



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen**

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und  
Antwerpen

**Eberstadt, Rudolf**

**Jena, 1919**

Einleitung.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76025](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76025)

## Einleitung.

Während in der Gegenwart die Bedeutung der städtebaulichen Probleme immer mehr zur Anerkennung gelangt, wird in den meistverbreiteten Anschauungen der Gesamtbereich des Städtebaues gleichwohl noch als ein Gebiet betrachtet, das durch Einzelmaßnahmen und Einzelforderungen, nach Programmworten und Sonderbestrebungen zu regeln ist. Die in der vorliegenden Studie vertretene Auffassung ist von dieser Behandlungsweise grundsätzlich verschieden. Das aus dem 19. Jahrhundert überlieferte System der städtischen Bauweise erscheint mir vielmehr als die zentrale, bestimmende Ursache, aus der die Gestaltung des Wohnungswesens und ihre zahlreichen, bisher durch Einzeleingriffe bekämpften Mißstände hervowachsen. Wie auf anderen Gebieten, ersteht uns auch auf dem des Städtebaues die Aufgabe, uns mit der Erbschaft des 19. Jahrhunderts auseinanderzusetzen, und nicht kampfflos wird sich eine Entwicklung zurückdrängen lassen, die in fünf Jahrzehnten mit allgemeiner internationaler Verbreitung vorgeschritten ist. Wenn wir nun diese neuere Ausgestaltung des Städtebaues genauer betrachten, so zeigen sich uns heute im einzelnen scharfe Gegensätze, die das Gesamtgebiet der städtischen Bebauung durchziehen und ihren sinnfälligsten, am leichtesten erfaßbaren Ausdruck in der Verschiedenheit der Hausformen finden. Bei einem Teil der Völker sind Vielwohnungshaus und Mietskaserne allgemein zur Herrschaft gelangt, eine Behausungsziffer von 30—100 Bewohnern für das Wohngebäude aufweisend; in anderen Ländern besteht dagegen das Individualhaus mit einer Bewohnerzahl von 4—6 Personen.

Die Hausform aber ist in beiden Fällen nur eine Einzelheit und ein Endergebnis aus zwei entgegengesetzten Systemen des Städtebaues, in denen jedes Teilgebiet — Geländeeinteilung, Bebauungsplan, Straßenbau — verschieden behandelt wird. In den Flachbauländern beträgt der Bodenpreis in den Kleinwohnungsbezirken der großstädtischen Stadt-

erweiterung im allgemeinen 5—10 M. für den Quadratmeter; in Deutschland in entsprechender Stadtlage 40—100 M.; das ist das Achtfache bis Zehnfache. Hieraus ergibt sich die Gestaltung des Realkredits und des Kapitalbedarfs. Baugewerbe, Bautätigkeit, Hausbesitzverhältnisse, Mietpreisbildung ändern sich vollständig je nach dem angewandten System. Wir können für den Gegensatz der städtischen Bausysteme keine nach Rasse, Nation oder Klima begründete Abgrenzungslinie angeben; er ist ferner weder aus bevölkerungstechnischen, noch aus volkswirtschaftlichen oder aus entwicklungsgeschichtlichen Ursachen zu erklären und hat sich erst seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts, namentlich seit 1870, in seiner tiefen Scheidung herausgebildet.

Zu den Einzelheiten vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., Jena 1919, S. 75 f. In der a. a. O. S. 6 gegebenen Übersicht zeigen sich die Unterschiede, die heute noch zwischen den einzelnen Ländern und ebenso noch innerhalb der einzelnen Staaten, auch nach Durchführung der neueren Formen der Bodenaufteilung, bestehen.

Von den beiden, in der Gegenwart sich gegenüberstehenden Systemen hat das eine die überlieferten Formen im Städtebau, obwohl unter wesentlichen Umgestaltungen und Neuschöpfungen, fortentwickelt, während das andere seine grundlegenden Einrichtungen neu hergestellt hat. Gewiß reichen auch bei dem neuen Städtebausystem die Wurzeln weit in die Vergangenheit zurück, gewiß haben auch hier Einflüsse und Anregungen verschiedenster Herkunft zusammengewirkt. Immerhin können wir für die Praxis das von Napoleon III. und in der gewaltigen Neubautätigkeit von Paris gegebene Vorbild als die erste Verkörperung der neueren Anschauungen in ihrer systematischen Geschlossenheit und als einen der Ausgangspunkte der jüngsten Entwicklung betrachten. Unter den Grundzügen, die bei aller nationalen Verschiedenheit der neuen städtischen Bauweise das Gepräge geben, sind zu nennen: kostspieliger Straßenbau mit der anschließenden Bodenverteuerung, monumentale oder quasi-monumentale Gestaltung des Straßenbildes, Einführung großer Hausformen und der Stockwerkshäufung in der Stadterweiterung, Umwälzung in den Grundbesitz- und Besiedelungsverhältnissen.

Die Gegensätze der neueren städtebaulichen und wohnungstechnischen Gestaltung treten mit besonderer Schärfe im Königreich Belgien hervor. Belgien gilt allgemein als ein Land des Einfamilienhauses; und in der Tat ist diese Kennzeichnung, wenn wir die allgemeinen statistischen Ziffern für den Staat betrachten, zutreffend. Die jüngste Zählung von 1910 ergibt für das Königreich den niedrigen Durchschnitt von 4,83 Bewohnern auf ein bewohntes Haus, wobei in den Gemeinden über 10 000 Einwohner 5,48, in den kleineren Ortschaften und Gemeinden

4,54 bis 4,30 Bewohner auf ein Haus entfallen. Die an sich kleine Ziffer hatte zudem in jedem der letzten Zählabschnitte einen Rückgang zu verzeichnen; sie betrug i. J. 1880 noch 5,20, 1890 5,06, 1900 5,03; in den größeren Gemeinden zeigt sich hierbei eine stärkere Minderung als in den kleinen Bezirken. Nur England hat ähnlich niedrige, gleichfalls mit Rückgang verbundene Ziffern aufzuweisen; i. J. 1901 ergab die Behausungsziffer für das Königreich 5,20, i. J. 1911 nur 5,03 Bewohner, wobei die städtischen Bezirke mit 5,23, die ländlichen mit 4,51 Bewohnern beteiligt waren.

Während indes in England die Durchschnittsziffer, von wenigen Ausnahmen abgesehen, dem tatsächlichen Stande der Wohnweise und namentlich dem in der neueren Stadterweiterung angewandten Bausystem entspricht, ist dies in Belgien nicht der Fall. Hier nehmen vielmehr die beiden bedeutendsten Städte, Brüssel und Antwerpen, eine Sonderstellung ein, die sich erst während der jüngsten baulichen Entwicklung herausgebildet hat. Zerlegen wir die obige Landesziffer nach einzelnen Städten, so zeigt Antwerpen eine Behausungsziffer von 8,11 Bewohnern. In Brüssel ergibt die Zahl im Innenbezirk 8,53 Bewohner; in dem Stadtgefüge von Groß-Brüssel — der die Städtegesamtheit von 14 Gemeinden bildenden „Agglomération Bruxelloise“ — 7,08 für Schaerbeek, 6,78 für Etterbeek und 9,72 für Molenbeek, die höchste Ziffer im gesamten Königreich. Doch auch diese Ziffern geben uns noch kein zutreffendes Bild; denn sie sind nur ein statistischer Durchschnitt aus dem in den genannten Gemeinden noch in großem Umfang vorhandenen Bestand an älteren Kleinhäusern, denen etwa eine Behausungsziffer von 5—6 Bewohnern zukommen würde, und den während des jüngsten Zeitabschnitts entstandenen Neubauten, für die eine wesentlich höhere Bewohnerzahl anzusetzen wäre. Im Gegensatz zu den rasch wachsenden Industriestädten — wie Gent, das allgemein und Lüttich, das zum mindesten in den Arbeiterbezirken der Stadterweiterung das Einfamilienhaus beibehielt — sind Brüssel und Antwerpen bei der Neubautätigkeit in großem Umfang zu dem Mehrwohnungshaus übergegangen. Die Einführung der veränderten Bauform in das städtische Ausbreitungsgebiet ist, wie immer, nur eine Folgewirkung willkürlicher, verwaltungstechnischer Maßnahmen; sie beruht auf der Anwendung eines bestimmten Systems der Bodenaufteilung und des Straßenbaus und der hierdurch bewirkten Geländevertierung, Bodenpreissteigerung und Steuerlast.

Die Entwicklung des neuen, städtebaulichen Abschnitts, der für Belgien um 1860 einsetzt, vollzog sich unter den gleichen Voraussetzungen, die ich an anderer Stelle für Paris geschildert habe und die hier nur der kurzen Wiederholung bedürfen. Den Ausgangspunkt bildete die notwendige und große Aufgabe der Sanierung des Stadt-

kerns; die schlechten Verkehrs- und Wohnverhältnisse der Altstädte erforderten dringend den Eingriff mit großen Mitteln. Hier galt es, rücksichtslos durch das Gelände durchzuschneiden, breite Straßenzüge zu schaffen, dem Verkehr die leistungsfähigsten Wege zu bieten. Hier allerdings war der Straßenbau die Hauptsache und die großen Hausformen waren auf dem durch die zentrale Lage hochwertigen und durch die hohen Kosten der Straßenanlage nochmals verteuerten Gelände angebracht. Ein neues, von dem überlieferten Zustand bewußterweise abweichendes Bild großstädtischer Bebauung entstand: das „Imposante“, die Aufwendung großer Mittel in den Straßenzügen, in der Platzgestaltung und in den Hausfassaden wurde zur Geschmacksrichtung im Städtebau. Der verhängnisvolle Fehler, in den man hierbei verfiel, bestand darin, daß man das neue vielbewunderte System zur Schablone des Städtebaues machte und es gedankenlos auf die Stadterweiterung und die Wohnbezirke übertrug, die hierdurch dem Schematismus der Bebauungspläne und einer namentlich für den Kleinwohnungsbau ungünstigen Entwicklung überliefert wurden. Was für den Stadtkern gut und brauchbar war, wurde fehlerhaft in der Anwendung auf das Gebiet des Neulandes und der wohnbaumäßigen Bebauung; und auf diesen Gegensatz zwischen Innenstadt und städtischer Ausbreitung beziehen sich die hauptsächlichsten Streitpunkte im neueren Städtebau.

Frühzeitig zeigte sich in Belgien die Erkenntnis von der Unzulänglichkeit der während dieses Abschnitts eingeführten Methode. Auf Grund eines durch das Napoleonische Dekret von 1852 angeregten belgischen Enteignungsgesetzes hatte die Umwandlung der Innenstädte begonnen: für die Kleinwohnungsverhältnisse war indes kaum eine Verbesserung, in mancher Hinsicht eine Verschlechterung eingetreten. Mit dem knappen Ausspruch: *on a fait le vide* — man hat das Nichts geschaffen, kennzeichnet der Kammerbericht von 1867 das Ergebnis des seitherigen Vorgehens<sup>1)</sup>. Eine Besserung für die Wohnungsbautätigkeit glaubte man zu erzielen durch eine Erweiterung des (bis dahin auf altstädtisches Gebiet beschränkten) Enteignungsrechts, die die Befugnis der Baulandenteignung auf das Außengebiet und die Neubaubezirke der Städte erstreckte; ein Zwangsmittel, das indes, wie wir später sehen werden, in den beiden Hauptstädten gerade der Befestigung und Durchführung der begünstigten Formen des Städtebaues diente.

Scharf umrissen erscheint alsdann der Gegensatz der städtebaulichen Systeme in dem jahrelangen Kampf, der zwischen König Leopold II., dem Vertreter des imponierenden Straßenbaues, und dem Brüsseler Bürgermeister Karl Buls, dem Anhänger überlieferter

1) Vgl. den Abdruck des Berichts: Neue Studien Bd. I, S. 212 f.

Städtebaukunst, geführt wurde. Hier steht Anschauung gegen Anschauung, Grundsatz gegen Grundsatz. Die in der Öffentlichkeit zumeist erörterten und bekannt gewordenen Streitpunkte beziehen sich auf die Umgestaltung von Alt-Brüssel; König Leopold, dem auch der Gegner die Anerkennung der Weitsichtigkeit seiner Ziele nicht versagen wird, fand hierbei den Widerstand von Karl Buls, der die Erhaltung des geschichtlichen Stadtbildes anstrebte. Gewiß waren die Anregungen Leopolds II. verdienstvoll; indes hat wohl bezüglich des altstädtischen Gebietes die von Buls vertretene Auffassung die Oberhand behalten.

Weniger beachtet, für uns indes bedeutungsvoller ist der Umstand, daß bei diesem Widerstreit auch die Grundsätze der Stadterweiterung berührt wurden. Auf dem Neuland der städtischen Ausbreitung konnte Leopold II. seine Lieblingsgedanken freier entfalten; er war unbedingter Förderer des „Kultus der Straße“, der Prachtstraße und des Straßennetzes — Anlagen, die er mit allen Mitteln in der Stadterweiterung durchzuführen suchte. Wie war demgegenüber der Standpunkt des Gegners? Die kommunalpolitische Regelung beschränkt die Zuständigkeit des Brüsseler Bürgermeisters auf Inner-Brüssel; gleichwohl hat Buls auch zu den Stadterweiterungsfragen Stellung genommen. Im VII. Abschnitt seiner *Esthétique des villes* kommt Buls auf das städtische Ausbreitungsgebiet zu sprechen. Er wendet sich gegen die äußere Gestaltung des Stadtbildes; er tadelt — und gewiß mit Recht — die Anlage der Außenbezirke, die sich „nur durch nichtssagende Trockenheit und durch die unbedingte Bedeutungslosigkeit großer einförmiger Straßen auszeichnen“. Den wesentlichen Fehler erblickt Buls darin, daß die Stadterweiterungsbezirke „nur vom Standpunkt des Geländeverkaufs aufgeteilt sind“.

Bei aller persönlichen Verehrung für Karl Buls und der sachlichen Übereinstimmung in den Endzielen muß ich doch der hier von Buls gegebenen Formulierung widersprechen. Ich halte es durchaus für keinen Fehler, wenn in der Bodenaufteilung der Stadterweiterungsbezirke die Interessen des Geländeverkaufs in geradezu ausschlaggebender Weise berücksichtigt werden. Einen wesentlichen Mangel des heute herrschenden Systems erblicke ich vielmehr in der vollständigen Vernachlässigung wirtschaftsgemäßer Grundsätze, und gerade auf diesen Punkt gilt es den Angriff zu richten. Der neue Städtebau steht und fällt damit, daß es gelingt, den Nachweis der Wirtschaftswidrigkeit der heute befolgten Aufteilungsformen zu führen.

Wenn die gegenwärtige Handhabung der Stadterweiterung — das „imponierende“ System des Straßenschemas — aus einer wirtschaftsgemäßen Entwicklung hervorginge, so wäre es aussichtslos, sie mit dem

Einwand zu bekämpfen, daß das Ergebnis unser ästhetisches Gefühl stört. Wir müssen vielmehr die Grundlagen, die Einrichtungen, die Maßnahmen untersuchen und feststellen, ob sie zweckentsprechend oder ob sie fehlerhaft sind. In unseren späteren Erörterungen werden wir Beispiele neuerer Geländeaufteilungen aus der Stadterweiterung von Groß-Brüssel — bei denen die vorerwähnten Auffassungen wirksam gewesen sind — kennen lernen; der erste Vorwurf, den wir gegen diese Anlagen zu richten haben, ist nicht der der Langweile und Unbedeutendheit, sondern der der Wirtschaftswidrigkeit; sie erscheinen geradezu als Schulbeispiele eines vom Standpunkt des Geländeverkaufs unzulässigen Verfahrens.

Wir mußten die beiden hervorragendsten der auf unserem Gebiete vertretenen Anschauungen voranstellen, um die Richtpunkte unserer folgenden Darlegungen abzugrenzen. Auf der einen Seite das Leitbild des Straßenkultus, von der Schönheit seiner Schöpfungen überzeugt und für seine Auffassungen die Anerkennung als künstlerisches Programm ebenso beanspruchend, wie es der Gegner für die seinigen fordert. Auf der Gegenseite Ablehnung der Ergebnisse aus ästhetischen Gründen. Es wäre nicht gerechtfertigt, wenn man die beiden Anschauungen etwa mit dem Gegensatz „modern“ und „historisch“ gleichstellen wollte. Die künstlerische und programmatische Wertung des Straßenschemas ist weder neu noch der Gegenwart eigentümlich; sie bildet einen Kanon in der Lehre vom Städtebau seit dem 16. Jahrhundert und hat schon von dem französischen Systematiker Daviler (1695) die unübertreffliche Formulierung erhalten: *„les rues les plus belles sont les plus droites et les plus larges“*. Kurz und bündig ist hier bereits die Schätzung der Straße für den Städtebau zusammengefaßt. Der Widerstand gegen das Straßenschema und das Baublocksystem andererseits erhob sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und wurde getragen von Männern, die in keiner Weise historisch, sondern zu ihrer Zeit durchaus „modern“ fühlten, wenn sie auch die Gegenbeispiele wider das von ihnen bekämpfte System nicht der eigenen Zeit entnehmen konnten, sondern sie notgedrungener Weise in älteren Abschnitten suchen mußten. Ihre Beweisführung bringt genau die gleichen Wahrnehmungen, wie wir sie bei den Ästhetikern unserer Tage finden; ihre Erörterungen stützen sich auf ein verschiedenes Schönheits- und Geschmacksempfinden und richten sich gegen die Äußerlichkeiten des Stadtbildes, ohne nähere Untersuchung der Grundlagen.

Vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., § 53 f. und „Zur Geschichte des Städtebaues“, Zeitschr. Kunst und Künstler, Juni/Juliheft 1916.

Die Betrachtung der äußeren Erscheinung des Städtebaues bildet, wie kaum der Hervorhebung bedarf, auch für uns einen wesentlichen Gesichtspunkt; ich erblicke in ihr jedoch nur eine notwendige Folgewirkung des zur Anwendung gebrachten Systems der Stadtanlage. In dieser Richtung versuchen die nachfolgenden Erörterungen vorzugehen. Wenn auch das Ziel unserer Darlegung sich auf die Aufgaben der Gegenwart richtet, sind doch bei der Behandlung der Aufteilungs- und Bauformen die älteren geschichtlichen Zeitabschnitte heranzuziehen.