



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

Zweiter Abschnitt. Die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts.

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

Besitzveränderung abgebrochen worden, während eine nicht geringe Zahl, wie zuvor im einzelnen bemerkt, sich im Besitz privater Grundeigentümer erhalten hat. Vgl. Torfs, *Nieuwe Geschiedenis van Antwerpen*, II, S. 424 f.; Thys, S. 546.

Zweiter Abschnitt.

Die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts.

A. Der Bebauungsplan.

Mit der i. J. 1863 durchgeführten Ablösung des Scheldezolls, der durch zwei Jahrhunderte auf der Seeschifffahrt gelastet hatte, beginnt ein neuer Abschnitt in der ereignisreichen Geschichte Antwerpens, das nunmehr in mächtiger wirtschaftlicher Entfaltung zu einer der vornehmsten Stellen unter den europäischen Seehäfen emporsteigt. Die neue Entwicklung, durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes gefördert, hatte längst eingesetzt, als die Stadt immer noch in dem starren Festungsring eingezwängt war, den das 16. Jahrhundert einst um die, gegenüber dem mittelalterlichen Umfang nur wenig vergrößerte, Stadtfläche gezogen hatte.

Um d. J. 1850 waren die Zustände auf festungstechnischem wie auf städtebaulichem Gebiet gleich unhaltbar geworden. In wachsender Zahl wurden Ansiedelungen vor der Festungsmauer errichtet; ein Vorgehen, das sich nicht zurückdämmen ließ und bei dem man sich über die, zudem damals nachgiebig gehandhabten, Rayonbeschränkungen wohl oder übel hinwegsetzte. Der festungstechnische Wert von Antwerpen erschien stark herabgemindert, als die Regierung — politische Strömungen, die der Geschichte angehören, machten sich in der weiteren Entwicklung auch damals vielfach geltend — den Entschluß faßte, eine Verstärkung der Antwerpener Befestigungen vorzunehmen und ein für die Aufnahme eines großen Heeres hinreichendes „verschanztes Lager“ unter Einbeziehung der stark angewachsenen Vororte Berchem und Borgerhout anzulegen. Die umfangreichen Arbeiten wurden seit 1852 ausgeführt und brachten eine Reihe von neuen Befestigungswerken, sowie den Ausbau der auf dem jenseitigen (linken) Scheldeufer gelegenen Stellungen.

Inzwischen wurden zur Behebung der sich immer mehr verschärfenden Mißstände in den städtischen Siedlungsverhältnissen langwierige Verhandlungen zwischen Regierung und Stadtverwaltung geführt. Während des Ganges der Erörterungen suchte man sich notgedrungenweise auf dem seitherigen Wege zu helfen: in stets ver-

mehrter Zahl schoben sich zwischen der alten Stadtumwallung und den neuen Befestigungen von 1852 die Neubauten ein, deren Errichtung mit dem starken Anwachsen der Bevölkerung eine Notwendigkeit war und schließlich immer wieder die Rayonvorschriften durchbrach. Die Spuren der damaligen Bebauung haben sich in den nordöstlichen Bezirken des Stadtgebietes erhalten; inmitten des neuen Straßenschemas der 70er Jahre finden sich noch Wohngänge, deren Erbauung auf den vorigen Zeitabschnitt zurückzugehen scheint; bei den Wohngängen der Straße Lange Zavel hat eine seitens der Direction de la voirie freundlichst vorgenommene Feststellung ergeben, daß die Anlegung während der 50er Jahre erfolgt ist.

Eine von der Regierung vorgeschlagene Teilerweiterung im Norden der Stadt wurde als völlig unzureichend seitens der Stadtverwaltung abgelehnt, die die Forderung einer weit hinausgeschobenen Befestigung — die sogenannte „große Umwallungslinie“ — vertrat. Nur schwer aber konnte man sich an die Maßstäbe dieses Planes gewöhnen, dessen Kosten eine für die Zahlenvorstellungen der damaligen Zeit allerdings außerordentliche Summe ausmachten. Nach langen Verhandlungen kam endlich am 30. August 1859 das Gesetz zustande, auf dessen Grundlage die neue Stadterweiterung nach den weitgreifendsten Entwürfen hergestellt wurde, Neu-Antwerpen, das vielberühmte Werk des Städtebaues und der Ingenieurkunst.

Die i. J. 1860 begonnene Stadterweiterung ist durch die jüngsten Ereignisse zur Genüge allgemein bekannt geworden und bedarf hier nur insoweit der Schilderung, als die städtebaulichen Gesichtspunkte zu besprechen sind. Die neue Befestigung, nach den Plänen von Brialmont gebaut, gab der Umwallungslinie einen solchen Umfang, daß die Vorstädte Berchem und Borgerhout sowie ein großes Gelände für Hafenzwecke in den weiten Bogen des nach den neuesten Erfahrungen der Kriegstechnik angelegten Festungswalls einbezogen waren. Eine Eingemeindung der genannten Städte fand indes nicht statt; sie blieben, obwohl mit Antwerpen vollständig verwachsen, selbständige Gemeinwesen. Jenseits des Festungswalls wurde in einem Abstand von 4—5 km ein System von vorgeschobenen Forts errichtet, die die Stadt deckten; das weite, tiefe Gelände zwischen Festung und Außenforts lag unter Rayonbeschränkung. Städtebaulich ergaben sich aus dieser Anordnung wiederum wesentliche Folgen: die Rayonvorschriften wurden in der neuen Festung zunächst streng durchgeführt, im Gegensatz zu der oben erwähnten Übung der 50er Jahre; das neue Groß-Antwerpen war demgemäß tatsächlich von einem tiefen Freibeizirk umgeben, in welchem keine Bebauung, leichte Holzhäuser ausgenommen, zulässig war. Eine Ausstrahlung der Bebauung nach unmittelbar angegliederten Vororten,

eine ungebrochene Fortführung der Besiedelung längs der nach außen führenden Torstraßen konnte nicht eintreten. Bei der großen Tiefe des Rayonbezirks, die hier eine Anzahl von Kilometern betrug, war die Unterbrechung der Bebauung zwischen der umwallten Stadt und dem Außengebiet für eine Reihe von Jahrzehnten in den meisten Richtungen eine vollständige. Wenn auch in der Folgezeit Milderungen eingetreten sind, so finden wir auch heute noch bei der Annäherung an Antwerpen, bestimmte Bezirke ausgenommen, keine abgestuften Übergänge der Besiedelung von der Stadt zu den Außenbezirken: einzelne Außengemeinden sind mit ihrer Entwicklung bis an den Freistreifen der Festung herangerückt; im übrigen folgt auf die geschlossene städtische Bebauung zumeist der Freibezirk und weiterhin das Landgebiet.

Aber wer mochte i. J. 1860 an die Möglichkeit denken, daß in absehbarer Zeit die Stadt Antwerpen sich sogar an die neue Umwallungslinie stoßen und über die weiten Flächen eines Rings von 15 km Umkreis hinausgreifen würde. Eine solche Annahme lag den Zeitgenossen gänzlich fern. So groß, so weitausschauend erschien das neue Unternehmen, daß man noch i. J. 1871 gelegentlich der Niederlegung der alten, aus der Zeit der spanischen Herrschaft stammenden Südzitadelle die Worte schreiben konnte:

„Il formera le huitième et probablement le dernier agrandissement de la ville, à moins qu'elle ne s'étende sur la rive gauche du fleuve par l'établissement d'un vaste quartier maritime et commercial“; Torfs et Casterman, Fortifications d'Anvers, 1871, S. 106.

Die letzte Stadterweiterung; nur jenseits der Schelde könnten vielleicht noch Hafen- und Handelsanlagen hinzutreten. Aber für jede Ausbreitung der Wohnstadt war nach menschlichem Ermessen in ausreichender Weise gesorgt. — Aus diesem Ausspruch können wir vielleicht in kürzester Kennzeichnung entnehmen, wie außerordentlich und jede Voraussicht übersteigend das jüngste Wachstum Antwerpens gewesen ist. Nach kaum vier Jahrzehnten war der für unerschöpflich gehaltene Raum aufgebraucht; die Auflassung der großen Umwallung wurde bereits 1913 beschlossen. Die Einwohnerzahl von Antwerpen mit Berchem und Borgerhout war von 113 485 i. J. 1866 auf 496 025 i. J. 1912 gestiegen; eine Vermehrung auf das $4\frac{1}{2}$ fache in $4\frac{1}{2}$ Jahrzehnten.

Die planmäßige Aufteilung des Gebietes von Neu-Antwerpen beginnt seit 1862. Für einen Teil des Geländes war die Besiedelung durch das früher erwähnte Hinübergreifen über die alte Umwallung und durch die selbständige Entwicklung der beiden Nachbargemeinden festgelegt. Für den Hauptteil der weiten Flächen innerhalb der „großen

Umwallung“ aber war der Bebauungsplan neu zu schaffen. Wir haben in der Planlegung drei hauptsächliche Gebiete zu unterscheiden: die Verkehrsstraßen, die öffentlichen Freiflächen und die Wohnbezirke. Wenn es sich hierbei auch um drei verschiedene und namentlich in unserer heutigen Auffassung genau abtrennbare Teile handelt, so stehen sie doch hinsichtlich der Plantechnik in innigstem *Zusammenhang*. Erfahrungsgemäß dürfen wir sagen, daß, sobald wir auf einem dieser drei Gebiete die seitens des Planbearbeiters befolgten Grundsätze kennen, wir auch auf die Gestaltung der beiden übrigen Gebiete sichere Rückschlüsse machen können. Namentlich an der Behandlungsweise der Haupt- und Verkehrsstraßen läßt sich die allgemeine Systematik eines Bebauungsplanes erkennen.

Die neue Antwerpener Stadtplanung stand, wie zuvor S. 4 bemerkt, gänzlich unter dem Einfluß des französischen Städtebaues und der seit 1860 international zur Herrschaft gebrachten Anschauungen, die den Städtebau lediglich als Straßenbau betrachten. Der Antwerpener Bebauungsplan zeigt denn auch das französische System in seiner unverfälschten Reinheit. Das Straßennetz ist eins und alles. Das Gelände wird in Felder zerlegt, die durch Schnittpunkte abgegrenzt sind. Diese Felder werden dann in gerader Richtung und in der Diagonale von Straßen durchzogen, die an den Schnittpunkten zusammenlaufen und hier den typischen fünf-, sechs- oder achtstrahligen „Straßenstern“ bilden. Schnittpunkt, Diagonalstraße, Straßenstern sind die Grundelemente dieses Aufteilungssystems. Innerhalb der Geländefelder erfolgt die weitere Aufteilung durch die Schablone des Baublocks, der zumeist die Form des Rechtecks, an dem Einlauf der Diagonalstraße dagegen die des Dreiecks hat. Fügen wir zu diesen Bestandteilen noch die früher erörterten Anschauungen von dem Streben nach „Monumentalität“ in der Straßenanlage und dem Straßenkultus hinzu, so haben wir die Grundlinien des Bebauungsplanes von Neu-Antwerpen, ohne daß es der Schilderung von Einzelbeispielen bedarf.

Bei der Einmündung der Diagonalstraßen entstehen an den Straßensternen die ungünstig geschnittenen, dreieckigen Grundstücke, die in einer Spitze gleich einem Bügeleisen auslaufen, als Wohnbaustellen schlecht verwertbar sind und vielleicht den einzigen Vorzug haben, daß sie in die Öde des Straßenschemas häufig — allerdings ungewollter Weise — einen erheiternd wirkenden Zug bringen.

Das angewandte System des Bebauungsplanes kann verkehrstechnisch ebensowenig wie wohnungspolitisch als zureichend gelten. Hinsichtlich der Verkehrsstraßen wird man zunächst gegen diese Kennzeichnung Widerspruch erheben; hat doch Antwerpen Straßenbreiten von 30, 40 m und darüber aufzuweisen; sind doch die großen Zugstraßen mit den

Anziehungspunkten der Monumentalgebäude auf das reichlichste ausgestattet. Gleichwohl ist die Anlage der Verkehrsstraßen keine befriedigende. In keinem einzigen Fall ist es gelungen, den Verkehrszug der Innenstadt in ungebrochener Weise nach den Außenbezirken fortzuleiten; stets findet an einer empfindlichen Stelle eine Unterbrechung des Verkehrslebens und der Verkehrsbewegung statt. Ein solcher Bruch des Verkehrszugs hat zugleich erhebliche wirtschaftliche Folgen; er ist gleichbedeutend mit einem Bruch in der Gestaltung der Grundstückswerte.

Die Anlage der Hauptstraßenzüge ermangelt ferner der städtebaulichen Gestaltungskraft. Es fehlt an der Herrschaft über die Architekturmassen, an dem plantechischen Gedanken, der die einzelnen Bauten zu einer städtebaulichen Einheit zusammenfaßt. Somit können hier keine Städtebilder von ausgeprägter Eigenart entstehen. Die Bauwerke bleiben vereinzelt, der einzelne Baumeister sucht sich hervorzutun und durch Einfälle die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, und trotz des Aufwandes an großen Mitteln ergibt sich kein entsprechender Gesamteindruck. Städtebauliche Wirkungen, wie sie uns in der Innenstadt auf Schritt und Tritt begegnen und die sich uns derart einprägen, daß wir sie aus Tausenden herauserkennen, werden wir in Neu-Antwerpen kaum finden. Die großen Prachtstraßen erscheinen bedeutungslos, im einzelnen wie im ganzen ohne Charakter; wir glauben, sie überall und irgendwo schon gesehen zu haben.

Daß keineswegs etwa die gerade Richtung der Straße an sich zu bekämpfen und daß die gekünstelte Krümmung der Straße in neudeutscher Manier durchaus nicht zu empfehlen ist, wird in meinem Handbuch des Wohnungswesens des näheren dargelegt.

Für die weitere Entwicklung Antwerpens besitzt die Frage der Anlegung der Verkehrsstraßen eine gesteigerte Bedeutung. Die Niederlegung der Umwallung steht bevor und wird einen neuen Abschnitt städtischer Ausbreitung bringen. Der Plantechnik fällt hierbei die wichtige Aufgabe zu, die Angliederung der Außenbezirke zu sichern. Das seitherige System bietet hierfür keine befriedigende Lösung.

Eng verbunden mit der Straßenplanung ist die Anordnung und Verteilung der Freiflächen, das zweite der zuvor unterschiedenen Gebiete der Planbearbeitung. Der Antwerpener Bebauungsplan verfährt freigebig genug in der Beanspruchung öffentlicher Flächen; die breiten Straßen und die zahlreichen kleinen Plätze erfordern einen Aufwand an Gelände, der vielfach bis zur Landverschwendung geht. Die eigentlichen Grünflächen dagegen sind, wie dies bei den Städten der gleichen Plangestaltung stets der Fall, vereinzelt und inselmäßig an verschiedenen Stellen der Stadt eingestreut; in drei Stadtbezirken sind Parkflächen angelegt, denen außerhalb der Umwallung ein neuer großer

Park, ein hervorragendes Werk der Stadtverwaltung, hinzutritt. Diese Verteilung der Freiflächen ist eine Folge des seither festgehaltenen Systems der konzentrischen Stadtanlage, bei dem sich die Stadterweiterung durch eine um den Stadtkern gelegte Reihe von Ringen oder Gürteln vollzieht. Die Vorstellung der Gürtelführung der Stadterweiterung, aus älteren Zeitabschnitten ererbt, ist im festländischen Städtebau allgemein bis in die Gegenwart festgehalten worden; sie bekundet sich darin, daß in bestimmten Abständen eine bald einer ehemaligen Umwallungslinie folgende, bald aber ganz willkürlich eingeschobene breite Ringstraße gezogen wird, während größere Grünflächen vereinzelt als grüne Inseln oder Oasen im städtischen Häusermeer angelegt werden.

Die öffentlichen Parkanlagen in Antwerpen (Park und Pepinière) umfassen nur 18,5 ha, denen der Zoologische Garten und die Harmonie (private Gesellschaften) mit 10,25 ha hinzutreten. Als öffentliche Plätze sind noch die Place Verte mit 1 ha und die Place St. Jean mit 1,6 ha zu nennen. Auf die großen Prachtstraßen (Avenuen) dagegen entfallen 27,4 ha Geländefläche. Der Gesamtumfang der innerhalb der Umwallung gelegenen Fläche der Städte Antwerpen, Berchem und Borgerhout, die großen Hafenanlagen abgerechnet, beträgt 1532 ha. Als politische Gemeinde genommen hat Antwerpen ein Gebiet von 2262 ha, Berchem 654 ha, Borgerhout 279,6 ha. Der neue außerhalb der Umwallung angelegte „Nachtigallenpark“ hat in seinen gegenwärtig zugänglichen Teilen eine Größe von 68 ha und wird nach Fertigstellung der Gesamtanlage rund 100 ha einnehmen.

Der neue Städtebau muß sich von dem konzentrischen Schema vollständig frei machen und versuchen, zu einer Grundform zu gelangen, die dem Städtewesen der Gegenwart angemessen ist. In der Anordnung der Freiflächen sollte an der Stelle der Gürtelführung der Grundsatz der Keilführung treten, die sich in radialem Zug von den Außenbezirken bis zur Innenstadt erstreckt und die gesamte Stadtanlage mit frischer Luftzufuhr versorgt. Die städtebaulichen und hygienischen Aufgaben der Freiflächen sind erst erreicht, wenn das für öffentliche Zwecke beanspruchte Gelände nicht in fehlerhaften Formen verteilt, sondern auf wirkungsvolle Weise planmäßig zusammengefaßt wird.

Der Einwand liegt nahe, daß, selbst die Richtigkeit der dargelegten Auffassung zugegeben, der Zeitpunkt der praktischen Anwendung in dem ausgebauten Gebiet der Stadt versäumt sei. Gewiß ist eine Neuverteilung der Freiflächen bei abgeschlossener Bebauung nicht mehr möglich. Immerhin würde auch heute noch durch Zuhilfenahme der Prachtstraßen, der zahlreichen Sternplätze und der einzelnen Parks die Keilführung der Freiflächen bis zur Innenstadt wenigstens auf Teilstrecken erzielbar sein. In der Hauptsache allerdings wird die zu erwartende neue Stadterweiterung Anlaß geben, die seither befolgten Grundsätze auf ihren Wert zu überprüfen.

Auf dem dritten Hauptgebiet, dem des Wohngeländes, treten die Wirkungen des Bebauungsplanes in einfachster und unmittelbarster Weise hervor; sie zeigen sich in den Behausungsziffern, die wir zuvor kennen lernten. Die Urheber der Stadtplanung haben sich zweifellos von den Zusammenhängen zwischen Bodenparzellierung, Straßenbaukosten und Hausform keine Rechenschaft gegeben. Die Schablone des kostspieligen Straßennetzes wurde vielmehr auf jeden Bezirk der Stadterweiterung angewandt. Bei der vornehmen Wohnung sind die hieraus entstehenden Belastungen prozentual minder fühlbar; ob ein Haus von 60 000 Frcs. Bauwert mit 5000 Frcs. Aufschließungskosten beschwert ist, mag von keiner ausschlaggebenden Bedeutung sein. Anders bei der Klein- und Mittelwohnung. Die Baustelle für das in den belgischen Städten übliche Kleinhaus hat eine Größe von etwa 125 qm; hier sind die Aufwendungen, die bei der schematischen Straßenanlegung für die Abtretung des Straßenlandes und der Straßenbaukosten zu leisten sind, von entscheidendem Einfluß; denn sie können von dem kleinen Eigenhaus nicht oder nicht allgemein getragen werden und erzwingen den Übergang zu größeren Hausformen. Kostspieliger Straßenbau und Einfamilienhaus für die Hauptmasse der Bevölkerung sind unvereinbare Dinge.

Vgl. hierzu oben S. 41 und 47.

Hat sich dieser Straßenaufwand für das Wohnungswesen gelohnt? Die vornehme und teure Wohnung bleibt außerhalb unserer Erörterungen, die sich vielmehr nur mit der Mittel- und Kleinwohnung — den Volkswohnungen nach der niederländischen Bezeichnung — befassen. Vorweg ist zu bemerken, daß sich der Ausbau von Neu-Antwerpen unter ungewöhnlich günstigen wirtschaftlichen Bedingungen vollzog. Infolge der oben S. 57 erwähnten belgischen Verkehrspolitik ist der Anteil der eigentlichen Hafendarbeiter, die die billigste Wohnung gebrauchen, unter der Wohnbevölkerung Antwerpens an sich ein wesentlich geringerer als in den Welthandelsstädten gleicher Bedeutung. Unter den ortsansässigen Arbeitern gibt es allerdings breite Schichten, deren Lohn die mittleren und unteren Stufen nicht übersteigt. In großem Umfang aber zählt Antwerpen zahlungskräftige Arbeiter und Angestellte, die in den oberen Lohnklassen stehen und infolge ihres reichlichen Einkommens eine tragfähige Stütze des Wohnungs- und Grundstücksmarktes abgeben. Hierher gehören die Arbeiter der Diamantenindustrie, eine gehobene Arbeiterschaft, die vor dem Kriege ein Wocheneinkommen von 80 Frcs. und darüber erzielte. Auch die ortsansässigen Hafendarbeiter brachten es auf einen Tagesverdienst von 8 bis 10 Frcs. und mehr. Ungemein zahlreich sind, der Größe des Handelsverkehrs entsprechend, in kaufmännischen Betrieben die Angestellten und Arbeiter mit gutem und mittlerem Einkommen. All-

gemein bestand für diese große Zahl der auf Lohn- und Gehaltseinkommen Angewiesenen Jahrzehnte hindurch eine vorteilhafte Konjunktur, dem andauernden Aufstieg und der Zunahme des Wohlstandes von Antwerpen während dieses Zeitabschnitts entsprechend.

Unter solchen Vorbedingungen konnte sich der bei dem belgischen Arbeiter allgemein verbreitete Wunsch nach eigenem Hausbesitz — ein Ziel, das man selbst bei beschränkten Mitteln zu erreichen sucht — vollauf betätigen. Die Antwerpener Arbeiter und Angestellten bildeten eine willige Käuferschaft, bei der das Baugewerbe guten Absatz und reichliche Beschäftigung fand. Als das Einfamilienhaus für die breite Masse zu teuer wurde, kaufte man das Mehrwohnungshaus, in dem der Besitzer einen Teil für sich bewohnte, während er Untergeschoß oder Dachgeschoß abvermietete. Der Übergang zu der neuen Hausform vollzog sich infolge der gesteigerten, durch das städtebauliche System bedingten Aufwendungen; einen bestimmenden Einfluß auf die Entwicklung des Bodenpreises und der Bauform haben Käufer und Mieter hier so wenig wie anderwärts.

Während das Eigenhaus — das alte Dreifensterhaus — durch Vermehrung der Wohngeschosse zu einem Mehrwohnungshaus umgestaltet wurde, im übrigen aber seinen alten Grundriß beibehielt, gelangte ferner für die Kleinwohnung im einzelnen eine Hausform zur Aufnahme, die bestimmungsgemäß für Mietzwecke angelegt ist und auf jedem Geschoß zwei Wohnungen, insgesamt also je nach der Geschoßzahl vier bis acht Wohnungen enthält; ein Kleinwohnungsgebäude, ähnlich den im Rheinland vielfach verbreiteten. Auch die gemeinnützige Bautätigkeit bedient sich bei ihren Anlagen teilweise dieser Bauform. Daß die Umbildung der Hausformen dem Wohnungswesen in irgendeiner Richtung einen Gewinn gebracht habe, wird sich kaum behaupten lassen; weder hinsichtlich der Wohnweise, der Wohnräume, noch der Miete ist dies der Fall. Die Nachteile — um nicht zu sagen, die Rückschritte — aber ergeben sich ohne weiteres, wenn man die Kleinwohnungen der Rue de la Batterie oder eines anderen Kleinwohnungsbezirks mit der oben S. 102 wiedergegebenen Anlage der Place Lozana vergleicht.

Es sei bemerkt, daß die Bezirke in Neu-Antwerpen, die einen proletarisierten Eindruck machen, regelmäßig diejenigen sind, in denen das Eigenhaus mit abvermietbaren Kleinwohnungen oder das eine Anzahl von Kleinwohnungen enthaltende Mehrwohnungshaus sich findet. Die Straßen mit älteren Kleinhäusern, auch die der einfachsten Bauform, zeigen ein wesentlich besseres Aussehen. — Auch die öfter vorgebrachte Annahme, daß das Mehrwohnungshaus zu empfehlen sei, weil es dem kleinen Kapitalisten eine günstige Kapitalanlage bietet, entbehrt der Begründung. Der Kleinkapitalist mag, wie dies in Gent und Lüttich vielfach üblich, zwei

oder mehrere Kleinhäuser erwerben und sie in gleicher Weise durch Vermieten nutzen, wie es bei einem Stockwerk im Mehrwohnungshause geschieht.

Nach der städtebaulichen Seite hat das Straßenschema nur Mängel aufzuweisen. Wenn das System des Neu-Antwerpener Bebauungsplanes für die Verkehrsstraßen nicht befriedigt, so versagt es gerade vollständig in der Anlage von Wohnbezirken. Die starren Planfiguren der rechteckigen und dreieckigen Baublöcke gestatten keine freie Behandlung der Wohnbauten. Gewiß bietet eine Reihe von kurzen, mit besseren Einfamilienhäusern besetzten Wohnstraßen einen stattlichen Eindruck und zeugt von Wohlhabenheit. Aber dem Hauptteil des von geometrischen Linien durchzogenen Geländes ist eine für Wohnbezirke untaugliche Aufteilung gegeben. Die langgezogenen, nach Schnittpunkten verlaufenden Straßen, in denen selbst der Monumentalbau keine Geltung erlangt, sind dem Bau von kleinen Wohnhäusern besonders ungünstig; städtebaulich ansprechende Bilder, für die gerade das Kleinhäuser durch Gruppenbildung und Zusammenfassung die besten Bedingungen bietet, sind hier nicht zu erzielen. Der Eindruck ist allgemein der gleiche; die Straßen wirken einförmig, und zwar trotz der aus dem Gefühl der Auflehnung gegen die Straßenschablone entwickelten Buntheit oder Buntscheckigkeit der einzelnen Wohngebäude.

B. Bauordnung. Baubelastungen.

Der Bereich der Bauordnung umfaßt in Antwerpen sowohl die Straßenanlegung, wie die Errichtung von Bauwerken. Hinsichtlich der Straßengattungen unterscheidet die Bauordnung öffentliche und private Straßen. Für die Anlegung oder Veränderung einer öffentlichen Straße ist ein Gemeinderatsbeschluß erforderlich, der nach belgischem Recht der Begutachtung durch den ständigen Ausschuß des Provinzialrates und der königlichen Bestätigung bedarf. Das Aufsichtsrecht in Bebauungssachen ist somit gegenüber der belgischen Selbstverwaltung ein weitgehendes und wesentlich schärfer ausgebildet als beispielsweise in Preußen. Es bestätigt sich hier die allgemeine Regel, daß gerade in den Ländern mit ausgedehnten Selbstverwaltungsbefugnissen eine besonders wirksame Gestaltung des Aufsichtsrechtes besteht.

Zu vergleichen sind Verordening betreffende het bouwen en de woningen vom 26. 11. 1906, in Kraft seit 13. 3. 1908; Belastingen op de wegenis vom 26. 6. 1904; Belasting op de Bouwingen en Herbouwingen von 1903.

Das Straßenland für eine öffentliche Straße muß nach der Verordnung über die Straßenlasten von 1904 seitens des Eigentümers unentgeltlich an die Gemeinde abgetreten werden. Als Mindestbreite für

die öffentliche Straße ist ein Maß von 12 m festgesetzt; doch bildet eine größere Breite die Regel. Die Anlieger haben ferner die Kosten der ersten Pflasterung gemäß den von der Stadtgemeinde zu treffenden Bestimmungen zu vergüten.

Als Privatstraßen dagegen gelten diejenigen Wegeanlagen, die von einem Grundeigentümer auf seinem Grundstück hergestellt werden und einen Anschluß an die öffentliche Straße haben. Die Anlegung einer solchen Privatstraße bedarf der Bewilligung durch die Gemeindebehörde; bei Neuanlagen soll die Mindestbreite 12 m für durchgehende Straßen und 10 m für Sackgassen betragen. Die Gemeindebehörde kann im übrigen die Erlaubnis der Errichtung von Gebäuden auch an solchen Privatstraßen erteilen, die seitens des Grundeigentümers vor Erlangung der vorgeschriebenen Bewilligung eröffnet worden sind, unter der Bedingung, daß die seitens der Gemeinde festzusetzenden Baufluchtlinien eingehalten werden.

Endlich gibt die Bauordnung noch Vorschriften über die Straßenverbindungen bei der Anlage von Wohnhöfen und der Bebauung von Binnengelände. Die Bauordnung stellt eine Begriffsabgrenzung für diese Form der Geländeerschließung auf und bezeichnet sie als „umbaute Flächen von Innengelände, die der Errichtung von Gesamtsiedlungen, sogenannten Arbeitersiedlungen, dienen“ (*enclos, cours et espaces intérieurs où l'on veut construire des agglomérations dites cités ouvrières*). Eine solche Anlage muß mit der öffentlichen Straße in Verbindung stehen durch einen Zugang, der mindestens 4 m Breite und im Fall der Überbauung eine freie Durchfahrthöhe von 6 m besitzt.

Das Antwerpener Baurecht gibt demnach dem Grundeigentümer verschiedene Wege der privaten Geländeerschließung an die Hand, wenn es hierin auch nicht so weit geht wie das Baurecht der Stadt Gent, in dem das offensichtliche Bestreben vorwaltet, den Grundbesitzer selber zur baulichen Nutzbarmachung seines Geländes heranzuziehen und ihm die Aufschließung innerhalb der durch die öffentlichen Interessen gebotenen Grenzen zu überlassen. Einer unerwünschten Form der privaten Geländeerschließung kann die Stadtgemeinde im übrigen, abgesehen von den durch die Vorschriften der Bauordnung gegebenen Mitteln, durch die Anwendung des belgischen Enteignungsrechts entgegenzutreten, das der Gemeinde die Möglichkeit gibt, an jeder Stelle durch die Anlage von Straßen in die Geländeaufteilung einzugreifen.

Über das Baurecht von Gent vgl. Neue Studien, Bd. I, S. 26 f.

Von hochgeschätzter, in der Gemeindeverwaltung bewährter Seite (M^e J. Schobbens) wurde ich darauf hingewiesen, daß in Antwerpen ein widerstandsfähiges Pflaster für die Straßen allgemein erforderlich sei, da

infolge des über die Stadt verbreiteten Güterverkehrs schwere Lasten durch das ganze Stadtgebiet zu befördern sind. Für das heutige Straßenschema erscheint diese Auffassung im wesentlichen zutreffend, wenn dies auch nicht durchgängig der Fall ist. In unseren Abbildungen S. 102 und 126 haben wir bereits Beispiele von verkehrsfreien Anlagen; in den neueren Stadtteilen findet sich ferner mehrfach die verkehrsgesperrte Wohnstraße und die Sackgasse, so die Finkenstraat, eine Anzahl sich totlaufender Wohnstraßen in der nördlichen Neustadt, dann die kleine Impasse Baudouin u. a. m. Wie das Beispiel der großen englischen Hafenstädte zeigt, bedarf im übrigen die Güterbewegung allgemein nur solcher Straßenzüge, die einen Durchgangsverkehr bieten; andere Straßen kommen hierfür kaum in Betracht. Es ist Sache des Bebauungsplanes und der Bauordnung, den Lastenverkehr von den reinen Wohnbezirken fernzuhalten, und die Aufgabe ist ohne jede Schwierigkeit lösbar; man kann sagen, daß sie sich bei richtiger Bodenaufteilung von selber erledigt. Allerdings ist zu bemerken, daß auch in der Wohnstraße und dem Wohnhof die — bei dem Wohngang fehlende — Möglichkeit bestehen muß, mit leichtem Wirtschaftsfuhrwerk an die Häuser heranzukommen, da sich sonst für die Bewohner Unbequemlichkeiten und Kosten in der Heranschaffung des Wirtschaftsbedarfs ergeben. Doch genügt für diese Zwecke eine leichtbefestigte Fahrbahn von 3 m Breite, eventuell mit einer Umkehr- und Ausweichstelle.

Die Straßenbreite ist bestimmend für die zulässige Höhe der Gebäude, mit der Maßgabe, daß die Breite der Straße durch die Gebäudehöhe um weitere 5 m überschritten werden darf. Von der Möglichkeit der Ausnutzung dieser Vorschrift wird indes nur in den Straßen der Altstadt — und auch hier keineswegs allgemein — Gebrauch gemacht; in dem Gebiet der seit 1860 angelegten Stadterweiterung ist dies nur in geringem Umfang der Fall. Die Straßen von Neu-Antwerpen haben durchgängig eine solche Breite, daß das Einfamilienhaus die darnach zulässige Höhe überhaupt nicht erreicht und daß sie auch von dem Höhenmaß des Zwei- und Dreiwohnungshauses nur selten überschritten wird. Als Höchstmaß der Gebäude sind 20 m festgesetzt, mit der Zulassung von Ausnahmen in bestimmten Fällen. Besondere Vorschriften gelten wiederum für die Anlage von Wohnhöfen und für die Innenlandbebauung; die Gebäudehöhe darf hier die Hofbreite nicht überschreiten, während für den Gemeinschaftshof eine Mindestbreite von 10 m gefordert wird.

Zahlenmäßige Vorschriften über die Mauerstärken werden durch die Bauordnung nicht gegeben; die Bauordnung beschränkt sich vielmehr auf die allgemeine Bestimmung, daß die Mauerstärke bei der Bauerlaubnis festgesetzt wird. Scheidemauern müssen in jedem Fall eine Stärke von 28 cm vom Erdgeschoß ab haben; sie sind ferner stets in Höhe von 0,40 m über die Dachkante zu führen. Die letzt-erwähnte Forderung erscheint bei dem Kleinhaus nicht angebracht; sie wirkt bauverteuernd und ist bei kleinen Gebäuden bautechnisch nicht

begründet. In den deutschen Bauordnungen ist die früher allgemein gültige Vorschrift neuerdings bezüglich des Baues von Kleinhäusern abgeschafft oder wenigstens erheblich gemildert worden. — Die Zimmerhöhen sollen im Erdgeschoß oder Hauptgeschoß mindestens 3,5 m, in den Stockwerken 3 m betragen, während für Zwischen- und Dachgeschoß und für Wirtschaftsräume im Halbkeller, Kellergeschoß (sous-sol) 2 m genügen. Die Anlage von Kellerwohnungen und die Benutzung der Kellergeschosse zu Wohnzwecken sind schlechthin verboten.

Unzulässig sind ferner verschließbare oder mit festen Bettstellen versehene Alkoven, die in den Niederlanden wie auch in Deutschland früher vielfach im Gebrauch waren; vgl. Städtebau in Holland, S. 212. Fachwerksbau ist innerhalb der Städte verboten und nur im Bereich des Festungsraysons zulässig. — Jedes Grundstück ist gegen die Straße mit einer Abschlußmauer, einem Gitter, einer Hecke oder einer sonstigen Abschließung zu versehen; eine Vorschrift, die allzu schematisch gefaßt erscheint und in Kleinhaussiedelungen kaum erforderlich ist.

Für das Verhältnis zwischen bebauter Fläche und Freifläche trifft die Bauordnung keine näheren Festsetzungen; es wird vielmehr nur allgemein vorgeschrieben, daß bei jedem Gebäude eine Hoffläche anzulegen ist, deren Größe die Baubehörde „gemäß den Umständen“ bestimmt. Die Behörde kann hierbei gestatten, daß der Hofraum bis zu zwei Dritteln seines Umfanges mit einem Dach versehen wird, das jedoch nicht höher als in der Balkenlage des Erdgeschosses angebracht sein darf, so daß für die Obergeschosse der Luftraum ungeschmälert bleibt. Diese Überdachung des Erdgeschosses ist für Geschäftsgrundstücke vorteilhaft und beliebt, wird aber auch für Wohngrundstücke vielfach angewandt. Für die Binnenflächenbebauung und die Wohnhöfe wird im besonderen vorgeschrieben, daß, neben dem Gemeinschaftshof der Gesamtanlage, für jedes Einzelhaus eine Hoffläche anzulegen ist. Durch diese Bestimmung wird erreicht, daß die feste Anmauerung der Rückwand, wie sie in den alten Wohnhöfen üblich war, vermieden und die Durchlüftbarkeit der Kleinhäuser gesichert wird; vgl. die Grundrisse Abb. 20 und 23 und die Bemerkungen oben S. 103.

Im Bereich der Wohnungsaufsicht sind in Antwerpen bereits i. J. 1893 die entsprechenden Einrichtungen geschaffen worden. Für das gesamte Stadtgebiet besteht ein Ärzteausschuß, dem die allgemeine Überwachung der den Gesundheitszustand berührenden Verhältnisse obliegt. Ferner ist für jeden der 10 Stadtbezirke je ein örtlicher Gesundheitsausschuß eingesetzt, dem die Wohnungsbesichtigung übertragen ist.

Auf Grund von Wohnungsbesichtigungen der Gesundheitsausschüsse wurden i. J. 1914 in 168 Fällen Ausbesserungs- und Reinhaltungsarbeiten

angeordnet und durchgeführt. Eine weitere Anzahl von Wohnungsbesichtigungen wurde durch die berufsmäßig tätigen Beamten der städtischen Hygiene vorgenommen; besichtigt wurden 1883 Wohnungen und 199 Unterkunftsstätten für Seeleute. Von den untersuchten Seemannsherbergen zeigten sich nur 99 als vollständig einwandfrei. Die Beanstandungen in den Wohnungen wurden zumeist ohne Weiterungen erledigt; nur in 12 Fällen mußten die Eigentümer durch polizeilichen Befehl zur Vornahme von Ausbesserungen angehalten werden; Rapport sur les opérations du service d'hygiène, Antwerpen 1915.

Über die für die Wohngänge im besonderen geforderten gesundheitlichen Vorkehrungen gibt Art. 85 der Bauordnung nähere Bestimmungen. Die Kleinhäuser müssen jährlich einmal mit Kalktünche abgeputzt werden (weißen, witten = tünchen), eine Arbeit, die zumeist von den Mietern selber vorgenommen wird.

Die Gesamtrichtung der Antwerpener Bauordnung zeigt, daß sie der privaten Bautätigkeit nur wenige Beschränkungen auferlegt und eine weitgehende Freiheit der Entwicklung gestattet. Hierbei ist jedoch nicht zu übersehen, daß in Antwerpen, wenn auch nicht mehr das Einfamilienhaus, so doch die kleinen Hausformen mit 2—3 Wohnungen die allgemeine Regel im Bauwesen bilden, so daß die umfangreichen Vorschriften, die das Vielwohnungshaus nötig macht, hier an sich in Fortfall geraten. Die Bauordnung hat nur mit einfachen Verhältnissen zu rechnen und kann sich auf eine geringe Zahl von Eingriffen beschränken. Zu erwähnen ist weiter, daß die Bauordnung in Antwerpen, wie nach belgischem Recht allgemein, zugleich die Straßenanlage regelt und somit ein Gebiet einbezieht, das wir in Deutschland in der Hauptsache dem Bebauungsplan zuweisen. Die Behandlung des Straßenbaues ist in der Antwerpener Bauordnung im wesentlichen eine schematische, und dem entspricht auch die tatsächliche Handhabung in der Praxis. Die Mittel einer Einwirkung auf den Kleinwohnungsbau und seine wirtschaftsgemäße Gestaltung, wie sie die Differenzierung der Straßenanlegung bietet, werden in der Bauordnung kaum genutzt.

Unter den die Bautätigkeit treffenden Lasten wurden die Kosten der Landabtretungen und der Straßenpflasterung bereits S. 109 erwähnt. Für die Anlage des Bürgersteigs sind 10 Frcs. für den Quadratmeter Fläche, für ein Kleinhaus von 5,5 m Grundstücksbreite bei 2,5 m Steigbreite also 137,5 Frcs. zu entrichten. Für den Bau der Kanalisationsröhren wird ein Betrag von 12 Frcs. für den laufenden Meter Straßenfront erhoben. Zu diesen mehr als Gebühren und Beiträge anzusprechenden Lasten tritt eine besondere Besteuerung der Neubauten und Umbauten, die i. J. 1903 eingeführte „Taxe sur les constructions et reconstructions“. Die als reine Bausteuer ausgebildete Abgabe ergreift jeden durch Neubautätigkeit hergestellten Wert und wird nach

dem Kubikmeter umbauten Raumes berechnet. Die Abgabe ist indes abgestuft in 10 Klassen. Die I. Klasse beginnt mit dem hochwertigen Innenstadtgelände bei dem Groenplaats, der Place de Meir und dem inneren Teil der Nationalstraat; die II. Klasse enthält gute Geschäftslagen der Altstadt, die III. Klasse die großen Zugstraßen, wie den äußeren Teil der Nationalstraat, die Brederodestraat; die folgenden Klassen reihen die Grundstücke ein in einer unter genauer Berücksichtigung des Grundstückswertes vorgenommenen Einteilung. Der volle Grundbetrag der Abgabe wird in Klasse I erhoben; er ermäßigt sich um ein Zehntel für jede folgende Klasse und sinkt somit in der letzten Klasse auf ein Zehntel der Grundgebühr.

Der Anfangssatz der Abgabe beträgt in Klasse I 1 Fr. auf den Kubikmeter umbauten Raumes für die ersten 5 m Gebäudehöhe; 50 Cent. für die folgenden 5 m und 25 Cent. für die das Maß von 10 m übersteigende Gebäudehöhe. Setzen wir ein Kleinhaus von typischen Abmessungen voraus — etwa 5,5 m Baustellenbreite, 9,50 m Tiefe, 3,50 m Zimmerhöhe für zwei Vollgeschosse und 2,6 m für das Dachgeschoß, zusammen 501,6 cbm — so würden nach der Vollgebühr für Klasse I zu entrichten sein: $5,50 \times 9,5 \times 5$ m Höhe = 261,25 cbm zu 1 Fr. und $5,50 \times 9,5 \times 4,6$ m Höhe = 240,4 cbm zu 50 Cent., zusammen 381,45 Frs. Für Klasse VI mit fünf Zehnteln Grundgebühr ergeben sich 190,70 Frs., für Klasse X mit einem Zehntel Grundgebühr 38,15 Frs. Nebengebäude zahlen nur ein Viertel der Abgabe; doch sind bei späterem Umbau oder bei Benutzung zu Wohnzwecken die übrigen drei Viertel des Betrages nachzuzahlen; Belastung op de Bouwingen en Herbouwingen, Antwerpen 1915.

Die Steuer verdient nach ihren Grundsätzen wie nach ihren Wirkungen unsere Beachtung. Nach der grundsätzlichen Seite wird man vielleicht einwenden, daß eine die Bautätigkeit belastende Besteuerung schwerlich zu empfehlen sei. Es bedarf indes der Hervorhebung, daß derjenige Bezirk, der den hauptsächlichen Geländevorrat für die Neubautätigkeit Antwerpens umschließt — der Stadtteil Kiel — in ganz überwiegendem Umfang der X. Klasse zugeteilt ist. Ein Kleinhaus mit den reichlichen Abmessungen von 502 cbm umbauten Raumes zahlt hier 38 Frs. Bausteuer; ein Betrag, der nicht allzu schwer ins Gewicht fällt. Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, daß ein Kleinhaus gleichen Umfangs allein für die Anlegung des Bürgersteigs 137,50 Frs. zu zahlen hat, während die Kosten für Landverlust und Pflasterung mit noch weit höheren Summen hinzutreten.

Auch in der IX. Klasse ist die Bausteuer noch nicht stark fühlbar; ihre Wirkung beginnt in den höheren Stufen und tritt mit merklichen Sätzen erst in den hochwertigen und innenstädtischen Lagen hervor. Hier aber sind die Grundstücke in überwiegender Zahl bereits überbaut; es handelt sich für den Besteuerungsfall nicht um erst-

malige Neubautätigkeit, sondern um Abrißgrundstücke, auf denen nach Wertsteigerung des Bodens ein Neubau aufgeführt wird, oder um die Ausnutzung von seither als Freiflächen und Gärten dienendes Gelände bei innenstädtischen Grundstücken. In beiden Fällen wird man die Erhebung einer Abgabe als gerechtfertigt, zum Teil sogar als wünschenswert ansehen. Der steuertechnische und wohnungspolitische Wert einer Neubauabgabe wird somit nach dem System der Abstufung und der Einteilung der einzelnen Klassen zu beurteilen sein. Wo, wie dies in Antwerpen der Fall, die Besteuerung im wesentlichen die weitere Ausnutzung des bereits überbauten und im Werte gestiegenen Bodens trifft, das erstmalig zur Bebauung gelangende Gelände dagegen wenig beschwert, wird man die Regelung als annehmbar bezeichnen dürfen.

Vom Grundbesitz wird ferner als jährliche Abgabe eine Grundsteuer erhoben, mit 7 % bei einem Grundstücksertrag von 5000 Frcs., 6 % bei 2500 Frcs. und 5 % bei geringerem Ertragswert. Für den Kanalisationsanschluß sind jährlich von Wohnhäusern 25 Frcs., von Geschäftshäusern 50 Frcs. zu zahlen. — Bei Neubauten ist eine Abgabe zu entrichten für die Beanspruchung der öffentlichen Straße zur Lagerung von Baumaterial und zur Errichtung eines Bauzaunes.

C. Bautätigkeit und Hausbesitz.

Wenn wir die Bau- und Siedelungsweise von Antwerpen erörtern, müssen wir, wie zuvor bei Brüssel, die Siedelungsgesamtheit in Betracht ziehen und gleich dem Begriff Groß-Brüssel eine siedelungstechnische Einheit Groß-Antwerpen unserer Darstellung zugrunde legen. Zu dieser Gesamtheit zählen die bereits erwähnten, innerhalb der Antwerpener Festungsmauer gelegenen Städte Berchem und Borgerhout, ferner der Vorort Kiel, der kommunalpolitisch bereits zu Antwerpen gehört, während eine Reihe anderer Außengemeinden, wie Wilrijk, Deurne, Merxem in Erwerb, Wirtschaft und Verkehr vollständig nach Antwerpen gravitieren.

Antwerpen, Berchem und Borgerhout gelten als sogenannte „alte Siedelungsgesamtheit“ (vroegere agglomeratie), der eine Reihe von Außengemeinden, wie Hoboken, Merxem, Deurne u. a., insgesamt 16, als „Nieuwe agglomeratie“ hinzutreten; s. die Angaben in der Veröffentlichung: *Wedstrijd voor het Benuttigen der Beschikbare Gronden ten Gevolge de Slechting der Versterkte Omheining van Antwerpen*, Ministerie van Landbouw en Openbare Werken, 1911, S. 30 f.

Ganz wie in Groß-Brüssel können wir auch in den einzelnen Gemeinden von Groß-Antwerpen jeweils einen älteren Stadtkern und eine örtlich selbständige Bauweise unterscheiden von der in den letzten Jahrzehnten unter dem gleichmachenden Einfluß der Hauptstadt entstandenen Entwicklung. Die Gemeinde Borgerhout erweckt in ihren

älteren Bezirken durchaus den Eindruck einer wohlhabenden Mittelstadt. Seit Jahren hat sich hier der Beamte und kaufmännische Angestellte von Antwerpen, sobald er über Ersparnisse verfügte, niedergelassen und einen kleinen Hausbesitz erworben; während des Krieges sind ferner Landwirte, die bei den stark gestiegenen Nahrungsmittel- und Bodenpreisen zu Vermögen gelangten, nach der Stadt gezogen. Vielfach findet sich in den älteren, behäbigen Straßen das Einfamilienhaus, zum Teil untermischt mit dem Zweiwohnungshaus, in dem der Besitzer ein Geschoß abvermietet. Das bürgerliche Einfamilienhaus steht durchschnittlich in einer Miete von 80 Frcs., das Zweiwohnungshaus von 100 Frcs. monatlich. In den Arbeiterbezirken ist noch das alte Kleinhaus anzutreffen, das mit einem reichlichen Stück Gartenland ausgestattet ist; die Miete beträgt hier ca. 25 Frcs. monatlich, während für eine Geschoßwohnung in den neuen Etagenhäusern der gleiche Preis zu zahlen ist, jedoch ohne den wohnungstechnischen und wirtschaftlichen Vorteil der Landzulage.

In großem Umfang hat sich das ältere Kleinhaus mit eigenem Garten in der Gemeinde Berchem erhalten. In zahlreichen Straßen stehen hier die Reihen alter Kleinhäuser, denen regelmäßig ein einträgliches Stück Nutzland zugeteilt ist; die Miete beträgt ca. 25—27 Frcs. monatlich (6—7 Frcs. Wochenmiete). In den neueren Wohnvierteln mit ihren größeren Gebäudeabmessungen begegnet man öfter einer aufdringlichen, geradezu außer Rand und Band geratenen Architektur, die sich in geschmackswidrigen Zutaten nicht genug tun kann; trotz dieses übertriebenen Aufwandes bieten die Straßen den Eindruck eines charakterlosen, unbedeutenden Städtebaues. — Ähnliche Gegensätze zwischen älterer und neuer Bauweise zeigen sich in den Außengemeinden Deurne und Merxem, die eine starke Arbeiterbevölkerung beherbergen. Bei den älteren, bis in die neunziger Jahre errichteten Arbeiterwohnungen herrscht das Kleinhaus für eine Familie vor; die neueren Bauten werden in überwiegender Weise als dreigeschossige Mehrwohnhäuser angelegt, in denen der Arbeiter ein „Kwartier“ — Geschoßwohnung — einnimmt.

Die Mieten stehen in Merxem niedriger als in Berchem; für das ältere Kleinhaus werden etwa 20 Frcs. für ein Kwartier, in den neueren Häusern 18—22 Frcs. bezahlt.

In einer lebhaften Entwicklung und Umgestaltung ist der Antwerpener Außenbezirk Kiel begriffen; während an der Gemeindegrenze bei Hoboken noch das bescheidene Kleinhaus für die Arbeiterbevölkerung steht, bildet sich das stadteinwärts gelegene Gebiet zu einem Stadtteil für Mittel- und Großwohnungen aus. Die alte Hauptstraße ist wesentlich verbreitert worden; die abzweigenden Straßen

sind in dem üblichen Straßennetz angelegt. Eine starke Bautätigkeit hatte sich hier bis zum Kriegsausbruch entfaltet und mehrgeschossige Häuser mit Mietwohnungen, aber auch das Einfamilienhaus für die wohlhabenden Klassen, hergestellt.

Die Behausungsziffer für Antwerpen ergibt, wie früher bemerkt, 8,11 Bewohner auf ein Gebäude, während die Ziffer für Borgerhout 6,7, für Berchem 5,98 beträgt. Aus diesen Zahlen konnten wir bereits ersehen, daß für die Bautätigkeit hier das große Vielwohnungshaus und Massenmiethaus vollständig ausscheiden. Im Antwerpener Wohnungswesen kommen vielmehr nur die früher erörterten Bautypen in Betracht: für den starken Bestand an Kleinwohnungen der älteren Zeitabschnitte, sowie für die Wohnung der vermögenden Klassen noch in der Gegenwart, die Hausform des Einfamilienhauses; für die kleine und Mittelwohnung der neueren Zeitabschnitte dagegen in überwiegendem Maße das Mehrwohnungshaus. Die Mehrzahl der Wohngebäude von Antwerpen steht im Eigentum von Einzelhausbesitzern, denen jeweils nur ein Haus zugehört. Zugleich ist auch die Innehabung mehrerer Häuser durch einen Besitzer — sogenannter „mehrfacher Hausbesitz“ — stark verbreitet. Eine einseitige Verteilung des Grundbesitzes findet hierbei jedoch nicht statt; ebensowenig tritt eine gesonderte oder organisierte Vertretung von Grundbesitzerinteressen hervor. Die Erklärung, die mir früher Prof. Ernest Mahaim für das Fehlen eines Gegensatzes zwischen Hausbesitz und Bevölkerung in Lüttich gab: „*Nous n'avons pas vos syndicats de propriétaires*“¹⁾, trifft auch für Antwerpen zu.

Mietwohnungen gibt es somit in Antwerpen in den Mehrwohnungshäusern, wie auch in dem Einfamilienhaus. Eine in der kontinentalen Wohnungsliteratur weitverbreitete Auffassung pflegt das Einfamilienhaus schlechthin mit dem Eigenbesitzhaus gleichzustellen. Die Annahme ist irrtümlich; das Einfamilienhaus kann in gleicher Weise Miethaus sein wie das Vielwohnungshaus, und in den Ländern mit Kleinhaussystem ist dies allgemein der Fall. In England dient das Einfamilienhaus, oder sagen wir Einwohnungshaus, regelmäßig als Miethaus und Kapitalsanlage. Auch der Niederländer denkt bei dem *Een-gezinshuis* nur an die Hausform, nicht an das Eigentumsverhältnis. In den belgischen Provinzstädten, in denen das Einfamilienhaus vorherrscht, ist es selbstverständlich, daß das Einwohnungshaus als Miethaus abgegeben wird; s. oben S. 112. Ebenso werden in Antwerpen die vorhandenen Kleinhäuser, wie wir in den früheren Kapiteln gesehen haben, vielfach zu Mietzwecken genutzt.

Während das ältere Kleinhaus und selbst die neuere Bauweise bis zu den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts eine weitgehende Einheitlichkeit der Bautypen zeigen, läßt sich für das Antwerpener Mehrwohnungshaus des jüngsten Zeitabschnittes keine einheitliche Form angeben. Im all-

1) Neue Studien, I, S. 190.

gemeinen kann bemerkt werden, daß das Mehrwohnungshaus entweder lediglich Kleinwohnungen — je eine in jedem Geschos — enthält; oder daß es eine Mischform darstellt, in der die Mittelwohnung mit der Kleinwohnung verbunden ist. Kleinwohnungsgebäude der erstgenannten Gattung finden sich in größerer Zahl in der Nähe des Hafens (Rue de Londres, de Naples u. a. m.); sie ähneln in Anlage und Wohnungsgrundriß den in meinem „Städtebau in Holland“ geschilderten Mehrwohnungshäusern von Amsterdam und Rotterdam. In den eigentlichen Wohnbezirken bevorzugt die

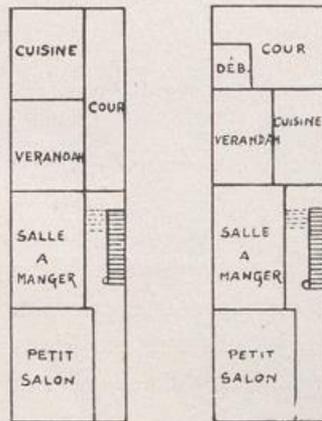


Abb. 34.

private Bautätigkeit der letzten Jahre ein Mehrwohnungshaus, in dem der Eigentümer eine Mittelwohnung von zwei Geschossen einnimmt, während ein Obergeschoß und häufig noch ein Mansardengeschoß als Kleinwohnung abvermietet werden. Für den vielfach verbreiteten Haustypus der jüngsten Zeit wird nach freundlicher Mitteilung der Direction de la voirie das Beispiel Abb. 34 gegeben; die Baustellenbreite beträgt bei diesen Häusern allgemein 5 bis 6 m; die Abmessungen der Tiefe bewegen sich zwischen 15 bis 25 m, die der Gebäudehöhe zwischen 10 bis 15 m. Die Einteilung der Obergeschosse ist die gleiche wie in dem Grundriß des Erdgeschosses der Abb. 34.

Die Errichtung von Wohngebäuden erfolgt, wenn wir von dem gemeindlichen und gewinnlosen Wohnungsbau absehen, entweder für feste Rechnung eines bestimmten Auftraggebers (Eigenbau) oder seitens eines Bauunternehmers auf Spekulation zum Zweck des Weiterverkaufs (Handelsbau). Dem Bau für feste Rechnung kommt in Antwerpen eine große Bedeutung zu, eine größere als selbst in dem benachbarten Holland. Bei dem Arbeiterstand und dem Mittelstand besteht, wie früher bemerkt, in großem Umfang der Wunsch nach Hausbesitz; günstige Einkommens- und Wirtschaftsverhältnisse haben es den breiten Schichten ermöglicht, dieses Streben nach Eigenbesitz zu verwirklichen. Hierzu tritt als mächtiger Förderer der Ansiedelung die belgische Wohnungsgesetzgebung, die den Hauserwerb auch den minderbemittelten Volksteilen durch eine treffliche Kreditorganisation zugänglich macht.

Die Wirksamkeit der auf Grund der Wohnungsgesetzgebung geschaffenen Kreditgesellschaften und die Einrichtungen der mit Hypothekar-lebensversicherung verbundenen weitgehenden Kreditgewährung sind Neue Studien, I, S. 55 f. dargestellt; ein Beispiel aus dem Antwerpener Kleinhausbau ist a. a. O. S. 72 wiedergegeben. Für den Eigenbau wird ferner seitens privater Kapitalisten Realkredit zu günstigen Sätzen gewährt. Kapitalanlagen werden vielfach durch die mit Vermögensverwaltungen betrauten Notare vermittelt. Weiter geben die Hypothekenkassen und die Versicherungsgesellschaften Hypotheken, die allgemein mit Tilgung verknüpft sind; die Annuität ist hierbei die übliche Form des hypothekarischen Darlehens.

Eine Verbindung von Bodengesellschaft, Baugesellschaft und Kreditanstalt stellt die Aktiengesellschaft „Vooruitzicht“ dar, die, i. J. 1905 aus kleinsten Anfängen gegründet, heute über 3 Millionen Fres. eigenes Kapital und Reserven und $1\frac{1}{4}$ Millionen Sparkasseneinlagen verfügt. Die Gesellschaft erwirbt und parzelliert Gelände und führt für die Käufer ihrer Baustellen Baulichkeiten aus. Für die Bauten wird ein weitgehender Kredit gewährt zu 4% für die erste und $4\frac{1}{2}$ % für die zweite Hypothek; von den hypothekarischen Darlehen sind jährliche Rückzahlungen zu leisten, die die Gesellschaft für praktischer hält, als die Annuitätentilgung. Insgesamt sind durch die Gesellschaft bis zum Kriegsausbruch 500 Wohnhäuser erbaut worden. Die Gesamtumsätze in den verschiedenen Zweigen des Geschäfts haben sich von 1,4 Millionen Fres. i. J. 1905 auf $156\frac{1}{2}$ Millionen i. J. 1914 entwickelt.

Auf dem Gebiet des Handelsbaues wurden bereits während der letzten Jahre vor dem Kriege Arbeiterwohnhäuser seitens der Bauunternehmer nur wenig mehr hergestellt. Der spekulative Unternehmerbau beschäftigte sich vorzugsweise mit der Errichtung von mittleren und größeren Wohnungen. In ähnlicher Weise, wie man in den holländischen Großstädten den Rückzug der Privatunternehmer vom Kleinwohnungsbau mit der Wohnungsgesetzgebung in Zusammenhang bringt, scheint auch in den Unternehmerkreisen von Antwerpen die Meinung zu bestehen, daß die Herstellung von Kleinwohnungen Sache der durch das Wohnungsgesetz geschaffenen Sociétés de Crédit geworden sei. Daß diese Auffassung von der Wirkung der Gesetzgebung in Holland eine irrtümliche ist, habe ich Städtebau in Holland S. 402 gezeigt; auch in Antwerpen ist die Abkehr der Unternehmer auf andere Ursachen zurückzuführen, namentlich auf das Steigen der Bodenpreise, das den Unternehmer vom Kleinwohnungsbau abdrängt und ihn auf den Bau teurerer und einträglicherer Wohnungen hinweist.

Die Entwicklung der Bodenpreise zeigt in Antwerpen ähnliche Verhältnisse, wie wir sie früher für Groß-Brüssel erörtert haben; der Abstand des Preises zwischen Rohland und fertiger Baustelle ist hier ein bedeutender und prozentual unvergleichlich größer als in den Stadterweiterungsbezirken anderer belgischer Großstädte. Die Ursachen sind zuvor erörtert worden; sie liegen in dem überaus kostspieligen und namentlich das Kleinhaus schwer treffenden System des Städtebaues. Die Kosten des Straßenbaues und der Geländeerschließung erscheinen auch in Antwerpen als stärkster Faktor der Bodenpreisbildung; sie belasten den Boden hier mit einem Betrag, der über den Verkaufspreis der fertigen Baustelle in den belgischen Großstädten, die ein einfaches Erschließungssystem anwenden, hinausgeht. Die Preisbewegung vom Rohland zur Baustelle ergibt demgemäß eine weite Spannung; sobald das Gelände aufgeteilt und mit Straßen ausgestattet ist, tritt ein Zu-

schlag hinzu, der sich auf rund 18 bis 25 Frcs. für den Quadratmeter beziffern läßt.

Rohgelände wurde innerhalb der Stadtumwallung noch um 1890 zu 2—3 Frcs. für den Quadratmeter verkauft; auch der Baugrund im Bezirk der Place Lozana (oben S. 102) wurde seinerzeit zu diesem Preis bezahlt. In den südlichen wie in den nördlichen Stadtbezirken war Gelände in dem weiten, durch die neue Umwallung umschlossenen Gebiet zu mäßigem Preis zu haben. Mit der Baureifmachung und Straßenerschließung änderte sich der Preisstand. Baugelände ist gegenwärtig innerhalb des Stadtwalls nur noch in beschränktem Maße vorhanden; in den für die billige Kleinwohnung in Betracht kommenden Bezirken (wie der X. Bezirk, im Norden der Stadt) stellt sich der Preis auf etwa 25 Frcs. für den Quadratmeter. In dem zuvor erwähnten Außenbezirk Kiel, kommunalpolitisch mit Antwerpen verbunden und weite Ausdehnungsflächen bietend, war noch um 1910 Gelände zu 6 Frcs. für den Quadratmeter verkäuflich; gegenwärtig wird man für den Kleinwohnungsbau hier 23—25 Frcs., für günstige Lagen 40 Frcs. ansetzen müssen. In den Neubaubezirken der wohlhabenden Klassen stellen sich die Preise entsprechend höher, während Baustellen innerhalb der Umwallung an den großen Prachtstraßen, den avenues de Luxe, einen erheblich höheren, den Stand von 100 Frcs. für den Quadratmeter überschreitenden Preis erzielen.

Der weite Abstand der Bodenpreise beruht, was kaum mehr der Betonung bedarf, auf dem Zusammenwirken einer Reihe von Umständen. Zunächst ist naturgemäß die Verschiedenheit der Lage und der Verwertbarkeit — Arbeiterbezirk bzw. vornehmer Wohnbezirk — zu berücksichtigen. Ferner kommt die Festungseigenschaft Antwerpens in Betracht, durch die die unbehinderte Ausdehnung gerade während einer Zeit starken Wachstums und wirtschaftlichen Gedeihens unterbunden war. Als wesentlicher und, was besonders hervorzuheben ist, abänderlicher Faktor tritt indes das System des Straßenbaues und der Geländeerschließung hinzu. Wenn es nach unseren früheren Erörterungen noch der Anfügung eines Beispiels bedurft hätte, so ist es durch die Preisentwicklung des Bezirks Kiel gegeben, wo die weite Spannung in dem Bodenpreis unvermittelt vor unseren Augen mit der Straßenerschließung eintritt.

Bei meinen Besprechungen in Antwerpen wurden mitunter ähnliche Anschauungen wie die bei Schaerbeek oben S. 48 erwähnten, wenn auch nicht in gleich absonderlicher Form, vorgebracht. Im allgemeinen wurden indes von den Fachkreisen die Mängel des Stadterweiterungssystems anerkannt.

Über die Wohnungsmieten sind in den voraufgehenden Abschnitten im einzelnen Angaben gemacht worden. Für die billigen Klein-

wohnungen der Altstadt in den Wohnstraßen und Gängen ist die normale Miete auf 4—5 Frcs. die Woche = 208—260 Frcs. jährlich anzusetzen, während für die minder gut gehaltenen Wohnungen 3,50 Frcs. und weniger gezahlt werden. Die Mehrzahl dieser Altstadtwohnungen besteht aus alten Kleinhäusern der früher besprochenen Form. Für die neueren Arbeiterbezirke lassen sich bei der großen Verschiedenheit der einwirkenden Umstände ähnlich gleichmäßige Sätze nicht angeben. Immerhin wird man für die Kleinwohnung der Bauweise und Ausstattung, wie sie in den bis etwa 1890 entstandenen Bauten geboten wird, als normale Miete durchschnittlich 25 Frcs., monatlich = 300 Frcs. jährlich annehmen dürfen. In den neueren Mehrwohnungshäusern stellt sich die Miete höher und wird für die Dreizimmerwohnung etwa 35 Frcs. monatlich betragen.

Die vorstehenden Angaben beziehen sich auf den Mietestand, wie er sich vor dem Kriege entwickelt hatte. Infolge der Kriegsereignisse sind bedeutende Verschiebungen eingetreten; in zahlreichen Fällen ist die Miete seitens der Hausbesitzer, namentlich in den Kleinwohnungen der billigen Preislagen, wesentlich, allerdings nur vorübergehender Weise, ermäßigt worden.

Dem privaten und erwerbsmäßigen Wohnungsbau tritt die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht gegenüber, als deren Trägerin in Antwerpen vor allem die Stadtgemeinde und die städtische Wohltätigkeitspflege zu nennen sind. Die erste Anregung zu dem gemeindlichen Wohnungsbau in Antwerpen — und hiermit in Belgien überhaupt — wurde i. J. 1849 durch die Armenverwaltung gegeben, die den damaligen Wohnungsmangel durch Erbauung städtischer Kleinwohnungen lindern wollte, zunächst aber mit ihren Anträgen nicht durchdrang. Nachdem i. J. 1860 der städtischen Wohltätigkeitspflege bei der Geländeenteignung für die neue Festungsumwallung eine größere Geldsumme zugefallen war, wurde der alte Plan aufgenommen und alsbald verwirklicht. Die bis z. J. 1865 fertiggestellten, im Norden der Stadt gelegenen 41 Arbeiterhäuser waren rasch von Mietern besetzt; bei der starken Nachfrage ließ die Verwaltung in den folgenden Jahren vier Gruppen von Neubauten errichten. Im Jahre 1881 wurde im südlichen Bezirk der Stadt der Bau städtischer Arbeiterwohnungen unternommen. Insgesamt sind seitens der Stadt in dem Nordbezirk 442 und im Südbezirk 295 Kleinwohnungen erbaut worden, die durch die städtische Wohltätigkeitspflege verwaltet werden. Die Bauweise ist eine verschiedene; zum Teil wird die Form des Einfamilienhauses, zum größeren Teil die des Zwei- und Vierwohnungshauses angewandt.

Während die Gemeinde ihre Kleinwohnungsbauten in der Hauptsache an besonderen Wohnstraßen oder auch an Straßen der üblichen Gattung errichtet, wurde in einem Einzelfall die Bauform eines Wohn-

hofs gewählt, die unsere Abb. 35 wiedergibt. Die Anlage besteht aus zwei Reihen und drei Gruppen von Kleinhäusern, die je vier Wohnungen enthalten und eine geräumige mit Grünpflanzungen versehene Freifläche umgeben. Der Wohnhof, Geelhandsplaats bezeichnet, liegt in dem nördlichen Arbeiterbezirk und wurde in d. J. 1872—74 erbaut.

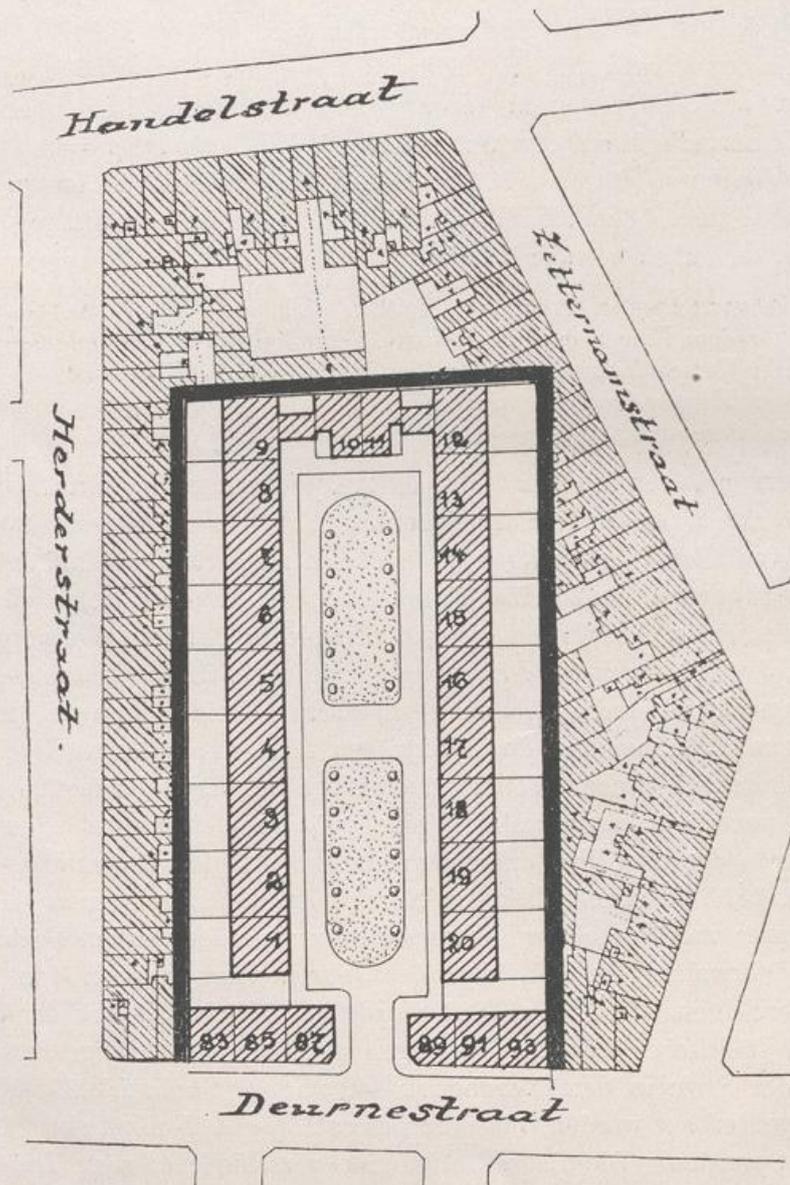


Abb. 35. Geelhandsplaats.

Vgl. zu dem städtischen Wohnungsbau: Florian van der Ven, *het Weldadigheidsbureel van Antwerpen*, Antwerpen 1908, S. 135 f; Bureel van Weldadigheid, *Bestuurlijk Verslag*, Antwerpen 1913. Der städti-

schen Verwaltung unterstehen ferner, wie früher erwähnt, die von alter Zeit überlieferten Wohnungsstiftungen, deren Wohnungsbestand neuerdings durch Anstaltsbauten vermehrt wurde; vgl. Bericht Bestuur der Burgerlijke Godshuizen van Antwerpen, 1916.

Die städtebauliche Entwicklung Antwerpens läßt uns drei große Perioden erkennen: Das Mittelalter als die Zeit einer städtischen Ausbreitung, die sich über den weiten Raum von drei Jahrhunderten erstrecken konnte; den Hochstand wirtschaftlichen Gedeihens im 16. Jahrhundert, dem allerdings nur eine nach Jahrzehnten rechnende Dauer des Glanzes beschieden war; schließlich den neuen Aufschwung und die große Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts. Nur das Mittelalter brachte ein selbständiges System der Geländeerschließung, das Gesamtgebiet der Bodenentwicklung umfassend, das wir versucht haben, in seinen Grundzügen zu schildern und der Gegenwart erneut vor Augen zu führen. Die damals ausgebildeten Anschauungen scheinen in mancher Hinsicht den Bestrebungen unserer eigenen Zeit mehr zu bieten als die uns zeitlich näher liegenden Abschnitte.

Die zweite kurze Periode des 16. Jahrhunderts zeigt uns die Stadtverwaltung von Antwerpen durchaus auf der Höhe der machtvollen Stellung, die die Scheldestadt in dem Wirtschaftsleben der Zeit einnahm. In einer den zeitgenössischen Zuständen weit voraufgehenden Entwicklung läßt die Stadtgemeinde der städtebaulichen Betätigung eine umfassende Förderung zuteil werden. Öffentliche und private Unternehmung, Kapital und Spekulation arbeiten zusammen im Bauwesen; die Stadtverwaltung übernimmt und behält hierbei die Führung. Indes die Maßnahmen, so bedeutsam sie sind, ergeben kein Fortschreiten zu neuen selbständigen Formen des Städtebaues; sie kennzeichnen sich eher als eine konjunkturgemäße Ausnutzung der Zeitumstände; eine städtische Bodenpolitik, die — auch das gewiß schon ein hohes Verdienst — die sich darbietende Gunst der wirtschaftlichen Verhältnisse tatkräftig erfaßt und eine neue Verwaltungstechnik ausbildet.

Nach dem Aufwand an materiellen Mitteln und nach dem Umfang der bautechnischen Leistung überragt die dritte, jüngste Periode bei weitem ihre beiden Vorgänger. In der städtebaulichen Systematik dagegen ist sie die unselbständigste, an städtebaulichen Gedanken die unfruchtbarste von allen. Wie rasch sind die drei stereotypen Grundstoffe dieses „Bebauungsplanes“ beschrieben: Ringstraße, Schrägstraße, Straßenstern; wie arm ist, trotz der kostspieligsten Mittel, das Straßenschema; wie eintönig, trotz der allgemeinen Unruhe, das Straßenbild.

Das Individualitätsgefühl lehnt sich auf gegen diese erdrückende Schablone des Straßennetzes. Zweifellos entspricht eine große Anzahl vornehmer Wohnstraßen, wie bereits hervorgehoben wurde, den Bedürfnissen und den Wünschen der Anwohner, und wenn auch die neueren unter diesen Bezirken ein bedenkliches Herabsinken des Geschmacks aufweisen, so mögen sie doch wohnungstechnisch den Anforderungen der Inhaber genügen. Der Fehler liegt in der Gesamtplanung, die auf die Hauptmasse der Bevölkerung, die Volkswohnung, wie auf die Gliederung der Ansiedelung keine Rücksicht nimmt. Je weiter wir nach den Außenbezirken vorschreiten, um so weniger scheint die Plangestaltung zu befriedigen. In ihrer starren Unduldsamkeit zeigt sich die vorherrschende Lehre in den jüngsten Entwürfen, die der i. J. 1910 entschiedene Wettbewerb für die Entfestigung und die große Stadterweiterung von Antwerpen gebracht hat; hier ist die Dreieinigkeits Ringstraße, Schrägstraße, Straßenstern zum Dogma erhoben. Der Bebauungsplan besteht darnach aus einem schematischen Straßennetz, gemildert durch äußerliche imponierende Monumentalität. Die Stadtplanung eines großen Gemeinwesens aber hat in Geschichte und Gegenwart andere Aufgaben; sie soll mit dem geringsten Aufwand an öffentlichen Mitteln die besten Bedingungen für die Ansiedelung der Bevölkerung bieten. Dann wird sie im Städtebau nicht Dekorationsstücken, sondern echten Kunstwerken den Weg bereiten.
