



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

Schlußbemerkungen.

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

Schlußbemerkungen.

I.

Die Innenstadt — hiermit müssen wir Erkenntnis wie Kritik unseres Gebietes beginnen — bildete auf dem Festlande den Ausgangspunkt des modernen Städtebaues. Die grundlegenden Einrichtungen empfangen hier ihr Gepräge; es sind dies namentlich die Bodenaufteilung, der Straßenbau, die Hausformen und schließlich die einflußreiche neue Städtehygiene. Die Schroffheit, mit der das neue System die vorhandene Entwicklung durchbrach, erklärt sich nur daraus, daß es aus einem bewußten Gegensatz zu den überlieferten Zuständen hervorging.

Auch für die Gegenwart muß die Innenstadt wiederum den Ausgangspunkt des städtebaulichen Studiums bilden, und zwar in einem doppelten Sinne. Wir müssen zunächst, indem wir auf die Quellen zurückgehen, die Irrtümer überwinden und beseitigen, die dem herrschenden Bausystem anhaften. Ferner gilt es aus den Schöpfungen voraufgehender Perioden — nicht nur einer einzigen — zu lernen und gemäß den verschiedenartigen Bedürfnissen und Anforderungen des Städtebaues unser eigenes, unabhängiges System zu gestalten.

Bei dieser Betrachtung zeigt uns Belgien die Macht der Institutionen im Städtebau; ein Zeitraum von weniger als fünf Jahrzehnten hat genügt, um in Brüssel und Antwerpen eine von der nationalen Überlieferung abweichende Bauweise zu entwickeln. Die Bedeutung dieses Vorgangs ergibt sich ohne weiteres aus dem Vergleich mit England. Es würde widersinnig sein zu behaupten, daß die Hausformen in Groß-London, Liverpool und Manchester den Gegensatz zu der national-englischen Bauweise darstellten. Wer die drei größten Städte Englands kennt, ist vielmehr von dem Wesen des englischen Städtebaues unterrichtet; wer dagegen die beiden Hauptstädte Belgiens kennt, muß von einem allgemeinen Rückschluß auf die Bauweise der belgischen Städte absehen.

Die Entwicklung des neuen städtebaulichen Systems zu schildern, war Sache der Einzeldarstellung, und nur wenige allgemeine Bemerkungen.

kungen sind noch hinzuzufügen. Die beiden Bestrebungen, die sich in der städtebaulichen Gestaltung jedes Zeitabschnittes gegenüberstehen, sind, knapp bezeichnet, die Monumentalität und andererseits das Siedlungsinteresse — beides Gegenstücke, die sich ergänzen, aber durchaus nicht unvereinbare Gegensätze. Daß die Ziele echter Monumentalität und zeitgemäßer Siedlungsfürsorge sich vereinigen lassen, daß gerade auf ihrer Verbindung die richtige Behandlung des Städtebaues beruht, haben uns die älteren Perioden zur Genüge gezeigt. An keiner Stelle sind in der Stadterweiterung von Brüssel und Antwerpen die städtebaulichen Wirkungen erreicht worden, die die älteren Bezirke dieser Städte aufweisen, obwohl die dimensionale Steigerung nach jeder Richtung versucht wurde. Das 19. Jahrhundert hat uns, wie es seiner Gesinnung entsprach, an die Aufwendung großer Mittel gewöhnt, im Städtebau wie auf anderen Gebieten. Man wollte imponieren. Gleichwohl empfangen wir aus den Schöpfungen der früheren Abschnitte stärkere Eindrücke als in der Atmosphäre von Luxus und Prachtentfaltung, die uns in den neueren Stadtteilen umgibt.

Die rein technischen Leistungen und Neuschöpfungen dagegen, die die jüngste Periode gebracht hat, werden wir gerne anerkennen; wir hatten oft genug auf sie hinzuweisen. Immerhin müssen wir auch in Rechnung stellen, was in dieser Zeit verloren ging. Gerade bei den „imposanten“ Stadtanlagen, die doch gewiß einem Schönheitsideal nachstrebten, wurden ästhetische Werte rücksichtslos vernichtet. Wer kann anders als mit Bedauern sehen, was das Groß-Brüsseler Straßennetz aus dem landschaftlichen Reichtum von Etterbeek, Schaerbeek, Laeken gemacht hat; wer vermag in dem trostlosen Straßenschema von Antwerpen die Kraft und den Geist des seebeherrschenden Gemeinwesens zu erkennen. Hier ist ein großer Fehlbetrag zu buchen.

Auf dem Gebiet des Siedlungswesens erscheinen die Ergebnisse teils widerspruchsvoll, teils unbefriedigend. Wiederum ist es die Innenstadt, die für die Volkswohnungen ein Hauptgebiet bildet. Hier ist auch die wesentliche Frage gelöst, den Bau von Kleinwohnungen an jeder Stelle zu ermöglichen, wir konnten sagen, ihn in geradezu bevorzugter Weise zu fördern. In dem weiten Gelände der städtischen Ausbreitung dagegen treffen wir allgemein auf die stereotype Feststellung: das Baugewerbe zieht sich von dem Bau von Kleinwohnungen zurück, neue Kleinwohnungen werden nicht gebaut. Auf der beschränkten Fläche der Innenstadt endlich herrschen das Einfamilienhaus und der Flachbau; auf dem Gelände der Außenbezirke dagegen entstehen das Mehrwohnungshaus und die Stockwerkshäufung.

Die Wirtschaftswidrigkeit des neueren Bausystems und sein Zusammenhang mit den hohen, von der allgemeinen Entwicklung in Belgien

abweichenden Baulandpreisen der beiden Hauptstädte konnte in den einzelnen Kapiteln gezeigt werden. Demgegenüber besteht zweifellos auch in Brüssel und Antwerpen in manchen Kreisen die naive Freude an dem Steigen des Bodenpreises, das als ein Zeichen wirtschaftlichen Fortschreitens gedeutet wird. Die Auffassung ist in dem vorliegenden Falle irrtümlich. Ein hoher Bodenpreis ist angemessen und berechtigt, insoweit er (wie bei Landwirtschaft, Bergbau usw.) auf der Hervorbringung neuer materieller Güter beruht oder durch die Erwerbstätigkeit des Bodennutzers erwirtschaftet werden kann¹⁾. Für das städtische Wohngelände dagegen, das einem rein konsumtiven Bedürfnis dient, ist der hohe Bodenpreis keineswegs ein volkswirtschaftlicher Vorteil; er kann unter Umständen einen schweren Verlust für das Nationalvermögen bedeuten. Niedrige großstädtische Baulandpreise sind andererseits durchaus nicht das Anzeichen der wirtschaftlichen Rückständigkeit, sondern vielmehr gerade des wirtschaftlichen Gedeihens, wie die Entwicklung in den Flachbaustädten Englands und Nordamerikas zeigt, im Gegensatz zu dem verhängnisvollen Mietskasernenbau in Deutschland. Hohe Wohnbodenpreise sind somit nicht auf der Gewinnseite, sondern auf der Verlustseite des nationalen Hauptbuchs zu verzeichnen.

Die Verdrängung des Einfamilienhauses bedeutet endlich nicht nur einen ethischen, sondern ebenso sehr einen wirtschaftlichen Schaden. Gewiß ist die Hausform als solche grundlegend für die Gestaltung des Familienlebens, und die Einwirkungen des Einfamilienhauses auf Gesittung und Lebensführung sind vornehmlich zu beachten. Man mag indes die sittlichen Faktoren ruhig beiseite lassen und sich auf die Abwägung der rein materiellen Punkte beschränken. Das Kleinhaus bietet für die Gesundheit und Gesunderhaltung der Inwohner Vorteile, die ohne weiteres zahlenmäßig ausdrückbar sind. Wohnungstechnisch sind die geringeren Kosten der Verwaltung und Instandhaltung in Betracht zu ziehen. Endlich ist der Wert der eigenen Freifläche zu berechnen, bei dem Geschick des Belgiers im Kleingartenbau ein besonders erheblicher Umstand.

Um ein zureichendes Bild von der Bedeutung der Hausformen zu geben, müßte man, wie ich es an einzelnen Stellen der Schrift mit kurzen Hinweisen versucht habe, das Volksleben in den verschiedenen Bezirken schildern. Die Unterschiede der sozialen und wohnungspolitischen Einwirkungen des Mehrwohnungshauses und des Kleinhauses treten bei jeder Beobachtung hervor. Aus meinen Wohnungsbesichtigungen darf wohl eine Einzelheit erwähnt werden. In dem Antwerpener Außenbezirk Kiel zeigte mir eine Arbeiterfrau ihre Wohnung und nannte den Mietspreis. Auf meine

1) Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., S. 122.

Bemerkung: „Für diese Miete könnten Sie auch in Antwerpen selbst wohnen“, wurde mir die Antwort: „Ja, Mijnheer, maar wat heeft U daar? Slechts een kwartier; hier heb ik mijn huisje.“

II.

In der Geländeerschließung hatten wir, wie auf dem allgemeinen Gebiete der Planbearbeitung, zwei entgegengesetzte Systeme zu behandeln, die sich hier namentlich durch die verschiedenartige Bewertung des Straßenbaues unterscheiden. Das Mittelalter sucht bei der Aufteilung von Wohngelände den Straßenaufwand zu beschränken; vielfach werden Formen angewandt, die auf die Straßenanlage vollständig verzichten. Das Recht der Straße mußte erst ausgebildet werden. Als öffentliche Straßen gelten dem Mittelalter nur die Hauptstraßenzüge; die weitere Aufschließung erfolgt im wesentlichen durch Privatstraßen, für die zunächst nicht einmal ein gemeines Recht bestand. Erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts finden wir die Stadtverwaltung von Antwerpen — auch hierin dem Zeitalter entschieden vorausgehend — emsig tätig, den öffentlichen Straßenbau zu entwickeln.

Das Gegenstück zeigte sich in dem Städtebau des neueren Abschnitts, der vielleicht in der Hauptsache nur als Straßenbau zu bezeichnen ist. Die Straßenbau-Ästhetik und die Straßenübertreibung dürften heute wohl den Höhepunkt ihrer Herrschaft überschritten haben, nachdem sowohl die städtebaulichen wie die wirtschaftlichen Mängel erkannt sind. Bei dem Übergang zu einem System wohnbaumäßiger Parzellierung ergibt sich die Frage, inwiefern wir die Anlage älterer Perioden zu beachten haben.

Zweifellos hat in den älteren Abschnitten die Überlassung der Geländeerschließung an den privaten Grundbesitzer eine große Mannigfaltigkeit der Aufteilungsformen hervorgebracht; die alten Vorbilder sind indes von verschiedenem Wert. Ein Rückgriff auf die Bauform des Wohngangs ist heute völlig ausgeschlossen. Wir müssen vielmehr die allgemeine Regel aufstellen, daß die neuzeitliche Aufteilung das Innengelände nicht als ein Anhängsel eines Straßengrundstücks, sondern als vollwertige Wohnanlage zu behandeln hat. Im übrigen verlangen wir lediglich die Abkehr von der heutigen Schablone, dagegen keine Nachahmung vergangener und überlebter Bauarten. Die Gegenwart soll ihre selbständigen Formen ausbilden.

Unter diesen Voraussetzungen können uns die Werke der Alten nützliche Anregungen bieten. Wohnstraße, Hofstraße, Wohnhof sind brauchbare Formen, für deren Fortentwicklung wir die alten Anlagen studieren mögen, während uns einzelne Abbildungen S. 26, 102 und 126 Beispiele einer vorgeschritteneren, wenn auch keineswegs voll-

endeten Ausgestaltung bieten. Zugleich aber verdient die zweite Richtung im Parzellierungssystem der Alten Beachtung; es ist die private Initiative des Grundbesitzers. Die unmittelbare Aufteilung des Baugeländes durch den Besitzer zu fördern, ist als eine wesentliche Aufgabe des neueren Städtebaues zu bezeichnen; sie wird zu einer ausgiebigen Zufuhr und billigen Versorgung des Baustellenmarktes beitragen.

Hierbei ist die Mitwirkung der öffentlichen Verwaltung, von deren Maßnahmen der einzelne Grundbesitzer durchaus abhängt, erforderlich. Die Zuständigkeit der Bauordnungen in Brüssel und Antwerpen ist auf dem Gebiet der Straßenanlegung die weitgehendste; sie ist indes bisher nur in einer unzureichenden Weise genutzt worden. Hochgespannt allerdings waren die Anforderungen des Straßenbaues; aber zweckentsprechend waren sie nicht. Beispiele einer geeigneten Ausgestaltung des Bauordnungswesens bieten sich in den benachbarten Niederlanden. Die Stadt Leeuwarden trennt zunächst die städtischen Straßen in zwei Gattungen, die Hochbaustraßen mit dem Höchstmaß von 18 m Gebäudehöhe und die Flachbaustraßen mit einem Höchstmaß von 7 m zulässiger Bauhöhe. Die Flachbaustraßen zerfallen wiederum in zwei Klassen, die Wohnstraßen und die Wohnwege. Der Mindestabstand zwischen zwei Häuserreihen muß in den Wohnwegen 10 m betragen; dagegen kann die Breite des Weges selbst auf $2\frac{1}{2}$ m herabgehen. Zugleich hat die Bauordnung den vom Altmeister Leo Baptista Alberti aufgestellten Grundsatz (oben S. 92) statutarisch festgelegt; der Wohnweg ist in seiner Längenausdehnung beschränkt und darf 65 m Länge nicht überschreiten. In Utrecht kann auf Antrag eines Grundeigentümers — dem hierdurch die Initiative zugebilligt wird — ein zusammenhängendes Gelände von mindestens $\frac{3}{4}$ ha Umfang zu einem Kleinwohnungsbezirk erklärt werden, bei dessen Anlage besondere Erleichterungen hinsichtlich der Straßenpflasterung gewährt werden.

Kleinwohnungsbezirke auf Grund der vorerwähnten seit 1905 und 1909 geltenden Bestimmungen sind in Leeuwarden und Utrecht mehrfach ausgeführt worden. Zu erwähnen ist noch die Aufteilung durch die gemischte Bauweise — Zweiwohnungshäuser an den Randstraßen, Einfamilienhäuser im Innengelände — für deren Anwendung eine i. J. 1913 errichtete Anlage in Arnheim ein bemerkenswertes Beispiel bietet (Bebauungsplan von Schaap). — In Bremen wurde am 18. Juli 1913 ein Gesetz über die Zulassung von Wohnstraßen und Gartengängen gegeben, wobei die Längenausdehnung des Gartenwegs auf 150 m beschränkt wird. Eine größere Siedelung ist in Gemäßheit dieser Vorschrift durch Stadtbaurat Muesmann ausgeführt worden. Zu den Einzelheiten vgl. mein Handbuch des Wohnungswesens und „Städtebau in Holland“.

Mit dem Straßenbau sind wir bei dem der Abänderung und Beeinflussung zugänglichen Faktor der Bodenpreisbildung und damit bei

der entscheidenden Grundlage der Hausformen angelangt. Die neue Bauweise, die wir darstellten, hat hier die größten Umwälzungen hervor- gebracht; in ihrem Wollen wie in ihrem Können hat sie sich einseitig der Mittel aus dem Gebiet der Technik bedient; in ihren Werken hat sie die überlieferten Formen abgelehnt. Demgegenüber haben wir versucht, auf die Zusammenhänge mit den wirtschaftlichen Wirkungen hinzuweisen und den Gang der historischen Entwicklung zu schildern.

Wie aber sind die Beziehungen des hier besprochenen Gebietes zu der allgemeinen Bodenpolitik des Königreichs zu beurteilen? National und eigenartig, wie nur irgendeine Verwaltungseinrichtung, ist die belgische Bodenpolitik; kein zweites Land hat im Bereich des Siedelungs- wesens ähnliche Leistungen vollbracht. In dem Wechsel und dem Gegensatz der politischen Parteien haben die sich folgenden Regierungen Belgiens seit dem Jahre 1869 in unermüdlichem Vorschreiten ein Programm durchgeführt, das in seinen Ergebnissen ein Vorbild sozial bedeutsamer Arbeit bietet. Eigenartig erscheint die belgische Boden- politik namentlich darin, daß sie als einzige unter den neueren Wohnungs- gesetzgebungen die eigentlichen Bauvorschriften gar nicht, um so mehr dagegen die sozialpolitische und die organisatorische Seite des Woh- nungswesens behandelt.

Die neuerdings oft erörterte ablehnende Stellung Belgiens zur Sozialpolitik ist nur verständlich, wenn wir die Gestaltung der Bodenpolitik betrachten, die nach belgischer Auffassung das Haupt- stück sozialer Fürsorge zu bedeuten hat. Billige Bodenpreise, leichter Kredit fördern die Ansiedelung; billige reichliche Verbindungen er- möglichen zugleich die Beweglichkeit der Bevölkerung und den Zutritt zum Arbeitsmarkt; ein weitgehendes Enteignungsrecht soll der Be- schaffung billigen Baulandes dienen — ein Kreis von Maßnahmen, denen Stadt und Land die günstigsten Ergebnisse verdanken. Die städte- bauliche Entwicklung der beiden Hauptstädte ist, wie sich im einzelnen zeigte, weder in das nationale Bausystem, noch in das soziale Gefüge der belgischen Bodenpolitik einzugliedern. Gerade diese Erkenntnis aber mag dazu beitragen, die Grundlagen und die Wirkungen des herrschenden Systems des Städtebaues kritisch zu prüfen.