



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

A. Ältere und neuere Stadtanlage.

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

suchten Bezirk je ein Beispiel einer befriedigend gehaltenen und einer unbefriedigenden Anlage. Ein erheblicher Teil der untersuchten Wohnungen gehört zu den unternormalen, wie sich dies schon aus dem bedeutenden Anteil der eine Armenunterstützung empfangenden Mieter ergibt; der Prozentsatz der Armengeldempfänger beträgt in den einzelnen Bezirken 10—16 % der Bewohner und steigt in zwei Bezirken auf 26 und 28 %, so daß es sich hier zum Teil um besonders geartete Verhältnisse handelt. Bei der Benutzung der Berichte ist dieser Umstand zu beachten.

Zu den neueren Abbruchsunternehmungen in den Kleinwohnungsbezirken vgl. Karl Spaeth, Die Umgestaltung von Alt-Brüssel, München-Leipzig 1914.

Die Wohnungsmieten in den innenstädtischen Kleinwohnungen zeigen, wie dies in der Großstadt selbstverständlich, erhebliche Abweichungen; doch lassen sich gewisse allgemeine Richtsätze angeben, wenn die unternormale Wohnung außer Betracht bleibt. Als Normalatz für die Kleinwohnung in den Arbeiterbezirken sind etwa 5 Frcs. Wochenmiete oder 25 Frcs. Monatsmiete = 260—300 Frcs. jährlich zu bezeichnen. Hierfür hat der Arbeiter ein Kleinhaus in den Wohngängen oder ein Wohngeschoß in einem Kleinwohnungsgebäude mit 2—3 Räumen. Kleinhäuser für zwei Familien werden zu 30—35 Frcs. monatlich vermietet, wobei der Inhaber das Erdgeschoß an einen Aftermieter zu etwa 15—20 Frcs. Monatsmiete abgibt. Abweichungen nach oben und unten finden sich je nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke, während in den neueren oder neu instandgesetzten Häusern die Mieten entsprechend höhere sind.

Die angegebenen Mieten beziehen sich auf die Zeit vor dem Kriege. Während des Krieges werden zum Teil wesentlich niedrigere Mieten gezahlt, die mitunter auf die Hälfte des Normalpreises ermäßigt sind. Öfter wurde auf die Frage nach der Miete geantwortet: wat wij kunnen geven — nach Möglichkeit. Daß die Mieten in den schlechtgehaltenen und unternormalen Behausungen auf erheblich niedrigere als die obigen Sätze sinken, bedarf nicht der Hervorhebung.

Zweiter Abschnitt.

Die Brüsseler Anschlußgemeinden.

A. Ältere und neuere Stadtanlage.

In dem die Stadt Brüssel umschließenden Ring von 13 Außengemeinden waren i. J. 1866 erst 139 406 Einwohner angesiedelt; bis z. J. 1912 ist die Zahl auf 582 233 gestiegen, hat sich also in vier-einhalb Jahrzehnten um mehr als das Vierfache vermehrt. Fast der ganze Bevölkerungszuwachs von Groß-Brüssel während dieses Zeit-

raums entfällt — da Inner-Brüssel eine nur unbedeutende Zunahme und neuerdings sogar einen Rückgang aufweist — auf das Außengebiet. Die Bebauung hat sich in diesen Städten differenziert; die Siedelungen der wohlhabenden Klassen erstrecken sich mehr in der Richtung nach Osten, während die Bezirke der Arbeiterwohnungen hauptsächlich in der westlichen Ausbreitung liegen. Die Bevorzugung des Ostens erklärt sich aus der Bodengestaltung; durch die östlichen Bezirke von Groß-Brüssel zieht sich von Laeken bis Ixelles eine Boden-erhebung, die der Besiedelung günstige Bedingungen und reizvolle landschaftliche Bilder bietet.

Die einzelnen Glieder dieser Städtegesamtheit von Groß-Brüssel haben nicht nur ihre politische, sondern lange Zeit hindurch auch ihre städtebauliche Selbständigkeit bewahrt. Die meisten der Außengemeinden, namentlich die größeren unter ihnen, besitzen eine eigene, auf eine längere Vergangenheit zurückgehende Entwicklung: sie sind erst neuerdings — städtebaulich auch heute nicht einmal vollständig — mit Inner-Brüssel zusammengewachsen. In vielen dieser Gemeinden finden wir einen selbständigen Stadtkern, eine ältere örtliche Bauweise, einen gesonderten Gegensatz zwischen der eigenen Stadtmitte und der Ausbreitung. In der neueren Entwicklung allerdings tritt dann das gleichmachende, allen Anschlußgemeinden gemeinsame System des Städtebaues hinzu, das für die gesamte Stadterweiterung von Groß-Brüssel während des jüngsten Abschnitts ausgebildet wurde.

Den Zeitpunkt des Übergangs im Bauwesen der Groß-Brüsseler Außengemeinden können wir etwa um d. J. 1875 ansetzen. Bis dahin entwickelten sich die Gemeinden in ihrer örtlichen, wenn auch durch die Nachbarschaft der Großstadt beeinflussten Bauweise; jenseits dieser Zeitgrenze setzt das neue Bausystem von Groß-Brüssel ein. Wir haben demnach in unserer Schilderung der Außengemeinden jeweils die ältere, auf frühere Abschnitte zurückgehende Siedelung zu unterscheiden von den später eingeführten Formen der Ausbreitung, die nach dem Neu-Brüsseler System erfolgte.

Die älteren Teile der Außengemeinden haben, wie bemerkt, ihre Eigenheiten hinsichtlich der Stadtanlage, der Bodenaufteilung und der Bauweise. Von einem weltstädtischen Zug ist hier nur wenig zu spüren. Städte wie Molenbeek und Cureghem, mit Rathaus, Markt und bürgerlichen Wohnhäusern, erwecken in ihrem Stadtkern eher die Erinnerung an eine rheinische Mittelstadt. Wohngebäude und Straßenanlage zeigen hier noch einfache, von den Ausstrahlungen der Großstadt nicht allzusehr berührte Verhältnisse. Die Kleinwohnungen befinden sich meist in dreigeschossigen Kleinwohnungsgebäuden; auch das zweigeschossige Kleinhaus ist vertreten in Nebenstraßen, deren Ausbau

etwa der Zeit um 1850/1860 angehören dürfte. Die Arbeiterwohnungen billiger Preislage, für die die Städte Molenbeek und Cureghem ein Hauptgebiet bilden, werden indes hauptsächlich in drei- bis viergeschossigen Mehrwohnungshäusern geboten. Insgesamt kommen für die billige Kleinwohnung nur die älteren Stadtbezirke in Betracht.

Die Aufschließungsform des Wohngangs ist hier öfter anzutreffen. Die Kleinwohnungsmieten in Molenbeek und Cureghem in den älteren Mehrwohnungshäusern sind niedriger als in Brüssel; die zweiräumige Kleinwohnung wird zu etwa 3,50 Frcs. wöchentlich = 182 Frcs. jährlich, im einzelnen auch billiger, abgegeben. Der Stockwerksbau ist in Molenbeek allgemein verbreitet; die Behausungsziffer von 9,72 ist, wie oben bemerkt, die höchste im Königreich Belgien.

Die den Brüsseler Boulevards im Nordosten unmittelbar vorgelegerte Gemeinde St. Josse-ten-Noode ist mit ihrem Flächeninhalt von 113,4 ha die kleinste unter den Brüsseler Anschlußgemeinden. Ihr Gebiet, das die Ausmündungen und Fortführungen der Brüsseler Verkehrsstraßen vom Boulevard du Nord bis zur Loewenerstraße aufnimmt, ist vollständig ausgebaut. Die mit Läden und Kaffeehäusern besetzten Zugstraßen haben die viergeschossige Bebauung; in den Seitenstraßen hat sich indes immer noch das alte Einfamilienhaus erhalten. Das in einem weiten Halbkreis anschließende Schaerbeek, bevorzugt durch eine günstige Lage, hat unter allen Außengemeinden das stärkste Wachstum erfahren und seine Bevölkerung von 18 710 Einwohnern i. J. 1866 auf 90 231 i. J. 1912 gesteigert. Die älteren Stadtteile und die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts vorgenommenen Stadterweiterungen machen in ihrer Anlage wiederum eher den Eindruck einer selbständigen Mittelstadt und erscheinen scharf abgegrenzt gegenüber der Neu-Brüsseler Bauweise des jüngsten Zeitabschnitts. In den zentralen Lagen findet sich die viergeschossige und fünfgeschossige Bebauung; in den älteren Wohnbezirken überwiegt das dreigeschossige Bürgerhaus. Der Bebauungsplan der im 19. Jahrhundert bis zum Eintritt der jüngsten Phase angelegten Bezirke hält sich streng an das Rechteckschema; ohne Rücksicht auf die Geländegestaltung und die Höhenunterschiede werden Baublock und Straßennetz durchgeführt. Die Wohnbauten dieses Zeitabschnitts kennzeichnen sich indes durch eine erfreuliche Einfachheit, die sich von der Unruhe der neuesten Bauformen in wohlthuender Weise abhebt. In der Gemeinde Laeken, der von Leopold II. begünstigten Residenz, liegen die älteren Kleinwohnungsbezirke unweit des Stadthauses. Das kleine Einfamilienhaus ist hier noch öfter zu finden.

Erwähnenswert sind die seitens der Stadtverwaltung von Laeken um 1880 in der Petite Rue Verte in zentraler Lage angelegten Arbeiterwohnungen. Die Kleinhäuser, in Reihenhaufbauform erbaut, enthalten im Erdgeschoß zwei Zimmer, im Obergeschoß ebenfalls zwei Räume und sind mit einem für

den Gemüsebau einer Familie hinreichenden Garten versehen. Die Miete beträgt 21 Frs. monatlich; die Kleinhäuser sind stark gefragt, und die Bewerber müssen sich durch Vormerkung einschreiben lassen. — Die neuen Gemeindebauten in der Rue Victor Mabile sind im System des viergeschossigen Mehrwohnungshauses erbaut, bieten gut angelegte Wohnungen von vier Räumen mit Querlüftung, entbehren indes des Wirtschaftsgartens.

Das im Süd-Osten nächst dem Jubelpark an Brüssel angrenzende Etterbeek erstreckt sich in landschaftlich und städtebaulich günstiger Lage über einen Teil des Höhenrandes von Groß-Brüssel. Das Wachstum der Gemeinde, die i. J. 1866 noch 4611 Einwohner, i. J. 1912 dagegen 34557 Einwohner zählte, ist ein sehr rasches gewesen. In den älteren Stadtteilen zeigt sich die überlieferte Bauweise des kleinen Einfamilienhauses. Die nach Süden und Westen anschließenden Gemeinden Ixelles — mit einer gemischten Bebauung — und St. Gilles schließen den Ring der Städte, die um die Brüsseler Innenstadt gelagert sind und denen sich ein zweiter Kranz von Außengemeinden angliedert.

Mit der mehr als bescheidenen Zahl von insgesamt 140000 Einwohnern, zumeist auf Kleinstädte und Landwirtschaft treibende Vororte verteilt, treten die Randgemeinden von Groß-Brüssel i. J. 1866 in die neue Entwicklung ein. Bescheiden waren auch die städtebauliche Anlage und das Straßensystem. Innerhalb der Ortschaften selber bestanden teils die einfachen Aufschließungsformen, teils das übliche schematische Straßennetz des 19. Jahrhunderts; die Verbindungen zur Innenstadt waren hergestellt durch die ausstrahlenden alten Torstraßen. Das Einfamilienhaus und das kleine Mietshaus bildeten die allgemeine Bauform auf dem billigen Boden, den nur der Fleiß und die Gartenbaukunst der Bewohner bei intensivem Landbau zu höherem Werte brachten. Die Wandlung, die sich während des jüngsten Zeitabschnitts vollzogen hat, zählt zu den weitgehendsten, die eine neuere Großstadt aufzuweisen hat. Das heutige Groß-Brüssel ist vor allem die Stadt der großen Avenuen, der Prachtstraßen und des kostspieligen Straßenbaues. Der „Kultus der Straße“ ist hier in der vollendetsten Weise und mit den größten Mitteln durchgeführt. Die Folgen für die Siedlungsweise, den Häuserbau und die Bodenpreise sind mit Notwendigkeit eingetreten.

Wir haben zuvor gesehen, daß es sich bei den Groß-Brüsseler Aufteilungsformen nicht um ein schlechthin neues und nicht um ein selbständiges System handelt (s. oben S. 6). Die Grundelemente und Grundgedanken als solche gehen auf ein ehrwürdiges Alter zurück; die neuere Systematisierung dagegen wurde in Paris zur Ausbildung gebracht. Die Bestandteile, aus denen sich die Anlage des neuen Stadtgefüges zusammensetzt, sind durchaus international. Die allgemeine Auffassung vom Städtebau und Straßenbau entsprach den herrschenden

Anschauungen des Zeitalters und würde sich in den Einzelplanungen auch ohne das Eingreifen einer bestimmten Stelle geltend gemacht haben. Immerhin ist das heutige Groß-Brüssel, als Einheit betrachtet, eine eigene Schöpfung der Regierungszeit Leopolds II. und die Durchführung ist zu einem erheblichen Teil das unmittelbare Werk des Königs. Der Versuch scheint angebracht, die Absichten darzulegen, die den König bei seinem Vorgehen geleitet haben.

Unsere voraufgehende Schilderung der älteren Teile der Brüsseler Vororte hat gezeigt, wie wenig diese Gemeinden auf die neue, seit 1865 und namentlich seit 1870 einsetzende Entwicklung vorbereitet waren. Die Zersplitterung unter den 13 Außengemeinden war eine vollständige; die Bebauungspläne wurden aus örtlichen Gesichtspunkten und nach dem örtlichen Bedürfnis festgesetzt. Der weite Blick des Königs zeigte sich darin, daß er von Anfang Groß-Brüssel als eine Einheit erfaßte und den Mangel an zusammenwirkender Leitung des Planungswesens erkannte. Bei der politischen Selbständigkeit der Einzelgemeinden war eine unmittelbare Einflußnahme auf die Bebauungspläne nicht erreichbar. Eine Handhabe des Eingreifens bot sich indes in der Bestimmung des belgischen Enteignungsgesetzes, das die Ausübung der bedeutsamen gemeindlichen Befugnis der Enteignung von Baugelände an den Vorbehalt der königlichen Genehmigung knüpft. Die Ermächtigung wurde allgemein nur erteilt, wenn in den Bebauungsplänen des zu enteignenden Gebietes die Wünsche des Königs Berücksichtigung fanden. Da die Groß-Brüsseler Gemeinden die Stadterweiterung in großem Umfang im Wege der Enteignung des Ausbreitungsgeländes vornahmen, wurde auf diesem Wege eine weitgehende Vereinheitlichung der Planungsgrundsätze tatsächlich erzielt.

Der König war der durch die Praxis vollauf bestätigten Meinung, daß durch die Festlegung des Aufteilungssystems für die hauptsächlichsten Straßenzüge und die wichtigsten Bezirke auch die Erschließung der angrenzenden Geländeflächen in den gleichen Formen erfolgen und sich den gleichen Planungsgrundsätzen anpassen würde. Waren die Grundlinien der großen breiten „Avenues“ gegeben, so folgte von selbst die Zusammenziehung des Straßensystems zu dem beliebten Straßenstern, auf dessen Kreisfläche sechs oder acht Straßen einmünden. Leopold II. war — hierin der echte Bekenner des im 19. Jahrhundert auf die Spitze getriebenen Dogmas — ein unbedingter Bewunderer der selbständigen Schönheit der Straße. Die breite, weit ausgedehnte Straße an sich war schön; sie war Selbstzweck und wurde um ihrer selbst willen allgemein angelegt. Auf die städtebauliche Leistung und das Bedürfnis wurde weniger geachtet; in noch geringerem Maße aber wurden die wirtschaftlichen Wirkungen berücksichtigt.

Den hohen Verdiensten des Königs in der Entwicklung von Groß-Brüssel stehen nun die Fehlwirkungen des angewandten Systems gegenüber. Die notwendigen Folgen für die Gestaltung der Bodenwerte und der Bauweise hat man sich bei den Groß-Brüsseler Planungen schwerlich gegenwärtig gehalten und es scheint, daß man sie noch heute nicht gern anerkennt. *Le Roi a voulu la grande artère; mais il n'a pas voulu la rue coûteuse*, erklärte mir ein zu dem Vertrautenkreis des Königs Leopold II. zählender Beamter. Ursache und Wirkung sind hier indes in keiner Weise zu trennen; große Prachtstraßen und kostspieliger Straßenbau sind eines und dasselbe. Die außerordentlichen Aufwendungen für das Straßensystem zeigen sich unmittelbar bei dem Bodenpreis in der Spannung der Preise für Rohland und für baureifes Gelände; sie zeigen sich ferner in der Bautätigkeit und in der später zu erörternden städtebaulichen Sonderbesteuerung des Bodens. Allerdings ergibt sich aus den obigen Worten, daß — was übrigens nicht der Betonung bedarf — eine besondere Absicht der Bodenverteuerung nicht bestanden hat; es bestätigt sich uns nur, daß in Groß-Brüssel, ganz wie es anderwärts der Fall war, die Zusammenhänge zwischen dem System der Bodenerschließung und der städtischen Bauweise nicht in Betracht gezogen wurden.

Wenn hier der Einfluß des Königs in den Vordergrund geschoben wird, so soll damit der Anteil der einzelnen, in der Groß-Brüsseler Stadtplanung tätigen Architekten nicht geschmälert werden. Die Ausarbeitung der Pläne im einzelnen ist das Werk der örtlichen Baumeister, und als solches wird es von uns in den folgenden Erörterungen behandelt werden. Dagegen wird man — und dies entspricht auch der Auffassung der belgischen Fachkreise — in dem König Leopold die treibende Kraft bei der Neugestaltung von Brüssel anerkennen müssen.

Die Grundform der Stadtanlage und Stadterweiterung von Groß-Brüssel ist eine durchaus konzentrische, wie dies den im 19. Jahrhundert im festländischen Städtebau allgemein befolgten Anschauungen entspricht. Die städtische Ausbreitung vollzieht sich durch Ansetzung von neuen Ringen oder Herumlegung von Gürteln. Auf die Ausarbeitung der Ausstrahlungslinie — der für die großstädtische Entwicklung wichtigsten und natürlichen Grundrichtung — wird ein weit geringerer Wert gelegt¹⁾. Die neuere Planung von Groß-Brüssel hat nur in einzelnen Fällen Ausstrahlungsstraßen neu angelegt oder in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert. Die großen Mittel wurden vielmehr vorzugsweise für das System der Ringstraße und Gürtelstraße aufgewendet; gerade für die Anlegung von Wohnstadtteilen wurde die äußerste

1) Über die Grundformen der Stadtanlage vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil, 1. Abschnitt.

Straßenübertreibung — Avenuen und Boulevards von 30 bis 40 m Breite — bevorzugt.

Den Abschluß der Gesamtplanung von Groß-Brüssel bildet das Boulevard de Grande Ceinture, ein gewaltiger Ringstraßengürtel, der in weitem Außenkreise das Gelände der Gesamtstadt umzieht. Diese Leviathanstraße, wie ich sie wohl nennen darf, i. J. 1918 erst bis über die Hälfte ihres Umfangs vollendet, wird nach ihrer Fertigstellung die ungewöhnliche Ausdehnung von 45 km umfassen; der Straßenkörper — Fußsteige, doppelte Fahrbahnen, Reiterpfad, Mittelpromenade enthaltend — hat eine Breite von 40 bis 42 m. Dem Plan der Anlage, deren Urhebererschaft auch hier dem König Leopold zukommt, liegt der Gedanke zugrunde, eine breite Parkstraße rings um Groß-Brüssel zu führen und durch sie die einzelnen Parks des Außengebiets zu verbinden. Der erste Teil des großen Unternehmens wurde bei dem Bois de la Cambre begonnen; der Ring-Boulevard führt von hier nächst dem Jubiläumspark vorbei und steigt nach dem landschaftlich schönsten Teil des auf Schaerbeeker Gebiet gelegenen Höhenzugs, wo der Josaphat-Park berührt und weiterhin der Anschluß an die Gärten von Laeken gewonnen wird. Die Gürtelstraße stellt vom Standpunkt der Ingenieurkunst eine bedeutende Leistung dar. Namentlich der auf dem Schaerbeeker Höhenrand geführte Abschnitt, ein Werk des Oberingenieurs P. Christophe, kennzeichnet sich als eine technisch hervorragende, monumental ausgestaltete Anlage, bei der die Aufgabe zu lösen war, zwei ältere Torstraßen, die Helmeter und Haechtsche Landstraße, unter dem breiten Boulevard hindurchzuleiten. Über die städtebaulichen und siedelungstechnischen Wirkungen der Gürtelstraße wird im nächsten Abschnitt zu sprechen sein.

Zu den von König Leopold angeregten Parkstraßen — genauer Park-Verbindungsstraßen — zählt die Avenue de Tervueren, die im Gegensatz zu der großen Gürtelstraße, als Ausstrahlungsstraße, vom Jubiläumspark in Brüssel ausgehend, nach Osten in geradliniger Richtung bis zu dem bis 9,8 km entfernten Park von Tervueren geführt ist. In dem ersten Abschnitt hat die Avenue eine Breite von $57\frac{1}{2}$ m, der beiderseits noch Vorgärten von je $9\frac{1}{2}$ m Tiefe hinzutreten, so daß sich ein Gebäudeabstand von $76\frac{1}{2}$ m ergibt. In ihrem weiteren Verlauf berührt die Parkstraße, der von hier ab eine wechselnde, immer aber stattliche Breite gegeben ist, eine Reihe öffentlicher Gärten, Anlagen und Waldungen, um mit dem großen Park von Tervueren ihr Endziel zu erreichen.

Die Literatur über die von König Leopold geplanten Park- und Gürtelstraßen ist spärlich. Zu erwähnen sind die Berichte der Administration des Ponts et Chaussées, abgedruckt in den Veröffentlichungen der Exposition

Internationale de Bruxelles 1910. Die obigen Angaben sind den Berichten über die Boulevards Lambermont und Smet de Naeyer (Teilstrecken des Boulevard de Grande Ceinture) und der Avenue de Bruxelles à Tervueren entnommen. Vgl. ferner P. Christophe, Le Parc de Tervueren in *Annales des Travaux Publics de Belgique*, Februar 1913, S. 3 f.

B. Geländeaufteilung und Straßenbau.

In den durch die ältere Stadtanlage und die neue Stadterweiterung geschaffenen Rahmen hatte sich die Bodenentwicklung des jüngsten Abschnitts in den einzelnen Gemeinden einzufügen. Die älteren Aufteilungsformen waren überholt und kamen nicht weiter in Frage; bei den neueren waren die allgemeinen, zuvor erörterten Grundlinien gegeben, die zu einer weitgehenden Gleichmacherei der Groß-Brüsseler Planungen führten. Allerdings bleiben zwischen den einzelnen Gemeinden noch örtliche Unterschiede bestehen; doch ergeben sich diese hauptsächlich aus der beruflichen und sozialen Stellung der Bewohnerschaft des betreffenden Bezirks, indem einzelne Gebiete mehr von der wohlhabenden Bevölkerung, andere dagegen von der mittleren Klasse und dem Arbeiterstande aufgesucht werden und hierdurch ein bestimmtes Gepräge erhalten.

Die beifolgende Abb. 10 zeigt eine neuere Aufteilung, bei der wir die bautechnischen und wirtschaftlichen Einzelheiten der Anlegung von Wohnbezirken in Groß-Brüssel beobachten können. Es wurde von mir Wert darauf gelegt, ein Beispiel zu wählen, das mit Bezug auf den Straßenaufwand noch als maßvoll gelten kann und in dieser Hinsicht erheblich unter dem Durchschnitt der in anderen Stadtteilen gestellten Ansprüche steht. Es handelt sich um die Aufschließung von Wohngebäude; Geschäftshäuser, Läden, Kaffeehäuser fehlen in dem Plangebiet so gut wie vollständig. Der durchweg festgehaltene Typus ist das überlieferte Dreifensterhaus mit einer Grundstücksbreite von $5\frac{3}{4}$ m bis $6\frac{1}{4}$ m und 20 bis 25 m Tiefe. Für diese dem Kleinhaus entsprechenden Abmessungen wird das teuerste Straßennetz, mit kostspieligster Steinpflasterung in den Nebenstraßen, angelegt. Das durch den Bezirk in einer Breite von 30 m geführte Boulevard hat keinerlei größere verkehrstechnische Bedeutung; ein Durchgangsverkehr besteht hier nicht und ist auch bei späterer Entwicklung nicht zu erwarten. An dem Straßenstern erweitert sich die Breite des Boulevard auf 75 m.

Hinsichtlich der Architektur ergibt sich aus dem Aufteilungssystem eine vollständige Geschmacksverirrung. Die „imposante“ Straßenanlage verlangt als Ergänzung die monumentalen Bauformen; der einzelnen Kleinhausbaustelle von 6 m Breite fehlen hierfür die Voraussetzungen. Die Zusammenfassung der Einzelgrundstücke zu einer einheitlichen