



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

B. Bauordnung. Baubelastungen.

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

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 Umfangs 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 Frs. 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 Frs. 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 Neubaubgabe 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