

# Städtebau in Biel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **17 (1930)**

Heft 12

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-81907>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.

## Städtebau in Biel

In der Abstimmung vom 8./9. November 1930 ist das Reglement über die Bebauung des neuen Bahnhofquartiers mit grossem Mehr angenommen worden.

Wenn man weiss, wie schwer sich gerade in kleineren Städten derartige umfangreiche Regelungen durchführen lassen, wird man dieses Ergebnis als grossen Erfolg städtebaulicher Vernunft begrüssen dürfen, den Biel vor allem der zielbewussten Arbeit seines Stadtbaumeisters, Ingenieur Schaub, verdankt.

Wir lassen die wichtigsten Abschnitte der Vorlage mit einigen Kürzungen im Wortlaut folgen:

«Als Grundlage für den Ausbau des Bahnhofquartiers dient der vom Regierungsrat genehmigte Alignementsplan. Der Gemeinderat behält sich die genaue Festsetzung der Baulinien nach Rücksprache mit dem jeweiligen bauleitenden Architekten an allen Stellen vor, wo sie im Plane nur punktiert sind.

Die Bauhöhen sind nach folgenden Angaben einheitlich durchzuführen (folgt eine Regelung der Höhen der einzelnen Stockwerke für Gebäude an der Bahnhofstrasse und am Bahnhofplatz): Die Bauhöhe soll 20 m betragen, gemessen von Parterreboden-Oberkante bis Oberkante Dachgesims. Auf dem ganzen übrigen Areal soll die Bauhöhe 13,50 m betragen. An Ecken und Plätzen kann zur Erzielung einer architektonischen Wirkung die Erstellung von fünf Geschossen und eine Fassadenhöhe von 16,60 m zugelassen werden.

Ueber dem Dachgesims ist bei allen Gebäuden auf dem ganzen Areal ein Stockwerk zu erstellen, dessen Aussenwand 1,50 m von der Fassadenflucht zurückgesetzt wird und dessen Gesimsoberkante 2,80 m höher als das Dachgesims liegt. Ueber diesem Geschosse dürfen einzig Lift- und Treppenaufbauten und Waschküchen bis zu einer Maximalhöhe von 2,60 m erstellt werden, die aber mindestens 5 m hinter die Dachgesimskante des zurückgesetzten Obergeschosses zurückgesetzt werden müssen. Abänderungen der Geschosshöhen sind zulässig, jedoch unter Berücksichtigung und Innehaltung der im folgenden Artikel festgesetzten Masse für Markise, Fenstersturz- und Fensterbrüstungslinien und Dachgesimslinien. Hofbauten dürfen nur einstöckig erstellt werden.

Fassadengestaltung. Auf die Länge der neuen Bahnhofstrasse bis zum Hotel Elite auf der einen und zum Volkshaus auf der andern Seite und entlang den nördlichen Bahnhofplatzseiten ist eine Markise anzulegen. Die Unterkante der Markise liegt 4,50 m über Parterreboden-Oberkante. Die Ausladung beträgt 4 m. Die Markise ist nach Zeichnung des Stadtbauamtes in Beton und Glas auszuführen. Die Unterkante des Fenstersturzes im ersten bzw. zweiten Stock ist in der Höhe von 10 m anzuordnen. Die durch die Vorschriften erzielte natürliche Hori-

zontale darf nicht durch einzelne, vertikal komponierte Fassaden unterbrochen werden. Die Höhenlage der Fensterbrüstungen und -stürze darf von den im Schema angegebenen Massen höchstens um 10 cm nach oben oder nach unten abweichen. Die Pilasterarchitektur ist zu vermeiden. Die Höhenlage der Dachgesimslinie von 20 m an Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse und von 13,50 m auf dem übrigen Areal ist genau innezuhalten. Abweichungen werden nicht geduldet. Zur Erzielung einer einheitlichen, geschlossenen Wirkung ist ein Fassadensystem mit zirka 4 m Axendistanz zu wählen. Variationen zwischen den äussersten Grenzen von 3,80 m und 4,20 m sind zulässig. In den drei oberen Stockwerken ist eine Unterteilung in zwei oder für das oberste Stockwerk drei kleinere Axen zulässig.

Die Gebäude sind mit Flachdächern zu erstellen. Ueber dem Hauptgesims ist einheitlich ein eisernes Stabgeländer von 1 m Höhe mit Vertikalsprossen in einer Flucht von 1,40 m von der zurückspringenden Gebäudefläche entfernt auszuführen. Die Abgrenzung der begehbaren Dachfläche hat durch ein 90 cm hohes Eisengeländer aus horizontalen Stäben zu geschehen. Für das Erdgeschoss soll Hausteine, Kunststein, Plattenverkleidung, Eisen und Glas oder Beton und Glas verwendet werden. Die Farbgebung der Fassaden unterliegt der Genehmigung der Baubehörden.

Schriften und Reklamen sind bei Gebäuden an der Bahnhofstrasse und am Bahnhofplatz an denjenigen Stellen anzubringen, die in der Markisenzeichnung des Stadtbauamtes für diesen Zweck vorgesehen sind. Oberhalb der in Art. 3 erwähnten Fenstersturzlinie dürfen Schriftreklamen irgendwelcher Art nicht angebracht werden. Schrift- und Reklamebeleuchtung unterliegen der Genehmigung der Baubehörden. Ausnahmen betreffend Geschosshöhe, Schriftreklamen, Bauhöhe und äussere Gestaltung der Fassaden können an besonders hervorzuhebenden Stellen von den städtischen Baubehörden gestattet werden.»

Aus der Botschaft des Stadtrates drucken wir folgenden Abschnitt ab: «Dass Vorschriften für die einheitliche Ueberbauung dieses Quartiers wünschenswert und notwendig sind, braucht wohl keiner weiteren Begründung. Es wäre unverantwortlich, wenn dieses Areal nicht nach einheitlichen Gesichtspunkten überbaut würde. Nur auf diesem Wege ist eine sowohl im Einzelnen, als auch städtebaulich befriedigende Gesamtwirkung zu erzielen. Inhaltlich enthalten die Vorschriften das, was zur Erreichung des Zweckes unbedingt notwendig ist. Es kann in dieser Beziehung auf die Vorschriften selber verwiesen werden.

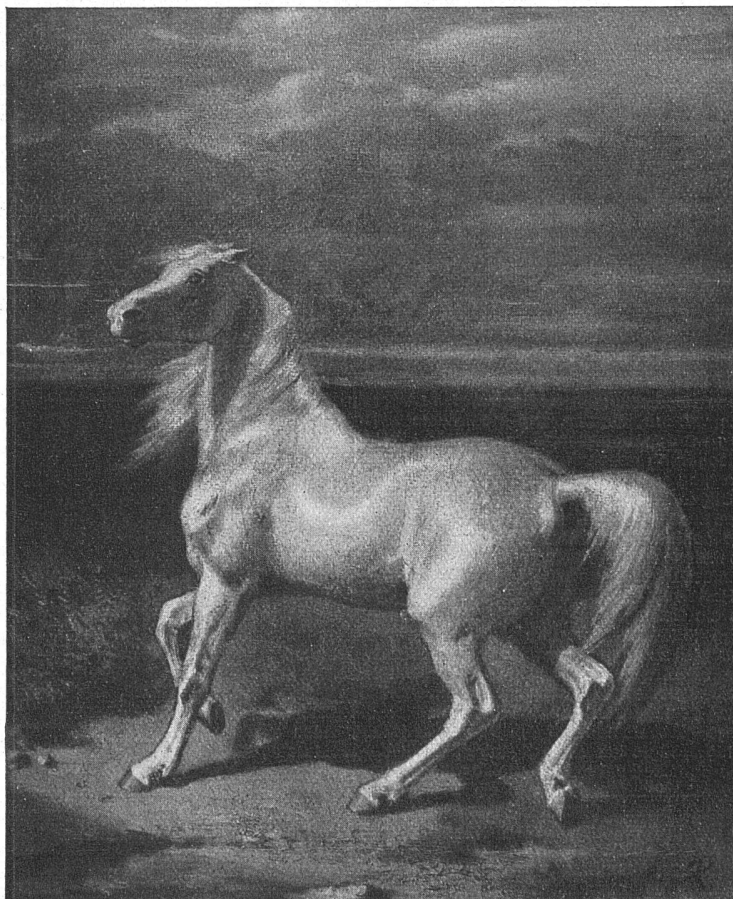
In formeller Hinsicht bedeuten diese Vorschriften einen

Eingriff in das Privateigentum und eine ganz bedeutende Beschränkung der Baufreiheit. Ihre Zulässigkeit stützt sich auf Art. 702 Z. G. B., Art. 83 E. G. zum Z. G. B. und Art. 18 des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894. Gleichzeitig wurden sie auch als integrierender Bestandteil der Kaufverträge zwischen den Käufern von Bauplätzen auf dem Bahnhofareal und der Gemeinde erklärt. Die Stadt veräussert das Land nur unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die Käufer sich verpflichten, bei der Ueber-

bauung diese Vorschriften einzuhalten. Um ihre Einhaltung jedoch auch in Zukunft und gegenüber jedermann sicherzustellen, müssen sie von der Gemeinde als allgemeinverbindliche Vorschriften erlassen werden. Sie bilden öffentlichrechtliche Baubeschränkungen, an die jedermann, der Eigentum im betreffenden Gebiete erwirbt, ohne weiteres gebunden ist. Sie gehören zum Alignementsplan für das in Frage stehende Gebiet und bilden einen integrierenden Bestandteil desselben.»

## Das Pferd in der Kunst

Ausstellung im Kunsthaus  
Winterthur



Rudolf Koller, Zürich  
Schimmel 46 × 38 cm

Um diese Ausstellung nach Gebühr zu würdigen, müsste man Kunstgelehrter, Reiter und Pferdezüchter in einer Person sein, denn gerade das Verbindende, der Schwerpunkt des Ganzen, lag ausserhalb der Kunst, im Pferd, oder genauer im Verhältnis des Menschen zum Pferd, wie es sich in der Kunst spiegelt. Ich weiss nicht, ob schon jemand die jahrtausendalte Symbiose von Mensch und Pferd psychologisch untersucht hat; es würde ein sehr merkwürdiges und streckenweise unheimliches Kapitel menschlicher Psychologie werden, und jedenfalls müsste man die künstlerischen Niederschläge dieses Verhältnisses als Belege der Darstellung wählen, wie sie nach der Seite malerischer und zeichnerischer Darstellung in Winterthur vereinigt waren, und wie sie ausserdem aus

literarischen Zeugnissen aller Zeiten zu gewinnen wären. Zwischen Mensch und Pferd besteht nicht das eindeutige Unterordnungsverhältnis wie zwischen Mensch und Hund. Hier tritt das Tier vielmehr als Wesen von gleichem Rang auf: ein «hündischer Mensch», das ist eine bare Beleidigung, wogegen alles, was mit Pferden zusammenhängt, zur Bezeichnung des Adels wird, vom griechischen Hippeus über den römischen eques zum Caballero, Ritter und Kavalier. Damit tritt das Tier in die Ehrensphäre ein, in die Welt der Waffen und aller Urinstinkte, die damit zusammenhängen; keinem anderen Tier wird in der Sage die menschliche Sprache so oft zugesprochen wie dem Pferd — angefangen bei der grandiosen Todesweissagung der Rosse an Achill. Zu allen Zeiten hat man