



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen**

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und  
Antwerpen

**Eberstadt, Rudolf**

**Jena, 1919**

1. Das Mittelalter.

---

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

aufteilung. In der Zeit von 1502 bis 1550 allein wird von den folgenden Straßen ausdrücklich berichtet, daß sie auf ehemaligen Höfen von Tuchmachern angelegt wurden:

Ammanstraat, Gratiekapelstraat, Lange St. Annastraat, Venusstraat, Hobokenstraat, Roodestraat, Koninkstraat, Steenbergstraat, Meistraat, Kattenstraat, Paradijsstraat.

Die städtebauliche Bedeutung des neu in den Verkehr tretenden Grundbesitzes ergibt sich bereits aus dieser Aufzählung von neu eröffneten Straßen. Neben diesen zusammenhängenden Geländeblöcken waren noch in großer Zahl vereinzelt liegende Tucherhöfe vorhanden, die unter den veränderten Zeitumständen einer neuen Verwertung zu Wohnungsbauten und zu sonstigen Zwecken — im einzelnen, wie in der Eikstraat zu großen Gartenanlagen — zugeführt wurden. Auch der große Hof des Leguit war bis zu seinem Ankauf durch die Stadt nichts anderes als ein Rahmenhof, auf dem eine Anzahl Lakenmacher und Wollfärber ihre Niederlassung hatten. Der Beginn des 16. Jahrhunderts brachte auch hier die Umänderung der Anlage und die der neuen wirtschaftlichen Entwicklung entsprechende Nutzung des Grundstücks.

## E. Die Entwicklung der älteren Stadterweiterung und Geländeerschließung.

### 1. Das Mittelalter.

Wenn wir in den vorausgehenden Kapiteln die Einzelformen der Bodenaufteilung des mittelalterlichen Antwerpen erörtert haben, so ist weiter zu fragen, wie diese Einzelanlagen sich in das Gesamtbild der Stadtplanung einfügten. Wir wenden uns zurück zu unserem ersten Grundplan S. 59, der den Rahmen für die mittelalterlichen Stadterweiterungen, wie auch für die nachfolgende Bautätigkeit des 16. Jahrhunderts abgibt. Wir wollen die Zusammenhänge um so eher betrachten, als wir hierbei den Abstand deutlicher unterstreichen können, der den mittelalterlichen Städtebau Antwerpens von der an ihn unmittelbar anschließenden, jedoch scharf geschiedenen Periode trennt.

Die erste Aufteilung städtischen Geländes erfolgt, wie wir wissen, durch die Anlage der Straßen. Das Mittelalter wendet in der Geländeerschließung — abgesehen von dem ursprünglichen Stadtkern, der öfter schmale Baublöcke in der Tiefe von nur zwei Baustellen enthält — häufig ein System an, das wir als das der Randstraße bezeichnen; die großen Geländeblöcke werden von Straßen umzogen, die zunächst nur an den Rändern mit Gebäuden besetzt werden, während die Aufteilung der tiefen Innenfläche einer späteren Bebauung vorbehalten bleibt (oben S. 9). Richtungsgemäß festgelegt und im voraus be-

stimmt erscheinen in solchem Fall nur die Randstraßen. Die Erschließung des Innengeländes dagegen ist im wesentlichen Sache des privaten Grundbesitzers; sie vollzieht sich in allmählichem Fortschreiten und in jener Anpassung an gegebene und überlieferte Verhältnisse, die den mittelalterlichen Städtebau auszeichnet.

Obwohl diese Entwicklung der Bebauung vielfach — aber durchaus nicht allgemein — die strenge Planmäßigkeit vermissen läßt, ist sie doch keineswegs eine willkürliche. Das Streben nach dem Effekt, dies können wir heute mit Bestimmtheit nachweisen, ist dem mittelalterlichen Städtebau eigentümlich. Wenn uns nicht schon das Studium der Städte und ihrer Bauwerke darüber belehrte, könnten wir die Absichtlichkeit der Erzielung von Wirkungen dem Lehrbuch des Leo Baptista Alberti (um 1450) entnehmen, der mit dem dem Italiener angeborenen Hang des Systematisierens die Theorie der städtebaulichen Kunst nach ihrem damaligen Stand entwickelte. Für die Straßenführung und die Gebäudestellung gelten bestimmte Regeln. Die Vermeidung übermäßig langgezogener Richtpunkte in der Straßenanlage, die Begrenzung des Blickfeldes und die Herausarbeitung abgeschlossener Straßenbilder zählen zu den von dem mittelalterlichen Städtebau gepflegten Wirkungen.

Das auf die Anlegung von Randstraßen und großen Geländeblocken beschränkte System der Bodenaufteilung hat für den Städtebau verschiedene Folgen. Zunächst ergibt sich hierbei die wichtige Scheidung der Straßengattungen, die nach ihrer Bedeutung in Hauptstraßen und in Neben- und Aufteilungsstraßen — oder nach unserer heutigen Einteilung in Verkehrsstraßen und Wohnstraßen — zerfallen. Ferner bilden sich hier ganz von selbst die verschiedenen Aufteilungsformen, die nicht an das Erfordernis einer Straßenanlage gebunden sind und die wir in den verschiedenen Arten der Binnenlanderschließung kennen lernten. Der Städtebau gelangt hierbei zu Aufschließungen, die einkaum zu erschöpfende Mannigfaltigkeit zulassen und eine reiche Abwechslung in das Städtebild bringen.

Auch auf diese Anlagen hat sich in der neueren Zeit die Aufmerksamkeit gelenkt und man versucht, sie in ihrer „reizvollen Willkür“, mit absichtlich gekrümmten Straßen und verschnittenen Baustellen nachzuahmen. Wiederum ist hier vor der mißverständlichen Nachbildung zu warnen. Das Mittelalter hat auch in seiner Anlegung von Wohnbezirken mit Bewußtsein gehandelt und bestimmte Regeln befolgt. Eine der Grundregeln für die Behandlung der mittelalterlichen Aufteilungsstraßen teilt uns gleichfalls Leo Baptista Alberti mit: Die Wohnstraße muß kurz sein; sie darf keine große Längenausdehnung haben. In dieser knappen Regel ist die richtige Anweisung für die

wohnbaumäßige Parzellierung gegeben. Das Straßengerüst und die Hauptstraßenzüge werden hierbei als vorhanden und gegeben vorausgesetzt; Aufgabe der Wohnstraße ist, das von den Hauptstraßen umzogene Gelände in vorteilhafter Weise aufzuschließen. Hierbei erreicht das Mittelalter die Schaffung abgeschlossener, städtebaulich anziehender Bilder. Der hauptsächliche Gegensatz zu dem in der Gegenwart befolgten System liegt darin, daß im Mittelalter kein schematisches Straßennetz, keine die gesamte Planung überziehende Straßenschablone besteht, sondern daß die Geländeaufteilung örtlich behandelt wird.

Die weitere Folge aus dem erörterten Aufteilungssystem geht dahin: ein gemeines Recht besteht im Mittelalter zunächst nur für die öffentliche Straße; es ergreift nicht oder nur in geringem Umfang die von privaten Eigentümern angelegten Straßen und die privaten Wege und Grundstückszugänge. Für die Beurteilung der mittelalterlichen Bodenerschließung ist dieser Grundsatz von wesentlicher Bedeutung. Schwer hat das Mittelalter um das Recht der Straße kämpfen müssen. Nur auf Umwegen, durch Benutzung besonderer Verhältnisse und durch privatrechtliche Abmachungen konnte die Stadtverwaltung schrittweise während des Mittelalters ihren Einfluß im Straßenrecht zur Geltung bringen. Doch blieb namentlich in den Niederlanden das alte Recht der privaten Grundstückerschließung in erheblichem Umfang bis in die Neuzeit und zum Teil bis in das 19. Jahrhundert erhalten.

Über die Entwicklung der Rechtssätze im mittelalterlichen Straßenbau vgl. meinen Städtebau in Holland, S. 21 f., 44 f. — Die auf privatem Gelände angelegten Straßen oder Wege wurden regelmäßig nach dem Namen des Grundeigentümers benannt, wie Bervoetsstraat, Schoytstraat; doch werden auch sonstige Beziehungen zu dem Grundstück für die Namengebung herangezogen. In Antwerpen sind die alten Benennungen, in denen infolge dieses Brauchs ein gut Stück Stadtgeschichte steckt, bei den im 18. und 19. Jahrhundert vorgenommenen Übersetzungen ins Französische zum Teil recht übel weggekommen. In seinem Werk über die Antwerpener Straßen wendet sich Aug. Thys (S. 228 u. ö., wie es schon J. F. Willems in seinem Historisch Onderzoek, S. 19 getan hatte) gegen diese Umnennungen, die er als oprechte dommigheid und belachelijk bezeichnet, wie z. B. Bervoetsstraat (Familiename) rue Nu-pieds; Schoytstraat (Schuitstraat) rue de la Nacelle; Pandstraat — rue de la gage; Steenbergstraat (nach der Stadt Steenberghen) rue Montagne des pierres Kouwenberg-Rue montagne-aux-corneilles. Eine Reihe fehlerhafter Übersetzungen ist beseitigt worden; einzelne haben bis in die jüngste Zeit fortbestanden.

Wir haben zuvor die Zahl und die rasche Folge der mittelalterlichen Stadtausbreitungen in Antwerpen kennen gelernt. Unsere weiteren Erörterungen haben dann gezeigt, daß während des Mittelalters in keinem Zeitabschnitt etwa der jeweils vorhandene Bestand an

Geländeflächen erschöpft war, wenn die Stadt zu einer neuen Erweiterung schritt; vielmehr verblieb stets ein reichlicher Vorrat an unbebauten Binnenflächen und an Ausbreitungsgelände. Über die mittelalterlichen Besiedelungsverhältnisse in Antwerpen berichtet uns mehrfach die örtliche Geschichtsforschung. Gramaye, der um 1609 schrieb, entwirft folgendes Bild von der Bau- und Wohnweise der früheren Jahrhunderte:

„Loca vacua ante CC annos erant plurima et ante C annos regionatim magis quam plateatim urbs habitabatur teste Carmelitarum archivo“; *Antiquitates Antwerpienses*, Ausgabe Loewen, II, Cap. 10.

Um 1400 waren darnach die Freiflächen in großer Zahl vorhanden und für die Zeit um 1500 konnte man sagen, daß die Stadt „mehr bezirkweise als gassenweise“ bewohnt war. Als seit Beginn des 16. Jahrhunderts die Glanzzeit Antwerpens heranbrach und die Reichtümer aus den neuen Handelswegen der Stadt zuströmten, nahm die Pracht der Bebauung zu; aber immer noch war nach einer anderen zeitgenössischen Schilderung die alte Weiträumigkeit zu finden:

„Becano (orig. Antw. 1569) tanta aedificiorum magnificentia ut Regum non civium esse videantur in quorum hortis crescentium varietatem si describendam mihi sumerem integrum naturalis historiae volumen esset implendum“; Gramaye, a. a. O.

Wenn der Beobachter in seiner Bewunderung von den Antwerpener Häusern sagt, daß sie eher Königen als Bürgern anstehen, so kennt sein Überschwang keine Grenzen, wo er von den Gärten spricht; denn um „die Anpflanzungen zu beschreiben, müßte man einen ganzen Band der Naturgeschichte füllen“. Auch nach Abrechnung der rhetorischen Übertreibung bleibt die — uns ohnedem bekannte — Tatsache übrig, daß der Umfang der alten Freiflächen bedeutend war. Aus einer Reihe anderer Berichte ergibt sich der gleiche Sachverhalt. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts war die Ausdehnung unbebauter Geländeflächen, die durchweg der mittelalterlichen Stadtanlage entstammten, eine große, und zahlreiche freie Grundstücke warteten auf Käufer.

„Er bestonden 1551 in de Stad een groot getal onbehouwde eigendommen toebehoorende hetzij aan bijzonderen, hetzij aan burgerlijke of geestelijke gemeenschappen . . . Uitgestrekte gronden, hovingen, beemden, oeploegde landen, geschikt voor het bouwen van minstens vijftien honderd huizen en gelegen in verschillende wijken wachtten op koopers“; Thys, *Straten*, S. 47 u. 145.

Gewiß war die Verteilung dieser Freiflächen innerhalb der Stadt eine ungleichmäßige. Die älteste Stadtsiedelung und die erste, i. J. 1201 hinzugetretene Stadterweiterung — die wir zusammen als den Stadtkern bezeichnen; s. Abb. 12 S. 59 — waren schon im Mittelalter dicht bebaut. Hier hatte auch die Hofbebauung frühzeitig Platz ge-

griffen und die freien Innenflächen ausgenutzt. Daß Wohngänge in diesen ältesten Bezirken bereits im Mittelalter angelegt wurden, haben wir zuvor in einem Einzelbeispiel gesehen. In dem Hauptteil der Stadt, der die seit 1290 vorgenommenen Stadterweiterungen umfaßte, waren dagegen bis zum Ablauf des Mittelalters die großen Freiflächen erhalten, und auf dieses Gebiet beziehen sich die zuvor wiedergegebenen Schilderungen.

Daß im übrigen nicht jede unbebaute Fläche innerhalb der Stadt als benutzbare Baustelle angesprochen werden kann, wurde oben S. 60 bemerkt. Von einem großen Teil der später aufgeteilten Flächen, den Tucherhöfen, haben wir im besonderen gesehen, daß sie während des Mittelalters nicht für Bauzwecke verfügbar waren. Eine enge Bebauung und Zusammendrängung kann deshalb in einzelnen Bezirken trotz der allgemeinen Weiträumigkeit stattgefunden haben.

Während der reichlichen Geländezufuhr durch die Stadterweiterungen des Mittelalters wurden Straßenzüge vielfach neu geschaffen; ein erheblicher Teil der Erschließung von Bauland vollzieht sich indes durch die Bebauung von Innengelände. Der Grundstücksbesitzer ist es, der die Verwertung seines Geländes in der Hauptsache noch selber betreibt; er ist es auch, der bei der Erschließung größerer Geländestücke regelmäßig die Aufteilungsstraßen anlegt. Das Wachstum der Stadt und die Besiedelung entwickeln sich in organischer Weise, ohne daß die öffentlich-rechtliche Leitung bei der innenstädtischen Geländeerschließung — anders bei der Durchführung der Stadterweiterung selbst — in eingreifender Betätigung hervortritt.

Im 15. Jahrhundert finden wir alsdann die Stadtverwaltung in vereinzelt Fällen an Straßenbauten beteiligt. Im Jahre 1434 wurde die St. Anthoniusstraat eröffnet, wobei die Stadt ein für die Durchlegung der Straße erforderliches Grundstück ankaufte. Eine Straßenerweiterung wurde i. J. 1491 in der St. Jakobstraat gelegentlich der Erbauung des großen Westturms vorgenommen. Noch zu Ablauf des 15. Jahrhunderts wurde auf privatem Grundbesitz i. J. 1490 die Schrijnwerkerstraat (auf einem Grundstück der Familie Naeldwyk und ursprünglich deren Namen tragend) und i. J. 1495 die Markgravestraat durch Markgraaf van Immerseel angelegt.

## 2. Das 16. Jahrhundert.

Mit wenig genutzten Befugnissen und noch geringeren Zurüstungen ausgestattet, tritt die Stadtverwaltung Antwerpens in das 16. Jahrhundert ein. Nur eine kurze Spanne Zeit aber war im neuen Jahrhundert vergangen, als der Stadtrat eine Bautätigkeit entfaltete, wie sie in diesem Abschnitt kaum ein zweites Gemeinwesen aufzuweisen hat