



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

A. Der Bebauungsplan.

[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