



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

B. Geländeaufteilung und Straßenbau.

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

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

Blockfront wird selten angewandt; vielmehr bleibt es dem Grundbesitzer überlassen, nach seiner Neigung zu bauen. Das Ergebnis ist ein recht unerfreuliches. Das Einzelgrundstück verschwindet in der anspruchsvollen Straßenanlage; der Eigentümer oder sein Baumeister versucht deshalb, sich durch die Bauart bemerkbar zu machen und in dem Massenkomplex hervorzutreten; ein Bestreben, das meist zur Originalitätssucht und zu schlechten Bauformen führt. Der Gesamteindruck der Straße ist ein unbefriedigender.

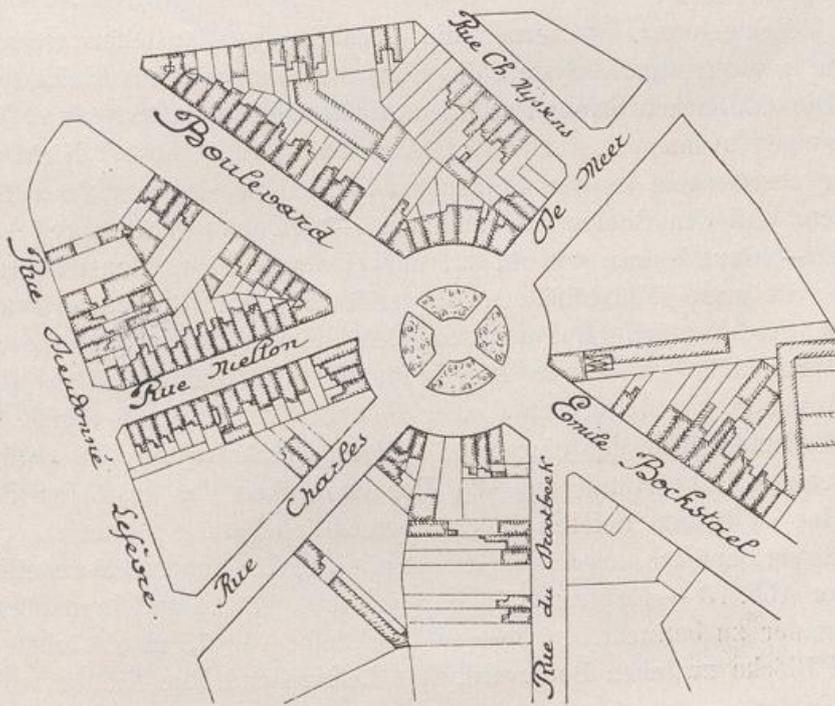


Abb. 10. Geländeaufteilung in der Stadterweiterung Laeken. Durch freundliche Vermittlung der Gemeindeverwaltung Laeken.

Allgemein ungünstig sind die Wirkungen des Straßensystems in wirtschaftlicher Beziehung. Die Erhöhung des Bodenpreises durch die Kosten der Straßenanlage ist eine außerordentliche. Für die Grundstücke an den Boulevards ergibt sich durch den Straßenbau eine Belastung, die etwa 12—14 Frcs. für den Quadratmeter Baugelände ausmacht. Aber auch für die anschließenden Seitenstraßen, die mit kostspieliger Pflasterung ausgestattet sind, ist bei der geringen Tiefe der Baustellen der Betrag, der auf den Quadratmeter Bauland entfällt, nicht viel geringer und beläuft sich auf 9 bis 10 Frcs. für den Quadratmeter. Diese Aufschließungskosten stellen das weitaus stärkste Element im Brüsseler Baulandpreis dar, der hierdurch auf eine vollständig veränderte

Preislage hinaufgeschoben wird. In den Stadterweiterungsbezirken von Gent wird die fertige Baustelle für den Betrag geliefert, der in Brüssel lediglich an Straßenbaukosten zu zahlen ist. Bei der Verteuerung des Bodenpreises durch die Aufschließungskosten hat es indes nicht sein Bewenden; vielmehr wird hierbei der Boden allgemein auf einen höheren Preisstand getrieben, indem sich an den ersten durch das Parzellierungssystem bewirkten Aufschlag erfahrungsgemäß die weitere Aufwärtsbewegung durch die Betätigung der Bodenspekulation und des Bodenhandels anschließt.

Beachtenswert ist ferner die Technik des Baustellenzuschnitts, für die das angewandte System des Straßenschemas das unvorteilhafteste ist. Die zahlreichen Straßen schaffen an ihren Einmündungen und Verzweigungen ausnahmslos schlecht geschnittene Grundstücke. Nicht viel besser aber ergeht es den Reihengrundstücken in den einzelnen Baublöcken. An den Boulevards entstehen — bei einer Straßenbreite von 30 m — Grundstücke von 17 m, teilweise von 11 m Baustellentiefe, gewiß ein arges Mißverhältnis, das sich bei dem Straßenstern noch weiter verschlechtert. Bei den schmalen Blöcken ist der auf die einzelne Baustelle entfallende Anteil für die Straßenkosten ein übermäßig hoher; verbreitert man aber den Blockumfang, so ergibt sich für die Innenfläche der einzelnen, schlecht geschnittenen Grundstücke eine starke Entwertung, und die Verwendbarkeit des kostbaren Baugeländes ist in den tieferen Blöcken wesentlich herabgesetzt.

Es verlohnt sich, aus diesen Gesichtspunkten die Grundstückseinteilung unserer Abb. 10 — Eckgrundstücke, Reihengrundstücke und Innenflächen — genauer zu betrachten. Bei den Blocktiefen von 75 m entstehen — s. die Blöcke zwischen Boulevard, Rue Lefèvre und Rue Nielton, sowie Rue Nijssens — ungünstig gelegene Innenflächen, deren bauliche Ausnutzung durch Hintergebäude erfolgen muß. Auch bei den übrigen Blöcken zeigt es sich, daß mit der Vergrößerung der Blocktiefe der Baustellenzuschnitt und die Verwertbarkeit des Geländes sich immer unvorteilhafter gestalten. Wir haben oben S. 5 darauf hingewiesen, daß die Auffassung von Karl Buls, die Planung in der Stadterweiterung werde nur vom Standpunkte des Geländeverkaufs vorgenommen, einer erheblichen Einschränkung bedarf. Das vorliegende, dabei noch maßvolle Beispiel bestätigt die Richtigkeit dieses Einwandes. Der übliche Schematismus des Straßennetzes und des Baustellenblocks ist gerade nach der wirtschaftlichen Seite für die Anlegung von Wohnbezirken vollkommen untauglich und den Grundbesitzer-Interessen abträglich. Die Anwendung der wohnbaumäßigen Erschließung würde dem Grundbesitz eine weit vorteilhaftere Verwertung seines Geländes gewährleisten.

Über die Praxis und die Maßnahmen der wohnbaumäßigen Aufteilung vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil.

Andere Bezirke von Groß-Brüssel zeigen in ihren Straßenanlagen einen noch viel weitgehenderen Aufwand als das Beispiel unserer Abb. 10. Unter den Außengemeinden tritt in dieser Beziehung namentlich die Stadt Schaerbeek hervor; die Straßenübertreibung ist hier — und zwar in den Wohnbezirken — geradezu zum System erhoben. Straßen, die gänzlich verkehrlos sind und in denen sich künftig kein Verkehr entwickeln kann, ist eine Breite von 35 m und darüber gegeben; allgemein kommt der Straßenkultus zum Ausdruck, der die Schönheit einer Straße in ihrer übermäßigen Breite erblickt. In diese, jeden Maßstab vernichtenden, gestaltungslosen Flächen werden Wohngrundstücke von 6 m Baustellenbreite hineingestellt. Der Eindruck solcher Straßenzüge — als Beispiel sei etwa die Avenue Eugène Demolder erwähnt — ist nach der architektonischen Seite im allgemeinen ein ungünstiger. Gewiß begegnet man immer wieder Bauausführungen, die eine hohe Künstler-schaft des Urhebers bezeugen und in der Formgebung wie in der Materialbehandlung gleich vorbildlich gelten dürfen. Aber die Haupt-masse der neuen Privatbauten macht einen unbefriedigenden Eindruck; in ihnen zeigt sich eine Auffassung, die — ein keineswegs nur der belgischen Kunst eigentümlicher Zug — unbeherrschte Unruhe für Kraft und Aufdringlichkeit für Individualität nimmt.

Betrachtet man den Groß-Brüsseler Bebauungsplan als Ganzes, so wird man den von Karl Buls ausgesprochenen Vorwurf der „Monotonie“ im allgemeinen gerechtfertigt finden. Wiederum zeigt sich hier die grundlegende Bedeutung des Bebauungsplanes für die architektonische Gestaltung der Stadt; denn die „Eintönigkeit“ der neuen Stadtteile ergibt sich nicht aus den einzelnen Bauwerken — die sich fürwahr genug um „Polytonie“ bemühen — sondern lediglich aus der Straßen-anlage. Bei aller Vorliebe für Prachtentfaltung und Aufwendung großer Mittel sind doch die städtebaulichen Schöpfungen von künstlerischer Eigenart in der Stadterweiterung nicht allzu häufig anzutreffen; gewiß weniger häufig als auf dem vergleichsweise engen Raum der Innenstadt. Sicherlich finden wir auch in den Außengemeinden Anlagen, die der Stadt zur Zierde gereichen und sich dem Gedächtnis einprägen. Im allgemeinen aber herrschen in den Bebauungsplänen die Einförmigkeit und ein Mangel an selbständigen künstlerischen Gedanken, der sich vielfach zur Schablone steigert.

Auffällig erscheint hierbei die Vernachlässigung der Ausnutzung der natürlichen Schönheiten des Geländes, an denen Brüssel doch über-reich ist, und die Nichtbeachtung der Höhenunterschiede, die für die

städtebauliche Wirkung von wesentlicher Bedeutung sind. In zahlreichen Bezirken sind die Straßen in gerader Richtung den Berg hinauf oder hinunter geführt, ohne Rücksicht auf die Geländegestaltung. Der Mangel der Anpassung an das oftmals bedeutende Gefälle des Bodens ist verkehrstechnisch ebenso fehlerhaft, wie die Gleichgiltigkeit gegenüber den Geländeunterschieden einen ästhetischen Mangel bedeutet. Die Bebauungspläne dieser Gattung scheinen am Reißbrett entworfen zu sein, ohne daß der Planbearbeiter es der Mühe wert hielt, das von ihm aufzuteilende Gelände überhaupt zu besichtigen, ja auch nur eine Vorlage mit eingezeichneten Höhenkurven zu Rate zu ziehen. Er ging mit seinen Straßenlinien gerade durch, und seinem Ehrgeiz war offenbar Genüge getan, wenn es ihm geglückt war, eine Anzahl seiner imposanten Straßenzüge auf einen „Straßenstern“ zusammenzuziehen. Der Straßenstern mit seinen sechs oder acht zusammenlaufenden Straßen und seinen spitzwinkelig geschnittenen Grundstücken ist der immer von neuem wiederholte Haupteffekt der Brüsseler Bebauungspläne, dem zweifellos eine besondere Wirkung innewohnen muß. Wie die Festungsbaumeister des 16. und 17. Jahrhunderts ihren geometrischen Straßenfiguren durch Anwendung einer Zahlensymbolik die höhere Weihe verliehen, so scheint der Neu-Brüsseler Baumeister des Glaubens zu sein, daß von dem Straßenstern eine mystische Ausstrahlung städtebaulicher Schönheit ausgehe.

Wenn die aus den Hauptstraßen abzweigenden Seitenstraßen, denen es an jedem Verkehr fehlt, mit dem einer stark belasteten Verkehrsstraße angemessenen Steinpflaster ausgestattet sind, so haben sie doch auch dem Freunde des „Großstadtgrüns“ etwas zu bieten. Die Straßen, auf deren breitem Fahrdamm sich nicht allzu häufig Fuhrwerke bewegen, haben nämlich einen reichlichen Graswuchs aufzuweisen, der zwischen dem Steinpflaster emporschießt. Während der letzten Jahre mag das Straßengras üppiger gewuchert haben, da die Arbeitskräfte zu seiner Beseitigung fehlten; indes ergibt sich wohl auch aus dieser Besonderheit, daß die Natur der Wohnstraße, trotz aller Fehler in der Anlage, sich immer wieder durchsetzt und daß auch für sie der alte Satz „tamen usque recurret“ seine Geltung hat.

Die Bestrebungen, Grünanlagen in die Steinmassen der Großstadt hereinzuziehen, sind zweifellos freudig zu begrüßen. Ob indes das in Groß-Brüssel befolgte Vorgehen das richtige und zweckentsprechende ist, mag zweifelhaft erscheinen. Die Verteilung der Grünflächen hängt auf das engste zusammen mit dem in Brüssel angewandten System der konzentrischen Stadtanlage (oben S. 38), dem ich für die Aufgaben der modernen Stadterweiterung den Grundsatz der radialen Stadtanlage und der Keilführung der Grünflächen entgegengestellt habe. Ein großer Aufwand an Geländefläche und an Kosten ist in Brüssel für die Schaffung der überbreiten Avenuen verbraucht worden; gleichwohl ist ein entsprechender Erfolg für das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung kaum

oder nicht in zureichender Weise erreicht worden. Auch die jüngste der in Brüssel entwickelten Formen, die Parkverbindungsstraße, wird in dieser Beziehung manchen Einwendungen unterliegen.

Die breite Avenue beruht auf der Vereinigung des großstädtischen Fahr- und Reitverkehrs, des Fußgängerverkehrs und der Grünpflanzung. Dieser Zusammenschluß ist im allgemeinen angebracht für die Innenstadt: er ist indes nicht immer empfehlenswert für die Stadterweiterung und die Außenbezirke. Auch in dieser Einzelheit zeigt es sich, daß die neuen Systeme in der Innenstadt entwickelt und ohne Beachtung der gegensätzlichen Voraussetzungen auf die Stadterweiterung übertragen worden sind (oben S. 4). Fußgängerverkehr und großstädtischer Fahrverkehr bleiben in der Innenstadt im allgemeinen verbunden, jedoch auch hier nicht durchweg, sondern nur unter bestimmten Bedingungen. Wir können hierfür die Regel aufstellen: der Fußgängerverkehr folgt den Schaufenstern. Durch die Schaufensterlinie — Läden, Kaffeehäuser usw. — wird der innenstädtische Verkehr angezogen; wo dieser Anreiz wegfällt, versiegt oder zerteilt sich der Verkehrsstrom auch in der Innenstadt, oftmals in einer geradezu plötzlichen Unterbrechung.

Für die Außenbezirke dagegen ist die Verbindung der verschiedenen Verkehrsgattungen nur in einzelnen Fällen gegeben, wo ähnliche Voraussetzungen wie in der Innenstadt — Anziehungspunkte für die Fußgänger — vorhanden sind. Im übrigen aber streben hier Fußgängerverkehr und Fahrverkehr grundsätzlich auseinander; namentlich ist dies bezüglich des Erholungs- und Ausflugsverkehrs der Fall. Allgemein können wir die Wahrnehmung machen, daß der Erholungsverkehr, wo sich ihm die Möglichkeit bietet, einen von dem Fahrverkehr getrennten Weg aufsucht und gern einen abseits gelegenen Pfad benutzt; aus guten Gründen. Auch die beste Straßenteerung kann dem Fußgänger keinen hinreichenden Schutz gegen die Belästigung durch Auto, Fuhrwerk und Reiter, gegen Benzingeruch und Staubentwicklung, gewähren. Wo große Mittel zur Verfügung stehen, empfiehlt sich somit nicht der Zusammenschluß der verschiedenen Verkehrsarten zu Straßen von außerordentlicher Breite; zweckdienlicher erscheint vielmehr die Trennung der Verkehrsgattungen und die Anlegung eines gesonderten, dem Erholungsverkehr dienenden Promenadenwegs.

Namentlich dürfte die Anlegung des Promenadenwegs an landschaftlich bevorzugten Stellen und für die Parkverbindungswege angezeigt und der überbreiten kombinierten Verkehrsstraße vorzuziehen sein. Der Promenadenweg kann, was kaum der Hervorhebung bedarf, einseitig oder je nach Anlegung zweiseitig mit Wohngebäuden besetzt und nach Art der Wohnstraßen mit einer dem Bedürfnis der Anwohner dienenden Zufahrt versehen sein.