerstrasse wie St. Alban-Vorstadt in Basel hat Gestalt gewonnen durch ein Verständigungssystem, in dem wechselseitige Kontrolle verbindliche Wertnormen, Ausmass und Zuschnitt festlegten⁹.» Wir wissen, dass im frühen 19. Jahrhundert diese wechselseitige Kontrolle bei unterschiedlichen Partnern zu Ungerechtigkeiten führte und die idealtypische Vorstellung der gemeinsamen Verantwortung nicht immer funktionierte¹⁰. Demgegenüber brachte der Aufbruch der Stadterweiterung in einen neuen Freiraum, in Form eines zu

bauenden Stadtraumes als auch in Form einer neuen Organisation (dem Technischen Büro), keine gute Stadtgestalt. Die technischen und nicht zuletzt auch die ästhetischen Wertnormen schienen neben dem Verständigungssystem der Bürger herzulaufen. Es gab nun eindeutig die Laien, die nichts von einer Stadtgestalt verstehen, und die verstehenden Professionellen.

Wenn zum Schluss eine Bilanz zum plan-historischen Dokument des Maring-Planes gezogen werden soll, dann weist die Richtung, in der eine gute Stadtgestalt wieder gewonnen werden kann, eindeutig zum Verständigungssystem zwischen Bürgern. Ich vermute, dass mit einfachsten Verfahren der Mitsprache die Verständigung über die Wandlung der Stadt gepflegt werden kann.

Anmerkungen mit Quellenangaben

¹ «Ludwig Maring, Architect: Generalplan der Stadt Basel mit Erweiterung, col.», Basel 1857; Massstab 1:2500. Original im Vermessungsamt.

² SCB-Archiv: Schreiben des Direktoriums an Bürgermeister und Rat der Stadt Basel vom 28. November 1856.

³ Brief Ludwig Marings an Felix Sarasin, Basel, 15. April 1857. Felix Sarasin, Baumwollfabrikant, war Bürgermeister 1853/54, 1855/56 und 1860/61. Staatsarchiv (PA Sarasin).

⁴ Ludwig Maring publizierte 1862 einen Vorschlag für «die Wassergewinnung für Basel», der nicht weiterverfolgt wurde.

⁵ Ratschlag 247: Gesetz über Erweiterung der Stadt vom 27. Juni 1859 und Gesetz über Anlagen und Korrektur der Strassen und über das Bauen an denselben vom 29. August 1859.

⁶ Übersichtsplan mit Stadterweiterung, koloriert 64×71 cm, 1859. Staatsarchiv.

⁷ Ratschlag 247, S. 24.

⁸ Heinrich Reese: Die bauliche Entwicklung Basels in den letzten 30 Jahren, Vortrag vom 23. Oktober 1881 in der 29. Jahresversammlung des SIA zu Basel, Zürich 1881. H. Reese war Bauinspektor 1875–1894 bzw. Kantonsbaumeister seit 1882.

⁹ Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Suhrkamp Verlag, Frankfurt 1966, S. 46.

¹⁰ Amadeus Merian, Architekt 1808–1889, Biographie, Basel 1902, S. 4.