

**BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN**

ISSN 0373-0468

Herausgegeben von  
H. Hahn - W. Kuls - W. Lauer - P. Höllermann - K.A. Boesler  
Schriftleitung: H.-J. Ruckert

Heft 68

**Wilfried Krings**

## **Innenstädte in Belgien**

**Gestalt, Veränderung, Erhaltung  
(1860-1978)**

1984

In Kommission bei  
Ferdinand Dümmlers Verlag - Bonn

**Wilfried Krings**

**Innenstädte in Belgien**

**Gestalt, Veränderung, Erhaltung  
(1860-1978)**

**BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN**

ISSN 0373-0468

Herausgegeben von

H. Hahn W. Kuls W. Lauer P. Höllermann K. A. Boesler

Schriftleitung: H.-J. Ruckert

---

Heft 68

Wilfried Krings

**Innenstädte in Belgien**

Gestalt, Veränderung, Erhaltung

(1860 – 1978)



1984

---

In Kommission bei

**FERD. DÜMMLERS VERLAG · BONN**

– Dümmlerbuch 7618 –

# **Innenstädte in Belgien**

**Gestalt, Veränderung, Erhaltung  
(1860 - 1978)**

von

**Wilfried Krings**

**Mit 2 Übersichten, 14 Tabellen und 24 Abbildungen im Text,  
einem Bildteil mit 60 Fotos, 4 Lageplänen und 8 Abbildungen im Anhang,  
sowie 6 Abbildungen als Beilagen.**

In Kommission bei

**FERD. DÜMMLERS VERLAG · BONN**

 *Dümmlerbuch 7618*

**Als Habilitationsschrift auf Empfehlung  
der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Bonn  
gedruckt mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft**

**Alle Rechte vorbehalten**

**ISBN 3-427-76181 - 9**

**© 1984 Ferd. Dümmlers Verlag, 5300 Bonn 1**

**Herstellung: Richard Schwarzbald, Witterschlick b. Bonn**

## VORWORT

Die vorliegende Untersuchung analysiert die Gestaltentwicklung von sechs belgischen Innenstädten im Zeitraum von 1860 bis heute (1978). Sie behandelt sowohl die verändernden Eingriffe in die historische Stadtgestalt als auch die unterschiedlich motivierten und orientierten Bemühungen um Erhaltung.

Die ausgewählten Städte besitzen international einen hohen touristischen Bekanntheitsgrad, der einigen "großen" Baudenkmälern und den reichen Kunstschätzen zuzuschreiben ist, die als Erbe der mittelalterlich-frühneuzeitlichen Wirtschaftsblüte überkommen sind. Es liegt von daher nahe, daß vorzugsweise die Erhellung jener Phase, der Zeit eines Van Eyck, Brueghel und Rubens, als Forschungsaufgabe betrachtet worden ist. Von Gegenwart und jüngster Vergangenheit ist dagegen weitaus weniger Faszination ausgegangen.

Mein Interesse an der Thematik der Stadterneuerung wurde zunächst während eines Studienjahrs in Lyon (1963/64) geweckt. Dort waren damals Bestrebungen zur baulichen Erhaltung und Revitalisierung des als Le Vieux Lyon bekannten Viertels um die Kathedrale St. Jean im Gange. Später, während meiner Assistententätigkeit am Institut für Wirtschaftsgeographie der Universität Bonn, hatte ich Gelegenheit, eine Reihe der Städte, die mit Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen auf den Plan traten (Maastricht, Colmar, Regensburg, Krems u.a.), auf Exkursionen oder privaten Reisen kennenzulernen. Herr Prof. Dr. Helmut Hahn bestärkte mich darin, die Thematik zum Gegenstand meiner Habilitationsschrift zu machen. Ihm bin ich auch wegen der engagierten Betreuung meiner Arbeit in besonderer Dankbarkeit verbunden.

Die Anregung, die geplanten Untersuchungen am Beispiel belgischer Städte durchzuführen, verdanke ich Herrn Prof. Dr. Wolfgang Kuls, der auch die Kontakte zu belgischen Kollegen vermittelte. Das war 1974. In Löwen hatte gerade Herr Prof. Dr. Herman Van der Haegen, Instituut voor Sociale en Economische Geografie der Katholischen Universität, mit einer großen Anzahl von Mitarbeitern die Studie "Leuven 2000", eine materialreiche stadtgeographische Bestandsaufnahme, vorgelegt. In dem Löwener Institut erhielt ich erste nützliche Hinweise auf Literatur, Quellen und zuständige Behörden.

Das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 lenkte allgemein ein breiteres Interesse auf den Zustand und die Weiterentwicklung der historischen Stadtbereiche und brachte einen Schub an einschlägigen Publikationen, darunter viel "graue" Literatur. Dies kam meiner Untersuchung wegen der sich bietenden Vergleichsmöglichkeiten sehr zugute. Mit der intensiven Bearbeitung konnte ich allerdings erst beginnen, nachdem mir die Deutsche Forschungsgemeinschaft 1978 ein 18monatiges Habilitandenstipendium gewährte. Von dieser Zeit habe ich 6 Monate in Belgien zugebracht. Herr Prof. Dr. Lucien De Smet bot mir Gastrecht am Seminarie voor Menselijke en Economische Aardrijkskunde der Reichsuniversität Gent und damit den Zugang auch zu anderen für mich wichtigen Universitätseinrichtungen. Herr Prof. Van der Haegen stand mir in dieser Phase mit

fachlichem Rat zur Seite. Sein damaliger Mitarbeiter, Herr Dr. Guido Knops (jetzt Koning Boudewijnstichting, Brüssel), der selbst an einer Untersuchung über Stadterneuerung in Mecheln arbeitete, war mir ein bereitwilliger und kundiger Gesprächspartner in praktischen wie methodischen Einzelfragen.

Dank dieser vielfältigen Unterstützung konnte ich meine Untersuchung bis zum Ablauf des Stipendiums beenden und das Manuskript im April 1979 vorlegen. Das mühsame Geschäft der Reinschrift besorgte Frau Ellen Wudtke (Bonn). Die umfangreichen für den Bildteil erforderlichen Laborarbeiten erledigte mit großem Einfühlungsvermögen Frau Karen Lück (Geogr. Institute, Bonn).

Nach Abschluß der Habilitation nahm sich Herr Prof. Dr. Ger Schmook jr., Gent, Mitglied der Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, die Zeit, mein Manuskript kritisch durchzusehen. Ihm verdanke ich eine Reihe von Korrekturen und ergänzenden Hinweisen, die ich vor der Drucklegung berücksichtigt habe.

Die Reinzeichnung der Abbildungen wurde unter Leitung von Herrn Ewald Brüßhaver von Kartographen der Geographischen Institute Bonn vorgenommen. Bei der Fertigstellung des druckreifen Manuskripts war mir Frau Marga Dusold (Universität Bamberg) behilflich.

Allen Personen, die mit Rat und Tat zum Gelingen meines Vorhabens beigetragen haben, den hier genannten und den ungenannten, möchte ich herzlich danken.

Schließlich habe ich der Deutschen Forschungsgemeinschaft für die Übernahme der Druckkosten sowie den Herausgebern der Bonner Geographischen Abhandlungen für die Aufnahme meiner Arbeit als Heft 68 der Reihe zu danken.

Abschließend ein Wort zum Literaturverzeichnis. Ich habe es soweit ergänzt, daß es bei den Neuerscheinungen bis April 1979 reicht. Von den seither erschienenen Publikationen möchte ich einige wichtige hier anführen: Reichhaltiges Material zu Brüssel bringt das aus Anlaß einer vom Gemeindegeld von Belgien veranstalteten Ausstellung herausgegebene Sammelwerk "Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement urbain 1780 - 1914" (franz. u. niederl. Ausg., 1979). Die Stadt Antwerpen gab zu der Ausstellung "Antwerpen 1830 - 1980" einen gleichnamigen Katalog heraus, in dem u.a. das Thema Wohnen behandelt ist. Der Antwerpener Verlag Van Loghum Slaterus begann 1981 mit der Veröffentlichung einer sehr nützlichen Loseblattsammlung zu den Themenkomplexen Städtebau, Stadterneuerung, Wohnungswesen und Umweltschutz (Ruimtelijke planning. Praktijkboek voor stedebouw en stadsvernieuwing, huisvesting en milieu met beschrijvende inventaris van de organisatie in Vlaanderen). Aus Anlaß der Stadterneuerungskampagne verfaßte S. Vlaeminck im Auftrag der Flämischen Teilregierung ein anregendes Buch "Sociale Stadsvernieuwing concreet" (Gent 1981). Diese Hinweise müssen genügen, um die Brücke zur aktuellen Literaturlage zu schlagen.

Bamberg, im Frühjahr 1983

Wilfried Krings

# INHALT

	Seite
<b>1 EINLEITUNG</b>	<b>13</b>
1.1 Fragestellung der Untersuchung	13
1.2 Auswahl der Städte und nähere Bestimmung des untersuchten und als "Innenstadt" bezeichneten Teilgebiets	16
1.3 Die Stadtgestalt als Forschungsgegenstand der Geographie	20
1.3.1 Entwicklungen in der deutschsprachigen Stadtgeographie	20
1.3.2 Entwicklungen in der belgischen Stadtgeographie	25
1.4 Quellenlage	27
1.5 Darstellungsweise der Untersuchungsergebnisse	28
1.6 Verwendeter Begriffsapparat	29
<b>2 DIE AUSGANGSSITUATION UM 1860</b>	<b>35</b>
2.1 Erhaltung der mittelalterlichen Gestalt oder Persistenz mittelalterlicher Gestaltungsweisen?	35
2.2 Der Grundriß	38
2.2.1 Die große Flächenausdehnung der Innenstädte	38
2.2.2 Orographische und hydrographische Merkmale	41
2.2.3 Das Straßennetz	43
2.2.4 Die Eisenbahn als neues grundrißbeeinflussendes Element	46
2.2.5 Die Parzellenstruktur	47
2.3 Der Aufriß	49
2.3.1 Besonderheiten und Gliederungsmöglichkeiten der Wohnbebauung	49
2.3.2 Kleinhäuser	50
2.3.3 Bürgerhäuser	53
2.3.4 Herrschaftliche Häuser	55
2.3.5 Die Nichtwohnbebauung	57
2.3.6 Gesamtwirkung	58
2.4 Die Wohnnutzung	58
2.4.1 Zum räumlichen Gefüge der Wohnbautypen	58
2.4.2 Zusammenhang zwischen Hausbestand und sozialökonomischer Gliederung der Bevölkerung	59
2.4.3 Kleinräumige Differenzierungen, dargestellt am Beispiel Brüssels	64
2.5 Zur Nutzung der Nichtwohngebäude	67
<b>3 - 7 ENTWICKLUNG DER STADTGESTALT 1860 - 1978</b>	<b>69</b>
<b>3 "EMBELLISSEMENT" (VERSCHÖNERUNG) UND "ASSAINISSEMENT" (SANIERUNG), 1860 - 1889</b>	<b>71</b>
3.1 Die Leitbilder	71
3.1.1 Die Vorbilder Paris und London und ihre Rezeption in Belgien	71



3.1.2	Lösungen für die innenstädtischen Arbeiterviertel	74
3.1.3	Die Rolle der historischen Bausubstanz	78
3.2	Die Instrumentarien	84
3.2.1	Die Zoneneinteilung 1858/1867	84
3.2.2	Denkmalschutz und Denkmalpflege	87
3.3	Die Ergebnisse	87
3.3.1	Brüssel	87
3.3.2	Antwerpen	93
3.3.3	Gent	95
3.3.4	Löwen	96
3.3.5	Mecheln	97
3.3.6	Brügge	98
3.3.7	Gemeinsamkeiten und Unterschiede	100
4	DIE SUCHE NACH REGIONAL- UND LOKALTYPISCHEN LÖSUNGEN, 1890 -1919	104
4.1	Das Leitbild	104
4.1.1	City, Villenviertel, Straßenbahn	104
4.1.2	Das Konzept des malerischen Städtebaus	105
4.2	Die Instrumentarien	111
4.2.1	Aufschwung der Denkmälerinventarisierung und der Stadtforschung	111
4.2.2	Das Arbeiterwohnungsgesetz von 1889: ein erfolgreicher Schritt zur Verbesserung der Wohnverhältnisse?	113
4.3	Die Ergebnisse	115
4.3.1	Brüssel	115
4.3.2	Brügge	121
4.3.3	Die anderen Städte	123
5	TRADITIONALISMUS UND MODERNISMUS, 1920 - 1945	128
5.1	Die Leitbilder	128
5.1.1	Die traditionalistische Phase bis 1930	128
5.1.2	Das Aufkommen modernistischer Vorstellungen nach 1930	132
5.2	Die Instrumentarien	137
5.2.1	Neue Wege der Wohnungspolitik	137
5.2.2	Denkmalorientierte Erhaltung auf gesetzlicher Grundlage	139
5.3	Die Ergebnisse	141
5.3.1	Der Wiederaufbau in Löwen, Mecheln und Antwerpen	141
5.3.2	Die Innovation des Luxus-Appartementhauses	142
5.3.3	Tendenzen und Ergebnisse des sozialen Wohnungsbaus	147
6	INDIVIDUALISTISCHER FUNKTIONALISMUS, 1946 - 1959	148
6.1	Stagnation der Leitbilddiskussion	148

6.2 Neue Instrumentarien zur Veränderung der Stadtgestalt	150
6.3 Die Ergebnisse	153
<b>7 WACHSENDER VERÄNDERUNGSDRUCK UND ANSÄTZE ZUR ERHALTENDEN ERNEUERUNG, 1960 - 1978</b>	<b>156</b>
7.1 Vervielfältigung der Konzepte	156
7.1.1 Allgemeine Aspekte	156
7.1.2 Zur Situation in den untersuchten Städten	157
7.2 Entwicklungsfaktoren und Instrumentarien	165
7.2.1 Der Druck des Kapitalmarkts	165
7.2.2 Entindustrialisierung und Tertiarisierung	168
7.2.3 Strukturwandel im Einzelhandel	169
7.2.4 Der Zustrom ausländischer Arbeiter	172
7.2.5 Wohnform- und Wohnstandortpräferenzen der autochthonen Mittel- und Oberschicht	174
7.2.6 Denkmalpflege in der Verantwortung der Regionen	175
7.2.7 Ansätze zur "Stadterneuerung"	178
7.3 Zwischenergebnisse der jüngsten Entwicklungen	182
<b>8 ABSCHLIESSENDE BEWERTUNG</b>	<b>183</b>
8.1 Innovationen der Stadtgestaltung in Belgien	183
8.2 Die Instrumentarien	184
ZUSAMMENFASSUNG	186
RÉSUMÉ	190
SAMENVATTING	194
Übersetzung längerer fremdsprachiger Zitate	198
<b>LITERATUR UND QUELLEN</b>	<b>201</b>
Abkürzungen	201
Allgemeine Literatur und Untersuchungen über Städte in Mittel- und Westeuropa außer Belgien	202
Belgien	217
Brüssel	224
Antwerpen	230
Brügge	232
Gent	233
Löwen	237
Mecheln	238
Karten und Pläne	240
<b>BILDTEIL</b>	<b>245</b>
<b>ANHANG: Abbildungen 25 bis 32</b>	<b>311</b>
<b>BEILAGEN</b>	<b>in Tasche</b>

## Verzeichnis der Abbildungen im Text

- 1 Zum "Image" der belgischen Städte
- 2 Lage der sechs untersuchten Städte
- 3 Flächenvergleich Brügge - Krakau - Bonn
- 4 Blockbild Löwen
- 5 Im 16. Jahrhundert neu angelegte Straßen und Plätze in Antwerpen
- 6 Unterschiede der Parzellenstruktur in Antwerpen. Ausschnitte aus dem Plan Losson 1846
- 7 Zweiteiliger Wohngang in Gent, Berouw
- 8 Herrschaftliches Doppelhaus in Antwerpen, Meir
- 9 Bewertung der Lebensverhältnisse in Brüssel um 1840. Kartogramm nach einer Gewichtung der 8 Sektionen durch Edouard Ducpétiaux
- 10 Verteilung der unterstützungsbedürftigen Familien und der Beschäftigten ausgewählter Berufszweige auf die acht Sektionen von Brüssel, 1842
- 11 Karte der Unterstützungsbedürftigkeit in der Stadt Brüssel von Adolphe Quételet, 1843
- 12 Projekt einer Modellsiedlung für Gent: Cité Louise
- 13 Panoramaskizze einer für Gent geplanten Modellsiedlung nach dem Mülhausener System
- 14 Titelblatt der Zeitschrift "Le Touriste" 1893
- 15 Beispiel für das Verfahren der Zonenenteignung: Durchbruch der Rue Antoine Dansaert in Brüssel
- 16 Die wichtigsten Bauten an den Zentralboulevards in Brüssel, ursprünglicher und heutiger Zustand
- 17 Gent, Zollikofer-Projekt 1882/83. Anbindung des Südbahnhofs an die Stadtmitte
- 18 Umgestaltung der Stadtmitte von Gent zu einer monumentalen "Denkmalachse"
- 19 Vogelschauansicht der Denkmalachse von Gent. Federzeichnung von Armand Heins, 1929 - 1930
- 20 Das Stadtstrukturmodell von Louis Van der Swaelmen, 1915
- 21 Luxus-Appartementhaus Résidence-Palace in Brüssel
- 22 Bebauungspläne und Fluchtlinienpläne in Antwerpen, Stand 1973
- 23 Vorschlag der Werkgroep Stadsvernieuwing Gent zur Einrichtung von "woonerven" in der nördlichen Innenstadt, 1978
- 24 Hauptverkehrsachsen und Hochhäuser in Brüssel, 1978

## Verzeichnis der Abbildungen im Anhang

- 25 Brüssel. Lage und Entstehungszeit der Passagen
- 26 Brüssel. Viertel des Zentralbahnhofs. Zustand ca. 1900 und ca. 1975
- 27 Brüssel. Entwicklung des Stadtgebiets 1801 - 1978 und Lokalisierung ausgewählter Einrichtungen. Mit Vergleichsdarstellung für Nürnberg 1806 - 1952
- 28 Antwerpen. Entwicklung der Einwohnerzahl u.a., Graphik
- 29 Gent. Wohngänge in der nördlichen Innenstadt, Stand 1912
- 30 Gent. Ehem. Großer Beginenhof, Zustand 1874 und Neugestaltungsplan 1978
- 31 Gent. Einfluß der Eisenbahn auf den Stadtgrundriß
- 32 Löwen. Fluchtlinienplan des Stadtbaumeisters Laenen, 1839

## Verzeichnis der Tabellen

- 1 Flächengröße der 6 untersuchten Städte
- 2 Bebaute Flächen der Stadtgemeinden 1840/1856/1866
- 3 Höhengliederung der Wohnbausubstanz 1846
- 4 Versuch einer sozialökonomischen Gliederung der Gemeindebevölkerung von Brüssel, Antwerpen und Gent 1846/47
- 5 Vergleich bewohnte Häuser und Wahlberechtigte für Brüssel, Antwerpen und Gent 1846/47
- 6 Unterschiede in den Wohnverhältnissen in Brüssel nach Straßentypen 1866
- 7 Entwicklung der Einwohnerzahl der Innenstädte 1866/1910
- 8 Veränderung der Bevölkerungsdichte 1842/1910 in den acht Sektionen von Brüssel
- 9 Regionale Verteilung der staatlichen Wohnungsbaukredite 1889 - 1900
- 10 Zahl der geschützten Denkmäler und "Landschaften" 1931 - 1970
- 11 Veränderungen der größtmäßigen Zusammensetzung des Wohnungsbestandes der belgischen Gemeinden mit 10.000 und mehr Einwohnern 1910/1930
- 12 Veränderungen in der Zahl der Einzelhandelsgeschäfte in Mecheln nach Straßentypen 1948/1963/1974
- 13 Infolge des Sanierungsgesetzes von 1953 jährlich abgerissene Wohneinheiten und Anzahl der betroffenen Personen in Belgien 1955 - 1975 (graphische Darstellung)
- 14 Zahl der königlichen Verordnungen betr. die Einstufung von Einzelbauten und Ensembles als Denkmäler 1971 - 1976/77

## Verzeichnis der Beilagen

- 1 Brüssel. Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860 - 1978
- 2 Antwerpen. Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860 - 1978
- 3 Brügge. Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860 - 1978
- 4 Gent. Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860 - 1978
- 5 Löwen. Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860 - 1978
- 6 Mecheln. Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860 - 1978

## Im Text verwendete Abkürzungen

- A.P.A. Algemeen Plan van Aanleg  
ARAU Atelier de Recherche et d'Action Urbaines  
Arch. Architect  
A.S.L.K. Algemene Spaar- en Lijfrentekas  
B.B.G. Bestuur der Burgerlijke Godshuizen  
BF Belgische Franken  
B.P.A. Bijzondere Plan van Aanleg  
C.G.E.R. Caisse Générale d'Epargne et de Retraite  
C.I.A.M. Congrès Internationaux d'Architecture Moderne

- C.O.O.** Commissie van Openbaren Onderstand  
**CRM** Commission Royale des Monuments  
**CRMS** Commission Royale des Monuments et des Sites  
**d.V.** Einfügung durch Verfasser  
**fr.** français  
**KCML** Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen  
**N.I.S.** Nationaal Instituut voor de Statistiek  
**nl.** niederländisch  
**N.M.B.S.** (Belgische Staatsbahnen)  
**O.C.M.W.** Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn  
**S.N.H.** Société Nationale des Habitations à Bon Marché/Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken  
**S.N.L.** Société Nationale du Logement/Nationale Maatschappij voor de Huisvesting

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Fragestellung der Untersuchung

„Man muß sie erlebt haben, die Bilderbuchstädte Belgiens, in denen die Vergangenheit gegenwärtig ist und sich mit modernem Leben verbindet.“ (aus Abb. 1). Die Vergangenheit, das sind — wenigstens für den „durchschnittlichen“ bundesrepublikanischen Besucher — „die mit vergoldeten Ornamenten geschmückten Zunfthäuser aus dem Mittelalter“ an der Grand'Place in Brüssel, „einem der herrlichsten baulichen Ensembles der Welt“, das ist das Rubenshaus in Antwerpen, das ist die Heiligblutprozession durch das „romantische“ Brügge. Das moderne Leben, das sind die gigantischen, sich in stille Polderlandschaften hineinfressenden Hafен- und Industrieanlagen bei Antwerpen, Gent und Brügge, das sind die Büro- und Hotelhochhäuser in Brüssel, die der Stadt eine neue „Skyline“ beschert haben (Abb. 1), das sind die Schnellstraßen und noch viele andere Errungenschaften, die auf den ersten Blick vielleicht weniger auffallen: die großformatigen Reklametafeln, mit denen zerbröckelnde historische Fassaden kaschiert werden, die acht-, neun-, zehngeschossigen Luxusapartmenthäuser, die die „deftigen“ bürgerlichen Einfamilienhäuser des 19. Jahrhunderts schon zu einem guten Teil ersetzt haben. Das moderne Leben, das ist „das malerische Gent“ mit einem langsam verrottenen mittelalterlichen Kern (Oudburg) und mit Arbeiterwohnvierteln des Industriezeitalters, in denen Spitzhacke und Planierdrape am Werk sind ...

Die Verbindung von Vergangenheit und Gegenwart ist, wie der aufmerksame Beobachter bald erkennt, keineswegs so harmonisch, wie es die offizielle Fremdenverkehrswerbung suggerieren möchte. Es ist vielmehr wie in allen anderen nordwesteuropäischen Verdichtungsräumen eine spannungsreiche und konfliktgeladene Verbindung. Lösungen zugunsten einer Erhaltung und „erhaltenden Erneuerung“ scheinen sich nur zaghaft durchzusetzen. Andererseits kann das positive „Image“ der Städte, wie es in den Texten der Abb. 1 zum Ausdruck gebracht wird, nicht völlig aus der Luft gegriffen sein. Es kann ein Überbleibsel sein, eine nachwirkende Vorstellung aus einer früheren Zeit, in der die Veränderungen besser mit der überkommenen historischen Gestalt der Städte in Einklang gebracht worden sind, als es in der jüngsten Vergangenheit, d. h. in den letzten 20 bis 25 Jahren, der Fall war.

Der Zustand, der in den 50er Jahren vorlag, war entscheidend geprägt durch das 19. und frühe 20. Jahrhundert, eine Zeit, die in Belgien durch eine starke wirtschaftlich-industrielle Expansion gekennzeichnet ist. Wie das nördliche Rheinland gehört Belgien zu den am frühesten industrialisierten Regionen Kontinentaleuropas (Textilindustrie, Schwerindustrie auf der Grundlage von Kohlevorkommen). Die Eisenbahn Köln - Lüttich - Löwen - Mecheln - Gent - Brügge - Ostende (angelegt 1835 - 1843, mit Anschluß nach London) war die erste bedeutende internationale Verbindung auf dem Kontinent. Eine mögliche Erklärung für das heutige Image wäre demzufolge: Das Industriezeitalter hat eine Synthese



**IN DIE BILDERBUCHSTÄDTE  
BELGIENS:  
WER SIE NOCH NICHT  
KENNT, SOLLTE ZUM  
WOCHENENDE HINFAHREN.  
WER SIE KENNT,  
KOMMT IMMER WIEDER.**

Sie sind die große Liebe der Belgienbesucher, die schönen alten Bilderbuchstädte. Wo man in der Vergangenheit bummeln kann, besichtigt und staunt, ehrfürchtig vergangene Größe nach-erlebt. Das romantische Brügge mit seinen Kanälen, mit dem mittelalterlichen Stadtkern und der berühmten Memling-Sammlung. Das malerische Gent, mit den frommen Altarbildern der Brüder



van Eyck, mit seinen alten Patrizierhäusern und der reichen Giebellfront an der Graslei. Und die Rubens-Stadt Antwerpen. Moderner Hafen mit Kathedrale und Museen. Der Große

Markt mit dem Rathaus und stolzen Zuhäusern. Man muß sie erlebt haben, die Bilderbuchstädte Belgiens, in denen die Vergangenheit gegenwärtig ist und sich mit modernem Leben verbindet.

**NACH  
BELGIEN  
ZUM WOCHENENDE**

Abb. 1: Zum "Image" der belgischen Städte

Oben: Zeitungsanzeige "In die Bilderbuchstädte Belgiens". Belgisches Verkehrsamt Düsseldorf, Juni 1978.

Rechts oben: Karikatur "Sind Sie sicher, daß Sie Brüssel kennen?" Aus der französischen Frauenzeitschrift Elle, 16.1.1974

Rechts unten: Briefkastenwerbung eines Kölner Omnibusunternehmens für Tagesfahrten nach Brüssel aus Anlaß der Tausendjahrfeier, März 1979.

Bildsignale: Manneken-Pis (links, nicht mitabgebildet), Grand'Place in Brüssel mit der Maison du Roi, einem Bau aus dem Ende des 19. Jh. in den Stilformen des gotischen Rathauses von Oudenaarde.

*Etes-vous sûrs  
de connaître  
Bruxelles ?*



## **1000 Jahre Brüssel**

**Eine Weltstadt voller  
Sehenswürdigkeiten empfängt Sie.**

**Fußgängerzonen in der Innenstadt  
(teilweise ganz in Glas überdacht),  
machen jeden Bummel zu einem wirklichen Er-  
lebnis.**

**Weltbekannte Modehäuser finden Sie in den  
kleinen und großen Geschäftsstraßen, wo Sie  
auch vom Fisch bis zu den „Brüsseler Spitzen“  
alles sehen und erstehen können.**

**All dies aber wird noch übertroffen, wenn bei  
Beginn der Dämmerung der Marktplatz beleuch-  
tet wird. Eines der herrlichsten baulichen En-  
sembles der Welt. Die mit vergoldeten Orna-  
menten geschmückten Zunfthäuser aus dem  
Mittelalter sind allein schon eine Reise wert.**

*Einladung:  
Große Fahrt nach  
Brüssel*





von historischer und moderner Stadtgestalt hervorgebracht, die stark positive Werturteile hervorrufen konnte. Die gegenwärtige "postindustrielle" Phase, an der Belgien aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage und seiner politischen Ausrichtung in besonderer Weise teilnimmt, hat demgegenüber massive Einbrüche in die Stadtgestalt mit sich gebracht, die noch zu neu (und zu wenig bekannt) sind, als daß sie schon zu einer Image-Korrektur hätten führen können.

Diese These, die der weitverbreiteten Vorstellung von der chaotischen und häßlichen Stadt des Industriezeitalters entgegensteht, bildete den Ausgangspunkt der Untersuchung. Ihr Ziel war, anhand von ausgewählten Beispielen die Entwicklung der Stadtgestalt in Belgien als Auseinandersetzung von Veränderungs- und Erhaltungsbestrebungen mit den persistierenden Elementen und Strukturen vergangener Entwicklungsphasen zu erfassen. Angestrebt war

- erstens, die wichtigsten gestaltverändernden oder -erhaltenden Maßnahmen zu dokumentieren,
- zweitens die hinter den jeweiligen Maßnahmen stehenden Leitbilder zu ermitteln und diese mit den Tendenzen in den Nachbarländern zu vergleichen, um so die Stellung der ausgewählten Städte bzw. Belgiens in stadtgestalterischen Innovationsabläufen zu erkennen, und schließlich
- drittens, ausgehend von einer kritischen Bestandsaufnahme des aktuellen Gestaltzustands die zukünftigen Aufgaben und Möglichkeiten einer erhaltenden Erneuerung bzw. Neugestaltung der Städte zu erläutern. Dabei sollten die eigenen Untersuchungsergebnisse auch mit den vorliegenden planerischen Konzeptionen konfrontiert werden.

Der Ansatz dieser Untersuchung ist ein geographischer. Der Begriff Gestalt (Stadtgestalt) wird daher verwendet, um die hauptsächlich räumlichen Differenzierungen einer Stadt zu bezeichnen, nämlich

- a) den Grund- und Aufriß (die bauliche Form),
- b) das Verteilungsmuster der vielfältigen städtischen Funktionen und ihrer "verorteten" Einrichtungen (Wohnungen für unterschiedliche Ansprüche, Einzelhandelsläden, Büros usw.) und
- c) das Geflecht der Kommunikationsströme (Personen- und Güterbewegungen).

Diese drei Gegebenheiten zusammengenommen machen einen wesentlichen Teil der Identität einer Stadt aus. Ihre unterschiedliche Ausprägung erzeugt bestimmte Gestaltqualitäten, die eine Wirkung auf die Bewohner, Benutzer und Besucher der betreffenden Stadt ausüben.

## **1.2 Auswahl der Städte und nähere Bestimmung des untersuchten und als "Innenstadt" bezeichneten Teilgebiets**

Bei der Auswahl der Städte sind drei Besonderheiten berücksichtigt worden:

1. Belgien besitzt als Ergebnis bestimmter historischer Entwicklungen, die hier nicht erläutert werden sollen, eine Reihe von Städten mit einem flächenmäßig sehr ausgedehnten vorindustriellen Kern. Dieser ist durch einen Befestigungs-

gürtel oder dessen Nachfolgeanlagen (Boulevard-Ring, Grüngürtel) deutlich von den Stadterweiterungen des 19. und 20. Jh. abgegrenzt.

2. Als Folge unterschiedlicher politischer Orientierungen und eines ausgeprägten Gemeindeparkularismus weichen die belgischen Städte in Fragen, die für die Stadtgestalt von Bedeutung sind, teilweise kraß voneinander ab. Es ist daher unmöglich, die Tendenzen am Beispiel einer einzigen Stadt aufzuzeigen. Bei der Auswahl der Städte wurde versucht, wichtige Varianten zu berücksichtigen.

3. Belgien zerfällt seit dem 1.1.1971 aufgrund einer Verfassungsrevision (Artikel 107 quater) in drei "Regionen" (régions, gewesten), die eine politische Teilautonomie anstreben. Es sind das französischsprachige Wallonien, das niederländischsprachige Flandern<sup>1)</sup> und das offiziell zweisprachige, tatsächlich aber vorrangig französischsprachige und eindeutig von Frankophonen beherrschte Brüssel.<sup>2)</sup> Die Region Brüssel entspricht dem Arrondissement Brüssel-Hauptstadt, besteht aus 19 Gemeinden, darunter der Gemeinde Brüssel selbst, und deckt sich nur bedingt mit der geographischen Stadtregion Brüssel, wie immer diese abgegrenzt wird. Da jede der drei Regionen in einzelnen Zuständigkeitsbereichen, z.B. Städtebau, Wohnungswesen, Denkmalpflege, teilweise bereits über eigene Gesetze verfügt, wird eine das gesamte Staatsgebiet abdeckende Untersuchung zunehmend schwieriger und läuft letztlich Gefahr, auf die Darstellung und Erklärung der interregionalen Unterschiede festgelegt zu werden. Um dem auszuweichen, wurde die Wahl auf die Hauptstadt und Städte der Region Flandern beschränkt, wo nicht nur die Mehrzahl der großflächigen historischen Kerne konzentriert ist, sondern auch die meiner Ansicht nach wichtigsten aktuellen Ansätze einer erhaltenden Erneuerung anzutreffen sind. Unter diesen drei Aspekten zusammen wurden Brüssel und die flämischen Städte Antwerpen, Brügge, Gent, Löwen und Mecheln (zur Lage siehe Abb. 2) ausgewählt.

Der vorindustrielle Kern, der einmal die "ganze" Stadt ausmachte, stellt heute nur noch ein Teilgebiet einer um ein Vielfaches größeren Stadtregion dar. Wir bezeichnen diesen Kern als Innenstadt. Damit folgen wir dem niederländischen Sprachgebrauch (vgl. HEINEMEIJER in HEINEMEIJER, VAN HULTEN u. DE VRIES REILINGH 1968, S. 11; VAN DE VENNE 1971; VAN DER HAEGEN in Survey Leuven 2000, 1974, I, S. 61). Ein französisches Gegenstück gibt es nicht. Das nl. binnenstad kann mit centre urbain oder vieille ville wiedergegeben werden. Vieille ville entspricht dem deutschen Altstadt. Dieser häufig gleichbedeutend mit Innenstadt verwendete Begriff (vgl. MULZER 1972, LICHTENBERGER 1977) schien uns wegen seines vielfältigen, örtlich wechselnden historischen Bedeutungsge-

---

1) Deckt sich nicht mit dem historischen Territorium Flandern, dessen Kerngebiete mit Brügge und Gent in den heutigen Provinzen West- und Ostflandern enthalten sind. Im 17. Jh. fiel das heute als Zeeuwisch Vlaanderen (Seeländisch Flandern) bezeichnete Gebiet südlich der Westerschelde an die Nördl. Niederlande; weitere Gebietsteile im Westen (mit Dünkirchen) und Süden (mit Lille und Douai) kamen an Frankreich (Flandre Française).

2) Historisch gesehen gehört Brüssel zum niederländischen Sprachgebiet. Es war wie Antwerpen und Löwen Bestandteil des Territoriums Brabant. Geographisch ist Brüssel eine Enklave in Flandern.

halts (vgl. BLASCHKE 1970) und wegen der möglichen, besonders umgangssprachlich geläufigen Assoziation mit einem Kneipen-, Diskotheken- und Modeboutiquenviertel (vgl. die Düsseldorfer "Altstadt") weniger geeignet.

Als Grenze der Innenstadt betrachten wir die Innenseite des Befestigungsgürtels, soweit dieser noch vorhanden ist (z.T. in Brügge und Löwen), bzw. die Mitte der Boulevards, die anstelle der Befestigung angelegt worden sind und einen mehr oder weniger geschlossenen Ring bilden.

Alle sechs Innenstädte besitzen neben dem äußeren noch einen älteren, inneren Befestigungsring, der nach der Neubefestigung im 13. bis 16. Jh. erhalten blieb und z.T. auch noch eine Zeitlang weiter unterhalten wurde (vgl. für Brüssel MARTENS 1968). Heute ist dieser Ring stellenweise noch im Grundriß erkennbar, bestehen die Gräben noch (Brügge, Gent) oder sind Mauerabschnitte und Türme freigelegt (Löwen, Brüssel). Wir unterscheiden daher zwischen innerer und äußerer Innenstadt.

Das außerhalb der Innenstadtgrenze gelegene Stadtgebiet bezeichnen wir als Außenstadt. Unter Innenstadtrand verstehen wir den randlichen Saum innerhalb der Innenstadtgrenze, unter Stadtrand den Übergangsstreifen zwischen dem städtisch bebauten und unbebauten bzw. ländlich bebauten Areal, der zu Beginn des 19. Jh. noch mit der Innenstadtgrenze zusammenfiel, sich seitdem aber immer weiter von dieser Grenze entfernte.

Das als Innenstadt bezeichnete Areal der vorindustriellen Stadt wird als potentiell schützens- und erhaltenswertes "Ensemble" angesehen. Es erfüllt die in der Entschließung Nr. 1 der Europarats-Konferenz von Zürich 1973 festgelegten Kriterien, insofern es (sinngemäß nach Résolutions finales Conf. de Zurich, S. 9)

1. ein zusammenhängendes Areal darstellt,
2. in historischer, archäologischer (d.h. baulicher), künstlerischer, lokaltypischer oder malerischer (ästhetischer) Hinsicht von Interesse ist und
3. in einer Form gestaltet ist, die eine genaue Abgrenzung gestattet.

Als zeitlicher Ausgangspunkt für die Untersuchung wurde das Jahr 1860 festgelegt. In diesem Jahr wurden unter dem Einfluß einer liberalistischen Wirtschaftsordnung die städtischen Verbrauchssteuern auf Lebensmittel, Brennstoff und Baumaterial abgeschafft und die Torsperren an den Eingängen der Innenstädte beseitigt (LUYKX 1978, S. 129). Nachdem die Befestigungsanlagen bereits am Ende des 18. Jahrhunderts — nur bei Antwerpen gleichzeitig mit dieser Maßnahme<sup>1)</sup> — aufgehoben worden waren, fiel mit der Torsperre eine Barriere, die der Ausbreitung der Städte nach außen bisher im Wege gestanden hatte. Das Bevölkerungswachstum, das mit der Frühindustrialisierung wenn nicht eingesetzt, so doch zugenommen hatte, brauchte nun nicht mehr innerhalb der Steuer- bzw. Innenstadtgrenze bewältigt zu werden. Bei Brügge und Löwen fiel allerdings die Steuergrenze ganz, bei Brüssel überwiegend mit der Gemeindegrenze zusammen, so daß bestimmte Entwicklungen zumindest behindert oder verzögert wurden.

---

1) Zur Erläuterung siehe S. 45f.

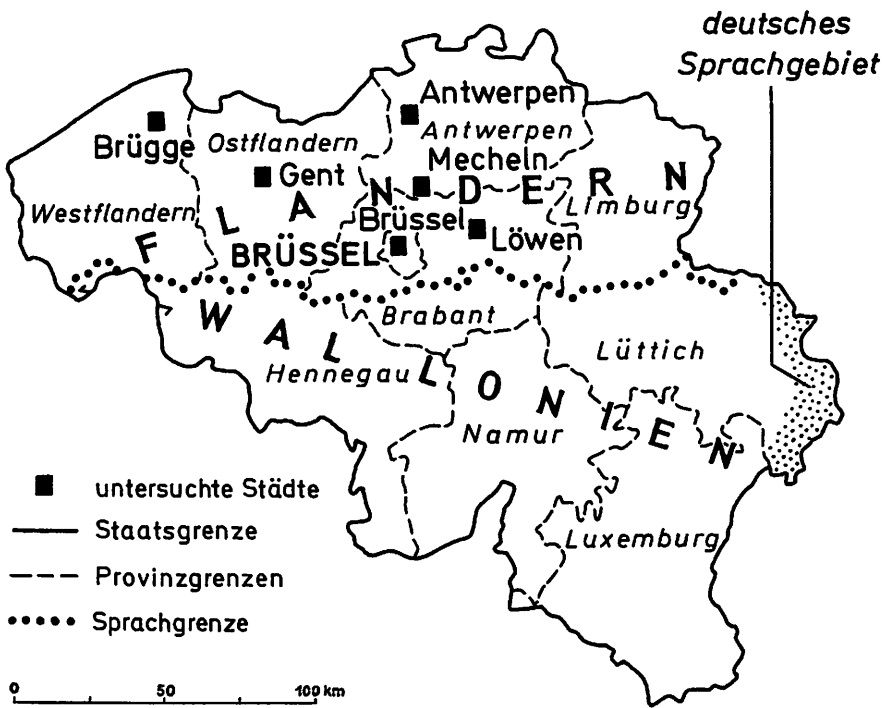


Abb. 2: Lage der sechs untersuchten Städte

Sprachgrenze: festgelegt 1962/63

Region Flandern, niederländisches Sprachgebiet  
(Bildung der Regionen durch Grundgesetzänderung 1970)

Region Wallonien, französisches Sprachgebiet

Deutsches Sprachgebiet: zur Region Wallonien gehörig

Region Brüssel, zweisprachiges Gebiet des Arrondissements  
Brüssel-Hauptstadt: 19 Gemeinden

Gemeinden mit Sonderregelungen für die jeweilige sprachliche Minderheit: in der Skizze nicht dargestellt

Brabant: Provinz, seit 1970 verteilt auf Flandern (Arrondissements Halle-Vilvoorde und Löwen) und Wallonien (Arrondissement Nivelles)

Eine zweite wichtige Neuerung war die Einführung der sogenannten Zonenenteignung durch Gesetze von 1858 und 1867. Dieses in den deutschen Staaten nicht verbreitete Verfahren erleichterte es den Stadtverwaltungen, flächenhafte Eingriffe in die bestehende Bausubstanz vorzunehmen und neue Gestaltungsvorstellungen durchzusetzen. Das bekannteste Anwendungsbeispiel ist die Überdeckung des Senne-Flusses und die damit verbundene Anlage der Zentralboulevards in Brüssel.

### 1.3 Die Stadtgestalt als Forschungsgegenstand der Geographie

#### 1.3.1 *Entwicklungen in der deutschsprachigen Stadtgeographie*

Wie die Stadtforschung im allgemeinen ist auch die Beschäftigung mit der Stadtgestalt und ihrer Entwicklung eine Aufgabe verschiedener Disziplinen, unter denen im deutschen Sprachgebiet die Stadtgeographie einen gewichtigen Rang einnimmt. Diese Einschätzung beruht jedoch weniger auf aktuellen Leistungen als darauf, daß sich die Anthropogeographie relativ früh diesem Themenbereich zugewendet hat und so eine gewisse Tradition begründen konnte.

Der meines Erachtens erste wichtige Vertreter der Forschungsrichtung, die als "morphologische" oder "morphogenetische" bezeichnet wird, war Hugo HASSINGER (1877 - 1952) mit seinen kurz nach der Jahrhundertwende einsetzenden Untersuchungen über die österreichische Haupt- und Residenzstadt Wien. Daß gerade diese Stadt und diese Zeit zum Ausgangspunkt der neuen Richtung wurden, hatte seine Gründe. Seit etwa der Mitte des 19. Jh. hatte die Bewältigung des auf der Stadt lastenden Wachstumsdrucks und damit vorzugsweise die Stadterweiterung das Interesse auf sich gezogen. Beide Erscheinungen, das Wachstum und die Bebauung des freigegebenen Festungsgeländes (1858-1887), hatten in der Innenstadt funktionale Sortierungs- und soziale Segregationsprozesse in Gang gesetzt bzw. forciert, die auch Gestaltwandlungen mit sich brachten und möglicherweise erst über dieses Augenfälligwerden ins Bewußtsein drangen.

Die offizielle Bewertung der Entwicklung sei mit folgendem Zitat belegt: "Durch ihr universelles Gepräge tritt die österreichische Kaiserstadt in Gegensatz gegen alle Städte von bestimmt umgrenztem Charakter und zugleich gegen die früheren Epochen ihrer eigenen Geschichte, welche einen ausgesprochen socialen Farbenton zeigten. Wie Felsen im Wogenschwall stehen die Denkmale der Vergangenheit, die stolzen Adelspaläste und Kuppelkirchen des Barockstils und der ehrwürdige Stefansdom mitten in dem Gedränge des modernen Häusermeeres. Sie selbst haben dafür gesorgt, dass sie unangetastet bleiben. Aber Alles, was schwächerer Constitution ist, Haus um Haus, Gasse um Gasse, fällt rettungslos dem Prozesse der Neugestaltung anheim ..." 1)

1909 veröffentlichte HASSINGER einen Zeitungsartikel mit dem provozieren-

---

1) Carl VON LÜTZOW in: Wien 1848-1888, hrsg. v. Gemeinderath der Stadt Wien. Wien 1888, II, S. 200. — LÜTZOW (1832-1897) war Kunsthistoriker und seit 1864 Professor an der Kunstakademie.

den Titel "Die Vernichtung des Wiener Stadtbildes". Er wendet sich darin gegen das Projekt eines geradlinigen Straßendurchbruchs von der Akademiestraße zum Laurenzerberg, der die Achse Kärntner Straße - Rotenturmstraße entlasten sollte. 1916 folgte der "Kunsthistorische Atlas", eine Bestandsaufnahme der Wiener Altbausubstanz, d.h. der vor 1850 entstandenen Bebauung, die nach stilistisch-physiognomisch definierten Kategorien gegliedert und in doppelter Form festgehalten ist: in parzellengenauen Karten (nach Stadtbezirken) und in einem Inventar (nach Stadtbezirken, Straßen und Hausnummern). Es handelt sich um ein rein "privates" Unternehmen, denn eine Behörde, die sich dieser Inventarisierung hätte annehmen können, bestand noch nicht. Eigentlich wäre die Kunstgeschichte eher zu einem solchen Werk berufen gewesen, aber sie war noch überwiegend auf die "großen" Kunstwerke eingeschworen, die Zeugnisse der kirchlichen und profanen Repräsentationsarchitektur. Der Begriff des "Baudenkmals" wirkte als Barriere, die verhinderte, daß die Untersuchung auf bauliche Zeugnisse ohne hohe künstlerisch-stilistische Ansprüche und auf geschlossene Baugebiete ausgedehnt wurde.

HASSINGER selbst sah in dem "Atlas" ein Unternehmen ohne Vorbild, einen "ersten Versuch auf einem noch nicht betretenen Gebiete". Er resultierte nicht allein aus wissenschaftlicher Neugier, sondern auch aus einem emotionalen ("gemüthlichen") Interesse "an der Erhaltung altüberkommener Schönheiten seiner Heimatstadt". Er diente dem Ziel, "eine im Kampf um den Schutz der Wiener Heimat verwendbare Waffe zu schaffen" (1916, S. 1). Nun könnte man meinen, es hier mit einer wissenschaftlich verbrämten Erscheinungsform reaktionärer Heimattümelei und Großstadtfeindlichkeit zu tun zu haben, mit einem Versuch, das Fortschrittsstreben zu hintertreiben. Aus der Kenntnis der zeitgenössischen Kulturgeschichte heraus stellt sich die Sache jedoch anders dar und läßt sich in eine Strömung einordnen, die eher mit dem Modewort "progressiv" zu belegen ist.

Diese Strömung war in Gang gesetzt worden durch einen anderen Wiener, den Architekten Camillo SITTE (1843 - 1903), der in seinem 1889 erschienenen Buch "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" den Blick für die Tatsache geschärft hatte, daß die meisten Bauwerke ihre Wirkung zu einem großen Teil aus der Art und Weise beziehen, wie sie in einen räumlichen Zusammenhang gebracht sind. Auch hatte SITTE angeregt, die städtebaulichen Gestaltungsprinzipien vergangener Epochen zu studieren und für die Gegenwart fruchtbar zu machen. Sein Buch fand einen unerwartet starken Widerhall, auch im Ausland. 1912 erschien es in einer von dem Schweizer C. MARTIN bearbeiteten französischen Fassung, in der auch Beispiele aus Brügge und Brüssel enthalten sind, aber schon vorher muß es in Belgien bekannt gewesen sein. Hier hatte im übrigen der Brüsseler Bürgermeister Charles BULS (Amtszeit 1880 - 1899) ähnliche Vorstellungen entwickelt und propagiert.<sup>1)</sup>

Die Rezeption der Gedanken von SITTE ist zweifellos eine der entscheidenden

---

1) Siehe Kap. 4.1.2

den theoretischen Voraussetzungen für den "Atlas" HASSINGERS und damit für den morphologischen Ansatz in der Stadtgeographie. Der erste, der auf SITTE aufmerksam gemacht hat, war vermutlich O. SCHLÜTER in seinem Aufsatz "Über den Grundriß der Städte" (1899), wo er schreibt: "Das originelle und äußerst angenehm zu lesende Buch weiß die Schönheiten alter Städte verlockend darzustellen und den Grund der ästhetischen Wirkung überzeugend aufzudecken; auf der anderen Seite führt es uns die üblen Folgen des kunstlosen modernen Städtebaus mit seinem übertriebenen 'Freilegungswahn' recht eindringlich vor Augen." (S. 448).

SCHLÜTER verweist außerdem auf Karl HENRICI, Professor für Architektur an der TH Aachen (vgl. HRR I, Sp. 1183 - 1186), sowie auf BULS, dessen "Esthétique des Villes" (1893) "wegen ihres programmatischen Inhaltes bei den Architekten mit Recht viel Beachtung und Beifall" gefunden habe. Während SCHLÜTER die städtebaulichen Formen "rein erkennend", ohne anwendungsbezogene Fragestellung, betrachten wollte und ihm daher die Ausführungen von BULS "von geringer Wichtigkeit" erschienen, ging HASSINGER wie oben erwähnt weiter.

In der positiven Einschätzung von Erhaltungsbestrebungen stand HASSINGER in der Geographie nicht allein. K. HASSERT, der 1907 eine erste lehrbuchartige Darstellung der Stadtgeographie in der weitverbreiteten Sachbuchreihe "Aus Natur und Geisteswelt" veröffentlichte,<sup>1)</sup> schreibt darin: "Immer lauter erheben ... maßgebende Kreise die Forderung, daß Veränderungen im Stadtbilde nur dort stattfinden sollen, wo sie wirklich ein unabweisbares Bedürfnis sind, und daß man stets bemüht sein soll, die Besonderheiten der Städte zu wahren und in Neubauten zum Ausdruck zu bringen." (S. 107). Als "nachahmenswerte Vorbilder" für Städte, die "ihr altertümliches Gepräge und alle Spuren ihrer glänzenden Vergangenheit sorgfältig gewahrt haben", nennt er Rothenburg ob der Tauber, Nürnberg, Goslar, Hildesheim, Braunschweig und Lübeck, aus dem Ausland u.a. das belgische Brügge und das englische Chester. Die Äußerungen zur Stadtgestalt verraten deutlich den von SITTE eingeleiteten Geschmackswandel, die Abkehr von den streng geometrisch angelegten, uniformierenden Straßennetzen, wie sie im 19. Jh. in Nachahmung Pariser Vorbilder überall in Europa aufgekommen waren: "Die Schönheit einer Straße hängt ... von dem möglichst reichen Wechsel verschiedenartiger Einzelbilder ab. Aus diesem Grunde haben die winkligen Gassen unserer alten Städte ein so anheimelndes Aussehen, weil sie in ausgeprägter Individualität immer wieder einen anderen Anblick gewähren." (S. 123). Aus dem Zitat läßt sich ableiten, daß ein Wandel des städtebaulichen Leitbildes Rückwirkungen auf den stadtgeographischen Ansatz und seine Methoden haben würde, ein Gesichtspunkt, der meiner Kenntnis nach in der bisherigen methodologischen Diskussion unbeachtet geblieben ist.

"Peut-être allons-nous redécouvrir Camillo Sitte", so meinte vor einiger

---

1) Es handelt sich um die erweiterte Fassung eines vierstündigen Kurses, den HASSERT 1906 in der Kölner Vereinigung für rechts- und staatswissenschaftliche Fortbildung abgehalten hatte.

Zeit der belgische Architekt P. PUTTEMANS (1969, S. 7). Seine Vermutung scheint sich zu bestätigen. Noch wiederzuentdecken sind für Belgien BULS und, speziell für die moderne Stadtgeographie, HASSINGER. An dem "Kunsthistorischen Atlas" sind neben dem Praxisbezug — Schaffung eines Instrumentariums zur Unterstützung eines bestimmten Planungsziels — und neben der Offenheit gegenüber verwertbaren Anregungen aus anderen Disziplinen besonders zwei Aspekte hervorzuheben: das durch die kartographische Präsentation geförderte Denken in räumlichen Zusammenhängen, in "Ensembles", wie man heute sagt, und zweitens das Bemühen, die "natürlichen Gesetze" (HASSINGER 1916, S. 3) des Zerstörungsprozesses einer alten, als Ganzes wertvollen und daher schutz- und erhaltungswürdigen Stadt aufzudecken.

An diesem letzten Punkt hätte die weitere Forschung ansetzen müssen mit dem Ziel, ein umfassendes Modell "Stadtzerstörung" oder besser "Stadtgestalt-Zerstörung" herauszuarbeiten. Dazu kam es jedoch nicht. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde zwar weiter morphologisch oder morphogenetisch gearbeitet, aber der Hassinger-Schüler G. SCHÄFER beispielsweise beschränkte sich in seiner Dissertation (1928) auf die Darstellung formaler Gegebenheiten im Sinne der Kulturraumforschung. Noch für CARLBERG (1926) war es keine Frage, daß die Aufgabe der Stadtgeographie in der Untersuchung des Stadtbildes, in der Erfassung und erklärenden geographischen Beschreibung der "körperlichen Erscheinungsform der Stadt" lag.

Der Widerspruch folgte auf dem Fuße. Mit den Arbeiten BOBEKS (zuerst 1927) und CHRISTALLERS (1933) — beide lehnten die Auffassung CARLBERGS ab — begann die Abkehr von der Stadtgestalt und die Hinwendung zu den städtischen Funktionen und ihrer Bedeutung für die Verteilung und Hierarchie der Städte. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte dann ein weiterer bedeutsamer Paradigmawechsel, indem nach den Funktionen nun deren Träger zum Untersuchungsgegenstand erhoben wurden.

Mit der fortschreitenden Tendenz zur funktionalen und zur sozialen Betrachtungsweise habe sich, so der Architekt SCHIRMACHER (1978, S. 399), "Gestalt immer mehr verflüchtigen" müssen. Sie werde automatische und daher zu vernachlässigende Folge gesellschaftlicher Vorgänge. Tatsächlich fordere aber eine bestimmte Funktion nie eine ganz bestimmte Gestalt, nur bestimmte Flächen, Räume mit einer notwendigen und sinnvollen Abfolge, Eingang und Ausgang, technische Ausstattung usw. Hinter der Funktion tauche also "leider" niemals als selbstverständliche Folge Gestalt auf, allenfalls ein durch langen Brauch entstandener Bautyp (a.a.O., S. 477). Darin liege die Gefahr des funktionalen Denkens. Zugleich, so meint SCHIRMACHER weiter, verdünne sich in der Geographie der Raumbegriff in reine Erstreckung, in Ausdehnung: "Er ist nicht mehr vor allem erlebbarer und tastbarer (WÖLFFLIN), begrenzter, umhөгter, bergender Raum. Man sieht 'verortete' Funktionen, die Raumwirksamkeit von Funktion, nicht mehr den Raum selbst, in dem man sich einrichten muß." (a.a.O., S. 399).

Bei einem so gearteten Wandel der Betrachtungsweise ist es verständlich,



daß die Stadtgeographie beispielsweise in der Diskussion um die Neugestaltung der kriegszerstörten deutschen Städte keine entscheidende Rolle gespielt hat. Auch die physiognomischen Wandlungen in den 60er Jahren haben wenig Interesse gefunden. Andere Forschungsansätze, vorzugsweise solche, die aus dem angelsächsischen Bereich stammten, rückten in den Vordergrund und nahmen den traditionellen Ansätzen einiges an Anziehungskraft. Letzteres mag dadurch gefördert worden sein, daß in verschiedenen methodologischen Untersuchungen (und in Lehrbüchern) die Fachgeschichte in verschiedene aufeinanderfolgende Phasen gegliedert wurde, deren jüngste Phase, die sogenannte sozialgeographische, dann als die zeitgemäße, "moderne" Form der Geographie erscheinen mußte. Die früheren Phasen wurden damit z.T. nur danach beurteilt, was sie für die Sozialgeographie geleistet haben.<sup>1)</sup> Hinzu kam, wie SCHÖLLER (1973, S. 34) mit Bedauern feststellt, daß sich das früher enge Band zwischen Stadtgeographie und Stadtgeschichte lockerte und bei vielen Angehörigen der jüngeren Forschergeneration Verständnis und Gespür für die historische Dimension sowie die entsprechende Sachkenntnis und Urteilskraft verloren gingen. Trotz dieser wenig günstigen Entwicklung wurden seit den 60er Jahren einige Untersuchungen vorgelegt, denen für die eigene Arbeit Anregungen entnommen werden konnten. Als Beispiele seien genannt die Veröffentlichungen von DÖPP (1968) über die Altstadt Neapels und von LEISTER (1970) über "Wachstum und Erneuerung britischer Industriegroßstädte" (wobei mit "Erneuerung" nicht "bewahrende Erneuerung" gemeint ist, sondern Veränderung) sowie die kritische Abhandlung von MULZER (1972) über den Wiederaufbau von Nürnberg.

Ein wenig anders war die Entwicklung in Österreich. Hier erschien 1966 von BOBEK und LICHTENBERGER eine Arbeit über Wien, die zeitlich an HASSINGERS "Atlas" anschließt.<sup>2)</sup> Sie will das Erscheinungsbild und die jüngere bauliche Entwicklung der gesamten Stadt untersuchen, "bevor allzu nachhaltige Umwandlungen ältere Strukturen völlig auslöschen" (S. 13). Die Arbeit zeigt gegenüber HASSINGER deutliche methodische Fortschritte. Sie liegen zum einen in der Art und Weise, wie die Substanz erfaßt und dargestellt wird (siehe z.B. die Entwicklung einer historisch-sozialwirtschaftlichen Typologie des städtischen Wohnbaus), zum anderen in der stärkeren Berücksichtigung der sozialen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Entwicklung, in der Analyse der Organisation der Bautätigkeit (Bauträger, gesetzliche Grundlagen usw.) sowie in einer Auseinandersetzung mit dem städtischen Planungskonzept. Damit wird deutlich, daß die Autoren die funktionale und sozialgeographische Betrachtungsweise keineswegs verleugnen, sondern für die Fragen der Stadtgestalt fruchtbar machen. Bemerkens-

---

1) So heißt es in dem von J. MAIER u.a. verfaßten Westermann-Lehrbuch "Sozialgeographie" (Braunschweig 1977, S. 15), die morphologische Phase sei für die Sozialgeographie wenig fruchtbar gewesen und habe in keiner Weise ihre Entwicklung beschleunigt.

2) Die in den 60er Jahren begonnenen Untersuchungen wurden im übrigen von LICHTENBERGER fortgeführt und haben seitdem zwei weitere größere Veröffentlichungen — über die Ringstraße (1973) und die Alt- bzw. Innenstadt (1977) — erbracht.

wert ist, daß diese Untersuchung der Wiener Bausubstanz, die noch zu einem wesentlichen Teil aus der von Historismus und Eklektizismus geprägten Zeit von 1850 bis 1918 stammt, zu einem Zeitpunkt erschien, zu dem die Kunstgeschichte erst begann, das herrschende negative Urteil über diese Stilrichtungen und die städtebaulichen Leistungen des 19. Jh. überhaupt abzubauen.<sup>1)</sup>

Auch in der Geographie der Bundesrepublik ist festzustellen, daß wieder ein Interesse an Problemen der Stadtgestalt aufkommt. HARTKE hat dies 1970 auf einem sozialgeographischen Colloquium in Zagreb angedeutet. Er beschäftigte sich u.a. mit der Frage, ob die Auffassung, derzufolge "Landschaft" oder "Region" Hauptausgangspunkt der geographischen Betrachtungen seien, noch geteilt werde. Er sagte dazu: "Ich muß zugeben, daß die entsprechende Auffassung des geographischen Gegenstandes in der heutigen Geographie irgendwie aus der Mode gekommen ist. Sie kehrt nur schwer und langsam, dabei in ziemlich bescheidenem Maße zurück, besonders im Rahmen der angewandten Geographie, in der Raum- und Landschaftsordnung. Dazu gehören auch das immer stärkere Bestreben zur Erhaltung dessen, was H. DE VRIES-REILINGH (1968, S. 111) als konsistente Elemente im Raum und der Landschaft bezeichnet und «artefaktielles Milieu» genannt hat." (S. 122).

Auf jeden Fall sollte die Stadtgeographie auf diesem traditionellen, wenn auch nicht gleichmäßig beackerten Feld der Stadtgestalt-Forschung präsent bleiben und in die Auseinandersetzung mit den anderen, gleichfalls interessierten Disziplinen eintreten, um ihre eigenen Methoden zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Dabei wäre eine Forderung, neben Fallstudien an einzelnen Städten oder Stadtteilen und neben Bearbeitungen bestimmter Teilprobleme (Sozialer Wohnungsbau, Fußgängerzonen) die vergleichende Untersuchung verschiedener Städte oder Stadtteile voranzutreiben (SCHÖLLER 1973, S. 36; vgl. DYOS im Vorw. zu SUTCLIFFE 1970, S. VI). Dieser Forderung sollte mit der Wahl von sechs ausländischen Städten Rechnung getragen werden.

### *1.3.2 Entwicklungen in der belgischen Stadtgeographie*

Belgien besitzt zwar, wie erwähnt, mit Charles BULS in Brüssel ein Pendant zu Camillo SITTE in Wien, nicht aber ein Pendant zu H. HASSINGER. Das von BULS ins Leben gerufene Comité d'études du Vieux-Bruxelles (1903) wurde nicht in vergleichbarer Weise tätig. Geographie wurde vor dem Ersten Weltkrieg ausschließlich als physische Geographie, allenfalls noch als Wirtschaftsgeographie (Produktenkunde) betrieben. Nach VAN DER HAEGEN (mit VAN WEESEP 1973, 1974) hat "die ersten stadtgeographischen Studien von einiger Bedeutung"

---

1) Frucht der kunsthistorischen Bemühungen ist das von der Fritz Thyssen Stiftung getragene und von R. WAGNER-RIEGER herausgegebene Werk "Die Wiener Ringstraße — Bild einer Epoche. Die Erweiterung der Inneren Stadt Wien unter Kaiser Franz Joseph.", das in 17 Bänden bzw. Teilbänden zwischen 1969 und 1980 erschienen ist.

der deutsche Geograph Friedrich LEYDEN<sup>1)</sup> vorgelegt. Sie beruhen auf Beobachtungen und Informationen, die LEYDEN im Ersten Weltkrieg — offenbar in einer dienstlichen Funktion — sammeln konnte. Sie sind verstreut in verschiedenen deutschen Zeitschriften erschienen und dürften kaum Einfluß auf die nachfolgende belgische Forschung gehabt haben.

Die ersten stadtgeographischen Dissertationen entstanden in Lüttich (1928 LE COUTURIER über Lüttich, 1934 FICHEFET über Charleroi und TILMONT über Huy). Die erste stadtgeographische Dissertation an einer flämischen Universität ist die Monographie von DUMONT über Gent (1946, publ. 1951).

Seit der Mitte der 60er Jahre erwachte ein neues Interesse an den Innenstädten und ihrem Schicksal, wobei funktionale und demographische Aspekte im Vordergrund standen. Von dieser Nachfrage nach wissenschaftlicher Information hat die Stadtgeographie profitiert und einen deutlichen Aufschwung erfahren (vgl. VAN DER HAEGEN u. VAN WEESEP 1973, 1974). Im Hinblick auf die Volkszählung 1970 konnte eine Gliederung der Gemeinden in statistische "Sektoren" erreicht werden. An der Abgrenzung dieser Einheiten haben Geographen mitgewirkt (s. BRULARD u. VAN DER HAEGEN 1972). Für diese Sektoren ist inzwischen eine Fülle von Daten erhältlich.<sup>2)</sup>

Weiterhin wurden von staatlicher Seite für einzelne Innenstädte sogenannte Surveys in Auftrag gegeben. Dafür orientierte man sich offensichtlich an englischen Vorbildern (vgl. IN'T VELD 1953, S. 63f.; SCHIMAK 1974). Die Surveys sollen als Grundlage für die Aufstellung von sogenannten Strukturplänen für die Innenstädte dienen. Die Geographie hat sich durch entsprechende Initiativen von seiten des Löwener Instituts für Sozial- und Wirtschaftsgeographie unter der Leitung VAN DER HAEGENS in zwei Fällen (Mecheln und Löwen) an der Erarbeitung der Surveys beteiligt.

Speziell über Brüssel sind in den letzten Jahren verschiedene kleinere Arbeiten erschienen (vgl. LINARD DE GUERTECHIN 1971, BAUWIN 1975, ANDRIES 1975, VANDERMOTTEN u. OTS-ALBITAR 1976, GRIMMEAU u. DAVID-VALCKE 1978). Hervorzuheben ist der auf den Volkszählungsergebnissen von 1970 beruhende "sozialgeographische" Atlas der Region Brüssel von DE LANNOY (1978).

Eingehende Untersuchungen, die sich auf die Stadtgestalt in dem hier zugrundegelegten Sinn beziehen, fehlen, doch sind erste Schritte in diese Richtung gemacht. Dazu zählen die Bewertungsversuche, die HENDRICKX (1972/73) und HENDRICKX u. SNACKEN (1973) am Beispiel der Kleinstädte Herentals und Temse unternommen haben. Als nicht von Geographen stammender Beitrag sei die sehr

---

1) Eigentlich Friedrich LEVY, geb. 1891, ursprünglich Geomorphologe, Schüler von E. VON DRYGALSKI in München, emigrierte 1933 in die Niederlande, die Heimat seiner Mutter, wurde 1943 nach Deutschland deportiert und starb am 30.1.1944 im Konzentrationslager Theresienstadt (heute Terezin, CSSR) an Tuberkulose (Geogr. Taschenb. 1964/65, S. 18). Seine wichtigste stadtgeographische Arbeit dürfte die Monographie über Groß-Berlin (1933) sein. Vgl. LEYDEN-Nachruf/Schriftenverzeichnis 1946.

2) Siehe Aufstellung in Stat. Tijdschrift 1975, S. 1021-28.

anregende Gestaltanalyse der Städte Diest, Halle, Kortrijk und Veurne (Studie-  
groep "MENS EN RUIMTE" 1978) genannt.

#### 1.4 Quellenlage

Erste Hinweise auf das einschlägige Quellenmaterial lieferten die Geographische Bibliographie von Belgien, die seit 1954 in Gent erscheint, die von DARGENT zusammengestellte Bibliographie der geographischen Dissertationen und Lizentiatsschriften (1904-1965) sowie die von DE WACHTER bearbeitete sechsbändige flämische Regional- und Gemeindebibliographie, die den Zeitraum bis 1950 abdeckt. Ergänzungen wurden anhand der Schlagwortkataloge der Königlichen Bibliothek Albert I<sup>er</sup> in Brüssel und der Zentralbibliothek der Reichsuniversität Gent vorgenommen. Viele weitere Angaben konnten bei der Durchsicht der Quellen selbst, bei Kontakten mit Behörden und bei Gesprächen mit belgischen Kollegen zusammengetragen werden. Das Ergebnis war eine erdrückende Fülle an Material unterschiedlicher Herkunft, dessen Qualität und Verwertbarkeit meist nicht von vornherein erkennbar war. Das meiste wichtig Erscheinende konnte vor allem während des halbjährigen Aufenthalts in Belgien eingesehen oder beschafft werden.

Das für die Untersuchung verwertete Material (vgl. Literatur- und Quellenverzeichnis, Kartenverzeichnis) umfaßt (ohne die allgemeine, zu methodischen Fragen und zu Vergleichszwecken herangezogene Literatur) rund 500 Titel. Es handelt sich dabei überwiegend um nichtgeographische Literatur, darunter zu einem großen Teil primäre Quellen, offizielle Berichte, Gutachten oder Planungskonzepte.

Das gesichtete Gesamtmaterial läßt sich in folgende Kategorien einteilen:

1. Literarische Texte, aus denen die sich wandelnde Wahrnehmung und Bewertung der Stadtgestalt erschlossen werden kann: Reisebeschreibungen, kulturgeschichtliche Darstellungen u.a.;
2. stadtgeschichtliche Veröffentlichungen, soweit sie sich auf die Zeit nach 1860 beziehen oder sie einschließen;
3. bau- und kunstgeschichtliche Untersuchungen und Inventare;
4. Quellentexte und Abhandlungen, die das Instrumentarium der Veränderung und Erhaltung der Stadtgestalt betreffen;
5. Planungsunterlagen in Form von sogenannten Surveys, private oder öffentliche Planungskonzepte und Tätigkeitsberichte von Planungsgremien;
6. Quellen und Abhandlungen über Theorie und Praxis des sozialen Wohnungsbaus, der im Hinblick auf die angestrebte Erhaltung der Wohnfunktion in den Innenstädten besonders interessierte;
7. Karten, darunter großmaßstäbliche topographische Karten, amtliche Stadtkarten (z.T. Parzellenpläne) und kommerzielle Stadt- bzw. Straßenpläne;
8. statistische Quellen, darunter hauptsächlich die Ergebnisse der Volkszählung 1970, die für alle sechs untersuchten Städte erstmals auf der Basis geographisch abgegrenzter Untereinheiten (statistischer Sektoren) vorliegen.

Es würde zu weit führen, die genannten Quellengruppen hier im einzelnen zu erläutern. Die sechs untersuchten Städte werden von ihnen unterschiedlich stark berührt, und auch zeitlich betrachtet gibt es deutliche lokale Schwerpunkte, was sich in gleicher Weise auch bei der Untersuchung deutscher Städte ergeben würde. Eine derartige Unausgewogenheit muß bei vergleichenden Untersuchungen fast immer in Kauf genommen werden. Das vergleichende Vorgehen kann dabei aber mit Sicherheit als Korrektiv wirken.

## 1.5 Darstellungsweise der Untersuchungsergebnisse

Um die Masse der ermittelten Fakten über gestalterische Zustände, Eingriffe und Planungen, die Differenziertheit und Problematik der Anschauungen, die mit ihnen verknüpft sind, und schließlich die Art und Weise, wie sie in der gegenwärtig erfahrbaren Gestalt der Innenstädte zum Ausdruck kommen, in einem überschaubaren Rahmen darzustellen, wurde folgendermaßen verfahren:

Für jede der sechs untersuchten Innenstädte sind die seit 1860 erfolgten Eingriffe auf Karten im Maßstab 1:10.000 dargestellt. Der Zeitraum von 1860 bis heute (1978) ist dabei in fünf Abschnitte (Phasen) untergliedert.<sup>1)</sup> Einige besondere Gegebenheiten sind in zusätzlichen Karten und Darstellungen dokumentiert. Die Materialgrundlage ist die Auswertung der Primär- und Sekundärquellen und die eigene Informationssammlung "vor Ort".

Der Text nimmt die Gliederung in fünf Phasen auf (Kap. 3-7). Er enthält ferner als Einführung eine knappe Darstellung der Ausgangssituation um 1860 (Kap. 2), in der die Teilelemente der Stadtgestalt als potentielle Angriffspunkte für Veränderungs- und Erhaltungsbestrebungen charakterisiert sind.

Für die einzelnen Phasen werden jeweils zuerst die gültigen Leitbilder der Stadtgestaltung erläutert, und zwar bezüglich ihrer Herkunft, ihrer Rezeption in Belgien und des eventuell zu ihrer praktischen Durchsetzung geschaffenen Instrumentariums. Damit soll der sich immer deutlicher abzeichnenden Tatsache Rechnung getragen werden, daß die Gestalt der Städte "nicht mehr lediglich als die Folge rationaler, vorwiegend ökonomisch-technisch bestimmter, insgesamt auf die Förderung des allgemeinen Wohls gerichteter Marktvorgänge und Planungsbemühungen angesehen werden" kann (MACKENSEN in HRR 1970, III, Sp. 3593).

In einem weiteren Schritt werden auf der Grundlage der Karten die jeweiligen konkreten Auswirkungen behandelt. Eine Ausnahme macht hierbei Kap. 7. Die jüngste Phase weist Entwicklungen auf, die noch im Gange sind und deren weiterer Verlauf kaum absehbar ist. Das gilt beispielsweise für die aktuellen Bemühungen um eine erhaltende Erneuerung der Innenstädte. Zwar sind erste praktische Auswirkungen festzustellen, doch klaffen insgesamt Anspruch und Wirklichkeit noch so weit auseinander, daß eine kritische Bewertung verfrüht wäre.

---

1) Zur Erläuterung siehe S. 69

Wir haben es deswegen vorgezogen, auf eine textliche Ausarbeitung der gewonnenen Eindrücke zu verzichten und stattdessen den wenig befriedigenden Umbruchzustand in typischen Aspekten durch Bilder zu dokumentieren.

In dem Bildteil sind 60 eigene Aufnahmen aus dem Jahre 1978 zusammengestellt und im Detail kommentiert. Dabei werden folgende Aspekte berücksichtigt:

- I Zusammensetzung der Wohnbausubstanz nach sozialökonomischen Wohntypen (im Sinne von BOBEK u. LICHTENBERGER 1966) und nach Altersschichten unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungstendenzen (z.B. Ersetzung traditioneller Typen durch neue Typen, erhaltende Erneuerung traditioneller Typen).
- II Großbauten (Nicht-Wohnbauten, Anstaltsgebäude u.ä., ohne die in I enthaltenen Großwohnanlagen des sozialen Wohnungsbaus) unter dem Gesichtspunkt, in welcher Weise sie formal in die vorgegebene Gestalt integriert sind.
- III Lösungen für den fließenden und ruhenden Verkehr.
- IV Verfahrensweisen und Probleme der Erhaltung historischer Ensembles.
- V Ansatzpunkte der Erhaltung und Wiedergewinnung von Spielraum für das Leben in der Innenstadt.

Bei der Auswahl der Aufnahmen wurde Wert darauf gelegt, die Komplexität des gegenwärtigen Gestaltzustandes sichtbar zu machen, so wie sie subjektiv erfahren und wahrgenommen wurde. Die Sehweise war dabei weder die eines Touristen auf der Suche nach Sehenswürdigkeiten bzw. "Schnappschüssen" noch die des Einheimischen, für den die Stadt visuell vertraut ist. Die Sehweise ist vielleicht am ehesten als eine Art "teilnehmender Beobachtung" zu beschreiben. Aus diesem Grunde wurde auch auf "objektive" Luftaufnahmen der Städte verzichtet.

Die Lage der abgebildeten Ausschnitte ist aus den Karten S. 306-309 zu ersehen. Löwen und Mecheln sind nicht berücksichtigt worden; für Löwen liegt ein unter geographischen Gesichtspunkten gestalteter Bildteil in Survey Leuven 2000, II, 1974, vor.

## **1.6 Verwendeter Begriffsapparat**

Die Veränderung der Stadtgestalt kann auf sehr verschiedenartige Weise vorgenommen werden, wobei die Unterschiedlichkeit in dem angewendeten Verfahren, den formalen Mitteln, den Zielen, der Schnelligkeit ihrer Durchsetzung und anderem liegen kann. Entsprechendes gilt für Bestrebungen, die auf die Erhaltung der Gestalt ausgerichtet sind. Zur Bezeichnung der einzelnen Maßnahmen steht eine stattliche Zahl von Begriffen zur Verfügung, die sich vervielfältigt, wenn — wie in unserem Fall — auch fremdsprachige Termini berücksichtigt werden müssen. Die große Schwierigkeit ist dabei, daß diese Begriffe z.T. mit abweichenden Bedeutungsinhalten belegt oder nur schwer durch adäquate deutsche Begriffe wiederzugeben sind, so z.B. nl. vernieuwbouw, Neubau im Sinne von

# Übersicht 1: STADTGESTALTUNG

Veränderung			
	parzellen- weise	parzellen- übergreifend	
Einzelgrundstücke betreffende Maßnahmen	Maßnahmen an Altbauten	Vz <b>Abriß</b>	Vzz
		Vy <b>Aufgabe der Nutzung</b>	Vyy
		Vx <b>Unterhaltsentzug</b>	Vxx
	Maßnahmen an Altbauten	Va <b>Unterhaltung</b>	Vaa
		Vb <b>Renovierung</b>	Vbb
		Vc <b>Modernisierung</b> Voll- und Teilmodernisierung der Fassade, der sanitären oder technischen Ausstattung, Garageneinbau	Vcc
		Vd <b>Umbau, Ausbau</b> Aufstockung u.a.	Vdd
	Neubau/maßstabwährend	Ve <b>nicht adaptierter Neubau</b> Einhaltung der üblichen Gebäudehöhe (Flachbau), aber Verwendung ortskonträrer Gestaltungsweisen, besonders beim Baumaterial.	Vee
		Vf <b>nicht adaptierter Neubau</b> Überschreitung der üblichen Gebäudehöhe (Hochbau)	Vff
	Neubau maßstabvergr.		

**E r h a l t u n g** (erhaltende Erneuerung)

parzellen- weise		parzellen- übergreifend	
<b>Ea</b>	<b>Unterhaltung</b> Im Unterschied zu Va unter Berücksichtigung spezifischer Eigenarten des Gebäudes	Eaa	<b>Maßnahmen an Altbauten</b>
<b>Eb</b>	<b>Konservierung (Bestandssicherung)</b> Behebung von statischen Mängeln, Feuchtigkeitsschäden u.ä.	Ebb	
<b>Ec</b>	<b>Restaurierung</b> Wiederherstellung eines bestimmten "Original"-Zustandes in stilistischer, nicht funktionaler Hinsicht; häufig mit Umnutzung verbunden	Ecc	
<b>Ed</b>	<b>Teilrekonstruktion</b> Wiederherstellung zerstörter Gebäudeteile (meist in Verbindung mit Ec), adaptierte Ergänzung nicht vollendeter Bauteile	(Edd)	
<b>Ee</b>	Neubau mit <b>Fassadenerhaltung</b>	Eee	<b>Neubau/maßstabwahrend</b>
<b>Ef</b>	<b>Rekonstruktion</b> des verlorenen Originalbaus, Wiederaufbau eines translozierten Originalbaus	(Eff)	
<b>Eg</b>	<b>Kopie</b> eines Originalbaus	(Egg)	
<b>Eh</b>	adaptierter Neubau in <b>traditioneller</b> Gestaltungsweise ("Anpassungsbau")	Ehh	
<b>Ej</b>	adaptierter Neubau in <b>moderner</b> Gestaltungsweise	Ejj	
<b>Ek</b>	adaptierter Neubau in <b>traditioneller</b> Gestaltungsweise	Ekk	<b>Neubau maßstabvergr.</b>
<b>El</b>	adaptierter Neubau in <b>moderner</b> Gestaltungsweise	Ell	



---

V e r ä n d e r u n g

---

Größere Areale bzw. Ensembles betreffende Maßnahmen

**VA    Ausbau/Erschließung**  
Inwertsetzung unbebauter oder unzureichend genutzter Flächen, besonders von Flächen am Innenstadtrand, überschwemmungsgefährdeter Flächen, Blockinnenflächen u.a.

---

**VB    "Innere Stadterweiterung" (SCHILLING 1915), Stadtverschönerung ("embellissement")**  
Aufwertung bebauter Flächen entsprechend den Nutzungs- und (ästhetischen) Gestaltungsansprüchen der jeweils herrschenden gesellschaftlichen Kräfte.

---

**VC    (Stadt-)Sanierung**  
Beseitigung von objektiven und subjektiven Mängeln, besonders von Wasserläufen (durch Umleitung, Überdeckung, Zuschüttung)  
und  
von Häusern oder Vierteln, die bestimmten Standardanforderungen in baulicher, hygienischer, sozialhygienischer o.a. Hinsicht nicht entsprechen (*lutte contre les taudis, krottenbestrijding*).  
S. impliziert keine bestimmte Form der Neugestaltung und Folgenutzung; verbreitet sind:  
— Anlage von Straßen und Plätzen,  
— Errichtung von Großbauten (Nicht-Wohnbauten),  
— Sozialer Wohnungsbau in großen Einheiten.

---

**VD    Wiederaufbau (nach Zerstörungen) als Neugestaltung.**

---

---

**E r h a l t u n g (erhaltende Erneuerung)**

---

**EA** ..... (Begriff fehlt)  
Substanzerhaltung ohne denkmalpflegerische Ambitionen

---

**EB** **Ensemble-Restaurierung, Stadtbildpflege, "Redesign"**  
Kulturell orientierte Stadterneuerung.  
Ziele: Erhaltung des kulturell (historisch, künstlerisch, ästhetisch) wertvollen baulichen Erbguts, Verbesserung der visuellen Gestaltqualität.

---

**EC** **Revitalisierung (Refunktionalisierung)**  
Funktionsorientierte Stadterneuerung.  
Ziel: vorrangig Verbesserung der Funktionsfähigkeit durch Verkehrsmaßnahmen (z.B. Einrichtung von Fußgängerstraßen), Stärkung im Schwinden begriffener, aber erhaltenswerter Funktionen (Nicht-Wohnfunktionen).

---

**ED** **Rehabilitation**  
Sozialorientierte Stadterneuerung.  
Ziel: Stärkung der Wohnfunktion, Verbesserung der Bewohnbarkeit der (reinen oder gemischten) Wohnviertel der Innenstädte; vorrangig auf Unterschichtviertel bezogen.

---

**EE** **Reanimation**  
Kommunikationsorientierte Stadterneuerung.  
Ziel: Stärkung (bzw. Wiederherstellung) der "Urbanität" durch Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Meist unter der Annahme eines Abhängigkeitsverhältnisses zwischen Stadtgestalt und Kommunikation.

---

**EG** **Wiederaufbau (nach Zerstörungen) als Wiederherstellung des Vorzustands.**

---

”erhaltender” Erneuerung. Hinzu kommt, daß gleichlautende Begriffe in der Literatur unterschiedlich gehandhabt werden. Schließlich haben ältere Begriffe wie Restaurierung oder Sanierung (*assainissement*, *sanering*), die u.U. schon vor 1860 gebräuchlich waren, mit der Zeit Bedeutungswandlungen erfahren. Einzelne ältere Begriffe sind auch völlig verschwunden. Hier ist besonders an das *fr. embellissement*, wörtlich (Stadt-)Verschönerung, zu erinnern, einen Schlüsselbegriff für das Verständnis des Städtebaus im 19. Jh.

Die hier nur grob skizzierte, verworrene Situation zwingt dazu, einen Begriffsrahmen festzulegen, um überhaupt eine Verständigung zu gewährleisten. Dies geschieht mit den vorstehenden beiden Übersichten.

Übersicht 1 enthält die gewählten Begriffe für bauliche Maßnahmen, die von Eigentümern, Bauherren, Bauträgern im Rahmen des vorgegebenen Parzellengefüges vorgenommen werden. Sie können dieses Gefüge respektieren oder aber parzellenübergreifend tätig werden, was in den Innenstädten zunehmend der Fall ist. Das gilt sowohl für Maßnahmen an bestehenden Bauten als auch für Neubauten (vgl. Bild 8, 17, 19, 21, 22, 25, 26, 49). Mit den gängigen Begriffen läßt sich das nicht ausdrücken. Es müßte jeweils durch einen erläuternden Zusatz angezeigt werden, z.B. parzellenweise Modernisierung, parzellenübergreifende Restaurierung usw.. Um Verweise zu vereinfachen, sind in der Übersicht Kennbuchstaben angegeben.

Bei Neubauten ist unterschieden zwischen maßstabwährend und maßstabvergrößernd. Dies ist zu verstehen in bezug zu der im Sichtbereich des betreffenden Projekts befindlichen Bebauung. Zur Veranschaulichung sei auf den Bildteil verwiesen: Ve (Bild 46), Vf (Bild 18: Hausnr. 13 u. 17; 19: Sparkasse Ippa; 30), Vff (Bild 12, 25/26), Ekk (Bild 13, 21, 22), El (Bild 15), Ell (Bild 14).

Weiterhin ist in der Übersicht versucht, die Maßnahmen den Oberzielen Veränderung (Neugestaltung) und Erhaltung (erhaltende Erneuerung) zuzuordnen.

Übersicht 2 enthält Begriffe, die für Maßnahmen gewählt sind, die größere Areale bzw. Ensembles betreffen. Auch hierbei ist nach Veränderung und Erhaltung unterschieden. Sie können nur geplant und gelenkt durchgeführt werden, insofern sie die Koordination zwischen Grundstückseigentümern, Kommunalbehörden und anderen interessierten Einrichtungen notwendig machen.

Die Verknüpfung zwischen beiden Übersichten ist möglich, da den Maßnahmen aus Übersicht 2 bestimmte Maßnahmen oder Maßnahmenkombinationen aus Übersicht 1 zuzuordnen sind. Letztere müssen jedoch in der Regel durch andere, vielfach auch nichtbauliche Maßnahmen ergänzt werden.

Abschließend sei betont, daß der vorgestellte Begriffsapparat nur für die Zwecke dieser Untersuchung gedacht ist und keineswegs ein Beitrag zu einer inhaltlichen Vereinheitlichung oder gar zu einer Dogmatisierung von Begriffen sein soll. Die delikate Aufgabe der Stadtgestaltung erfordert eine offene, interdisziplinäre Diskussion, die nicht durch terminologische Auseinandersetzungen belastet werden sollte.

## 2 DIE AUSGANGSSITUATION UM 1860

### 2.1 Erhaltung der mittelalterlichen Gestalt oder Persistenz mittelalterlicher Gestaltungsweisen?

In Beschreibungen der untersuchten Städte stößt man häufig auf das Attribut "mittelalterlich". Besonders bei Brügge wird es gern und oft verwendet. Der Kunsthistoriker GRIMME (1975, S. 142) schreibt: "Mit seinen zahllosen Kanälen, Brücken, Treppengiebeln, seinen Kirchen, Tuchhallen, Patrizierhäusern und dem über die Dächer trotzig emporragenden Belfried gleicht es (Brügge) wahrhaftig auch heute noch dem Prototyp der mittelalterlichen Stadt." Der Geograph HAMBLOCH (1977, S. 280 f.) meint, es werde der, "der den Namen Brügge hört, am wenigsten an die dortige Industrie denken, ... ganz sicher daran, daß hier mit der großen Zahl sehenswerter Baudenkmäler, den Brücken und Kanälen und dem baumbestandenen, stillen Begijnenhof ein mittelalterliches Stadtbild in seltener Reinheit bewahrt worden ist."

Was für die Gegenwart gilt, müßte erst recht für die Zeit um 1860 gelten. Waren also Gestalt und Substanz des 14./15. Jh. noch erhalten? Wenn ja, wie war das über immerhin fast 500 Jahre hinweg möglich? Oder war es nicht vielmehr — neben einigen in der Tat mittelalterlichen Bauten — die Persistenz bestimmter Gestaltungsweisen, die den Eindruck einer "mittelalterlichen" Stadt aufkommen ließ, während die materiell-bauliche Substanz in der Masse neuzeitlich war?

Gegen die erste Annahme sprechen verschiedene Umstände: Das normale Haus war ein Holzbau mit Weichdach (Stroh- oder Rieddeckung), und nur die Oberschicht besaß Häuser in (Natur-) Steinbauweise. Sofern nicht Brände und Kriegseinwirkungen die Holzbauten dezimierten oder die häufig auftretenden Überschwemmungen sie angriffen, wurden sie von der städtischen Obrigkeit bekämpft: Wer Holzhäuser durch widerstandsfähigere, weniger brandgefährdete Backsteinbauten mit Ziegel- oder Schieferdächern ersetzte, bekam dafür Prämien. Aufgrund dessen war der Holzbau um 1800 bis auf wenige Reste verschwunden.<sup>1)</sup> In den zentralen Teilen der Städte scheint die Umstellung bereits im 16./17. Jh. vollzogen gewesen zu sein.

Die Möglichkeit, mit der baulichen Erneuerung eine Grundstücksumlegung und Fluchtlinienregulierung zu verbinden, wurde offensichtlich nur wenig genutzt, so daß ältere Strukturen persistierten. Daraus ergaben sich Sachzwänge in bezug auf den Aufriß. Die baugeschichtliche Forschung hat dementsprechend ein langes Festhalten an traditionellen Gestaltungsweisen konstatiert (vgl. VAN DE CASTYNE 1934 für das 16./17. Jh.). Herausragende Beispiele sind der Grote Markt in Antwerpen (Bild 49), wo die Gildehäuser nach Zerstörungen 1576 in traditioneller Bauweise, aber mit zeitgemäßer Ornamentik wiederhergestellt wur-

---

1) Nach HEINS (1912/15, I, S. 425) gab es 1812 in Gent noch 58 Holzfassaden, 100 Jahre später nur mehr eine einzige.

den, und die Grand'Place in Brüssel, wo Entsprechendes nach der Bombardierung des Stadtkerns durch die französische Armee 1695 geschah, mit dem Ergebnis, daß die Gildehäuser heute dem Laien als "mittelalterlich" erscheinen können (vgl. Abb. 1). Ein weiteres Beispiel ist die ebenfalls nach 1695 wiederhergestellte, aber später stilistisch stärker veränderte Rue de la Madeleine (Bild 18).

Die Persistenz mittelalterlicher Gestaltungsweisen dürfte auf zwei Umstände zurückzuführen sein. Erstens begann seit dem 16. Jh. der finanzielle Spielraum der Städte, der vom Florieren des Fernhandels und des Tuchgewerbes abhängig war, mit diesen zu schrumpfen. Die verbleibenden Mittel mußten darauf verwendet werden, einesteils die städtischen Einrichtungen und Anlagen wenigstens notdürftig zu unterhalten, anderenteils das unentbehrliche Netz der Wasserwege, das die Städte untereinander bzw. mit der Nordsee verband, weiter auszubauen. Mit dem gleichfalls im 16. Jh. aufkommenden privaten Kapitalismus (vgl. SOLY 1977 für Antwerpen) wuchs der individuelle Wohlstand in Teilen des Bürgertums und des Adels, und zwar aufgrund von Unternehmungen, an denen die Städte einnahmenmäßig kaum angemessen profitiert haben dürften, weil ihr Besteuerungssystem nicht darauf eingerichtet war. Neben einer Reihe von expandierbaren Gewerben (Bierbrauerei, Leinenfabrikation, Spitzenklöppelei, Blumenzucht u.a.) bot die Ödlandkultivierung, die z.B. von etlichen Genter Familien in großem Stil betrieben wurde, neue Einkommensmöglichkeiten. Überhaupt sollten die Veränderungen auf dem Lande in ihrer Bedeutung für die städtische Wirtschaftsentwicklung nicht unterschätzt werden, erreicht doch das Gebiet um die sechs Städte durch die Kombination von extrem kleinflächig-intensiver Landwirtschaft und hausindustrieller Tätigkeit eine außerordentlich hohe Bevölkerungsdichte, lange bevor die eigentliche fabrikindustrielle Phase begann.<sup>1)</sup> Rege Wirtschaftstätigkeit und hohe Dichte auf dem Lande schufen für viele Stadtbewohner Erwerbsquellen im Kleinhandel, im Gastgewerbe, im einfachen Handwerk oder im Maklerwesen. Damit war die Situation für die Erneuerung des privaten Baubestands durchaus günstig, während sie es für öffentliche Unternehmungen, die mehr oder weniger unrentierliche Vorgaben für private Aktivitäten gewesen wären, nicht sein konnte.

Der zweite Umstand, der die Persistenz mittelalterlicher Gestaltungsweisen begünstigte, war, daß unter der spanischen bzw. der österreichischen Herrschaft der Antrieb für gestalterische Eingriffe seitens der staatlichen Organe gering war. Er betraf allenfalls die Befestigungen und die Wasserstraßen. Selbst Brüssel als Residenz blieb lange frei von staatlichen Eingriffen, die von den städtebaulichen Idealen des Absolutismus inspiriert gewesen wären. Erst nachdem 1731 der Palast der Herzöge von Brabant durch einen Brand verheert worden war, hat man mit einer Neugestaltung nach französischem Muster begonnen, sich dabei aber im wesentlichen an die Grenzen der vorherigen weiträumigen Palastanlage gehalten. Der Vorgang, der sich in der Hauptstadt Wien abspielte, daß nämlich die

---

1) Vgl. dazu die Dichtekarten für 1846 und 1880 im ATLAS DE BELGIQUE, Blatt 23.

bürgerliche Bausubstanz immer mehr durch das sich ausbreitende Adelsviertel eingeschränkt wurde (LICHTENBERGER 1977), trat in Brüssel nicht auf, da hier intra muros genügend Erweiterungsgelände verfügbar war.

Unter Napoleon I. wurden für zahlreiche Städte des französischen Herrschaftsbereichs, also auch Belgiens, Umgestaltungen projektiert. Brüssel sollte zunächst unter Einbeziehung der vorstädtischen Bebauung auf der Ostseite (Porte de Louvain - Porte de Namur) neu befestigt werden, doch wurde statt dessen 1810 die Entfestigung und die Anlage eines Boulevardrings beschlossen (LAVEDAN 1952, S. 37f.). Der Boulevardring kam auch zustande, aber erst nach dem Ende der französischen Zeit. Antwerpen erhielt innerhalb der "Neustadt" aus dem 16. Jh. mit Schleusen versehene Hafengebäude<sup>1)</sup>, was den wirtschaftlichen Wiederaufstieg der Stadt begünstigte. Der Maßnahme fiel das Boerenkwartier ("Bauernviertel"), ein in schlechtem Ruf stehendes Unterschichtviertel, mit 1300 Häusern zum Opfer (DE LATTIN 1940, 3, S. 216f.). Es war das erste Beispiel für eine flächenhafte Sanierung im 19. Jh.

Sehen wir von derartigen Umgestaltungen in wenigen räumlich begrenzten Fällen ab, so können wir von der Persistenz mittelalterlicher Gestaltungsweisen ausgehen. Die Frage, die wir dann anschließen müssen, lautet: Inwieweit ist diese Stadtform geeignet, neue Entwicklungen zu verkraften und zu integrieren? Es gibt Stadtgestalttypen, die das gut leisten, während andere schon durch vergleichsweise geringfügige Eingriffe in Gefahr gebracht werden. Daß letzteres in erster Linie für jüngere, in einem Guß und bis in Details der Fassadengliederung hinein geplante Stadtanlagen und für ebensolche Straßenzüge und Plätze gilt, dürfte einleuchten. FORD (1978) zeigt dies an der im 18. Jh. angelegten englischen Badestadt Bath, von der er sagt, sie besitze von allen historischen Städten Englands die geringste Fähigkeit zum Wandel (S. 258). Dagegen hätten sich seine anderen Untersuchungsbeispiele, Chester und Norwich, beides mittelalterliche Städte, als flexibler erwiesen.

Da die Städte des Mittelalters häufig "gewachsene" und nicht als Ganzes geplante Einheiten sind, besitzen sie eine größere Aufnahmefähigkeit für Neues, auch wenn dieses die traditionellen Gestaltungsgrundsätze nicht mehr beachten sollte. Voraussetzung ist dabei jedoch, daß die eingefügten Elemente kein zu starkes Eigengewicht erhalten.

---

1) Klein Dok (1811-12) und Groot Dok (1812-13), 1903 aus Anlaß des hundertsten Jahrestages des napoleonischen Dekrets zum Ausbau des Hafens in Bonapartedok und Willemdok umbenannt. König Wilhelm I. der Niederlande hatte beide Hafengebäude 1815 der Stadt Antwerpen geschenkt. — Im Süden der Innenstadt wurden auf dem Gelände der ehemaligen Prämonstratenser-Abtei St. Michael ein Arsenal und eine Kriegsschiffswerft angelegt.

## 2.2 Grundriß

### 2.2.1 Die große Flächenausdehnung der Innenstädte

Eine Besonderheit der untersuchten (Innen-)Städte ist ihre große Flächenausdehnung. Da die Hektarangaben in der Literatur differieren, ist eine Klärung erforderlich.

Tab. 1: Flächengröße der 6 Städte (Angaben in ha)

(Innen-) Stadt	LEYDEN 1924 DICKINSON 1951	GANSHOF 1944 ENNEN 1972	N.I.S., VZ 1970	Eigene Berechnung
Brüssel	*(14. Jh.) 416	449	446	416
Antwerpen	(16. Jh.) 352	o.A.	250	260**
Brügge	(13. Jh.) 362	430	429	365
Gent	(16. Jh.) 298	644	671	600
Löwen	(14. Jh.) 395	410	406	400
Mechehn	(14. Jh.) 160	o.A.	165	160

\* In Klammern dasjenige Jahrhundert, in dem die weiteste Ausdehnung erreicht wurde.

\*\* Ohne die Neustadt (seit Anfang 19. Jh. teilweise Hafengelände).

Die Unterschiede resultieren wahrscheinlich aus verschiedenartigen Abgrenzungen; lediglich der von LEYDEN für Gent angegebene Wert muß auf einem Irrtum (Druckfehler?) beruhen. Entscheidend ist für uns die Fläche "intra muros" bzw. innerhalb der Boulevards, die die Befestigung ersetzt haben.

Der Wert von ca. 260 ha für Antwerpen steht in offensichtlichem Gegensatz zu der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt. Ein im Jahre 1580 von dem Ingenieur Abraham Andriessens konzipierter und vom Magistrat gebilligter großzügiger Erweiterungsplan konnte aufgrund der politischen Entwicklung nicht verwirklicht werden (GENARD 1892).

Um die Flächenangaben zu relativieren, seien einige nicht-belgische Vergleichsbeispiele angeführt. Paris war mit 439 ha vor der Neubefestigung im 17. Jh. (Enceinte dite des Fermiers Généraux, Fläche intra muros 3437 ha) nur wenig größer als Brüssel, aber kleiner als Gent.<sup>1)</sup> Köln, das der Fläche nach die größte mittelalterliche Innenstadt in Deutschland besitzt, kommt auf 400 ha und entspricht damit Löwen. Die meisten anderen deutschen Innenstädte sind wesentlich kleiner: Augsburg 178 ha, Regensburg 95 ha, Nürnberg 138 (160?) ha, Nördlingen 51 ha, Rothenburg ob der Tauber 38 ha, Frankfurt/M. 128 (150?) ha, Lübeck 107 ha usw. (PÜSCHEL 1910, S. 209ff., planimetrisch ermittelte Werte; ergänzt nach anderen Quellen). Wien maß rund 180 ha, während das italienische

1) Nach F.F. WALLRAF (Beiträge zur Geschichte der Stadt Köln. Köln 1818, 1. Bd. S. 136) hat Kaiser Karl V. im Jahre 1527 eine Reihe von Städten vermessen lassen. Dabei soll sich für Gent, seine Geburtsstadt, ein Umfang von 1499 Ruten, für Paris 1494, Köln 1484 und Lüttich 1443 Ruten ergeben haben. Aufgrund dessen konnte Karl mit Recht das Wortspiel prägen: "Je mettrais Paris dans mon Gant" (= Handschuh, Gent).

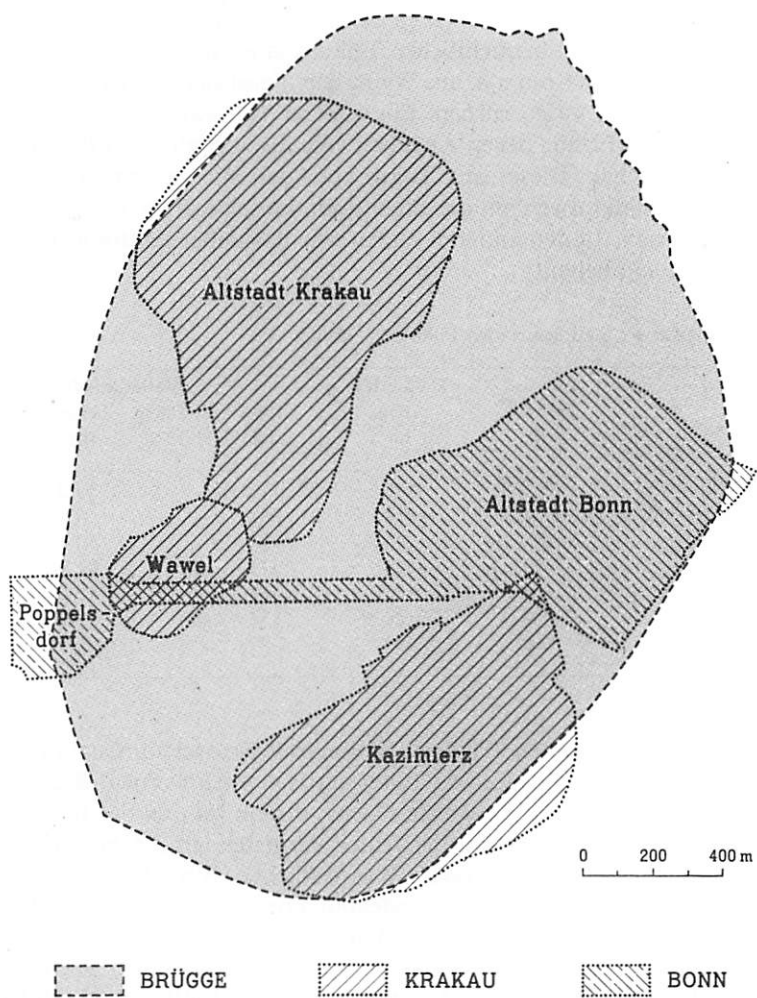


Abb. 3: Flächenvergleich Brügge - Krakau - Bonn



Bologna, das heute vielfach als Modell einer erhaltenden Erneuerung präsentiert wird, mit 435 ha die Fläche der untersuchten Städte erreicht.

Um auch einen optischen Vergleich zu ermöglichen, haben wir in Abb. 3 die Innenstadtflächen von Brügge, Krakau und Bonn ineinandergezeichnet. Krakau ist gewählt, weil es 1978 von der UNESCO in die Liste der wertvollsten architektonischen Denkmäler der Welt aufgenommen worden ist.

Weder im Mittelalter noch 1860 waren die Flächen intra muros voll überbaut, sondern bestanden zu einem beträchtlichen Teil aus landwirtschaftlichen Nutzflächen (in Löwen z.B. wie in Köln u.a. aus Weingärten) und aus Flächen, die für textilgewerbliche Zwecke benötigt wurden. Ein weiterer Teil war Wasserfläche.

Über die bebaute Fläche liegen Angaben vor, die sich aber auf das gesamte Gemeindegebiet beziehen. Dieses ist z.T. zwischen den Stichjahren angewachsen und nur bei Brügge und Löwen mit der Innenstadt (einschließlich der unbebauten Befestigung) identisch. In den anderen Fällen war das außenstädtische Gemeindegebiet jedoch wenig bebaut.

Tab. 2: Bebaute Fläche der Stadtgemeinden 1840/1856/1866

Gemeinde	F l ä c h e			Verhältnis Innenstadt- fläche - bebaute Fläche 1840
	1840 ha	1856 ha	1866 ha	
Brüssel (≐ Innenstadt)	270	o.A.	o.A.	3 : 2
Brüssel m. Qu. Léopold	o.A.	312	341	?
Gent	216	245	297	3 : 1
Antwerpen	201	226	271	4 : 3
Brügge (≐ Innenstadt)	154	161	164	5 : 2
Mecheln	108	128	132	3 : 2
Löwen (≐ Innenstadt)	82	94	97	5 : 1

Qu.: Stat. Jb. 28, 1897, S. 56f.

Dem Umfang der bebauten Fläche nach rangierte Brüssel vor Gent und Antwerpen. Am stärksten bebaut waren die Innenstädte von Antwerpen, Brüssel und Mecheln, während in Löwen die bebaute Fläche nur ein Fünftel der Innenstadfläche ausmachte. Auch in Gent war der Anteil der bebauten Fläche gering. Die rund 600 ha enthielten allerdings größere Wasserflächen. Ein sehr viel deutlicheres Bild würde sich ergeben, wenn die Ausdehnung der zusammenhängend unbebauten (Land-)Flächen ermittelt werden könnte.

Den unbebauten Flächen intra muros standen am Ausgang des Mittelalters, wie sich anhand des Städteatlas von J. VAN DEVENTER (3. Viertel 16. Jh.) feststellen läßt, "städtisch" bebaute Flächen extra muros gegenüber. Diese waren besonders im Falle Mechelns, dessen Befestigungsring vergleichsweise eng gezogen war, recht ausgedehnt und umfaßten u.a. die Tuchmacher-Vorstadt Nekkers-

poel, einige Klöster, den Großen Beginenhof<sup>1)</sup> und die Leprosenstation. Nach Verwüstungen im Achtzigjährigen Krieg und nach Abbrüchen, die aus fortifikatorischen Gründen vorgenommen wurden, suchten die betroffenen Bewohner bzw. Anstalten innerhalb der Befestigung ein neues Unterkommen. Durch diese Siedlungskontraktion mögen die Städte eine Zeitlang als isolierte Gebilde erschienen sein, besonders im Kartenbild, doch hatte sich bis 1860 die unmittelbare Umgebung wieder mit Bauten verschiedener Art gefüllt und zeichnete sich die lineare Randbebauung der Landstraßen (nl. lintbebouwing) ab, die bis heute in Belgien üblich blieb.

### 2.2.2 Orographische und hydrographische Merkmale

Obwohl alle sechs Städte nach weitverbreiteter Vorstellung im "Flachland" liegen, weisen sie ein z.T. recht ausgeprägtes Relief auf. Bei Brüssel z.B. besteht ein Höhenunterschied von immerhin 50 m zwischen der Unterstadt auf dem Talboden der Senne und der Oberstadt auf der östlichen Talschulter. PHILIPPSON nannte Brüssel in seiner Länderkunde Europas (21906, S. 532) "eine der unebensten Städte Europas".

Die Situation von Löwen ist aus Abb. 4 ersichtlich. Sie kann hier ebensowenig wie die der anderen Städte im einzelnen erläutert werden.

Das Relief ist in Verbindung mit den hydrographischen Gegebenheiten für die Stadtgestalt in mehrfacher Hinsicht von Bedeutung: Erstens waren um 1860 die niedrig gelegenen Teile der Innenstädte großenteils überschwemmungsgefährdet und litten außerdem im Sommer oft unter einer zu geringen Durchspülung der Flüsse und anderen Wasserläufen. Im Falle Gents etwa wurde dies durch die Flußverschmutzung oberhalb der Stadt (flachsverarbeitende Industrie) noch verschärft. Die hygienischen Zustände mußten daher dringend verbessert werden. Je nachdem wie diese unabwendbare Aufgabe technisch gelöst wurde, waren für die Zukunft Eingriffe in die Stadtgestalt zu erwarten.

Zweitens hat das Relief Einfluß darauf, wie eine Stadt visuell wahrgenommen werden kann. Hierbei gibt es verschiedene Typen, einer davon ist die "Stadt am Strom" mit einer breit gelagerten "Wasserfront". Antwerpen oder Köln sind Beispiele dafür. Ein anderer Typ ist die "Stadt im Tal", die von den umgebenden Höhen als Ganzes erfaßt werden kann. Eine Variante davon ist Brüssel, wo der Blick von bestimmten Punkten der Oberstadt über die Unterstadt schweifen kann (Bild 55). Im 19. Jh. wurde dies städtebaulich ausgewertet. Gent und Brügge sind "Städte in der Ebene" und als Ganzes entweder aus der Distanz in ihrer Silhouette zu erfassen oder von Türmen in ihrem Inneren als "Dachlandschaft" (Bild 16, 21, 22, 33).

---

1) Im Nordwesten vor der Nonnepoort, zwischen Dijle und der Straße nach Antwerpen (Maurits Sabbestraat), zerstört Ende 16. Jh. Der Hof war vermutlich ausgedehnter als der in Brügge und der Große Hof in Gent. Das Gelände wird heute von der Dijle-Ableitung, dem Zubringer zur E 10 und der van Kesbeecklaan durchschnitten.

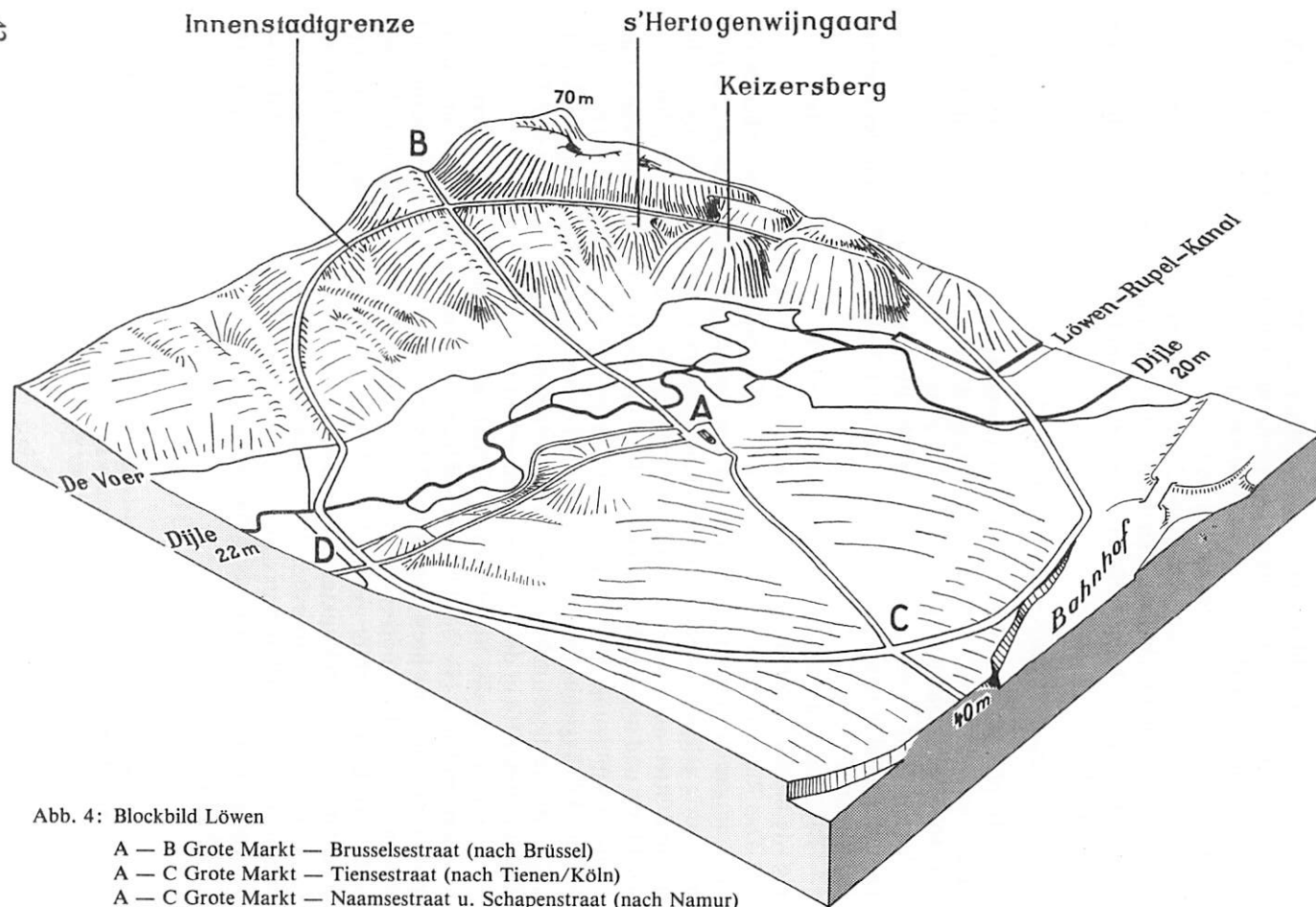


Abb. 4: Blockbild Löwen

- A — B Grote Markt — Brusselsestraat (nach Brüssel)
- A — C Grote Markt — Tiensestraat (nach Tienen/Köln)
- A — C Grote Markt — Naamsestraat u. Schapenstraat (nach Namur)

Drittens kann das Relief Einfluß haben auf das Funktionsgefüge. Dafür ist Brüssel ein gutes Beispiel, wo die Oberstadt im 16. Jh. Standort der neuen Residenz geworden war und eine Reihe von Adelssitzen an sich gezogen hatte. Im Bereich der Senne lagen Gewerbebetriebe, die Wasser benötigten.

### 2.2.3 Das Straßennetz

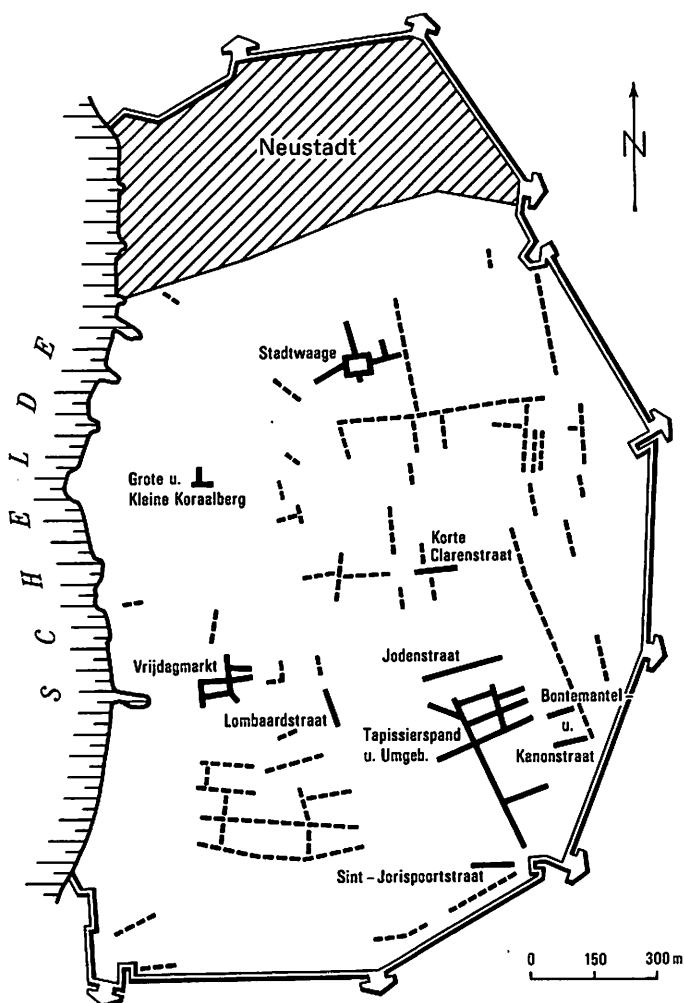
Das Straßennetz hatte ein Grundgerüst in den Torstraßen, den innenstädtischen Teilstücken der mittelalterlichen Fernhandelsstraßen oder wichtiger Lokalverbindungen. In der Stadtmitte kamen sie zusammen und waren dort zu Plätzen erweitert. Kennzeichnend für die Torstraßen sind der geschwungene Verlauf und die schwankende Breite. In Brüssel waren die Rue Montagne de la Cour und die Rue de la Madeleine, Teilstücke der Fernverbindung vom Maastal nach Gent und Brügge, im 19. Jh. "die besuchtesten und schönsten Geschäftsstraßen", der "Corso der eleganten Welt" (SPÄTH 1914, S. 14f.). Die engste Stelle maß 6,50 m, das Gefälle zur Stadtmitte hin betrug immerhin 10%.

Die Zwickel zwischen den Torstraßen waren durch Nebenstraßen erschlossen, die ein zum Stadtrand hin weitmaschiger werdendes Netz bildeten. Besonders diese Zwickel waren in nachmittelalterlicher Zeit von Veränderungen betroffen. Während in Brügge eine Reihe von Wegen und Straßen wieder eingezogen wurde (GILLIODTS - VAN SEVEREN 1889), entstanden in den anderen Städten neue Straßen, um die z.T. recht großen Baublöcke besser zu nutzen. Hier ist an erster Stelle Antwerpen zu nennen, wo sich im 16. Jh. ein privater Unternehmer — Gilbert van Schoonbeke — in großem Stil an derartigen Erschließungen beteiligte (SOLY 1976). Die Straßen wurden zwar nach neuzeitlichen Gesichtspunkten, d.h. geradlinig und breit, ausgelegt, fügten sich aber noch in das ältere System ein (Abb. 5).

Während diese Erschließungen noch von Fall zu Fall vorgenommen worden waren, kam im 19. Jh. ein planmäßig-schematisches Vorgehen auf. Ein besonders krasses Beispiel ist Löwen, wo nach einem Fluchtlinienplan vorgegangen wurde, der von dem Stadtbaumeister Laenen aufgestellt (Abb. 32) und 1839 durch Königl. Verordnung (arrêté royal) gutgeheißen worden war. Das Ziel war dabei, die Entwicklungsimpulse, die man von dem Anschluß an das Staatsbahnnetz erwartete, für die Inwertsetzung der weiten Freiflächen zwischen den Torstraßen zu nutzen (vgl. VAN DER HAEGEN 1975). Das Problem solcher Planungen liegt darin, daß sie meist auch dann noch rechtskräftig blieben, wenn sie in ihrer Konzeption und/oder Zielsetzung längst überholt waren.

Die neuen Baugrundstücke wurden hauptsächlich für den Wohnhausbau verwendet. Dieser war u.a. wegen offenbar genauer Vorschriften über die (Fassaden-) Gestaltung kostspielig und blieb ausschließlich dem Bürgertum vorbehalten. Eine finanzielle Beteiligung der Anlieger an den öffentlichen Aufwendungen (Anliegerbeiträge) gab es nicht (SPÄTH 1914, S. 76).

Zur Erschließung von Baugelände für Kleinhäuser, d.h. zur Wohnungsversorgung der Unterschichtbevölkerung, haben die Administrationen nichts unter-



- Straßen, die von dem Unternehmer Gilbert van Schoonbeke (1519 – 1556) angelegt wurden
- - - Straßen, die von anderen Unternehmern oder vom Magistrat angelegt wurden
- Neustadt (ca. 25 ha intra muros), 1542 im Zusammenhang mit der Neubefestigung der Stadt nach Plänen des Festungsbaumeisters Donato Buoni di Pellezuoli aus Bergamo angelegt; innere Erschließung 1548 ff. durch G. van Schoonbeke

Abb. 5: Im 16. Jahrhundert neu angelegte Straßen und Plätze in Antwerpen  
 Nach H.SOLY 1977, S. 376

nommen. Dies blieb privaten Spekulanten überlassen, die zu einem traditionellen, schon im Mittelalter üblichen Verfahren griffen, nämlich lediglich schmale Sackgassen ("Gänge", nl. gangen, fr. impasses) anlegten, die privates Eigentum blieben und so das öffentliche Straßenwesen nicht mit laufenden Kosten belasteten. Hauptsächlich in Brüssel, Antwerpen und Gent (Abb. 29) war diese Form um 1860 verbreitet.<sup>1)</sup> Sie fehlte auch in den anderen Städten nicht, aber hier waren häufiger auch Grundstücke an öffentlichen Wegen mit Kleinhäusern bebaut.

Um 1860 war in Brüssel, Antwerpen und Gent eine Innovation zu finden, die sich im Grundriß (und mehr noch im Aufriß) der Städte auswirkte: die Passage<sup>2)</sup>. Sie hatte den Zweck, Grundstücke für Ladenlokale u.a. geschäftliche Nutzungen zu erschließen. Dadurch unterscheidet sich die Passage als Grundrißelement von den Durchhäusern und Durchgängen in Wien (vgl. LICHTENBERGER 1977, S. 150-153 u. Fig. 20), die lediglich die Fußwege in der Innenstadt verkürzen sollten.

Das radiale, zentrifugale Torstraßensystem wurde zusammengehalten durch das konzentrische, doppelte Befestigungssystem. Das innere war streckenweise durch Straßenzüge abgelöst, aber diese bildeten außer in Antwerpen keinen geschlossenen Ring.

Der äußere Befestigungsring war in Brüssel und Mecheln in Boulevards umgewandelt. In Gent und Löwen waren erst Teilabschnitte fertiggestellt. Hier gab es daneben ältere (?) Wallpromenaden (Löwen: Zwischen Brusselse u. Tervuurse Poort; Gent: Nouvelle Promenade/Nieuwe Wandeling u. Rempart de Plaisance/Blaisantvest). Brügge folgte nach 1860.

Die Boulevards bestanden aus getrennten Fuß-, Reit- und Fahrwegen (Promenaden). Sie hatten vorzugsweise kommunikative und rekreative Funktionen, waren also nicht als eine Art Umgehung der Innenstadt konzipiert. Das Vorbild hatte Paris mit der Aufgabe und Umwandlung der Befestigung unter Ludwig XIV. geliefert. Die Neuerung hatte sich schnell verbreitet, und am Ende des 18. Jh. waren die Boulevards attraktive neue Elemente der Stadtgestalt, die "man" gesehen haben mußte, ähnlich wie heute die innenstädtischen Fußgängerbereiche.

Antwerpen war 1860 als einzige der sechs Städte noch Festung und sollte diese Funktion auch beibehalten. Der Platz wurde sogar zum Zentralpunkt der belgischen Landesverteidigung, da man sich entschloß, das System der sogenannten Wellington-Festungen (von Nieuwpoort bis Bouillon) aufzugeben. Ab 1860 ließ der Staat deswegen einen neuen, weiter nach außen vorgeschobenen Festungsgürtel errichten, der eine Fläche von 784 ha in Beschlag nahm. Er wird nach dem

---

1) Vgl. Gent: 656 Gänge im gesamten Gemeindegebiet, Stand 1865 (DUMONT 1951, S. 302); Brüssel: 375 Gänge ("Impasses"), Stand 1866 (VERNIERS 1934, S. 140), nach anderen Quellen dagegen: 528 Gänge (Stand 1867, EBERSTADT 1919, S. 213) und sogar 627 (HORN 1855, S. 111f.); Antwerpen: 207 Gänge, Stand 1842 (LIS 1969, S. 107).

2) In Brüssel drei Beispiele (vgl. Karte 25), darunter die (heute nicht mehr vorhandene) Passage de la Monnaie von 1820, "als erste auf dem Kontinent außerhalb Paris" (GEIST 1978). In Antwerpen und Gent je ein Beispiel.

Entwerfer, dem Hauptmann Henri Alexis Brialmont (1821-1903), als Brialmont-Festung bezeichnet (Plan bei LUYKX 1978, S. 133). Die Entscheidung zugunsten dieser Neubefestigung<sup>1)</sup> war die Voraussetzung dafür, daß der Staat die alten sogenannten spanischen Befestigungsanlagen, die eine Fläche von 154 ha bedeckten, an die Stadt abtreten konnte, was er 1859 gegen eine Entschädigungssumme von 10 Mill. BF auch tat. Die Südzitadelle allerdings behielt er zunächst noch bei. Auf diese Weise wurde die Stadt immerhin in die Lage versetzt, erstmals seit dem 16. Jh. wieder eine planmäßige Erweiterung vorzunehmen. Bis dahin war eine zivile Nutzung der Befestigungsanlagen nur sehr beschränkt möglich gewesen. Erst 1846 hatte die Stadt die Genehmigung erhalten, auf dem Südostabschnitt des Glacis zwischen Kipdorppoort und St. Jorispoort eine Promenade anzulegen, die "Long-champs" genannt und schnell sehr beliebt wurde (GENARD 1888, II, S. 110).

#### *2.2.4 Die Eisenbahn als neues grundrißbeeinflussendes Element*

Belgien hatte als erstes kontinentaleuropäisches Land eine Staatseisenbahn erhalten. Sie bestand aus einer West-Ost-Verbindung (Ostende - Brügge - Gent - Mecheln - Löwen - Lüttich, mit Anschluß nach Aachen - Köln) und einer Nord-Süd-Verbindung (Antwerpen - Mecheln - Brüssel - Wallonien, vgl. FOSTER 1944, Fig. 110/111). Bei der Trassierung im Stadtbereich und der Wahl des Bahnhofstandorts sind unterschiedliche Lösungen festzustellen, die in Anlehnung an eine von APPLETON (1968) entwickelte Typologie als Diametral-, Radial-, Tangenten- oder Sehnenlösung bezeichnet werden können. Welche dieser Lösungen gewählt wurde, sollte nach 1860 für die Entwicklung der Stadtgestalt außerordentlich wichtig werden. Das gilt besonders für die unterbrochene Sehnenlösung, bei der die Linie innerhalb oder außerhalb der Innenstadt in Kopfbahnhöfen endet (Brüssel, Gent). Einerseits führte die neue (Fußgänger- und Droschken-) Verkehrsspannung zwischen den Bahnhöfen zu einem Ansteigen des Bodenwertes entlang der Verbindungsstraßen und aufgrund dessen zu Umgestaltungen (vgl. HASSINGER 1916) bzw. überhaupt erst zur Einrichtung von Verbindungen. Andererseits zwang die allgemeine verkehrstechnische Entwicklung über kurz oder lang zu einer durchgehenden Linienführung und zur Aufgabe oder Umwandlung der Kopfbahnhöfe.

In Brügge finden wir die durchgehende Sehnenlösung. Als Standort für den Bahnhof wählte man den ausgedehnten Freitagsmarkt (Zand), der rund 600 m von der Stadtmitte (Markt) entfernt und mit dieser durch zwei parallele Straßenzüge, darunter eine Torstraße, verbunden ist. Diese an sich günstige Wahl wurde jedoch damit erkaufte, daß die Bahntrasse ein großes Segment der Innenstadt isolierte.

In Antwerpen, Mecheln und Löwen wurden die Bahnhöfe als Konsequenz einer Tangentenlösung (bzw. bei Antwerpen später einer Art Radiallösung) am

---

1) Sie hat starke Widerstände in der Antwerpener Bevölkerung hervorgerufen und zur Bildung der Meetingpartei geführt, einer flämischgesinnten, antimilitaristischen und antroyalistischen Gruppierung. Diese stellte 1862 bis 1872 die Mehrheit im Gemeinderat (LUYKX 1978; CHARLIER-CHARLIER 1959).

Außenrand der Innenstädte angelegt<sup>1)</sup>, und zwar in der Nähe von Torstraßen, so daß eine direkte Verbindung zur Stadtmitte nicht erst geschaffen werden mußte. In Mecheln, dem Kreuzungspunkt der Staatsbahnlinien, wurde der Bahnhof etwas vom Innenstadtrand weggezogen (Entfernung zur Stadtmitte rund 1100 m). Auf diese Weise konnte ein "Bahnhofsviertel" angelegt werden. Es war die erste Stadterweiterung des 19. Jh. in einer der untersuchten Städte. Der Plan stammte von dem Stadtbaumeister Bouwens (VAN HAMMÉE 1949, S. 115).

In Löwen wurde mit dem erwähnten Laenen-Plan eine "innere" Stadterweiterung in Angriff genommen. Die enge Diestsestraat, die den Bahnhof mit der Stadtmitte verband (Distanz 1000 m), erhielt dabei 1844 eine breite, gerade Parallelstraße (heutige Bondgenotenlaan bis Mgr. Ladeuzeplein, 1870 bis zum Grote Markt verlängert).

### 2.2.5 Die Parzellenstruktur

In bezug auf die Parzellenstruktur können als mittelalterliche Gestaltungsweisen die Bevorzugung der sogenannten Handtuchform (Parzellen straßenseitig schmal, dabei aber sehr tief) und die Vernachlässigung der Rechtwinkligkeit gelten. Diese Gestaltung ist weitverbreitet und charakteristisch für die Torstraßen (Bild 16, 18) und die Marktplätze (Bild 49). Es gibt daneben aber noch andere Formen: Die städtische Oberschicht verfügte über z. T. recht große Grundstücke, auch mit großer straßenseitiger Breite (Bild 38). Die Kleinhäuser (Bild 1) standen auf Grundstücken, die schmal und von ganz geringer Tiefenerstreckung waren.<sup>2)</sup> Städtische und kirchliche Einrichtungen nahmen nicht selten ganze Baublöcke ein. Auf diese Weise bestand ein Spannungsverhältnis zwischen großen ungegliederten und sehr stark zersplitterten Arealen; wobei erstere sowohl in der Stadtmitte (Kirchen, Rathäuser, Tuchhallen usw.) als auch zum Rande hin (Klöster, Spitäler, Beginenhöfe usw.) vorkamen.

Gegenüber dem mittelalterlichen Zustand waren ohne Zweifel Veränderungen eingetreten, und zwar grundsätzlich eine stärkere parzellenmäßige Aufgliederung, was sich ja schon aus der erwähnten Neuanlage von Straßen und Plätzen ableiten läßt. Straßenweise hat es auch Zusammenlegungen von Grundstücken gegeben, so im Zusammenhang mit dem Bau neuer Stadthäuser (hôtels) durch den Adel und das Großbürgertum im 18. Jh. Zur Veranschaulichung haben wir drei Ausschnitte aus einem Parzellenplan von Antwerpen (Plan LOSSON 1846) gewählt, aus denen sich die Unterschiede der Parzellierung gut ablesen lassen (Abb. 6).

---

1) In Löwen konnte die von der Stadt angestrebte Sehnenlösung, die den Bahnhof wie in Brügge näher an die Stadtmitte herangebracht hätte, nicht durchgesetzt werden (VAN DER HAEGEN 1975, S. 107).

2) Die zusammenhängend mit Kleinhäusern bebauten Flächen, die meist einem einzigen Eigentümer gehörten, erscheinen auf Katasterplänen in Einzelparzellen entsprechend der Zahl der Kleinhäuser aufgliedert.



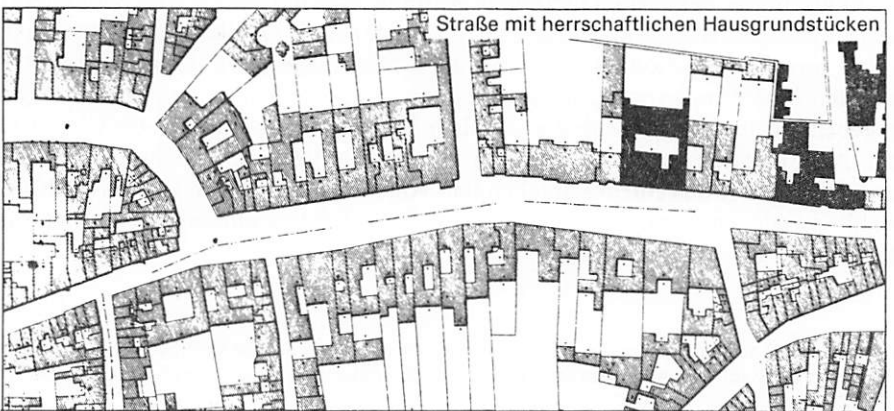
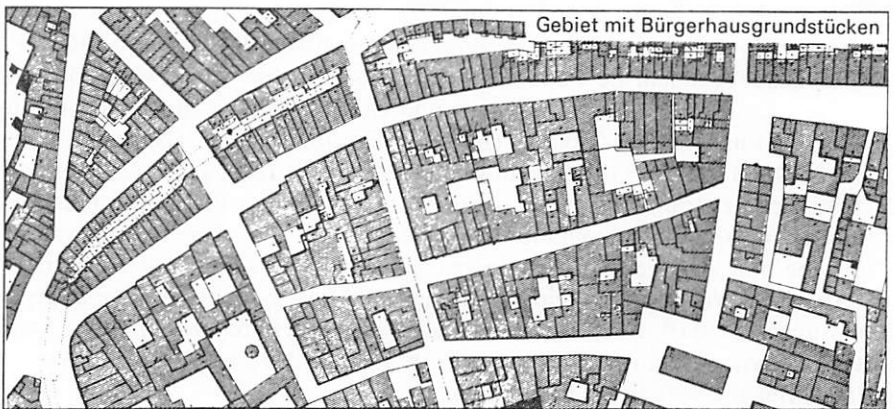
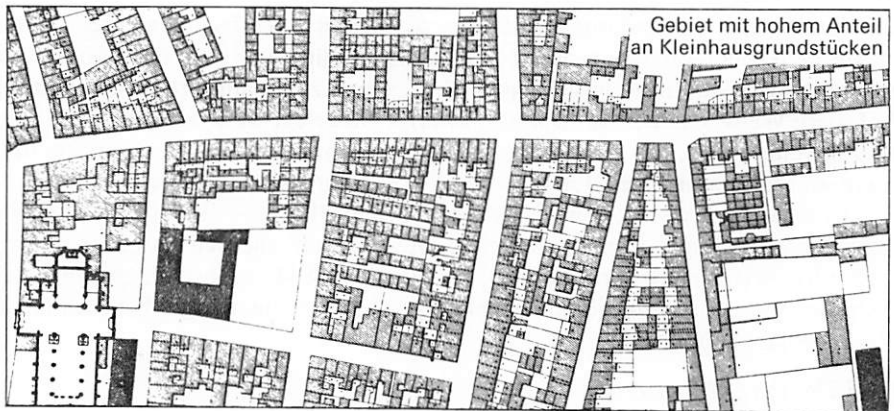


Abb. 6: Unterschiede der Parzellenstruktur in Antwerpen.  
Ausschnitte aus dem Plan Losson 1846

## 2.3 Der Aufriß

### 2.3.1 Besonderheiten und Gliederungsmöglichkeiten der Wohnbebauung

Belgien gehörte zu dem weite Teile des nordwestlichen Kontinentaleuropä umfassenden Gebiet überwiegender Niedrigbauweise in den Städten. Das "normale" Haus war das Einfamilienhaus - der Begriff ist weiter zu fassen, als es heute üblich ist - und zählte nicht mehr als drei Geschosse. Häuser mit Etagenwohnungen spielten keine Rolle.<sup>1)</sup> Dies schlägt sich in der Statistik der Geschoßhöhe nieder, die für 1846 existiert (Tab. 3).

Tab. 3: Höhengliederung der Wohnbausubstanz 1846  
(Anteile der Häuser mit 1, 2, 3 und mehr Geschossen in v.H.)

Gemeinde	1 Geschoß	2 Geschosse	3 und mehr Geschosse
Brüssel-Innenstadt	8,7	43,3	48,0
Antwerpen-Gemeinde*	27,9	50,5	21,6
Brügge-Innenstadt	45,8	51,1	3,1
Gent-Gemeinde*	32,3	56,8	10,9
Löwen-Innenstadt	36,9	47,8	15,3
Mecheln-Gemeinde*	31,5	59,0	9,4

\* Trennung Innenstadt-Außenstadt nicht möglich.

Qu.: Statistique de la Belgique, Recensement général 1846

Die Werte lassen deutlich die Sonderstellung Brüssels erkennen, wo aber immerhin etwa die Hälfte der Häuser weniger als drei Geschosse hatte. Unter den Häusern mit 3 und mehr Geschossen dürften diejenigen mit 3 Geschossen mindestens die Hälfte ausgemacht haben. Auf der anderen Seite zählten in den funktional sehr unterschiedlich ausgerichteten Städten Gent und Brügge die Häuser fast ausschließlich 1 oder 2 (Voll-) Geschosse. Brügge bestand beinahe zur Hälfte aus eingeschossigen Kleinhäusern. Bis 1860 dürften sich die Werte in Brüssel und Antwerpen zugunsten der drei- und mehrgeschossigen Häuser verschoben haben, während in den anderen Städten kaum wesentliche Veränderungen eingetreten sein können.

Zu diesen Gegebenheiten hat LEYDEN (1924, S. 153f.) festgestellt: "Allen

1) Sie hatten ihre Schwerpunkte in Paris, Wien, Leipzig und Berlin. Die Frage, wie diese Differenzierung zu erklären ist, kann uns hier nicht beschäftigen. Aufgekommen war der Hochbau bereits vor 1800. Nach KLEINSTÜCK (1956) hat J.W. Goethe 1797 für Frankfurt die damals so genannte Leipziger Bauart vorgeschlagen, "wo in einem Haus mehrere Familien wohnen können". — In Wien entbrannte um 1860 zwischen den führenden Architekten ein heftiger Streit darüber, "ob das englische System der Familienhäuser oder das localhistorische Zinshaus eine größere Berechtigung in dem neuen Wien (der Ringstraße) habe" (Gemeinderath d. Stadt Wien, Hrsg.: Wien 1848-1888. Wien 1888, I, S. 254). — Durch die Industrialisierung ist die Differenzierung nicht verwischt worden; siehe dazu Abb. "Behausungsziffern in europäischen Städten 1925", in HRR, III, Sp. 3147f.; TAMMS-WORTMANN 1973, S. 113.

Zeiten, allen Stilarten und allen Bauweisen in weitgehendem Maße gemeinsam ist aber die Höhe der Häuser. (...) Überall tritt als beherrschend das (ohne den Dachstock) zweistöckige Haus in Erscheinung. Diese Häuser sind schmal, denn auch in der Gegenwart wird ihre seitliche Ausdehnung durch die Fenstersteuer beschränkt; mitunter trifft man nur Zweifensterfronten. (...) Diese Gleichförmigkeit der Häusergröße und -höhe in den flämischen Städten (...) bedingt die große räumliche Ausdehnung dieser Städte (ähnlich wie in England), ihr gleichmäßiges und so überaus bezeichnendes bauliches Gepräge und recht eigentlich die wesentliche Eigenart der flämischen Städte überhaupt." Dieser Eindruck der Gleichförmigkeit kann bei flüchtiger Betrachtung auch heute noch aufkommen. Tatsächlich war der Bestand aber differenzierter.<sup>1)</sup>

Mit der Genese der städtischen Wohnbautypen und ihrer sozial-ökonomischen Differenzierung seit dem Mittelalter haben sich am Beispiel Wiens BOBEK u. LICHTENBERGER (1966) und LICHTENBERGER (1977) in Fortführung der Ansätze HASSINGERS beschäftigt. Der aufgestellte Stammbaum der Wohnbautypen soll für große Teile Kontinentaleuropas gültig sein (LICHTENBERGER 1975, S. 65). Es werden drei an einer städtisch gegliederten Gesellschaft orientierte Grundformen unterschieden:

- A d e l s h a u s (dazu Klosterhof und geistlicher Stiftshof),
- B ü r g e r h a u s (bürgerliches Eigenhaus auf tiefer Parzelle),
- K l e i n h a u s.

Diese Kategorien lassen sich hier ohne weiteres verwenden, nur wäre der Begriff "Adelshaus" durch "herrschaftliches Haus" (fr. *hôtel de maître*, nl. *herenhuis*) zu ersetzen, da die vom Adel gewählte Bauform grundsätzlich auch von der bürgerlichen Führungsschicht reklamiert wurde. Das gilt bereits für die mittelalterlichen Steinhäuser. Die Stadthäuser der großen Klöster, Abteien und Stifte werden im Fr./Nl. als "Refuge" (Refugium) bezeichnet. Da Mehrfamilienhäuser (als Bautypen) nicht vorkamen, war im Vergleich zu Wien die Typenreihe relativ einfach zusammengesetzt.

### 2.3.2 *Kleinhäuser*

Das Kleinhaus trat in einer älteren und einer jüngeren Form auf. Erstere besteht meist in einem traufständigen, zweiachsigen und eingeschossigen Ziegelbau mit Satteldach und Zwerchhaus (Bild 1). Er enthält einen einzigen Raum sowie eine Dachkammer. Bei der jüngeren Form fehlt das Zwerchhaus. Es gibt 1½-, 2- und 2½geschossige Varianten, die je Geschoß ein bis zwei Räume haben (Bild 2, 8, 9).

Die Wohnfläche ist damit für heutige Maßstäbe sehr gering. Für die ältere Form hat HEROLD (1931) an Beispielen aus dem 17./18. Jh. in Brügge Werte zwi-

---

1) Siehe die Inventarwerke für Brügge (DEVLIEGHER 1975) und Löwen (Inv. Löwen 1971) sowie für die inneren Teile von Antwerpen (Inv. Antw. 1976) und Gent (Inv. Gent 1976). — Inzwischen liegen für Antwerpen und Gent auch die entsprechenden Bände über die äußeren Teile der Innenstadt vor.

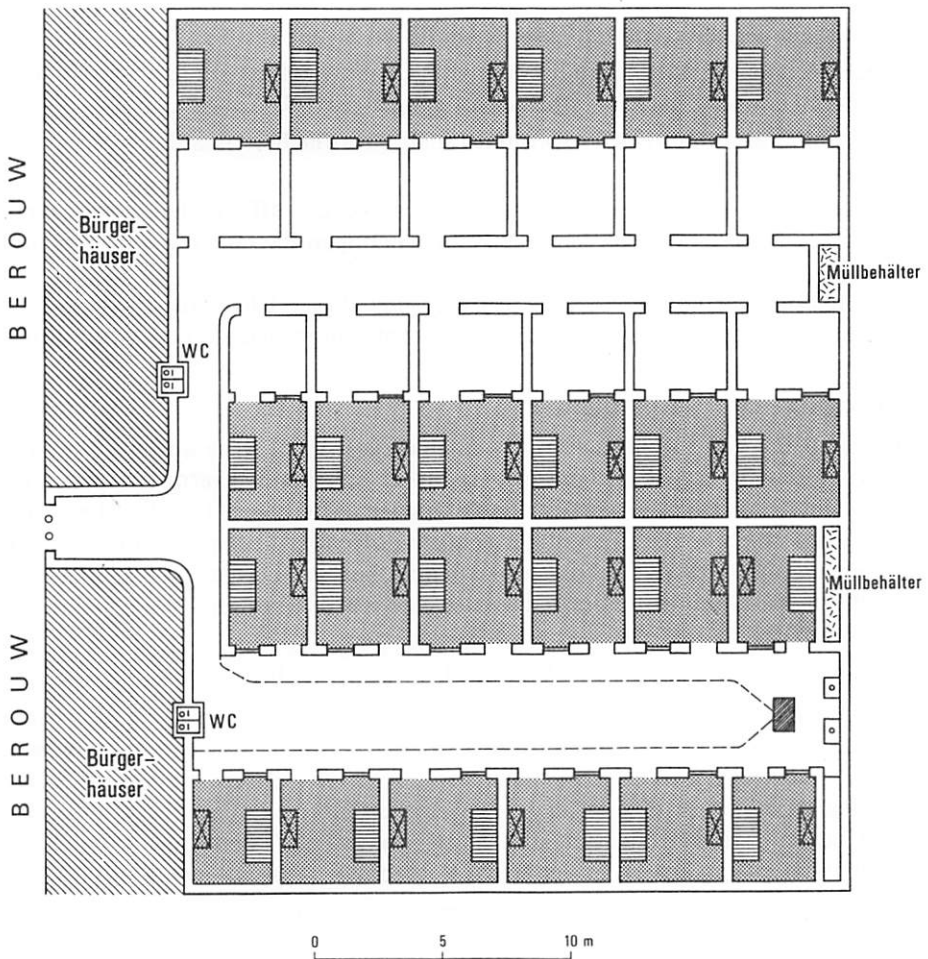


Abb. 7: Zweiteiliger Wohngang in Gent, Berouw

Unten: älterer Teil, vor 1860, 12 Häuser, Hausabstand 4,30 m;

Oben: jüngerer Teil, 1860, 12 Häuser mit Vorhöfen, Hausabstand 9,25 m.

Alle Häuser zweigeschossig; 1904 insgesamt 66 Bewohner, 1978 leerstehend.

Aus: DE RYCKE u.a. 1904, Abb. 5

schen 10 und 20 m<sup>2</sup> ermittelt. Mehr als 20 m<sup>2</sup> werden erst bei zweigeschossiger Bauweise erreicht. Normalerweise gehört zu jedem Haus ein kleiner Hof, auf dem sich ein Verschlag und der Abtritt befinden.

Die Kleinhäuser wurden in der Regel in Gruppen von einem Bauherrn errichtet. Nach der Anordnung sind folgende Typen zu unterscheiden:

- die Kleinhausreihe entlang einer öffentlichen Straße (Bild 1, 2),
- der Wohngang: einfache oder doppelte Kleinhausreihe entlang einer nichtöffentlichen Sackgasse, fr. *impasse*, nl. *gang* (Bild 3-8, Abb. 7),
- der Wohnhof: um einen Hofraum (auch Grünfläche, Grasplatz) gruppierte Kleinhäuser (Bild 9).

Die beiden letztgenannten Typen können von der öffentlichen Straße nicht eingesehen werden und fallen folglich dem flüchtigen Passanten u.U. überhaupt nicht auf.

Im Hinblick auf die spätere Entwicklung dieser Kleinhauskomplexe, ihr Fortbestehen oder ihr Verschwinden, ist es notwendig, nach Art des Eigentums zwei Kategorien zu unterscheiden:

#### 1. Komplexe in Privateigentum:

Sie waren für den Eigentümer ein Wirtschaftsgut, das Ertrag abwerfen mußte. Sie wurden in der Regel wochenweise (!) an Arbeiterfamilien vermietet, die ihrerseits nicht selten noch Kost- oder Schlafgänger aufnahmen, um die Miete aufbringen zu können. Die Eigentümer gehörten offenbar überwiegend dem Kleinbürgertum und selbst der gehobenen Arbeiterschaft an. Das in den Kleinhausbau investierte Kapital brachte normalerweise eine Rendite von  $\pm 15\%$  (vgl. MEYNE 1895, S. 537).

#### 2. Komplexe im Eigentum der Wohlfahrtsanstalten (B.B.G.):

Die älteren Kleinhauskomplexe waren alle aus wohltätigen Stiftungen hervorgegangen, die einer festgesetzten Anzahl von alten Leuten, Alleinstehenden oder Ehepaaren zu einem sicheren Unterkommen verhelfen. So besaßen die Gilden solche Kleinhauskomplexe, zu denen auch eine Kapelle gehören konnte. Das Ganze wird als "Godshuis" (in Norddeutschland "Gotteswohnungen") bezeichnet. Eine Überbelegung war — anders als in der ersten Kategorie — ausgeschlossen.

Seit der französischen Zeit waren sämtliche Stiftungen zusammengefaßt und einem öffentlichen Gremium, der Hospizverwaltungskommission (Bestuur der Burgerlijke Godshuizen)<sup>1)</sup> unterstellt. Dadurch war im Prinzip, nicht im Einzelfall, das Fortbestehen dieser Anlagen gesichert. In Brüssel wurden die verschiedenen Einzelstiftungen aufgegeben und 1829 in einem Neubau, den Hospices Réunis (Rue des Alexiens), konzentriert. Dagegen bestand in Brügge und Antwerpen um 1860 noch eine Reihe von Stiftungs-Anlagen in der ursprünglichen Form und Nutzung.

---

1) Ist 1925 in der C.O.O./Commissie van Openbaren Onderstand aufgegangen, heute O.C.M.W./Openbar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn).

Die heute bekanntesten Kleinhauskomplexe sind die Beginenhöfe. Gent, Löwen und Mecheln besaßen je zwei solcher Höfe. Der Brüsseler Hof war zu Beginn des 19. Jh. bis auf die Kirche abgebrochen worden.

Die Kleinhausreihen und auch die Wohngänge und -höfe waren ein gestaltprägendes Element der belgischen Städte. Sie kamen auch außerhalb Belgiens vor, so in England (vgl. CARTER 1972, S. 253ff. : cul-de-sac courts; WOHL 1977), in Nordfrankreich (vgl. für Lille PINCHEMEL 1954; hier als cours oder courettes bezeichnet) und in den Niederlanden. In Norddeutschland sind Bremen, Hamburg<sup>1)</sup> und Lübeck zu nennen. Das Verbreitungsgebiet läßt sich nicht genau festlegen. In Köln z.B. hat es wenigstens im 19. Jh. Wohngänge und -höfe nicht gegeben. Das Vorkommen bzw. Nichtvorkommen hängt offenbar wesentlich von der jeweiligen städtischen Bauordnung ab. So war es im Erweiterungsgebiet des 17. Jh. von Amsterdam untersagt, Gänge anzulegen (EBERSTADT 1914, S. 121f.). Die Bauordnung ist jedoch z.B. in dem randlich gelegenen Jordaan-Viertel nicht befolgt worden, wie detaillierte Pläne aus der 2. Hälfte des 18. Jh. erkennen lassen.

### 2.3.3 Bürgerhäuser

Das Bürgerhaus kam wie das Kleinhaus in einer älteren und einer jüngeren Form vor. Die ältere Form ist das giebelständige, zwei- bis dreigeschossige und meist zwei- bis dreiachsige Haus mit Satteldach. Es hat nur eine geringe Fassadenbreite, aber eine verhältnismäßig große Tiefenerstreckung (was die Belichtung schwierig machte). Das Grundstück reichte meist um einiges über den rückwärtigen Abschluß des Hauses hinaus, so daß noch Raum für einen Hof und einen Garten blieb. Heute ist dies durch nachträgliche Überbauungen kaum mehr erkennbar (vgl. Bild 16).

Der äußere Aspekt der Häuser wurde durch die mehr oder weniger aufwendig gestaltete Fassade und den Giebel geprägt. Stilunterschiede, die mehrfach auch von Geographen erfaßt und kartiert worden sind (vgl. HASSINGER 1916), sollen uns nicht beschäftigen. Die wechselnden Moden haben die bauliche Form nicht wesentlich beeinflußt, so daß auch bei Renaissance- und Barock-Fassaden die schmal-hochrechteckige Form mit Giebel erhalten blieb, obwohl dies nicht den Idealvorstellungen entsprach.

Ein Wandel bahnte sich erst im 18. Jh. unter dem Einfluß des französischen Klassizismus an. Die jüngere Form des Bürgerhauses ist zwar auch noch schmal und hat zwei bis drei Achsen und ebensoviele Geschosse. Sie besitzt aber keinen Giebel mehr, sondern ein gerades Gesims schließt die Fassade oben ab. Entscheidender ist, daß eine "Firstschwenkung" erfolgte, das Haus also jetzt traufständig ist und nicht mehr so tief wie vorher. Das Baumaterial blieb Ziegelstein, aber die Fassade wird flächiger gestaltet, verputzt und in einem hellen Farbton (weiß,

---

1) Die Innenstadt war lange bekannt für ihre "Gängeviertel", in denen die Bebauung allerdings meist drei- und mehrgeschossig war. Der Stadtbrand von 1842, spätere Sanierungen (SPECKTER 1967) und Kriegszerstörungen haben den Bestand stark reduziert.

grau) gestrichen. Der äußere Aspekt des Hauses ist also ein ganz anderer, und die Wirkung im Straßenbild kann man sich vorstellen.<sup>1)</sup> Bei neuangelegten Straßen und Plätzen (vgl. Gent, Sint-Pietersplein) war das Ideal Geradlinigkeit (in der Fluchtlinie), gleiche Fassadenhöhe, Symmetrie. Die neuen Gestaltungsprinzipien wirkten auch auf die Altbausubstanz zurück: Giebel wurden abgetragen, die Giebelmauern bis in Firsthöhe hochgezogen. Die Fassaden erhielten ein gerades Hauptgesims (nl. lijstgevel) und wurden geglättet, verputzt oder auch nur weiß gekalkt (Bild 18).

Der Funktion nach war das traditionelle Bürgerhaus kein reines Wohnhaus. Es enthielt meist im Erdgeschoß Arbeits- oder Geschäftsräume. Dies gilt auch für einen Teil der Neubauten. So stellte HORN (1855, S. 97) im Umkreis der Brüsseler Bahnhöfe fest: "Hier herrschen die in Brüssel immer mehr in Mode kommenden kleinen, auf eine Bürgerfamilie berechneten Häuser vor, mit ihrer ewigen Zweistöckhöhe und ihrer Fronte von drei Fenstern, deren eines zu ebener Erde durch die Haus- oder Ladenthür verdrängt ist. Der größere Theil dieser Häuser ist von Estaminets, Speisewirthen, Tabackshandlungen, Bäckereien und ähnlichen Gewerben besetzt; ihre Gesammtheit bietet daher einen recht bewegten, aber ziemlich einförmigen Anblick dar." Schaufenster erwähnt HORN nicht, sie dürften jedoch schon verbreitet gewesen sein, nicht nur in den Hauptgeschäftsstraßen (vgl. Bild 18, Fassadenabwicklung 1825). Die älteren Häuser waren dadurch im Erdgeschoß vielfach verändert.

Die Einförmigkeit des Bürgerhauses hinsichtlich der Zahl der Fensterachsen (2 bis 3) und der Geschosse (Erdgeschoß plus 1 bis 2 Obergeschosse), die nach 1860 weiterbestand, hat LEYDEN mit der Wirkung der Fenstersteuer erklärt (siehe oben S. 49f.). Die Steuer auf Türen und Fenstern war nach RICHALD (1884, S. 175ff.) in der französischen Zeit eingeführt, 1822 neugeregelt und seitdem unverändert beibehalten worden (offenbar bis zum Ersten Weltkrieg). Der jährlich pro Tür und Fenster eines Hauses zu zahlende Betrag war nach Gemeindegrößen gestaffelt. Bei Gemeinden von 25.000 bis 50.000 Einwohnern betrug er 1,80 BF, bei Gemeinden über 50.000 Einwohnern 2,20 BF je Tür/Fenster in den Geschossen 1 bis 3 und 1,10 BF in den Geschossen 4 und folgende.<sup>2)</sup> Dadurch wurden Bauweisen gefördert, bei denen die Zahl der Öffnungen niedrig blieb. Bei dem normalen Bürgerhaus wirkte sich das allerdings weniger negativ aus als bei dem Kleinhaus. Hier waren bei zweigeschossigen Bauten häufig insgesamt nur 3 statt der möglichen 8 Öffnungen vorhanden. Auf der Vorderseite wurde ein blindes Fenster eingeschaltet und auf der Rückseite ganz auf Öffnungen verzichtet (Bild 8, 9, vgl. 7). Letz-

---

1) Der Farbton wurde durch städtische Verordnungen festgelegt, vgl. für Gent HEINS (I, 1912-15, S. 426). Zu den Auswirkungen vgl. Georg FORSTER 1790 für Brüssel: "Fast alles, die großen massiven Gebäude ausgenommen, ist wie in den übrigen brabantischen Städten mit weißer Tünche überzogen." (zit. n. Ausg. 1868, S. 146). — Die norddeutschen "Backstein"-Städte waren in gleicher Weise betroffen. In Lübeck wurden nach BRIX (1975, S. 23f.) "ganze Straßenabschnitte ... dem Ideal eines formalasketischen, hellfarbigen Klassizismus angenähert."

2) RICHALD gibt leider nicht an, seit wann diese Tarife galten und wie sie genau angewendet wurden.

teres ermöglichte die sogenannte back-to-back-Bauweise, die auch vorkam.

Die Steuer, die dem Fiskus zu beträchtlichen Einnahmen verhalf (Zuwachs 1840/1860 + 21%, 1860/1880 + 60%), war für die hygienischen Mißstände im Kleinhausbau und damit am Wohnungselend der Unterschicht mitverantwortlich. Wohl mit Recht hat z.B. RICHALD die Steuer als ungerecht, ja als "odieux" (widerwärtig) bezeichnet. Der normierende und uniformierende Effekt, den die Steuer für die Wohnbebauung und damit für die Stadtgestalt hatte, ist demgegenüber als sehr viel weniger negativ zu bewerten.

#### 2.3.4 Herrschaftliche Häuser

Das herrschaftliche Haus hat sich im Laufe der Zeit stark gewandelt, und aus allen Phasen waren Beispiele vorhanden, von den mittelalterlichen "Steenen", den burgartigen Steinhäusern, bis zu "modernen" Anlagen. Letztere waren zwei- bis dreigeschossige Traufbauten mit etwa 5 Achsen und seitlichem, normalerweise überbautem Einfahrtstor für die Kutsche (koetspoort), für die im rückwärtigen Hof eine Remise vorhanden war (Abb. 8).

Herrschaftliche Häuser aus dem 18. Jh. weisen in der Regel eine größere Fassadenerstreckung auf bei nur 2 Geschossen. Sie stehen wie die Bürgerhäuser in der Fluchtlinie; Beispiele des französischen Ehrenhof-Typs waren selten. Dadurch blieb die Geschlossenheit der Straßenfronten gewahrt (Bild 30). Auf dem rückwärtigen Teil des Grundstücks fanden sich oft Gartenanlagen mit einem Pavillon oder einem Sommerhaus (Bild 40). Daneben gab es auch Fälle einer räumlichen Trennung von Haupthaus (Winterhaus) und Sommerhaus. In Brügge gab es Sommerhäuser in der äußeren Innenstadt (erhaltene Beispiele inventarisiert bei DEVLIEGHER 1975). Bild 28 zeigt ein Exemplar in Gent. Meist lagen die Sommerhäuser jedoch außerhalb in "ländlicher" Umgebung.

Die Gepflogenheit der Wohnsitzspaltung war bereits weit vor 1860 verbreitet. So war im 16. Jh. vor den Toren Antwerpens ein ganzes Sommerhausviertel, das sogenannte Leikwartier, planmäßig angelegt worden (SOLY 1977). P.P. Rubens hat während seiner Italienreise Vorlagen für Villen gesammelt und diese als Stichwerk (Palazzi antichi di Genova) zum Gebrauch von Architekten 1613 in Antwerpen veröffentlicht. Dies läßt auf einen Markt für Derartiges schließen<sup>1)</sup> und gibt zugleich einen Hinweis auf die Herkunft des Phänomens sowie darauf, wie die Neuerung an andere Regionen weitervermittelt wurde. Georg FORSTER beobachtete 1790, von Norden (Vilvoorde) kommend, entlang des nach Brüssel führenden Kanals von Willebroek: "Zu beiden Seiten erblickt man Landsitze mit prachtvollen Gebäuden, Gärten und dazugehörigen Tempeln und Lusthäusern. Alles verkündigt die Annäherung zu einem reichen, großen Orte, dem Wohnsitze eines zahlreichen begüterten Adels und eines für den Genuß des Lebens empfänglichen Volkes." (Zit. n. d. Ausg. 1868, I, S. 144).

1) Der Künstler hat 1635 selbst auch einen Sommersitz erworben, das Landgut Het Steen bei Elewijt in knapp 30 km Entfernung von Antwerpen.



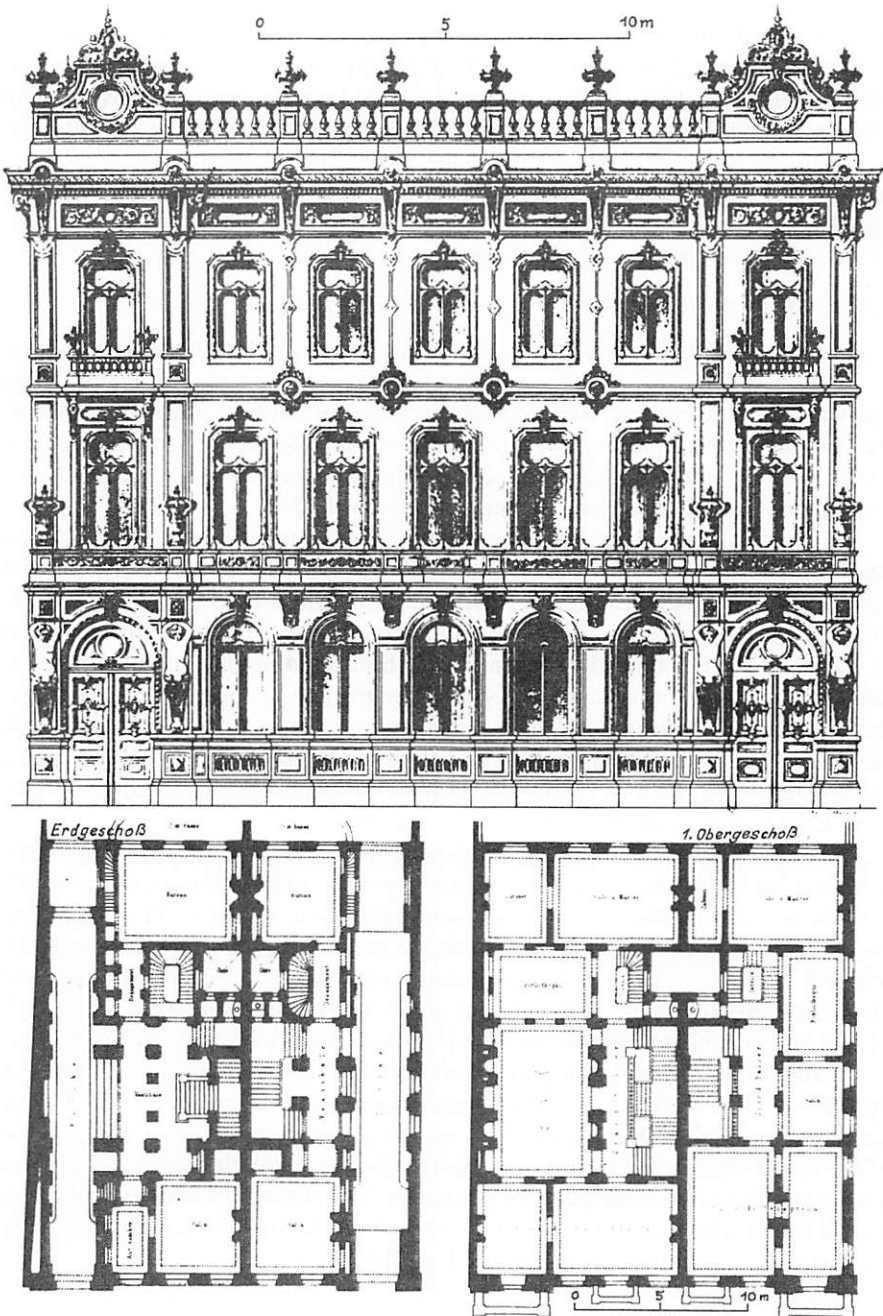


Abb. 8: Herrschaftliches Doppelhaus in Antwerpen, Meir  
Arch. P. Dens, aus: CASTERMANS 1856, Pl. 69/70

Der Sommeraufenthalt in der ländlichen Umgebung der Stadt muß als Vorstufe für die Tendenz angesehen werden, sich dort auf Dauer einzurichten, also die Stadtwohnung ganz aufzugeben, die die gesuchten Qualitäten Platz, Ruhe, Nähe zur "Natur" nicht bieten konnte. Das Ideal, der "Traum vom Lande", manifestierte sich in der Villa, die von der Straße abgerückt und in ein großes, parkartig gestaltetes Grundstück eingebettet war.

Diese Tendenz wurde im 19. Jh. (wie im 16. Jh. der Sommerhausbau) gefördert durch die spekulative Erschließung von geeignetem Baugelände. Ein frühes Beispiel ist das (erst später so genannte) Quartier Léopold in Brüssel, das ostwärts im Anschluß an die Oberstadt durch die 1837 gegründete Société civile pour l'embellissement de Bruxelles angelegt wurde. Diese Gesellschaft hing von der Société Générale<sup>1)</sup> ab, die ihrerseits versuchte, die Standortwahl des neu zu errichtenden Justizpalastes zugunsten dieses Viertels zu beeinflussen, um es dadurch attraktiv zu machen (und den Grundstückswert in die Höhe zu treiben). Die Bemühungen blieben jedoch ohne Erfolg (WITTE 1969).

Die Aufhebung der Torsperre begünstigte das Wohnen vor der Stadt "im Grünen". Um 1860 war also die Entwertung des innenstädtischen Wohnens zumindest in der Oberschicht bereits im Gange.

### 2.3.5 Die Nichtwohnbebauung

Neben den privaten Wohnbauten gab es einen formal außerordentlich differenzierten Bestand an öffentlichen Gebäuden und Anlagen sowie an Einrichtungen der Wirtschaft. Darunter waren mittelalterliche Gebäude (Kirchen, Rathäuser, Tuchhallen u.a.), aber nachmittelalterliche und "moderne" Bauten (Bahnhöfe, Gefängnisse, Kasernen, Theater, Fabriken) überwogen.

In diesem Zusammenhang interessiert die Wertigkeit der Gebäude in bezug auf das Straßenbild und die Stadtsilhouette. Generalisierende Angaben lassen sich dazu nicht machen, weil die Vielfalt zu groß war. Die Türme gehörten fast ausschließlich dem Mittelalter an: Kirchtürme (Brügge, Liebfrauenkirche 122 m; Antwerpen, Liebfrauenkirche-Nordturm 119 m; Mecheln, St. Romuald 97 m usw.), Belfriede (Gent 91 m; Brügge 83 m), Rathaustürme (Brüssel 96 m). In ihrer Wirkung wurden diese Merkmale nicht durch jüngere Hochbauten beeinträchtigt (vgl. dagegen Bild 55). Die in der Gegenreformation neuerrichteten Kirchen beherrschten mit ihren barocken Schaufassaden zahlreiche Straßen und Plätze (Bild 43). Auch die öffentlichen Bauten des 18. und frühen 19. Jh. fügten sich meist gut in das Stadt- und Straßenbild ein (Bild 31, 53). Sie sind zum Teil das Werk fähiger Stadtbaumeister wie Pierre Bourla in Antwerpen oder Louis Roelandt in Gent. Eine größere Anzahl mittelalterlicher Bauten war als Folge der Neugotik-Bewegung, die von England ausgegangen war und durch Vermittlung der englischen Kolonie in Brügge (VAN HOUTTE 1969, S. 84 f.) früh auf Belgien

---

1) HORN (1853) übersetzt den vollen Namen mit "Generalgesellschaft zur Begünstigung der Nationalindustrie".

übergegriffen hatte, zum Objekt erster, oft noch ungeschickter oder verfälschender Restaurierungen geworden (Zusammenstellung bei SCHAYES 1857).

### *2.3.6 Gesamtwirkung*

Aus vorstehendem läßt sich folgern, daß die Städte bei relativer Gleichförmigkeit des Grundmusters eine große Vielgestaltigkeit im Detail gezeigt haben, weil einerseits immer wieder baulich-stilistische Neuerungen aufgegriffen, andererseits ältere Erscheinungsformen nicht radikal verdrängt worden sind. In diesem Zusammenhang verdient eine Bemerkung festgehalten zu werden, die J.G. KOHL in seinen "Reisen in den Niederlanden" (1850, I, S. 302) gemacht hat: "Einem Belgier, der von Jugend auf an einen solchen Reichthum der Scenerie und historischen Decoration gewöhnt ist, müssen unsere Städte ziemlich unhistorisch, nüchtern und uninteressant erscheinen. Die seinigen sind gleich reichgekleideten Damen mit weiten faltenreichen Gewändern, an denen weder solide Stoffe, noch üppiger Spitzenbesatz gespart sind. Unsere sind wie Mädchen in knappzugeschnittene Kleider aus Leinwand und Wolle gehüllt".

Wir werden sehen, daß die von KOHL empfundene Wirkung in der Folgezeit hoch bewertet worden ist und daß Städtebau ebenso wie private bürgerliche Bautätigkeit darauf ausgerichtet waren, diese Wirkung noch zu steigern (Kap. 3-4).

## **2.4 Die Wohnnutzung**

### *2.4.1 Zum räumlichen Gefüge der Wohnbautypen*

Das Gefügemuster der sozialökonomischen Wohnbautypen kann hier nur grob skizziert werden. In den Hauptstraßen (Torstraßen und wichtigen Neben- und Verbindungsstraßen) müssen die aneinandergereihten schmalen Bürgerhäuser das Bild bestimmt haben. Die herrschaftlichen Häuser, die nur einen Bruchteil des Hausbestandes ausmachten, traten verstreut innerhalb der bürgerlichen Bebauung auf, daneben auch gehäuft in einzelnen Straßenzügen (Beispiele: Antwerpen, Lange Gasthuisstraat/Bild 30; Prinsstraat/Bild 38; Meir/Bild 19/20 u. Abb. 7; Brügge, Riddersstraat; Gent, Onderbergen). In Brüssel gab es Konzentrationen von herrschaftlichen Häusern an verschiedenen Stellen, so im Bereich des heutigen Zentralbahnhofs (siehe Abb. 26 u. Bild 29) und an den Boulevards der Oberstadt.

Die Kleinhäuser waren im Straßenbild visuell unterrepräsentiert. Soweit sie in Wohngängen und -höfen lagen, waren sie nicht oder nur schwer einsehbar (Bild 3, 4, 6). In Brüssel galt dies für 17,5% des Hausbestandes (Angabe f. 1866 n. VERNIERS 1934, S. 140), in Gent für 26% (1866, gesamtes Gemeindegebiet, n. DUMONT 1951, S. 302). Die Gänge traten hauptsächlich in der äußeren Innenstadt auf und waren dort teilweise an die bürgerlich ausgerichteten Torstraßen angehängt (siehe als Beispiel Abb. 29). Die langen straßenparallelen Reihen uniformer Kleinhäuser fanden sich in den Zwickeln zwischen den Torstraßen zum

Innenstadtrand hin (Bild 1, 2).<sup>1)</sup>

#### 2.4.2 Zusammenhang zwischen Hausbestand und sozialökonomischer Gliederung der Bevölkerung

Untersuchungen über die sozialökonomische Gliederung der Bevölkerung liegen auf der Basis der Volks- bzw. Berufszählung von 1846 sowie der gleichzeitigen Steuerstatistik vor (KRUIHOF 1956, 1957). Die Ergebnisse dürften grosso modo auch noch für 1860 gültig sein. Wir beschränken uns darauf, sie hier zu zitieren (Tab. 4), ohne im einzelnen die Problematik des Datenmaterials und seiner von KRUIHOF sorgfältig und vorsichtig vorgenommenen Auswertung zu erörtern. Die Stichjahre 1846/48 liegen relativ ungünstig, insofern sie in eine Krisenperiode fallen. Sie traf besonders die beiden flandrischen Provinzen und führte zu einer verstärkten Land-Stadt-Wanderung. In den großen Städten ist daher mit einer unnormal hohen Unterschicht- bzw. Bedürftigenquote<sup>2)</sup> und mit besonders ungünstigen Wohnverhältnissen zu rechnen.

Die in Tab. 4 enthaltenen Daten haben wir in Tab. 5 zu Daten über die Anzahl der bewohnten Häuser im Jahre 1846 in Beziehung gesetzt. Wir haben dabei unterstellt, daß jeder Wahlberechtigte ein Haus für sich bewohnte und dann berechnet, welchen Anteil die potentiell von Wahlberechtigten bewohnten Häuser an der Gesamtheit der bewohnten Häuser hatten.

Vergleichen wir die Werte der Zeilen (4) und (5), so war in Brüssel mehr als ein Viertel der bewohnten Häuser bei nur einem Zehntel der Haushaltsvorstände konzentriert. Die im Vergleich zu den anderen Städten hohe Behausungsziffer (Zeile 7) von 9,7 kann als Bekräftigung dieser Annahme angesehen werden, ebenso die Tatsache, daß 45% der Haushalte in Ein-Raum-Wohnungen lebten (Zeile 6).

In Gent, das von allen 6 untersuchten Städten am stärksten industriell orientiert war, machten die Wahlberechtigten noch kein Zehntel aus (8,8%), belegten rein rechnerisch aber auch nur 10% des Hausbestandes. Die vergleichsweise geringe Zahl der Wahlberechtigten der ersten Kategorie könnte darauf zurückzuführen sein, daß bereits ein Teil der Oberschicht aus der (Innen-)Stadt abgewandert war. Stützen ließe sich dies durch eine Angabe von DU MOULIN (1879, S. 96). Danach gab es in den 1860er Jahren 5630 Eigentümer von bebauten und unbebauten Grundstücken, so daß — bei rund 120.000 Einwohnern — auf 21,5

---

1) Als Quelle für detaillierte Untersuchungen könnte der von P.-C. POPP zwischen 1842 und 1879 herausgegebene "Atlas Cadastral" dienen (vgl. HANNES 1968). Er besteht aus großmaßstäblichen Karten und einem Register, das, nach Eigentümern geordnet, für jede Parzelle folgende Angaben enthält: Nutzungsart, Fläche, Steuerklasse der Gebäude, Steuerwert des bebauten und des unbebauten Parzellenanteils, ferner Beruf und Wohnort des Eigentümers. Daraus ließe sich in Verbindung mit einigen anderen Quellen, besonders zeitgenössischem Bildmaterial, eine relativ genaue, auch quantitativ untermauerte Vorstellung von der Bebauung gewinnen. Die Auswertung ist allerdings nur mit Hilfe von Datenverarbeitungsanlagen möglich.

2) In Gent entwickelte sich die Zahl der unterstützten Personen gegenüber 1841 wie folgt: 1845 + 7%, 1846 + 22%, 1847 + 43% (berechnet n. MEYNE 1865, S. 467).

Einwohner ein Eigentümer entfiel. (Rechnet man statt dessen mit Haushalten, käme auf 4-5 Haushalte 1 Eigentümer.) Diese Quote wäre schön, so meinte DU MOULIN, aber "ein großer Teil" der Eigentümer würde gar nicht in der Stadt wohnen, und so müsse sie beträchtlich reduziert werden.

Tab. 4: Versuch einer sozialökonomischen Gliederung der Gemeindebevölkerung von Brüssel, Antwerpen und Gent 1846/47, aus KRUIJTHOF (1957)

I	Brüssel	Antwerpen	Gent
Proletariat*	57,5 - 62,5%	45 - 50%	64 - 69%
Bürgertum*	37,5 - 42,5%	50 - 55%	31 - 36%

\* Anteile in v.H. der Gesamtbevölkerung der Gemeinden, Zuordnung aufgrund des (Haupt-)Berufs der Erwerbspersonen

II	Brüssel		Antwerpen		Gent	
	abs.	in v.H.	abs.	in v.H.	abs.	in v.H.
1) Wahlberechtigte f. Provinzialrat u. Kammer	2297	7,0	1187	6,6	1116	4,9
2) Wahlberechtigte f. Gemeinderat	1197	3,8	938	5,3	703	3,9
3) Nicht Wahlberechtigte, aber direkte Steuern Zahlende	2259	7,1	1285	7,2	1663	7,3
1-3)	5664	17,9	3410	19,1	3482	16,1
4) wenig oder keine Kopfsteuer Zahlende, nicht bedürftig	±18300	57	9154	51	±9199	41
5) keine Kopfsteuer Zahlende, bedürftig	8042	25	7014	39	671	43
1-5) Haushaltsvorstände insgesamt	±32000	100	(19578) ±18000	109* 100	22352	100

**Bemerkungen:**

zu 1/2: zahlen direkte Steuern, d.s. Grundsteuer / contribution foncière (auf Einkünfte aus Immobilien), Gewerbesteuer / droit de patente (auf selbständige Unternehmen, z.B. Handwerk) und Kopfsteuer / contribution personnelle (Kriterien: Mietwert des vom Steuerpflichtigen bewohnten Hauses, Zahl der Türen und Fenster, Zahl der Herdstellen, Hausrat, Zahl der Dienstboten oder der Pferde).

zu 4/5: zum Begriff Kopfsteuer siehe oben

\* Bestimmte Haushaltsvorstände (ca. 1500) sind doppelt aufgeführt, und zwar unter 4) und 5); daher ein Wert von über 100%.

Tab. 5: Vergleich bewohnte Häuser und Wahlberechtigte 1846/47

Gemeinde	Brüssel (≙ Innenstadt)		Antwerpen		Gent	
	abs.	in v.H.	abs.	in v.H.	abs.	in v.H.
(1) Bewohnte Häuser	12.788	100,0	11.759	100,0	17.103	100,0
(2) Wahlberechtigte f. Provinzialrat u. Kammer	2.297	18,0	1.187	10,1	1.116	6,5
(3) dgl. f. Gemeinderat	1.197	9,4	938	8,0	703	4,1
(4) Wahlberechtigte insgesamt	3.494	27,4	2.125	18,1	1.819	10,6
(5) Anteil Wahlber. an ges. Haushaltsvorständen		10,8		11,9		8,8

Qu.: Eigene Berechnung aufgrund von Tab. 4 u. Zählung 1846

Ergänzende Angaben:

(6) Haushalte mit			
1-Raum-Wohnung	44,9%	34,8%	31,6%
2-Raum-Wohnung	22,3%	26,6%	32,9%
3- u. mehr-Raum-Wohnung	32,8%	38,6%	35,5%
(7) Einw./bewohnte Häuser	9,7	7,5	6,0

Qu.: Zählung 1846

Die Unterschicht, die in Gent nach KRUTHOF maximal 70% der Bevölkerung ausmachte (was etwa 14 - 17.000 Haushalten entsprochen haben dürfte bei insgesamt ca. 22.000 Haushalten), hatte rund 5.500 eingeschossige Kleinhäuser zur Verfügung, womit im ungünstigsten Fall knapp ein Drittel (bis maximal 40%) versorgt gewesen wäre. Neben den eingeschossigen Häusern, die eindeutig der Unterschicht zuzuordnen sind, gab es zweigeschossige (9.700), von denen aber nur ein kleiner Teil zum Typ des Arbeiterreihenhauses zu rechnen sein dürfte. Insgesamt kann höchstens die Hälfte der Haushalte in Kleinhäusern gewohnt haben. Die andere Hälfte muß in Bürgerhäusern, die ganz oder zum Teil (im Keller oder unter dem Dach) in Mietwohnungen aufgeteilt waren, untergekommen sein. Auf jeden Fall war ein quantitativ nicht faßbarer Teil der Bürger- und herrschaftlichen Häuser nicht mehr von der Bevölkerungsgruppe bewohnt, für die sie gebaut waren. Diese Diskrepanz ist für die Entwicklung der Stadtgestalt wichtig, insofern das soziale Absinken häufig zur passiven Erhaltung älterer Wohnbausubstanz führte. Der Vorgang dürfte sich allgemein nach 1860 noch weiter ausgebreitet haben.

Antwerpen nahm eine Mittelstellung zwischen Brüssel und Gent ein. Hier war das Bürgertum stärker besetzt, die Unterschicht schwächer, was im Hinblick auf die Hauptfunktion der Stadt, den Handel, auch plausibel erscheint.

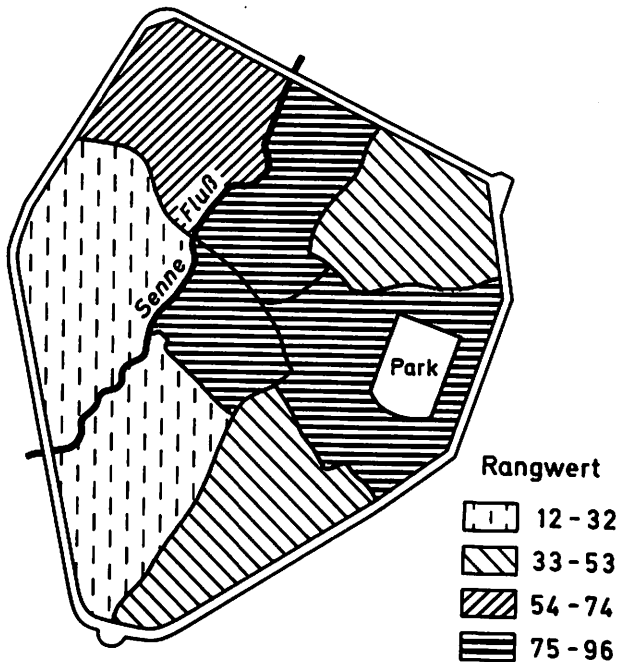
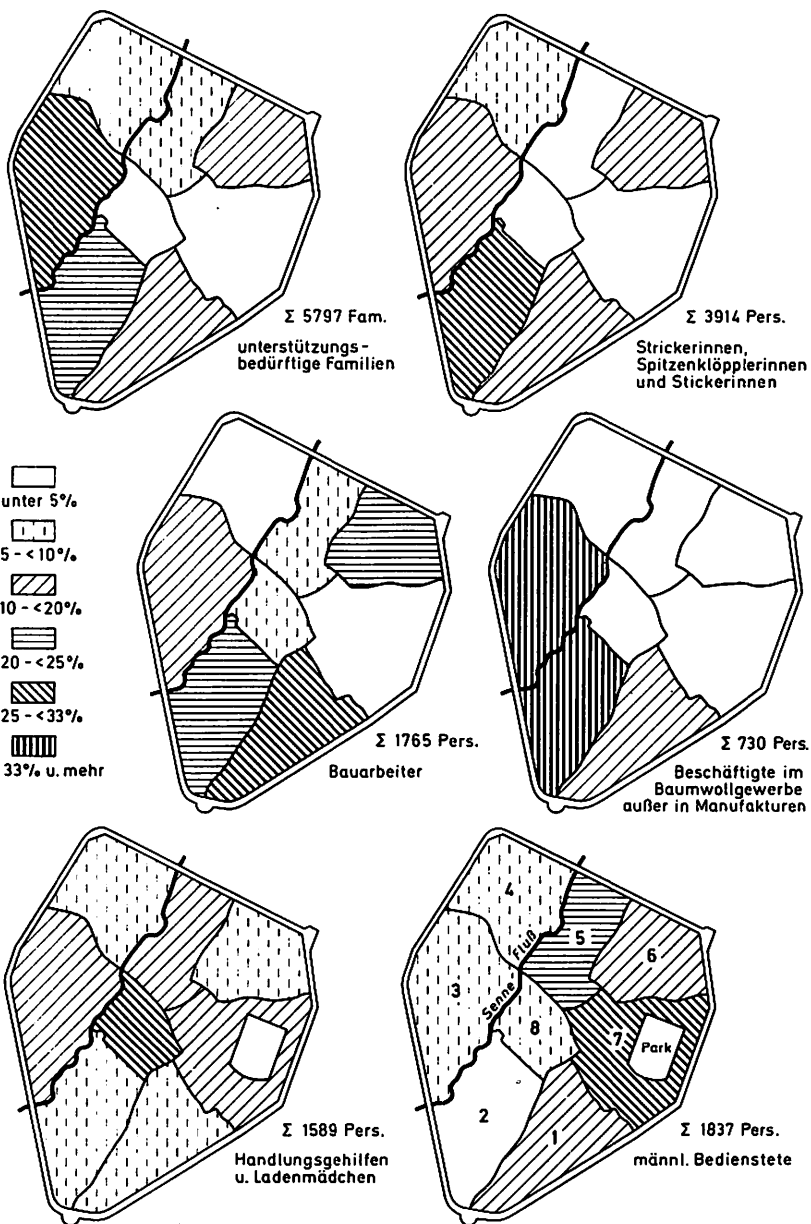


Abb. 9: Bewertung der Lebensverhältnisse in Brüssel um 1840.  
Kartogramm nach einer Gewichtung der 8 Sektionen durch DUCPÉTIAUX 1844, S. 50f.

**Kriterien:**

1. Sterbefälle, bezogen auf die Einwohnerzahl;
2. Totgeborene;
3. Sterbefälle bei Kindern unter 5 Jahren, bezogen auf die Einwohnerzahl;
4. Sterbefälle in den Hospitälern;
5. Bevölkerungsdichte, bezogen auf die bebaute Fläche;
6. eingeschossige Häuser;
7. zweigeschossige Häuser;
8. Einwohner auf 100 Häuser;
9. Einwohner auf 100 Räume;
10. Familien in Ein-Raum-Wohnungen;
11. Familien in Zwei-Raum-Wohnungen;
12. in die Liste der Bedürftigen eingeschriebene Familien.

Höchster Wert = Rang 1, zweithöchster Wert = Rang 2 usw.



**Abb. 10: Verteilung der unterstützungsbedürftigen Familien und der Beschäftigten  
 ausgewählter Berufsbranche auf die acht Sektionen von Brüssel, 1842  
 Eigener Entwurf nach Daten der VZ 1842 (s. QUETELET 1843).**



Über die Verhältnisse in den anderen Städten lassen sich mangels vergleichbarer sozialstatistischer Daten keine genaueren Aussagen machen. Mecheln dürfte eher Gent als Antwerpen entsprochen haben (vgl. VERBEEEMEN 1955). Es war stark industriell, auch hausindustriell, ausgerichtet. Der größte Arbeitgeber war die Zentralwerkstätte der Staatseisenbahn, die 600 bis 700 Personen beschäftigte. Von diesen ist allerdings ein Teil der klein- bis mittelbürgerlichen Schicht zuzurechnen. Bei der Durchsicht des erwähnten Katasters von POPP fanden sich mehrfach Eisenbahnbedienstete als Haus- bzw. Grundstückseigentümer.

Am günstigsten scheint die Situation in der Universitätsstadt Löwen gewesen zu sein. Große Teile der äußeren Innenstadt waren unbebaut; der Anteil der in Ein-Raum-Wohnungen lebenden Haushalte war mit 25% der niedrigste von allen sechs Städten.

#### *2.4.3 Kleinräumige Differenzierungen, dargestellt am Beispiel Brüssels*

Die globale Betrachtung läßt sich wenigstens für Brüssel ergänzen um einige Angaben zu den Differenzierungen innerhalb der Innenstadt. Dies ist möglich, weil die Zählungsergebnisse von 1842, 1846 und 1866 z.T. auch für die administrativen Untereinheiten publiziert worden sind. Dabei ist wissenschaftsgeschichtlich bemerkenswert, daß führende Statistiker der Zeit auf der Basis dieser Daten Auswertungsmethoden verwendeten, die erst sehr viel später Eingang in die Stadtgeographie fanden.

Die Innenstadt von Brüssel war in 8 sogenannte Sektionen eingeteilt. Die Grenzen fielen teils mit der Senne, teils mit Torstraßen oder anderen wichtigen Achsen zusammen, so daß baulich, funktional und sozial zusammengehörige "Ensembles" auseinandergerissen und mit anders strukturierten Teilgebieten zusammengefaßt waren (inhomogene Einheiten). Daher ist damit zu rechnen, daß die Daten die tatsächlichen Verhältnisse verschleiern und die bestehenden kleinräumigen Diskrepanzen geringer erscheinen lassen.

Aus dem Datenmaterial für die acht Sektionen hat DUCPÉTIAUX (1844) 12 Kriterien ausgewählt und die Sektionen nach den jeweils erreichten Werten rangmäßig geordnet (h ö c h s t e r Wert - Rang 1 usw.). Die Summe der Rangziffern soll "bis zu einem bestimmten Punkt die relative Stellung der einzelnen Sektion in bezug auf Wohlbefinden (aisance) und Sterblichkeit" wiedergeben. Das Ergebnis haben wir in Abb. 9 veranschaulicht. Danach waren die Lebensverhältnisse am ungünstigsten in der südlichen Innenstadt: im Bereich zwischen Rue de Flandre, Senne, Südbahnhof (Bogards) und Rue Haute. Sektor 1 müßte in einen ungünstigeren Teil zur Rue Haute hin und einen günstigeren zur Rue de Namur hin aufgespalten werden, denn in dem nördlichen Teil des Sektors 1 lag das Oberschichtviertel um die Kirche N.D. du Sablon. Nordwärts schloß sich das Parkviertel an, das die günstigsten Verhältnisse aufwies. Sektion 6 (nördlich der Rue de Louvain, viertschlechtester Wert) wurde von der repräsentativen Rue Royale durchschnitten, die den Wert verfälschte. Abseits dieser Achse dürften die Verhältnisse denen im Bereich der Rue Haute entsprochen haben. Abgesehen vom Parkviertel



Abb. 11: Karte der Unterstützungsbedürftigkeit in der Stadt Brüssel von Adolphe Quételet, 1843

- 1 = Straßen ohne Einschreibungen in die Liste der Unterstützungsbedürftigen,
- 2 = weniger als ein Zehntel der Familien eingeschrieben,
- 3 = ein Zehntel bis die Hälfte,
- 4 = mehr als die Hälfte

ergaben sich günstige Werte für Sektion 8 (Stadtmitte) und 5 (Bereich der Rue Neuve, der Verbindung zwischen Stadtmitte und Nordbahnhof). Nur wenig schlechter stand Sektion 4, in der sich die Hafenbecken mit den zugehörigen Einrichtungen sowie das Grand Hospice befanden.

Die Vorstellung, die das von DUCPÉTIAUX verwendete Verfahren von den Lebensverhältnissen vermittelt, läßt sich zu der sozialökonomischen Ausrichtung der Sektionen in Beziehung setzen. Dazu können die Ergebnisse der Berufszählung 1842 herangezogen werden. Wir haben fünf charakteristische Berufsgruppen ausgewählt und zur Ergänzung die Unterstützungsbedürftigen mit herangezogen. Für diese sechs Gruppen haben wir den Konzentrationsgrad in den einzelnen Sektionen berechnet und die Werte in einer sechsstufigen Skala in Kartogramme übertragen (Abb. 10). Dabei zeigen sich erwartungsgemäß deutliche Zusammenhänge zwischen der Qualität der Lebensverhältnisse und der sozialökonomischen Ausrichtung.

Die Verteilung der Unterstützungsbedürftigen innerhalb der einzelnen Sektionen läßt sich aus einer Karte ablesen, die Adolphe QUÉTELET (1796-1874) entworfen hat und die in dem Établissement Géographique de Bruxelles des Philippe Vandermaelen (1795-1869) hergestellt ist.<sup>1)</sup> In ihr ist straßenweise in vier Wertstufen der prozentuale Anteil der Familien dargestellt, die 1842 in den Listen der Wohlfahrtsanstalt verzeichnet waren (Abb. 11).

Die hauptsächlichen Erkenntnisse sind:

1. Die Torstraßen und die seit dem 17. Jh. neuangelegten Wohnstraßen (Rue Neuve, Rue Royale, Rue du Midi usw.) wiesen geringere Werte auf als das Gebiet, durch das sie führten.
2. Die höchste Wertstufe (über 50% der Familien) und damit ein ausgeprägter Unterschichtcharakter zeigte sich in Nebenstraßen, Gassen und besonders in Wohngängen und Wohnhöfen.
3. Selbst an zentral gelegenen Straßenzügen und Plätzen waren geringe Anteile unterstützungsbedürftiger Familien zu verzeichnen. Dies deutet auf ein teilweises Absinken bürgerlicher Bauten hin, ein Phänomen, auf das weiter oben bereits aus globalen Zahlenvergleichen geschlossen werden konnte. In Sektion 7 war sogar ein herrschaftliches Viertel (Quartier Isabelle et Terarken, nach den gleichnamigen Straßen, vgl. Abb. 26) betroffen.

Als Indikator für die Art und Weise der Wohnnutzung kann auch die Anzahl der Haushalte bzw. der Einwohner auf 100 Häuser gelten. Diese Werte sind in Tab. 6 für drei Wohnstraßentypen nach Daten der Zählung von 1866 zusammengestellt. Sie stützen die oben getroffenen Feststellungen. Eine nähere Erläuterung erübrigt sich, nur sei bei Typ A) auf den krassen Unterschied hingewiesen zwischen der Achse Rue Montagne de la Cour — Marché aux Poulets, entlang derer sich die Ladengeschäfte des gehobenen bürgerlichen Bedarfs aufreichten,

---

1) Vermutlich eine der ersten thematischen Stadtkarten mit einem 'sozialgeographischen' Inhalt.

Tab. 6: Unterschiede in den Wohnverhältnissen in Brüssel nach Straßentypen 1866

Wohnstraßentyp	Häuser	Anzahl der Haushalte	Einwohner	Haush. auf 100 Häuser	Einw.
<b>A) Alte Torstraßen (Geschäftsstraßen)</b>					
Rue Montagne de la Cour bis Marché aux Poulets	328	458	2.016	140	615
Rue Ste. Cathérine u. Rue de Flandre	239	620	2.043	259	855
Rue Haute	373	1.140	4.052	306	1.086
dgl. mit Wohngängen	638	1.596	5.905	370	926
<b>B) Jüngere Wohnstraßen</b>					
Rue Neuve (1617) mit Pl. de la Monnaie (1819)	135	223	1.009	165	747
Rue u. Place Royale, Rue de la Régence (um 1780)	188	277	1.265	147	673
Rue du Midi (1840/1861)	156	257	842	165	540
<b>Boulevards (1820-1850)</b>					
de Waterloo	118	135	615	114	521
du Régent	42	42	314	100	748
de l'Observatoire	52	60	246	115	473
du Jardin Botanique	53	60	300	113	566
dgl., zusammen	265	297	1.475	112	557
<b>C) Wohngänge (Impasses) nach Divisionen</b>					
1. Div. (Sekt. 1/7)	506	1.128	4.333	223	856
2. Div. (Sekt. 2/8)	754	1.952	7.712	259	1.022
3. Div. (Sekt. 3/4)	982	2.174	8.784	221	894
4. Div. (Sekt. 5/6)	766	1.650	6.444	215	841
dgl., zusammen	3.008	6.904	27.273	230	906

Qu.: für A) u. B) eigene Zusammenstellung und Berechnung nach JANSSENS (1868), für C) eigene Berechnung nach einer Zusammenstellung bei VERNIERS (1934, S. 140).

und der Rue Haute, der Hauptachse des kleinbürgerlich-proletarischen Südtails der Brüsseler Innenstadt<sup>1)</sup>.

## 2.5 Zur Nutzung der Nichtwohngebäude

In allen Städten gab es Gebäude, die nicht mehr für den Zweck genutzt wurden, für den sie errichtet waren. Eine andere als die vorgesehene Nutzung konnte das betreffende Gebäude in seinem Bestand gefährden und unter Umständen eine Vorstufe zum endgültigen Funktionsverlust und zum Abbruch darstellen. Ande-

1) Die Situation reizt zu einem Vergleich mit der Severinstraße in Köln.

rerseits konnte auch eine nicht adäquate Nutzung bewirken, daß längst veraltete Bauwerke erhalten blieben. Diese "umgenutzten", oft künstlerisch wertvollen Gebäude stellten ein Potential dar, mit dem sich die Erhaltungsbestrebungen ausinanzusetzen hatten.

Ursache für den Verlust der ursprünglichen Funktion kann gewesen sein:

- (a) das Überflüssigwerden der Funktion;
- (b) die politisch bedingte Aufhebung der Funktion oder der sie tragenden Institution;
- (c) die Verlagerung der Funktion an eine andere Stelle innerhalb der Stadt.

Ursache (a) trifft auf Gebäude zu, die zu bestimmten wirtschaftlichen Zwecken entstanden waren, z.B. die Tuchhallen. Diese beispielsweise waren jedoch meist Mehrzweckbauten, bei denen der Funktionsverlust eines Bauteils — der Tuchlauben im Erdgeschoß — verkraftet werden konnte. War nur eine einzige Nutzung üblich — wie bei der "Wasserhalle" in Brügge, in die Frachtschiffe hineinfahren konnten —, drohte der Abbruch (hier: 1787). Andere Beispiele sind die "malerischen" Kräne an den innenstädtischen Kais<sup>1)</sup> oder die ebenso "malerischen" Windmühlen an den Innenstadträndern.

Ursache (b) betraf eine Vielzahl von kirchlichen Gebäuden. Unter Josef II. waren 1783 zahlreiche Klöster aufgehoben worden, die übriggebliebenen fielen dann der Säkularisierung in der französischen Zeit zum Opfer. Ein Teil der Klosteranlagen wurde abgebrochen, ein anderer wurde umgenutzt, meist in Lazarette, Kasernen u.ä., und war so vorerst erhalten geblieben. Nach 1815 gelangten die Gebäude z.T. wieder in den Besitz kirchlicher Einrichtungen, die sie für Unterrichtszwecke u.a. weiterverwendeten.<sup>2)</sup> Betroffen waren ferner die Schützenhöfe und die Gildenhäuser durch die Auflösung der entsprechenden Körperschaften in der französischen Zeit.

Ursache (c) traf wieder hauptsächlich auf wirtschaftliche bzw. verkehrstechnische Einrichtungen zu. Ein entscheidender Faktor war hierbei die Erneuerung der Binnenschiffahrtswege im 18. Jh. (in Löwen, Mecheln, Gent und Brügge) und die Anlage neuer Hafenbecken in Antwerpen und Gent zu Beginn des 19. Jh. Durch diese Maßnahmen verlagerte sich der Hafenbetrieb aus den Stadtkernen an die Peripherie, was eine Fülle von Funktionswandlungen nach sich zog. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch die Errichtung von neuen Industriebetrieben in der Nähe der Innenstadtgrenze, wie etwa in Gent.

---

1) Vgl. Mecheln, wo der vermutlich 1705 gebaute Kran 1886 abgebrochen wurde (Abb. bei GODENNE 1973, S. 173).

2) Als Beispiel sei das Schicksal des Genter Kartäuserklosters angeführt: 1783 aufgehoben, 1790-92 vorübergehende Rückkehr d. Mönche, 1792-96 Militärhospital, 1797 als Nationalgut verkauft u. für unterschiedliche Zwecke genutzt, 1798 durch Lieven Bauwens angekauft u. als Gerberei eingerichtet, 1800 durch Bauwens in mechanische Baumwollspinnerei, die erste in Belgien, umgenutzt, 1814 verkauft, seit 1844 teilweise wieder als Kloster hergerichtet, seit 1946 neuropsychiatrische Klinik.

### 3 - 7 ENTWICKLUNG DER STADTGESTALT 1860 BIS 1978

Vorbemerkung: Zur Periodisierung und zur kartographischen Darstellung der gestaltverändernden bzw. gestalterhaltenden Eingriffe

Der untersuchte Zeitraum von 1860 bis heute (1978) ist in fünf Phasen untergliedert, die jeweils in einem besonderen Kapitel abgehandelt werden.

Die Phasen sind zeitlich wie folgt festgelegt:

Phase 1	1860 - 1889
Phase 2	1890 - 1919
Phase 3	1920 - 1945
Phase 4	1946 - 1959
Phase 5	1960 - 1978

Diese Einteilung ist aus der politisch-gesellschaftlichen Entwicklung Belgiens abgeleitet. Der Einschnitt 1889/90 fällt in eine wirtschaftlich und politisch schwierige Zeit. Nach Unruhen in verschiedenen Landesteilen wurde ein Arbeiterwohnungsgesetz geschaffen (1889) und das Wahlrecht reformiert (1893).

Die Einschnitte 1919/20 und 1945/46 brauchen nicht eigens begründet zu werden, doch sei darauf hingewiesen, daß im Unterschied zum rheinisch-westfälischen Raum nach dem Ersten Weltkrieg in verschiedenen Städten (u.a. Löwen, Mecheln) Wiederaufbaumaßnahmen durchgeführt werden mußten, während die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs<sup>1)</sup> in den untersuchten Städten wesentlich geringer waren als in Aachen, Köln oder Münster.

Die Weltausstellung von 1958 in Brüssel markiert den Beginn einer Modernisierungswelle, der das Land unter massiver Beteiligung ausländischer Investoren unterzogen wurde. Im Zuge nationaler und regionaler Wirtschaftsförderungsprogramme (seit 1959, vgl. DE SMET u.a. 1974, S. 118f.) entstand eine Vielzahl neuer Industrien, so in den Hafengebieten von Antwerpen, Gent und Brügge. Die "Internationalisierung" Brüssels (europäische Behörden, NATO) gab den Impuls, die Kapazitäten an Büro- und Hotelflächen des gehobenen Standards auszubauen, was der Errichtung von Hochhäusern gleichkam. Mit dem Nationalen Autobahnplan (1959) wurde die Ablösung des alten Fernstraßennetzes in die Wege geleitet. Von Einfluß war auch die Loslösung des Kongo (1960). Schließlich begann in den 60er Jahren die politische Verselbständigung der Sprachgebiete, die sich u.a. auf verschiedene, für die Entwicklung der Stadtgestalt mittelbar oder unmittelbar bedeutsame Bereiche — Raumordnung, Stadtplanung, Wohnungswesen, Denkmalpflege — erstreckt.

Die fünf Phasen sind nicht als Phasen gleichartiger Stadtgestaltung zu verstehen. Inwieweit hierbei Übereinstimmungen bestehen, wird sich im Verlauf der Darstellung zeigen.

Die heutige Gestalt der Innenstädte ist teils das vorläufige Ergebnis der prak-

1) Schadenskarte im Atlas du Survey National I, 61.

tischen Auseinandersetzung mit bestimmten wechselnden städtebaulichen Leitbildern, teils Ausdruck einer spontanen, unkoordinierten Anpassung an neue oder veränderte Ansprüche. Zudem sind in ihr Bestandteile enthalten, die aus Entwicklungsphasen stammen, die vor 1860 liegen.

In der Kartenserie (Beilagen 1 bis 6) sind die Veränderungen, die gegenüber dem Zustand von 1860 eingetreten sind, durch farbige Linien- und Punktsignaturen gekennzeichnet. Die Farben stehen für die oben angegebenen Phasen. Projekte, an denen über die gewählten zeitlichen Einschnitte hinweg gearbeitet wurde (z.B. Verbindung zwischen Nord- und Südbahnhof in Brüssel), sind derjenigen Phase zugeordnet, in der die mit ihnen verbundene Veränderung zuerst augenfällig wurde.

Aus Maßstabsgründen muß sich die Darstellung auf wesentliche verändernde oder erhaltende Eingriffe beschränken. Als solche sind Maßnahmen anzusehen, die den Grundriß (Straßen, Wasserwege, Eisenbahntrassen) und größere, für das Stadt- oder Straßenbild wirksame Einzelgebäude oder Gebäudekomplexe betreffen. Die normale Wohnbausubstanz wird damit nicht erfaßt, jedoch sind die Straßen bzw. Straßenabschnitte gekennzeichnet, in denen Appartementhäuser (sechs- und mehrgeschossige Häuser in geschlossener Bebauung) auftreten.

Hat eine Anlage einen Vorgänger aus der Zeit nach 1860, so sind beide eingetragen. Als Beispiel sei der Neubau der Société Générale de Banque/Generale Bankmaatschappij in Brüssel aus Phase 5 (Bild 29) angeführt, der einen Vorgängerbau aus Phase 2 hatte. Durch dieses Verfahren sollen Bereiche intensiveren Gestaltwandels erkennbar gemacht werden.

Beim Aufriß ist unterschieden zwischen Neubau und — soweit nachweisbar — bewußter Erhaltung von Altbauten. Die nach 1860 errichteten Neubauten sind in drei Kategorien eingeteilt und mit einer entsprechenden Signatur versehen:

- a) Bauten in "historischen" Stilformen (neugotisch, historistisch, eklektizistisch, im Jugendstil),  
Bauten in "traditionellen" Formen (1. Viertel 20. Jh., entsprechend dem deutschen Heimatschutzstil) sowie Bauten in Formen der "Anpassungsarchitektur" (seit etwa 1970<sup>1)</sup>);
- b) Bauten in "modernen" Formen (Funktionsarchitektur, seit ca. 1930) mit Ausnahme von Hochhäusern;
- c) Hochhäuser (Solitärbauten, ab ca. 15 Geschosse).

---

1) Entspricht der in Frankreich so genannten Passe-par-tout-Architektur, vgl. Sanierung historischer Stadtkerne im Ausland 1975, Beisp. Colmar S. 34.

### 3 "EMBELLISSEMENT" (VERSCHÖNERUNG) UND "ASSAINISSEMENT" (SANIERUNG), 1860 - 1889

#### 3.1 Die Leitbilder

##### 3.1.1 Die Vorbilder Paris und London und ihre Rezeption in Belgien

In einer Rede vor dem Senat erklärte 1860 der Herzog von Brabant, der spätere König Leopold II.: "Partout autour de nous, les capitales et les villes font des progrès étonnants. Notre riche et artistique pays ne peut se laisser devancer par ses voisins. La Belgique située au centre de l'Europe, garantie par toutes les puissances, doit faire honneur à sa position et à ses garants. Je voudrais voir, pour ma part, le cachet de notre existence libre et prospère imprimé en quelque sorte sur chacun de nos édifices."\* (zit. n. RANIERI 1973, S. 12).

Die Hauptstädte, die zu dieser Zeit "erstaunliche Fortschritte" machten, waren in erster Linie Paris und London. In London hatte 1855 der Metropolitan Board of Works seine Tätigkeit aufgenommen, die darauf abzielte, die schlimmsten Elendsviertel zu beseitigen, die Stadtstruktur in verkehrsmäßiger und hygienischer Hinsicht zu verbessern und sie dadurch mit den Funktions- und Repräsentationsansprüchen der Führungsschicht in Einklang zu bringen (vgl. WOHL 1977, S. 26f.). Bereits zwei Jahre früher, 1853, hatte unter Napoleon III. in Paris der gerade ernannte Präfekt des Seine-Departements, Georges Eugène Haussmann, mit ähnlichen, aber noch viel umfangreicheren Umgestaltungsmaßnahmen begonnen. Sie machten das Paris des Zweiten Kaiserreichs nach dem Urteil vieler Zeitgenossen zu einer der imponierendsten Städte der Welt. Sie haben die städtebauliche Entwicklung nicht nur in der französischen Provinz, sondern auch im Ausland eine Zeitlang stark beeinflusst (vgl. LAVEDAN 1952, S. 293ff.).

In Wien hatte Kaiser Franz Joseph I. 1857 mit der Aufhebung des Festungsgeländes große öffentliche Arbeiten eingeleitet. Sie hatten zwar nicht die Sanierung der Inneren Stadt, sondern die Stadterweiterung zum Ziel, orientierten sich dabei aber deutlich an dem Pariser Vorbild (vgl. WURZER 1976).

Daß auch in einem vergleichsweise kleinen Land wie Belgien das Pariser Vorbild ein Echo fand und rezipiert wurde, erscheint angesichts der damaligen starken Bindung an den französischen Kulturkreis nicht verwunderlich, läßt sich aber erst aus dem politischen Selbstverständnis, für das die oben zitierte Äußerung bezeichnend ist, und aus der Problemlage heraus einsichtig machen. Die Zusammendrängung der Bevölkerung auf engem Raum, die schlechten hygienischen Verhältnisse nicht nur in den Unterschichtvierteln, die damit zusammen-

---

\* Übersetzung dieses und der folgenden mit \* gekennzeichneten Zitate s. Anhang



hängende hohe Sterblichkeit, die Furcht vor der Wiederkehr der Cholera<sup>1)</sup> und vor sozialen Unruhen, die Unzulänglichkeiten des Verkehrs, all dies verlangte nach einer Lösung.

Nun standen zwar die Technologien für eine neue Infrastruktur (zentrale Wasserversorgung, Kanalisation, Straßenbahn usw.) zur Verfügung, doch erschien ihre Anwendung auf die bestehende Stadtgestalt organisatorisch und finanziell unmöglich. In der Übernahme des Pariser Vorbilds glaubte man einen gangbaren Weg gefunden zu haben. Seine Anziehungskraft lag in den folgenden Punkten:

a) Das in Paris 1852 eingeführte Verfahren der Zonenenteignung hatte gegenüber den bisher üblichen Enteignungsverfahren den Vorteil, daß der Enteignende eine größere Fläche zusammenbringen konnte, als für die geplante Maßnahme, z.B. die Anlage einer Straße, erforderlich war. Er erhielt damit die Möglichkeit, die Restfläche, die durch die Arbeiten eine Wertsteigerung erfuhr, wirtschaftlich zu nutzen.<sup>2)</sup>

b) Die flächenhaften Abrisse brachten Altbauviertel, die als "Schandflecke" im Stadtbild, als potentielle Unruheherde und als Gefahrenquellen für die öffentliche Moral und Gesundheit betrachtet wurden, zum Verschwinden.

c) Die neuangelegten Straßen — breite, geradlinige Achsen — waren im Unterschied zu den Straßenplanungen des 18. und frühen 19. Jh. von ingenieurtechnischen Überlegungen mitbestimmt, insofern sie unter- und überirdische Infrastrukturelemente aufnehmen mußten. Rein formal stellten sie jedoch eine vertraute Lösung dar, die kein Umdenken erforderte. Mit ihrer Übernahme ließ sich bruchlos an die ins 18. Jh. zurückreichende Tradition der Renommierstraßen — etwa der Rue Royale oder der Rue Neuve in Brüssel — anknüpfen. Derartige Straßen hatten dazu beigetragen, daß Brüssel in der ersten Hälfte des 19. Jh. weithin als "schöne" Stadt galt.

d) Der in Paris an den neuen Straßen errichtete Gebäudetyp war ein breites, fünfgeschossiges Gebäude mit einem Mansarddach, das weitere zwei Etagen enthielt. Durch die Vorschrift einheitlicher Gebäudehöhen und durchlaufender Balkonreihen ergab sich eine monumentale Gesamtwirkung, die das Verlangen nach Repräsentation, nach Verschönerung befriedigte (SUTCLIFFE 1970, Abb. 24, 25; siehe auch Bild 39). Als "Nobelmiethaus" mit "vertikaler Wohnungsdifferenzierung" schien dieser Typ eine sozial gemischte Bewohnerschaft zu garantieren. Dies entsprach der in der herrschenden Schicht verbreiteten Vorstellung, daß

---

1) Die Furcht erwies sich als berechtigt: Die 1866 auftretende Epidemie forderte in Brüssel knapp 3.500, in Antwerpen 3.000 Todesopfer. Es sei hier vorweggenommen, daß die daraufhin eingeleiteten Maßnahmen durchaus Erfolge zeitigten. Ein Gegenbeispiel ist Hamburg, wo es nicht gelang, die katastrophalen Zustände in den Gängevierteln zu bessern. Bei der Epidemie von 1892 wurden 8.600 Tote gezählt. Das gab dann schließlich den Anstoß zu großen planmäßigen Sanierungen, die beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs noch nicht vollendet waren (SPECKTER 1967).

2) In Paris geschah dies dadurch, daß man die Flächen, die beiderseits der neuen Straßen übrigblieben, mit Großmietshäusern bebaute (SUTCLIFFE 1970, S. 26).

über die Wohnweise eine soziale Integration bzw. die Sozialisation der "besseren" Elemente der Arbeiterklasse zu erreichen sei.<sup>1)</sup> Zwischen diesem Pariser Typ und dem traditionellen Bürgerhaustyp der belgischen Städte (vgl. Kap. 2.3.3), genauer zwischen den mit diesen Typen verbundenen Wohnweisen, bestand allerdings eine tiefe Kluft, die offenbar nicht erkannt oder unterschätzt worden ist.

Die Annahme, daß für Belgien das Pariser Vorbild der "hausmannisation" ausschlaggebend war, wird durch die Literatur vielfach bestätigt (z.B. LAVEDAN 1952, S. 295). Dagegen ist weniger klar ersichtlich, in welcher Weise und in welchem Umfang das Vorbild London wirksam geworden ist. Immerhin war ein englisches Unternehmen der Träger des größten und prestigeträchtigsten Projekts, der Anlage der Brüsseler Zentralboulevards im Zuge des begradigten und überwölbten Flußbetts der Senne.

Die verschiedenen Maßnahmen, die im Zuge der Umgestaltung der Städte durchgeführt wurden, sind in der zeitgenössischen Literatur häufig unter dem Begriff der "Verschönerung" (embellissement) zusammengefaßt. Die Anschauung, die hinter diesem Begriff stand, kann hier nicht im einzelnen dargelegt werden. Soviel läßt sich jedoch sagen, daß der Schönheitsbegriff von einem sich an den technischen Möglichkeiten orientierenden Zweckrationalismus bestimmt war und dadurch eine stark uniformierende Tendenz aufwies.

Die Vorstellungen über die wünschenswerte Entwicklung der Stadt schlugen sich in einem Plan nieder, den der Ingenieur Victor Besme<sup>2)</sup> 1863/66 für den Kranz der Brüsseler Randgemeinden vorlegte (RANIERI 1973). Es handelt sich dabei in erster Linie um einen Erweiterungsplan, der eine Fülle neu anzulegender Straßen zeigt, die aber durch die Art und Weise, wie diese Straßen konzipiert sind, bestimmte Bebauungsmöglichkeiten von vornherein festlegte. Als "Zielgruppen" waren hauptsächlich das wohlhabende Bürgertum und die Oberschicht vorgesehen, dazu auch Rentiers aus dem ganzen Land. Die aus den Sanierungsvierteln der Innenstadt verdrängte Unterschichtbevölkerung sollte möglichst über das Erweiterungsgebiet gestreut angesiedelt werden.

In dem Kommentar zu diesem Plan (zit. bei SMETS 1977, S. 38f.), der als eine Vorform des modernen Flächennutzungsplans angesehen werden kann, fordert Besme: "A chaque chose sa place.", d.h. jeder Sache müsse ihr Platz angewiesen werden. Welche Sache dabei in der Innenstadt ihren Platz haben sollte, ist nicht unmittelbar ersichtlich. Es waren jedenfalls nicht die Wohnungen der "besseren" Kreise; hier akzeptierte Besme die zentrifugale Tendenz (vgl. Kap. 2.3.4), versuchte aber durch die Erschließung attraktiver Lagen für die beaux quartiers ein Ausufer zu verhindern und über den Grundriß ein vergrößertes, monumen-

1) Dies schwebte auch dem Verfasser des Erweiterungsplans von Berlin aus den Jahren 1858 - 61, James Hobrecht, vor, als er sich für das Großmietshaus mit sozial gemischter Bevölkerung aussprach (HECKER in GROTE 1974, S. 281).

2) B. war 1869 bis 1903 Wegebauinspektor (inspecteur voyer) für die Randgemeinden von Brüssel bei der Provinzialverwaltung von Brabant und wurde von König Leopold II. protegiert.

tales Stadt-Ensemble zu suggerieren. Da also die gehobenen Wohnviertel im Außenbereich der Stadt vorgesehen waren und auch die Unterschichtbevölkerung im Zuge der Sanierungs- bzw. "Verschönerungs"-Maßnahmen ausgesiedelt werden sollte, bleibt für die Innenstadt hauptsächlich die Funktion als Standort des Handels, der Kultur, Verwaltung usw. Das Leitbild einer funktional und sozial geordneten Stadt wäre demnach bereits sehr früh ausgebildet gewesen.<sup>1)</sup>

### 3.1.2 Lösungen für die innenstädtischen Arbeiterviertel

Die eindeutigen Festlegungen in dem Plan von Besme könnten darüber hinwegtäuschen, daß es über den optimalen Wohnstandort der Arbeiterbevölkerung auch abweichende Vorstellungen gab. Grundsätzlich sind (in Phase 1) zwei entgegengesetzte Modelle zu unterscheiden, eines, das wie bei Besme die "Umsetzung" favorisierte, und eines, das auf die Erhaltung der innenstädtischen Arbeiterviertel und die Verbesserung der Wohnbedingungen abgestellt war. Letzteres wurde in London von Octavia Hill (1838 - 1912) auf privater, philanthropisch motivierter Grundlage auch praktiziert (WOHL 1977, Kap. 7). Ein anderer, späterer Vertreter war der Schotte Patrick Geddes (1854 - 1932), der in den 80er und 90er Jahren in Edinburg für die Verbesserung der innenstädtischen Wohnbausubstanz eintrat (SIEVERTS in HRR, I, Sp. 886). In Belgien wurde diese Frühform einer "sozialorientierten" Erhaltung durchaus bekannt. So wies etwa der sozialistische Politiker Louis BERTRAND (1888, S. 223f.) auf das Beispiel der Octavia Hill hin. Die mit der Frage der Wohnungsreform und der Städtehygiene befaßten Persönlichkeiten befürworteten jedoch die radikale Beseitigung der ungesunden Viertel und den Bau neuer Siedlungen.

Den ersten wichtigen Vorschlag hatte der Jurist Edouard Ducpétiaux<sup>2)</sup> gemeinsam mit dem Architekten Cluysenaar für Brüssel ausgearbeitet (DUCPÉTI-AUX 1844). Er bestand in einer nach dem englischen Cottage-System konzipierten Mustersiedlung, die außerhalb der Stadt, möglichst in Hanglage, d.h. entgegen der üblichen Praxis nicht in der Überschwemmungsaue des Sennetals, errichtet werden sollte (vgl. SMETS 1977, S. 24ff.). Zu diesem Zeitpunkt konnte jede "Planung" mit Recht noch davon ausgehen, daß eine Besserung an Ort und Stelle aussichtslos war. Es fehlte das Instrumentarium, um die als notwendig erachteten Maßnahmen, vor allem die Auflockerung der überbevölkerten Viertel, durchfüh-

---

1) In welcher Beziehung der Plan von Besme zu demjenigen Napoleons III. und Haussmanns steht, kann hier nicht geklärt werden. Letzterer ist offenbar erstmals und ausschließlich auf der Pariser Weltausstellung 1867 öffentlich gezeigt worden (HEGEMANN 1913, S. 222 u. Abb. 144/145). — Verwiesen sei auf die Verwandtschaft mit dem von Peter Josef Lenné 1840 aufgestellten "Plan der projektierten Schmuck- und Grenzzüge von Berlin mit nächster Umgebung". Dieser Plan setzt eine von dem preußischen Kronprinzen vorgegebene Idee um, nämlich "den eigentlichen städtischen Anbau auf ein geringes Gebiet einzuschränken und dasselbe durch boulevardartige Straßen einzuschließen..." (aus einem Gutachten des Geh. Finanzrats Pomowitz, zit. n. Berlin, hrsg. v. DEUTSCHEN NATIONALKOMITEE FÜR DAS EUROPÄISCHE DENKMALSCHUTZJAHR 1975, Berlin 1975, S. 2f.).

2) 1804-1868, war 1830-1861 Generalinspekteur des Gefängniswesens und der Wohlfahrtsanstalten.

ren zu können. Da auch eine Lösung der wasserbautechnischen Probleme (vgl. Kap. 2.2.2) nicht in Sicht war, mußte die vorgeschlagene Lokalisierung als einzige erfolgversprechend erscheinen. Daß damit die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstelle wuchs, wurde offenbar als wenig gravierend angesehen.

Mit dem Siedlungsprojekt war nun nicht allein ein gesundheitspolitisches, sondern mehr noch ein sozialpolitisches Ziel verbunden. Das läßt sich auch von den Plänen sagen, die der Genter Arzt Adolphe Burggraeve (1806 - 1902) entwickelte. 1851 legte er ein Projekt zur Errichtung von 10 Arbeitersiedlungen in Gent vor (BURGGRAEVE 1851a). Der Entwurf (Abb. 12) knüpft an die philanthropisch motivierten und formal von dem klassizistischen Symmetrie-Ideal geprägten Siedlungsutopien an, etwa derjenigen des Engländers Robert Owen (Plan für New Harmony, 1824/25, Entwurf Thomas Stedman Whitwell). Er zeigt dazu aber — und das ist kein Zufall — deutliche Bezüge zur Gefängnisarchitektur, und zwar zu dem in der Geschichte der Strafvollzugsreform wichtigen Zuchthaus in Gent<sup>1)</sup>, das Vorbild für weitere derartige Anlagen (u.a. in den Vereinigten Staaten) war. Durch die streng geordnete, "harmonische" Anlage sollte die Sozialisation der Bewohner herbeigeführt werden. Das Strahlensystem sei das am besten geeignete, sowohl unter dem Gesichtspunkt der Durchlüftung als auch der Überwachung. Letztere müßten die Aufseher und die Bewohner der Siedlung selbst ausüben können, ohne daß daraus für jemanden Unannehmlichkeiten oder Störungen resultierten.

Was die Lokalisierung der 10 Modellsiedlungen betrifft, so ging Burggraeve — anders als Ducpétiaux — von der Überlegung aus, daß es nicht angebracht sei, die Siedlungen von der Stadt und den Arbeitsstätten zu isolieren. Er ordnete sie daher den Fabriken, den Pfarreien und mit Absicht auch den bestehenden schlechten Wohnbezirken zu, auf die sie einen Effekt der "Ableitung" (dérivation) ausüben sollten; d.h. sie sollten die willigen Bewohner gewissermaßen herauslocken und dadurch die Eigentümer der schlechten Häuser zu Verbesserungen zwingen.<sup>2)</sup> Wegen des anhaltenden Einwanderungsdrucks war eine derartige Spekulation auf das Verhalten der Eigentümer jedoch unrealistisch (vgl. SMETS 1977, S. 28). Hinzu kam noch der Umstand, daß die Eigentümer das "übertriebene Privileg" (BERTRAND 1888, S. 307f.) genossen, für die Wohnungen keine Steuern zahlen zu müssen, solange sie leerstanden.

Noch im selben Jahr, 1851, vollzog Burggraeve eine vollkommene Kehrtwendung: keine geschlossenen Arbeitersiedlungen, sondern Totalsanierung der ungesunden Viertel: "l'assainissement total des quartiers en y introduisant l'élément vital, l'air et le soleil." Die in der Tiefe dunkler Wohnhöfe zusammenge-

---

1) Rasphuis/Maison de Force, Coupure Links. Erbaut 1772-75 auf Anregung des Vicomte Jean-Jacques Philippe Vilain XIV. (1712-77), vollendet 1825-26. Bestand bis 1935, dann abgebrochen und durch Neubau der Landwirtschaftlichen Fakultät ersetzt.

2) Die Interpretation von SMETS (1977, S. 31), Burggraeve habe die Armen außerhalb der Stadt isolieren wollen, trifft nicht zu; SMETS war die Originalveröffentlichung nicht bekannt. Die Lage der 10 Siedlungen ist bei BURGGRAEVE (1851a, S. 18-20) genau beschrieben.

drängte Bevölkerung solle gewissermaßen an die Oberfläche gebracht und entlang breiter, heller Straßen angesiedelt werden, in straßenparallelen Reihenhäusern (front-à-rues). "Dans la cité, l'ouvrier est comme parqué; dans les rues, il participe à l'activité non de l'enclos, mais de la ville entière. D'ailleurs, il y est soumis à plus de retenue, la surveillance de la voirie y est plus régulière et la salubrité n'y est pas abandonnée à la spéculation privée, peu soucieuse de la santé publique pourvu qu'elle y trouve son intérêt."\* (BURGGRAEVE 1815b, S. 7).

Burggraeve schlug nun vor, eine Reihe von Straßen durchzuberechnen und Plätze (squares) anzulegen. Die Bebauung solle der privaten Spekulation vorbehalten bleiben und sich an dem bürgerlichen Vorbild orientieren. Das heißt: Straßen- bzw. Blockrandbebauung mit Einfamilienreihenhäusern. Durch den Abbruch der ungesunden Häuser würde vermieden, daß sie nach dem Umzug der Bewohner in die Neubauten von Zuwanderern bezogen würden, die das Gleichgewicht zwischen der Arbeiterklasse und den anderen Klassen der Bevölkerung störten.

Da das Verfahren aber nicht funktionierte — die private Spekulation zog nicht mit, und wo sie es einmal tat, waren die neuen Wohnungen für Arbeiter unerschwinglich —, mußte weiter nach einer Lösung gesucht werden. Man glaubte sie schließlich darin gefunden zu haben, daß man die Arbeiter dort ansiedelte, wo es am billigsten war, auf dem flachen Land, vor den Rändern der Städte. Der Wegfall der Torsperre (1860) ließ eine solche Lösung als durchführbar erschei-

---

Abb. 12: Modell einer für Gent vorgeschlagenen Arbeitersiedlung (Cité Louise), Adolphe BURGGRAEVE, 1851.

Legende

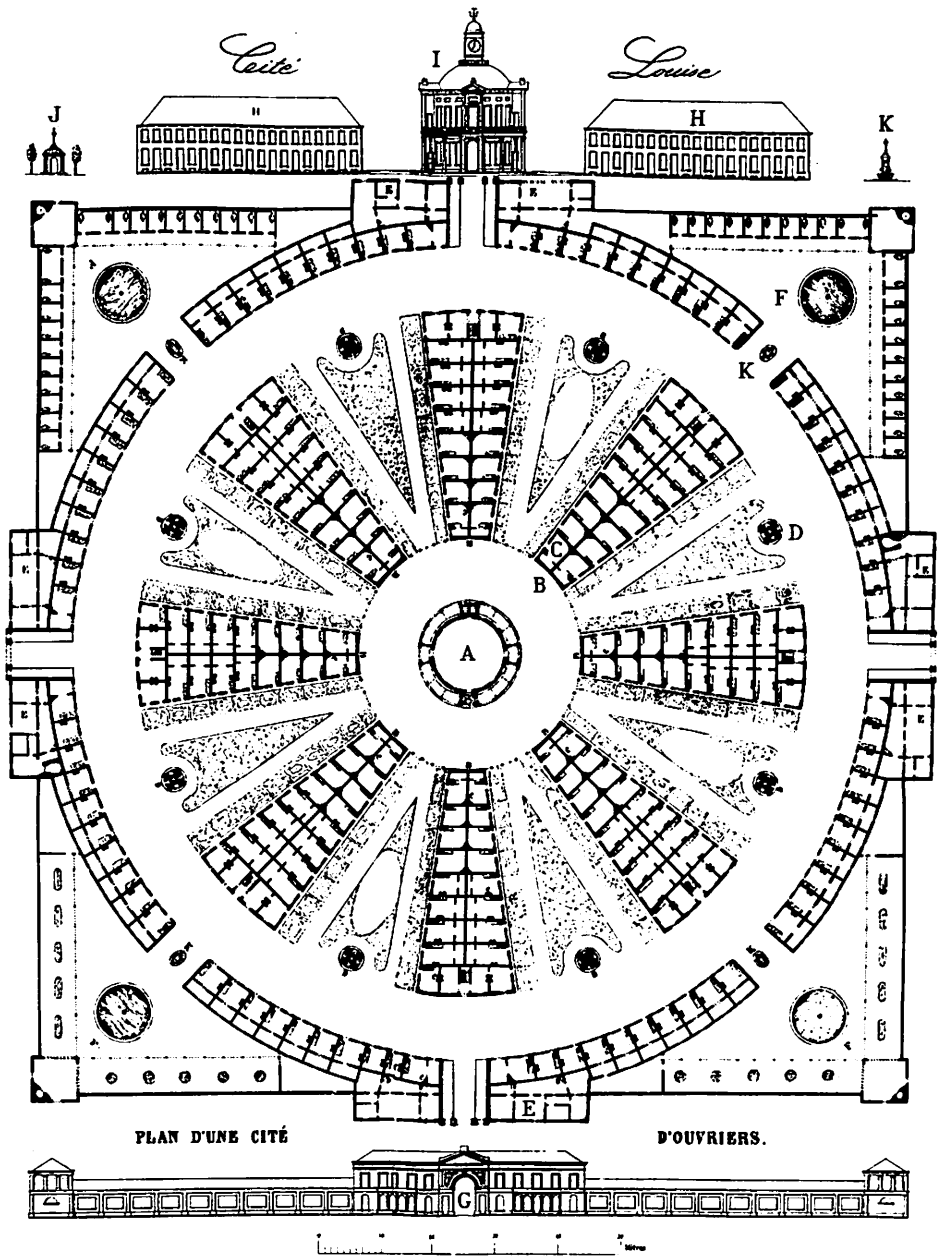
- A École gardienne / Kindergarten (nl. speelschool)
- B Corps de logis / Komplex von 20 Wohneinheiten
- C Cheminées de chauffage et d'aérage / Heizungs- und Lüftungskamine
- D Communs et Urinoirs / Bedürfnisanstalten
- E Pavillons d'entrée pour diverses industries / Eingangsbauten mit Lokalen für verschiedene Gewerbe
- F Bains, Lavoirs et Sécheries / Bäder, Waschhäuser und Trockenplätze
- G Façade extérieure / Außenansicht (Aufriß) von (E)
- H Façades des corps de logis / Aufriß der Wohngebäude (B)
- I Façade de l'école / Fassade des Kindergartens (A)
- J Commun / Abtritt (Aufriß von D)
- K Pompe / Pumpe

---

Bezeichnet:

I.A. Langerock del (ineavit)  
 Dr. Burggraeve, inv(eni)t  
 Lith(ographie) De Busscher frères à Gand

Aus: BURGGRAEVE, *Projet de Cités d'ouvriers...* 1851



nen. Die neue Auffassung gibt der Arzt Amand-Joseph Meyne (1814-76) in seiner Medizinischen Topographie Belgiens wieder, wo es u.a. heißt: "Une habitation saine, séparée, avec jardin, est le plus puissant moyen de moralisation, d'ordre, et d'habitudes régulières." (MEYNNE 1865, S. 535).

Trotz der Stimmungsmache gegen die abgeschlossene Arbeitersiedlung blieb die Idee in der Diskussion. Neuen Auftrieb erhielt sie, seit von französischer Seite das Mülhausener System als sehr erfolgreich propagiert wurde.<sup>1)</sup> Dabei waren je vier Einheiten kreuzweise zu einem "Hausviereck" zusammengefaßt (sog. Kreuzgrundriß); jede Einheit verfügte über einen Gartenanteil. Die eigentliche Besonderheit, die die Attraktivität des Modells ausmachte, war jedoch, daß die Mieter die Häuser zu günstigen Bedingungen als Eigentum erwerben konnten. Das Modell wurde in verschiedenen Ländern übernommen. In Belgien war jedoch die Form der Aktiengesellschaft für Unternehmungen, die den Bau von Arbeiterwohnungen betreiben wollten, nicht erlaubt.<sup>2)</sup> Unter anderem daran waren die erwähnten Projekte von Ducpétiaux und Burggraeve gescheitert. Erst ein Gesetz von 1867 schaffte diese Beschränkung ab (SMETS 1977, S. 32).

Daraufhin wurden einige neue Projekte ausgearbeitet, die auf das Mülhausener System Bezug nahmen, so zum Beispiel in Gent durch A. Andries, Rektor der Universität und früherer Schöffe für öffentliche Arbeiten (Proposition du Collège ... 1867), sowie durch Burggraeve, der damit (BURGGRAEVE 1886, siehe Abb. 13) ein weiteres Mal von einem früheren Vorschlag abrückte.

### 3.1.3 Die Rolle der historischen Bausubstanz

Nach dem Verschönerungskonzept wurden bestimmte Einzelbauwerke bei der Modernisierung der Innenstadt gewissermaßen mitverwertet. Ihre ursprüngliche Funktion wurde dabei nicht selten in der Weise umgedeutet, daß sie nunmehr als Denkmäler erschienen, als Beweisstücke für die natürliche Kunstbegabung des Volkes, als Mahnmale, die die Erinnerung an große Ereignisse der nationalen Geschichte wachhalten sollten, und oft auch nur als Blickfänge und optische Abschlüsse der neuen Straßendurchbrüche. Diese Denkmal- bzw. Point-de-vue-Funktion hatte zur Folge, daß die betroffenen Gebäude aus ihrem baulichen Zusammenhang herausgelöst und "freigelegt" werden mußten. Soweit sie verfallen, verstümmelt oder sonstwie in ihrer Wirkung beeinträchtigt waren, wurde angestrebt, sie in den "ursprünglichen" Zustand zurückzusetzen, zu "vollenden" oder durch neue Bauteile monumental zu steigern (vgl. Bild 47). Diese Form von

---

1) In der oberelsässischen Textilindustriestadt war 1851 auf Initiative des Fabrikanten Jean Dolfus eine Aktiengesellschaft zur Errichtung von Arbeiterwohnungen gegründet worden, der es gelang, ihr Eigenkapital mit Hilfe staatlicher Kredite und Subventionen beträchtlich aufzustocken und so ein umfangreiches Bauprogramm zu verwirklichen. Bis 1860 waren bereits 480 Häuser fertiggestellt, bis 1881 insgesamt knapp 1000 Häuser (LAVEDAN 1952, S. 341).

2) Vgl. dagegen Preußen; die erste derartige Gründung, der Elberfelder Bauverein auf Actien (1825), blieb jedoch ein Einzelfall. Er baute am Ostersbaum zwei Zeilen von je vier dreistöckigen Doppelhäusern, die als "die langen Häuser" bekannt waren (Rhein. Kunststätten 214, 1979, S. 25f.).

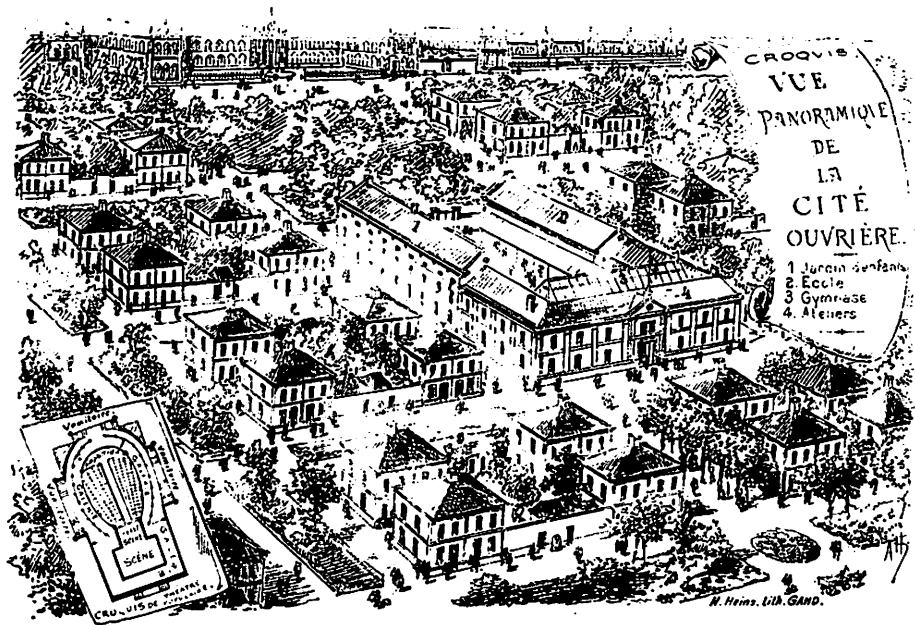


Abb. 13: Panoramaskizze einer für Gent geplanten Modellsiedlung nach dem Mülhausener System.  
 Bezeichnet: A (rmand) H(eins); N. Heins Lith(ographe) GAND

Aus: BURGGRAEVE, Concours Guinard ... 1886

Das Gebäude in Zentrum enthält:

1. Kindergarten, 2. Schule, 3. Turnsaal, 4. Werkstätten

Links unten Grundrißskizze eines geplanten Volkstheaters

Im Hintergrund die Nordfassade des Bijloke-Hospitals am südwestlichen Innenstadtrand



Substanzerhaltung bezog sich fast ausschließlich auf Bauten des Mittelalters.

Die Wiederentdeckung des Mittelalters war eine Innovation, die von England ausging und eine Welle "romantischer" Reisen auslöste. Daß die belgischen Städte davon in besonderer Weise profitierten, läßt sich aus ihrer Verkehrslage ableiten: Eine Hauptstation der Engländer war Köln, das in seinem unvollendeten Dom ein Schlüsselbauwerk für die Zeit besaß und zugleich der Ausgangspunkt für die Schiffstour durch das sagenumwobene Mittelrheintal war. Belgien mußte auf dem Weg von und nach England durchquert werden. Von 1843 an war die Eisenbahnverbindung Ostende - Köln durchgehend benutzbar. Bereits vorher hatte die englische Schriftstellerin Frances Trollope (1780-1863) für den Besuch geworben: "Wo findet man noch eine solche Zusammenstellung schöner alter Städte, als Brügge, Gent, Antwerpen, Löwen, Brüssel, Namur und Lüttich? von denen jede die Geschichte der andern aufklärt und die alle so nahe zusammenliegen, daß man in einigen Wochen sie sämtlich mehrere Male besuchen kann, und zwar mit weniger Kosten, als wenn man dieselbe Zeit in einem Mode-Badeort in England zubrächte." (TROLLOPE 1834, I, S. 107).

Die Wahrnehmung entfachte sich zunächst an einzelnen Gebäuden oder auch an einem Gesamteindruck, blieb aber nicht an dem äußeren Eindruck hängen, sondern versuchte, dahinter verborgene Zustände oder Ereignisse zu entdecken und auf diese Weise eine subjektive, "romantische" Stimmung hervorzurufen. Man kann dies als die "evokatorische" Funktion der Bausubstanz bezeichnen. Die Bewertung der Bausubstanz richtete sich damit nach dem immanenten "evokatorischen" Potential. Als Beispiel sei eine sich auf Gent beziehende Passage aus Georg Forsters "Ansichten" (1790) zitiert: "Der erste Anblick einer Stadt, wobei man so lebendig in verflossene Jahrhunderte und ihre Begebenheiten versetzt wird, hat gleichwohl etwas Einnehmendes, das zuweilen bis zur Erschütterung gehen kann. Ich wurde recht lebhaft an den Stolz Karl's V. auf sein blühendes Gent und zugleich an die Tyrannenleidenschaft erinnert, womit er selbst dem Wohlstand desselben den tödlichsten Streich versetzte, als ich sein Standbild auf einer hohen Säule am Marktplatz<sup>1)</sup> erblickte." (FORSTER 1868, II, S. 24). Dies macht deutlich, daß sich die Städte nur demjenigen erschlossen, der über eine historische Bildung verfügte.

Nach 1860 verband sich die Evokation der großen Vergangenheit immer mehr mit einer Kritik an der kulturellen Überfremdung. So beklagt ein anonymer Verfasser (Ons Vlaamsch Vaderland 1877) den derzeitigen Zustand des Belfrieds in Gent, das Symbol der mittelalterlichen Stadtfreiheit, und er schließt: "Alzoo wordt, in ons verfranscht vaderland, met de getuigen (Zeugen) onzer vervlogene grootheid omgesprongen: onze oude monumenten worden geschonden, door dezelfde verdwaalden (Fehlgeleiteten), die onze taal (Sprache) en onze geschiedenis miskennen en misprijzen." (S. 14).

---

1) Gemeint ist der Freitagsmarkt. Das Standbild Karls V. wurde 1796 zerstört (VAN DE CASTYNE 1928, S. 59).

Die Umgebung der Denkmäler, die "gewöhnliche" Stadt, wurde zunächst nach ihrer praktisch-funktionalen Ausprägung bewertet. Später gewann teilweise die Ästhetisierung des "Altväterischen" als Gegenbild zu dem einförmig-modernen Aspekt der klassizistischen Städte die Oberhand.<sup>1)</sup>

Aus der steigenden Wertschätzung der pittoresken mittelalterlichen Stadt ging kein Erhaltungskonzept hervor. Ein solches kam auf andere Weise zustande, und zwar aus der Rezeption der von England ausgehenden "gothic revival"-Bewegung. Auf dem Kontinent traf diese Gotik-Mode auf Bestrebungen, die katholische Religion nach den Erschütterungen durch Aufklärung und Französische Revolution neu zu beleben. Dabei bot sich der Rückgriff auf die vorreformatorische Kunst und eben die der Gotik an. Der ästhetische Zeitgeschmack verband sich so mit einem weltanschaulichen Reformprogramm, dessen Ziel es war, den gesamten Lebensbereich im Geiste eines idealisierten christlichen Mittelalters zu durchdringen.

Das Innovationszentrum der Neugotik-Bewegung wurde in Belgien Brügge, wo eine größere englische Kolonie lebte. Ein zweites Zentrum wurde Gent, wo die Bewegung bei dem Textilindustriellen Graf J. de Hemptinne Unterstützung fand und als Gegengewicht gegen die "révolution démagogique" (de Hemptinne, 1854), d.h. den Sozialismus, aufgefaßt wurde (UYTTERHOEVEN 1965, S. 63). Ein drittes Zentrum schließlich entstand an der katholischen Universität Löwen.

Daß Brüssel in diesem Zusammenhang keine Rolle spielte, ist wohl damit zu erklären, daß dort weite Teile des Bürgertums liberal und antiklerikal gesinnt waren und daher an der klassizistischen Richtung festhielten bzw. später den Eklektizismus favorisierten. Auch zeigte weder Leopold I. († 1865) noch Leopold II., der "roi-bâtisseur", eine besondere Vorliebe für die Neugotik, während z.B. in Preußen der Kronprinz und spätere König Friedrich Wilhelm IV. († 1861) oder in Bayern die Könige Max II. (1848-64) und Ludwig II. († 1886) sie förderten.

Aus der Neugotik-Bewegung ging eine Restaurierungswelle hervor, die eine Fülle gotischer Bauten, hauptsächlich große Kirchen, erfaßte, daneben aber auch eine starke Tendenz, Neubauten im (neu-)gotischen Stil zu errichten. Diese Tendenz erstreckte sich nicht nur auf kirchliche Bauaufgaben, sondern auf sämtliche Bereiche. Nachdem in London für den Parlamentsneubau der gotische Stil gewählt worden war (Arch. Charles Barry, 1836), mußte er auch für große staatliche oder kommunale Bauten akzeptabel erscheinen (vgl. PEVSNER 1976, S. 291). Der allgemeinen Übernahme stand jedoch entgegen, daß — wie oben schon angedeutet — Gegenkräfte bestanden, die weltanschaulich anders orientiert waren.

Die Erhaltung erfordert nicht nur die Kenntnis ornamentaler Details, sondern auch und in erster Linie die Einsicht in die Grundprinzipien der formalen und technisch-materialmäßigen Gestaltung. Ebenso wie der angepaßte Neubau erfordert sie geschulte Architekten und spezialisierte Bau- und Kunsthandwer-

---

1) Vgl. dazu z.B. FORSTER (1790, Ausg. 1868, I, S. 30, 35) für Köln und Düsseldorf; SCHLEGEL (1806, Ausg. 1959, IV, S. 174f.) für Köln. Dagegen SCHNAASE (1834, S. 181 f.) für Antwerpen.

ker. Belgien hat zur Lösung dieses Problems in besonderer Weise beigetragen. Die Protagonisten der Bewegung waren Baron Jean-Baptiste de Béthune-d'Ydewalle (1821-1894) und der aus England stammende James Weale (1832-1917).

Béthune kam über die katholische Erneuerungsbewegung zur Kunst; er war Autodidakt, erwarb aber bald auf Reisen in England und durch intensive Kontakte zu den führenden englischen Neugotikern große Kenntnisse und Fertigkeiten. Er war zeitweise in Brügge tätig und bemühte sich, dort eine Schule ins Leben zu rufen, die Arbeitskräfte für die vielfältigen Restaurierungsarbeiten ausbilden sollte. Der Plan ließ sich jedoch nicht verwirklichen, weshalb Béthune 1858 nach Gent ging, wo er in dem erwähnten Fabrikanten de Hemptinne Unterstützung fand. Es kam zur Gründung einer Einrichtung, die als St.-Lukasschule bezeichnet wurde (UYTTERHOEVEN 1965).

Weale war 1849 zum Katholizismus konvertiert und lebte von 1856 bis 1878 in Brügge. Er ereiferte sich gegen die seiner Meinung nach unsachgemäßen Restaurierungen und forderte eine Reform der Architekturausbildung, die der Tatsache Rechnung tragen sollte, daß der klassischen und der "Spitzbogenarchitektur" verschiedene Prinzipien zugrunde liegen. Neben einem Kurs in klassischer Architektur solle es einen zweiten in gotischer Architektur geben, denn die Gotik sei der wirkliche nationale (und das heißt: für die Gegenwart angemessene) Stil (WEALE 1862, S. 19).

Seit den 1870er Jahren kamen nach dem Genter Modell weitere Schulen zustande, so in Tournai und Lille (1877), Lüttich und Merelbeke bei Gent (1880), Schaarbeek bei Brüssel (1882/87?), Kortrijk (1883-92). Zahlreiche weitere Gründungsversuche, u.a. in Paris, scheiterten. Das Studium an diesen Schulen, das 7 Jahre dauerte, beinhaltete eine intensive Beschäftigung mit den aus dem Mittelalter überkommenen Kunstschatzen. Die von den Schülern erarbeiteten Grund- und Aufrißzeichnungen von Gebäuden, die Wiedergaben von ornamentalen Details oder Einrichtungsgegenständen wurden durch Publikationen, die gewissermaßen moderne Gegenstücke zu den mittelalterlichen Musterbüchern waren, verbreitet. Abb. 14 zeigt das Titelbild der Zeitschrift "Le Touriste", die in Tournai erschien. Ein in mittelalterliche Tracht gekleideter Mann sitzt vor den Mauern einer türmeichen Idealstadt und ist dabei, die Kathedrale zu zeichnen, ein "Tourist" im Dienst der "guten Sache".

Ohne Zweifel hat die neugotische Bewegung Früchte getragen. Sie isolierte sich jedoch gegen Ende des 19. Jh. immer mehr von der allgemeinen Kulturströmung,<sup>1)</sup> entfernte sich durch das Festhalten an einem idealisierten Zunftprinzip auch von der sozialen Wirklichkeit und verlor schließlich auch innerhalb der katholischen Kirche nach dem Ersten Weltkrieg ihre Stellung an "progressive" Kräfte.

---

1) So wurde nach CULOT (1976, S. 325) an den Schulen die Beschäftigung mit dem besonders in Brüssel aufblühenden Jugendstil untersagt, da er als Ausdruck heidnischer Ausschweifung galt.



Abb. 14: Titelblatt der Zeitschrift "Le Touriste" 1893.  
Organ der neugotischen St. Lukas- und St. Josef-Gilde Tournai

## 3.2 Die Instrumentarien

### 3.2.1 Die Zonenenteignung 1858/1867

Die bestehende Gesetzgebung war zu unvollkommen und lückenhaft, als daß mit ihr neue Gestaltungskonzeptionen hätten verwirklicht werden können. Sie wurde jedoch nach und nach den Bedürfnissen angepaßt, die aus der Rezeption des oben erläuterten Leitbildes entstanden waren.

Bereits mit einem Gesetz von 1844 hatten die Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohnern das Recht erhalten, Straßenpläne aufzustellen (SMETS 1977, S. 38).<sup>1)</sup> Auf dem Hintergrund der Krise von 1846/47 hatte ein weiteres Gesetz die Regierung ermächtigt, den Gemeinden Kredite zu gewähren, wenn sie in den gefährdeten Vierteln Verbesserungen vornahmen (DE BUCK 1913, S. 33). Schließlich hatte 1849 der Justizminister in einem Rundschreiben an die ständigen Deputationen der Provinzialräte diese angehalten, auf die Wohlfahrtsanstalten dahingehend einzuwirken, daß sie nicht mehr nur Almosen verteilen, sondern das Übel an der Wurzel packen und für gesunde hygienische Wohnungen sorgen (VAN DEN BOS 1887, S. 71ff.).

Diese Maßnahmen konnten aber keine großen Wirkungen zeitigen, solange nicht auch die Möglichkeiten der Bodenordnung entscheidend verbessert waren. Dies geschah durch Gesetze von 1858 und 1867, mit denen wie in Frankreich die Zonenenteignung eingeführt wurde. Nach dem bis dahin gültigen Gesetz von 1810 hatte derjenige, der die Enteignung durchführte, die Enteigneten zu entschädigen und die Ausführungskosten der Arbeiten zu tragen. Er konnte dafür jedoch nicht den Mehrwert abschöpfen, den die Anliegergrundstücke durch die Verbesserungen erhalten hatten (SMETS 1977, S. 42). Das Gesetz von 1858 knüpfte die Enteignung noch an den Begriff der "Notwendigkeit". Diese mußte von einer fünfköpfigen Kommission, der Vertreter der öffentlichen Wohlfahrtspflege, der Ärzteschaft sowie Architekten bzw. Ingenieure angehörten, anerkannt sein.

1865 bestieg Leopold II., der besondere städtebauliche Ambitionen bekundet hatte (vgl. S. 71), den belgischen Thron. Wohl nicht ohne Zutun des Königs wurde 1867 eine revidierte Fassung des Gesetzes verabschiedet. In ihr war der Begriff der "Notwendigkeit" durch den der "Nützlichkeit" (*utilité*) ersetzt, was eine beträchtliche Erweiterung der Anwendungsmöglichkeiten des Gesetzes bedeutete.<sup>2)</sup> Ein Eigentümer (in der Regel die Gemeinde), der mehr als die Hälfte der zu enteignenden Fläche besaß, konnte beantragen, daß er durch Königliche Verord-

---

1) In Preußen wurde den Gemeinden dieses Recht erst durch das sogen. Fluchtliniengesetz von 1875 zugesprochen.

2) Soweit feststellbar, kam in den deutschen Staaten die Zonenenteignung nur in Hamburg zustande (1886), doch hat man dort aus finanziellen Gründen den freihändigen Ankauf vorgezogen (Intern. Verband f. Wohnungswesen 1935, S. 80f.). — In Österreich wurde ebenfalls kein entsprechendes Gesetz erlassen. Die von der Haussmann'schen Planung inspirierten Regulierungsprojekte für die Innere Stadt Wien konnten dadurch nicht ausgeführt werden (BOBEK u. LICHTENBERGER 1966, S. 47).

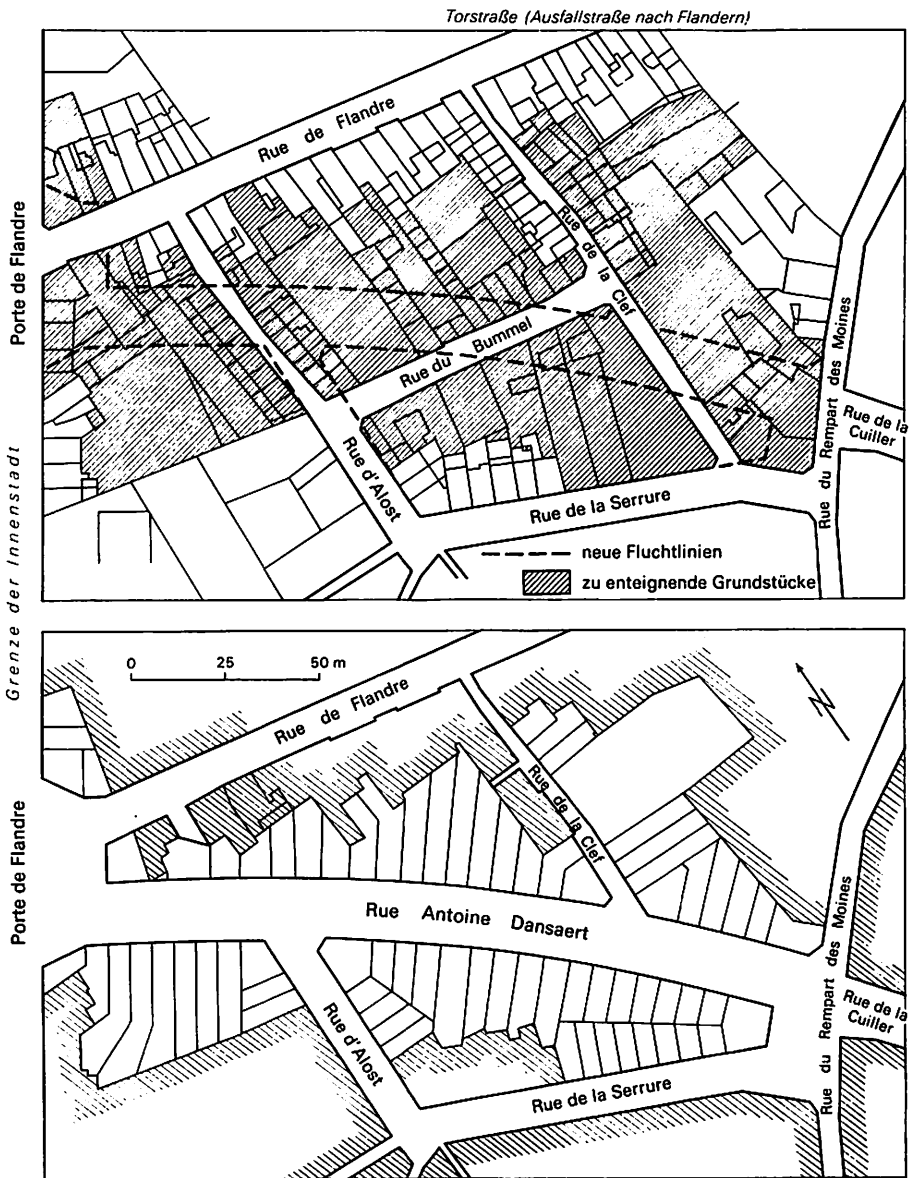


Abb. 15: Beispiel für das Verfahren der Zonenenteignung: Durchbruch der Rue Antoine Dansaert in Brüssel.

Oben: Neue Fluchtlinien u. zu enteignende Grundstücke

Unten: Zustand nach Durchführung der Maßnahmen und Neueinteilung des gewonnenen Baugeländes

Aus: STÜBBEN, Der Städtebau, 1924, Abb. 972

nung mit der Durchführung der Arbeiten betraut wurde. Diejenige Fläche, die nicht zur Anlage von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Einrichtungen benötigt wurde, konnte parzelliert und zum Marktwert verkauft werden (siehe Abb. 15). Dieser lag infolge der Wertsteigerung erheblich höher als vor Durchführung der Maßnahmen, zumal die neuen Straßen meist so breit angelegt wurden, daß über die übliche Zahl von drei Geschossen hinausgegangen und damit auch der Pariser Gebäudetyp übernommen werden konnte. An den Bau preiswerter Ersatzhäuser für die vertriebene Bevölkerung war daher kaum zu denken. Eine hohe Ausnutzung der teuren Grundstücke wäre nur durch die Errichtung von mehrgeschossigen Mietshäusern zu erzielen gewesen (vgl. Berlin, Hobrecht-Plan). Dieser Schritt, der den Bruch mit einer langen Tradition bedeutet hätte, wurde jedoch in Phase 1 noch nicht vollzogen.

Es war bezeichnend, daß die Kommission, die die zweite Fassung des Enteignungsgesetzes von 1867 vorbereitete, den Vorschlag, auf den neugeordneten Flächen Arbeiterwohnungen zu errichten, knapp — mit 4 zu 3 Stimmen — ablehnte (BERTRAND 1888, S. 121). In Großbritannien gelang es im übrigen auch nicht, einen entsprechenden Vorschlag, den der Wohnungsreformer William Torrens in seinem Entwurf für ein Sanierungsgesetz gemacht hatte, durchzusetzen. Das 1868 verabschiedete Gesetz (Artisans and Labourers Dwellings Act, auch als Torrens Act bezeichnet) regelte lediglich die Beseitigung ungesunder Viertel, nicht aber die daraus resultierende Wohnungsfrage (vgl. WOHL 1978, S. 84 ff.).

Die Gesetzgebung hat sich immer mehr von dem ursprünglichen Ansatz, die "Gesundung" (assainissement) ungesunder Viertel herbeizuführen, zu einem Instrument der Stadtverschönerung (embellissement) und auch der Spekulation entwickelt. Erst damit schuf sie aber auch einen Anreiz, der stark genug war, um das notwendige Kapital zu mobilisieren. Ein Gesetz von 1867 ermöglichte zwar die von philanthropischer Seite geforderte Gründung von Aktiengesellschaften, die den Bau der Modellsiedlungen für die Arbeiterbevölkerung finanzieren sollten. Bei einer Verzinsung von 4 bis 6% war jedoch der Anreiz gering, derartige Aktien zu erwerben. Insgesamt wurden von 1867 bis 1889 in Belgien acht Gesellschaften gegründet, darunter zwei in Brüssel, eine in Antwerpen, die übrigen in Wallonien. Für die Innenstädte war ihre Tätigkeit ohne Bedeutung. In 20 Jahren haben sie insgesamt etwa 1.000 Häuser gebaut (SMETS 1977, S. 32). Dabei wären allein in Brüssel nach einer Schätzung von V. Besme mindestens 7.000 Häuser notwendig gewesen, um die 40.000 Personen, mehr als ein Viertel der gesamten Innenstadtbevölkerung, aufzunehmen, die im Gefolge der genehmigten und noch geplanten Sanierungen im Zeitraum von 1870 bis 1885 ihre Wohnungen einbüßen sollten (SMETS 1977, S. 40).

Um der räumlichen Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten und der dispersen Verortung der Arbeiterbevölkerung näherzukommen, mußte noch das damit verbundene Problem der Beförderungskosten gelöst werden. Mit dieser Absicht wurden 1869/70 billige Eisenbahnabonnements für Arbeiter eingeführt.

### 3.2.2 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Die offizielle Denkmalpflege hat in Belgien sehr früh begonnen, und zwar auf verschiedenen Ebenen. Bereits 1823 war in Gent eine kommunale Kommission für die Erhaltung der (Bau-)Denkmäler und Kunstgegenstände errichtet worden (VOISIN 1843, S. 231). Ein Jahr später kam eine entsprechende Kommission für die Provinz Ostflandern zustande. Der damalige niederländische König Wilhelm I. wollte auch die anderen Provinzen zur Errichtung solcher Kommissionen bewegen, doch war der Staatsrat — wohl wegen der zu erwartenden Kosten — dagegen (VAN SWIGCHEM 1966, S. 17f.).

Nach der Unabhängigkeit folgte der junge belgische Staat 1835 dem französischen Vorbild und richtete eine königliche Kommission für die Denkmäler (Commission royale des monuments) ein, die neun vom König ernannte Mitglieder zählte. Erst nach 1860 wurden in den Provinzen korrespondierende Mitglieder bestellt, so daß wenigstens theoretisch eine gewisse Praxisnähe erreicht wurde. Die Kommission hatte eine rein beratende Funktion, die sich nur auf öffentliche (auch kirchliche) Gebäude erstreckte. Sofern diese nicht den Umgestaltungsplänen der Gemeinden im Wege standen, konnten sie als "geschützt" angesehen werden, ohne daß der Schutz im konkreten Einzelfall gesetzlich fixiert gewesen wäre.<sup>1)</sup> Erhaltenswerte Bauten in privatem Eigentum waren gemäß der liberalistischen Gesellschaftsordnung von obrigkeitlichen Maßnahmen nicht betroffen.

## 3.3 Die Ergebnisse

### 3.3.1 Brüssel (siehe Karte, Beilage 1)

In Phase 1 fallen drei Großprojekte:

- die Begradigung und Überwölbung des Senne-Flusses, die Anlage der Zentralboulevards und die Errichtung öffentlicher und privater Gebäude entlang dieser neuen Achsen, 1866-1875;
- die Errichtung des Justizpalastes 1866-1883 und die Anlage neuer Straßen zwischen Justizpalast und der Kirche N.D. du Sablon;
- die Sanierung des Viertels Notre-Dame-aux-Neiges (zwischen Rue Royale und Rue de Louvain), 1874-1885.

Die Senne war in ihrem innenstädtischen Verlauf von zahlreichen gewerblichen Anlagen gesäumt: "Cette Rivière est d'un grand secours pour les Moulins à Grain, à Papier, à Foulon; et pour les Tanneries, les Teinturiers, et les Brasseurs, qui se servent de son Eau pour faire la Bière qui est la boisson ordinaire des Habitants." (ROMBAUT 1777, S. 7). Es handelt sich danach um traditionelle städtische Gewerbe, deren Anlagen um 1860 längst von der technischen Entwicklung über-

---

1) Es gab daher keine offiziellen Denkmälerverzeichnisse. Die von LOTZ (1862) zusammengestellte, auch Belgien einbeziehende "Statistik der deutschen Kunst des Mittelalters und des 16. Jahrhunderts" beruht auf Angaben in der Literatur.



Erläuterungen zu Abb. 16: Themen der allegorischen Darstellungen, prämierte Fassaden

1 Presbyterium der *Eglise du Finistère*, 1874 prämierte Fassade

2 Statue Erzengel Michael im Kampf mit dem Teufel, prämierte Fassade

*Anspach-Denkmal*: La Magistrature communale, la Ville de Bruxelles reconnaissante, l'Envoûtement de la Senne

3 *Hôtel Continental*: 3 Figuren "Le Festin", 4 Karyatiden, die 4 Jahreszeiten darstellend

4 Fassade mit Merkur, Arch. Beyaert, 1874 prämiert, "Hier is 't in den Kater en de Kat"

*Passage du Nord*: Fassade: Jour/Nuit, la Danse, le Travail; Innen: Architecture, Art décoratif, Industrie métallique, Sculpture, Peinture, Commerce, Astronomie, Marine

5 *Café Métropole*: 3 Figuren: le Progrès, l'Electricité, la Navigation à Vapeur, mit l'Abondance und la Paix

*Alhambra*: Drame, Tragédie, Danse, Comédie

*Post*: Fassade: Poste, Télégraphe, Commerce, Industrie; Innen: Union Postale etc.

6 Haus mit Portrait Anspach

*Passage des Postes*: Merkur mit Post und Telegraphie

7 Haus mit 3 Torsi von Auguste Rodin

*Hallen*: l'Eau, la Terre, l'Agriculture, la Culture maraîchère, la Chasse, la Pêche

*Börse*: Belgique mit Industrie und Navigation (Giebel), Poste/Télégraphe — Travail/Abondance, 4 Erdteile, Art, Science, Agriculture, Métallurgie

*Panorama*: 2 Soldaten als Hinweis auf ein militärisches Sujet, 1920-24 Panorama der Schlacht an der Yser

8 Haus Nr. 115-119: Merkur

*Place d'Anneessens* mit Denkmal François Anneessens (Brüsseler "Freiheitskämpfer", 1719 auf der Grand'Place enthauptet)

*Palais du Midi*: Industrie métallurgique, Industrie houillère, Commerce maritime, Industries diverses; Poste, Télégraphe, Chemins de Fer, Canaux; Fortschritt durch Eisenbahn

*Südbahnhof*: 8 Figuren: Commerce, Industrie, Agriculture, Arts, Fraternité, Abondance, Paix, Progrès; Schelde, Maas, Seine, Rhein.

---

Angaben n. DES MAREZ (1918). Für Panorama s. La Tour Ferrée 1978, S. 83f.

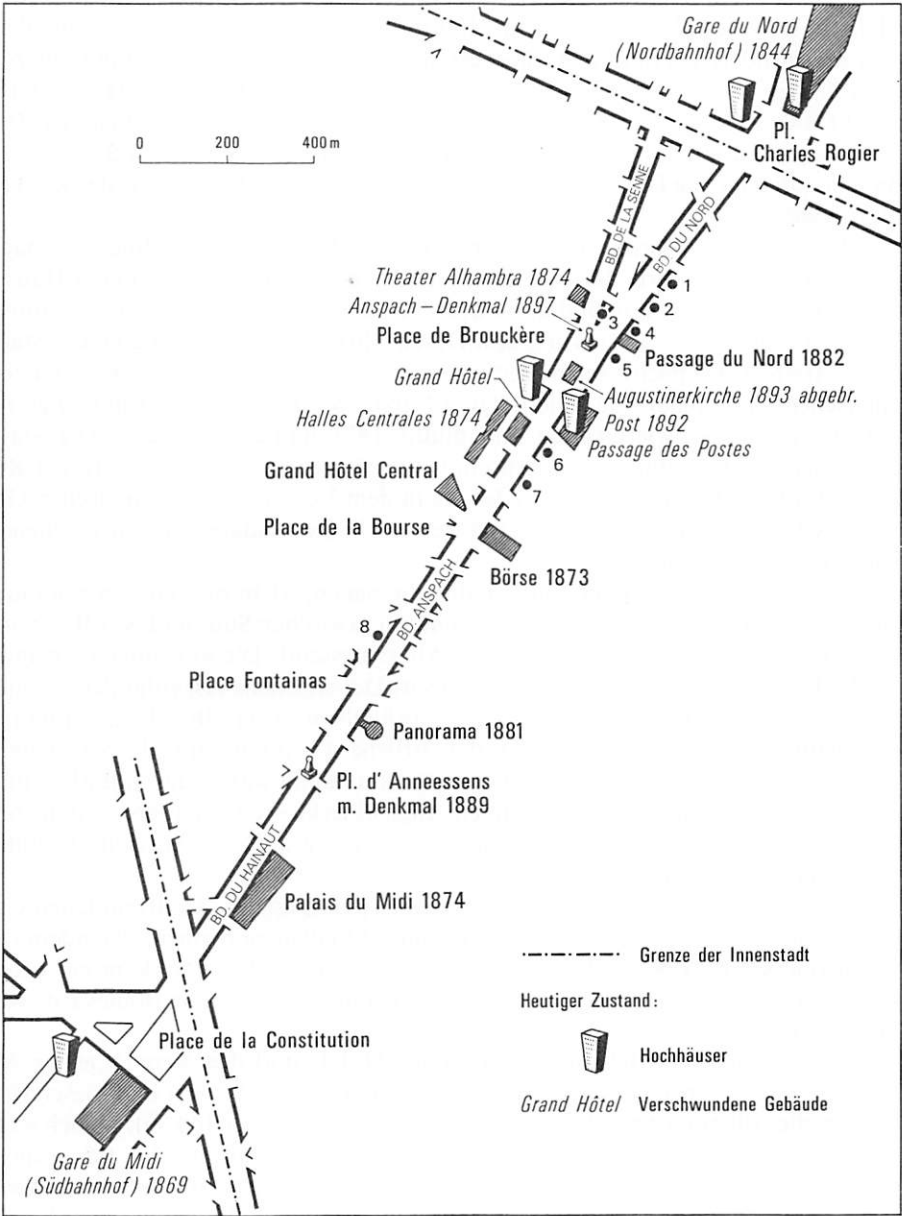


Abb. 16: Die wichtigsten Bauten an den Zentralboulevards in Brüssel, ursprünglicher und heutiger Zustand

holt gewesen sein dürften. Dies war vermutlich der tiefere Grund dafür, daß der Flußstreifen über eine Strecke von 2100 m hinweg in ganz kurzer Zeit planiert und in veränderten Funktionen neugestaltet werden konnte. Den unmittelbaren Anstoß gab die Cholera-Epidemie von 1866, die 3.469 Todesopfer forderte (MARCHAL-VERDOODT 1967). Dabei muß man wissen, daß die Medizin der Zeit noch davon ausging, daß die Seuche durch verschmutztes Wasser und durch aus diesem aufsteigende Dämpfe verbreitet oder zumindest gefördert wurde (ROSENBERG 1966).

Die Arbeiten wurden in der Amtszeit des Bürgermeisters Jules Anspach (1863-79) durchgeführt, der, wie es scheint, dem Vorbild des Präfekten Haussmann in Paris nacheiferte und darin auch bei König Leopold II. (1865ff.) Unterstützung fand. Zur Finanzierung und Durchführung der Arbeiten ging die Stadt auf Betreiben Anspachs einen Vertrag mit einer offenbar ad hoc gegründeten englischen Gesellschaft ein. Die Belgian Public Works Company Limited geriet jedoch bald in Schwierigkeiten und mußte 1871 liquidiert werden. Die Stadt übernahm das Eigentum der Gesellschaft und führte die Arbeiten in eigener Regie zu Ende. Allerdings kamen weder die in dem Vertrag mit der englischen Gesellschaft ausbedungenen Arbeiterhäuser noch die flußabwärts vorgesehenen Kläranlagen zustande.

Wie die Karte erkennen läßt, stellen die neuen, 31 m breiten Zentralboulevards eine Parallele zu der direkten Verbindung zwischen Süd- und Nordbahnhof dar, die aus Teilstücken verschiedenen Alters bestand. Die auffällige Gabelung an der Place de Brouckère ist so zu erklären: Der westliche Ast folgt dem — nun unterirdischen — Flußlauf (daher der ursprüngliche Name Bd. de la Senne für den heutigen Bd. Émile Jacqmain), der östliche Ast (urspr. Bd. du Nord) stellt die Verbindung zum Nordbahnhof her. Diese Lösung war dadurch mitbedingt, daß die barocke Kirche des ehemaligen Augustinerklosters erhalten werden sollte. Sie wurde freigelegt und nahm nun denkmalartig die Platzmitte ein. Genutzt wurde sie als Hauptpost.

Die wichtigsten Neubauten sind in Abb. 16 dargestellt. An öffentlichen Gebäuden sind nur die Börse und die Zentralmarkthallen zu nennen. Nachdem die Augustinerkirche 1893 schließlich doch abgerissen worden war, kam ein neues Postgebäude dazu. Darüber hinaus sind keine Funktionen an die Boulevards verlagert worden.

Bei der privaten Bebauung sind einige Hotels und das Variététheater Alhambra zu erwähnen. Die Masse der Neubauten waren Wohn- und Geschäftshäuser, die stilistisch zunächst dem Pariser Vorbild folgten (Bild 39), jedoch wurde schon bald über Wettbewerbe die Fassadengestaltung in flämischem Neorenaissance- und Neobarockstil favorisiert. Auf diese Weise entstand ein Straßenbild, das weniger homogen wirkt als dasjenige der Haussmann'schen Durchbrüche.

Die Fassadenwettbewerbe deuten schon darauf hin, daß die Gestaltungsansprüche, die an das Projekt gestellt wurden, nicht unterschätzt werden sollten.

Da die Aufrißanalyse eine primär kunstgeschichtliche Aufgabe ist, beschränken wir uns auf eine knappe Andeutung. Eine Reihe von Gebäuden wurde mit einem aufwendigen plastischen Schmuck versehen, der bestimmte Leitmotive der bürgerlich-liberalistischen Gesellschaft signalisieren sollte. Erreicht wurde das durch allegorische Statuen oder Reliefs, deren Bedeutung heute kaum jemand noch versteht. Die wichtigsten Darstellungen sind in der Erläuterung zu Abb. 16 aufgeführt. Aus der Verteilung dieser Darstellungen läßt sich ablesen, daß der mondäne Schwerpunkt der Boulevards eindeutig zwischen Nordbahnhof und Börse lag, d.h. parallel zur Rue Neuve, die die Rue de la Madeleine (Bild 18) als Hauptgeschäftsstraße abzulösen begann. Der südliche Abschnitt (von der Börse zum Südbahnhof) hat allenfalls rein verkehrsmäßig eine Rolle spielen können. Er führte durch ein Stadtgebiet, dessen Bewohner deutlich unter dem sozialen Status lagen, auf den die Boulevards abgestellt waren.

Die Justizbehörden waren zunächst in dem ehemaligen Jesuitenkolleg untergebracht worden. In den 30er Jahren sollte für sie ein Neubau errichtet werden. Es kam jedoch zu Auseinandersetzungen über den Standort, und die Regierung sah sich gezwungen, die Entscheidung zu vertagen (WITTE 1969). Bei dem zweiten Anlauf einigte man sich auf ein Gelände in der Oberstadt, das teils von dem Palais der Grafen von Merode und dem Berlaimont-Kloster sowie den zugehörigen Gartenanlagen eingenommen war, teils dem kleinbürgerlich-proletarischen Marollenviertel angehörte. Die Freilegung des Bauplatzes sowie der nordöstlich vorgelagerten späteren Place Poelaert (Ausmaße zusammen ca. 300 x 150 m, überbaute Fläche 24.600 m<sup>2</sup>) vertrieb nach VERHEES (1901, S. 232) "900 Arbeiterfamilien". Der gigantische Bau, der seinerzeit größte nach der Peterskirche in Rom und wie diese mit einer Kuppel (Höhe 118 m) versehen, legte sich gewissermaßen als Bastion der bürgerlichen Gesellschaft vor das Unterschichtviertel.

Der Bereich zwischen dem Palast und der Kirche N.D. du Sablon wurde durch neue Straßen erschlossen und so weitgehend umgestaltet. Die Kirche selbst wurde freigelegt. An ihr vorbei wurde die Rue de la Régence in Richtung auf die Hauptfassade des Palasts durchgezogen. Dadurch kam dieser nicht nur in eine Verkehrs-, sondern auch in eine Sichtverbindung zur Place Royale, dem aristokratischen Mittelpunkt der Oberstadt. Weitere geplante Durchbrüche auf der NW-Seite wurden nicht ausgeführt, weil sie der Straßenbauverwaltung zu aufwendig erschienen (RANIERI 1973, S. 316). Dadurch blieb die Rue Haute, die Torstraße nach SW und Hauptader des Marollenviertels, unangetastet.

Durch den Justizpalast wurde das Stadtbild Brüssels entscheidend verändert. "Die Lage Brüssels und ihre natürlichen Vorzüge kamen", so meinte OTTMANN (1914, S. 19), "der Baukunst zu Hilfe, um ein höchst reizvolles Stadtbild zu schaffen. Starke Höhenunterschiede des Geländes bewirken hier, ähnlich wie in Paris, eine dem Auge wohlgefällige, stufenförmige Gliederung der Häusermasse." Die Errichtung des Justizpalastes auf dem höchsten Teil der Oberstadt habe dieser kulissenhaften Stadtaussicht den "wichtigsten Akzent" verliehen. Das wird besonders augenfällig im Südwesten der Stadt, wenn man mit dem Zug

aus Richtung Ostende kommt.

In der Brüsseler Innenstadt wurde damit die vorhandene Reliefsituation inwertgesetzt und betont, was z.B. in München erst mit einem Erweiterungsprojekt, der über 1600 m langen Maximilianstraße (1852-75), unter Einbeziehung des Hochufers rechts der Isar hatte erreicht werden können. In seinen 1851 vorgelegten "Plänen die Verschönerung Münchens betreffend" stellte der Architekt Friedrich Bürklein fest: "München, mit all seinen Monumenten flach hingelagert, entbehrt eines unmittelbar mit der Stadt in Wechselwirkung stehenden, hochgelegenen Objektes, eines malerischen Punktes, einer Akropole," (zit. n. HOJER in GROTE 1974, S. 40). Die Rolle des erstrebten Blickfangs fiel dem Maximilianeum zu, einer "Anstalt zur höheren Ausbildung besonders befähigter Studierender für den Staatsdienst" (BAEDEKER).

Bei dem dritten Projekt, der Sanierung des Viertels Notre-Dame-aux-Neiges im nördlichen Teil der Oberstadt, handelte es sich offenbar im wesentlichen darum, einen "Schandfleck" zu beseitigen. Nach der Berufszählung von 1842 waren in der Sektion 6, in der dieser Teil lag, knapp  $\frac{3}{4}$  der "filles publiques" konzentriert, was wohl damit zusammenhing, daß sich an der Rue de Louvain eine große Kaserne (Caserne des Annonciades) befand. Im Zuge der Sanierung wurde ein neues Straßennetz mit der Place de la Liberté als Mittelpunkt angelegt. Die Neubebauung bestand fast ausschließlich aus Bürgerhäusern eines gehobenen Standards. Zwar errichtete die Société anonyme des constructions ouvrières de l'agglomération bruxelloise in der Rue du Nord ein fünfstöckiges Mietshaus (mit Läden im Erdgeschoß), in dem wenigstens ein kleiner Teil der von der Sanierung betroffenen Personen unterkommen sollte. Nach BULS (1891, S. 663) erfüllte es jedoch seinen Zweck "nur sehr mittelmäßig", wegen der hohen Mieten sei es von Angestellten und gut verdienenden Arbeitern bewohnt. Eine Rückwanderung der vertriebenen Bevölkerung war damit ausgeschlossen. Ein Gegner der Aktion sprach von 1.000 betroffenen Familien (vgl. GARSOU 1942, S. 160). Das Unternehmen, das die Arbeiten durchführte, ging darüber zugrunde, so daß auch in diesem Fall die Stadt die Häuser aufkaufte (VERNIERS 1941, S. 292). Insgesamt sind die großen Verluste an Wohnungen für die kleinbürgerliche und Arbeiterbevölkerung nicht ausgeglichen worden. Lediglich am Westrand der Unterstadt wurden einige Straßen neuangelegt (Rue des Foulons u.a.), die auf die Möglichkeiten dieser Schicht zugeschnitten waren.

Andere wichtige Eingriffe dienten zur Korrektur des Straßennetzes. So erhielt die Torstraße Rue de Flandre eine Parallele, die an der neuen Börse begann (Rue A. Orts, Rue A. Dansaert, siehe Abb. 15). Der Durchbruch der Rue Van Artevelde verband diese Achse mit der Porte d'Anderlecht und der Chaussee nach Mons.<sup>1)</sup>

---

1) Hierbei war das gleiche Unternehmen tätig, das die Umgestaltung des Viertels Notre-Dame-aux-Neiges betrieb, die Société anonyme du Quartier Notre-Dame-aux-Neiges. Aus ihrer Hinterlassenschaft gingen in diesem Fall mehr als 80 Häuser an die Stadt über.

Fortgesetzt wurde der Bau von Passagen (siehe Abb. 25) mit der Galerie du Commerce (um 1870), der Passage des Postes (1875) und der Galerie du Nord (1885, Verbindung Rue Neuve — Bd. du Nord). Ein großes Projekt für den Bereich Grand'Place — Rue de la Madeleine (Arch. Maquet 1876, abgebildet bei RANIERI 1973, S. 287) kam nicht zustande.

Was Erhaltungsmaßnahmen betrifft, so ist über die erwähnte Freilegung von Kirchen hinaus vor allem die Restaurierung der Porte de Hal (im Süden, am Ende der Rue Haute) zu erwähnen. Es war das einzige Stadttor, das bei der Anlage der Ringboulevards stehengeblieben war. Charles Buls, der spätere Bürgermeister, charakterisierte dieses Werk des Architekten Henri Beyaert wie folgt: "M. Beyaert a transformé l'ancienne porte de Hal en un donjon (Burgturm) du XIV<sup>e</sup> siècle (1868); il a groupé, avec beaucoup d'art et de science, les principaux éléments de la construction militaire du moyen âge ..." (BULS 1875, S. 644). Darin ist das Gestaltungsprinzip des Historismus gut zum Ausdruck gebracht: Verwertung des historischen Objekts entsprechend dem Geschichtsverständnis und dem Nutzungsinteresse der Gegenwart. Aus dem Hang zum Enzyklopädischen erklärt sich das Bemühen, an dem Bauwerk die "Hauptelemente der mittelalterlichen Festungsarchitektur" zu versammeln.

### 3.3.2 Antwerpen (siehe Karte, Beilage 2)

Die Entfestigung schuf die Möglichkeit, die Stadt planmäßig zu erweitern, zunächst (1864ff.) nach Osten, später — nach der Abtretung der Südzitadelle an die Stadt (1870) — auch nach Süden bzw. Südwesten. Eine der Folgen für die Innenstadt war, daß eine Reihe von Straßen, die vorher blind an der Befestigung geendet hatten, nun bis an die neuen randlichen Boulevards durchgezogen werden konnten und dadurch eine Wertsteigerung erfuhren.

Für verschiedene Einrichtungen, die in der Innenstadt lokalisiert waren, wurden im Zuge der Stadterweiterung Neubauten errichtet, so für den Gerichtshof, die Nationalbank u.a. Zwar ging man dabei nicht so weit wie zur gleichen Zeit in Wien, doch ersparte es größere flächenhafte Abrisse in der Innenstadt.

Es sind allerdings wie in Brüssel Pläne lanciert worden, die auf eine stärkere Umgestaltung angelegt waren. Ein interessantes Beispiel ist das Projekt einer "Glazestad", einer Stadt aus Glas, die der Gesellschafter der "Caisse d'Avances sur Marchandises", Victor Fr. SCHAFFERS (1868), vorschlug: Im belebtesten Teil der Innenstadt, dem Bereich zwischen Groenplaats und Meir, sollten Fußgängerstraßen (Passagen) angelegt werden, 10 bis 12 m breit, mit einer gläsernen Bedachung in 12-15 m Höhe, mit Geschäften im Erdgeschoß und — durch monumentale Treppen und Galerien erschlossen im ersten Stock, auch mit Wohnungen, ferner eine 170 mal 50 m große Markthalle mit Theater-, Konzert- und Ballsälen im Obergeschoß. Nach der mitveröffentlichten Kosten-Nutzen-Rechnung hätten zur Realisierung des Vorhabens 378 Häuser abgebrochen werden müssen. Der ge-

ringe Erfolg der 1844-45 an einer allerdings auch weniger günstigen Stelle<sup>1)</sup> errichteten Cité de Commerce, einer Kombination von Markthalle und Passage, dürfte dazu beigetragen haben, daß die Stadt sich den Vorschlag nicht zu eigen machte.

Die wirklich durchgeführten Straßenkorrekturen hielten sich in Grenzen. Das wichtigste Projekt war die Verbesserung der Verbindung zwischen der Stadtmitte (Groenplaats) und der südlichen Neustadt. Vorhanden war nur eine enge, von zahlreichen Wohngängen gesäumte Straße (Ruelle du Livre/Boeksteeg, vgl. Abb. 6 oben). Diese wurde auf 15 m verbreitert (neuer Name: Nationalestraat) und durch die südliche Neustadt bis zum Südbahnhof verlängert. Die Neubebauung kaschierte gewissermaßen die unansehnlichen Gassen und Straßen der anliegenden südlichen Innenstadt (ähnlich wie der südliche Zentralboulevard in Brüssel). In diesem Bereich wurden auch Sanierungen vorgenommen. Dabei entstand z.B. der Sint Andriesplaats (1869, Bild 44).

Die äußerste südwestliche Ecke der Innenstadt mit den Resten der ehemaligen Prämonstratenserabtei St. Michael wurde vollkommen neu gestaltet. Hier waren in der französischen und niederländischen Zeit militärische Anlagen errichtet worden. Während der Revolution von 1830 hatten belgische Freiwillige versucht, das Zeughaus zu stürmen, woraufhin der Befehlshaber der von niederländischen Truppen besetzten Südzitadelle das Zeughaus bombardieren ließ. Die ganze Umgebung, auch die als Lager (Entrepôt) genutzte Abteikirche, war dabei zerstört worden (vgl. Verbrände Entrepotstraat). Die Stadt hatte dort einen Park anlegen wollen, der größer als der in der Hauptstadt werden sollte (GENARD 1892, II, S. 110). Der Militärfiskus hatte sich jedoch der Abtretung des Geländes widersetzt und ein neues Zeughaus gebaut (vgl. Arsenaalstraat). 1869 konnte es abgebrochen und das Gelände in die städtische Bebauung einbezogen werden. Unter anderem wurde hier ein neuer Fischmarkt angelegt.

Der schwerwiegendste Eingriff war die Begradigung der Schelde und die Anlage neuer Kais entlang der gesamten Innenstadt. Dabei verschwand auf rund 1000 m die gesamte Uferbebauung,<sup>2)</sup> darunter der größte Teil der Burgsiedlung um den "Steen". Dieser selbst wurde jedoch erhalten (Bild 47). Wie bei der Porte de Hal in Brüssel veränderte die Restaurierung den äußeren Aspekt und die Funktion soweit, daß die ursprüngliche historische Bedeutung kaum mehr erkennbar ist.

Gegen das Projekt gab es — wie in den meisten der hier beschriebenen Fälle — Einwände. Besonders die Argumente, die von Mitgliedern der Maatschappij voor haven- und scheepvaartbelangen (Gesellschaft für Hafen- und Schiffsinteressen) vorgetragen wurden, verdienen aus heutiger Sicht Beachtung: "Au premier chef et en principe une emprise sur l'Escaut diminuerait considérablement l'aspect majestueux du fleuve; d'autre part, l'édification de vastes hangars le long de la rade, aurait pour effet certain de former, entre les habitations existantes et les constructions projetées, une espèce de couloir sombre et malpropre (...) Alors que

1) auf dem Gelände des ehemaligen Augustiner-Eremiten-Klosters zwischen Everdijstraat und Oudaan

2) Nach WANNER (1892, S. 28) sind 730 Häuser abgebrochen worden.

dans d'autres ports, notamment à Londres, l'on démolit au prix d'immenses sacrifices les constructions et masures qui bordent la Tamise, et qu'on approprie les quais, en grande partie, en promenade et en jardins, comment s'expliquer qu'à Anvers, l'on s'évertuerait à élever le long du fleuve des bâtiments pour en intercepter la vue et les agréments de la circulation?"\* (Schreiben vom 27.1.1874, zit. n. Rectification des quais 1874, S. 117f.). Als Alternative schlugen die betreffenden Personen vor, im Norden der Stadt die erforderlichen Hafeneinrichtungen zu schaffen (a.a.O., S. 129). Die spätere Entwicklung hat gezeigt, daß diese Alternative und nicht die ausgeführte die richtige und zukunftssträchtige war.

Die neue Scheldefront hat gleichwohl viel Anerkennung gefunden. So urteilte P. GENARD (1892, II, S. 151f.), seinerzeit Stadtarchivar von Antwerpen: "La tour de la Cathédrale seule fait que l'on reconnaît encore notre vieille métropole, vue du côté de l'Escaut; ce panorama remarquable à toutes les époques et que des centaines d'artistes se sont plu à reproduire par le crayon, le pinceau et le burin, présente aujourd'hui dans la journée l'aspect le plus grandiose, et le soir, lorsque la rade est illuminée, le spectacle le plus féérique."\*

### 3.3.3 Gent (siehe Karte, Beilage 4)

In Gent wurden die noch vorhandenen Freiflächen größtenteils erschlossen, ohne daß dabei bestimmten Leitbildern nachgestrebt worden wäre. Lediglich mit dem Van Duyseplein wurde das in der Zeit beliebte Sternplatzmodell aufgegriffen.

Die wichtigste Umgestaltung betrifft den Bereich zwischen dem Südbahnhof und der Stadtmitte (Koornmarkt). Der Kopfbahnhof, der im Zwickel zwischen zwei Torstraßen lag, war zwar mit diesen verbunden worden (Achse Lamstraat — Stationstraat), aber der direkte Zugang zur Stadtmitte fehlte (siehe Abb. 17). Die Scheldeau bildete hier ein Hindernis. Die von Brüssel kommende Torstraße verlief über einen künstlichen Damm (Brabantdam); von diesem aus zweigten enge Gassen ab, die wegen der häufigen Überschwemmungen nur von Unterschichtbevölkerung bewohnt waren. Das von privater Seite der Stadt unterbreitete Sanierungsprojekt (Zollikofer-Projekt) sah vor, diese Gassen zu beseitigen, das Gelände aufzuhöhen und durch eine leicht gekrümmte, sich an der Schelde gabelnde Achse zu erschließen. Ein Ast sollte an der Sankt-Bavo-Kirche vorbei in Richtung Koornmarkt führen, ein zweiter Ast sollte die Verbindung zum Sitz der Provinzialverwaltung und zur Universität herstellen. Bemerkenswert an dem Vorschlag, der von der Stadt akzeptiert wurde, war die Krümmung, die von der üblichen Praxis (vgl. Brüssel, Zentralboulevards; Antwerpen, Nationalestraat) abwich. Zu dem Zeitpunkt war jedoch bereits ein Umschwung in der Auffassung erkennbar. Ein Wegbereiter war der schon erwähnte Architekt Henri Beyaert. Er hatte sich anlässlich eines Begradigungsprojekts in Brüssel für die krumme Straße eingesetzt. Dies war so neu, daß die Deutsche Bauzeitung die entsprechende Rede Beyaerts abdruckte (STÜBBEN 1877). Gent bietet ein frühes Anwendungsbeispiel für diese Neuerung. Auch hierbei ist das Bemühen erkennbar, die bedeutenden



historischen Bauten (hier: Geraard de Duivelsteen an der Niederschelde, Sankt-Bävo-Kirche) freizulegen und als Points-de-vue zu benutzen.

Eine Reihe von Sanierungen mit Hilfe der Zoneneinteilung galt den Wohngängen und -höfen der Unterschicht. Ein Beispiel ist die Niederlegung des sogenannten Batavia-Viertels (1881, vgl. SMETS 1977, S. 10f.). Auf dem Gelände wurde ein Gebäude für die Universität errichtet. Ersatzwohnungen für die vertriebene Bevölkerung wurden nicht gebaut, sieht man von den 24 Einfamilienhäusern ab, die die Wohlfahrtsanstalt 1886 außerhalb der Innenstadt (Mussenstraat) errichtete (T'SERCLAES DE WOMMERSOM 1889). Was sonst an neuen Kleinhäusern entstand, ging ausschließlich auf das Konto der privaten Spekulation. Einen der größten Komplexe aus Phase 1 zeigen die Bilder 6 und 7. In den 151 Häusern lebten 1904 insgesamt 551 Personen (DE RYCKE u.a. 1904).

Aufschlußreich für die Erhaltungsfrage ist die Behandlung der beiden Beginenhöfe. Sie hatten die Schwierigkeiten in der französischen Zeit überdauert, waren in den 60er Jahren dann aber mit der von Liberalen geführten Hospizverwaltung aneinandergeraten. Aus deren Sicht mußte das Beginenwesen verständlicherweise als Relikt aus dem "finsternen" Mittelalter erscheinen, das möglichst verschwinden sollte. Die Beginen gaben schließlich den Kampf auf, verließen 1873 den Großen Hof und bezogen in der Nachbargemeinde Sint-Amansberg einen neuen Hof, den ihnen Herzog Engelbert von Arenberg (1824-1875)<sup>1)</sup> hatte errichten lassen. Der nach mittelalterlichem Vorbild in neugotischen Formen errichtete Komplex<sup>2)</sup> muß heute als eines der wichtigsten Beispiele für die geistige und künstlerische Auseinandersetzung des 19. Jh. mit der Vergangenheit angesehen werden. In diesem Sinne wäre er auch als erhaltenswertes "Denkmal" zu schützen.

Der von den Beginen aufgegebenen Großen Hof wurde von der Hospizverwaltung "modernisiert", d.h. die Gassen wurden auf Kosten der kleinen Gärten verbreitert, obwohl dazu überhaupt kein Anlaß bestand. Der Kleine Beginenhof entging dem gleichen Schicksal nur dadurch, daß der Herzog von Arenberg ihn der Hospizverwaltung abkaufte und restaurieren ließ (Guide ill. Gand 1913, S. 153f., 155).

### 3.3.4 Löwen (siehe Karte, Beilage 5)

In Phase 1 wurde hier besonders an der Ausführung des Erweiterungsplans (Abb. 32) gearbeitet. Aufgrund einer Planänderung wurde die "Bahnhofstraße" (heute Bondgenotenlaan) in gerader Linie in Richtung auf den Grote Markt mit dem gotischen Rathaus verlängert (VAN DER HAEGEN 1975, S. 112). Die neue Achse war nun insgesamt fast 1 km lang und hatte das Rathaus als Point-de-vue.

1) Das Haus A. verfügte in Belgien über großen Grundbesitz (u.a. Schloß Heverlee b. Löwen, Arenberg-Palais in Brüssel); in Deutschland besaß es die Grafschaft Recklinghausen und das Herzogtum A.-Meppen.

2) 1872 bis 1874, nach Plänen von Arthur Verhaegen (Gesamtanlage) und Béthune (Kirche), auf einem Gelände von rund 8 ha; umfaßt 15 größere Konventshäuser, über 80 Normalhäuser, ein Krankenhaus mit Kapelle, eine Kirche und zwei Torgebäude.

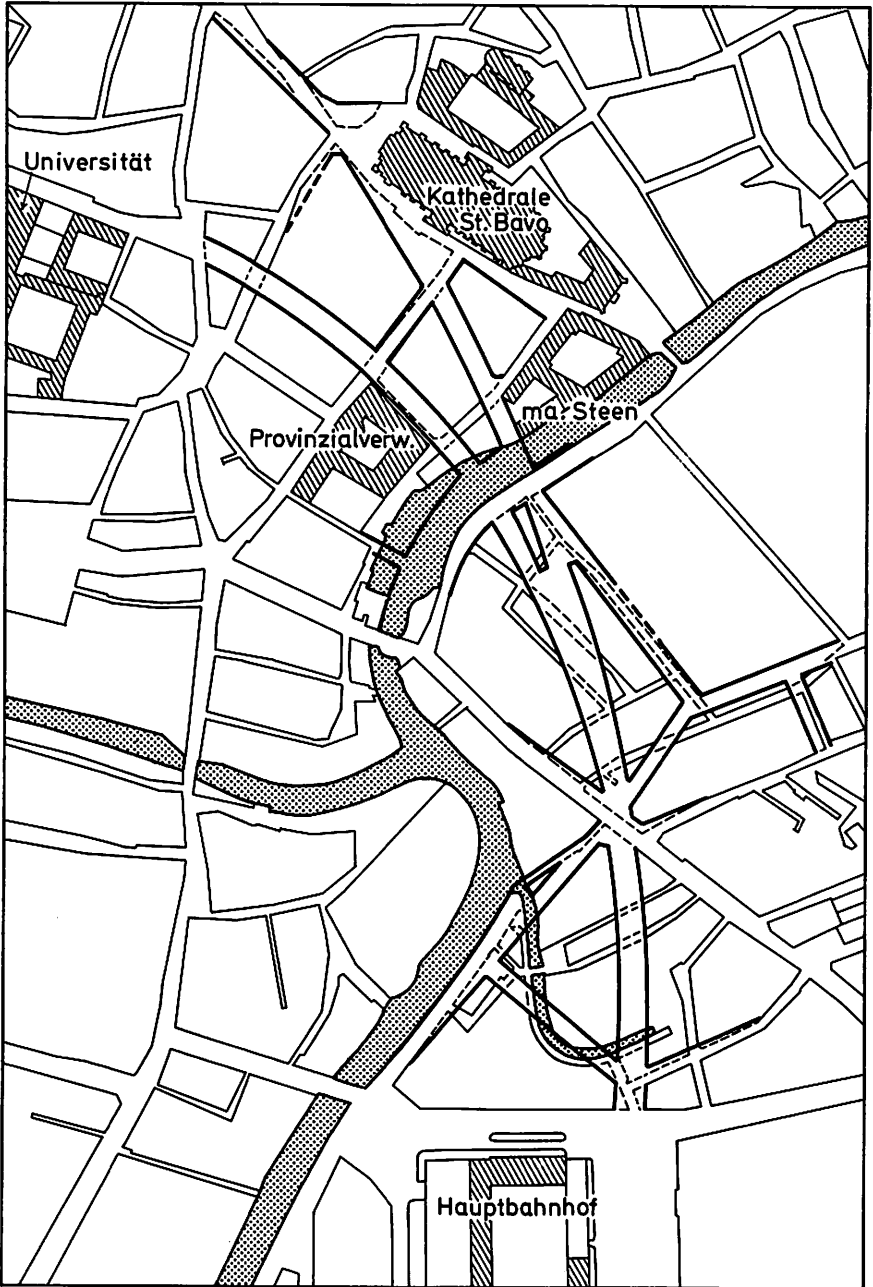


Abb. 17: Gent, Zollikofer-Projekt 1882/83. Anbindung des Südbahnhofs an die Stadtmitte.  
Aus: Projct Zollikofer I, 1882.

Der Markt, bis dahin ein geschlossener Raum, wurde zu einer Art Verkehrsschleuse degradiert. Für Beyaert war die "traurige Folge" dieses Durchbruchs, "daß man das Stadthaus schon aus einer Entfernung sieht, in welcher es unmöglich ist, den eigentlichen Werth des Gebäudes zu erkennen; und wenn man schließlich nahe genug kommt, ist die ehemalige Ueberraschung vorüber und man ist des weiteren Hinsehens müde. Man darf sagen, daß dieses schöne Monument ein Opfer der geraden Linie geworden ist..." (zit. n. STÜBBEN 1877, S. 133). Erst in Phase 2 hat sich diese grundlegende Erkenntnis durchsetzen können. Leider wurde aber der Plan, den Platz wieder zu schließen (LEMAIRE 1915), nicht verwirklicht.

### 3.3.5 Mecheln (siehe Karte, Beilage 6)

Mecheln war von den untersuchten Städten in Phase 1 am wenigsten von Veränderungen betroffen: ein paar neue Straßen, Vermehrung der Wohngänge ... Der Plan, den 97 m hohen Turm der St. Romualdkirche zu vollenden<sup>1)</sup> und so auf 167 m zu bringen (vgl. Kölner Domtürme nach Vollendung 157 m), mußte fallengelassen werden, weil die Fundamente zu schwach waren.

### 3.3.6 Brügge (siehe Karte, Beilage 3)

Während Mecheln ein Beispiel für eine passive Erhaltung war, läßt sich in Brügge eine klare Tendenz zu einer aktiven Erhaltung erkennen. Konkret bedeutete das den Verzicht auf durchgreifende Grundrißkorrekturen, Restaurierung der großen Denkmäler und Neubau in einer Formensprache, die aus der historischen Substanz abgeleitet war und sich unter der Bezeichnung "Brügger Stil" auch über die Innenstadt hinaus in die nähere und weitere Umgebung verbreitete.

Der Antrieb dazu kam aus der Neugotik-Bewegung, die wie erwähnt in Brügge ihren Hauptstützpunkt hatte. Einen Einfluß hatte zweifellos dabei auch, daß die Stadt politisch von der katholischen Partei beherrscht war (ein Zustand, an dem sich bis 1976 nichts ändern sollte). Zunächst waren es einzelne private Bauherren, die die Innovation aufgriffen und sich dadurch von dem üblichen nüchtern-farblosen Klassizismus absetzten, der sich in der Stadt ausgebreitet hatte und an den zahllose Backsteingiebel des 16. bis 18. Jh. angeglichen worden waren (DEVLIEGHER 1975). Bald kamen kleinere Ensembles zustande, so 1870 bei der Neugestaltung des Bereichs um die St. Annenkirche (DUCLOS 1910, S. 557). Selbst Geschäftshäuser wurden mit Treppengiebel und Schaufenster "en style brugeois" entworfen (erstmalig 1888/89, DUCLOS 1910, S. 495). Von 1877 an vergab die Stadt Prämien für stilgerechte Fassaden (a.a.O., S. 253).

Für das Stadtbild war entscheidend, daß zunehmend für Großbauten ebenfalls der neugotische bzw. Brügger Stil gewählt wurde. Ein frühes Beispiel — noch vor 1860 — ist die St. Magdalenenkirche, doch gab es gerade im Kirchen-

1) Die ursprünglich dazu bestimmten Steine sollen 1582-84 zum Bau der Festung Willemstad (Prov. Nordbrabant, Niederlande) verwendet worden sein (GODENNE 1973, S. 111).

bau keine stilistische Alternative. Bei Profanbauten wie dem Stadttheater (1867-69) und letztmals dem Gebäude der Provinzialverwaltung (1871) hatte man noch auf den Klassizismus zurückgegriffen.

In den 80er Jahren gewann die neue Richtung die Oberhand. Louis Delacenserie (1835-1909) baute den ausgedehnten Gebäudekomplex der staatlichen École normale (Bild 33, 34), das gleichfalls große Hospiz für unheilbar kranke Frauen<sup>1)</sup> (am südlichen Innenstadtrand) sowie die neue Provinzverwaltung. Joseph Schadde (1818-1894) ersetzte 1879-86 den kleinen klassizistischen Bahnhof auf dem Freitagsmarkt durch einen repräsentativen Neubau im Brügger Stil.

Zur gleichen Zeit wurden zahlreiche historische Gebäude oder Gebäudeteile abgebrochen, so z.B. drei der neun Stadttore, der Hof der Altgilde der Armbrustschützen und die Friedhofskapelle des St.-Johannes-Hospitals.

Durch die Freilegung verputzter Fassaden und die Rekonstruktion alter gekappter Giebel, den Neubau in traditionellen Formen, das Aufgreifen typischer Motive wie z.B. der schlanken Treppen- und Aussichtstürme der Herrensitze (vgl. École normale, Bahnhof) wurde das Stadtbild einem spätmittelalterlichen Ideal angenähert, "remediävalisiert".

Diese wenigen Hinweise machen deutlich, daß der Eindruck, den die Stadt bei dem Besucher hinterläßt und der sich in den auf S. 35 wiedergegebenen Äußerungen spiegelt, zu einem guten Teil durch diese Entwicklung geprägt worden ist. Dabei konnte nur der rein bauliche Aspekt der Stadtgestalt "wiederhergestellt" werden, nicht das bunte Treiben, das einmal die Straßen und Plätze belebt hatte. J. WEALE (1884, S. 16) sprach diese Diskrepanz an: "Le règne du mauvais goût touche à sa fin et la ville commence à regagner son aspect pittoresque; toutefois, elle n'est plus aujourd'hui que l'ombre de ce qu'elle était jadis; les négociants ne se pressent plus sur ses quais, où le silence et la solitude paraissent avoir établi leur règne. Les anciens voyageurs qui l'ont décrite au temps de sa prospérité, auraient de la peine à la reconnaître maintenant dans les jours de son déclin. Ses rues désertes et inanimées ont un aspect triste, qui frappe encore davantage par leur contraste avec les dimensions et la splendeur de plusieurs de ses anciens édifices, qui rappellent sa prospérité d'autrefois."\*

Die Unterschichtviertel der äußeren Innenstadt blieben von der historischen Umgestaltungswelle ausgespart. Während private Spekulanten weiterhin Kleinhäuser, meist in straßenparallelen Reihen, errichteten, begann die Stadtverwaltung mit der Sanierung der schlechten Altbebauung. Dabei wurde der Bereich um den 1846 erbauten Schlachthof neugestaltet (1876-79; DUCLOS 1910, S. 509). 1880 wurde eine städtische Hygiene-Kommission eingesetzt, die damit begann, die privaten Wohnhöfe — in Brügge als "Forten" bezeichnet — auf ihren Zustand zu untersuchen und nötigenfalls zu sanieren (DUCLOS 1910, S. 215). Sie bezog sich dabei auf das Gesetz von 1844, wonach die Privatwege und -straßen als Be-

---

1) Bauherr war die Hospizverwaltung, die nach DUCLOS (1910, S. 254) 1880 den Brügger Stil für ihre Neubauten verbindlich machte.

standteile des öffentlichen Straßennetzes definiert wurden (MAUGER 1903, S. 262). Wieviele dieser Wohnhöfe im Zuge der Aktion abgebrochen worden sind, ließ sich nicht ermitteln, 1901 waren noch 40 Stück vorhanden.

### 3.3.7 Gemeinsamkeiten und Unterschiede

Die Eingriffe, die in allen Städten vorgenommen wurden, trafen hauptsächlich die Unterschichtviertel. Da in der Regel kein Ersatz für die abgerissenen Wohnhäuser geschaffen wurde, muß es kleinräumig zu Veränderungen der Bevölkerungsdichte und zu Verschiebungen in der sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung gekommen sein. Gleichzeitig stieg in Phase 1 die Einwohnerzahl der Innenstädte weiter an; der Gipfelpunkt wurde erst in Phase 2 (1890 oder später) erreicht.

Tab. 7: Entwicklung der Einwohnerzahl der Innenstädte 1866/1910

	Stand 1866	feststellbarer Höchstwert	(Jahr)	höchste Dichte	Quelle
Brüssel	143.000	159.400	(1890)	380	LEDENT 1939
Antwerpen	88.000	89.000	(1900)	340	Structuurschets 1973
Brügge	47.000	47.500	(1890)	130	DUPAN 1956
Gent	107.500	123.000	(1910)	205	DUMONT 1951
Löwen	31.000	42.000	(1910)	105	VAN DER HAEGEN 1975
Mecheln	29.000	35.600	(1890)	220	BREDO 1910

gerundete Werte; z.T. Schätzungen, weil die Innenstadt keine Erhebungseinheit darstellte.

Daraus läßt sich folgendes schließen:

1. Das bürgerlich geprägte Areal hat sich ausgedehnt. Das weitgehende Festhalten an dem traditionellen Einfamilienhaus bewirkte, daß sich hier die Dichte nicht wesentlich veränderte.
2. Das von Kleinbürgertum und Unterschicht eingenommene Areal ist geschrumpft und hatte dabei die Hauptlast des Bevölkerungszuwachses aufzunehmen. Die aus den sanierten Bereichen vertriebene Bevölkerung muß überwiegend innerhalb der Innenstadt eine neue Bleibe gesucht und dabei mit Zuwanderern von außerhalb konkurriert haben.<sup>1)</sup>

Nachweisbar sind mit den verfügbaren Daten kleinräumige Veränderungen der Bevölkerungsdichte nur für Brüssel, und hier auch nur für 1842 und 1910. In diesem letzten Stichjahr war der Gipfelpunkt der Wachstumskurve bereits überschritten.

1) Zu belegen ist dies für eine Straße in Brüssel, die Rue de la Mâchoire, deren Bewohner beim Durchbruch der Rue A. Dansaert enteignet wurden. Aus einer Untersuchung, die auf Veranlassung des Bürgermeisters durchgeführt wurde (BULS 1891, S. 654f.), ergab sich folgendes: Betroffen waren 255 Personen, darunter 235 Arbeiter. Nur 6% hatten die Innenstadt verlassen, dagegen waren 76% in einem Umkreis von 800 m geblieben und 18% in andere Teile der Innenstadt gezogen. Dazu paßt gut, daß alte Häuser vorgefunden wurden, die nicht mehr von der wohlhabenden Schicht bewohnt waren, die sie gebaut hatte, die also sozial abgesunken waren.

Tab. 8: Veränderung der Bevölkerungsdichte 1842/1910 in den acht Sektionen von Brüssel

Sektion	1842		1910		
	Fl. in ha	Einwohner	Einw./ha	Einwohner	Einw./ha
1) Süden	62,5	17.054	272	19.972	320
2) Süden	61,6	17.045	277	34.646	562
3) Westen	74,5	19.799	266	33.950*	465
4) Westen	56,2	9.620	171	15.213*	271
5 Rue Neuve	42,8	12.079	282	12.346	289
6 Nordosten	50,6	14.001	277	14.417	285
7 Park	75,3 (62,3)	11.871	158 (191)	10.888	145 (175)
8 Stadtmitte	26,9	11.738	436	13.300	494
1 - 8	450,4	113.207	251	154.732	344

\* erschlossene Werte

Grenzen 1910 z.T. bereinigt, so daß sich geringfügige Abweichungen ergeben haben dürfen.

Qu.: KRUIHOF (1956, S. 193); VERNIERS (1935, S. 81).

Tab. 8 bestätigt die aus der baulichen Entwicklung abgeleitete Aussage. Der bereits festgestellte Gegensatz zwischen den südlichen und westlichen Sektionen (1-3) und der übrigen Innenstadt hat sich deutlich vertieft. Die bürgerliche Führungsschicht erreichte das Ziel, die Konzentrationen statusniedriger Bevölkerung aufzulösen, nicht.

Eine erste Ursache dafür war, daß die klein- und mittelbrgerliche Eigentmerschicht den Nachfragedruck nach Wohnraum nutzte, um den Bestand an mehr oder weniger erneuerungsbedrftigen Altbauten in Kleinwohnungen aufzuteilen und so ohne größere Investitionen weiterzuverwerten, oder auch, um noch unbebaute Grundstücksteile durch die Anlage von Wohngängen inwertzusetzen. Mit den Sanierungsaktionen arbeitete die politische Führung der Spekulation in die Tasche. Inwieweit sie sich selbst unmittelbar an ihr beteiligte, müßte noch geklärt werden.<sup>1)</sup> In der zeitgenössischen Literatur finden sich mehrfach Hinweise, daß die Oberschicht mit ihrem Kapital vorzugsweise die zahlreichen Aktiengesellschaften finanzierte, die weit über Belgien hinaus tätig waren (Eisenbahnbau, Errichtung öffentlicher Verkehrs- und Versorgungsbetriebe usw.).

Eine zweite Ursache lag in der Gesetzgebung über den Unterstützungswohnsitz (domicile de secours) und über die Kommunalsteuer. Das Recht, bei Bedürftigkeit durch die Einrichtungen der öffentlichen Armenpflege (Wohlfahrtsanstalten und Hospitalverwaltungen) unterstützt zu werden, war an die Geburtsgemeinde gebunden. Wer diese verließ, konnte das Recht in der neuen Wohngemeinde erst nach einer Frist von anfänglich (1818-1845) vier Jahren, später acht

1) In Frankreich ist die Umgestaltung der Städte teilweise mit dem Kapital des 1852 gegründeten Crédit foncier finanziert worden, der eigentlich den Bauern helfen sollte (VERLEY in Fischer Weltgeschichte 27, 1975, S. 114).

Jahren neu erwerben (ROYER DE DOUR 1890, S. 100f.; GARSOU 1942, S. 167f.). Die städtische Unterschichtbevölkerung nahm daher offenbar lieber ungünstige Wohnungsverhältnisse in Kauf, als daß sie den Unterstützungswohnsitz aufgab und in die Randgemeinden abwanderte. Dabei spielte auch eine Rolle, daß die städtischen Einrichtungen besser organisiert und leistungsfähiger waren.<sup>1)</sup> Die Anregung von philanthropischer Seite, die Arbeiterbevölkerung in eine gesunde Umgebung am Stadtrand umzusiedeln, dürfte schon deswegen bei den Betroffenen kaum begrüßt worden sein.

Auf der anderen Seite waren die Randgemeinden bestrebt, den Zuwanderungsstrom möglichst niedrig zu halten, was steuerliche Gründe hatte. Der Anteil, den eine Gemeinde aus dem Kommunalfonds erhielt, richtete sich nach ihrem Steueraufkommen aus der Grundsteuer von unbebauten Grundstücken, der Kopf- und Gewerbesteuer. Eine ausgedehnte Siedlungstätigkeit zugunsten der Unterschicht hätte den Grundsteuerertrag schrumpfen lassen, die Kopfsteuer aber nur unwesentlich gestärkt und dazu den Haushalt potentiell mit Aufwendungen zur Unterstützung Bedürftiger belastet. Die Gemeinden versuchten daher, die Zuwanderung auf wohlhabende Kreise zu beschränken (ROYER DE DOUR 1890, S. 101ff.).

Wie dies vonstatten ging, macht das folgende Zitat deutlich: "Von den belgischen Gemeinden ist zur Förderung des Baues von Arbeiterwohnungen bis in die letzten Jahre (d.h. bis 1900, d.V.) wenig geschehen. Im Gegenteil haben viele besonders in der Nähe der größeren Städte das möglichste gethan, um den Zuzug der arbeitenden Bevölkerung zu verhüten. Namentlich in der Umgegend der Stadt Gent haben, nach dem Zeugnis des jetzigen Ministerpräsidenten Graf de Smet de Naeyer, Landgemeinden sich geweigert, ihre Genehmigung zum Pflastern der Wege zu erteilen, auch der Aufhebung von Wege- oder Brückengeldern sich widersetzt. Auch wurden an verschiedenen Orten durch die Bauordnung so gestrenge Anforderungen betreffend die Errichtung von Arbeiterwohnungen gestellt, daß der Bau derselben geradezu verhindert worden ist. Sehr verbreitet war die Praxis, die verschiedenen örtlichen Bausteuern wie auch die jährlichen Abgaben so zu gestalten, daß die Arbeiterwohnungen unverhältnismäßig hoch davon betroffen sind. Fast überall, wo die Städte sich entwickelten, wurde ... die Bildung von steuerkräftigen Luxus- oder Handelsvierteln bezweckt." (VER HEES 1901, S. 231f.).

Das Ergebnis war, daß in Belgien in Phase 1 mit öffentlicher Unterstützung insgesamt nur 2.500 Arbeiterwohnhäuser gebaut worden sind, davon 1.710 durch 7 Aktiengesellschaften (nach dem Gesetz von 1867) und 790 durch Wohlfahrtsanstalten (ZIMMERMANN 1916/17, S. 152; SMETS 1977, S. 37). Kein einziges dieser Häuser lag in einer der sechs Innenstädte. Eine Änderung dieser auf die Dauer

1) Vgl. BULS (1891, S. 665): "Un ouvrier, ayant son domicile de secours à Bruxelles, où les Hospices sont riches, n'ira pas, de gaieté de coeur, s'établir dans une commune suburbaine, où il court le danger d'être quasi abandonné par la bienfaisance publique de cette commune, souvent pauvre, au cas où la maladie ou l'incapacité de travail le réduiraient à la nécessité."

unhaltbaren Situation wurde erst nach den Unruhen der 80er Jahre erreicht.

Der Nachfragedruck nach billigem Wohnraum hat die Entwicklung der Innenstädte während des 19. Jh. stark belastet, zumal ja gleichzeitig der Flächenbedarf der Nicht-Wohnfunktionen wuchs. Diese wiederum konnten auch nicht ohne weiteres über die administrativen Grenzen hinweg verlagert werden, teils weil sie auf zentrale Standorte angewiesen waren, teils weil Prestigeerwägungen oder andere Gründe dagegen sprachen. Daß diese Wirkung eintreten konnte, hing damit zusammen, daß das Gemeindegebiet entweder mit der Innenstadt zusammenfiel (Brügge, Löwen) oder nur unwesentlich größer war (Brüssel nach der ersten Gebietserweiterung 1853: Angliederung des Quartier Léopold, siehe Abb. 27). In Gent war das Gemeindegebiet größer, umfaßte aber ausgedehnte überschwemmungsgefährdete Niederungen. Für Antwerpen und vor allem für Mecheln dürfte sich das Problem nicht gestellt haben. Die krassen Unterschiede in der Flächenausdehnung der Gemeinden waren ein Erbe der französischen Zeit und sollten sich als außerordentlich dauerhaft erweisen.

In der Behandlung der historischen Bausubstanz gab es kaum prinzipielle Unterschiede: Abbrüche und Restaurierungen kamen gleichzeitig vor. Bei den privaten Bauten überwogen eindeutig die Abbrüche; nur in Brügge bildeten Restaurierungen ein gewisses Gegengewicht. Bei Neubauten hob sich Brügge deutlicher von den übrigen Städten ab, wo zwar auch neugotische Bauten errichtet wurden, aber Klassizismus, Historismus und Eklektizismus den Ton angaben. In erster Linie war es also die Stilwahl bei Neubauten, die zur Polarisierung führte: einerseits Brüssel als "moderne" Stadt, als eine Mischung von französischen Einflüssen, eigenständigen Traditionen und Versuchen, eine "belgische" Lösung zu finden (Justizpalast u.a.), andererseits Brügge als der weltanschaulich inspirierte Versuch, eine "moderne" Idealstadt im Geist des Mittelalters zu schaffen. Die Anhänger der einen wie der anderen Richtung haben sich kaum verstanden. Brügge wurde zum Freilichtmuseum abgestempelt, Brüssel zur leichtlebigen, kultur- und gesichtslosen Großstadt. Prosper de Haulleville (1830-1898), ein Anhänger der Neugotik-Bewegung, meinte: "Les seuls véritables monuments de Bruxelles moderne, sont le macadam des boulevards et la canalisation souterraine pour les eaux potables, pour le gaz et pour les égouts." (zit. nach REICHENS-PERGER 1867, S. IVf.).

Die anderen Städte lassen sich zwischen diesen Polen einordnen, Gent mehr zu Brüssel, Löwen mehr zu Brügge. Bei Antwerpen fällt es schwerer, eine Aussage zu machen, zumindest für Phase 1. Später wird jedoch erkennbar, daß sich eine Tendenz entwickelt, die Tradition des renaissance- und barockzeitlichen Profanbaus wiederaufleben zu lassen und ins Monumentale zu steigern.



## 4 DIE SUCHE NACH REGIONAL- UND LOKALTYPISCHEN LÖSUNGEN, 1890-1919

In den 80er und 90er Jahren kam Kritik an dem herrschenden Leitbild auf, Kritik, die sich jedoch ausschließlich auf den gestalterischen Aspekt bezog (siehe Kap. 4.1.2). Die Instrumentarien waren nicht unmittelbar betroffen, und auch das Konzept der Funktionstrennung und sozialen Segregation blieb unangetastet. Es wurde weiter ausgebaut (siehe Kap. 4.1.1).

### 4.1 Das Leitbild

#### 4.1.1 City, Villenviertel, Straßenbahn

Die Innenstadt wurde in Phase 2 immer mehr als Standort für die Einrichtungen des bürgerlichen Erwerbslebens angesehen, denen Raum zu schaffen war. Neben der Beseitigung von Unterschichtvierteln bot sich die Umwandlung der eigenen Wohnviertel in einer Form an, die eine bessere Ausnutzung gewährleistete. Die neuen Quartiere in den Stadterweiterungsgebieten lockten mit attraktiven Wohnungen. Der Straßenbahnbau, ein Schwerpunkt der belgischen Industrie, erleichterte die Kommunikation. Folglich mußte der Bevölkerungsrückgang in den zentralen Teilen der Innenstädte als notwendige und intentionsgemäße Konsequenz erscheinen.

Die ersten Untersuchungen über dieses als "Citybildung" bezeichnete Phänomen blieben in Belgien nicht ohne Echo. In einem Beitrag in der *Revue de Belgique* wies DIDIER (1902) u.a. auf den "Exodus" der Innenstadtbewohner an den Beispielen London, Paris, Wien, Berlin und New York hin. Er folgerte, daß es sich um eine allgemeine Erscheinung aller großen Agglomerationen handelte: Zentralisierung der Geschäftstätigkeiten, Dezentralisierung der Wohnungen ("centralisation des affaires, décentralisation des habitations", S. 223). Er hielt diesen Vorgang für "vollkommen logisch" und für ein ökonomisches Gesetz, das durch die Verbesserung der Verkehrsmittel (elektrische Straßenbahnen anstelle der Pferdebahnen) wirksam werden konnte.

Die Stadtflucht bot sich für DIDIER angesichts der Überbevölkerung der (Innen-)Städte als einziger Ausweg an, denn ihre Folgeerscheinungen wie hohe Sterblichkeit, vor allem hohe Kindersterblichkeit, Frühreife, vorzeitige Erschöpfung (exhaustion) würden sich mit medizinischen Mitteln nicht beseitigen lassen. Alle entsprechenden Bemühungen seien nur ein Tropfen auf den heißen Stein. "Der einzige Arzt ist die Sonne!" Notwendig sei eine radikale Reform der Wohnweise und gleichzeitig die Rückkehr zum "einfachen Leben". Alles andere sei illusorisch.

Die Stadt der Zukunft stellte sich DIDIER folgendermaßen vor: "La grande ville sera plus que jamais composée de deux parties bien distinctes: le centre, où, de plus en plus, s'installeront les bureaux, les grands magasins; l'autre partie sera surtout consacrée à l'habitation, avec, par exception, dans quelques rues de pas-

sage, quelques magasins qui vendront toujours plus cher et seront moins bien fournis que ceux du centre. Si l'on divise donc une grande ville en cercles concentriques, le centre, où les terrains sont pourtant déjà chers, verra malgré cela se produire une augmentation, lente mais continue, de la valeur du sol; le cercle suivant entourant le premier aura probablement des chances de plus-value, mais, dans tous les cas, celles-ci seront plus restreintes. Par contre, dans tous les cercles suivants jusqu'à la périphérie, la valeur de la propriété est fatalement destinée à diminuer, et dans des proportions sérieuses, peut-être pas du jour au lendemain, mais certainement en quelques années."\* (S. 231). Die letztgenannte Hypothese leitete DIDIER daraus ab, daß von 1889 bis 1900 in 18 von 80 Vierteln in Paris die Mietwerte für (Etagen-)Wohnungen abnahmen. Die Nachfrage, die den Preis bestimmt, richtete sich auf eine Wohnform, die trotz ihres Reizes fast ganz verschwunden sei: die Villa ("la maison ville et campagne", das Stadthaus in ländlicher Umgebung); sie sei unbestreitbar der Haustyp der Zukunft. Diese Vorstellung, mit der DIDIER nicht alleinstand, spiegelt die von Lebensreformbestrebungen geprägte Zeitsituation wider.

Für die formale Gestaltung der städtischen Außenzone war in der Folgezeit die aus England übernommene Gartenstadtidee von Bedeutung (vgl. SMETS 1977).

Was die funktionale Gestaltung der Innenstädte betrifft, so war die Tendenz klar:

- a) Ausformung zur City, was lediglich eine Fortsetzung der bereits vorher erkennbaren Entwicklung war;
- b) Aufgabe als bevorzugter Wohnstandort, was eine Abweichung gegenüber dem Haussmann'schen Leitbild darstellte, denn dieses beinhaltete den Bau von Nobelmiethäusern mit einer vertikalen Wohnungsdifferenzierung;
- c) die Verbesserung der Kommunikation zwischen Geschäfts- und Wohngebieten.

#### 4.1.2 Das Konzept des malerischen Städtebaus

Die Abkehr der bürgerlichen Führungsschicht von der Innenstadt, die vielzitierte Stadtfeindlichkeit, darf nicht so interpretiert werden, als hätte das Bürgertum das Interesse an der formalen Gestaltung verloren. Im Gegenteil, die Diskussion wurde intensiver, nur lebten die Wortführer nun nicht mehr um den Großen Markt herum und im Schatten der Kathedrale, sondern wohnten in Villen am Stadtrand und arbeiteten in der City.

Den Anstoß zur Revision des bestehenden Leitbilds gab nach verbreiteter Meinung<sup>1)</sup> das einleitend erwähnte Buch des Wiener Architekten Camillo Sitte,

1) Vgl. WÜRZER in HRR, III, Sp. 2944ff., bes. Sp. 2950. — In dem ersten Buch über Städtebau, das in Belgien in niederländischer Sprache erschien, heißt es: "De aanleg der steden was gewoonweg in handen geraakt van den landmeter en den ingenieur. Op de teekenplank, in twee afmetingen, werden de plannen ontworpen. Doorgaans werd de derde, dieptevormende afmeting, verwaarloosd. In dezen duisteren nacht, toen alle lichten voor goed schenen uitgedoofd, kwam het reeds genoemde werk van Camillo Sitte opklaring brengen. Hij wees er weërom op dat stedenbouw ruimtekunst, dus bouwkunstenarswerk is."\* (PEETERS 1922, S. 41).

„Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ (1889). Es verdeutlichte auf dem Hintergrund der zeitgenössischen Durchbruchachsen und Rasterviertel, daß die Leistungen des traditionellen Städtebaus diesen gestalterisch-ästhetisch überlegen waren.

Das neue Leitbild läßt sich vereinfacht wie folgt beschreiben: Gestaltung der Stadt nach den Grundsätzen, die dem Städtebau der Vergangenheit, und zwar dem der bürgerlich geprägten Epochen, zugrunde lagen. Es richtete sich gegen den feudal-absolutistischen Städtebau, der in den Haussmann'schen Lösungen weiterlebte. Das fremde Vorbild (Paris) konnte durch Vorbilder aus der Vergangenheit des eigenen Landes und der eigenen bürgerlichen Kultur ersetzt werden, womit sich ein doppelter Identifikationseffekt ergab.

Die Vormachtstellung des französischen Städtebaus war damit erschüttert. In dem Bestreben, diese zurückzuerobern, hat Le Corbusier nach dem Ersten Weltkrieg Sitte mit dem Vorwurf abzuqualifizieren versucht, er habe den „Kult des Eselsweges“ betrieben, indem er die gesunde, „organisch“ gewachsene, d.h. von der Zufälligkeit der Eselswege festgelegte und nicht von rational denkenden Menschen trassierte Straße als Idealform dargestellt habe (LE CORBUSIER 1925, S. 9f.). Diese „Buhmann“-Rolle hat Sitte zu einer Bedeutung verholfen, die nicht unberechtigt ist, aber doch relativiert werden muß.

Unabhängig von Sitte war in Belgien schon früher Charles Buls (1837-1914) zu einem ähnlichen Ergebnis gekommen. Seine Vorstellungen sind erst aus der Kenntnis der politischen Entwicklung voll zu verstehen. Seitdem Preußen Frankreich mit der Zusage vager „Kompensationen“ zur Neutralität im Preußisch-Österreichischen Krieg bewogen hatte, sah man in Belgien die eigene nationale Existenz als gefährdet an. Da auch nach dem Deutsch-Französischen Krieg in Frankreich die annektionistische Tendenz nicht aufhörte, lehnte sich Belgien stärker an das Deutsche Reich an.

Buls war Goldschmied, Freimaurer und seit 1880 Bürgermeister von Brüssel. Nach eigener Aussage hatte er um 1860 begonnen, sich mit Fragen der Ästhetik zu beschäftigen und dabei in erster Linie deutsche Autoren studiert. 1874 hatte sich Buls zur Lage der modernen Architektur geäußert. Er spricht von den Klagegliedern über die Manie der „Hausmanisation“ (sic!), über den Niedergang der Architektur. Die einen wollten wieder zurück zu den gewundenen Straßen von früher, die anderen entrüsteten sich darüber, daß die Architekten keinen neuen Stil erfänden. Nach Paris mache nun Brüssel diese Krise durch. Buls teilt die Skepsis gegenüber den Schöpfungen der Zeit, die nicht über die Mittelmäßigkeit hinausgelangten. Als Ausweg empfiehlt er das philosophische Studium der Bedingungen, unter denen Schönheit entsteht, und die klare und genaue Erfassung der Faktoren, die den Charakter eines Bauwerks bestimmen. Dabei solle von Vorbildern der Vergangenheit ausgegangen werden, da die eigene zeitgenössische Kultur zu alt, zu gelehrt und zu kosmopolitisch sei, um sich von jungen, unreflektierten nationalen Kräften inspirieren zu lassen. Der Rückgriff auf die Vergangenheit solle allerdings unzeitgemäße Schöpfungen, d.h. solche, die autoritä-

ren, despotischen und zentralistischen Gesellschaftsordnungen entstammten, ausschließen.

Buls wendet sich auch gegen den doktrinären Anspruch der Neugotik-Bewegung. Er bestreitet nicht das Verdienst der St.-Lukas-Schulen. Wenn es darum gehe, Kirchen, Klöster oder Wohnhäuser für fromme Katholiken zu bauen, würden die romanische und die gotische Kunst zweifellos die besten Vorbilder liefern. Man dürfe aber deswegen nicht verkennen, daß die von den Päpsten selbst begünstigte Rückkehr zum Studium der Antike große, positive Veränderungen in Kunst und Wissenschaft hervorgebracht habe. Es ist die Vorstellungswelt eines selbstbewußten Bildungsbürgertums, das, gestützt auf seine wirtschaftliche Macht, versucht, sich von staatlichem und kirchlichem Autoritätsstreben zu emanzipieren und dem herrschenden kulturellen Kosmopolitismus die Vielfalt nationaler Traditionen entgegenzusetzen.

1893, also etwas später als das Buch von Sitte, erschien von Buls die Abhandlung "L'esthétique des villes", (die auch ins Deutsche übersetzt wurde). Aufschlußreich ist das Vorwort zur 2. Auflage von 1894. Buls beginnt seine Ausführungen mit der Kritik an der bisherigen Praxis der Straßenanlage, wobei er sich nicht unmittelbar auf das Pariser Vorbild bezieht und dieses auch nicht grundsätzlich ablehnt: "Man glaube ja nicht, daß Verfasser ... die symmetrische Einheit verbannen wolle, die dazu bestimmt ist, gewissen Teilen der Stadt einen großartigen, monumentalen Charakter zu geben." (dt. Ausg., S. 8f.). Er möchte, wo es sich (wie in Paris) um die Umgestaltung der Stadt handelt, das bestehende Straßennetz respektiert sehen.<sup>1)</sup> Als Beispiel für eine gelungene Lösung führt er einen Verbesserungsplan für Brüssel an,<sup>2)</sup> der darauf angelegt war, Diagonalverbindungen durch die Innenstadt anzulegen (in NO-SW- und SO-NW-Richtung als Ergänzung zu den bestehenden N-S- und W-O-Achsen). Die Verbindungen waren unter weitgehender Anlehnung an das vorhandene Netz, das Gelände und die wertvolle Altbausubstanz geplant worden. BULS stellt dazu fest: "Von demselben praktischen Sinn und derselben Vorsicht sollten sich die Verwaltungen unsrer großen Städte beeinflussen lassen; nur in dieser Richtung ist ein Nutzen zu erhoffen. Man bewahrt auf diese Weise der Stadt ihren lokalen und nationalen Charakter; man zerstört die Erinnerungen an die Vergangenheit nur in dem un-

---

1) Buls folgt darin den Vorstellungen des Architekten Henri Beyaert, der meinte: "Das Lineal ersetzt heute die Phantasie, könnte man das Lineal nicht eine Weile zur Ruhe setzen, um seinen Platz der Phantasie und der künstlerischen Eigenartigkeit abzutreten, welche die schöpferischen Prinzipien unserer Vorfahren waren?" (zit. nach STÜBBEN 1877, S. 133). Beyaert bezeichnet das übliche Achsen- und Rasterystem als langweilig und desorientierend; der erzielte Gesamteindruck stehe in keinem Verhältnis zu dem finanziellen Aufwand, denn die schönen Gebäude verlören sich auf den endlosen Linien, das Auge finde keinen Halt, und es sei ermüdend, am Ende eines Straßenzuges ständig dieselbe Silhouette zu sehen. — Diese Kritik läßt sich gut am Beispiel der Brüsseler Zentralboulevards belegen bzw. überprüfen, vgl. Bild 39 und — als Gegenbeispiel für die von Beyaert, Buls u.a. favorisierte Auffassung — Bild 48.

2) Charles van Mierlo: *Projet d'ensemble pour l'amélioration de la voirie et la transformation de divers Quartiers de la ville de Bruxelles*. 1885.

bedingt notwendigen Maße der Forderungen des modernen Lebens, erreicht malarische Wirkungen, schont die städtischen Finanzen und bringt weniger Störung in die Gewohnheiten und Interessen der Bevölkerung." (S. 8).

Buls äußert sich auch zur Aufrißgestaltung. Hinsichtlich der Privatbauten bezieht sich seine Kritik auf zwei Punkte, erstens die Übernahme französischer Bautypen und zweitens den "Kosmopolitismus" in der Stilwahl. "Wir haben nicht", so meint Buls, "wie die Pariser oder die lateinischen Völker, Geschmack an großen, in Wohnungen eingeteilten Kasernen, welche sowohl den Boulevards wie den Straßen von Paris einen so einförmigen Charakter geben. (...) Gleich dem Angelsachsen, dessen Vetter wir sind, haben wir die Liebe zum home, zum häuslichen Herd; wir lieben es, unser Haus zu schmücken und in dem Maße, wie die Geschäfte glücken, zu verschönern." (S. 30f.). Deswegen verdiene die Gestaltung besondere Aufmerksamkeit. Überall in Europa seien die Völker — ausgenommen die lateinischen — dabei, "nach und nach das klassische Flitterwerk ab(zu)streifen, womit man sie während des 18. Jahrhunderts und des ersten Kaiserreichs (d.h. des napoleonischen, 1804-1815, d.V.) bekleidet hatte, um allmählich zum nationalen Stil zurückzukehren." (S. 32f.).

Nicht in seiner "Ästhetik der Städte", sondern in anderem Rahmen hat Buls sich auch mit dem Problem der funktionalen Gliederung beschäftigt; er läßt dabei aber ähnliche Ordnungsvorstellungen erkennen, wie sie bereits vorher bestanden (vgl. SMETS 1977, S. 70). Es ist daher zu vermuten, daß er die Vorstellungen geteilt hätte, die der Architekt H. Marcq auf dem internationalen Städtebaukongreß 1913 in Gent für historische Stadtbereiche mit traditionellem Straßennetz entwickelte: "Ailleurs encore des rues courbes, ou à alignements irréguliers, artisement pittoresques et variées de style, propices aux attelages peuvent être créées pour le commerce; mais pour ces dernières en dehors des voies carrossables pourrait subsister un quartier de rues asphaltées non accessibles aux voitures, peu larges, intimes et bien illuminées, propices aux promenades du soir devant les étalages."\* (zit. n. SMETS 1977, Fußn. 288, S. 71). Damit tritt die ursprüngliche kulturelle Motivation der Grundrißerhaltung in den Hintergrund.

Wegen der Ablehnung des französischen Vorbilds lag es nahe, Bestätigung und Unterstützung im germanischen Kulturkreis zu suchen. Die Kontakte mit England, den Niederlanden und Deutschland, die in Phase 1 auf die Neugotiker beschränkt waren, wurden verstärkt und blieben auch nicht ohne konkrete Auswirkungen. Hier ist in erster Linie auf die Übernahme des englischen Gartenstadt-Konzepts (1903 Gründung einer Association des Cités-Jardins de Belgique<sup>1)</sup>) zu verweisen.

Für die Gestaltung der Innenstädte wurde neben Buls der deutsche Städtebauer Hermann Joseph Stübben (1845-1936) wichtig, der einige Jahre als Berater

---

1) Die Vereinigung orientierte sich nach SMETS (1977, S. 78) an einer falschen Darstellung der englischen Gartenstädte durch den Franzosen Benoit Levy, durch den die Idee in Belgien bekannt wurde. Das Howardsche Konzept war hier zu einem bloßen Villenvorort im Grünen entstellt.

von König Leopold II. († 1909) und Gutachter in Belgien tätig war (HRR, III, Sp. 3332ff.). Stübbens Hauptwerk ist die Anlage der Kölner Neustadt (1881ff.), der größten planmäßigen Stadterweiterung in Deutschland im 19. Jh. Die Planung stand noch stark unter dem französischen Einfluß, wie sich an den geraden Achsen, den Diagonalstraßen und Sternplätzen ablesen läßt. Später hat Stübben sich jedoch davon gelöst und der von Sitte bzw. Buls vertretenen Richtung angenähert. Stübben hatte das Buch von Buls besprochen. Buls, der Stübben dadurch kennengelernt hatte, machte seinerseits dessen Vorstellungen im französischen Sprachgebiet bekannt.

Das Interesse von Buls und Stübben galt vornehmlich dem bürgerlichen "Herz" der Stadt. Damit blieb der weite Bereich der äußeren Innenstadt ausgespart. Die Forderung, den lokalen Charakter zu wahren, lenkte jedoch das Interesse anderer auf eben diesen Randbereich, in dem ja auch die Arbeiterwohnviertel lagen.

Der Brügger Advokat Auguste Van der Meersch (1845-1912) beispielsweise warnte davor, über den Bemühungen um die bürgerlichen Viertel — er spielte auf die üblichen Fassadenwettbewerbe an — die ästhetische Entwicklung im Arbeiterwohnungsbau zu vernachlässigen. "Jusqu'à présent, cette question a été déplorablement perdue de vue à Bruges, où les vieux quartiers populaires, si pittoresques jadis, commencent à se déshonorer de bâtisses sans nom, où la laideur cynique le dispute à l'incommodité. Rien n'a été tenté encore pour sauver nos rues ouvrières, rien ... (...) Il est grand temps que le pouvoir communal se préoccupe de sauver le pittoresque des rues où habite le peuple. S'il ne le fait pas, la beauté de Bruges sera, sous peu, considérablement amoindrie."\* (VAN DER MEERSCH postum 1913, S. 115f.).

Mit dieser Auffassung stand Van der Meersch nicht allein. Der traditionelle Kleinhausbau war allgemein interessant geworden. Man versprach sich von ihm Anregungen für den sozialen Wohnungsbau und für die Gestaltung der Gartenstädte. Von deutscher Seite studierte der Nationalökonom und Historiker Rudolf Eberstadt (1856-1922), der in der Gartenstadtbewegung engagiert war,<sup>1)</sup> den Kleinwohnungsbau in Belgien (vgl. EBERSTADT 1912-19). Hans Vogts (1883-1972), späterer städtischer Konservator in Köln, beschäftigte sich mit den Begingenhöfen, die er als "Vorbilder für den Städte- und Kleinwohnungsbau" (VOGTS 1917) auffaßte.

Einen wichtigen theoretischen Beitrag zur Erhaltung geschlossener Bereiche, auch von solchen mit "anonymer" Architektur, lieferte schließlich Louis Van der Swaelmen (1883-1929) in einer Studie zum Wiederaufbau Belgiens (1915). Er führt darin den Begriff des "quartier physionomique", des physiognomischen Viertels, ein (S. 56f.). Vor die Frage gestellt, was man erhalten solle, will Van der Swaelmen sich nicht auf die eigentlichen Baudenkmäler beschränken, aber auch

---

1) Zur Person s. HRR, I, Sp. 512ff.; es fehlt ein Hinweis auf die Tätigkeit in der 1902 gegründeten Deutschen Gartenstadtesellschaft.

nicht alles erhalten, nur weil es alt war. Neben den Baudenkmalern gäbe es Zeugnisse der Vergangenheit, die für sich genommen keine großen Kunstwerke seien, aber als Gesamtheit oft eine wesentliche Rolle für das Stadtbild spielten: "Ces complexes de bâtiments 'anonymes' en quelque sorte, ces réseaux de ruelles tortueuses, ces enchevêtrements de pignons, ces chevauchements de toits, ces ensembles de constructions qui enserrrent ou encadrent certains édifices monumentaux, par cela qu'ils portent simplement la marque des époques révolues et qu'ils constituent soit des ensembles juxtaposés de ces époques successives, soit des complexes où les diverses époques se superposent, évoquent plus parfaitement l'image de la ville en ces temps éloignés qu'une œuvre d'art incontestable dans l'ordre monumental ne parvient à le faire lorsqu'elle se trouve privée du cadre qui l'accompagnait."\* (VAN DER SWAELMEN 1915, S. 56).

Van der Swaelmen äußert sich auch zu der Frage, wie in derartigen Vierteln gebaut werden solle, wenn Lücken zu schließen oder zerstörte Bauten zu ersetzen waren. Man solle die Neubauten nicht auf "alt" herrichten, sondern entschieden modern gestalten, dabei den typischen Charakter und die Harmonie im Ausdruck der Proportionen, der Rhythmen, der Linien, der Formen, der Massen, der Silhouetten, der Farben und der Materialien wiederfinden, ohne historische Stilformen zu benutzen (S. 67). Er stellt dafür drei Grundforderungen auf:

- a) farbliche Einheit oder Harmonie zwischen dem Bauwerk und seiner Umgebung — im Grunde der wesentlichste Punkt, um einen geschlossenen Gesamteindruck (wieder)herzustellen. Meist dadurch zu erreichen, daß man ausschließlich lokale (oder besser lokaltypische) Baumaterialien verwendet.
- b) Harmonie in den Proportionen zwischen den Baukörpern. — Wiederherzustellen in den ursprünglichen Gewichtsverteilungen zwischen den Außenumrissen, den Höhenverhältnissen, den wesentlichen rhythmischen Gliederungen, dem Verhältnis zwischen Wandflächen und Öffnungen.
- c) genaue Einhaltung der Fluchtlinien in ihrer Grob- und Feinanordnung und des ursprünglichen Grundrisses (S. 68f.).

Diese Grundsätze entsprechen denjenigen, die in Deutschland in der sogenannten Heimatschutzarchitektur Anwendung fanden,<sup>1)</sup> so in Lübeck oder bei der Umgestaltung der Stuttgarter Altstadt (vgl. WERNER 1910).

Festzuhalten bleibt, daß in Phase 2 eine Annäherung von Städtebau und Erhaltungsbestrebungen erreicht wurde, daß dabei auch verkehrstechnische, soziale und funktionale Probleme der Erhaltung zumindest erkannt worden sind, und nicht zuletzt, daß Belgien auf internationaler Ebene eine führende Rolle spielte. Es bildete sich ein neues Leitbild heraus, das die herkömmlichen formalen Konzeptionen, d.h. sowohl die Haussmann'sche einer radikalen Umgestaltung als auch die restaurativ-doktrinäre der Neugotiker, zurückdrängte oder ganz ablöste.<sup>2)</sup>

---

1) Eine erste kritische Wertung aus heutiger Sicht bringt ein Aufsatz von ANDRESEN (in BRIX 1975), der sich hauptsächlich auf das Beispiel Lübeck stützt.

2) Auch in Paris machte sich der Einfluß bemerkbar, wie SUTCLIFFE (1970, S. 190ff.) darlegt; er schreibt dies u.a. dem Erfolg zu, den Buls mit seinen Aktivitäten hatte.

## 4.2 Die Instrumentarien

### 4.2.1. *Der Aufschwung der Denkmälerinventarisierung und der Stadtforschung*

Das neue Leitbild zog eine beträchtliche Intensivierung der Erhaltungsbemühungen nach sich. Nachdem 1861 der Commission Royale des Monuments aufgetragen worden war, ein Inventar der denkmalwürdigen Bauten aufzustellen, konnte sie jetzt (1889/92) eine erste Liste vorlegen. Diese umfaßte jedoch lediglich 207 Gebäude, und zwar ausschließlich kirchliche (DE NAEYER 1975, S. 54). Eine erweiterte Liste, die 1914 erschien, enthielt immerhin schon 436 religiöse Gebäude, 368 Profanbauten in öffentlichem Besitz sowie 946 in Privatbesitz (QUILLIOT 1934, S. 60). Eine rechtliche Konsequenz hatte die Erfassung in diesen Listen freilich nicht; die Wirkung war eher psychologischer Natur.

Die Ausweitung der Erhaltungsbemühungen vom Einzeldenkmal zum Ensemble ist erstmals von einer Gemeinde praktiziert worden, als in Brüssel der Bürgermeister Charles Buls die Gebäudegruppe um die Grand'Place wiederherstellen und durch Dienstbarkeiten schützen ließ (siehe Kap. 4.3.1). Diese Innovation blieb aber ohne Folgen für die Gesetzgebung. Das gleiche Schicksal widerfuhr dem Vorschlag Van der Swaelmens, eine Städtebau-Kommission einzurichten und dieser eine besondere Abteilung anzugliedern, die sich mit der Erhaltung der "quartiers physiologiques" befassen sollte (VAN DER SWAELMEN 1915, S. 57).

Der Begriff des Ensembles ist aber auf einem Umweg "institutionalisiert" worden, und zwar über die Landschafts- bzw. Heimatschutzbewegung. Diese strebte die Erhaltung bestimmter Areale an, die aus naturwissenschaftlichen, archäologischen, patriotisch-historischen u.a. Gründen interessant erschienen. Die dafür verwendeten französischen Bezeichnungen "site" bzw. "paysage" lassen eine relativ weite Auslegung zu: Darunter konnten z.B. bizarre Felspartien, Schlachtfelder oder auch Teile einer städtischen "Landschaft" fallen.

1895 wurde als "pressure-group" für diese Bewegung die Société Nationale pour la protection des sites et des monuments de Belgique gegründet. 1911 wurde ein "Landschafts"-Schutzgesetz verabschiedet und 1912 der CRM eine Abteilung "Landschaften" angegliedert. Die Kommission hieß von nun an Commission Royale des Monuments et des Sites / Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (abgekürzt CRMS/KCML).

Für die Diffusion des Erhaltungsgedankens waren die Aktivitäten an der Basis viel wichtiger als diejenigen der CRMS/KCML, zumal der ausgeprägte Kommunalpartikularismus jede Initiative von seiten zentraler Institutionen blockieren konnte. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien einige dieser Aktivitäten angeführt, die als Folge der steigenden Wertschätzung für die historisch gewachsene Stadt in ihrer national, regional und lokal variierenden Ausprägung aufgenommen wurden. Hatte die Neugotikbewegung die Verbesserung der handwerklich-künstlerischen Fähigkeiten gefördert und die Erforschung der alten Kunst auf dieses praktische Ziel ausgerichtet (vgl. Abb. 14), so regte die neue Bewegung mehr die wissenschaftlich-kritische Beschäftigung mit den bestehenden Differen-



zierungen der Stadtgestalt und ihren Grundlagen an.<sup>1)</sup>

Brügge besaß in dem Kanonikus Adolphe Duclos (1841-1925) einen tatkräftigen Verfechter des Erhaltungskonzepts (vgl. ALLOSSERY 1928, Kap. IV). Er verfaßte eine Stadtgeschichte, die zugleich den Ansatz zu einer historischen Topographie darstellte (DUCLOS 1910). Dies war insofern ein wichtiger neuer Schritt, als dadurch das Verständnis für Zusammenhänge zwischen den sonst meist isoliert betrachteten Denkmälern sowie die Beziehungen zwischen dem Einzeldenkmal und seiner Umgebung geweckt werden konnte. Duclos bemühte sich auch um die Popularisierung stadt- und baugeschichtlicher Kenntnisse (z.B. mit einem mehrfach aufgelegten Führer, DUCLOS 1908) und nicht zuletzt auch publizistisch um eine den örtlichen Verhältnissen angemessene Stadtgestaltung.

In Löwen konstituierte sich 1910 ein Comité du Vieux-Louvain, dessen Vorsitzender der Kanonikus Maere war. Es bezog sich in seinen ersten Verlautbarungen ausdrücklich auf das Vorbild Brügge. Das Ziel wurde mit den Begriffen "Inventarisieren - Studieren - Gemeinverständlichmachen - Erhalten" (Inventorier - Étudier - Vulgariser - Conserver!) umschrieben.

In Brüssel hatte Charles Buls bereits 1903 das Comité d'études historiques du Vieux-Bruxelles gegründet, das sich u.a. der Dokumentation ortstypischer Bauten und baulicher Details widmete.<sup>2)</sup>

In Gent verstärkte die kommunale Denkmäler-Kommission ihre Tätigkeit. Der Künstler Armand Heins begann, systematisch Skizzen und Aufnahmen von Bürgerhäusern zu sammeln, um ihre Besonderheiten zu erkennen und festzuhalten, bevor sie durch Restaurierungen und innere Modernisierungen unkenntlich wurden oder die wichtigsten Beispiele überhaupt beseitigt wurden. Wie er 1913 auf einem Kongreß der Fédération archéologique et historique de Belgique erläuterte, war seine Absicht, auf der Grundlage dieser Quellensammlung regionale Typen herauszuarbeiten und deren Verbreitungsgebiete kartographisch darzustellen (HEINS 1914).

Der Historiker Victor Fris veröffentlichte um die gleiche Zeit einen "Exkursionsführer" durch Gent für den Schulgebrauch (FRIS o.J.). Wie die Ortsgeschichte die Grundlage für die allgemeine Geschichte sein müsse, so müsse die lokale Topographie die Grundlage für die geographischen Kenntnisse abgeben. Diese propädeutische Funktion der "Heimatkunde", wie man damals in Deutschland gesagt hätte, sei bisher vernachlässigt worden.

---

1) Damit tat sich ein Feld für die Geographie auf. In Belgien hat sie sich damals dieses Feld nicht aneignen können. Im deutschen Sprachgebiet kam es dagegen zur Ausbildung des morphographischen oder morphogenetischen Ansatzes (vgl. Kap. 1.3.1). In ihm spiegeln sich die geschilderten Bestrebungen deutlich wider.

2) Ähnliche Komitees entstanden um die Jahrhundertwende in vielen europäischen Städten. Erwähnt seien das Comité du Vieux Paris (gegr. 1897, vgl. SUTCLIFFE 1970, S. 208f.), der Verein Lüder von Bentheim in Bremen, der das Ziel verfolgte, "die heimische Bauweise in dem inneren Stadtbezirke zu pflegen", der Verein Alt-Rothenburg (gegr. 1898?), der u.a. "Ratschläge zur sach- und stilgemäßen Behandlung der alten Häuser Rothenburgs bei Umbauten und Renovationen, sowie Winke für Errichtung von Neubauten" herausgab.

In Antwerpen entstand 1910 als überörtliche Einrichtung die Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon (sinngemäß Verein für Natur- und Städteschönheit, vgl. DE LATTIN 1935).

#### 4.2.2 *Das Arbeiterwohnungsgesetz von 1889: ein erfolgreicher Schritt zur Verbesserung der Wohnverhältnisse?*

Auftretende Unruhen zwangen die bürgerliche Führungsschicht,<sup>1)</sup> u.a. die bisherige liberale Wohnungspolitik zu revidieren, die den Bau von Arbeiterwohnungen ausschließlich der privaten Wirtschaft überlassen hatte. Die neue Linie arbeitete mit den folgenden Maßnahmen:

- der Vergabe billiger Kredite zum Bau bzw. Erwerb von Wohnungen durch die Arbeiter,
- der Abstellung der Tarifgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel auf eine dezentrale Verteilung der Arbeitskräfte (vgl. S. 86),
- der Verbesserung der Gesetzgebung über den Unterstützungswohnsitz (vgl. S. 101f.).

Das Wohnungsbaugesetz von 1889 ermächtigte die staatliche Spar- und Versorgungskasse A.S.L.K./C.G.E.R., Kredite für den Arbeiterwohnungsbau bereitzustellen. Die Gelder konnten erstens an Institute vergeben werden, die ihrerseits den Kreditverkehr mit den einzelnen Bauwilligen abwickelten, zweitens an gemeinnützige Baugesellschaften bzw. -genossenschaften, die Arbeiterwohnungen erstellten und vermieteten oder verkauften. Nach ZIMMERMANN (1916/17, S. 158) wurden von dem Inkrafttreten des Gesetzes (9.8.1889) bis zum 31.12.1912 Kredite in Höhe von 103,3 Mill. BF gewährt, mit denen der Bau oder Erwerb von ungefähr 57.500 Arbeiterhäusern ermöglicht worden sei.

Welche Bedeutung die Bautätigkeit regional erlangte, läßt sich aus der Bilanz für die Jahre 1889 bis 1900 (einschließlich) ableiten (vgl. Tab. 9).

Der weitaus größte Teil der Kredite ging an Wallonien; 14% gingen an die Provinz Brabant mit Brüssel und weitere 14% an Flandern! Nach 1900 dürften sich die Relationen kaum wesentlich verändert haben. Das bedeutet, daß der Effekt für die untersuchten Städte nur gering gewesen sein kann und daß die individuelle Bautätigkeit (unter Inanspruchnahme der Kreditgesellschaften und -genossenschaften) bei weitem überwog. Sie muß sich ausschließlich außerhalb der Innenstädte abgespielt haben, denn nur dort gab es Grundstücke, die erschwinglich gewesen wären. Der häufigste Bautyp war das straßenparallele Reihenhäuser,<sup>2)</sup> wie es zuvor auch von privaten Spekulanten errichtet worden war. Da

---

1) Seit 1884 wurde die Regierung ununterbrochen von der katholischen Partei gestellt (GNLE 4, 1972, S. 365). Eine oppositionelle Arbeiterpartei (Parti Ouvrier Belge) bestand seit 1885.

2) Die staatliche Sparkasse propagierte sogar freistehende Häuschen, eine verkleinerte Ausgabe der bürgerlichen Villen (SMETS 1977, Abb. S. 52, 53, 77).

Tab. 9: Regionale Verteilung der staatlichen Wohnungsbaukredite 1889-1900

Gebietseinheit	Anteil an gesamter Kreditsumme		zus. in v.H.
	Kreditgesellschaften u. -genossenschaften in v.H.	Baugesellschaften u. -genossenschaften in v.H.	
Prov. Westflandern	0,84	1,18	2,02
Prov. Ostflandern	3,60	0,13	3,73
Prov. Antwerpen	3,80	1,46	5,26
Prov. Limburg	3,05	0,05	3,10
<b>Flandern ohne Brabant</b>	<b>11,28</b>	<b>2,82</b>	<b>14,11</b>
Prov. Brabant mit Brüssel	12,79	1,13	13,92
Wallonien	71,18	0,79	71,97
<b>Belgien</b>	<b>95,26</b>	<b>4,74</b>	<b>100,00</b>

Qu.: Eigene Berechnung nach Angaben bei VER HEES (1901, S. 216). Gesamte Kreditsumme 38,7 Mill. BF.

nicht zugleich auch Mittel zur Erschließung von Straßen bereitgestellt wurden, vollzog sich die Bebauung zwangsweise überwiegend entlang des bestehenden Straßennetzes, so daß die typische Straßenrandbebauung (nl. lintbebouwing) weiterwucherte.

Das Ergebnis, die disperse Verteilung der Arbeiterschaft und ihre Bindung an Grund und Boden, entsprach den Intentionen des Gesetzes. Die Nachteile, die die Entfernung von der Stadt und den Arbeitsplätzen mit sich brachte, wurden durch die billigen Abonnements für die Eisenbahnen (vgl. S. 86) gemildert.<sup>1)</sup> Das ohnehin schon dichte Netz wurde weiter ausgebaut. 1890 verfügte die Staatsbahn über ein Netz von 3.249 km Gesamtlänge; 1910 war es auf 4.330 km, d.h. um ein Drittel, angewachsen. Zugleich dehnten sich die Vizinalbahnlinsen (Chemins de fer vicinaux) von 705 auf 3.664 km aus (Stat. Jb., verschied. Jg.).

Schließlich erleichterten verbesserte Unterstützungsregelungen die Abwanderung der Arbeiter aus den überbevölkerten innenstädtischen Wohnvierteln.

1) Die Zahl der verkauften Abonnements stieg von 355.556 im Jahre 1880 auf 1.188.415 (1890), 4.412.723 (1900) und 8.269.832 (1912).

## 4.3 Die Ergebnisse

### 4.3.1 *Brüssel* (siehe Karte, Beilage 1)

In Phase 2 fallen folgende Projekte:

- die Restaurierung der Gebäude an der Grand'Place (1897 abgeschlossen);
- die Umgestaltung des zukünftigen Zentralbahnhofviertels (um 1900 begonnen);
- die Umgestaltung der nordwestlichen Innenstadt mit den Hafenbecken des Kanals von Willebroek;
- die weitere Beseitigung von Wohngängen und der Bau einer Arbeitersiedlung zwischen Rue Haute und Rue Blaes (1907ff.).

Während seiner Amtszeit als Bürgermeister (1880-1899) und seiner Tätigkeit in dem Comité du Vieux-Bruxelles konnte Buls versuchen, die in Kap. 4.1.2 erläuterten Vorstellungen in der Praxis anzuwenden. Wie schon erwähnt, galt sein Hauptinteresse dem "Herz" der Stadt, dem Bereich um die Grand'Place.<sup>1)</sup> Die 200. Wiederkehr der Wiederherstellung nach der Bombardierung von 1695 bot einen guten Anlaß, Restaurierungsmaßnahmen durchzuführen. Dabei wurde ein Eckhaus (Nr. 8), das 1850 einer Straßenverbreiterung zum Opfer gefallen war, rekonstruiert. Bereits in Phase 1 war damit begonnen worden, ein Gebäude mit vermeintlichen Gestaltungsmängeln — das Broodhuis (fr. Maison du Roi) — durch einen Neubau in gotischen, das Rathaus von Oudenaarde wiederholenden Formen zu ersetzen; er wurde jetzt fertiggestellt. Um zukünftige Veränderungen auszuschließen, wurden Dienstbarkeiten eingeführt. Die Eigentümer zahlten eine geringe Geldsumme an die Stadt, die sich dafür verpflichtete, die Fassaden zu unterhalten (VERNIERS 1941, S. 352).

War somit die Frage des Schutzes gelöst,<sup>2)</sup> so blieben doch Fragen offen. Da war zunächst das Verkehrsproblem, insofern das Ensemble der Grand'Place im Verkehrszentrum der Stadt lag. Buls schlug vor, die Verkehrsströme möglichst zu entzerren und soweit zu verdünnen, daß die malerischen Straßen vor Verbreiterungen und Begradigungen bewahrt werden konnten (BULS 1912). Auf ein anderes Problem hatte ihn der deutsche Kunsthistoriker Cornelius Gurlitt aufmerksam gemacht: Der Umstand, die Häuser aufgrund obrigkeitlicher Auflagen erhalten zu müssen (und nicht verändern zu können), würde die Eigentümer möglicherweise bewegen, sie aufzugeben. Sie würden dann von Personen übernommen, die nicht für den notwendigen Unterhalt aufkämen. Buls sah darin eine Gefahr und verwies auf Beispiele in der Nähe der Grand'Place, wo dies bereits ein-

---

1) Der Platz diente seit 1849 nicht mehr zur (Kram-)Marktabhaltung. Die Freiluftmärkte waren um diese Zeit reorganisiert und z.T. in zwei neuen Markthallen — Marché de la Madeleine u. Marché du Parc — zusammengezogen worden (VERNIERS 1941, S. 280).

2) Wir unterstellen dabei, daß spätere Entscheidungsträger den Beschluß respektierten, was keineswegs selbstverständlich ist. Aus deutschen Städten könnten ähnliche Regelungen angeführt werden, die im Laufe der Zeit "vergessen" wurden.

getreten war und ehemalige herrschaftliche Häuser von "fliegenden Händlern" und "italienischen Orgelspielern" bewohnt wurden.

Die Restaurierung der Grand'Place war eines der ersten Beispiele für die Erhaltung eines größeren baulichen Ensembles. Buls hat damit für Belgien international große Anerkennung gefunden. Seine Bemühungen, den zu erhaltenden Bereich auszuweiten, waren jedoch erfolglos. Bereits kurz nach seinem Tod (1914) wurden in unmittelbarer Nähe der Grand'Place historische Gebäude abgerissen, so eine zusammenhängende Gruppe von 6 Häusern an der Rue de l'Amigo (VERNIER 1941, Fig. 167) und die Grande Boucherie (Große Fleischhalle), ein hinter der Maison du Roi gelegener Bau von 1679 (a.a.O., Fig. 127).

Das zweite Projekt, das ein Anwendungsbeispiel für das Konzept des malerischen Städtebaus sein sollte, war die Umgestaltung des Bereichs zwischen den Torstraßen nach Löwen und nach Namur bzw. der Rue Royale (siehe Abb. 26). Es handelt sich um den östlichen Teil der inneren Innenstadt (siehe den Verlauf der inneren Stadtmauer). Im Norden bildet die gotische Kathedrale Sankt Michael und Gudula die Grenze, im Süden der ehemalige Palast der Herzöge von Brabant (E. 19. Jh. als Museum genutzt) und die Place Royale, an deren Stelle der 1731 zerstörte ältere Palast gelegen hatte. Das Gelände steigt von 23 m im Westen auf etwa 60 m in der Achse der Rue Royale an. Die Verbesserung der Verkehrsführung zwischen Unter- und Oberstadt war eines der Ziele des Projekts. An die Stelle der beiden steil ansteigenden, engen Torstraßen sollte eine neue Verbindung mit geringerer Steigung treten.

Ein zweites Ziel war, einen Zentralbahnhof anzulegen. Die Verbindung der beiden Kopfbahnhöfe stand schon seit längerem zur Debatte. Neben verkehrstechnischen Erwägungen spielte dabei offenbar eine große Rolle, daß die Gemeinde Brüssel selbst (nach Verlegung des Südbahnhofs) keinen Bahnhof besaß; sämtliche Bahnhöfe befanden sich auf dem Gebiet von Randgemeinden (siehe Abb. 27).

König Leopold II. verfolgte seinerseits das Ziel, die Museumsgebäude zu einer repräsentativen Anlage mit dem Namen "Mont des Arts" (Kunstberg) auszugestalten. Er hatte den französischen Architekten Maquet (1839-1909) beauftragt, "créer sur un point particulièrement privilégié sous le rapport du site un ensemble monumental appelé à réaliser avec le Palais de Justice d'un côté, l'Hôtel de Ville et la Grand-Place de l'autre, une trilogie architecturale digne des plus grandes cités"\* (Kammerprotokolle 1901-02; zit. n. RANIERI 1973, S. 291). Die Kombination dieser drei Zielsetzungen würde einer weiteren Notwendigkeit Rechnung tragen, nämlich das Viertel baulich-hygienisch zu sanieren. Es wies eine größere Zahl von ehemaligen Adelspalästen auf, war ansonsten aber von bürgerlichen Wohn- und Geschäftshäusern eingenommen.

Um den Zustand, in dem sich das Viertel befand, zu verstehen, ist ein kurzer Rückblick in seine Geschichte notwendig. Der Bereich war im Mittelalter von dem Steen und zugehörigen Ländereien einer Adelssippe (Clutinc) eingenommen (DES MAREZ 1927). Eine erste wesentliche Veränderung trat damit ein, daß die

besagten Ländereien parzelliert und vorzugsweise von Gewerbetreibenden angesiedelt wurden. An ihrem Südrand etablierte sich im Schutz der herzoglichen Burg (an der Stelle der Place Royale) das Judenviertel. 1370 wurde es verwüstet, das Gelände in der Folgezeit von Adelspalästen eingenommen, darunter dem noch bestehenden Hôtel Ravenstein<sup>1)</sup> (Bild 29).

Das Schicksal dieser Adelsitze war eng mit der politischen Entwicklung des Landes verknüpft. Eigentümerwechsel waren daher sehr häufig. Die letzten Bewohner waren im 17. Jh. Angehörige des spanischen Militäradels. Die "großen" brabantischen Familien hatten sich zu dieser Zeit bereits an anderer Stelle, im Sablon-Viertel, neue Paläste errichtet. Seit Beginn des 18. Jh. befanden sich in den Gebäuden überwiegend staatliche Verwaltungsfunktionen, die ihrerseits gegen Ende des Jahrhunderts in das neugestaltete Parkviertel verlagert wurden. Während des 19. Jh. wurde ein Teil der freigewordenen Gebäude für Schulzwecke genutzt. Unter anderem wurde in dem ehemaligen Palais des Kardinals Antoine Perrenot de Granvelle (1517-1586) die 1834 als freigeistiger und freimaurerischer Gegenpol zu der katholischen Universität Löwen gegründete Université libre de Bruxelles (U.L.B.) untergebracht. Auf dem Grundstück des Terarken-Hospizes wurde das Athénée Royal (Gymnasium) gebaut. Cityfunktionen im engeren Sinne waren vor 1900 die Société Générale, die ihren Sitz in dem ehemaligen Stadtpalais der Prämonstratenserabtei von Averbode hatte, sowie die Nationalbank, deren Niederlassung gegenüber der Nordseite der Kathedrale lag. Beide Einrichtungen sollten für die weitere Entwicklung sehr wichtig werden.

Diese knappen Hinweise machen deutlich, daß es sich um einen Bereich mit wertvoller, z.T. auf das 15. Jh. zurückgehender Bausubstanz handelte, die durch häufige Umnutzungen mehr oder weniger stark beeinträchtigt und im Unterhalt vernachlässigt worden war. Andererseits gab es intakte Straßenzüge wie die Rue de la Madeleine (Bild 18).

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen Unter- und Oberstadt hatte es schon eine ganze Reihe von Projekten gegeben. Der König verfolgte u.a. den Plan, die geradlinige Achse der Rue de la Loi westwärts an der Südseite der Kathedrale vorbei bis zu den Galeries St. Hubert zu verlängern; er drang damit jedoch nicht durch (SPÄTH 1914, S. 45). Erfolg hatte er hingegen bei der Rue Montagne de la Cour (zwischen Rue de la Madeleine und Place Royale). Der Architekt des Königs, der erwähnte Maquet, hatte, um die Steigung abzuschwächen, den Bogen der Rue du Coudenberg konzipiert. Der Plan wurde 1896-1900 ausgeführt. Wie Abb. 26 erkennen läßt, verschwand dabei der größte Teil des ehemaligen Judenviertels, das durch vier enge Treppenzüge (ursprünglich "Jodentrappen" genannt, davon einer erhalten als Rue Villa-Hermosa) gegliedert war.

Wegen der Randbebauung der Rue du Coudenberg kam es zur Auseinander-

---

1) Der Name bezieht sich auf den Bauherrn Philipp von Kleve, Herr von Ravenstein, der unter der Herrschaft des Erzherzogs Maximilian von Österreich (des späteren Kaisers) eine führende Rolle in der Politik des Landes gespielt hat (VERNIERS 1941, S. 86f.).

setzung zwischen Buls und dem König. Buls hatte zu beiden Seiten der Straße eine durchgehende Bebauung mit viergeschossigen Geschäftshäusern vorgeschlagen, die im Erdgeschoß Arkaden haben sollten, unter denen die Passanten ungehindert ihren Einkäufen nachgehen konnten (Abb. bei SMETS 1977, S. 65). Er knüpfte damit an die Funktion als Flanierstraße an und ging von dem richtigen Gedanken aus, daß es notwendig sei, den Geschäftsstraßenzug von der Stadtmitte (Rue du Marché-aux-Herbes) über die Place Royale und die Rue de Namur bis zum Innenstadtrand durchgehend intakt zu erhalten. Dem König kam es mehr darauf an, dem Museumskomplex einen repräsentativen Zugang zu verschaffen. Dies schloß eine Bebauung der Straße aus. Buls lehnte daher den Plan des Königs ab. Da er trotzdem mit knapper Mehrheit genehmigt wurde, trat Buls von seinem Amt zurück (1899). Die Ausführung des Plans ließ jedoch auf sich warten.

Nach dem Tod des Königs (1909) entschied man sich für einen anderen Plan, der von dem französischen Architekten Vachérot stammte und der auch ausgeführt wurde, um zur Weltausstellung von 1910 an dieser wichtigen Stelle der Stadt einen einigermaßen befriedigenden Anblick bieten zu können. Diese als Provisorium gedachte Treppenanlage in der Achse des Staßenzuges bzw. des gewohnten Fußgängerweges (sie bestand bis 1954) wurde von der Bevölkerung angenommen und war auch gestalterisch als originelle Lösung anzusehen. Der Plan des deutschen Architekten Acker, der das "Provisorium" ersetzen sollte, wurde nicht ausgeführt.

Um den anderen genannten Zielen näherzukommen, wurde ein Straßen- und Enteignungsplan ausgearbeitet, der in Abb. 26 ebenfalls dargestellt ist. Mit der geschwungenen Straßenführung sollten die Geländeunterschiede überbrückt werden. Gleichzeitig kam diese Form dem neuen Leitbild des malerischen Städtebaus entgegen. Bemerkenswert sind vor allem folgende Aspekte:

a) Das neue Straßennetz war mangelhaft mit dem bestehenden Netz verknüpft; an den Nahtstellen waren zukünftige Konflikte vorprogrammiert. Die Ursache für diesen offensichtlichen Mangel lag darin, daß ein großräumiges Neuordnungskonzept, ein Generalverkehrsplan, fehlte.

b) Es wurde versucht, einige historische Gebäude bei der Enteignungs- und Abrißaktion auszusparen und gewissermaßen als Fixpunkte für die Neugestaltung zu benutzen. Beispiele sind der ältere Teil des Palais des Herzogs d'Ursel (Ecke Rue de Loxum/Rue du Marché-aux-Bois), die Palais beiderseits der Rue Montagne du Parc und das Hôtel Ravenstein, das auch der geschwungenen neuen Verbindung von der Rue du Marché-aux-Herbes zur Rue Montagne du Parc seinen Namen geben sollte (Rue Ravenstein).

Was das Verfahren der Zonenenteignung betrifft, so sind zwei Teilzonen zu unterscheiden, deren Grenzen die Karte nicht angibt. Die eine umfaßt den Bereich des geplanten Bahnhofs und wurde von der Stadt im Auftrag des Staates bzw. der Staatsbahn enteignet, die dafür Entschädigung zahlten. Die zweite Teilzone enthielt die größere Restfläche, die die Stadt auf eigene Kosten enteignen mußte. Die erstere Zone umfaßte rund 400 Parzellen, von denen 250 bereits in

fiskalischem Besitz waren. Um die Enteignung der restlichen 150 privaten Parzellen mußte die Stadt 130 Prozesse führen. Nur 20 Parzellen konnten von 6 Eigentümern auf gütlichem Wege erworben werden (SPÄTH 1914, S. 77).

Von der Abräumung des Enteignungsgeländes dürften mindestens 2.000 bis 3.000 Personen betroffen worden sein (SPÄTH 1914, S. 57ff.). Die Verlustliste umfaßte jedoch nicht nur Wohnungen, sondern auch eine Vielzahl von Handwerks- und Handelsbetrieben. Von den Hauptgeschäftsstraßen Rue de la Madeleine und Rue Montagne de la Cour blieb nur noch eine Seite übrig (Bild 18), die vorerst die Begrenzung einer riesigen Trümmerfläche nach Südwesten bildete. Die gleiche Funktion übernahm die Rue de la Montagne, ein Teil der Torstraße nach Löwen, im Nordwesten.

Die Neubebauung erfolgte nur zögernd. Dies hing in erster Linie damit zusammen, daß der Zentralbahnhof, der als Impulsgeber hätte fungieren können, zunächst nur auf dem Papier vorhanden war, aber bereits preistreibend wirkte. Die Situation war also anders als vorher bei den Zentralboulevards, wo die öffentliche Bautätigkeit (Börse, Zentralmarkthallen, Südpalais) ausreichende Anreize geboten und die privaten Bauherren mitgezogen hatte. Der Bahnhofsbau war davon abhängig, wie schnell die Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt verwirklicht werden konnte. Die Arbeiten sollten sich als außerordentlich schwierig erweisen. Bei der Planung der ja größtenteils unterirdisch zu führenden Trasse hatte man offenbar versäumt, die Beschaffenheit des Untergrundes zu untersuchen. Daraus und aus der wirtschaftlichen Entwicklung ergaben sich so große Verzögerungen, daß der Bahnhof erst 1952, rund 50 Jahre nach Beginn der Enteignungen, in Betrieb genommen werden konnte.

Was bis zum Ersten Weltkrieg an Neubauten zustande kam, paßte sich relativ gut ein. Neben einigen eklektizistischen Bank- bzw. Bürogebäuden wurde eine Reihe von privaten Wohn- und Geschäftshäusern errichtet, die stilistisch an die Reste der alten Bebauung anknüpften. Auch das "Old England"-Warenhaus (Rue Montagne de la Cour/Ecke Rue Villa Hermosa), ein Jugendstilbau in üppiger Ornamentik, ist in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Die Freilegung der Südseite der Kathedrale wurde rückgängig gemacht, indem man dort wieder einen Baublock aufführte. Entlang der neuen Rue des Colonies haben Privatunternehmer "eine Reihe Häuser im Stile Ludwigs XVI. (...) mit Vorbauten und Kolonnaden ähnlich der Galerie der Rue de Rivoli in Paris" errichtet. Die rückwärtige, der Kathedrale zugewandte Seite wurde von der Stadt selbst gestaltet; hier sollten "die Fassaden in 'Brüsseler Art' gehalten werden, eine Bauart, die ein wenig vom flämischen Stil, vom Stil Ludwigs XVI. und vom spanischen Stil hat. Auf diese Weise findet das architektonische Kleinod, die Kollegiale Ste. Gudule, den Rahmen, der ihr zukommt." (SPÄTH 1914, S. 46). Der Baublock vor der Westfassade war bereits früher niedergelegt und neugestaltet worden. Dabei kam eine breite, auf die Fassade zulaufende Straße zustande, die von Geschäftsbauten im französischen Geschmack gesäumt wurde.

Bei der Neubebauung wurde bewußt auch darauf geachtet, daß die Aussicht



von den Panoramapunkten der Oberstadt auf den Rathausurm, die Buls mit Recht zu den Besonderheiten der Stadt zählte,<sup>1)</sup> nicht durch zu hohe Gebäude beeinträchtigt wurde (SPÄTH 1914, S. 51).

Die Anwendung des von Buls vertretenen Konzepts auf ein so großes Gebiet wie das hier besprochene gab also am Ende der Phase 2 Anlaß zu Hoffnungen. Probleme entstanden dadurch, daß es nicht gelang, die Umgestaltung zum Abschluß zu bringen, ehe neue Leitbilder den ursprünglichen Ansatz in Frage stellten.

Ein Hauptziel der Stadt blieb die Beseitigung der "ungesunden" Wohngänge und -höfe. Eine Anzahl war bei den Zonenenteignungen mehr als Nebenergebnis verschwunden. Nach den Ermittlungen von VERNIERS (1935) gab es am Ende von Phase 2 (1920) nur noch 147 Gänge, das entsprach einer Reduzierung auf etwa 40% des Bestandes von 1866. Erleichtert wurden die Eingriffe dadurch, daß die Stadt 1874 die Zugänge zu Bestandteilen der öffentlichen Verkehrsfläche hatte erklären können und sie folglich nicht zu enteignen brauchte.

Das vermutlich erste Beispiel, in dem die Zonenenteignung auf ein Gängeviertel mit dem Ziel angewendet wurde, auf dem freiwerdenden Gelände muster-gültige Arbeiterwohnungen zu errichten, liegt an der Rue Haute vor. Das betroffene Areal war knapp 12.000 m<sup>2</sup> groß und enthielt 10 Gänge mit 152 Häusern und 2.164 Bewohnern. Die Enteignung erfolgte 1907-1911 (SPÄTH 1914, S.62). Die Neubauten (siehe Bild 11) errichtete der Architekt Émile Hellemans (1853-1926). Bauträger war vermutlich die 1910 gegründete S.A. des Habitations à bon marché. Es handelt sich um einen Komplex von sieben Reihen viergeschossiger Gebäude mit insgesamt 286 (?) Etagenwohnungen. Der Charakter der Wohngänge blieb insofern gewahrt, als die Freiräume zwischen den einzelnen Reihen nicht als Straßen ausgewiesen wurden, sondern abgeschlossene, nur für Fußgänger passierbare Gänge bildeten. Vergleichbare Beispiele gibt es nur wenige (vgl. SMETS 1977, S. 56f.). Es sind gestalterisch interessante Lösungsversuche, die keinerlei Rückschlüsse auf die vorherrschende Wohnweise der Arbeiter- bzw. Unterschichtbevölkerung erlauben. Konkreter als die in Kap. 3.1.2 besprochenen Modellsiedlungen veranschaulichen sie die Diskrepanz, die in der Wohnungsfrage zwischen den Leitbildern und der Wirklichkeit bestand.

Das letzte erwähnenswerte größere Projekt, die Umgestaltung der Hafenbecken, brachte keine Abbrüche mit sich. Die Becken, die durch die Anlage neuer Hafeneinrichtungen nördlich außerhalb der Innenstadt funktionslos geworden waren, wurden aufgefüllt. An der Stelle des Entrepôt (Lagerhaus, Bau von 1781) und des "Grand Bassin" entstanden zwei breite, die Form des Andreaskreuzes

---

1) "Brüssel teilt mit Lissabon, Edinburgh und Konstantinopel den Vorzug, auf einer unebenen Fläche erbaut zu sein und so verschiedene Überblicke zu bieten über seine niedrig gelegenen Viertel und Gebäude. Der Kongreß-Platz, der Belliard- und der Poelaert-Platz gewähren Aussichten auf das Sennethal, die hinter den Panoramen der Hauptstädte Portugals, Schottlands und der Türkei nicht zurückstehen." (BULS 1898, S. 15). — Die heutige Aussicht vom Justizpalast/Poelaert-Platz zeigt Bild 55.

bildende Straßenzüge, an denen große Arbeiter-Miethauskomplexe errichtet wurden, wie sie sonst in Brüssel nicht anzutreffen waren. Die Einstellung des Hafenbetriebs und die damit verbundenen Veränderungen bewirkten, daß dieser einst so belebte Teil der Innenstadt für eine Zeit zu einem toten Winkel wurde. Dadurch blieb die ältere Randbebauung der Hafenbecken erhalten und hat auch die Eingriffe der jüngeren Vergangenheit zum Teil überstanden.

*Brügge* (siehe Karte, Beilage 3)

Hier wurden die Erhaltungsbestrebungen fortgeführt, nur trat das zunächst wirksame Motiv immer mehr hinter ein neues zurück, nämlich die Erhaltung im Rahmen des Fremdenverkehrs wirtschaftlich nutzbar zu machen. Bis gegen Ende des 19. Jh. kann der Bildungstourismus kaum als Wirtschaftsfaktor betrachtet werden. Chancen für einen Wandel ergaben sich erst mit dem Aufkommen des Kur- und Badeverkehrs an der Küste und mit dem Umstand, daß die Besucher der Küstenorte gern einen Abstecher ins Binnenland machten, um Abwechslung und Zerstreuung zu haben. Brügge bot sich da an, schon wegen der geringen Entfernungen: von Ostende, Blankenberge oder Knokke sind es um die 20 km. Die Barriere lag nicht in der realen Entfernung, sondern in der Wahrnehmungsdistanz. Der durchschnittliche Seebadbesucher dürfte kaum besondere Affinitäten zu dem besessen haben, was den Verehrern christlich-mittelalterlicher Kunst teurer war. Daß Brügge trotzdem, ähnlich wie Nürnberg, Salzburg oder Venedig, zum Anziehungspunkt eines modischen "Massentourismus" wurde, soweit der Begriff auf die Zeit anwendbar ist, hatte seinen Grund darin, daß die Erwartung der Besucher auf einen äußerlichen, pittoresken, nicht mit historischen Bedeutungsinhalten befrachteten Aspekt der Stadt eingestellt werden konnte. Die Impulse dazu gaben die Literatur und — so überraschend es klingen mag — die Weltausstellungen.

In Belgien wurde erstmals auf der Weltausstellung 1894 ein synthetisches Altstadtviertel aufgebaut. Es wurde ein großer Publikumserfolg. In einem deutschen Ausstellungsführer (Griebens Reisebücher Antw. 1894) heißt es dazu: "Der Hauptanziehungspunkt der Ausstellung (...), Alt-Antwerpen, (...) ist der einzige Teil der Ausstellung, welcher sich vor französischem Einfluß, der sonst überall vorherrscht, bewahrt hat und das vlämische Volkstum rein zum Ausdrucke bringt. Es scheint bei den Ausstellungen der jüngsten Zeit Mode zu sein, einen alten Stadtteil in verjüngter Pracht wiederzugeben. So wurde im Jahre 1886 'Alt-London', im Jahre 1889 bei der Pariser Weltausstellung die 'Bastille und die Straße Saint-Antoine', bei der Wiener Musik- und Theaterausstellung 'Alt-Wien' erbaut. Auch Chicago hatte sein deutsches Dorf und sein Alt-Wien, und so durfte denn die hiesige Ausstellung nicht zurückbleiben." (S. 14). Weitere Beispiele waren Alt-Berlin auf der Berliner Gewerbeausstellung 1896, Alt-Paris auf der Weltausstellung Paris 1900, Den gamle By auf einer Ausstellung in Århus 1909<sup>1)</sup>

---

1) Daraus ging das gleichnamige Freilichtmuseum hervor, das noch besteht.

und Alt-Flandern (Vieille Flandre) auf der Genter Weltausstellung 1913. In dem letzten Fall, Gent, hatte man immerhin in der Stadt auch Restaurierungen durchgeführt, doch bleibt insgesamt der Eindruck, daß man das Kunstprodukt, das Surrogat, das der Erfindungsgeist und das technische Geschick der Zeitgenossen hervorgebracht hatte, höher einschätzte als das originale Vorbild.

Der literarische Impuls ging hauptsächlich von einem Roman mit dem Titel "Bruges-la-Morte" (dt. Das tote Brügge) aus, den der Schriftsteller Georges Rodenbach 1892 veröffentlichte. Der Roman gilt als eines der Hauptwerke der Dekadenzdichtung (vgl. Reclam-Ausgabe RODENBACH 1966). Hugo Viane, ein wohlhabender, vielgereister Mann, hat sich nach dem Tode seiner Frau in Brügge niedergelassen: "Eine geheimnisvolle Gleichung bildete sich in seinem Geiste. Der toten Gattin mußte eine tote Stadt entsprechen. Sein großer Schmerz verlangte nach einer solchen Umgebung; das Leben konnte ihm fortan nur hier erträglich sein." (S.8). Auf seinen Wanderungen durch die Stadt, "die einst auch schön und geliebt gewesen war", hängt er dem Gedanken an die Tote nach: "In der sanften Strömung der Kanäle konnte er ihr Ophelienantlitz treiben sehen, ihre Stimme im fernen Glockenklang vernehmen." (S.9). Dieses Motiv gab Rodenbach Gelegenheit, ein einprägsames sensualistisches Bild der Stadt hervorzurufen, das von fahlen Farben, gedämpften Klängen und feucht-trüber, etwas salziger Luft erfüllt war.<sup>1)</sup> Hier gelang die Umdeutung von der Kunststadt der Bildungsreisenden in eine Gegenwelt von sinnlich-atmosphärischem Reiz, in der das einzelne verschwimmt und in der das künstlerisch-historische Besichtigungsobjekt mit seinem geistigen Hintergrund nur noch oberflächlich präsent ist.<sup>2)</sup>

Wie sich der wachsende Fremdenverkehr konkret in der gestalterischen Entwicklung auswirkte, läßt sich nur schwer beschreiben. Hinweise liefern die kritischen Kommentare, mit denen viele historisierende, sich nicht mehr an dem "Brügger Stil" orientierende Neubauten von den Anhängern der traditionell-dogmatischen Richtung bedacht wurden: Hier stimmten die Proportionen nicht, dort waren Fehler in ornamentalen Details oder in der Wahl des Baumaterials gemacht worden. Häuser in der Art, wie sie Bild 24 zeigt, dürften kaum Gnade gefunden haben, trugen aber wesentlich dazu bei, den "mittelalterlichen", pittoresken Charakter des Stadtbildes zu bekräftigen. Im übrigen war die originale Bau-substanz stilistisch gesehen so vielgestaltig, daß jeder neue Bau, der die übliche

---

1) Ähnliches ist auch in anderen Kunstgattungen festzustellen, so bei Fernand Khnopff (1858-1921), dem Hauptvertreter der belgischen Dekadenzmalerei. Seine 'Erinnerung an Brügge' genannten Bilder gaben ein versteinertes Bild der Häuser und Kanäle wieder. "Khnopff malt die Winkel der alten Stadt mit dem Gefühl für das Ausgestorbensein des Lebens in diesen Palästen, für die Leere hinter prächtigen gotischen Fenstern, so wie er selbst schilderte: 'Ich bin dort gewesen und bin durch die Schönheit der schlafenden Stadt gewandelt und dann habe ich mich gefürchtet, jemals dorthin wieder zurückzukehren.'" (H.H. HOFSTÄTTER: Geschichte der europäischen Jugendstilmalerei. Köln <sup>5</sup>1975, S. 149f.).

2) Vgl. dazu die Aussage von VERMEULEN (1963, S. 89): "À partir de Bruges la Morte, Bruges, universellement connue, fut visitée d'une autre manière. La flânerie l'emporta sur la visite des monuments. On y vient pour ressentir des états d'âme."\*

Bauhöhe einhielt und nicht gerade ein Flachdach hatte, resorbiert werden konnte. Die Tatsache, daß der Fremdenverkehr sich den purifizierenden Bestrebungen einer "Remediävalisierung" widersetzte (oder sie nicht zur Kenntnis nahm), ist aus heutiger Sicht eher positiv zu bewerten.

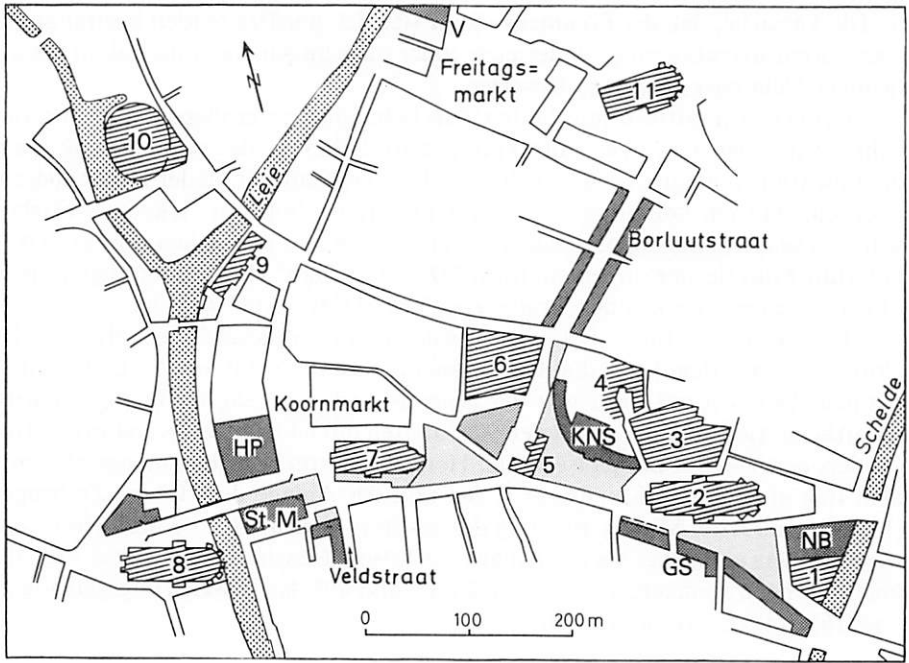
Größere Eingriffe in die bestehende Bebauung unterblieben. Wo aus verkehrstechnischen Gründen Korrekturen erforderlich schienen, versuchte man, die Fluchtlinien möglichst beizubehalten. Dies geschah z.B. in der Eekhoutstraat dadurch, daß ein vorspringendes Haus im Erdgeschoß mit Arkaden versehen wurde. Dies mag belanglos erscheinen, in der Zeit war es das keineswegs. STÜBBEN führte das Beispiel in seinem Buch "Der Städtebau" (1924) unter dem Aspekt "Erhaltung der Eigenart der Straßenzüge" (S. 223ff., Abb. 488) an.

Der westliche Innenstadtrand wurde durch Boulevards erschlossen. Im Nordwesten wurden die Wallanlagen beseitigt, um die Stadt nahtlos erweitern zu können. Den Anstoß dazu gab der (vom Fremdenverkehr unabhängige) wirtschaftliche Aufschwung, der in den 90er Jahren mit einigen neuen Industrien (besonders der S.A. La Brugeoise, 1902, Herstellung von Eisenbahnmaterial) sowie dem Bau eines neuen Kanals zur Küste und der Anlage des Hafens Zeebrugge (1895ff.) einsetzte. Mit der Planung der Stadterweiterung wurde Stübben beauftragt. Anders als vorher bei der Anlage der Kölner Neustadt versuchte er hier, die überkommene Anlageform zu übernehmen und auf das Erweiterungsgelände zu übertragen (vgl. STÜBBEN 1898).

#### 4.3.3 Die anderen Städte

Auch in den anderen Städten haben sich die neuen Bestrebungen niedergeschlagen. In Antwerpen wurde die Meir, die Hauptgeschäftsstraße und Zugang zum Zentralbahnhof, einseitig verbreitert, während die anschließende Leysstraat beidseitig verbreitert und dabei etwas gekrümmt wurde (vgl. STÜBBEN 1924, Abb. 487, S. 225). Auf diese Weise entstand ein leicht S-förmig geschwungener Verlauf, der in Verbindung mit einer Neubebauung in schwelgenden neobarocken Formen ein Straßenbild von sehr eindrucksvoller Wirkung (Bild 20, 51) ermöglichte. Gleichzeitig wurde die funktionale Anpassung an neue Entwicklungen vollzogen, so mit dem Bau des Warenhauses Tietz, einer städtischen Festhalle u.a. Dabei verschwanden verschiedene Wohnbauten (darunter das erst etwa 50 Jahre alte herrschaftliche Doppelhaus der Abb. 8). Am Grote Markt wurde unterdessen von privater Seite mit den ersten Restaurierungsarbeiten an den ehemaligen Gildehäusern begonnen (Bild 49).

In Gent wurde die Stadtmitte unter Einbeziehung der großen Baudenkmäler neugestaltet (siehe Abb. 18). Die "Denkmalachse" beginnt (vom Bahnhof aus gesehen) an der Niederschelde mit dem mittelalterlichen Geraard de Duivelsteen, der restauriert und z.T. rekonstruiert wurde (1898-1908, dabei Umnutzung von Feuerwehrkaserne in Reichsarchiv). Es folgten die Kathedrale Sankt Bavo, die den "Genter Altar" der Gebrüder Van Eyck beherbergt, der spätmittelalterliche Patrizierhauskomplex "De Grote Sikkel" - "De Achtersikkel" (restauriert 1900-



- Bis 1920 niedergelegte Bebauung
- Später niedergelegte Bebauung
- Neubauten ca. 1885–1913
- NB Nationalbank
- GS Kloster der Grauen Schwestern
- KNS Koninklijke Nederlandse Schouwburg
- HP Hauptpost
- St. M. Haus St. Michael
- V Vooruit-Gebäude

- Baudenkmäler
- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| 1 Geeraard de Duivelsteen                | 6 Rathaus                        |
| 2 Kathedrale St. Bavo                    | 7 Pfarrkirche St. Nikolaus       |
| 3 ehem. Bischöfl.Seminar                 | 8 Kirche St. Michael             |
| 4 Grote Sikkel u. Achtersikkel           | 9 Groot Vleeshuis (Fleischhalle) |
| 5 Belfried, Tuchhalle und Stadtgefängnis | 10 Gravensteen                   |
|  | 11 Pfarrkirche St. Jakob         |

Abb. 18: Umgestaltung der Stadtmitte von Gent zu einer monumentalen "Denkmalachse"  
 Eigener Entwurf nach ROSENBERG 1918, ergänzt nach Inv. Gent (1976)

1908), die Tuchhalle mit dem Belfried und die Sankt Nikolauskirche am Koornmarkt. Die Achse wurde verlängert in Richtung auf die Sankt Michaelskirche jenseits der Leie. Dazu wurde eine neue, monumentale Brücke angelegt, von der aus der Turm von St. Nikolaus, der Belfried und der Turm von St. Bavo hintereinander gestaffelt erscheinen, eine Ansicht, die zu den bekanntesten Belgiens zählt.<sup>1)</sup> Die Sichtbeziehungen wurden dadurch hergestellt, daß man die Denkmäler freilegte und eine Kette von Plätzen schuf, damit zugleich aber den ursprünglichen Charakter verfälschte. Trotzdem mußte diese Lösung als sehr geglückt erscheinen, solange die Platzfolge nicht vom Verkehr absorbiert wurde.

Vom Koornmarkt führt die Achse weiter zum Groentenmarkt (Gemüsemarkt) mit der Fleischhalle (1912 restauriert) und weiter über die Leie in den Burgbezirk (Oudburg) zum Sankt Pharaïldisplatz mit der gräflichen Burg (Gravensteen). Diese Anlage, die nur noch in spärlichen Resten vorhanden war und zuletzt eine Fabrik (Baumwollspinnerei) und Arbeiterhäuser beherbergt hatte, wurde freigelegt und rekonstruiert (1894-1913).

Neben diesen großen Denkmälern fanden auch andere, bescheidene Beachtung. So wurde erstmals ein Wohnhof mit Kleinhäusern restauriert (1904-1909). Er lag in der Plotersgracht (Nr. 27-37), d.i. im Burgbezirk, "dieser malerischen kleinen Stadt, wo noch so viele schöne Eckchen sind", wie ein Zeitgenosse (DE BUCK 1911, S. 17f.) meinte und die "Liebhaber der Altertumskunde" aufforderte, die Häuser einmal zu besichtigen, nicht nur von der Straße her, sondern auch vom Innenhof aus, der, obwohl klein, sehr "lief en schilderachtig" (hübsch und malerisch) anmute.

Die beschriebene "alte" Achse wurde ergänzt durch eine neue, die am Belfried begann und am Rathaus vorbei in Richtung auf die Sankt Jakobskirche zu führte (Borluutstraat). Die entlang der Straße errichteten stattlichen Bauten nahmen z.T. auf die Stadtgeschichte Bezug und bildeten ein Ensemble, das bewußt mit den historischen Bauten zu konkurrieren und so die Rückgewinnung der einstigen Größe zu belegen versuchte. Der Umstand, daß die Stadt die Weltausstellung von 1913 austragen konnte, legitimierte dieses Unterfangen.

Den historischen Denkmälern wurden solche der Gegenwart an die Seite gestellt: die Nationalbank (1905) neben dem Duivelsteen, das Schauspielhaus (Koninklijke Nederlandse Schouwburg, 1897-98) zwischen Sankt Bavo und Tuchhalle, das Postamt am Koornmarkt (1903). Eine von Armand Heins 1929/30 gezeichnete Vogelschauansicht des Stadtkerns von Gent reflektiert das Konzept der Denkmalachse (Abb. 19). Den alten und neuen Denkmälern hat der Zeichner weitere, mit Türmen geschmückte Bauten hinzugefügt, die nicht vorhanden, aber möglicherweise einmal vorgeschlagen waren.

Ein zweites Objekt von Umgestaltungsmaßnahmen war der Freitagsmarkt,

---

1) Der neue Michelin-Führer Belgien und Luxemburg (1978) vergibt hierfür drei Sterne ("lohnt die Reise"): Die Brücke "offre une perspective qui est une des plus célèbres d'Europe". Baedekers Autoreiseführer Benelux (1957) vergibt keinen Stern, vermerkt jedoch "schöner Rückblick".



Abb. 19: Gent. Vogelschauansicht der Denkmalachse. Federzeichnung von Armand Heins für die "Kommission zur Förderung des Fremdenverkehrs", 1929-1930.

ein historisch sehr bedeutsamer Punkt der Stadt. Hier wurde unter absichtlicher Sprengung der Maßstabsverhältnisse das sozialistische Lokal "Ons Huis" errichtet (Bild 35). Als Sanierungsdurchbruch wurde auf der Nordostseite des Platzes die Baudelostraat angelegt. In ihrem leicht gekrümmten Verlauf und ihren im Detail sehr unterschiedlichen, aber eine geschlossene Gesamtwirkung erzielenden Hausreihen stellt sie ein Musterbeispiel des malerischen Städtebaus<sup>1)</sup> dar (Bild 48). Gent konnte also diesbezüglich am Ende von Phase 2 auf eine bemerkenswerte Leistung zurückblicken, während Brüssel trotz des Einsatzes von Buls nur einen Torso zuwege gebracht hatte.

Wie in Brüssel und Antwerpen standen in Gent den Erhaltungsbestrebungen im bürgerlichen Mittelpunkt der Stadt flächenhafte Sanierungen in den Randbereichen gegenüber. Das Ziel war, die zahlreichen Wohngänge möglichst zum Verschwinden zu bringen, auch wenn in Phase 2 noch bei den periodischen Enqueten nach verbesserungsfähigen und nicht verbesserungsfähigen Exemplaren unterschieden wurde. Die Sanierungspolitik der Stadtverwaltung führte dazu, daß die Eigentümer der Wohngänge verunsichert wurden und die notwendigen Unterhaltsmaßnahmen unterließen, weil sie über kurz oder lang mit der Enteignung rechnen mußten. Dies rief offenbar Spekulanten auf den Plan, die solche vernachlässigten Wohngänge aufkauften in der Hoffnung, bei einem späteren Enteignungsverfahren Entschädigungssummen herauszuschlagen zu können, die höher als die getätigten Investitionen waren (DE RYCKE u.a. 1904, S. 29f.). Wenn das stimmt — und es spricht einiges dafür —, hätte die Stadt selbst zur Verschlechterung der Wohnverhältnisse beigetragen. Dies um so mehr, als es nicht gelang, in nennenswertem Umfang Wohnungen aus öffentlichen Mitteln zu schaffen. Zunächst gab es Schwierigkeiten, überhaupt eine gemeinnützige Wohnungsbau-gesellschaft zu gründen. Erst 1904 kam eine gemischte Gesellschaft zustande, an der die Stadt mit 2/5 beteiligt war (BAERTSOEN 1913). Dann fiel es schwer, preiswerte Grundstücke zu bekommen. Städtische Grundstücke mußten öffentlich verkauft werden und verteuerten sich dadurch. Eine erste gelungene Verwirklichung war die Siedlung an der Zebrastraat (Bild 10), die aber ebenso einen Ausnahmefall darstellte wie das erwähnte Brüsseler Beispiel (Bild 11). Die Bilanz am Ende von Phase 2: acht Siedlungskomplexe, davon einer (Zebrastraat) in der Innenstadt, mit insgesamt 241 Wohnungen, in denen 800 bis 900 Personen untergebracht werden konnten (BAERTSOEN 1929, Tab. n. S. 32).

Löwen, Mecheln und Antwerpen erlitten 1914 Kriegszerstörungen, die erst in Phase 3 behoben wurden (siehe Kap. 5.3.1).

---

1) Die Straße wurde 1978 im Rahmen einer vom Hoger Architectuurinstituut Sint-Lukas, Scharbeek/Brüssel, vorbereiteten Ausstellung auf ihre gestalterischen Besonderheiten hin untersucht. Dies könnte ein erster Schritt zur Wiederentdeckung des malerischen Städtebaus sein und zur Erhaltung der wichtigsten Verwirklichungen führen.



## 5 TRADITIONALISMUS UND MODERNISMUS, 1920-1945

### 5.1 Die Leitbilder

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden als Reaktion auf die vielfältigen politischen, wirtschaftlichen, sozialen und anderen Veränderungen verschiedenartige neue Entwicklungen eingeleitet, die für die Innenstädte mittelbar oder unmittelbar wichtig werden sollten: kommunaler Wohnungsbau in großem Umfang (Amsterdam, Frankfurt, Wien), Mieterschutz, Umgestaltungspläne für die Stadtmitte in der Erwartung einer schnellen Expansion des Automobilverkehrs (Paris), erste Hochhausbauten (Deutschland: in Düsseldorf<sup>1)</sup> und Köln<sup>2)</sup>), Abwendung von Historismus, Eklektizismus und Jugendstil, Einführung des Flachdachs u. a. m.

In Belgien muß die Zwischenkriegszeit, was die Auseinandersetzung mit diesen Neuerungen betrifft, in zwei Teilphasen gegliedert werden:

- a) die Zeit bis 1930, die überwiegend noch an die Ansätze aus der Vorkriegs- und Kriegszeit ansetzte und daher als traditionalistisch bezeichnet werden kann, und
- b) die Zeit nach 1930, in der modernistische Vorstellungen in den Vordergrund traten.

#### 5.1.1 Die traditionalistische Phase bis 1930

Die starken Zerstörungen zu Beginn des Ersten Weltkriegs, besonders in Westflandern, führten auf nationaler Ebene zu Überlegungen darüber, wie das ganze Land und die betroffenen Städte in der Zukunft aussehen sollten. Ein Leitbild, das man für den Wiederaufbau hätte übernehmen können, fehlte. Da sich zahlreiche führende Architekten während des Krieges im Ausland, hauptsächlich in Großbritannien und in den Niederlanden, aufgehalten hatten, waren die von ihnen entwickelten Konzepte von den dort herrschenden Vorstellungen beeinflusst, doch unterschieden sich diese nicht grundsätzlich von denjenigen, die sich durch Buls oder Stübben in Belgien herausgebildet hatten. Die Kerngedanken, nämlich die Dezentralisierung des Wohnens und die Respektierung der Tradition als Basis für jede bauliche Maßnahme, blieben anerkannt. Stärker wurde die Forderung, den Planungen wissenschaftliche Bestandsaufnahmen vorausgehen zu lassen. Als Vorbild diente das Survey-System, das von dem Schotten Patrick Geddes (1854-1932) entwickelt worden war (HIORNS 1956, S. 357f.; vgl. auch SIEVERTS in HRR, I, Sp. 885-890). H.V. Lanchester hatte das System unter der Bezeichnung "Civic Development Survey" ausgearbeitet und angeregt, es zu einer allgemeinen Einrichtung zu machen, nicht zuletzt, um auf diese Weise die vielen Architekten, die durch den Krieg ohne Aufträge waren, zu beschäftigen. Louis Van der Swaelmen griff diese Anregung auf und entwarf ein entsprechendes, auf Belgien zugeschnittenes Programm (VAN DER SWAELMEN 1915).

1) Wilhelm-Marx-Haus, Heinrich-Heine-Allee 53, 1922-24, Arch. W. Kreis

2) Hochhaus am Hansaring, 1924-25, Arch. J. Koerfer

LA GÉNÉRATION SPONTANÉE D'UNE VILLE.  
ANATOMIE ET PHYSIOLOGIE DE LA CITÉ.

DIAGRAMME SCHÉMATIQUE DE L'AGRÉGATION CONCENTRIQUE THÉORIQUE D'UNE VILLE  
ET DE L'APPARITION DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS PERMANENTS ET UNIVERSELS  
DE LA NOTION DE CITÉ.

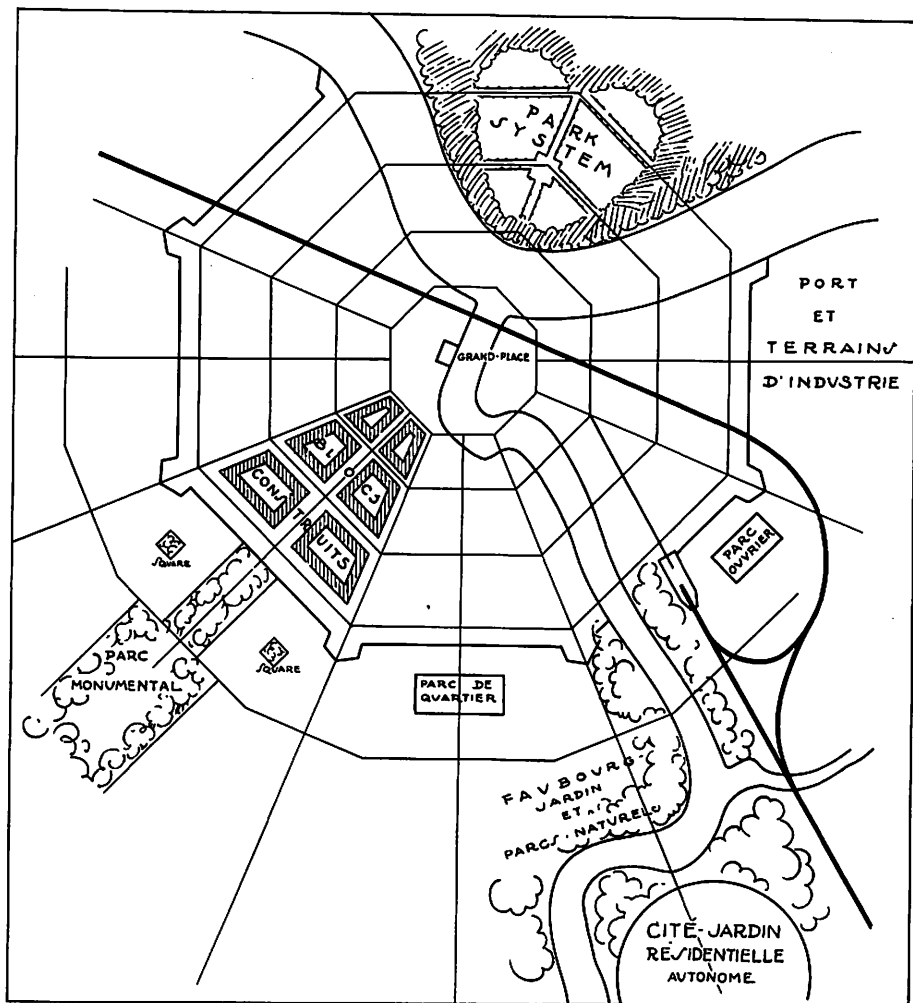


Abb. 20: Das Stadtstrukturmodell von Louis Van der Swaelmen (1915)  
Aus: VAN DER SWAELMEN 1915

Die hohe Wertschätzung für die historische Stadtgestalt und auch das Bestreben, die nationale Identität zu sichern, verhinderten, daß modernistische Bestrebungen größeren Anklang fanden (SMETS 1977, S. 102). Das Problem, das hätte gelöst werden müssen, war, die ziemlich allgemein im Sinne der von Geddes propagierten organozistischen Auffassung (PFEIL 1972, S. 96) als "natürliche Tendenz" (VAN DER SWAELMEN 1915, S. 48) interpretierte Konzentration des Handels, der Verwaltung usw. und Dezentralisierung der Bevölkerung mit der Forderung nach Erhaltung bzw. angepaßter Weiterentwicklung der Stadtgestalt in Einklang zu bringen.

Das von Louis Van der Swaelmen entworfene Stadtmodell (Abb. 20), eine schematisierte Wiedergabe der Amsterdamer Situation, ist aufgebaut aus konzentrischen Oktogonen und Sektoren. Im Mittelpunkt der Innenstadt, die rein optisch die Darstellung des "Stadtorganismus" (organisme-Ville) bestimmt, liegt das "Centre civique" mit dem Großen Markt. Obwohl die Eisenbahn nahe daran vorbeiführt, ist der Bahnhof — anders als in Amsterdam — als Kopfbahnhof an den Rand der Innenstadt gelegt (Radiallösung nach APPLETON 1968). Zwischen Zentrum und Rand der Innenstadt liegen die verschiedenen Viertel, die die kleinsten Einheiten darstellen, aus denen die Gesamtstadt aufgebaut ist. Die traditionelle Blockrandbebauung wird beibehalten, doch sollen alle modernen Errungenschaften genutzt werden, um das Prinzip abzuwandeln. Genannt werden u.a. offene Höfe, Erschließung der Blockinnenflächen durch Bedienungswege (ruelles médianes de Service), durch private und gemeinschaftliche Gärten, durch Grünflächen mit Kinderspielplätzen, Ruheinseln für die Erwachsenen usw. Die Anwendung des Baublocksystems, das Van der Swaelmen als "Architecture unitaire moderniste" bezeichnet (S. 127), erlaube es, den städtischen Charakter zu bewahren, zugleich aber die Vorzüge der Gartenstadtidee nutzbar zu machen. Die Einrichtungen sollen auch der Sozialstruktur der Viertel Rechnung tragen; so sollen in den Arbeiterwohnvierteln "Arbeiterparks" angelegt werden.

Außerhalb der Innenstadt liegt zunächst ein nicht näher definierter Wohngürtel, der durch Schmuckplätze (Squares) und Parks aufgelockert ist, dazu am Fluß der Hafen mit einem Industriegelände. Weiter außen folgen Gartenvorstädte und größere Parks sowie schließlich an der Peripherie autonome Gartenstädte.

In dem Erläuterungstext ist nun zwar die Konfliktsituation richtig diagnostiziert, aber ein Ausweg wird nicht gezeigt. Wie soll die angesprochene Tendenz zur Ausbildung von Bereichen mit spezifischen Funktionen mit der Erhaltung der Stadtgestalt vereinbar sein? Wie soll der Bestand an Wohnhäusern gewahrt bleiben, wenn die attraktiven Wohnviertel außerhalb der Innenstadt vorgesehen sind? Und wie könnte schließlich das geforderte Städtebaugesetz (Loi sur le tracé, l'aménagement et la construction des cités et sur la protection de la nature) in diesen Fällen Abhilfe schaffen?

Die aufgestellten Grundsätze erscheinen für sich genommen durchaus plausibel und akzeptabel; betrachtet man sie jedoch als interdependent, so tauchen Probleme auf, für die keine Lösungen geboten werden. Van der Swaelmen hatte

vermutlich, was aus der Kriegssituation heraus verständlich gewesen wäre, die Existenz eines Kollektivwillens angenommen, der den — sonst gerade in Belgien immer betonten — Individualismus und die Macht der Einzelinteressen überwinden würde. Die Forderung nach möglichst breiter Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Planungsrichtlinien zum Beispiel könnte so interpretiert werden, daß mit Widerständen nicht gerechnet wurde.

Von dem Konzept Van der Swaelmens wurden lediglich die Gartenvorstädte bzw. Gartenstädte übernommen (vgl. Kap. 5.2.1). Im Unterschied zur Vorkriegszeit wurden dabei auch Mieterkooperativen eingerichtet (vgl. SMETS 1977). Die als notwendig erachtete Verbesserung der innenstädtischen Baublöcke und die Errichtung von neuen Baublöcken mit durchgrünter Innenhöfen unterblieben. Auch als in den 30er Jahren in Deutschland die ersten "Blockentkernungen" in Angriff genommen wurden (vgl. Intern. Verband f. Wohnungswesen 1935; VOGTS 1938; LINDNER u. BÖCKLER 1939), beeinflußten diese die belgische Entwicklung nicht.

Was die Gestaltung des Einzelbauwerks betrifft, so scheint sich der seit den 90er Jahren festzustellende Pluralismus — mit den Schwerpunkten Neugotik, Eklektizismus und Jugendstil — noch ausgeweitet zu haben.<sup>1)</sup> Der Import von "regionalen" Stilen, besonders aus Frankreich, kam in Mode. Rezipiert wurden ferner der Backsteinexpressionismus der "Amsterdamer Schule", der französisch-amerikanische Art Déco-Stil oder der Stil des deutschen "Bauhauses". Daß dies nicht eine reine Geschmacksfrage war, sondern auch Aspekte der politisch-gesellschaftlichen Entwicklung reflektierte, sei hier wenigstens angedeutet.<sup>2)</sup>

Dieser Stilpluralismus hat sich durchaus auch in den Innenstädten bei Neubauten ausgewirkt, was aber hier nicht im einzelnen dargestellt werden kann. Der Umfang der Bautätigkeit war nicht so groß, als daß geschlossene Ensembles in dem einen oder anderen Stil zustande kommen konnten. Es waren vorwiegend Einzelbauten wie das Palais des Beaux-Arts in Brüssel (von dem Jugendstil-Architekten Victor Horta, 1920ff., Bild 29) oder das Hochhaus der Boerenleenbank in Antwerpen (im Art Déco-Stil, 1929-32, Bild 36). Was später vom Standpunkt der Modernisten, die eine reine Zweckarchitektur forderten, negativ bewertet wurde, als chaotisch, hyperindividualistisch, als Ausbund an Häßlichkeit usw., erscheint heute in einem anderen Licht. Die wissenschaftliche Aufarbeitung dieser Phase steckt in Belgien noch in den Anfängen.

- 
- 1) Dies wird besonders in den Oberschichtvierteln deutlich, die nach dem Kriege entstanden. So wurden in Brüssel an der Avenue Franklin Roosevelt, die 1922 auf dem Weltausstellungsgelände von 1910 entstand, Wohnhäuser in vier Stilrichtungen gebaut: im (einheimischen?) Stil des 17. Jh., im französischen Stil des 18. Jh., im normannischen Stil und schließlich im "modernen" Stil (VANHAMME 1968, S. 364). Ähnliches findet sich in Gent in dem sogenannten Millionenviertel, das auf dem Weltausstellungsgelände von 1913 angelegt wurde.
  - 2) Für die Zusammenhänge zwischen dem in Belgien qualitativ sehr bedeutenden Jugendstil, dem Sozialismus und der "neuen Klasse" der freidenkerisch eingestellten Ingenieure, Anwälte usw. siehe CULOT (1976).

### 5.1.2 Das Aufkommen modernistischer Vorstellungen nach 1930

Die 30er Jahre standen unter dem Einfluß von Vorstellungen, die zu dieser Zeit nicht mehr neu waren, sich bis dahin aber nicht hatten durchsetzen können. Träger und Übermittler der neuen Vorstellungen waren die Mitglieder der C.I.A.M. (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), einer Vereinigung, die 1928 auf Anregung von Le Corbusier gegründet worden war (vgl. HRR, I, Sp. 409ff.). Zu ihr zählten auch belgische Architekten, so Victor Bourgeois und Huib Hoste. Der dritte der C.I.A.M.-Kongresse fand 1930 in Brüssel statt. Unter den 33 Städten, die für den 4. Kongreß in Athen (1933) analysiert wurden,<sup>1)</sup> befanden sich Brüssel und Charleroi. Das aus dem Ergebnis ("Die Mehrzahl der analysierten Städte bietet heutzutage das Bild des Chaos") abgeleitete Manifest, die Charta von Athen, erschien zuerst 1935 in der niederländischen Zeitschrift "De 8 en Opbouw" und dürfte dadurch auch in Belgien bekannt geworden sein. Nach Aussage von Le Corbusier (1943, vgl. LE CORBUSIER 1962, S. 17) hätten sich außer Frankreich alle anderen Länder an der Substanz der Kongresse beteiligt und einigen ihrer Architekten hohe Verantwortungen übertragen, so. z.B. Holland, Belgien, die Schweiz und noch viele andere Länder.

Die Bedeutung der Vorstellungen für die Innenstädte liegt in folgenden Punkten:

1. Die bestehende Stadtgestalt wird als chaotisch dargestellt. Sie mußte daher funktional geordnet werden, d.h. räumliche Trennung von Wohnung, Arbeit und Erholung. Diese Sehweise entspricht in der Tendenz den seit 1860 immer wieder auftauchenden Ordnungsbestrebungen. Allerdings wird nun die Dezentralisierung des Wohnens wegen der damit verbundenen Verkehrsprobleme abgelehnt und statt dessen eine verdichtete Stadtstruktur propagiert (Ziel: kürzere Wege).
2. Die bestehende Stadtgestalt widersprach nach der Charta den Forderungen der Hygiene. Die traditionelle Straßenrandbebauung (Blockrandbebauung) bringe es mit sich, daß die Wohnungen dem Verkehrslärm, schädlichen Abgasen und Staub ausgesetzt sind und weiter, daß nur ein minimaler Teil von ihnen ausreichend besonnt ist. Daraus folgte: Die Häuser mußten von der Straße abgerückt werden; die wünschenswerte Verdichtung war in Anbetracht der hohen Bodenpreise nur durch Hochbau zu erreichen. Mit Rücksicht auf eine angenehme Aussicht, gute Luft und optimale Sonnenlage mußten die Hochhäuser in ausreichenden Abständen voneinander errichtet und in Grünflächen eingebettet werden, die klar definierten Zwecken dienen sollten. Die Abkehr von der Straßenrandbebauung bedeutet das Ende der traditionellen Stadtgestalt und ein unüberwindbares Hindernis für Erhaltungsbestrebungen. Van der Swaelmen hatte die Blockbebauung

---

1) Dafür hatte der Chefarchitekt der Abteilung Stadtentwicklung des Bauamts von Amsterdam, C. van Eesteren, Richtlinien verfaßt. Verlangt wurden 3 Karten: eine funktionale Gliederung im Maßstab 1 : 10.000, eine Darstellung des Verkehrs im gleichen Maßstab sowie eine "Umgebungskarte" im Maßstab 1 : 50.000, weiterhin Fotos und Angaben über die historische Entwicklung, die wirtschaftliche Bedeutung, die Bevölkerung u.a. (Bauen '20-'40, S. 43).

ung ja gerade wegen ihres "städtischen" Charakters beibehalten wollen.

3. Bei der Betrachtung der Verkehrsverhältnisse sind das Straßennetz und der Individualverkehr in den Vordergrund gerückt. Die Eisenbahn wird eher als städtebaulicher Störfaktor betrachtet. Das vorhandene Straßennetz entsprach nach der Charta in seiner Anlageform und seinem Fassungsvermögen nicht den modernen Anforderungen. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die Trennung der Verkehrsarten nach Zwecken und Geschwindigkeiten ist daher eine der Hauptforderungen. Zählungen der augenblicklichen Verkehrsströme seien notwendig, denn nur eine klare Darstellung der Situation werde erlauben, Fortschritte zu erzielen. Mit anderen Worten: Die bisherige Verkehrsentwicklung wird als "natürlich" angesehen, wird als solche akzeptiert und soll nur in ihrem Funktionieren verbessert werden. Als bestimmend für die Entwicklung wird das Automobil angesehen.<sup>1)</sup>

4. Die bisherige Stilentwicklung wird abgelehnt. Die Technik, die die Ordnungslosigkeit und die Umwälzungen in den Städten herbeigeführt habe, müsse nun zur Lösung der Probleme eingesetzt werden. Das Ziel war also ein von den technischen Möglichkeiten her bestimmtes, funktionelles und standardisiertes Bauen. Dieses konnte folglich keine lokalen oder regionalen Besonderheiten respektieren, wie es Sitte, Buls oder Van der Swaelmen gefordert hatten. Ornament, Farbigkeit, individueller Ausdruck mußten verschwinden.

5. Das Individualeigentum an Grund und Boden wird für den chaotischen Zustand der Städte verantwortlich gemacht. Das Privatinteresse müsse daher in Zukunft dem Interesse der Gemeinschaft unterstellt sein. Hätte man allerdings beispielsweise die Erfahrungen ausgewertet, die in Belgien mit der Zonenenteignung gemacht worden waren, so hätte dies eher zur Bekräftigung des traditionellen Zustandes geführt.

6. Die Architektur wird als diejenige Disziplin betrachtet, die aus dem Chaos herausführen könne. Zwar müsse sie Spezialisten hinzuziehen, aber: "Die Architektur waltet über dem Geschick der Stadt. (...) Sie hat die Aufgabe, die Stadt zu schaffen oder zu verbessern, und ihr fallen die Wahl und die Verteilung der verschiedenen Elemente zu, deren geglückte Proportion ein harmonisches und dauerndes Werk begründen wird. Die Architektur hat den Schlüssel zu all dem in der Hand." (§ 92 d. Charta, zit. n. LE CORBUSIER 1962, S. 127f.). Die in diesen Sätzen zum Ausdruck kommende technokratische Denkweise, die Selbstüberschätzung, die Mißachtung möglicher abweichender Vorstellungen bei denjenigen, die in der Stadt leben mußten oder wollten, war letztlich ein Rückgriff auf die Vor-

---

1) Es ist zu fragen, ob die Modernisten nicht nur deshalb auf das Auto setzten, weil sie sich von der jungen, mit einem spezifischen Image behafteten (und noch privaten) Autoindustrie am ehesten die Förderung ihrer hochfliegenden Projekte erhoffen konnten. Es sei hier nur daran erinnert, daß sich Le Corbusier, als er für die Ausstellung seines Plans zur Umgestaltung von Paris einen Schirmherrn suchte, an die französische Autoindustrie gewandt hatte: Citroën und Peugeot lehnten ab, Voisin nahm an. Der Plan erhielt daher den Namen Voisin-Plan.

stellungswelt etatistisch-autoritärer Epochen, gegen die sich die Exponenten des liberalen Bürgertums (wie Buls) aufgelehnt hatten.

7. Es wird als möglich angesehen, durch die Architektur *gesellschaftliche* Verbesserungen zu erreichen. Dies ergibt sich vor allem aus dem Konzept einer Wohnung für das Existenzminimum (vgl. SMETS 1977, S. 148ff.). Dabei wird von einer uniformen, emanzipierten und durch die Schulen auf die neue Lebensform hin erzogenen Gesellschaft ausgegangen, die nicht existierte. Geplant wurde für eine soziale Fiktion, auf ein angestrebtes Ideal hin.

In sämtlichen aufgeführten Punkten beruhte dieses Leitbild auf Annahmen, die nach heutigem Kenntnisstand als falsch oder ungeeignet angesehen werden müssen, die Probleme zu lösen. Das angewendete Analyseverfahren konnte die komplexe Wirklichkeit der Stadt gar nicht erfassen. Die Ergebnisse mußten zwangsläufig als chaotisch interpretiert werden, weil durch die Kartierung bestimmter Flächennutzungen und die graphische Darstellung einzelner isolierter Verkehrsströme die Verknüpfungen, Verflechtungen, die Benutzungsweisen innerhalb der gebauten Umwelt nicht sichtbar wurden. Nicht wenige der C.I.A.M.-Mitglieder, darunter Le Corbusier, hielten überdies von Analysen nicht allzuviel und vertrauten statt dessen lieber auf die eigene Intuition (Bauen '20-'40, S. 39), was mit der in den 20er Jahren herrschenden Lebensphilosophie (Bergson) zusammenhängen dürfte.

Die Charta von Athen berührt in einem besonderen Kapitel auch die Behandlung des "historischen Erbguts der Städte". Sie spricht sich zwar grundsätzlich für die Erhaltung einzelner architektonischer Werke und auch eines "Stadtganzen" aus, schränkt diese Aussage aber mit sozialen, verkehrstechnischen und hygienischen Argumenten soweit ein, daß die Gegner der Erhaltung in der besseren Position erscheinen. Sie vergißt auch nicht den Hinweis auf "gewisse Schöngeister, denen ästhetische Belange wichtiger sind als die der Solidarität" (§ 67, zit. n. LE CORBUSIER 1962, S. 111).

Noch deutlicher wird die Einstellung gegenüber der traditionellen Stadtgestalt aus dem Buch "Urbanisme" (Städtebau), das Le Corbusier zu Beginn der 20er Jahre verfaßte (LE CORBUSIER 1925, 12. Aufl.) und das eine pamphletartig gestaltete Abrechnung mit der bestehenden städtebaulichen Konzeption ist. Er tat darin die gewundenen Straßen als "Eselswege" ab und stellte sie den geraden Straßen gegenüber, die einzig dem Menschen als vernunftbegabtem Wesen entsprächen. Nach den Römern erkennt er nur Ludwig XIV. als großen Städtebauer des Abendlandes an und verweist mit Bewunderung auf die amerikanischen Städte. Als Gegenbeispiel bringt Le Corbusier gleich auf der 2. Textseite eine Grundrißskizze von Antwerpen im 17. Jh. (siehe Textauszug S. 135). Es sei "un beau plan curviligne". Alle Städte des Kontinents seien nach dem Prinzip angelegt, leider auch Paris. Der moderne Verkehr, d.h. der Automobilverkehr, erfordere aber die Gerade.

Le Corbusier geht noch über die rein technisch-funktionalistische Aussage hinaus und erhebt die alte Frage, ob krumme oder gerade Straßen, zu einer sol-

# LE CHEMIN DES ANES LE CHEMIN DES HOMMES

L'homme marche droit parce qu'il a un but; il sait où il va. Il a décidé d'aller quelque part et il y marche droit.

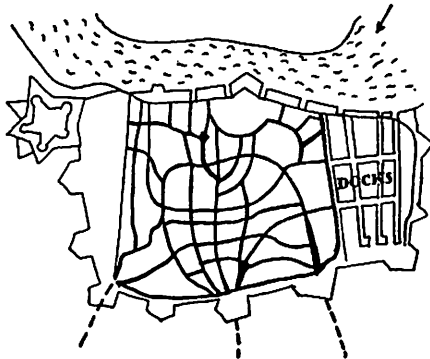
L'âne zigzague, muse un peu, cervelle brûlée et distrait, zigzague pour éviter les gros cailloux, pour esquiver la pente, pour rechercher l'ombre; il s'en donne le moins possible.

L'homme régit son sentiment par la raison; il réfrène ses sentiments et ses instincts en faveur du but qu'il a. Il commande à sa bête par son intelligence. Son intelligence bâtit des règles qui sont l'effet de l'expérience. L'expérience naît du labeur: l'homme travaille pour ne pas périr. Pour produire, il faut une ligne de conduite; il faut obéir aux règles de l'expérience. Il faut penser en avant, au résultat.

L'âne ne pense à rien du tout, qu'à ne pas s'en faire.

L'âne a tracé toutes les villes du continent, Paris aussi, malheureusement.

Dans les terres que les populations envahissaient peu à peu, le charroi passait cahin-caha au gré des bosses et des creux, des cailloux ou de la tourbe; un ruisseau était un grand obstacle. Ainsi sont nés les chemins et les routes. A la croisée des routes, au bord de l'eau, on a construit les premières huttes, les premières maisons, les premiers bourgs; les maisons se sont rangées au long des routes, au long du chemin des ânes. On a mis autour un mur for



Anvers au xiv<sup>e</sup> siècle. La ville agrandie au jour le jour sur ses routes d'accès; laissez-aller ingénieusement accommodé au cours des siècles; c'est, au demeurant, un beau plan curviligne.

tifié, et un hôtel de ville à l'intérieur. On a légiféré, travaillé, vécu et on a respecté le chemin des ânes. Cinq siècles plus tard, on a construit une seconde enceinte plus grande et cinq siècles après une troisième plus grande encore. Par où entrait le chemin des ânes, on a fait les portes de la ville et mis les employés d'octroi. Le bourg est une grande capitale. Paris, Rome, Stamboul, sont bâtis sur le chemin des ânes.



chen, deren Beantwortung über Leben und Tod der Städte, ja eines Volkes entscheidet: "La rue courbe est l'effet du bon plaisir, de la nonchalance, du relâchement, de la décontraction, de l'animalité. La droite est une réaction, une action, un agissement, l'effet d'une domination sur soi. Elle est saine et noble. Une ville est un centre de vie et de travail intenses. Un peuple, une société, une ville nonchalants, qui se relâchent et se décontractent, sont vite dissipés, vaincus, absorbés par un peuple, une société qui agissent et se dominant. C'est ainsi que meurent des villes et que les hégémonies se déplacent."\* (LE CORBUSIER 1925, S. 11).

Für den "Kult des Eselsweges" machte Le Corbusier Sitte verantwortlich. Die Vergangenheit, so wie sie bei Sitte verstanden werde, sei eine sentimentale Vergangenheit, eine "Mauerblümchen-Vergangenheit", sie sei nicht die Vergangenheit der geschichtlichen Höhepunkte, sondern die der kleinlichen Anpassungen. Wie sich Le Corbusier selbst die Behandlung der Vergangenheit vorstellte, läßt sich an seinem Plan für Paris, dem Voisin-Plan,<sup>1)</sup> ablesen. Zwar sollte das alte Paris zwischen Notre-Dame und Étoile erhalten bleiben, doch einige angrenzende Viertel<sup>2)</sup> sollten dem Erdboden gleichgemacht und mit Hochhäusern bebaut werden. Nur die alten Kirchen sollten bleiben, und man könne auch einen der Renaissancepaläste erhalten, inmitten einer der Grünflächen, die die Hochhäuser voneinander trennten. Dies war ein Rückgriff auf das Freilegungskonzept des 19. Jahrhunderts.

All dies mag — nicht zuletzt wegen der überspitzten Ausdrucksweise — als abwegig erscheinen. Die Vorstellungen Le Corbusiers sind jedoch in das C.I.A.M.-Konzept eingeflossen und haben sich in vielen Projekten niederschlagen. Fragen wir nach dem Einfluß, den das Leitbild in Belgien gewann, so ist festzustellen, daß die Rezeption durch verschiedene Architekten und deren Beteiligung an der internationalen Diskussion dem Land einen beachtenswerten Platz in der modernistischen Bewegung sicherten. Praktisch wurde dagegen nicht viel erreicht. Als erstes ist die Aufgabe des Gartenstadt-Konzepts zu nennen (vgl. SMETS 1977, S. 157ff.). Dies hätte Auswirkungen für die Innenstädte haben können in der Weise, daß nun verstärkt die dort noch vorhandenen Wohnbereiche in Richtung auf ein verdichtetes Wohnen (in Hochhäusern) umgestaltet worden wären. Es wurden auch einige Pläne ausgearbeitet, so von V. Bourgeois für Brüssel, H. Hoste und R. Braem für Antwerpen, H. Hoste und P.A. Michel für Brügge.<sup>3)</sup>

Der Plan von Bourgeois für Brüssel, der sich an den Voisin-Plan anlehnte, sah in der Nordwestecke des "Fünfecks" der Innenstadt einen neuen Hauptbahnhof vor; die Eisenbahn sollte unterirdisch geführt werden, jedoch nicht die Trasse benutzen, an deren Freilegung seit 1900 mit Unterbrechungen gearbeitet wurde. Oberirdisch sollte die Autobahn Paris - Antwerpen die Trasse durch die Innenstadt benutzen und sich am Hauptbahnhof mit einer West-Ost-Autobahn

1) Foto des Modells u.a. bei SPEKTER (1964, S. 94)

2) Darunter das Marais, das aufgrund der Loi Malraux (1962) als Schutzbereich (Secteur sauvegardé) ausgewiesen wurde und seitdem restauriert und revitalisiert wird (vgl. UHLIG 1977).

3) Abbildungen bei SMETS 1977, S. 150, 154 (Brüssel), 160 (Brügge, Antwerpen, ohne Legende).

Ostende - Lüttich kreuzen.<sup>1)</sup> In dem nordöstlichen Quadranten des Autobahnkreuzes war ein neues Viertel (Ausmaße ca. 1800 x 700 m) vorgesehen, das nach einem gleichmäßigen Rasterystem gegliedert und in strenger Ordnung mit Hochhäusern bebaut werden sollte. Der nordwestliche Quadrant sollte offenbar industriellen und gewerblichen Einrichtungen vorbehalten bleiben; die Skizze zeigt lediglich den neuen Standort des Großmarkts (Halles). Der südöstliche Quadrant umfaßte die Innenstadt, die überwiegend tertiären Funktionen dienen sollte.

Bourgeois wendete auf die Innenstadt auch das Prinzip der Verkehrstrennung an und wies für den Fußgängerverkehr eine Einkaufs- und Erholungsachse (*artère de repos et de commerce*) aus, die von der Place Royale zur Grand'Place und von dort zur Rue Neuve reicht und von Parkgelegenheiten gesäumt wird.

Für den weiteren Bereich um die Grand'Place schlug G. Hebbelynck (1932) die Einrichtung eines Straßenrings vor, der die zentripetalen Verkehrsströme aufnehmen und auf diese Weise die malerischen engen Straßen und Gassen vor der Verkehrsüberflutung schützen sollte. R. Puttemans begrüßte die Einrichtung einer "Oase für die Fußgänger, die Flaneure, die Fremden, die Luxusgeschäfte" sowie die Schaffung eines "Kunst- und Vergnügungszentrums", hielt das aber für nicht durchführbar, weil die neuen Straßen in dem zukünftigen Bahnhofsviertel (vgl. Abb. 26) den Verkehr aus der Oberstadt genau auf die Stadtmitte (Rue du Marché-aux-Herbes) lenkten. Puttemans wandte sich auch gegen die Vorschrift, nach der im Bereich um den Markt nur im traditionellen Stil gebaut werden durfte: Eine Stadt sei kein Museum (HEBBELYNCK u. PUTTEMANS 1932).

Der Sanierungsplan für Antwerpen (1935) hätte den Abriß weiter Bereiche in der nördlichen und südlichen Innenstadt und die Neubebauung in Form langgestreckter Wohnblocks mit sich gebracht. In Brügge sollten nach dem Plan von 1938 entlang der durch die Innenstadt führenden und nach Verlegung des Bahnhofs nicht mehr benutzten Eisenbahntrasse fünfgeschossige (?) Wohnblocks errichtet werden.

Die genannten Pläne wurden zwar nicht verwirklicht und wären daher nur ideengeschichtlich von Interesse. Sie haben aber die spätere Entwicklung (Phase 4 und 5) beeinflusst, als die wirtschaftliche Lage wieder größere Vorhaben ermöglichte und die ungestümen Neuerer und Außenseiter der 30er Jahre ins "Establishment" aufgerückt waren.

## 5.2 Die Instrumentarien

### 5.2.1 Neue Wege der Wohnungspolitik

An neuen Instrumentarien sind zu nennen:

- a) ein 1915 von der belgischen Exilregierung in Le Havre erlassenes Planungsgesetz für die Gemeinden, die von Kriegszerstörungen betroffen waren;

---

1) Der Bau von Autobahnen wurde in Belgien seit 1926 diskutiert, aber erst Mitte der 30er Jahre in Angriff genommen (FOSTER 1944, S. 466).

- b) ein 1919 von der 1. Nachkriegsregierung (unter dem katholischen Ministerpräsidenten Delacroix) erlassenes Gesetz, das eine staatliche Gesellschaft für den Bau von Sozialwohnungen, die Société Nationale des Habitations à Bon Marché/Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken (hier abgekürzt S.N.H.), ins Leben rief;
- c) verschiedene gesetzliche Regelungen der Mietpreisentwicklung, von denen die vorhandenen innenstädtischen Mietwohnungen unmittelbar betroffen waren, und die mittelbar die privaten Aktivitäten im Bau von billigen Mietwohnungen — nicht von Luxuswohnungen — zum Erliegen brachten.

Das Planungsgesetz erlangte nach SMETS (1977, S. 90) keine Bedeutung. Das allgemeine Planungsgesetz, das Van der Swaelmen gefordert hatte, kam nicht zustande.<sup>1)</sup>

Wichtig wurde dagegen die S.N.H. Mit ihrer Gründung begann eine neue, dritte Phase der Wohnungsbaupolitik, die durch die unmittelbare Intervention des Staates auf dem Wohnungsbausektor gekennzeichnet ist. Der Staat stellte der Gesellschaft Kapital zur Verfügung, das sie zu einem niedrigen Zinssatz (2,75%) als langfristige Kredite (auf 66 Jahre) an die örtlichen Baugesellschaften bzw. Baugenossenschaften weitergeben konnte. Derartige Einrichtungen bestanden bereits in verschiedenen Gemeinden, die somit als Vorreiter der Interventionspolitik anzusehen sind. Sie waren von sozialistischer Seite durchgesetzt worden. Die erste und produktivste kommunale Wohnungsbaugesellschaft war diejenige der Brüsseler Vorortgemeinde Schaarbeek; sie war 1899 gegründet worden (SMETS 1977, S. 60ff.). Die zur gleichen Zeit in Gent von radikal-sozialistischen Gemeinderatsmitgliedern geforderte, aber erst 1904 verwirklichte Gründung (vgl. STEENS 1977, S. 495 ff.) haben wir schon erwähnt (siehe S. 127).

In Antwerpen entstanden erst nach der Verkündung des Gesetzes öffentliche Wohnungsbaugesellschaften, und zwar noch 1919 die S.V. Antwerpse Maatschappij voor Goedkope Woningen (seit 1949 S.V. De Goede Woning) mit Mitteln der unabhängigen kommunalen Arbeiterpensionskasse, 1921 die S.M. Antwerpse Maatschappij voor Goedkope Huisvesting (seit 1951 S.M. Huisvesting - Antwerpen), die von sozialistischer Seite verwaltet wurde, und schließlich 1929 die S.V. Onze Woning, eine Gründung des Wohlfahrtsamts (C.O.O.), das bis dahin selbst gebaut hatte und in Belgien als Pionier auf dem Gebiet des gemeinnützigen Wohnungsbaus gelten kann.<sup>2)</sup>

Im Hinblick auf die Innenstädte ist wichtig, daß die S.N.H. das Gartenstadt-

- 
- 1) Auch in Deutschland scheiterten entsprechende Versuche (vgl. HRR, Sp. 3173). Dagegen wurde 1919 in Frankreich ein Gesetz erlassen, das alle Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern verpflichtete, einen "plan d'extension et d'aménagement" aufzustellen. Bis 1940 wurde jedoch nur ein einziger derartiger Plan rechtsverbindlich (PINCHEMEL 1969, S. 615).
  - 2) Nach EBERSTADT (1919, S. 125) hatte das Wohlfahrtsamt 1849 einen ersten vergeblichen Anlauf unternommen, 1860 dann aber aktiv werden können, nachdem ihm bei den Enteignungen für das neue Festungsgelände eine größere Entschädigungssumme zugefallen war. Es baute nur außerhalb der Innenstadt.

Konzept übernahm (SMETS 1977, S. 108ff.) und sich damit für das innenstadtferne Einfamilienhaus entschied.<sup>1)</sup> Die Auffassung, daß das Wohnen eine zentrifugale Tendenz aufweise und dies eine "natürliche" Entwicklung sei, wurde damit zum offiziellen Leitbild erhoben. Nach dem C.I.A.M.-Kongreß von 1930 in Brüssel gab die S.N.H. das Gartenstadt-Konzept auf und machte sich statt dessen die Forderungen der Modernisten zu eigen (SMETS 1977, S. 157ff.).

Inwieweit durch die Abwanderung in die Sozialwohnungskomplexe die privaten Eigentümer von Mietwohnungen veranlaßt wurden, Verbesserungen vorzunehmen, läßt sich schwer sagen. Immerhin wurde deren finanzieller Spielraum durch die Mietstopp-Politik stark eingeengt, wenigstens in den 20er Jahren. Dies muß letztlich dazu geführt haben, daß notwendige Modernisierungen, vor allem in sanitärer Hinsicht, unterblieben. Nach LEEMAN (1955, S. 134f.) waren die privaten Investitionen in diesem Bereich unbedeutend. Die Anleger hätten nicht mit dem Staat mithalten können, der die Zinslast seiner Investitionen auf die Steuerzahler abwälzte. Die Beobachtung, daß noch heute ein beträchtlicher Teil der älteren Wohnhäuser wenigstens äußerlich keine Veränderungen gegenüber dem Zustand in Phase 1 und 2 erkennen läßt, stützt diese Vermutung, daß ein Erneuerungsbedarfsstau eintrat.

Wenn auch bereits Ende der 20er Jahre die Restriktionen nach und nach fielen (LEEMAN 1955, S. 186f.), während z.B. Österreich sie auf Dauer beibehielt (BOBEK u. LICHTENBERGER 1966, S. 132ff.), blieb der Bau billiger Mietwohnungen unattraktiv und wurde hauptsächlich von öffentlichen Bauträgern weitergeführt. Ersatz bot sich für private und öffentliche Anlagesucher in dem Bau von Luxus-Appartementshäusern (BAUDHUIN 1946, I, S. 266), worauf wir in Kap. 5.3.2 eingehen werden. Diese für Belgien neue Entwicklung wurde begünstigt durch die gesetzliche Neuregelung des Gemeinschaftseigentums (copropriété), die 1924 erfolgte (SPELTINCX 1971).

### *5.2.2 Denkmalorientierte Erhaltung auf gesetzlicher Grundlage*

Erst 1931, als die traditionalistische Phase ihren Höhepunkt bereits überschritten hatte, erhielt Belgien ein Gesetz, das den Schutz und die Erhaltung von Denkmälern regelte.

Die wichtigsten Bestimmungen waren:

1. Auf Vorschlag der CRMS/KCML oder der Gemeinden können Gebäude, die unter historischen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Gesichtspunkten

---

1) Bis Ende 1927 erstellten die der S.N.H. angeschlossenen Gesellschaften 33.000 Wohneinheiten, davon 26.000 in Einfamilienhäusern und nur 7.000 Einheiten (= 21%) in 1.642 Mehrfamilienhäusern. Im Durchschnitt kamen so auf ein Mehrfamilienhaus vier Wohnungen (Hwb. d. Staatswiss., Erg.bd., Jena 1929, S. 1153f.). — Nur einige Brüsseler Vorortgemeinden, die bereits weitgehend "urbanisiert" waren, haben Großwohnanlagen nach dem Wohnhof-Prinzip errichtet, wie es in den 20er Jahren in Amsterdam in großem Stil angewendet wurde (vgl. DE WIT in Komm. Wohnbau Wien 1977), desgleichen in Wien (BOBEK u. LICHTENBERGER 1966, S. 144ff.; MANG in Komm. Wohnbau Wien 1977).

von nationalem Interesse sind, durch königliche Verordnung ganz oder teilweise als Denkmäler eingestuft und unter Schutz gestellt werden. Die Einstufung (classement, rangschikking) kann rückgängig gemacht werden.

2. Bei anfallenden Arbeiten beteiligen sich Staat, Provinz und Gemeinde an den Kosten, wobei die Aufteilung der Kosten und die Bedingungen jeweils durch königliche Verordnung zu regeln sind.<sup>1)</sup>
3. Bei Gebäuden in Privatbesitz kann der Eigentümer verlangen, wenn er die notwendigen Arbeiten nicht ausführen will oder kann, daß der Staat das betreffende Gebäude auf dem Wege der Enteignung übernimmt. Umgekehrt kann der König dem Staat oder der Gemeinde die Enteignungsgenehmigung erteilen, wenn ein als Denkmal eingestuftes Gebäude durch den (privaten) Eigentümer so vernachlässigt wird, daß es einzustürzen oder ernstlich Schaden zu nehmen droht.
4. Entsprechend Punkt 1 können auch "Landschaften" (sites), die vom historischen, ästhetischen oder wissenschaftlichen Standpunkt von nationalem Interesse sind, geschützt werden. Eine nähere Bestimmung des Begriffs oder der möglichen flächenhaften Ausdehnung ist nicht gegeben.
5. Die königliche Verordnung über die Unterschutzstellung von "Landschaften" muß die Einschränkungen aufzählen, die gegenüber den Eigentumsrechten eintreten sollen. Die Eigentümer ihrerseits haben ein Recht auf Entschädigung. Sie können unter bestimmten Voraussetzungen den Ankauf des Geländes durch den Staat verlangen. Eine staatliche Kostenbeteiligung an Erhaltungsmaßnahmen ist nicht vorgesehen.
6. Es können zugunsten der Gemeinden und im öffentlichen Interesse Dienstbarkeiten eingeführt werden, um bestimmten Notwendigkeiten (freier Zugang, Erhaltung und "Verschönerung") Rechnung zu tragen. (Damit wurde das von Buls in Brüssel bei der Grand'Place angewendete Verfahren sanktioniert.)

In der Tendenz war das Gesetz auf die "großen" Denkmäler ausgerichtet. Deren Schutz und Erhaltung wurde als staatliche Aufgabe verstanden. Soweit privates Eigentum betroffen war, der Eigentümer jedoch den Verpflichtungen nicht nachkommen konnte oder wollte, mußte der Staat es übernehmen. Das Problem der "kleinen" Denkmäler, der Masse der für die Stadtgestalt wichtigen Wohnbauten, war damit nicht zu lösen. Ein weiterer Mangel war, daß das Bau- und Denkmal isoliert von seiner Umgebung behandelt wurde und so ein entscheidender Aspekt der bisherigen Erhaltungsdiskussion unberücksichtigt blieb.

Im Prinzip bürdete sich der Staat mit dem Gesetz beträchtliche finanzielle Lasten und dazu u.U. langwierige Auseinandersetzungen mit den Eigentümern auf. Hinzu kam, daß die Gerichte gewöhnlich den Eigentümern hohe Entschädi-

---

1) Man kann davon ausgehen, daß die Kostenbeteiligung in der Regel relativ hoch (mit bis zu 90% ?) angesetzt worden ist und über dem lag, was in anderen europäischen Ländern in vergleichbaren Fällen üblich war.

gungssummen, selbst bei Spekulationsobjekten, zuerkannten.<sup>1)</sup> Es wundert daher nicht, daß bei der Einstufung äußerst sparsam vorgegangen wurde. Die früher als Denkmäler behandelten Bauten wurden nicht automatisch übernommen. Vielmehr fing man wieder von vorn an, so daß in den untersuchten Städten entsprechende königliche Verordnungen zuerst 1936 (Antwerpen, Mecheln, Brüssel, Gent), 1937 (Löwen) und 1938 (Brügge) erscheinen konnten. Die folgende Aufstellung (Tab. 10) enthält die Zahl der königlichen Verordnungen für die Zeit von 1931 bis 1970.

Tab. 10: Zahl der geschützten Denkmäler und "Landschaften" 1931-1970

Gemeinde	Geschützte (eingestufte) Denkmäler				"Landschaften" 1931-70
	1931-40	1941-50	1951-60	1961-70	
Brüssel	15	3	8	4	keine
Antwerpen	33	12	4	3	1 (1950)
Brügge	13	7	9	14	5
Gent	13	29	13	11	5
Löwen	14	14	2	3	2
Mecheln	33	4	4	2	keine

Qu.: Denkmälerliste VL 1977

Die Zahlen besagen an sich nicht viel, weil hinter ihnen, was den Erhaltungs- bzw. Erneuerungsaufwand betrifft, sehr unterschiedlich ins Gewicht fallende Objekte stehen. Der Zuwachs an Schutzverordnungen war in den 50er und 60er Jahren trotz der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung gering, und der Tendenz zur zeitlichen und sachlichen Ausweitung der als schutzwürdig anzusehenden Substanz wurde nicht Rechnung getragen.

Die Unterschutzstellung von "Landschaften" wurde noch wesentlich restriktiver gehandhabt. Bis 1945 gab es lediglich einen Beschluß zugunsten des Brügger Beginenhofs (Bild 50). Das Provinzialkomitee der KCML für Westflandern hat 1945 vergeblich die Unterschutzstellung der gesamten Innenstadt von Brügge verlangt (Brugge-Structuurplan 1976, S. 130).

### 5.3. Die Ergebnisse

#### 5.3.1 Der Wiederaufbau in Löwen, Mecheln und Antwerpen

Am stärksten von Kriegszerstörungen betroffen war Löwen.<sup>2)</sup> Große Schäden waren in der Stadtmitte und entlang der Bondgenotenlaan (Verbindung zum Bahnhof) entstanden (siehe Karte Clemen 1919). In Mecheln war besonders die Straße Ijzerenleen zerstört, in Antwerpen der Bereich zwischen Groenplaats und Meir.

1) Mündl. Mitteilung von Prof. G. SCHMOOK.

2) Für den Anlaß der Zerstörungen im August 1914 vgl. Bruxelles/Louvain (1921, S. 47-51).

In Löwen und Mecheln wurden die betroffenen Privatbauten wiederhergestellt, allerdings ohne daß dabei die Fassaden in ihrem ursprünglichen Aussehen rekonstruiert worden wären. Man entschied sich für eine "angepaßte", ornamentreiche Neugestaltung.<sup>1)</sup> Der ungeschulte Betrachter wird diese neuen Fassaden heute kaum von solchen des 17./18. Jh. unterscheiden, es sei denn, er bemerkt den im Giebel eingelassenen Gedenkstein an die Kriegszerstörung. Korrekturen gegenüber dem früheren Zustand wurden nur in geringem Umfang vorgenommen, so einige Bereinigungen der Fluchtlinien, Straßenverbreitungen (in Löwen Brusselsestraat) und kleinere Sanierungen (VAN DER HAEGEN 1975, S. 118). Die Vorstellungen des malerischen Städtebaus wurden anerkannt<sup>2)</sup> und nach Möglichkeit angewendet: in Löwen Verengung der verbreiterten Brusselsestraat an der Einmündung in den Grote Markt, wobei die Eckhäuser im Erdgeschoß Arkadenöffnungen für die Gehwege erhielten. Erwähnenswert ist unter diesem Aspekt, daß die Nationalbank neben dem gotischen Rathaus die im 15. Jh. erbaute Bürgerloge 'La Table Ronde' rekonstruieren ließ (1921-28), die 1817 abgebrochen worden war (SMEYERS 1948, S. 169) und deren Nachfolgebau dem Krieg zum Opfer gefallen war. Auf malerische Wirkung wurde nicht zuletzt auch die mit Hilfe amerikanischer Spenden im niederländischen Renaissancestil errichtete Universitätsbibliothek mit ihrem 80 m hohen Glockenturm angelegt.

In Antwerpen wurde das 1914 zerstörte Warenhaus Grand Bazar am Groenplaats 1920 im Neobarockstil neugebaut. Auf der zur Meir hin liegenden Seite des Baublocks entstand 1929-32 das Hochhaus (87 m, 25 Geschosse) der Boerenleenbank (Bild 36). Es war das erste Beispiel in Belgien. Gestaltung und Platzierung des Gebäudes erscheinen, besonders von der Meir aus betrachtet, sehr gut gelungen.

Eine detaillierte Dokumentation und Würdigung des Wiederaufbaus steht noch aus. Aus der Sicht der Modernisten mußte das Urteil begrifflicherweise negativ ausfallen. Die knappen Hinweise lassen auch erkennen, daß der Wiederaufbau umfangmäßig nicht mit dem vergleichbar ist, was nach dem Zweiten Weltkrieg in vielen europäischen Städten zu bewältigen sein sollte.

### *5.3.2 Die Innovation des Luxus-Appartementhauses*

Im Hinblick auf die Wohnfunktion der Innenstädte sind allgemein folgende Entwicklungen in Rechnung zu stellen:

1. Veränderungen der Haushaltsstruktur: Etwa seit dem Ersten Weltkrieg begann die Auflösung der Mehrgenerationshaushalte. Die Beschäftigung von Hauspersonal mußte eingeschränkt werden und wurde bald bedeutungslos.

---

1) Am Oude Markt in Löwen erhielten die Häuser größtenteils barockisierende Giebel, während sie vorher einfache Dachhäuschen mit vorkragenden Kranbalken (zum Aufziehen von Lasten) aufwiesen (vgl. Survey Leuven 2000, 1974, II, Bild 77/128).

2) Pläne zu Gestaltverbesserungen hatte vor dem Krieg Stübßen ausgearbeitet (STÜBBEN 1911). Inwieweit sie verwirklicht worden sind, konnte nicht geklärt werden.

2. Veränderungen des Anspruchsniveaus in bezug auf die Wohnungsgröße (Wohnfläche): Hierbei gab es schichtspezifische Unterschiede. So nahm die Bedeutung der sehr großen (Oberschicht-)Wohnungen ab, während die Zahl der Einraumwohnungen, die in der Unterschicht auch für Familien mit Kindern verbreitet waren, zurückging.

Tab. 11 belegt diese Entwicklung für die belgischen Gemeinden mit 10.000 und mehr Einwohnern.

Tab. 11: Veränderungen der großemäßigen Zusammensetzung des Wohnungsbestandes der belgischen Gemeinden mit 10.000 und mehr Einwohnern 1910/1930

Wohnungen nach der Zahl der Räume	Anteile in %		Veränderung 1910/30*
	1910	1930	
1 Raum	13,5	7,2	- 28,4
2 Räume	19,7	18,6	+ 26,6
3 Räume	16,6	18,2	+ 47,4
4 Räume	19,7	19,8	+ 34,4
5 Räume	9,8	13,2	+ 80,7
6 Räume	6,8	8,9	+ 73,4
7-9 Räume	8,4	9,9	+ 54,6
10 u. mehr Räume	5,5	4,2	+ 2,3
	100,0	100,0	+ 33,8

\* Zu- oder Abnahme in % des Bestandes 1910

Insgesamt: Wohnungen 1910: 831.990, 1930: 1.112.847 Einheiten

Qu.: LEEMAN (1955, S. 44)

Auch nach dem Ersten Weltkrieg ging der Bau von Stadtrand-Villen für die Ober- und obere Mittelschicht weiter. Daneben begünstigten verschiedene Umstände, die hier nicht im einzelnen erläutert werden können, unter denen aber beispielsweise der Mangel an Hauspersonal besonders ins Gewicht fiel, die Übernahme einer neuen Wohnform, nämlich das Wohnen in innenstädtischen oder innenstadtnahen Luxus-Eigentumswohnungen. Diese Neuerung ist in Paris und London zuerst aufgekommen und hat sich von dort aus verbreitet. <sup>1)</sup> Sie hatte gestalterisch zur Folge, daß neben die üblichen dreigeschossigen Bürgerhäuser jetzt "Hochbauten" mit 6, 8 oder mehr Geschossen traten. Ein Zusammenhang mit dem Typ des mehrgeschossigen Nobelmiethauses, wie es im 19. Jh. in Paris, Berlin oder Wien (vgl. BOBEK u. LICHTENBERGER 1966) gebaut wurde, besteht nicht, da die Wohnungsstruktur nicht vertikal differenziert, sondern homogen war, was sicherlich durch die Einführung des elektrisch betriebenen Aufzugs begünstigt worden ist.

1) Für Lille hat GHESQUIERES (1960) die Übernahme dieser Wohnform untersucht. Die Aussagen decken sich im wesentlichen mit dem, was sich für Belgien anhand einiger Hinweise in der Literatur (z.B. BAUDHUIN 1946, I, S. 266f.) und eigener Beobachtungen feststellen ließ.



Hinsichtlich der formalen Ausgestaltung und technischen Ausstattung wurde anfangs noch experimentiert. Ein seinerzeit bekanntes Beispiel war der *Résidence-Palace* an der *Rue de la Loi* ostwärts außerhalb der Brüsseler Innenstadt. Es handelt sich um einen dem Namen durchaus gerecht werdenden palastartigen Gebäudekomplex, der Anfang der 20er Jahre errichtet wurde (Abb. 21). Neben den Luxusappartements umfaßte er Dienstleistungseinrichtungen (Unterhalts- und Reparaturdienst, ein Restaurant, einen Küchenbetrieb, der auf Bestellung fertige Mahlzeiten in die Wohnungen lieferte), Läden, Sportanlagen (Hallenbad, Gymnastik- und Fechtsaal). Zur Ausstattung gehörten weiter Lifts, Garagen und wohl auch Zentralheizung. Der Wandel der Wohnansprüche läßt sich aus dieser Aufzählung gut ablesen. Nach STÜBBEN (1924) gingen derartige Lösungen auf nordamerikanischen Einfluß zurück: "Eine andere amerikanische Entwicklung (neben dem *Apartment-house*, d.V.), welche auch in London und Paris schon Eingang gefunden hat, ist die, daß in einem großen Zinshause (*Boarding-house*) gemeinschaftliche Erfrischungs- und Wirtschaftsräume, Kochküchen zur Bedienung aller Insassen, gemeinschaftliche Lesesäle und dergl. eingerichtet werden, also ein Mittelding zwischen einem europäischen Miethause und einem Gasthofs geschaffen wird. Die Verbreitung dieser Ausschweifung möchten wir, im Interesse des Familienlebens, der Kindererziehung und der sozialen Erhaltung, von unseren Städten ferngehalten wissen." (S. 26f.). STÜBBEN verkannte, wie sein Kommentar verrät, den Zweck derartiger Einrichtungen, sollten sie doch gerade nicht dem traditionellen "Familienleben" dienen, sondern berufstätigen Ehepaaren und Alleinstehenden einen Lebensstil erleichtern, der durch häufige Abwesenheit von der Wohnung (Geschäftsreisen, Urlaub, Sport) gekennzeichnet war.

Die baulich und ausstattungsmäßig außerordentlich aufwendige Form in der Art des *Résidence-Palace*, die zudem hohe laufende Kosten mit sich brachte, hat sich nicht durchgesetzt. Als Standardform bildete sich das *Appartement-Reihenhaus* heraus (Beispiele aus Phase 3 auf Bild 18; vgl. Bild 25/26). Es hat gewöhnlich 8 bis 10 Geschosse. Die Breite ist unterschiedlich: Gebäude, die nur eine oder zwei Wohnungen je Geschos haben, sind nicht selten und werden auch derzeit noch gebaut. Gebäude mit größerer Frontlänge sind so eingerichtet, daß für je zwei Etagenwohnungen ein Treppenhaus und ein Aufzug zur Verfügung stehen. Im Erd- oder Kellergeschoß befinden sich Pkw-Einstellplätze. Dieser Gebäudetyp wird fr. als *Résidence*, nl. *Residentie*, bezeichnet. Jedes Gebäude trägt am Eingang einen Namen. Die Namenswahl unterstreicht den elitären Anspruch.

Über die Diffusion der Neuerung in Belgien und speziell in den untersuchten Städten fanden sich zahlreiche Hinweise, aber kaum verwertbare quantitative Angaben. Für 1930 gibt DUMONT (1951, S. 312) ohne Nennung der Quelle folgende Zahlen, die sich jeweils auf das weitere, mehrere Gemeinden umfassende Stadtgebiet (die "Agglomeration") beziehen: Brüssel zählte 4.624 *Appartement-Häuser*, Antwerpen 677, Lüttich 111 und Gent 79. In der Agglomeration Gent lagen von den 79 Gebäuden 78 in der Gemeinde Gent selbst, was die zentripetale Tendenz unterstreicht. Auf die 78 Gebäude entfielen 447 Wohneinheiten, d.h.

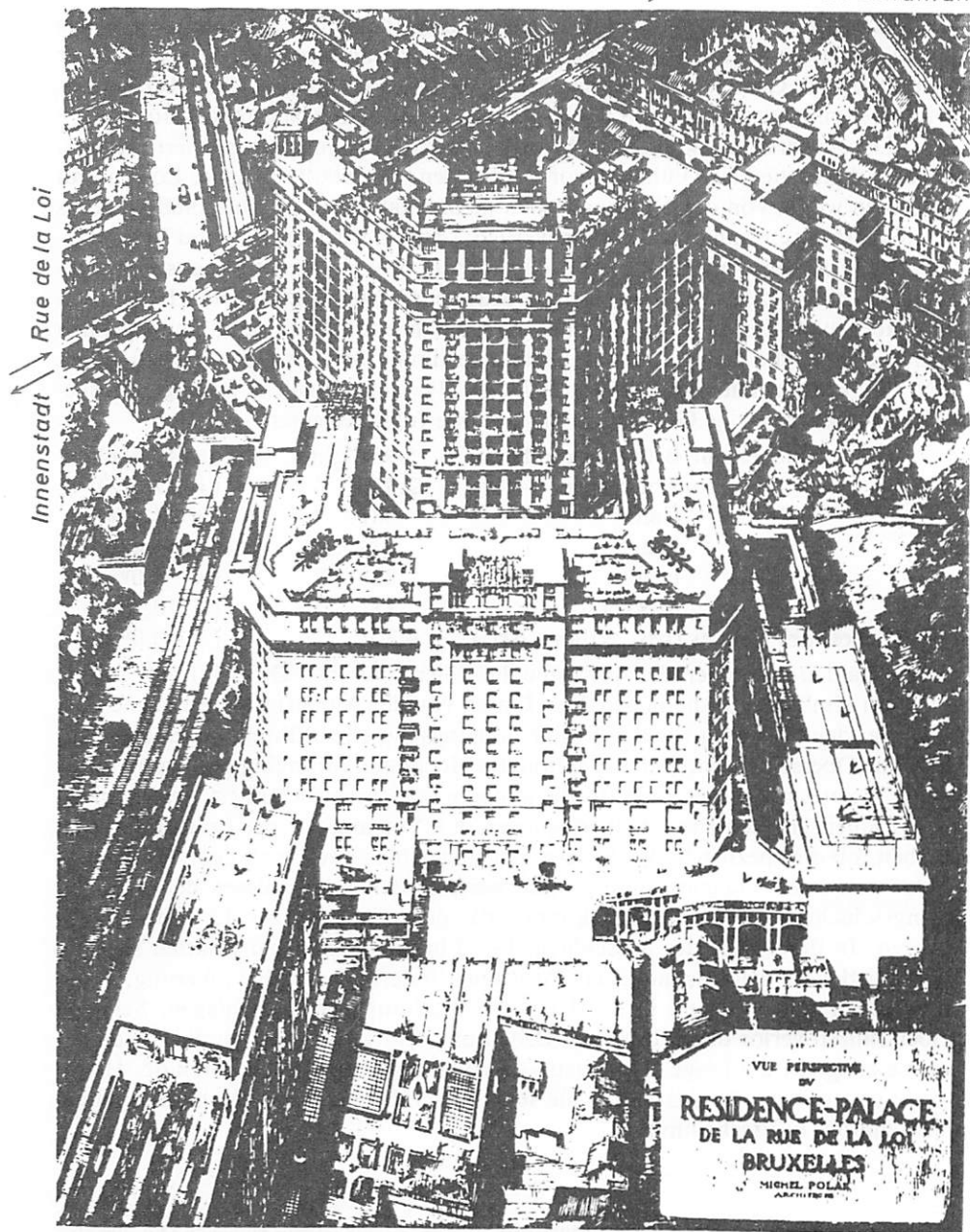


Abb. 21: Luxus-Appartementhaus Résidence-Palace in Brüssel, Rue de la Loi (Außenstadt).  
Arch. Michel Polak 1922

Aus Zs. De Bouwgids (Antwerpen) 1924

im Durchschnitt kamen etwa 6 Einheiten auf ein Gebäude. Offenbar wurde die oben angegebene Standardhöhe hier zunächst noch nicht erreicht bzw. sind in der Zahl niedrige Gebäude mit Appartementwohnungen enthalten. Die 447 Wohneinheiten machten lediglich 0,8% des gesamten Wohnungsbestandes aus.

Die Ausbreitung kann als "hierarchische Diffusion" interpretiert werden. Brüssel hatte die klare Führung vor Antwerpen. Die Städte Brügge, Löwen und Mecheln waren von der Neuerung noch nicht erfaßt. Die Zeit bis 1968 kann als erste Ausbreitungsphase angesehen werden; seitdem wird der Bau und Erwerb einer Appartementwohnung öffentlich gefördert, was zu einem Expansionsschub führte (vgl. Stat. Jb. 96, 1976, S. 113). Aus der Gebäudezählung von 1968 liegen Angaben über die Zahl der Gebäude vor, die ausschließlich oder hauptsächlich für Wohnzwecke der privaten Haushalte bestimmt und mit Lift versehen waren (N.I.S., Gebouwentelling 1968, I, 1973, S. 31). Danach gab es in Belgien insgesamt 14.321 derartige Gebäude,<sup>1)</sup> die sich wie folgt verteilten:

Arrondissement	Brüssel-Hauptstadt	5.958 Einh.	(= 41,6%)
"	Antwerpen	2.438 "	(= 17,0%)
"	Gent	581 "	(= 4,1%)
"	Brügge	624 "	(= 4,4%) <sup>2)</sup>
"	Löwen	288 "	(= 2,0%)
"	Mecheln	131 "	(= 0,9%)
	Rest des Landes (bes. wallon. Arr.)	4.301 "	(= 30,0%).

Diese Zahlen bestätigen die Annahme der "hierarchischen Diffusion".

Im Hinblick auf die in den 30er Jahren von den Modernisten erhobene Forderung, den Hochbau für den Sozialwohnungsbau einzuführen, ist zu betonen, daß die Oberschicht mit der Rezeption des Hochbaus voranging und damit "Zeichen" setzte, die später auch für die anderen Schichten reklamiert werden mußten. Dabei scheinen Prestigeüberlegungen den Vorrang vor der Frage gehabt zu haben, ob die spezifische Wohnform der abgeschlossenen, von dem "Wohnumfeld" isolierten Etagenwohnung ohne weiteres den Bedürfnissen der Bevölkerungsschichten gerecht werden konnte, die potentielle Nutzer der Hochbauten waren. In der Phase des ausschließlichen Einfamilienhausbaus hatten sich die verschiedenen weltanschaulichen Positionen innerhalb der Bevölkerung, wenn überhaupt formal, dann in der Fassadengestaltung niedergeschlagen. Seit den 30er Jahren verlor die Stilfrage an Bedeutung und verlagerte sich die Auseinandersetzung auf die Frage: Hochbau — ja oder nein? Als Promotoren des Hochbaus traten dabei hauptsächlich die sozialistisch beherrschten Wohnungsbaugesellschaften in Erscheinung.

1) In der Zahl müssen auch die Hochhäuser des sozialen Wohnungsbaus enthalten sein, die aber 1968 noch wenig verbreitet waren.

2) Die Zahl für Brügge beinhaltet Gebäude in den Badeorten an der Küste, wo es sich um Ferienapartements handelt.

### 5.3.3 Tendenzen und Ergebnisse des sozialen Wohnungsbaus

Die fruchtbarste Phase — quantitativ und qualitativ — war das erste Jahrzehnt nach Gründung der S.N.H.: rund 54.000 Wohneinheiten bis 1930 (einschl.), knapp 10.000 Einheiten bis 1945 (HW 1957, S. 390). Da in den 20er Jahren, wie erwähnt, der Schwerpunkt auf dem Garten(vor)stadt-Konzept lag, ist in den Innenstädten nicht allzuviel geschehen. Erwähnenswert ist an erster Stelle Löwen, wo die Maatschappij van Goedkope Woningen in der westlichen äußeren Innenstadt verstreut eine Reihe neuer Wohnstraßen anlegte: Gijzelaarsstraat/Weggevoerdenstraat an der Brusselse Poort (1923), Voorzorgstraat (1923) mit freistehenden Doppelhäusern, Gärten und einem Torgebäude, das formal an ältere Lösungen (vgl. Bild 6) anknüpfte, Bastinstraat (1930) u.a. (VAN DER HAEGEN 1975, S. 119).

Aus Brügge ist die Bebauung der Stokersstraat (nördliche Innenstadt) mit Arbeiterreihenhäusern in niederländisch beeinflussten Stilformen anzuführen. Wie in Löwen kamen nur einzelne Straßen oder besser Hausreihen zustande, während in beiden Städten die bürgerliche Bebauung um jeweils ein geschlossenes Viertel erweitert werden konnte: das Nouveau Quartier in Löwen (mit neuen, gegenüber dem Laenen-Plan von 1839 veränderten Fluchtlinien, vgl. Karte, Beil. 5) und das Gezelle Kwartier in Brügge, das in dem traditionellen "Brügger Stil" gestaltet wurde.

In Gent wurde die Innenstadt von den Aktivitäten der Wohnbaugesellschaften nicht berührt, auch nicht in den 30er Jahren, als ein erster größerer Mietwohnungskomplex in fünf- und sechsgeschossigen Hochbauten errichtet wurde (Siedlung Scheldeoord, südöstliche Außenstadt, an der Ringeisenbahn; 430 Wohneinheiten, vgl. Bâtir 1935, S. 10f.).

In Antwerpen baute die Gesellschaft Onze Woning (vgl. S. 138) von 1931 bis 1939 insgesamt 1.259 Wohneinheiten, davon 291 (23%) in der Innenstadt, und zwar 89 Wohneinheiten und 8 Läden in der Kloosterstraat auf dem Gelände des ehemaligen Arsenal und 194 Wohneinheiten in der Nationalestraat, wo sie das Grundstück des Gaswerks erwerben konnte (VERMEIREN 1960).

Auch in Brüssel entstanden in den 30er Jahren kleinere Komplexe, die quantitativ nicht ins Gewicht fielen und im Stadtbild kaum in Erscheinung traten.

Die Folgen der hier skizzierten Entwicklung sind erst nach dem Zweiten Weltkrieg intensiver diskutiert und zum Gegenstand planerischer Bemühungen gemacht worden. Das Absinken der Einwohnerzahl beispielsweise und andere Vorgänge, wie sie in einer Graphik für Antwerpen dargestellt wird (Abb. 28), galten zunächst als leitbildkonform und Bestätigung der gestalterischen Eingriffe.

## 6 INDIVIDUALISTISCHER FUNKTIONALISMUS, 1945-1959

### 6.1 Stagnation der Leitbilddiskussion

Nach dem Zweiten Weltkrieg stellte sich für zahlreiche europäische Städte die Frage, in welcher Weise die zerstörten Bereiche wiederaufgebaut werden sollten. Die Antworten fielen sehr unterschiedlich aus. In einer Reihe von Fällen wurden radikale "moderne" Lösungen gewählt, die mehr oder weniger an die C.I.A.M.-Grundsätze anknüpften. In den Niederlanden zog dadurch Rotterdam großes Interesse auf sich, in Großbritannien Coventry, in der Bundesrepublik Hannover. Als Beispiele für eine "erhaltende" Lösung, die "Wiederherstellung" des früheren Zustandes, seien Freiburg und Nürnberg<sup>1)</sup> genannt. Von einem mehrheitlich oder gar einheitlich akzeptierten Leitbild kann nicht die Rede sein.

In Belgien war keine der sechs untersuchten Städte so stark zerstört worden,<sup>2)</sup> daß eine grundlegende Neugestaltung hätte erwogen werden müssen. War nach dem Ersten Weltkrieg noch so etwas wie Gemein Sinn erkennbar, so zerfiel jetzt die Bautätigkeit in zusammenhanglose Einzelmaßnahmen, die rein von den Nutzungsansprüchen und Rentabilitätserwartungen der jeweiligen Auftraggeber bestimmt waren. Bei der architektonischen Gestaltung und bautechnischen Ausführung wurde vielfach auf Konzepte der Vorkriegsmodernisten zurückgegriffen, was zugleich die Mißachtung der vorhandenen historischen Stadtgestalt bedeutete. Andererseits blieben die ursprünglich implizierten gesellschaftsreformerischen Zielsetzungen auf der Strecke. Das hieß: Bau autogerechter Straßen ohne gleichzeitige Trennung der Verkehrsarten (z.B. die Einrichtung von Fußgängerstraßen wie in Rotterdam), Bau von Wohnhochhäusern ohne gleichzeitige Schaffung der geforderten Gemeinschaftseinrichtungen usw. Von daher scheint es berechtigt, den Zeitraum bis etwa 1960 mit der Kennzeichnung "individualistischer Funktionalismus" zu versehen,<sup>3)</sup> auch wenn damit nicht die gesamte Spannweite der Entwicklung abgedeckt sein sollte.

Da in Belgien große Projekte, die wie die erwähnten Wiederaufbau-Lösungen einem fest umrissenen Leitbild verpflichtet gewesen wären, nicht in Angriff genommen wurden, trat das Land in der internationalen städtebaulichen Diskussion in den Hintergrund. Nachdem es in den früheren Phasen eher der Kategorie der "Innovatoren" oder zumindest der "early adopters" zuzurechnen war, geriet es jetzt in Rückstand gegenüber dem, was in weiterer Sicht als "progressiv" galt. Dies zum Maßstab genommen, mußte die Entwicklung zwangswei-

---

1) Ein erster Versuch, die Wiederaufbauphase aus der zeitlichen Distanz und aus geographischer Sicht kritisch aufzuarbeiten, ist die Untersuchung von MULZER (1972) über Nürnberg.

2) Betroffen waren hauptsächlich Mecheln (durch Fliegerangriffe auf die Zentralwerkstätten der N.M.B.S.) und Löwen, weniger stark Antwerpen (durch V-Bomben-Angriffe, die statische Schäden verursachten) und Brüssel (Häuserblock am Justizpalast zerstört). Vgl. die Karte der Kriegsschäden im Atlas du Survey National, I, 61.

3) SMETS (1977) spricht in bezug auf die 50er Jahre von einem "Pragmatismus ohne Charakter", einem "langweiligen grau-in-grau-Pragmatismus" (ennuyeux pragmatisme grisâtre).

se als negativ erscheinen. Für den Geographen kann jedoch nicht das entscheidende Beurteilungskriterium sein, wieweit ein bestimmtes modisches Leitbild der baulichen Gestaltung auf die Städte angewandt worden ist oder wird,<sup>1)</sup> sondern, ob die verwirklichten Vorhaben der örtlichen Situation gerecht werden; anders ausgedrückt: ob die Eingriffe geeignet sind, einerseits die lokalen Besonderheiten, den Reichtum und die Vielfalt an ästhetischen, kulturellen und anderen Werten, an wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten zu erhalten und andererseits Freiräume für neue Entwicklungen zu schaffen. Aus dieser Perspektive wird manches anders zu bewerten sein.

Der Krieg führte in Belgien auch nicht dazu, daß die kulturell motivierten Erhaltungsbestrebungen besonderen Auftrieb erhielten. Die Einstufung von Baudenkmalern wurde fortgesetzt; die Zahl der diesbezüglichen königlichen Verordnungen wuchs nur langsam an (vgl. Tab. 10, S. 141). Als "Landschaften" wurden innerhalb der Innenstädte die nachstehend aufgeführten Komplexe eingestuft:<sup>2)</sup>

- Löwen, Dominikanerkirche und unmittelbare Umgebung (1945),
- Löwen, Schützenhof (Handbooghof) mit einem Teil der inneren Stadtbefestigung (1945),
- Gent, Ostabfall des Blandijnbergs zur Muinkschelde (1948),
- Gent, ehem. Leiehafen mit Graslei u. Koornlei (1952),
- Gent, Kirche des ehem. Großen Beginenhofs und Umgebung (1956),
- Gent, Kleiner Beginenhof (1963),
- Antwerpen, Beginenhof (1950),
- Brügge, Schützenhof der St. Sebastiansgilde (1958),
- Brügge, Teil des Wallgeländes im Anschluß an den Schützenhof mit Stadttor (Kruispoort), einer Windmühle auf dem Wall sowie dem Museum für den Dichter Guido Gezelle (1962).

Die Auswahl der Objekte war offensichtlich mehr von Zufällen geleitet als von einer systematischen, die potentiell erhaltenswerten Objekte nach ihrer nationalen Bedeutung abwägenden Bestandsaufnahme.

Auf der anderen Seite wurden verschiedentlich Bereiche mit historischer Bebauung durch punktuelle, nicht aus einem Gesamtkonzept abgeleitete Sanierungsmaßnahmen angetastet, die entstandenen Baulücken aber auch nicht überall gleich wieder geschlossen (vgl. Kap. 6.3). Dies gilt besonders für Antwerpen, wo kriegsbedingte Trümmerflächen in der Stadtmittle durch spätere Abbrüche, die allem Anschein nach unvermeidbar waren, noch erweitert wurden (vgl. Inv. Antw. 1976, Karte A n. S. 40, mit Eintragung der Abbruchflächen).

---

1) Vgl. im Gegensatz zu dieser Auffassung HOLZNER (1970) mit seiner kritischen Bewertung der Nachkriegsentwicklung der Stadtgestaltung in der Bundesrepublik.

2) Luftaufnahmen mit Abgrenzung der geschützten Areale in Beschermede Landschaften (1972). Siehe auch Denkmälerliste VL (1977).

## 6.2 Neue Instrumentarien zur Veränderung der Stadtgestalt

Ein planmäßiges Vorgehen bei gestalterischen Maßnahmen wäre nach dem Krieg möglich gewesen. Ein Gesetz von 1946 bestimmte, daß für die großen Städte ein Flächennutzungsplan (Algemeen Plan van Aanleg, A.P.A.) aufgestellt werden sollte. Dazu kam es jedoch nicht, weil es den betreffenden Gemeinden gestattet war, für Einzelvorhaben Bebauungspläne (Bijzondere Plan van Aanleg, B.P.A.) vorzulegen und durch königliche Verordnung in Kraft setzen zu lassen, bevor ein Flächennutzungsplan vorlag bzw. Rechtskraft erlangt hatte. Die Gemeinden scheuten es offensichtlich, sich durch Gesamtplanungen festzulegen (oder staatlicherseits festlegen zu lassen). Sie wären andererseits schon von der personellen Besetzung her kaum in der Lage gewesen, die für die Aufstellung eines A.P.A. erforderlichen Voruntersuchungen und anderen Vorleistungen zu erbringen.

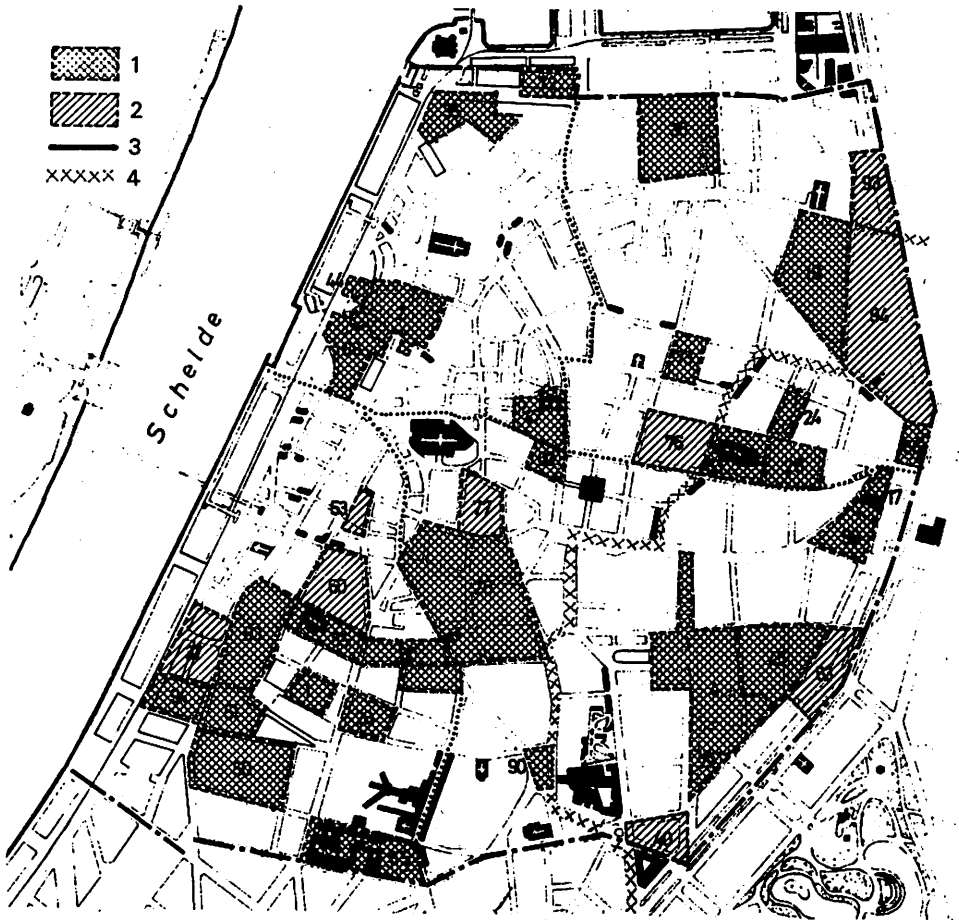
Die Stadt Brüssel fand einen zweifachen Ausweg, indem sie Mitte der 50er Jahre eine private Planergruppe, die A.S.B.L. Tekhné<sup>1)</sup>, mit der Aufstellung eines sogenannten plan directeur für die Innenstadt beauftragte. Es handelt sich dabei um eine Art Flächennutzungsplan, der aber nicht dem gesetzlich geforderten Plan entsprach, keine Rechtskraft erlangen konnte und somit nur eine unverbindliche Orientierungshilfe bot (vgl. Kap. 7.1.2).

Das heißt, daß Baumaßnahmen immer nur von Fall zu Fall auf der Grundlage eines B.P.A. durchgeführt wurden. Abb. 22 zeigt am Beispiel von Antwerpen das Mosaik der bis 1973 erstellten bzw. rechtskräftig gewordenen Bebauungspläne sowie der noch im Entwurfsstadium befindlichen Pläne. Dazu sind noch die rechtskräftigen Fluchtlinienpläne eingetragen, die aus dem 19. Jh. stammten und bei denen es hauptsächlich darum gegangen war, die Verkehrsführung im Verlauf der staatlichen Fernstraßen zu verbessern. Die Fernstraßen waren im allgemeinen — auch in der Innenstadt — Staatsstraßen und nicht Bestandteile des kommunalen Straßennetzes. In dem Viertel zwischen Schelde und Kathedrale sollte mit den Fluchtlinienplänen erreicht werden, daß die engen Straßen und Gassen verbreitert und besser durchlüftet wurden. Es sei hier vorausgeschickt, daß die Stadtverwaltung seit den 70er Jahren versucht, die bestehenden, noch nicht voll ausgeführten Bebauungspläne, die wegen veränderter Vorstellungen und Bedürfnisse als überholt gelten, zu revidieren. Dazu sind jeweils wieder neue königliche Verordnungen erforderlich.

Die oben angedeutete Art und Weise des Vorgehens hat durch die Inkonsistenz der Eingriffe zweifellos eine Reihe von gestalterisch unbefriedigenden Lösungen hervorgebracht. Ein Beispiel zeigt Bild 41. Das im Hintergrund sichtbare städtische Verwaltungshochhaus liegt in dem B.P.A. 20, der auf die Errichtung eines großen, mit diesem Gebäude nur teilweise verwirklichten Verwaltungskom-

---

1) Die Gruppe soll hauptsächlich aus Leuten bestanden haben, die vorher mit Planungen in Belgisch-Kongo betraut waren (und die offensichtlich im Zuge der Entkolonialisierung ihre Stellungen verloren hatten).



**Abb. 22: Bebauungspläne und Fluchtlinienpläne in Antwerpen, Stand 1973.**  
 Aus: Binnenstad Antw., structuurschets 1973, Karte 12.  
 1. Bebauungsplan (B.P.A.), ab 1946  
 2. Vorentwurf für einen B.P.A.  
 3. Fluchtlinienplan  
 4. Staatsstraße, Fluchtlinienplan 1879



plexes abgestellt war. Die als Parkplatz genutzte Abrißfläche im Vordergrund ist genetisch betrachtet eine mittelbare Folge der Konzentration von Arbeitsplätzen bzw. Dienststellen mit Publikumsverkehr in dem besagten Hochhaus; sie liegt in dem B.P.A. 80. Dort sollten ein Altenheim erweitert und Sanierungen vorgenommen werden, jedoch wurde dieser Plan nicht durch königliche Verordnung anerkannt (vgl. Binnenstad Antw./structuurschets 1973, S. 100ff.).

Daß die übergreifenden Flächennutzungspläne nicht zustande kamen und folglich die ihnen zugrundeliegende Forderung nach funktionaler Entmischung, etwa im Sinne der Charta von Athen, nicht auch noch gesetzlich sanktioniert wurde, muß aus heutiger Sicht als positiv angesehen werden, da dies die Erhaltung traditioneller Strukturen begünstigte.

Der Wohnungsbau war, nicht zuletzt wegen des geringen Zuwachses in den 30er und 40er Jahren, die vordringliche Aufgabe. Wesentliche Impulse gab ein Gesetz von 1948, das sogenannte De Taeye-Gesetz.<sup>1)</sup> Für den Bau eines Einfamilienhauses und den Kauf einer mit öffentlichen Mitteln gebauten Wohnung konnte nunmehr unter bestimmten Bedingungen eine staatliche Prämie in Anspruch genommen werden. Das Ziel dieser Regelung war, ähnlich wie in der Bundesrepublik, die Eigentumsbildung in einer breiten Bevölkerungsschicht zu fördern. Die Auswirkungen lassen sich aus folgenden Daten herauslesen. Vom Inkrafttreten des Gesetzes bis Ende 1955 entfielen von den gewährten Prämien

auf Gemeinden bis 5.000 Einwohner	40%
auf Gemeinden von 5.000 bis 30.000 Einw.	33%
auf Gemeinden über 30.000 Einw.	
(ohne die "großen Agglomerationen")	10%
auf die "großen Agglomerationen"	17%

Innerhalb der "großen Agglomerationen" entfiel nur ein geringer Anteil der Prämien auf die jeweilige Kerngemeinde. In der Agglomeration Gent beispielsweise machte der Anteil der Gemeinde Gent ein knappes Drittel aus (WALLAERT 1957, S. 90f.). Darin kommt zum Ausdruck, daß in den Kerngemeinden im allgemeinen kaum mehr Grundstücke erschlossen wurden, die mit dem traditionellen Einfamilienreihenhaus hätten bebaut werden können.

Das Gesetz hat die selektive Abwanderung aus den Innenstädten weiter gefördert und auf diese Weise mit Sicherheit dazu beigetragen, daß sich der Zustand der Altbauwohnungen verschlechterte. Um hier wirksam eingreifen zu können, wurde 1953 ein Gesetz verabschiedet, das die Beseitigung der ungesunden Wohnungen (fr. taudis, nl. krotwoningen) beschleunigen sollte.<sup>2)</sup> Die wesentlichsten Bestimmungen waren:

- 1) Der Abgeordnete, nach dem das Gesetz benannt ist, Alfred De Taeye (1905-1958), entstammte der christlichen Arbeiterbewegung und war in Kortrijk, einer mittelstädtischen Umgebung, tätig gewesen. Der "ideologische" Hintergrund dürfte damit ausreichend umrissen sein.
- 2) De Taeye war zu diesem Zeitpunkt Familien- und Gesundheitsminister und hatte sich für dieses Gesetz eingesetzt. Als Vorbild diente vermutlich Frankreich, wo seit 1951 sogenannte Centres de Propagande et d'Action contre les Taudis (P.A.C.T.) tätig waren (PINCHEMEL 1969, S. 638).

- a) Die Société Nationale du Logement (S.N.L., vor Namensänderung S.N.H.) kann die Vergabe neuer Mittel an eine der ihr angeschlossenen Gesellschaften davon abhängig machen, daß ein Teil davon für den Bau von Wohnungen verwendet wird, die vorzugsweise für Personen bestimmt sind, deren bisherige Wohnung wegen Überbelegung oder mangelhaften hygienischen Zustandes geräumt und abgerissen werden sollte.
- b) Den betreffenden Gesellschaften wird gestattet, vorbehaltlich der Zustimmung durch die S.N.L., mit deren finanzieller Unterstützung ungesunde Wohnungen aufzukaufen oder zu enteignen mit dem Ziel, sie umzuformen (in was?) oder abzubringen. Der Staat beteiligte sich an den Kosten der Ankaufaktion bzw. der Enteignung: Er übernahm die Zins- und Tilgungskosten für die Differenz zwischen den Grunderwerbs- und Abbruchkosten einerseits und dem amtlichen Schätzwert der Grundstücke andererseits.<sup>1)</sup>

Eine erhaltende Verbesserung der ungesunden Wohnungen bzw. Häuser war also nicht bezweckt; die Kostenbeteiligung des Staates setzte den Abbruch voraus. Es ist daher durchaus gerechtfertigt, das Gesetz als "perfektes Instrument zum Abbruch historischer Städte" zu bezeichnen (Brugge-Strukturplan 1976, S. 178). Wichtig ist in diesem Zusammenhang noch, daß das Verfahren, nach dem der Gebäudezustand ermittelt wurde, von Gemeinde zu Gemeinde wechseln konnte. Brüssel und Antwerpen z.B. operierten mit dem Begriff des ungesunden Viertels, während Gent das einzelne Haus, unabhängig von seiner Umgebung betrachtete (HW 1957, S. 79f.).

### 6.3 Die Ergebnisse

Die mit Hilfe des Sanierungsgesetzes von 1953 geräumten Flächen wurden von den Baugesellschaften zum Teil neu bebaut. Sie wählten dabei in der Regel freistehende, also nicht in die Straßenfront eingeordnete, mehrgeschossige Bauten. Es gibt Hinweise darauf, daß die Wohnungen nicht unbedingt mit Bewohnern der abgebrochenen Häuser, sondern mit solchen aus älteren Wohnungen der betreffenden Gesellschaft belegt wurden (vgl. HW 1957, S. 27, für Le Foyer Bruxellois).

Wo überwiegend nur Einzelgrundstücke "saniert" wurden, konzentrierte man die Bautätigkeit in der Außenstadt. Ein Beispiel dafür ist Mecheln, wo De Mechelse Goedkope Woning das Gelände eines ehemaligen Exerzierplatzes (Oud Oefenplein), rund 700 m von der nördlichen Innenstadtgrenze entfernt an der Chaussee nach Antwerpen, bebaute (siehe Karte, Beil. 6). Es entstanden 349 zweigeschossige Einfamilienhäuser, 52 Doppelhäuser für Alte und kinderlose Haushalte sowie 145 Etagenwohnungen in 2 achtgeschossigen Gebäuden (HW 1957, S. 6, 107). Etwa 60 Wohnungen sollen von den Bewohnern aus (innenstädtischen) Abbruchhäusern bezogen worden sein.

---

1) Nach einem bis dahin gültigen Gesetz von 1931 mußten sich Staat, Provinz und Gemeinde diese Kosten zu je 1/3 teilen (HW 1957, S. 20, 121).

In Gent fand 1957 eine "nationale week voor de krottenbestrijding" (sinngemäß: Nationale Woche für die Bekämpfung von Elendswohnungen) statt. Dies berechtigt dazu, der Entwicklung in Gent einen gewissen Modellcharakter beizumessen. Hier wurden von 1953 bis 1957 insgesamt 262 Wohnungen für unwohnbar erklärt. Der größte Teil davon waren Wohnungen oder richtiger umgenutzte Zellen in dem ehemaligen Dominikanerkloster (Het Pand) an der Leie.<sup>1)</sup> 120 Haushalte aus dem "Pand" wurden in eine Siedlung in der Außenstadt "umgesetzt". Dorthin kamen auch Bewohner aus dem Sanierungsgebiet Groene Briel (nördliche äußere Innenstadt, 221 abbruchbedürftige Häuser auf ca. 1,6 ha). Auf dem freigewordenen Gelände wurden 3 Großmiethäuser errichtet. Eine gestalterische Harmonisierung mit der Umgebung wurde dabei nicht angestrebt, da man hier wie in den meisten ähnlichen Fällen davon ausging, daß die Neubauten erst der Anfang einer totalen Umgestaltung ganzer Stadtteile waren.

Der größte und auch der gestalterisch gelungenste Komplex wurde in Gent außerhalb der Innenstadt in der Überschwemmungsaue der Neermeerschen zusammen mit der Nationalen Regattastrecke (Watersportbaan) angelegt. Das Gelände war noch unbesiedelt und eine Erschließung nur durch die großen Erdbebewegungen sowie durch aufwendige Fundamentierungen möglich, die ihrerseits aus wirtschaftlichen Gründen nur die Hochbauweise zuließen. Die Siedlung, die rund 1.300 Wohneinheiten hat, wurde erst Anfang der 60er Jahre fertig. Von 1946 bis 1957 sind in Gent insgesamt knapp 1.500 Wohneinheiten errichtet worden, weitere 700 waren noch im Bau (WALLAERT 1957).

Die skizzierten Aktivitäten der Wohnungsbaupolitik führten allgemein zu einer Vernachlässigung der innenstädtischen Altbausubstanz und — in Verbindung mit anderen Faktoren — zu einem weiteren Absinken der Einwohnerzahl. Letzteres war eine Erscheinung, die auch dadurch nicht wesentlich abgeschwächt wurde, daß der Bau von Appartementhäusern (*immeubles à appartements*, *flatgebouwen*) in ähnlichen Formen wie in der Vorkriegszeit fortschritt.

Dabei war wiederum hauptsächlich Brüssel betroffen. Die Wahl der Bauplätze wurde nicht gelenkt: Wo die von der Bauordnung geforderte Straßenbreite gegeben war, konnte in die Höhe gebaut werden. Im Stadtbild wirkte sich das nicht gerade günstig aus. Darauf spielte der modernistische Architekt Victor Bourgeois an, als er schrieb: "*Bruxelles est devenu un San Gimignano de mauvais goût, car tandis que dans la petite ville toscane les 13 tours des familles patriciennes s'affirment harmonieusement dans le paysage, que dire de l'alternance de maisons hautes et basses dans la cité brabançonne! Depuis 25 ans cependant, les avertissements n'ont pas manqué.*"\* (BOURGEOIS 1955, S. 95). Bourgeois selbst war der erwähnte Plan zu verdanken, die Stadt durch ein Hochbauviertel, das in ein strenges Rasterschema eingepaßt sein sollte, zu erweitern. Seine Äußerung bestätigt, daß in der baulichen Praxis das Leitbild unterlaufen wurde und daß die Stadtentwicklung von willkürlich anmutenden Entscheidungen bestimmt war.

---

1) 1963 von der Reichsuniversität Gent angekauft; wird seitdem restauriert.

An großen Projekten in Brüssel ist die endgültige Fertigstellung der Nord-Süd-Verbindung, des Zentralbahnhofs und zweier zusätzlicher innenstädtischer Haltestellen zu nennen,<sup>1)</sup> ferner die Neugestaltung des Mont des Arts (siehe Abb. 26). Der Komplex, der hauptsächlich die Königliche Bibliothek Albert I. umfaßt,<sup>2)</sup> reflektiert ebenso wie der Bahnhof monumentalisierende Gestaltungsweisen, wie sie schon in den 30er und 40er Jahren in der "offiziellen" Architektur verschiedener europäischer Länder üblich waren.

Gegen Ende der Phase 4 setzten in Brüssel in Erwartung der Weltausstellung von 1958 größere öffentliche Arbeiten ein, so die Umwandlung der Ringboulevards in eine weitgehend kreuzungsfreie Stadtautobahn. Wir behandeln diese Maßnahmen im Zusammenhang mit weiteren Eingriffen im folgenden Kapitel.

---

1) Vgl. Centre de Création Industrielle (1978), S. 68f. mit guter Luftaufnahme.

2) Abbildungen in Brussel Kruispunt (1956, S. 81, 83, 85) u. DE SAULNIER (1963, S. 14).

## 7 WACHSENDER VERÄNDERUNGSDRUCK UND ANSÄTZE ZUR ERHALTENDEN ERNEUERUNG, 1960-1978

### 7.1 Vervielfältigung der Konzepte

#### 7.1.1 Allgemeine Aspekte

Versucht man, die jüngste Phase der Leitbilddiskussion zu analysieren, so zeigt sich bald, daß die Entwicklung gegenüber der Nachkriegszeit unübersichtlicher wurde. Dem individualistisch-funktionalistischen Vorgehen wurden zunehmend idealistische Konzepte entgegengesetzt, mit denen die Wiedergewinnung von "Urbanität", die "Erhaltung der Sozialstruktur", die Schaffung einer "humanen" Umwelt, die Verbesserung der "Lebensqualität" u.a.m. mit städtebaulich-stadtgestalterischen Mitteln erreicht oder zumindest gefördert werden soll. Ein Nebenergebnis ist die Flut neuer, oft nur vage definierter Begriffe sowie die euphemistische oder pejorative Umdeutung älterer Termini, so daß eine kritische Durchleuchtung nur schwer Ansatzmöglichkeiten findet, wenn sie sich nicht an konkrete Verwirklichungen halten kann.

Von besonderer Bedeutung für die Leitbildentwicklung war die Entstehung großer überregionaler Projektträger. Diese traten zunehmend in Konkurrenz zu den mehr oder weniger stark variierenden lokalen Aktivitäten und konnten sie in vielen Fällen an sich ziehen. Waren sie zunächst auf die Massenproduktion von Wohnraum mit Hilfe industrieller Fertigungsverfahren abgestellt, so bieten sie heute ein "diversifiziertes" Programm, in das auch Konzepte integriert sind, die aus der Kritik an den Erscheinungsformen und Konsequenzen eben dieser Massenproduktion, an den großflächigen Sanierungen usw. hervorgegangen sind. Am Beispiel der deutschen Unternehmensgruppe Neue Heimat läßt sich das gut zeigen. Sie führt eine "Stadtbilduntersuchung" in Lüneburg durch, betreibt "Restaurierung und Modernisierung" in Berlin-Charlottenburg, "Sanierung" in der Altstadt von Mainz. Zugleich erklärt der Chef der Neuen Heimat, Albert Vietor, es sei unerträglich, daß in der Bundesrepublik in 3 bis 4 Millionen abbruchreifen Wohnungen, zumeist in innenstädtischen "Slums", immer noch Familien wohnen müßten (FAZ v. 22.2.1979). Die konzeptionelle Bandbreite erscheint dadurch als Instrument, um potentieller Kritik den Boden zu entziehen.

Zur Perzeption und Rezeption der divergierenden Konzepte in Belgien läßt sich folgendes feststellen:

1. Das Bemühen, im Gefolge der Weltausstellung von 1958 ausländische Investoren anzulocken, begünstigte die Praxis, deren Standortentscheidungen nicht durch planerische Festlegungen im Interesse der "Allgemeinheit" einzuengen. Die Verabschiedung eines städtebaulichen Planungsgesetzes (1962) stand dem nicht im Wege.
2. Zur Verbesserung der Infrastruktur, notwendige Voraussetzung für ein Gelingen dieser Bemühung, forcierte der Staat den Ausbau des Autobahnnetzes und die Einrichtung von U-Bahnen in den großen Stadtregionen (Brüssel,

- Antwerpen, ursprünglich auch Gent). Er schuf dadurch wichtige Vorgaben und überließ es den betroffenen Städten, die Folgen zu bewältigen.
3. Ein wesentlicher Aspekt ist der Wandel in der Bewertung des Bevölkerungsrückgangs in der Innenstadt. Nachdem lange Zeit hindurch die "Auflockerung" verfolgt worden war, nahm nun die Kritik an dem Rückgang zu. Den Anfang machten offenbar die innenstädtischen Warenhäuser, die der Abwanderung ihrer Kundschaft nicht länger zusehen wollten (vgl. Belgisch Comité voor de Distributie 1970).
  4. Die Entwicklung des Wohnbausektors führte nicht zu einer unternehmensmäßigen Konzentration, die im Ausmaß derjenigen in der Bundesrepublik entspräche. Hauptsächlich im Bereich des Baus von Luxus-Appartementhäusern sind einige Unternehmen landesweit tätig, so besonders die Antwerpener Firma Amelinckx (Bild 25/26). Dadurch können vereinheitlichende Tendenzen nur in Teilbereichen zum Tragen kommen. Der Bau von Sozialwohnungen blieb organisatorisch den lokalen Gesellschaften vorbehalten.
  5. Aus der Kritik an den Folgen, die sich aus den beiden erstgenannten Punkten ergaben, und zweifellos auch inspiriert durch die aufkommenden gesellschaftskritischen und regionalistischen Bewegungen, bildete sich eine Gegenposition heraus, die auf eine "erhaltende" Erneuerung der Städte, vorzugsweise der Innenstädte, abzielt. Die Initiative ging überwiegend von privater Seite, aber auch von einzelnen Amtsträgern aus. Die Erhaltungsbestrebungen faßten in den behandelten Städten in unterschiedlichem Maße Fuß; sie zeigen überdies deutliche Nuancen in der inhaltlichen Präzisierung des Ziels. Außer den Gemeinden selbst sind andere wichtige Entscheidungsträger betroffen, so O.C.M.W./Wohlfahrtsanstalten, Ministerien oder Ministerialabteilungen. Deren Haltung ist, soweit überhaupt erkennbar, weder einheitlich noch eindeutig.
  6. Die internationale Erhaltungsdiskussion wurde nur in Ausschnitten wahrgenommen. In Flandern hat man hauptsächlich die niederländische und angelsächsische Entwicklung verfolgt. Dies gilt z.B. auch für die Ebene der Viertelskomitees, der lokalen Aktionsgruppen usw. (die den in der Bundesrepublik als Bürgerinitiativen bezeichneten Gruppierungen entsprechen).

### *7.1.2 Zur Situation in den untersuchten Städten*

Im folgenden werden die wichtigsten Aspekte der Leitbildentwicklung in den untersuchten Städten skizziert.

**B r ü s s e l:**

Die Stadtverwaltung hatte wie erwähnt die Planergruppe Tekhné damit beauftragt, einen plan directeur auszuarbeiten. Dieser Plan wurde Ende 1962 fertiggestellt und lediglich in einer offiziellen Zeitschrift (Habiter - Wonen, vgl. DE SAULNIER 1963) bekanntgemacht. Er war von den Grundsätzen der Charta von Athen bestimmt, die zu diesem Zeitpunkt von der C.I.A.M.-Gruppe gar nicht mehr vertreten wurden, ganz davon abgesehen, daß sie sich schon 1958 aufgelöst hatte

(vgl. HRR, Sp. 410, 402). Nach STRAUVEN (1975, S. 16) blieb der Plan "geheim", wurde nicht im Gemeinderat behandelt und schon gar nicht mit der Bevölkerung diskutiert. Folgen wir der "offiziellen" Darstellung durch DE SAULNIER, so war der Ausgangspunkt für den Plan der Bevölkerungsrückgang. Der Plan rechnete mit einem Verlust von 75.000 Einwohnern von 1900 bis 1959. (Nimmt man statt dessen die Stichjahre 1890 und 1962, so waren es sogar knapp 95.000 Personen oder 60% der Bevölkerungszahl von 1890.) Den 65.000 noch in der Innenstadt wohnenden oder besser statistisch erfaßten Personen (Nachtbevölkerung) stand eine beträchtlich höhere Zahl von Beschäftigten, Schulbesuchern, Geschäftskunden usw. (Tagbevölkerung) gegenüber.

Wie in vielen anderen Städten vollzog sich also auch in Brüssel der Umschwung von einer positiven zu einer negativen Bewertung der Bevölkerungsentwicklung. Dies ist bis heute ein wichtiges Thema geblieben, und zwar sowohl aus steuerpolitischen Gründen (wachsende Lasten bei rückläufigem Steuerertrag, dabei Unmöglichkeit, dem Problem mit Eingemeindungen beizukommen, vgl. Abb. 27) als auch wegen der innenpolitischen Konsequenzen. Der Bevölkerungsrückgang erstreckt sich inzwischen nämlich auf die gesamte Region Brüssel, so daß deren Stellung durch den Schwund des Wählerpotentials in der Auseinandersetzung um die Regionalisierung geschwächt wird.<sup>1)</sup>

Die Absicht des Plans bestand darin, die Einwohnerzahl um 35.000 auf 100.000 zu erhöhen. Dazu wurden drei Strategien vorgeschlagen:

#### 1. Anlage eines autogerechten Verkehrsnetzes.

Dazu sollte innerhalb der in eine Stadtautobahn umgewandelten Boulevards (Petite Ceinture/Kleine Ringlaan) ein zweiter, engerer Ring eingerichtet werden, der den Bereich um die Grand'Place umschloß. Beide Ringe sollten mit Parkgelegenheiten ausgestattet werden. Vom Nordbahnhof her sollte eine Autobahn im Zuge der (unterirdischen) Nord-Süd-Eisenbahnverbindung zum Zentralbahnhof führen und dort mit dem inneren Ring durch zwei Verteiler (an der Kathedrale und in der Nähe des Mont des Arts) verknüpft werden. Von dort sollte die Verbindung dann unterirdisch am Justizpalast vorbei zur Avenue Louise weitergeführt werden und so den Zugang zu bzw. von den gehobenen Wohnvierteln im Südosten der Stadtregion erleichtern (vgl. Brussel-Kruispunt 1956, S. 14-17).

#### 2. Durchgreifende Sanierung des Baubestandes.

Dieser war nur zu einem Viertel als "gut" eingestuft worden. Knapp die Hälfte hätte verbessert werden können, der Rest war abbruchreif (HERREMANS u. LA-ROUILLÈRE 1964, S. 90). Die Lösung wurde darin gesehen, daß man die bebaute Fläche drastisch reduzierte (von 175 auf 78 ha) und die dadurch wegfallende Ge-

---

1) Ebenso wie die Gemeindegrenzen innerhalb der Region scheinen deren Außengrenzen derzeit so verfestigt zu sein, daß eine Angleichung an die neuen Verhältnisse, die durch die massive Abwanderung frankophoner Brüsseler Haushalte besonders in die niederländischsprachigen Randgemeinden geschaffen werden, in absehbarer Zeit kaum denkbar erscheint.

schoßfläche in neue Hochhäuser verlagerte.

### 3. Anlage einer Kette von Grünanlagen.

Dies sollte westlich der Zentralboulevards geschehen, wo überwiegend die Wohnfunktion lokalisiert sein sollte. Dabei sollte die Grünfläche von 27,41 ha auf 64,65 ha erhöht werden.<sup>1)</sup>

Es ist kaum verwunderlich, daß diese Konzeption und vielleicht mehr noch die dahinterstehende Planungsphilosophie bald auf Kritik stieß. Anlässlich einer Ausstellung von Modellen, die auf dem plan directeur beruhten und die Stadt Brüssel des Jahres 1985 vor Augen führen sollten, formierte sich eine "Widerstandsgruppe" von Architekten, die sich Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU) nennt. Als Ziele werden die Demokratisierung des Planungs- und Entscheidungsprozesses sowie die Weckung eines kritischen Bewußtseins der Bevölkerung durch Aufklärung über städtebauliche Probleme genannt (STRAUVEN 1975, S. 16). Die ideologische Position scheint — zumindest nach außen hin über die von der ARAU herausgegebenen Publikationen — eindeutig fixiert: Brüssel wird als ville-putain, als Hure, die sich an den Kapitalismus verkauft hat, interpretiert (Vorsitzender René Schoonbrodt in STRAUVEN 1975, S. 18ff.).

Die praktische Tätigkeit besteht u.a. in der Unterstützung der Viertelskomitees, unter denen das älteste das Comité général d'action des Marolles ist, das im Marollenviertel im Süden der Innenstadt tätig ist. 1978 wurden auch "alternative" Stadtrundfahrten veranstaltet, die von seiten des Ministeriums für französische Kultur und der Französischen Kommission für Kultur der Agglomération de Bruxelles Unterstützung fanden. Bis heute hat die Gruppe ferner eine Reihe von Alternativprojekten ausgearbeitet (vorgestellt bei STRAUVEN 1975 und in La Tour Ferrée 1978). Vom Ansatz her erscheinen diese Projekte meiner Meinung nach richtig gesehen: z.B. Umgestaltung der Fläche vor dem Zentralbahnhof (siehe Abb. 26), der durch Abbrüche und Hochbauten entstellten Place de la Vieille Halle aux Blés u.a. Die vorgeschlagenen Lösungen sind allerdings zum Teil außerordentlich formalistisch und elitär und dürften daher zumindest in der Bevölkerung kaum "verstanden" werden. Inwieweit die Aktivitäten der ARAU bei den Entscheidungsträgern einen Gesinnungswandel bewirkt haben, läßt sich nicht beantworten. Einige neuere Projekte, etwa im Marollenviertel (siehe Bild 57), deuten auf ein Nachgeben in Teilfragen hin.

**B r ü g g e:**

Als Gegenbeispiel zu Brüssel ist an erster Stelle Brügge zu nennen. Nach einer längeren Phase der Erstarrung und nach ersten individuellen Maßnahmen, die

---

1) Zum besseren Verständnis dieser Zahlen ist anzumerken, daß von den 27 ha etwa 15 ha auf den Parc de Bruxelles entfielen und auch alle anderen nutzbaren Parkanlagen (Egmontpark, Place du Petit Sablon, mit Einschränkung Mont des Arts) in der Oberstadt liegen. Der Zuwachs an Grünfläche entfiel daher wohl ausschließlich auf das "Abstandsgrün" zwischen den geplanten Hochhäusern.



die Geschlossenheit des Stadtbildes gefährdeten, regte sich auch hier Widerstand gegen die Laissez-Faire-Haltung der Stadtverwaltung. Als Wortführer ist Andries van den Abeele hervorzuheben, dessen Veröffentlichungen (siehe VAN DEN ABE-ELE 1973 u.a.) die Stadt in Planungsfragen ins Gespräch brachten. Ein erster Erfolg war die Gründung einer Stiftung (Stichting Marcus Gerards 1965), die als erste ihrer Art in Belgien gefährdete Häuser aufkauft und restauriert. Die Stadtverwaltung machte anfangs Schwierigkeiten, schwenkte dann jedoch auf den angestrebten neuen Kurs ein. Sie gab am 21.4.1972 bei der privaten Planergruppe Groep planning b.v., Brügge,<sup>1)</sup> einen sogenannten Strukturplan in Auftrag, um dadurch Informationen über die planerisch wichtigen Gegebenheiten sowie vor allem Lösungsvorschläge für eine erhaltende Erneuerung der Innenstadt zu bekommen. Die Kosten hat die Stadt alleine tragen müssen. Der Plan war Ende 1972 fertig. Im Septemberheft 1973 der Architekturzeitschrift A plus erschien ein erster Bericht, in dem auch einige der farbigen Karten reproduziert waren. Die endgültige Veröffentlichung verzögerte sich bis 1976,<sup>2)</sup> weil die Stadt auf den zugesagten staatlichen Druckkostenzuschuß warten mußte. Im gleichen Jahr endete allerdings die langjährige Vormachtstellung der Christlichen Volkspartei (CVP) im Gemeinderat und wurde ein Sozialist neuer Bürgermeister. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen dieser Wechsel für die Umsetzung des Plans haben wird.

Der Strukturplan dient im wesentlichen der Orientierung und kann als psychologisches Druckmittel benutzt werden, um unerwünschte Initiativen von privater Seite abzublocken. Rechtskraft kann ein derartiger Plan nicht erlangen. Der Rahmen, den er absteckt, muß durch einzelne Bebauungspläne nach und nach gefüllt werden.

Die Grundkonzeption läßt sich vereinfacht folgendermaßen charakterisieren:

1. Der vorhandenen Stadtgestalt wird ein hoher Wert beigemessen, der nicht geschmälert werden sollte, z.B. durch unangepasste Bauten (vgl. Bild 21, für die Dachgestaltung) oder durch Duldung der Autoflut, die die Stadt besonders während der Reisesaison überschwemmt.
2. Der Wert jüngerer Bausubstanz des 19. Jh. wird verbal betont, in den Vorschlägen und Wertungen aber meines Erachtens nicht angemessen berücksichtigt. Das äußert sich einerseits darin, daß Bauten des 19. Jh., die wichtige Dokumente für die Neugotik-Bewegung und deren Auseinandersetzung mit der mittelalterlichen Vergangenheit sind, als störend gekennzeichnet werden (vgl. Bild 33/34), andererseits darin, daß die von jüngerer Bebauung eingenommenen randlichen Teile der Innenstadt insgesamt weniger Berücksichtigung finden als die innere Innenstadt mit den Hauptanziehungspunkten des Fremdenverkehrs.
3. Aus Punkt 2 ergibt sich indirekt, daß der Schwerpunkt weniger auf der Erhal-

---

1) Leiter war der Architekt Jan Tanghe (\*1929), vgl. BEKAERT-STRAUVEN (1971, S. 345-347).

2) Siehe Brugge-Structuurplan 1976. Die Auflage beträgt nur 1.000 Exemplare.

tung der noch intakten Wohnbereiche liegt, sondern auf der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den zentralen Bereichen. Dazu werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgeschlagen, u.a. die Ausweisung von Fußgängerachsen zwischen den verschiedenen Hauptsehenswürdigkeiten.

#### M e c h e l n :

Hier ging man im Bemühen um die Stadtgestalt einen anderen Weg. Nach den Abbruchaktionen der 50er und 60er Jahre, durch die sich die Verhältnisse eher noch verschlechterten, entschloß man sich 1971 zu einer Änderung der Strategie. Anhand älterer Untersuchungen über die Wohnbedingungen wählte man ein Viertel im Norden der Innenstadt (Klein Begijnhof-Heembeemd, 11 ha, 630 Wohneinheiten) aus, um hier die Möglichkeit einer "sozialorientierten" Stadterhaltung zu erproben. Es handelt sich um einen baulich auf den ersten Blick weniger interessanten Bereich, insofern in ihm keine bedeutenden Baudenkmäler liegen. Es sind überwiegend kleine Reihenhäuser, dazu Relikte des Begijnenhofs. An Großbauten sind zwei Kasernen einbegriffen, die nicht mehr genutzt werden und für die daher eine neue Bestimmung gefunden werden muß.<sup>1)</sup> Anders als in Brügge sind die Aktivitäten auf ein genau umgrenztes Areal bezogen, ähnlich wie bei den "Sanierungsgebieten" in der Bundesrepublik (vgl. Regensburg u.a.).

#### A n t w e r p e n :

Als Reaktion auf die auch hier zugunsten eines erleichterten Individualverkehrs verfolgten Sanierungspläne (vgl. COOREMAN 1960) erarbeiteten Angehörige des Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedebouw (Antwerpen) zwei alternative Vorschläge. Der erste (COGGE u. TOUBHANS 1966) bezog sich auf die innere Innenstadt, d.h. das Gebiet innerhalb der Befestigung von 1250, der zweite auf ein Teilgebiet davon.<sup>2)</sup> Er wurde nach zwei charakteristischen Straßen, der Grote und der Kleine Pieter Potstraat, als Pieter Pot Plan bezeichnet (siehe dort, 1972). Die Bedeutung dieser beiden Initiativen ist weniger im Inhaltlichen zu sehen als darin, daß sie die Öffentlichkeit auf die nachteiligen Folgen der traditionellen Sanierungspolitik aufmerksam machten und, wenigstens im zweiten Fall, die betroffenen Bewohner in die Untersuchungen und Überlegungen einbezogen.

Erst unter dem Schöffen für Städtebau und Raumordnung, H.B. Cools, vollzog sich dann ein deutlicher Wandel in Richtung auf eine "erhaltende Erneuerung". Ausgangspunkt war ähnlich wie in Brügge eine Strukturuntersuchung (Binnenstad Antw., structuurschets 1973), aus der ein Strukturplan abgeleitet wurde (1977). Es handelt sich dabei um eine Karte, in der ähnlich einem Flächennutzungsplan bestimmte Nutzungsarten ausgewiesen sind. Die Stadt ist dabei,

1) Ein Abbruch wäre aus verschiedenen Gründen zu bedauern. Die Delobbe-Kaserne enthält Gebäudeteile eines ehemaligen Klosters mit einer Kirche. Die Dossin-Kaserne hat im Zeiten Weltkrieg als Sammelpunkt für jüdische Einwohner gedient, die von hier aus in Konzentrationslager transportiert wurden (24.161 Personen laut Gedenktafel).

2) Begrenzt durch Suikerrui, Hoogstraat, Sint Jansvliet und Ernest van Dyckkaai.

rechtskräftige Bebauungspläne, die nicht mit der neuen Linie vereinbar sind, zu revidieren, wozu jeweils eine königliche Verordnung erwirkt werden muß (Städtebaugesetz v. 1962, §43).

Das Ziel der Bestrebungen ist,

1. die Innenstadt als Wohnstandort zu fördern, wobei der Schwerpunkt auf angepaßtem Neubau liegt (Bild 13, 14);
2. das Wohnumfeld qualitativ zu verbessern (Bild 44);
3. das historische Erbe inwertzusetzen.

Letzteres geschah dadurch, daß man die Zahl der als Denkmal eingestufteten Bauten beträchtlich erhöhte und nach Möglichkeit auch Ensembles ausgewiesen wurden, wie z.B. die Leysstraat mit ihren eklektizistisch-monumentalen Geschäftshäusern aus der Zeit der Jahrhundertwende (Bild 51). In dieser Hinsicht ist Antwerpen den anderen Städten weit vorangegangen.

G e n t :

Einen ersten Vorstoß, um Erhaltungsmaßnahmen in Gang zu bringen, unternahm 1968 der Architekt Jean Zerck mit dem Plan, das Viertel Patershol zu "reanimieren" (bzw. - nach Übersicht 2 - zu revitalisieren). Dieses beiderseits der Leertouwersgracht, der nördlichen Begrenzung des Burgbezirks (Oudburg, vgl. ENNEN 1972, S. 88f.), gelegene Viertel hat als Mittelpunkt und "Problemherd" den ausgedehnten Gebäudekomplex des ehemaligen Karmeliterklosters. Dieser war wie die gesamte Umgebung sehr heruntergekommen, bedingt durch das schon um 1800 einsetzende soziale Absinken des Viertels, aber auch durch den 1947 von der Stadt entworfenen Sanierungsplan, der, weil er nicht wirklich in Angriff genommen wurde, die Eigentümer und Bewohner über das Schicksal des Viertels im ungewissen ließ. Der Zerck-Plan nun zielte auf "een attractieve rustplaats (...), waar het wandelen in deze voor voetgangers voorbehouden straatjes eenieder een autentiek beeld zou bieden, hoe dit stukje Gent was in de 18e eeuw." (ZERCK 1974, S. 139). Nach dem Vorbild Brüssels (vgl. Petite Rue des Bouchers in der Nähe der Grand'Place) sollte die Attraktivität durch Stärkung der fremdenverkehrsorientierten Funktionen erzielt werden: Antiquitäten- und Andenkenläden, Modeboutiquen, Eßlokale, Umbau der Klostergebäude in ein Hotel. Dieses Konzept stieß jedoch bei den betroffenen Bewohnern, besonders den jüngeren Einheimischen unter ihnen, die eine Subkultur entfaltet hatten, auf Widerstand. Es wurde ebenso wenig weiterverfolgt wie ein zweiter modifizierter Plan, den die Provinzialverwaltung von Ostflandern im Hinblick auf das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 lancierte (vgl. ZERCK 1974).

Auf Initiative der Internationale Jaarbeurs Gent, der Messegesellschaft, wurde 1971 ein internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb veranstaltet, der Lösungsmöglichkeiten für die weitere Entwicklung der Innenstadt, hauptsächlich des an Baudenkmalern reichen zentralen Teils, erbringen sollte (vgl. Survey Gent Morgen 1970). Konkrete Folgen hatte der Wettbewerb jedoch nicht. Zwar sind seit längerem Restaurierungsmaßnahmen an verschiedenen großen Denkmälern

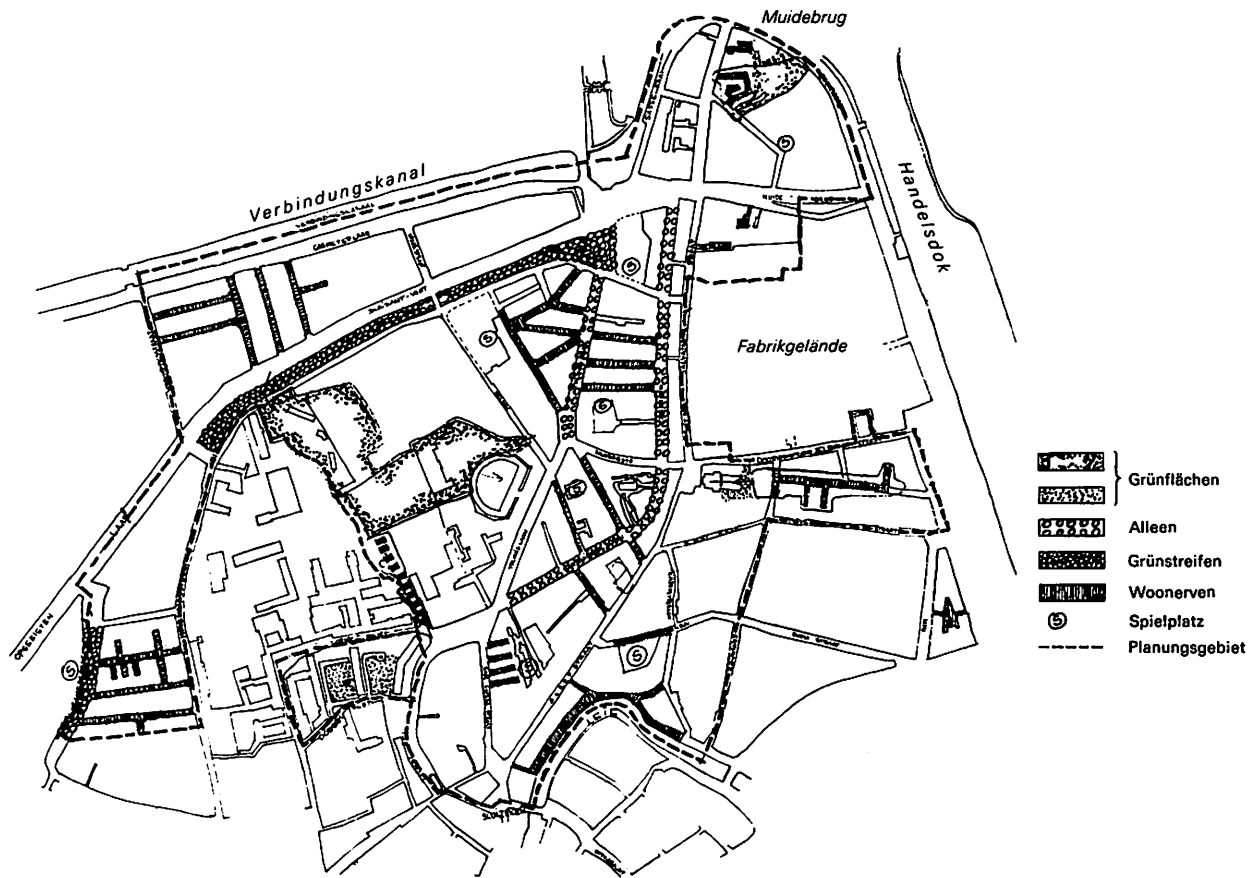


Abb. 23: Vorschlag der Werkgroep Stadsvernieuwing Gent zur Einrichtung von "woonerven" in der nördlichen Innenstadt (1978).

(Belfried, Rathaus, Sint Pietersabtei, St. Nikolauskirche, St. Michaelskirche u.a.) im Gange, doch ist ein Konzept für die Behandlung der Wohnbereiche nicht erkennbar. Die Abrißwelle besonders in den Arbeitervierteln ging ebenso weiter (vgl. Bild 8) wie der Bau von Wohnhochhäusern am Innenstadtrand.

Mit den Wohngängen (Beluiken) befaßte sich die seit einigen Jahren an der Reichsuniversität bestehende Arbeitsgruppe Industriearchäologie. Sie stellte eine Dokumentation der noch bestehenden Anlagen zusammen und versuchte, auf diesem Wege wenigstens einige wichtige Beispiele zu erhalten (W.I.A.R.U.G. 1978). Ein erster Erfolg ist, daß der zuständige Schöffe für Stadtentwicklung und Öffentliche Arbeiten, J. Monsaert, bereits im Januar 1979 einen Fünfjahresplan zur "Renovierung" (vgl. Übersicht 1, Maßnahmen Eaa, Ebb) vorlegte. Danach sollen in drei Phasen 607 Häuser (von insgesamt rund 3.000) von der Stadt angekauft und innerhalb von 5 Jahren instandgesetzt werden. Durch das Zusammenlegen von je zwei alten Wohneinheiten würden dann etwa 300 neue, heutigen Ansprüchen gerecht werdende Wohnungen entstehen (Vijfjarenplan Beluiken 1979).<sup>1)</sup>

Um die Erhaltung der Arbeiterviertel und die Verbesserung des Wohnumfelds in diesen Bereichen bemüht sich auch eine private Werkgroep Stadsvernieuwing Gent, eine Art Bürgerinitiative. Sie hat für die nördliche äußere Innenstadt Pläne ausgearbeitet, in denen die Einrichtung von Woonerven nach niederländischem Vorbild vorgesehen ist (Abb. 23).

#### L ö w e n:

Hier hat die Katholische Universität mit dem Erwerb und der anschließenden Restaurierung des Großen Begijnenhofs (1963 - 1971) ein bemerkenswertes Signal gesetzt. Der Komplex dient jetzt als Wohnanlage für Studenten, und es ist schwer vorstellbar, daß man als Student irgendwo schöner wohnen könnte als dort. Die Stadt hat 1975, offenbar durch das Genter Beispiel angeregt, einen städtebaulichen Ideenwettbewerb durchgeführt. Den (zweiten) Preis erhielten ein einheimisches und ein Wiener Architektenteam (vgl. CHRISTOPH 1977), die gemeinsam mit der Ausarbeitung eines Strukturplans betraut wurden.

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, tendieren wenigstens in den flämischen Städten die Stadtverwaltungen, z.T. unterstützt oder herausgefordert durch private Initiativen, zu einem Vorgehen, von dem man positive Effekte für die wünschenswerte Erhaltung und Erneuerung des immer noch umfangreichen und differenzierten historischen Erbguts erhoffen kann. Entscheidend für den Erfolg sind jedoch eine Reihe von Faktoren, die im folgenden Kapitel dargestellt werden und die von seiten der lokalen Administrationen oder privater pressure-groups nur schwer oder gar nicht beeinflußbar sind.

---

1) Monsaert vermerkt dazu, daß von 1968 bis 1978 in ganz Gent (ohne Eingemeindungen) im sozialen Wohnungsbau lediglich 121 Einfamilienhäuser, dagegen über 2.000 Etagenwohnungen gebaut worden sind.

## 7.2 Entwicklungsfaktoren und Instrumentarien

### 7.2.1 Der Druck des Kapitalmarkts

Öffentliche und privatwirtschaftliche Einrichtungen wie Banken, Sparkassen, Versicherungen, Pensionfonds u.a. haben gemeinsam, daß sie einen Teil ihrer Einlagen in Immobilien absichern müssen. Sie finanzieren auf diese Weise ein Bauvolumen, das über ihren Eigenbedarf an Büroraum u.a. hinausgehen kann, sofern dies von der Nachfrageseite her gerechtfertigt erscheint.

Steigender Wohlstand ließ seit Ende der 50er Jahre die Einlagen der Sparkassen, Banken, Versicherungen usw. anschwellen. Bei den Banken wuchsen sie von 86 Milliarden BF i.J. 1957 auf 298 Mrd. i.J. 1968 und 986 Mrd. i.J. 1976, was eine Steigerung um das 3,5fache bzw. das 11,5fache bedeutet. Bei den privaten Sparkassen wuchsen die Einlagen von 18 auf 78 und 264 Mrd. BF (d.i. das 4,4- bzw. 15fache), bei der A.S.L.K. von 60 auf 144 und 432 Mrd. BF (d.i. das 2,4- bzw. 7,2fache).<sup>1)</sup> Dadurch war außerordentlich viel anlagesuchendes Kapital verfügbar. Hinzu kam, daß nach der Unabhängigkeit des Kongo der Kapitalexporthin dorthin aufhörte oder zumindest vorübergehend stark zurückging. Schließlich ist noch die ungünstige Entwicklung des Wertpapiergeschäfts anzuführen (BAUDHUIN 1969, S. 311), die dem Immobilienmarkt zugute kam.

Die betreffenden Unternehmen sind traditionell sehr stark auf die Agglomeration Brüssel bzw. auf die Gemeinde Brüssel selbst konzentriert. Nach LENTACKER (1963, S. 69) entfielen auf Brüssel 66% der Aktiva der 150 wichtigsten belgischen Unternehmen. Antwerpen als zweitwichtigster Platz brachte es dagegen lediglich auf 18%. 1972 waren 60% der Angestellten im Sektor Geldinstitute — Versicherungen in der Agglomeration Brüssel registriert, 1976 noch 57%, wozu anzumerken ist, daß seit 1974 der Konzentrationsgrad in allen Teilbereichen des tertiären Sektors leicht abgenommen hat (VAN HECKE 1978, S. 3, Tab. 2).

Die starke Konzentration anlagesuchender Gelder traf in Brüssel auf günstige Bedingungen. Zum ersten war hier bereits als Folge der zentralistischen Struktur des belgischen Staats eine gleichfalls starke Konzentration im öffentlichen Sektor und im privatwirtschaftlichen Bereich vorhanden. Zum zweiten bestand eine zusätzliche Nachfrage nach Bürofläche bzw. waren diesbezüglich zumindest sehr zuversichtliche Prognosen im Umlauf, bedingt durch das Bemühen der Regierung, den Prestigegewinn, den die Weltausstellung von 1958 mit sich brachte, für eine Internationalisierung der Stadt zu nutzen. Sie war bereits Sitz der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Atomenergiebehörde EURATOM geworden. 1967 kam die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (E.G.K.S./C.E.C.A.) hinzu, und auch der Sitz der NATO wurde von Paris nach Brüssel verlegt. In deren Gefolge zogen weitere Organisationen (z.B. die diplo-

---

1) Angaben nach BAUDHUIN (1969, S. 311) u. Stat. Jb. (verschied. Jg.). Der Einzelhandelspreisindex stieg gleichzeitig um das 1,29fache 1957/68 bzw. das 2,06fache 1957/75; siehe Stat. Jb. (1976, S. 561).

matischen Vertretungen bei der E.G.), der weitgespannte Kreis der Lobbyisten, die internationale Presse u.a. nach.<sup>1)</sup>

Es wurde prognostiziert, daß sich Angebot und Nachfrage an Bürofläche 1976 bei 480.000 m<sup>2</sup> einpendeln würden (VINCENT 1975, S. 5). Möglichkeiten ergaben sich daneben im Bau von Luxus-hotels, da die vorhandenen Hotels, meist Bauten der Jahrhundertwende, dem internationalen, sprich amerikanischen Standard nicht gerecht wurden. Dies tief nun die sogenannten Baupromotoren auf den Plan.<sup>2)</sup> Unter diesen behaupten britische Unternehmen eine unangefochtene Vorrangstellung. Sie haben sich seit den 60er Jahren in Brüssel etabliert, und zwar aus steuerlichen Gründen meist in Form von Filialen niederländischer Tochtergesellschaften (VINCENT 1975). Das Ziel ihrer Aktivitäten war die Schaffung von erstklassigen Hotel- und Bürokapazitäten in repräsentativen Lagen, zu denen besonders die verkehrsmäßig gut erschlossene Oberstadt von Brüssel zählt (siehe Abb. 24).

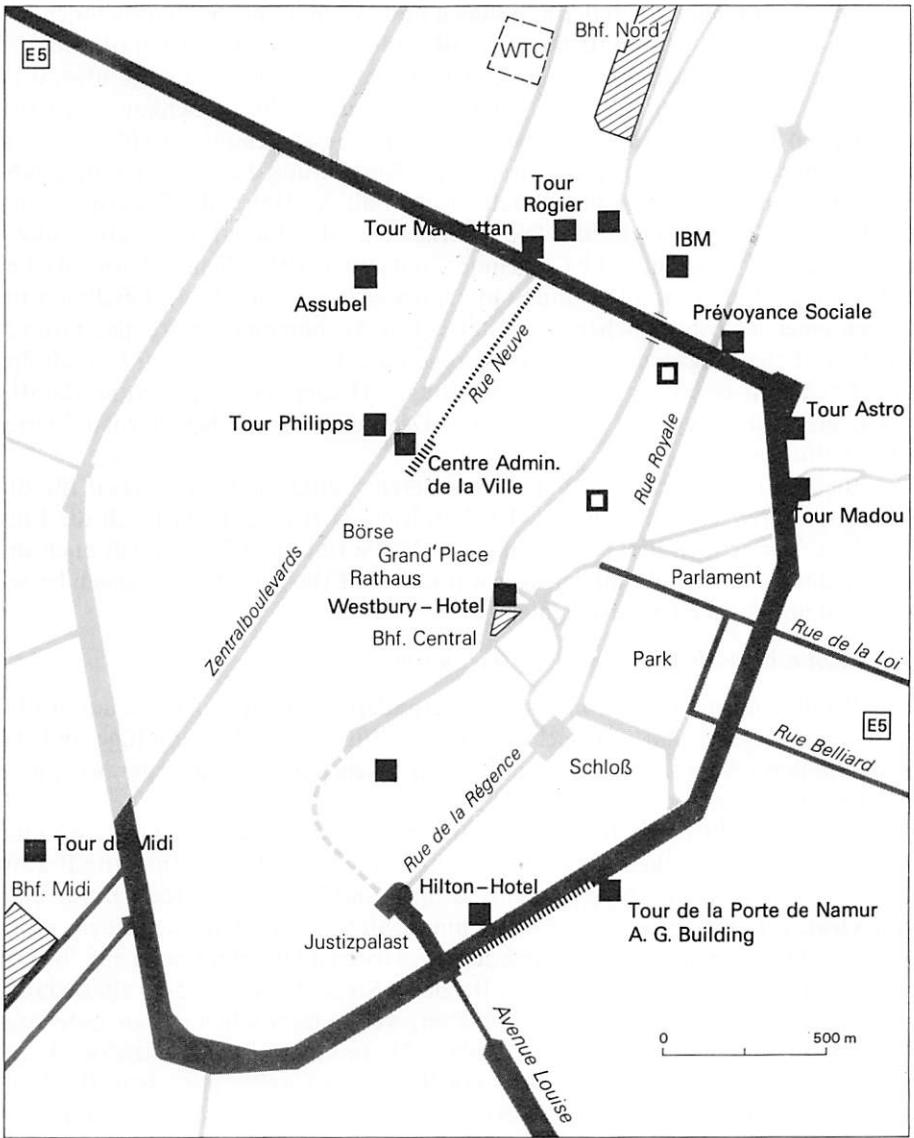
Daß diese britischen Unternehmen gerade in Brüssel aktiv wurden, hatte mehrere Gründe, die teils in der Situation Großbritanniens und speziell Londons, teils in der Brüssels lagen. Als push-Faktoren wirkten die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des eigenen Landes, die hohen Mieten für Bürofläche in London<sup>3)</sup>, die geringe Rendite (4%) und die restriktive Baupolitik. Dementsprechend können als pull-Faktoren zugunsten von Brüssel angesehen werden: der gut bestückte Kapitalmarkt, die niedrigeren Mieten und höheren Renditen (6,5 - 7%), eine weniger einengende Baugesetzgebung bzw. Planung.

Der Höhepunkt der Tätigkeit der britischen Promotoren lag in den Jahren 1971 bis 1973. So entfielen auf sie von den knapp 141.000 m<sup>2</sup> Bürofläche, die Anfang 1973 im Bau waren, mehr als zwei Drittel. Seit 1974 haben sich die Bedingungen jedoch verschlechtert, und zwar teils aus wirtschaftlichen Gründen, teils aus Gründen, die sich mittelbar aus den Folgen der ungehemmten und kaum koordinierten Aktivitäten ergaben (vgl. VERSCHEURE 1978). Es werden daher zur Zeit Ausweichmöglichkeiten gesucht, so z.B. in der Einrichtung von Schnellimbiss-Ketten und Ladenzentren. In diesem Zusammenhang steht das "City 2" an der Rue Neuve. Nach Zeitungsmeldungen von Ende 1978 (z.B. Het Laatste Nieuws v. 22.11.78) gibt es inzwischen auch Bestrebungen von seiten der Baupromotoren, die verfügbaren Gelder in den Bau von Sozialwohnungen zu investieren. Dadurch würde die Monopolstellung, die die S.N.L. auf diesem Sektor innehat, angegriffen.

1) Für Einzelheiten dazu siehe z.B. RANIERI in MARTENS (1976, S. 484-493); VANHAMME (1968, S. 422f.); GOOSSENS u. DE RUDDER (1976); GRIMMEAU u. DAVID-VALCKE (1978).

2) Es handelt sich dabei um Unternehmen, die, wie der Name sagt, die Bautätigkeit fördern, indem sie fremdes Kapital, u.U. verschiedener Herkunft, an sich zu binden und auf bestimmte Großbauprojekte zu konzentrieren versuchen, die sie dann durch Bauunternehmen realisieren lassen. Sie bieten ein Bündel von Dienstleistungen an, von der Grundstücksbeschaffung, der technischen und finanziellen Bauplanung usw. bis hin zum Verkauf oder zur Vermietung des fertigen Gebäudes. Je nachdem, wo die Schwerpunkte der Tätigkeit liegen, lassen sich verschiedene Typen aufstellen.

3) VINCENT (1975, S. 5) nennt unter Berufung auf eine britische Quelle folgende Quadratfuß-Preise: London-City 10£, London-West End 8 ½£, Paris 8£, Frankfurt 3 ½£, und Brüssel 2 ½£.



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  | Hauptverkehrsachsen, kreuzungsfrei durch Unter- u. Überführungen |  | Fußgängerbereiche (Hauptgeschäftsstraßen)                  |
|  | andere wichtige Verkehrsachsen                                   |  | Hochhäuser in der Innenstadt oder deren unmittelbarer Nähe |
|  | ursprünglich geplanter Straßentunnel                             |  | Hochhäuser im Bau  |

Abb. 24: Brüssel. Hauptverkehrsachsen und Hochhäuser 1978; Eigener Entwurf



Das Zusammenwirken der nationalen und internationalen Unternehmen hat in Verbindung mit den Aktivitäten der öffentlichen Körperschaften offenbar in Teilen der Innenstadt zu starken Eingriffen in das Eigentumsgefüge geführt, d.h. nicht nur zu Eigentumswechseln, sondern auch durch Zusammenkaufen zu flächenhaften Konzentrationen. Dabei konnte die Gesetzgebung zu Hilfe genommen werden, nach der einem Eigentümer die Ausführung der geplanten Baumaßnahmen gestattet werden kann, sobald er mehr als die Hälfte der benötigten Fläche in seine Hand gebracht hat. Die Restfläche wird dann auf dem Enteignungswege beschafft, wozu u.a. die Gemeinden und andere öffentliche Körperschaften befugt sind (Raumordnungs- und Städtebaugesetz von 1962, § 25). Ob diese zum Zweck einer höchstmöglichen wirtschaftlichen Ausnutzung erworbenen Grundstücke in Erhaltungsmaßnahmen einbezogen werden können, ist zu bezweifeln. Das Verfahren begünstigt Zwischennutzungen (Lager, Gastarbeiterunterkünfte u.ä.), die in der Regel zu einer weiteren Degradierung der betroffenen Viertel führen dürften.

Bleibt zu ergänzen, daß von den anderen Städten nur Antwerpen für die Baupromotoren von Interesse ist. Im Vergleich zu Brüssel nimmt sich die Entwicklung hier jedoch bescheiden aus (vgl. VERSCHEURE 1978), so daß auch die Gefährdung der Stadtgestalt geringer war und für Erhaltungsbestrebungen bessere Ansatzmöglichkeiten bestehen.

### *7.2.2 Entindustrialisierung und Tertiarisierung*

Bei diesen Vorgängen kommt es zu Veränderungen, die sich meist auf größere Areale beziehen und weitreichende Folgen für das Funktionsgefüge und die Kommunikationsmuster haben können. Wir beschränken uns hier darauf, einige Besonderheiten anzudeuten.

Was die Industrie betrifft, so ist an erster Stelle Gent zu nennen, wo eine Reihe von Textilfabriken aufgegeben wurde. In der südlichen Innenstadt kam dies der Universität zugute. In Gent, Brügge und Mecheln wurden Brauereien stillgelegt, z.T. weil eine weitere Ausdehnung an Ort und Stelle nicht mehr möglich war. Die Umnutzung der Gebäude bzw. Grundstücke steht noch aus. In Löwen hat dagegen die größte Brauerei Belgiens, Stella Artois, an dem alten Standort im Norden der Innenstadt festgehalten, wo sie inzwischen ein ausgedehntes Gelände in Beschlag nimmt (siehe Beilage 5). In Gent wird das Kraftwerk am Achterdok (Hafenbecken des Kanals von Terneuzen) weiter ausgebaut (Bild 8).

Die Expansion des tertiären Sektors führte in Brüssel dazu, daß große Flächen entlang der Nord-Süd-Verbindung bis an das Sablon-Viertel mit Verwaltungsbauten des Staates, der Banken usw. besetzt wurden. Im Bereich um den Zentralbahnhof, der um 1900 zum Ausgangspunkt einer von Verwaltungsfunktionen bestimmten baulichen Erneuerung geworden war, wichen verschiedene Gebäude aus dieser Phase größeren und höheren Neubauten, so bei der Société Générale de Banque (Bild 29). Die gestalterischen Bemühungen wie Anpassung der Neubauten an ältere Orientierungsbauten (Hôtel Ravenstein, Hôtel d'Ursel,

Kathedrale u.a.) und Beachtung der Sichtbeziehungen wurden dadurch zunichte gemacht. Der Bereich stellt sich heute als eine Ansammlung unterschiedlicher formaler Lösungsversuche dar (vgl. Abb. 26). Durch die Angliederung weiterer Verwaltungskomplexe wurde er von den Wohnvierteln isoliert. Dies führt zu einem ausgeprägten "rush-hour"-Effekt und zur Verödung außerhalb der Stoßzeiten. Die Läden im Erdgeschoß der Großbauten (z.B. Musée des Beaux-Arts, Shell-Building, Phase 3) und die Ladenpassagen (Galerie Ravenstein, Mont des Arts, Phase 4) erfüllen daher kaum mehr ihren ursprünglich intendierten Zweck.

In den anderen untersuchten Innenstädten haben sich vergleichbare Citybereiche nicht herausgebildet. In Antwerpen z.B. sind die Standorte auseinandergezogen: Meir (Hauptgeschäftsstraße, mit Bürogebäuden durchsetzt; Bild 19, 20, 36), Lange Gasthuisstraat (Banken u.a., Krankenhaus!, Bild 30), Oudaan (Städt. Verwaltungshochhaus, Bild 41) usw. Die Bebauung ist, wie die Bilder zeigen, noch weitgehend traditionell, doch sind überall auch "moderne", nichtangepaßte Gebäude vorzufinden.

In vielen Fällen ist das Vordringen großmaßstäblicher Bauten der Expansion des Bildungssektors zuzuschreiben, die durch die traditionelle Konkurrenz zwischen dem Staat und privaten Trägern noch zusätzliche Impulse erhielt (Bild 37/38).

In der Bilanz der großflächigen Nutzungsveränderungen schlagen die Kasernen in besonderem Maße zu Buche. In allen Städten waren und sind z.T. noch mehrere derartiger Komplexe vorhanden. Es handelt sich ausschließlich um Altbauten (ungenutzte Klöster oder Kasernengebäude aus dem 19. Jh.), die wegen ihrer Größe und exponierten Lage die Stadtgestalt mitbestimmen. Der Staat ist dabei, die Anlagen abzustoßen. So übertrug 1976 das Verteidigungsministerium dem Ministerialdepartement für die Angelegenheiten Brüssels sechs Militärkomplexe, darunter eine Kaserne in der Innenstadt von Brüssel, die abgeräumt und mit Wohnungen bebaut werden sollen (WP Enc. Jb. 1977, S. 75). Auf solche Weise kam in Löwen in den 60er Jahren das mit Wohnhochhäusern besetzte Sint Maartensdal-Viertel zustande, das sich formal nicht in die Stadtgestalt einpaßt und als ausgesprochener Störfaktor bewertet werden muß. Wesentlich bessere Lösungen wurden in Antwerpen (Gelände der Prekerskaserne, Bild 14) und — bei einem kleineren Projekt — in Brüssel (Marollenviertel, Bild 15) durchgesetzt.

Es wird deutlich, daß durch derartige Vorgänge die Entwicklung der Stadtgestalt positiv wie negativ sehr stark beeinflusst werden kann. In vielen Fällen sind die Möglichkeiten vertan worden. Das muß auch von der Grundstückspolitik der Wohlfahrtsanstalten (O.C.M.W.) gesagt werden, die lohnender Gegenstand einer speziellen Untersuchung wäre.

### *7.2.3 Strukturwandel im Einzelhandel*

Der Einzelhandel war in Belgien traditionell durch kleine und sehr kleine Betriebseinheiten bestimmt, von denen ein Teil nur im Nebenerwerb betrieben wurde (vgl. BAUDHUIN 1946, II, S. 313). Ein Wandel hätte mit dem Aufkommen der

Warenhäuser bereits in Phase 1 und 2 einsetzen können, doch trat ein negativer Einfluß auf die Zahl der Läden oder auf deren Verteilungsmuster nicht ein. Die lineare bzw. sternförmige, an die ehemaligen Torstraßen gebundene Struktur blieb erhalten bzw. verstärkte sich noch (in Phase 3). In den 30er Jahren tendierte die Politik dazu, die Entwicklung der Warenhäuser einzufrieren zugunsten der kleinen Betriebe (Gesetze von 1937/1948, vgl. BODDEWYN 1971, S. 53f.). Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Neueröffnung und Vergrößerung von Warenhäusern<sup>1)</sup> weiterhin von einer ministeriellen Genehmigung abhängig gemacht (Gesetz von 1948) bzw. in Gemeinden unter 50.000 Einwohnern bei der Volkszählung 1947 untersagt (Gesetz von 1954). Diese Regelung, die den kleinen, mittelständischen Betrieben zugutekommen sollte, blieb bis 1959 in Kraft, wurde aber noch bis Ende 1960 aufgrund eines Stillhalteabkommens zwischen Regierung und Warenhausunternehmen respektiert (WP Enc. Jb. 1960, S. 232). Sie bewirkte, daß die Betriebe in der überkommenen Form weiterbestanden und daß organisatorische Neuerungen wie die Selbstbedienung kaum Eingang fanden.<sup>2)</sup>

Ende der 60er Jahre begannen die Großbetriebe den Rückstand aufzuholen. Gab es vor 1958 nur 113 Niederlassungen, ausschließlich traditionelle innenstädtische Warenhäuser, so kamen 1958 bis 1970 immerhin 550 Niederlassungen hinzu, 1971 bis 1974 weitere 252 (VLASSEN BROECK 1975, S. 93). Von diesen 802 neuen Einheiten waren nur 6 Warenhäuser; 721 waren Supermärkte mit einer Verkaufsfläche zwischen 400 und 2.500 m<sup>2</sup>, 75 sogenannte Hypermärkte mit einer Verkaufsfläche von 2.500 m<sup>2</sup> und mehr (a.a.O., S. 5). Im Zuge dieser Expansion gewannen wie in der Bundesrepublik verkehrsgünstige periphere Standorte an Bedeutung. Bezogen auf die Zahl der Niederlassungen war 1974 ihr Anteil zwar gering (14%), bei der Verkaufsfläche jedoch vereinigten sie fast die Hälfte (47,3%) auf sich. Daran waren hauptsächlich die 66 peripheren Hypermärkte (von 75 derartigen Märkten insgesamt) beteiligt. Bei dem größten belgischen Einzelhandelsunternehmen GB-INNO-BM verteilte sich im Geschäftsjahr 1973/74 (n. St Venn 1974, 12) der Umsatz wie folgt:

	GB	INNO-BM	Zus.
innenstädt. Standorte	25%	61%	39%
andere Standorte	75%	39%	61%

1) Dabei war der Begriff "Warenhaus" sehr eng definiert: a) "mehrere" Branchen (1948) bzw. mindestens 3 Branchen (1954) und b) mindestens 5 familienfremde Arbeitskräfte (Belgisch Staatsblad 1948, 2. Trim., 2, S. 4502; 1954, 1. Trim., S. 1642f.) — Von den sechs Städten war nur Löwen betroffen.

2) Nach VLERICK (1971, S. 258) entfielen 1966 im Durchschnitt auf einen SB-Laden in Belgien einschließlich Luxemburg 5.136 Einwohner, in Frankreich 3.717, in den Niederlanden 1.775 und in der Bundesrepublik Deutschland 747.

Die Polarisierung zwischen den Innenstädten und den neuen peripheren Standorten hatte für erstere schwerwiegende Folgen. Dazu ist anzumerken, daß die skizzierte Entwicklung Flandern weniger stark getroffen hat als Wallonien und Brüssel, wenn es sich auch nur um graduelle Unterschiede handelt. Die innenstädtischen Warenhäuser wiesen ein z.T. beträchtliches Modernisierungsdefizit auf, das abgebaut werden mußte, wenn die Häuser nicht noch weiter an Attraktivität verlieren sollten. Daraus ergaben sich Gefährdungen sowohl für die Bauten selbst, die allmählich in den Rang potentieller Baudenkmäler aufstiegen, als auch für ihre unmittelbare Umgebung, etwa durch die vermeintliche Notwendigkeit, den Kunden genügend Parkplätze anbieten zu müssen.

Eine weitere Folge war, daß zunehmend innenstädtische Kleinbetriebe auschieden, wobei der Lebensmittelsektor besonders stark betroffen war. In allen Innenstädten finden sich Anzeichen für diesen Wandel: Ladenlokale, die leerstehen, und solche, die von anderen, potentiell kurzlebigen Funktionen eingenommen sind.

Während die Entwicklung der Großbetriebe relativ gut dokumentiert ist, u.a. durch einen "Einzelhandelsatlas", läßt sich der Strukturwandel in den Innenstädten nur schwer belegen. In Mecheln wurden folgende Daten ermittelt, wobei die Zahl der Betriebe im Jahr 1948 (920) gleich 100 gesetzt ist:

Tab. 12: Veränderungen in der Zahl der Einzelhandelsgeschäfte in Mecheln

Stichjahr	1948	1963	1974	Rückgang 1948/74
"Geschäftsstraßen"	70	58	61	- 13%
"Wohnstraßen"	30	14	11	- 63%
Insgesamt	100	72	72	

Qu.: Survey Mechelse Stadsgewest 1975, IIIb, S. 238

In Antwerpen wurden 1947 insgesamt 2.308 Läden gezählt. Diese Zahl verringerte sich bis 1970 um 31,4% auf 1.584. Am stärksten war der Lebensmittel-einzelhandel betroffen, wo der Rückgang 60 - 65% ausmachte (Binnenstad Antw., structuurschets 1973, S. 36).

Außer dem Konkurrenzdruck der Großunternehmen waren noch andere Faktoren für den Rückgang der (Klein-)Betriebe verantwortlich. Hier ist in erster Linie an den Rückgang der Wohnbevölkerung in den Innenstädten zu denken, der besonders in peripheren Lagen nicht durch von außerhalb kommende Kundenschaft kompensiert werden konnte, da sich diese auf einen relativ begrenzten zentralen Einkaufsbereich zu konzentrieren pflegt. Für viele "marginale" Läden fanden sich wohl auch keine jüngeren "Unternehmer" mehr, die sich mit dem bescheidenen Umsatz begnügt hätten. Ein erwägenswerter Faktor ist nicht zuletzt die Diskrepanz zwischen dem traditionellen Verteilungsmuster der Einzelhandelsbetriebe und einem verbreiteten planerischen Leitbild bezüglich des wün-

schenswerten Musters. Es ist an dem zentralörtlichen Modell ausgerichtet und besteht in einem zentralen verdichteten Geschäftsbereich, in dem der Fußgänger Priorität haben soll, sowie in einer Reihe von Nebenzentren. Das vorhandene Muster ist dagegen linear bzw. radial ausgerichtet, d.h. es basiert nach wie vor auf den von der Stadtmitte ausstrahlenden ehemaligen Torstraßen. Die Straßenbahnen haben dieses Muster noch gefördert. In dem Planungskonzept haben die linearen, von dem eigentlichen Geschäftszentrum ausstrahlenden Geschäftsansammlungen keinen Platz. Sie sind damit als gefährdet anzusehen. Bisher hat sich dieses Konzept in Belgien noch nicht in dem Maße durchsetzen können wie in der Bundesrepublik.

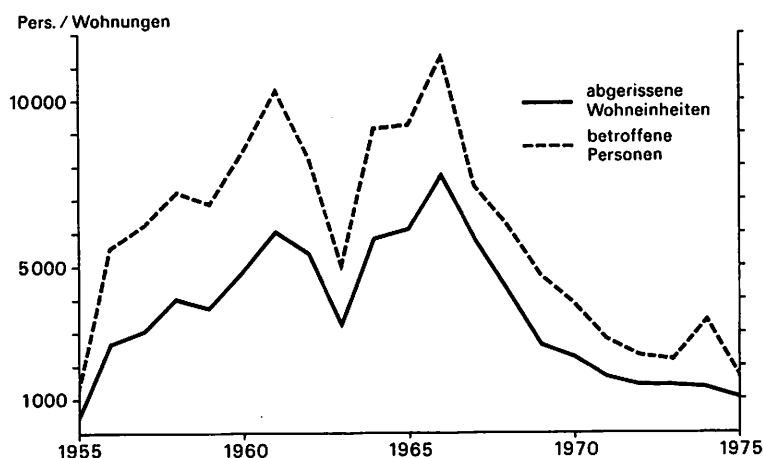
Dem Augenschein nach zu urteilen ist dieser Strukturwandel des innenstädtischen Einzelhandels noch keineswegs abgeschlossen und der "time-lag" gegenüber den Nachbarländern noch nicht abgebaut. Damit sind in diesem Bereich weiterhin Veränderungen zu erwarten, die schwer mit einer erhaltenden Erneuerung in Einklang zu bringen sind. Die kleinteilige Bebauung entlang der Geschäftsstraßen ist am ehesten zu erhalten, wenn die kleinbetriebliche Handelsfunktion bestehen bleibt. Das Zusammenfügen mehrerer Häuser zu einer größeren Betriebseinheit (vgl. Bild 19) wird in der Regel einen großmaßstäblichen Neubau nach sich ziehen. Die Fassadenerhaltung (Bild 17) ist ein Mittel, das Straßenbild unangetastet zu lassen, kaschiert allerdings nur den mehr oder weniger voluminösen Baukörper und müßte durch eine angepaßte Dachlösung ergänzt werden (Bild 21).

Die Handelsfunktion war normalerweise mit der Wohnfunktion kombiniert. In guten Geschäftslagen ist häufig zu beobachten, daß die über dem Laden gelegenen Wohnräume aufgegeben und eventuelle Investitionen auf Verbesserungen der Geschäftsräume und Modernisierung der Schaufensterpartie (letzteres oft durch modische Kaschierungen, die der Fassade vorgeblendet werden) beschränkt werden. Die Vermietung der Obergeschosse lohnt offenbar nicht, es sei denn, man würde sie an ausländische Arbeiter vergeben. Die Fremdnutzung wird bei dem traditionellen schmalen Bürgerhaus aber oft dadurch erschwert, daß kein separater Eingang für die Obergeschosse existiert.

#### *7.2.4 Der Zustrom ausländischer Arbeiter*

Die belgische Wirtschaft hat seit dem 19. Jh. auf ausländische Arbeitskräfte zurückgegriffen. Lag der Schwerpunkt der Ausländerbeschäftigung zuerst und für längere Zeit in Wallonien, so hat sich in Phase 5 eine wesentliche Veränderung ergeben. Durch die massive Wirtschaftsexpansion in Flandern, besonders die industrielle Aufwertung der Küstenstandorte (Antwerpen, Gent, Brügge—Zeebrugge), wurden auch hier Ausländer benötigt. Brüssel, das eine eher rückläufige Industrieentwicklung zu verzeichnen hat, blieb von dem Zustrom nicht ausgespart, sieht man von den ausländischen Beschäftigten der EG, NATO usw. ab. In ganz Belgien stieg die Zahl der aus dem Mittelmeerraum stammenden Personen von unter 100.000 (1947) auf etwa 230.000 (1961) und 420.000 (1970) an (Stat. Jb. 97, 1977, S. 42) und dürfte heute noch beträchtlich höher liegen.

Der Zustrom gering qualifizierter Arbeitskräfte traf auf eine Situation, in der die Beseitigung "ungesunder", dem durchschnittlichen Standard nicht entsprechender Wohnungen erklärtes politisches Ziel war und mit Hilfe des Sanierungsgesetzes von 1953/55 praktisch betrieben wurde. Der wachsende Nachfragedruck nach billigem Wohnraum und der zunächst als vorübergehend betrachtete Aufenthalt ermöglichten es den Hauseigentümern, den Altbaubestand ohne besondere Investitionen weiter zu nutzen ("auszubeuten"). Dadurch wurde Bausubstanz konserviert, die sonst wahrscheinlich längst verschwunden gewesen wäre. Eine Rolle spielt dabei, daß unter den Eigentümern die Kategorie derjenigen, die ihr Eigentum nicht selbst bewohnen, traditionell stark vertreten war. Das gilt für die Kleinhäuser und offenbar zunehmend auch für die älteren Bürgerhäuser. Wie sich aus zahlreichen Hinweisen in der Literatur ergibt, ist gerade dieser Wohnungsbestand schwer in Erhaltungskonzepte einzubeziehen, nicht zuletzt, weil die Eigentümer oft in anderen Stadtteilen oder Städten wohnen und so praktisch unerreichbar sind.



Tab. 13: Infolge des Sanierungsgesetzes von 1953 jährlich abgerissene Wohneinheiten und Anzahl der betroffenen Personen in Belgien 1955-1975  
 Qu.: Stat. Jb. België 83, 1962, S. 535; 96, 1976, S. 113.

Über die jährlichen Abbrüche von "ungesunden" Wohnungen (taudis, krotwoningen) liegen Zahlen für ganz Belgien vor (siehe Graphik Tab. 13). Der Höhepunkt wurde 1966 mit 7.649 abgerissenen Wohneinheiten erreicht; seitdem ist die Entwicklung rückläufig.<sup>1)</sup> Da der Bestand verbesserungsbedürftiger Woh-

1) In der Fünf-Jahres-Periode 1975-79 wurden lediglich 3.698 Abrisse gezählt, d.h. knapp die Hälfte des Höchstwerts von 1966 und durchschnittlich 740 im Jahr (Annuaire statistique de Belgique 101, 1981, S. 134).

nungen nach wie vor hoch ist,<sup>1)</sup> auf der anderen Seite erst seit wenigen Jahren in geringem Umfang Altbauwohnungen renoviert und modernisiert werden, wird man diese Entwicklung als Reaktion auf den Nachfragedruck von seiten der ausländischen Arbeiter interpretieren müssen. Will man in Zukunft die Erhaltungsbestrebungen fortsetzen und die von Ausländern bewohnten Viertel einbeziehen, so wird man eine Fülle von Problemen zu lösen haben, die weit über die technisch-organisatorische Aufgabe hinausreichen. Die Konzentration von Ausländern hat in Brüssel, mit Einschränkung auch in Gent, Antwerpen und Mecheln, zu einer Gettobildung geführt, die ihrerseits die Abwanderung der einheimischen Bevölkerung beschleunigte. Was das konkret bedeuten kann, zeigen beispielsweise die Zahlen über den Ausländeranteil in den Schulen. In Brüssel wurden 1973/74 in den 22 kommunalen und freien Schulen der Innenstadt folgende Anteile registriert: unter 25%: 4 Schulen, 26-50%: 3 Schulen, 51-75%: 14 Schulen, dazu eine Schule mit 84% (Zs. *L'École et la Ville* Nr. 3, 1975, S. 20). Die Schulen mit Anteilen über 50% lagen alle im Westen und im Süden, Hauptwohngebieten statusniedriger Ausländergruppen (Spanier, Marokkaner, Türken, vgl. DE LANNOY 1978).

### *7.2.5 Wohnform- und Wohnstandortpräferenzen der autochthonen Mittel- und Oberschicht*

Hinsichtlich der Wohnform nahm in Phase 5 die Differenzierung zu, doch blieb in Flandern (mit Ausnahme von Antwerpen) das Wohnen in Einfamilienhäusern vorherrschend, während es in Brüssel immer weniger möglich wurde. Nach dem Stand von 1976 lagen von den bewohnten Privatwohnungen in Flandern 76,2%, dagegen in Brüssel nur 18,1% in Einfamilienhäusern. Die entsprechenden Werte für die Arrondissements der untersuchten Städte lauten: Antwerpen 44,4%, Gent 78,2%, Brügge 78,8%, Mecheln 80,0%, Löwen 83,0% (Stat. Tijdschr. 1978, S. 42).

Neben dem Reihenhaus kam das im Villenbau der Oberschicht vorgeprägte, aber gegenüber diesem größtmäßig reduzierte freistehende Einfamilienhaus mit Garten bei einer breiter werdenden Schicht in Mode. Die in Flandern herrschende Streusiedlung bzw. Straßenrandsiedlung (nl. *lintbebouwing*) und die ländliche Grundbesitzerstruktur — gekennzeichnet durch das Vorherrschen kleiner agrarisch-gewerblicher Doppexistenzen — erleichterten die Beschaffung von Baugelände. Nach Aussage von HOFFLER (1966) herrschte in Belgien nicht Mangel, sondern Überfluß an Bauland, so daß das Hauptproblem darin lag, das Auswuchern der Besiedlung in den Griff zu bekommen. Die jüngste Entwicklung war dazu jedoch wenig geeignet.

Seit den 60er Jahren scheint das Interesse an den zunächst der Oberschicht vorbehaltenen Luxus-Etagenwohnungen zugenommen zu haben. Seit 1968 wird

---

1) Nach DE NAEYER (1975, S. 177) belief sich Ende 1973 die Zahl auf 860.000, was einem Viertel des gesamten Wohnungsbestandes entsprach.

der Erwerb von Eigentumswohnungen unter bestimmten Voraussetzungen staatlich gefördert (Stat. Jb. 1976, S.113). Etwa gleichzeitig breitete sich der Zweitwohnungsbesitz aus. Eine augenblicklich sehr beliebte Form ist die "Fermette". Es handelt sich dabei, wie die auch in Flandern gebräuchliche französische Bezeichnung besagt, um eine verkleinerte, dafür aber um einiges komfortablere Ausführung des ländlichen Gehöfts. Stilistisch finden sich oft auch Anlehnungen an die Kleinhausarchitektur der städtischen Beginenhöfe und Altenstifte. Es ist zu vermuten, daß zwischen beiden Trends, dem zur innenstädtischen oder innenstadtnahen Etagenwohnung und demjenigen zur "Fermette" in "ländlicher" Umgebung, ein Zusammenhang besteht. Mir sind leider keine Untersuchungen bekannt geworden, die diese Vermutung bestätigen. Trifft sie zu, würde das Wohnen in der (Innen-)Stadt wieder nur mehr einen Teil der "Wohnaktivität" der Haushalte ausmachen, so wie es zur Zeit der Sommersitze in der Oberschicht üblich war.

Eine weitere Möglichkeit ist das Wohnen in einem erneuerten "historischen" Altbau in der Innenstadt. Es gilt heute gruppenspezifisch als Mode und wird entsprechend durch Wohn- und Architekturzeitschriften propagiert. Diese Innovation ist in den untersuchten Städten noch wenig verbreitet, am ehesten in Brügge. Hier und auch in Antwerpen ist ein privates Unternehmen dabei, geeignete Gebäude zu restaurieren und dabei in Luxusappartements umzubauen (Bild 27). Erfahrungsgemäß können derartige Vorstöße durchaus die Wohnvorstellungen beeinflussen, geraten aber leicht in Gefahr, als snobistisch und elitär abgetan und von der offiziellen Planung aus politischen Rücksichten ignoriert zu werden.

### *7.2.6 Denkmalpflege in der Verantwortung der Regionen*

Die 1962/63 eingeführte Gliederung Belgiens in Sprachgebiete wirkte sich nach und nach auf die Organisation der staatlichen Institutionen aus.

- 1968 Gliederung der KCML/CRMS in zwei regionale Körperschaften, verbunden mit einer personellen Neubesetzung und Verjüngung; gemeinschaftliche Zuständigkeit bleibt für Brüssel (sowie das deutsche Sprachgebiet);
- 1972 Einrichtung des Rijksdienst voor Monumenten- en Landschapszorg (R.M.L.Z.) als erste staatliche Fachbehörde (Bestandteil des Ministeriums für Nationale Bildung und Niederländische Kultur);<sup>1)</sup>
- 1972 Änderung des Gesetzes von 1931, Neufassung nur gültig für Flandern; für Brüssel bleibt das Gesetz von 1931 in Kraft;
- 1974 Bezuschussung der Aufwendungen für geschützte Baudenkmäler (mit i.d.R. 60%) aus dem "reichen" Ministerium für öffentliche Arbeiten herausgelöst und dem "armen" Ministerium für Niederländische Kultur übertragen;

---

1) Im Vergleich zu den Niederlanden schlecht mit Personal ausgestattet, dieses jung und z.T. nur in Zeitverträgen beschäftigt (mündl. Mitteilung Prof. G. Schmoek, Gent).



- 1974 Organisatorische Neuordnung der autonomen niederländischsprachigen Sektion der KCML: Gliederung in zwei Abteilungen, von denen die erste für die "Landschaften" und die Baudenkmäler, die zweite für das bewegliche Kunstpatrimonium zuständig ist;<sup>1)</sup>
- 1976 System der korrespondierenden Mitglieder bei der KCML abgeschafft; Gliederung in eine Zentralkommission und 5 Provinzialkommissionen; Umwandlung von einer Regierungskommission in ein Beratungsorgan des für die Denkmalpflege zuständigen Ministers bzw. Staatssekretärs.
- 1976 Regelung des Schutzes, des Unterhalts und der Wiederherstellung von Denkmälern sowie von "Stadt- und Dorfbildern" (stads- en dorpsgezichten);
- 1976 Festlegung allgemeiner Vorschriften zum Unterhalt der Denkmäler und Stadt- und Dorfbilder: Eigentümer werden verpflichtet, im einzelnen aufgeführte Sicherungsmaßnahmen (z.B. Beseitigung von Dachschäden, Leerpumpen unter Wasser stehender Keller) durchzuführen und Veränderungen zu unterlassen;
- 1977 Festlegung eines Erkennungszeichens für Denkmäler.

Für die erhaltende Erneuerung der Innenstädte könnte der neu eingeführte Begriff stadsgezicht Bedeutung erlangen, je nachdem wie er ausgelegt wird. Die Definition lautet: "Eine Gruppierung von einem oder mehr Denkmälern und/oder Grundstücken mit umgebenden Bestandteilen wie u.a. Bepflanzungen, Einfriedungen, Wasserläufen, Brücken, Wegen, Straßen und Plätzen." Damit bleibt es möglich, Ensembles im Sinne von kleineren Denkmalgruppen zu schützen. Es ist aber offensichtlich nicht an ganze Stadtteile gedacht, wie es bei dem französischen Gesetz von 1962 (Loi Malraux) der Fall ist. Gegenüber dem Gesetz von 1931 verändert ist das Auswahlkriterium. Es geht nicht mehr um "Objekte, die unter historischen, wissenschaftlichen oder künstlerischen Gesichtspunkten von nationalem Interesse" sind, sondern jetzt um solche, die "wegen ihres künstlerischen, wissenschaftlichen, historischen, volkskundlichen, industrie-archäologischen oder anderen sozio-kulturellen Wertes von a l l g e m e i n e m Interesse" sind. Dies dürfte den "kleinen" Denkmälern zugute kommen, so daß jetzt z.B. typische Wohngänge aus dem 19. Jh. erhalten werden könnten.

Besondere Beachtung verdient die Bestimmung, daß einige Denkmäler und Stadt- oder Dorfbilder, die auf europäischer Ebene von besonderem architekturhistorischem Wert sind, dem unmittelbaren Schutz des Staates unterstellt werden können, der dann die gesamten anfallenden Lasten übernehmen würde.

Als erste Aufgabe nahm die erneuerte Denkmalpflege die Revision der bestehenden Denkmälerlisten in Angriff. Das bedeutete nicht nur einfache quantitative Erweiterung, sondern auch Grundlagenforschung im Sinne einer beschreibenden und wertenden Aufnahme des Baubestandes. Ansätze in der Art von HASSINGERS Inventarwerk für Wien fehlten für die untersuchten Städte. Inzwischen ist

---

1) 1979 durch Gliederung in drei Abteilungen (I Denkmäler, Stadt- und Dorfbilder / II Innenausstattung der Denkmäler und beweglicher Kunstbesitz / III Landschaften) ersetzt.

der Rückstand wenigstens zu einem Teil aufgeholt.

Mit dieser "klassischen" Form der Inventarisierung — Auswahl von Objekten nach bestimmtem mehr oder weniger explizit formuliertem Wertmaßstab, deren Beschreibung und kartographische Darstellung unter typologischem und zeitlich-stilistischem Aspekt — ist es schwer möglich, eine Vorstellung von der visuellen Qualität der Straßen, Plätze, Wasserwege usw. zu vermitteln, an denen die Objekte liegen. Im Hinblick auf die Unterschützstellung baulicher Ensembles ist es aber wichtig zu wissen, wo noch intakte Einheiten vorhanden sind. Durch das Eindringen maßstabsprengender Groß- bzw. Hochbauten in die Innenstädte (Bild 12, 18, 19, 26, 30, 32, 37, 39, 41, 42, 52) und die zunehmende Anwendung "ortskonträrer Gestaltungsweisen" (MULZER 1972) sind zahlreiche potentielle Ensembles bereits soweit beeinträchtigt, daß die Erhaltung der noch vorhandenen Altbausubstanz wenig sinnvoll erscheint. Erforderlich wird damit eine "Gestaltwertanalyse".<sup>1)</sup> Die Studiengruppe Mens en Ruimte hat ein solches Verfahren an vier Klein- und Mittelstädten erprobt. Es umfaßt parzellenscharfe "Bewertungskarten" mit 4 Wertkategorien: (a) wertbestimmend, (b) wertbegleitend, (c) neutral, (d) störend. Eine vereinfachende Zusammenschau wird in Form von Kartenskizzen geboten, die wertvolle Bereiche, wichtige Bereiche, aufzuwertende Bereiche und isolierte bzw. isolierende Bereiche ausweisen. Die so gewonnene Grundvorstellung wird durch weitere Analysen, besonders der Sichtbeziehungen, verdeutlicht.

Von der Inventarisierung gingen Impulse aus, den relativ geringen Bestand an geschützten Bauten und baulichen Ensembles zu vergrößern. Das Ergebnis sieht folgendermaßen aus:

Tab. 14: Zahl der königlichen Verordnungen betr. die Einstufung von Einzelbauten und Ensembles als Denkmäler 1971 - 1976/1977

Gemeinde	1971-76	1977	Vorentwürfe	Ensembles, davon in Innenstadt ( )
Brüssel	16	?	-	12 (3)
Antwerpen	40*	10	19	5 (3)
Brügge	82	1	3	2 (1)
Gent	8	2	10	-
Löwen	8	-	2	2 (1)
Mecheln	5	-	1 (**)	2 (2)

\* darunter eine Verordnung für 200 Häuser!

\*\* für 43 Häuser

Qu.: Denkmälerverz. VL 1977 u. BEV Nr. 36, 1978.

ten und Kunsthistoriker Methoden entwickelt, die zumindest in der Anfangsphase von der Untersu-

- 1) Ansätze zur Entwicklung geeigneter Methoden finden sich bereits um die Jahrhundertwende, z.B. bei SCHULTZE-NAUMBURG (1909), der mit Vergleichen guter und schlechter Gestaltungsbeispiele arbeitete. Aus der neueren geographischen Literatur ist der Ansatz von MULZER (1972), angewendet auf die Innenstadt von Nürnberg, hervorzuheben. Unabhängig davon haben Städtebauer, Architekten und Kunsthistoriker Methoden entwickelt, die zumindest in der Anfangsphase von der Untersuchung des Amerikaners LYNCH (1960, dt. 1968/1975) inspiriert waren. Hingewiesen sei auf entsprechende Darstellungen bei HERLYN u.a. (1972, S. 335ff.) und die Verfahren, die bei Modellvorhaben des Bundes und der Länder (Modellvorhaben Osnabrück 1978, S. 96ff.) verwendet wurden.

An der Zahl der Verwaltungsakte läßt sich die Steigerung (vgl. Tab. 10) ablesen, die hauptsächlich Antwerpen und Brügge zugute kam, während für Gent verhältnismäßig wenig abfiel. Hier wurde sogar eine geschützte "Landschaft", der Abhang des Blandijnbergs zur Muinkschelde (Hoveniersberg), 1975 durch eine königliche Verordnung wieder aufgegeben, da die Reichsuniversität auf dem Gelände den Neubau der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät errichten wollte.

Wenn auch zahlreiche schutzwürdige Bauten und Ensembles noch nicht erfaßt sind, so ist doch in Flandern eine recht positiv anmutende Entwicklung eingeleitet worden, die für die Zukunft hoffen läßt. Man sollte sich allerdings nicht der Illusion hingeben, daß mit dem Schutz möglichst vieler Bauten die Erhaltung der historischen Stadtgestalt schon gewährleistet sei.

### 7.2.7 Ansätze zur "Stadterneuerung"

Der belgische Plan für 1976-1980 enthält zum Problem einer erhaltenden Erneuerung der Innenstädte eine Reihe von Aussagen, die erkennen lassen, daß ein Bewußtseinswandel im Gange war. Wir verzichten darauf, die verschiedenen Absichtserklärungen wiederzugeben, und skizzieren statt dessen, was in den letzten Jahren an konkreten Schritten unternommen worden ist. Hier ist zunächst noch einmal zu betonen, daß auf amtlicher Ebene die Initiative von einzelnen Gemeinden ausging. Genau genommen waren es einige wenige kommunale Amtsträger, die als Innovatoren auftraten und sich allmählich mit ihren Vorstellungen durchsetzen konnten. Sie erreichten, daß Planungsunterlagen erarbeitet wurden, in denen der Zustand der Innenstadt und der Stadtregion festgehalten war. Ein prozessualer Ansatz wurde dabei nicht zugrundegelegt, so daß sich Trends aus dem Material nicht unmittelbar ableiten lassen.<sup>1)</sup> Es diente als Grundlage für städtebauliche Wettbewerbe (Gent, Mecheln, Löwen), die Ideen für die Gestaltung liefern sollten, oder aber unmittelbar zur Aufstellung eines Strukturplans für die Innenstadt (Brügge, Antwerpen).

Sollen diese Aktivitäten zu praktischen Resultaten führen, so müssen die bestehenden Instrumentarien an das neue Leitbild einer erhaltenden Erneuerung angepaßt werden, müssen staatliche Mittel bereitgestellt und Gremien geschaffen werden, die eine optimale Koordination der verschiedenen Investitionen und die Kontrolle ihrer ordnungsgemäßen Verwendung gewährleisten.

Ein Haupthindernis für die Gemeinden war, daß sie zwar Aufwendungen für den Kauf und Abbruch "ungesunder" Wohnhäuser in bestimmten Grenzen vom Staat erstattet bekommen konnten, nicht aber Aufwendungen für den Ankauf von Häusern, die in der Substanz erhalten und verbessert, umgebaut, restauriert usw. werden sollten. Um hier die Möglichkeiten einer Abhilfe zu erproben, wählte 1973 der damalige Minister für öffentliche Arbeiten, A. Califice, fünf Modellgemeinden aus, denen ein Kredit in unterschiedlicher Höhe zur Ver-

---

1) Zur Problematik dieses auch in der Bundesrepublik verbreiteten Vorgehens siehe z.B. GANSER (1973, S. 162f.) in bezug auf Ingolstadt.

fügung gestellt wurde. Damit sollten die Aufwendungen für den Ankauf erhaltenswerter Wohnhäuser zu 2/3 abgedeckt werden. Unter den fünf Gemeinden waren Brüssel (61 Mill. BF für das Marollenviertel), Brügge und Mecheln (je 33 Mill. BF / 2 Mill. DM). Die Gelder konnten erst 1974/75 in Anspruch genommen werden.

Ende 1975 wurde die Kreditvergabe für Stadterneuerungsmaßnahmen regionalisiert, so daß seitdem nach Regionen zu unterscheiden ist.<sup>1)</sup> Califice wurde Minister für wallonische Angelegenheiten, Raumordnung und Wohnungswesen und konnte für seine Region eine Regelung der Stadterneuerung herbeiführen (8.2.1977). Wenig später (28.3.1977) trat eine ähnliche Regelung für die Region Brüssel in Kraft. Hier war der zuständige Minister P. Vanden Boeynants, der vorher als Schöffe für öffentliche Arbeiten der Gemeinde Brüssel eine andere Politik vertreten hatte.<sup>2)</sup>

Für Flandern fiel die Zuständigkeit an den Staatssektretär für regionale Wirtschaftsförderung (streekeconomie), Raumordnung und Wohnungswesen beim Ministerium für flämische Angelegenheiten, L. Dhoore. Dieser äußerte sich 1975 in zwei Schriftstücken (DHOORE 1975 a, b) zum Problem der Stadterneuerung. Das erste enthält lediglich grundsätzliche Überlegungen und Zielsetzungen, das zweite konkreter ausgearbeitete Vorschläge. Sie betreffen in erster Linie die Strukturpläne, von denen DHOORE meinte, daß sie trotz ihrer rechtlichen Unverbindlichkeit eine ausgezeichnete Grundlage für eine koordinierte Erneuerungsaktion abgeben könnten. Er wollte sie daher verpflichtend machen und die Aufstellungskosten staatlicherseits bezuschussen. Dazu schlug er eine Serie von Verfahrens- und Kontrollregelungen vor, die das Ganze hauptsächlich als den Versuch erscheinen lassen, die kommunalen Initiativen einer strengen staatlichen Aufsicht zu unterwerfen. Dies würde wahrscheinlich die vorhandenen Ansätze hemmen, anstatt sie zu bestärken. Es ist nicht verwunderlich, daß die Stadt Mecheln 1977 einen Gegenentwurf präsentierte, der sich an das wallonische Modell anlehnt.

Einzig nennenswerte praktische Maßnahme ist für Flandern die Gewährung eines zinslosen Darlehens an Brügge (31.12.1975) und Mecheln (17.2.1977) in Höhe von je 100 Mill. BF (= 6,5 Mill. DM). Das Geld soll ausschließlich für den Ankauf von bebauten oder unbebauten Grundstücken verwendet werden, nicht zur Verbesserung der Gebäude. Das Ziel ist also, die Gemeinden über den Ankauf von Wohnhäusern mittelbar zu deren Verbesserung zu veranlassen. Die verbesserten Häuser sollen dann an Privatpersonen weiterverkauft werden.

Offen bleibt dabei, woher die Gemeinden die Mittel für die Maßnahmen selbst nehmen sollen. Sie müßten beträchtliche Vorleistungen erbringen, ohne die Gewähr zu haben, daß sie die Häuser verkaufen können. BOSCHMANS (in Studie-

---

1) Ein im November 1974 von der sozialistischen Partei (B.S.P.) vorgelegter Gesetzentwurf zur Regelung der Stadterneuerung (stadsvernieuwing) mußte wegen der Regionalisierung zurückgezogen werden (Studiedag Sociale Stadsvernieuwing 1977, Abdruck des Textes).

2) Vgl. seine Ausführungen in Belgisch Comité voor de Distributie 1970, S. 88-92.

dag Mechelen 1977) macht darauf aufmerksam, daß die alteingesessene Bevölkerung gar nicht in der Lage wäre, die Häuser zu erwerben, und die Stadt sie vermieten müßte, wenn sie verhindern wolle, daß die ehemaligen Bewohner verdrängt würden. Die einzige Lösung sei, daß die Stadt die Häuser unmittelbar an öffentliche (von der S.N.L. anerkannte) Wohnungsbaugesellschaften weiterverkaufe und von diesen verbessern lasse. Anders als den Gemeinden stünden diesen Gesellschaften langfristige Darlehen zu niedrigen Zinssätzen zur Verfügung.

Die S.N.L. hat sich grundsätzlich bereiterklärt, an der Stadterneuerung mitzuwirken (vgl. Studiedag Mechelen), verweist aber darauf, daß sie in erster Linie auf Neubau eingestellt war und ist. Sie bevorzugt daher auch für die Innenstädte den Neubau in größeren Einheiten, die — wie es die Projekte in Antwerpen zeigen (Bild 13, 14) — durchaus "angepaßt" sein können.

Inzwischen ist der ältere Wohnungsbestand der S.N.L. aus den 20er und 30er Jahren selbst überholungsbedürftig. Es wäre denkbar, daß dies die S.N.L. in nächster Zeit veranlaßt, einen Sektor Renovierung aufzubauen und durch Einbeziehung hinzugekaufter alter Häuser besser auszulasten. Eine Schwierigkeit besteht dabei, wie DE NAEYER (1975, S. 178) angibt, darin, daß die von der S.N.L. anerkannten Gesellschaften einen Quadratmeterpreis von nur 250 BF zahlen dürfen, während z.B. in Brügge die Preise bei 1.500 bis 3.000 BF (= 97-194 DM) lägen. Möglicherweise sei ein Ausweg, daß die Städte als Erstaufkäufer aufträten und an die Gesellschaften weiterverkauften. Die Differenzbeträge müßten dann allerdings durch Subventionen gedeckt werden.

Während die kommunalen Vorstöße zum Teil auf eine Globalstrategie ausgerichtet sind, deuten die bisherigen staatlichen Maßnahmen auf einen sehr viel enger gefaßten Ansatz hin. Sie wollen den Gemeinden die Möglichkeit geben, in Bereichen zu intervenieren, aus denen sich die private Initiative zurückgezogen hat oder in denen sie, soweit noch vorhanden, gelähmt ist. Dafür können verschiedene Faktoren verantwortlich sein. Ein sehr wichtiger Faktor ist, daß Staat und Gemeinden seit der zweiten Hälfte des 19. Jh. die "Auflockerung" der "überbevölkerten" Viertel und die Umsiedlung des aktiven Bevölkerungsteils (Berufstätige / Familieneinheiten in der Expansions- und Konsolidierungsphase) betrieben haben.

Nachdem die Einwohnerzahlen der Innenstädte hauptsächlich durch die Entleerung der Geschäfts- und Verwaltungsviertel unter ein als wünschenswert angesehenes Maß abgesunken sind, sollen die noch verbliebenen Wohnviertel dazu genutzt werden, die Bevölkerungszahlen mindestens auf dem jetzigen Niveau zu stabilisieren und möglichst wieder einen Zuwachs zu erreichen. Ob dieser Ansatz erfolgreich sein wird, hängt entscheidend von der Entwicklung in denjenigen Teilen der Innenstädte ab, die einem mehr oder weniger kontinuierlichen Investitionsdruck ausgesetzt sind. Es ist deswegen auch zu fragen, ob für diese ein Instrumentarium vorhanden ist, daß die Erhaltung und erhaltende Erneuerung gewährleisten könnte.

Die Zielgruppen, auf die das Instrumentarium abgestellt sein müßte, sind:

- öffentliche Körperschaften (Staat und parastaatliche Organisationen, Provinzen, Gemeinden, O.C.M.W. usw.);
- Unternehmen der privaten Wirtschaft (Banken, Versicherungen, Warenhäuser usw.), "Baupromotoren";
- private Grundstückseigentümer (natürliche Personen).

Für die beiden ersten Gruppen bestehen am wenigsten restriktive Regelungen oder Gestaltungsvorschriften. Hier wird man hauptsächlich auf die innovatorische Wirkung des guten Beispiels hoffen müssen.

Der Bestand, über den die privaten Grundstückseigentümer verfügen, dürfte hauptsächlich Gebäude vom Typ des Bürgerhauses (als kombiniertes Geschäfts- und Wohnhaus oder als reines Wohnhaus) umfassen. Dieser Typ entspricht nicht den derzeitigen durchschnittlichen Wohnansprüchen und Wohnweisen der Mittelschicht. Für die Adaptierung stehen staatliche Prämien nicht zur Verfügung. Die Bauprämie könnte zwar in Anspruch genommen werden (vorausgesetzt, der Antragsteller erfüllt die an Einkommen, Kinderzahl u.a. gebundenen Bedingungen), aber bei Umbaumaßnahmen wird sie nur dann vergeben, wenn die Wohnfläche verdoppelt wird. Das ist jedoch für diese Häuser, die für große Familien gebaut worden sind, keine Lösung. Erforderlich wäre eine Verbesserung der technischen Ausrüstung, der Wärme- und Schallisolierung usw., die Bereitstellung von Garagenplätzen in zumutbarer Entfernung und eine Attraktivitätssteigerung des Wohnumfeldes bei Wahrung der Zugänglichkeit für Pkw's. Da dies bisher nicht realisierbar war, ist bereits ein beträchtlicher Teil der Bürgerhäuser verkauft und durch vielgeschossige Luxus-Appartementshäuser ersetzt worden (vgl. Kap. 7.2.5). Voraussetzung dafür wiederum war, daß die Gemeinden bestimmte Lagen für die Inwertsetzung durch den Hochbau freigaben, d.h. praktisch alle breiteren Straßenzüge wie die Ringboulevards, die Lagen an Wasserwegen, Parks oder anderen Freiräumen. Die Möglichkeit, die Grundstücke auf diese Weise umnutzen zu können, hat mit ziemlicher Sicherheit die Grundstückspreise in die Höhe getrieben.

Damit dürfte es für private Haushalte schwierig geworden sein, ein älteres Bürgerhaus zu erwerben, um es den eigenen Bedürfnissen und finanziellen Möglichkeiten entsprechend herzurichten und in der traditionellen Weise weiter zu nutzen. Gerade für diese Kategorie innenstädtischer Häuser gilt aber, was der in den Niederlanden tätige Architekt und Städteplaner P. HAMMEL (1972, S. 89) schreibt: "Für die städtische Vielfalt bilden alte und billigere Bauten einen willkommenen Beitrag. Vor allem für die kleinen Spezialgeschäfte, die besonderen Werkstätten und Institute sind sie von unschätzbarem Wert, und als billigerer Wohnraum sind sie einfach unentbehrlich. Gerade die jungen Menschen mit neuen Ideen suchen die Altstadt auf, und dies hat nicht nur gefühlsmäßige, sondern auch finanzielle Gründe. Das Alte wird auf diese Art zu einer Voraussetzung für das Neue."

Die zukünftige Entwicklung wird nach diesen Überlegungen wesentlich davon abhängen, ob die Gemeinden bereit und in der Lage sind, das Vordringen des Hochbaus über die jetzt bereits erfaßten Bereiche hinaus zu verhindern.

### **7.3 Zwischenergebnisse der jüngsten Entwicklungen (siehe Bildteil)**

Aus vorstehenden Ausführungen läßt sich ableiten, daß sich die Innenstädte in einer Umbruchsituation befinden. Ein Urteil über ihre augenblickliche Gestalt müßte sich daher auf die Analyse noch nicht abgeschlossener Entwicklungen stützen. Da dies unbefriedigend erschien, wurde davon abgesehen, Zwischenergebnisse zu formulieren. Stattdessen wurde der Bildteil so konzipiert, daß er Ersatz bietet. Die notwendigen Erläuterungen wurden bereits im Einleitungskapitel 1.5 gegeben.

## 8 ABSCHLIESSENDE BEWERTUNG

### 8.1 Innovationen der Stadtgestaltung in Belgien

Die Leitbilder der Stadtgestaltung haben in dem untersuchten Zeitraum mehrfach gewechselt: um 1860, um 1890, um 1930, um 1950, um 1970. Dadurch blieben für die Umgestaltung der Innenstädte im Sinne des jeweiligen Ideals etwa 20, 30 Jahre. Wieweit diese Zeitspanne genutzt werden konnte, hing wesentlich von der wirtschaftlichen Entwicklung ab. Obwohl Belgien durchgehend als "reiches" Land gelten kann, zeigen sich Schwankungen, was den Kapitaleinsatz zugunsten baulich-gestalterischer Maßnahmen angeht. Auf die zweite Hälfte des 19. Jh. und die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg folgte eine Phase geringerer Aktivität. Seit den 60er Jahren hat der Investitionsdruck wieder zugenommen, wobei hauptsächlich in Brüssel auch ausländisches Kapital eine Rolle spielte.

Die jeweiligen Leitbilder der Stadtgestaltung waren keine nationalen Produkte, sondern ergaben sich überwiegend aus der Perzeption und Rezeption fremder Vorstellungen. Waren zunächst Paris und London die wichtigsten Impulsgeber für gestalterische Neuerungen, so reihte sich Belgien gegen Ende des 19. Jh. in die Front der Gegner "kosmopolitischer" Lösungen ein und vertauschte dabei die Rolle des "early adopters" gegen die des "innovators". Die Besinnung auf lokale und regionale Gestaltungstraditionen bot die Chance, den uniformierenden Einflüssen individuelle Akzente entgegenzusetzen. Dieser ersten Phase einer erhaltenden Erneuerung verdankt Belgien den in der Einleitung angesprochenen Ruf, "Bilderbuchstädte" zu besitzen. Die Zerstörungen des Ersten Weltkriegs führten dazu, daß an dem Konzept, das als einziges geeignet erschien, die nationale Identität zu sichern, festgehalten wurde. Es entsprach jedoch nicht mehr den inzwischen gewandelten wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten und verlor sich in einem vagen Regionalismus.

Unterdessen hatten sich in verschiedenen Ländern idealistische, gesellschaftsreformerische Konzepte verbreitet. Sie fanden in den 30er Jahren auch in Belgien Eingang, wurden aber von den Modernisten undifferenziert übernommen und in Planungen umgesetzt. Sie konnten dadurch den Gegebenheiten nicht gerecht werden. In den Ausmaßen waren sie so ausgelegt, daß eine Verwirklichung nur möglich war, wenn potente Investoren eingriffen. Spekulationen in dieser Hinsicht waren aus damaliger Sicht vielleicht berechtigt; konkrete Gelegenheiten ergaben sich jedoch nicht. Der Zweite Weltkrieg verzögerte den Fortgang um ein Jahrzehnt. Als sich dann schließlich die wirtschaftlichen Voraussetzungen besserten, hatte das ursprüngliche Konzept bereits soviel an Überzeugungskraft eingebüßt, daß nur noch Versatzstücke aufgegriffen wurden, die auf die vorhandenen organisatorischen, technischen u.a. Möglichkeiten abgestellt waren. Dieses pragmatische Vorgehen ließ Belgien wiederum in einen Rückstand zu den Ländern geraten, in denen durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs andere Voraussetzungen und Notwendigkeiten bestanden. Belgien trat dadurch



auch in der internationalen Diskussion in den Hintergrund. Gleichzeitig führte aber der internationale Kapitalzustrom (im Gefolge der Weltausstellung, der Etablierung internationaler Institutionen in Brüssel usw.) dazu, daß das einmal angenommene Verfahren (vereinfacht: Autobahnen und Hochhäuser) noch potenziert wurde, da es den Wünschen der Investoren entgegenkam.

Der fast vollkommene Verzicht auf ordnende Maßnahmen zog teilweise wenig erfreuliche Zustände nach sich und förderte die Abkehr weiter Bevölkerungsteile von den Innenstädten. Unter dem Druck sinkender Steuereinnahmen und anderer nachteiliger Effekte, aber auch wegen des Widerstands der verbliebenen Innenstadtbewohner gegen die kommunalen Planungen begannen die Städte Ende der 60er Jahre, sich nach Alternativen umzusehen. Dabei knüpften sie nicht an die eigenen früheren Lösungsversuche an, sondern orientierten sich an verschiedenen ausländischen Vorbildern, die ihrerseits auf z.T. ganz unterschiedliche Ausgangssituationen zugeschnitten waren. Die notwendige Verarbeitung und Anpassung dieser Konzepte an die eigenen Bedürfnisse, z.B. die große Flächenausdehnung der Innenstädte, ist noch nicht abgeschlossen. Im Unterschied zu der Zeit um die Jahrhundertwende ist jetzt die Aufnahmebereitschaft für fremde Anregungen größer als die eigenständige Formungskraft. Dies kann sich durchaus positiv für die weitere Entwicklung der Innenstädte auswirken, auch wenn das Land nicht führend an der Leitbilddiskussion beteiligt ist.

Die erste Phase einer "offenen", undogmatischen Rezeption und Verschmelzung divergierender Vorstellungen scheint am ehesten geeignet, gute Resultate hervorzubringen. Die untersuchten Städte enthalten Ansätze, die diese Hypothese stützen. Zu erinnern ist an die Entwicklung der Neugotik-Bewegung in Brügge, auch wenn sie bald erstarrte und die Öffnung gegenüber neuen Tendenzen verhinderte. Das Resultat wurde als pittoresk uminterpretiert, die Stadt auf ein Klischee festgelegt. Der Überdruß daran begünstigte Eingriffe, die die überkommene Gestalt zunehmend gefährdeten und jetzt mühsam abgefangen werden müssen. Auch für das Konzept des malerischen Städtebaus war die Anfangsphase die fruchtbarste, obwohl ihr kein eigenständiges Instrumentarium zur Verfügung stand.

## **8.2 Instrumentarien**

Was an Instrumentarien zustande kam, diente fast ausschließlich dazu, Veränderungen durchzusetzen. Erinnert sei an die Zonenenteignung, an die Subventionierung von Abbruchaktionen, die Wohnungsbaupolitik, die auf die Dezentralisierung der innenstädtischen Bevölkerung, besonders der Arbeiter, abgestellt war. Auch die jüngere Planungsgesetzgebung zielt darauf ab, einen bestimmten neuen Endzustand durch eine Serie ineinandergreifender, rechtlich verbindlicher Pläne festzulegen.

In der Praxis hat man mit dem Instrumentarium vordergründig einiges erreichen können. Sieht man die Auswirkungen in größeren Zusammenhängen, muß

man feststellen, daß sie oft Scheinlösungen erbracht haben und die Probleme, die bekämpft werden sollten, nur verdrängt wurden. Wegen der Schwierigkeit, rechtlich fixierte Gegebenheiten wieder rückgängig zu machen, wenn sie nicht mehr leitbildkonform sind oder nicht mehr den Bedürfnissen gerecht werden, war und ist ein deutlicher Trend vorhanden, das Instrumentarium zu unterlaufen. Dadurch wurden zweifellos viele "große" Lösungen verhindert. Positiv ausgedrückt blieben für die traditionelle Stadtgestalt gute Überlebenschancen. Die Vielfalt, die noch immer die untersuchten Städte auszeichnet, resultiert zu einem beträchtlichen Teil aus dieser Verfahrensweise und nicht aus einem bewußten, aktiven Erhaltungskonzept.

Wo dennoch große Projekte verwirklicht wurden, ergab sich, daß sie nach einiger Zeit nicht mehr "verstanden" und durch neuerliche unbedachte Eingriffe entstellt wurden, ohne daß ein "Sachzwang" gegeben war. Das gilt zum Beispiel für die Zentralboulevards in Brüssel oder die nach dem Ersten Weltkrieg wieder aufgebaute Stadtmitte von Löwen. Das Schicksal verwirklichter Projekte konnte auch darin bestehen, daß eine nachfolgende Generation sie zur eigenen Profilierung verächtlich machte. Davor waren am ehesten Verwirklichungen geschützt, die sich kleinteilig-unauffällig in die bestehende Gestalt einfügten. Auf diese Weise ist einiges erhalten geblieben, was später, nachdem sich ein Wandel in der Einstellung vollzogen hatte, gewissermaßen wiederentdeckt und für die Gegenwart nutzbar gemacht werden konnte. Beispiele dafür sind die Wohngänge und Wohnhöfe. Die Überbleibsel aus dem 16. und 18. Jh. fanden um die Jahrhundertwende wieder Beachtung, und man holte aus ihnen Anregungen für die Gestaltung neuer Kleinsiedlungen und Gartenstädte. Jetzt geschieht Ähnliches mit den Kleinhauskomplexen des 19. Jh., die lange nur als Äußerungen einer skrupellosen kapitalistischen Bauspekulation verstanden wurden. Die Aufmerksamkeit fällt auf Elemente der traditionellen Stadtgestalt, die in der aktuellen Bauproduktion keine Entsprechung haben.

Die Forderung nach immer neuen, perfekteren Instrumentarien, Gesetzen, Steuerungsmitteln, Subventionen usw. erscheint aus dieser Perspektive wenig sinnvoll. Die Stadtgestalt erhält ihre besondere Attraktivität durch die engräumige Vielfalt des visuellen Erscheinungsbildes, der Nutzungsweisen, der sozialen Färbung. Will man dies erhalten, so wie es zur Zeit gefordert wird, wären neue Gesetze, die nun statt der Veränderung die Erhaltung sanktionieren, kaum hilfreich. Die Innenstädte leben heute vor allem dort, wo "Freiräume" für ihre individuelle Entfaltung geblieben sind.

## Zusammenfassung

Mit der Untersuchung "Innenstädte in Belgien. Gestalt, Veränderung, Erhaltung" wird eine Thematik aufgegriffen, die um die Jahrhundertwende Eingang in die deutschsprachige Stadtgeographie fand (sogenannte morphologische bzw. morphogenetische Phase). Sie war seit den 20er Jahren hinter anderen Ansätzen zurückgetreten, doch haben die jüngsten Bemühungen um die Erhaltung historischer Stadtbereiche die Nachfrage nach Untersuchungen mit eben dieser "morphologischen" Ausrichtung neu belebt. Eine Schlüsselstellung nimmt dabei der Begriff Stadtgestalt ("townscape") ein. Er wird hier verwendet, um die hauptsächlich räumlichen Differenzierungen einer Stadt zu bezeichnen, nämlich

- den Grund- und Aufriß (die bauliche Form),
- das Verteilungsmuster der vielfältigen städtischen Funktionen und ihrer "verorteten" Einrichtungen (Wohnungen für unterschiedliche Ansprüche, Einzelhandelsläden, Büros usw.) und
- das Geflecht der sichtbaren Kommunikationsströme (Personen- und Güterbewegungen).

Diese drei Gegebenheiten machen zusammengenommen einen wesentlichen Teil der Identität einer Stadt aus. Ihre unterschiedliche Ausprägung erzeugt bestimmte Gestaltqualitäten, die eine Wirkung auf die Bewohner, Benutzer und Besucher einer Stadt ausüben, die aber je nach zeitspezifischen Sehgewohnheiten und nach individuellen Merkmalen wie Alter, Bildungsgrad oder etwa Fortbewegungsart verschieden wahrgenommen ("perzipiert") werden.

Gegenstand der Untersuchung sind die Innenstadt der belgischen Hauptstadt Brüssel und die fünf flächengrößten Innenstädte der Region Flandern. Das sind — der Größe nach geordnet — die Kerne von Gent, Brügge, Löwen, Antwerpen und Mecheln. Für diese sechs Innenstädte wird erstmals ein Überblick über die Entwicklung ihrer Gestalt im Zeitraum von 1860 bis heute (1978) gegeben. Die Innenstädte haben in diesem Zeitraum als Kerne und Zentren mehr oder weniger stark wachsender Agglomerationen einen erkennbaren Aufschwung erlebt, ohne jedoch jene Bedeutung wiederzuerlangen, die sie im Mittelalter und noch zu Beginn der Neuzeit als Bestandteile der größten Bevölkerungsballung nördlich der Alpen, als wichtige Knotenpunkte des damaligen Welthandels und als Stätten hoher künstlerischer Produktivität besessen haben.

Besonderheiten der behandelten Städte werden in folgenden drei Punkten gesehen:

1. Als Folge eines spezifischen kulturgeschichtlichen Phänomens, der Wiederentdeckung des Mittelalters um die Wende vom 18. zum 19. Jh., wurden die Innenstädte oder zumindest Teile von ihnen wegen ihrer Kunstschatze und ihrer altertümlichen baulichen Gestalt zu wichtigen Anziehungspunkten für den internationalen Kulturtourismus. Sie prägten die Vorstellung von der alten europäischen

Stadt entscheidend mit.

2. Die Städte kamen für kontinentaleuropäische Maßstäbe früh mit der Industrialisierung in Berührung. Dies brachte eine Reihe von Problemen mit sich, für die Lösungen gefunden werden mußten. Zugleich ergab sich ein Konflikt zwischen notwendigen Veränderungen und dem (aus Punkt 1 abzuleitenden) Bestreben, die Identität der Stadtgestalt zu wahren. Es dürfte von allgemeinerem Interesse sein, wie dieser Konflikt wahrgenommen und bewältigt wurde und welche Unterschiede gegenüber den Lösungsversuchen für die andersartigen Probleme der jüngeren Vergangenheit bestehen.

3. Ungeachtet der Tatsache, daß die Innenstädte erhaltenswerte Ensembles im Sinne der Entschließungen der Europarats-Konferenz von Zürich (1973) darstellen und zudem — wenigstens in Teilbereichen — für Maßnahmen einer sozialorientierten Erhaltung in Betracht kommen, spielten sie bis zum Abschluß der Untersuchung in der auf internationaler Ebene geführten Diskussion über "Erhaltung im Städtebau" keine nennenswerte Rolle. Gleichwohl gibt es Realisierungen und Planungen, die als Antwort auf bestimmte, lokal als problematisch erkannte Entwicklungen interessant sind, die aber kaum Modellcharakter beanspruchen können. Für den Geographen hat das jedoch einen anderen Stellenwert als für den Planer, der nach übertragbaren Rezepten sucht.

Um den beiden aktuellen Zielrichtungen, der denkmalorientierten "Ensemble"-Erhaltung einerseits und der auf die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung abgestellten ("sozialorientierten") Erhaltung andererseits, Rechnung zu tragen, ist in der Untersuchung die Einstellung zu der Geschichtlichkeit der Stadtgestalt und zu der Wohnfunktion der Innenstädte besonders beachtet worden.

Die Ausführungen beginnen mit einer Analyse der Ausgangssituation um 1860. Dabei wird vor allem der Frage nachgegangen, inwieweit die vielfach geäußerte Meinung zutrifft, die Städte hätten ihren mittelalterlichen Charakter bewahrt. Nach dem Stufenmodell der europäischen Stadt von E. LICHTENBERGER ist Stufe 2 (Adelsstadt des Absolutismus) übersprungen und stößt Stufe 1 (Bürgerstadt des Mittelalters) unmittelbar auf Stufe 3 (Industriestadt des Liberalismus). Es zeigte sich, daß nur bestimmte alte Elemente, Muster und Gestaltungsweisen persistiert hatten und daß daneben neue vorhanden waren.

Der Untersuchungszeitraum ist in fünf Phasen untergliedert, die aus der politisch-gesellschaftlichen Entwicklung in Belgien abgeleitet sind. Für die einzelnen Phasen ist dargestellt,

a) was die allgemein verbreiteten Leitbilder der Stadtgestaltung waren, inwieweit sie von belgischer Seite mitgeprägt worden oder als Innovationen aus dem Ausland übernommen und möglicherweise abgewandelt worden sind;

b) wie die jeweiligen Leitbilder in gestaltprägende Instrumentarien umgesetzt worden sind und

c) welche wesentlichen gestaltverändernden bzw. -erhaltenden Maßnahmen mit Hilfe dieser Instrumentarien durchgeführt worden sind bzw. welche neuen Tat-

bestände durch eine Vielzahl von unter Umständen konträren Einzelentscheidungen zustande gekommen sind.

Die jeweiligen Ergebnisse lassen sich von der heutigen Situation her nur bedingt erfassen. Nicht selten haben jüngere Entwicklungen die nach 1860 eingetretenen Veränderungen modifiziert oder ganz ausgelöscht. Auch spielen gewaltsame Zerstörungen in den beiden Weltkriegen eine Rolle. Auf der anderen Seite ist der gegenwärtige Zustand der Stadtgestalt ein vorläufiger; manche Umgestaltungsvorgänge sind noch nicht abgeschlossen oder erst im Planungsstadium. Der vorläufig erreichte Gestaltzustand wird in einem Bildteil an typischen Beispielen veranschaulicht. Er enthält 60 ausführlich kommentierte Aufnahmen des Verfassers aus dem Jahr 1978.

Bezogen auf die im Titel angesprochene Alternative — Veränderung oder Erhaltung — ergibt sich, daß stets vorzugsweise auf Veränderung hingearbeitet wurde, daß aber das ausgedehnte Areal der Innenstädte dabei in unterschiedlicher Weise und Intensität erfaßt wurde. Bis zu Beginn des Ersten Weltkrieges waren in den Innenstädten die uniformierenden Eingriffe des Klassizismus zum Teil rückgängig gemacht worden. Stattdessen hatte man vorklassizistische Stilrichtungen und Gestaltungsweisen wieder aufgenommen. Das gilt für Einzelbauten und besonders für Großbauten mit straßen- bzw. stadtbildprägender Wirkung, darüber hinaus auch für größere Komplexe wie ganze Straßenzüge. Hauptsächlich die zentralen Teile der Innenstädte wurden so in historischer Manier aufbereitet und in ihrer Wirkung "malerisch" gesteigert. Dieser Rückgriff auf die Vergangenheit war allerdings rein formaler Art; in funktional- bzw. sozialräumlicher Hinsicht breitete sich ein Muster aus, das ganz im Sinne der bürgerlichen Ordnungsvorstellungen lag, die in der Innenstadt im wesentlichen den Standort der Handels-, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen sahen. Infolgedessen ging spätestens seit der Jahrhundertwende die Einwohnerdichte zurück, doch bestanden Bereiche hoher Dichte fort.

Nach dem Ersten Weltkrieg blieben traditionsgebundene Gestaltungsweisen bestehen. Unter dem Eindruck des Krieges und der Zerstörungen, die auch wertvolle historische Großbauten trafen, suchte man verständlicherweise die Identität der betroffenen Städte zu wahren. Als Neuerung waren vereinzelt Experimente mit der bis dahin unbekannteren Hochbauweise zu verzeichnen.

In den 30er und 40er Jahren verhinderten die wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten, daß die modernistische Richtung, die in Belgien prominente Anhänger hatte, in nennenswertem Umfang Fuß faßte. Erst in den 50er Jahren konnten größere Projekte in Angriff genommen werden, wobei Brüssel der Vorreiter war, nicht zuletzt im Hinblick auf die Weltausstellung von 1958. Die neuen Gestaltungsweisen besaßen keinen Bezug mehr zu der vorgegebenen Stadtgestalt. Der Hochbau drang in größerem Umfang in die Innenstädte ein, und zwar bei Büro-, Verwaltungs- und Hotelgebäuden, bei Luxusapartmenthäusern sowie bei Projekten des sozialen Wohnungsbaus. Die zuvor noch weitgehend harmonische Wirkung, die dem neuen Leitbild entsprechend als monoton und spannungs-

los abgewertet wurde, ging verloren oder wurde empfindlich gestört.

Außer zu diesem optisch-ästhetischen Effekt führten die Eingriffe zu Veränderungen der funktionalen Struktur der Innenstädte und der Kommunikationsströme. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geschah dabei relativ wenig. Zwar wurde damit begonnen, den Boulevard-Ring um die Innenstädte für den Autoschnellverkehr einzurichten, doch blieben weitergehende Planungen, mit denen die ausgedehnten Innenstadflächen besser aufgeschlossen werden sollten, in der Ausführung stecken oder wurden zurückgenommen. Überwiegend blieb das innenstädtische Straßennetz unangetastet, aber voll dem Autoverkehr zugänglich.

Der Wandel der Auffassungen im Verlauf der 70er Jahre führte relativ schnell zu ersten Ergebnissen, die für die Zukunft hoffen lassen.

In allen untersuchten Städten wurden jetzt auch Fußgängerstraßen und -bereiche eingerichtet, wobei überwiegend nicht die Hauptgeschäftsstraßen betroffen waren. Unbefriedigend gelöst blieb die Nutzung der großen Marktplätze, die sämtlich als architektonisch-städtebauliche Glanzleistungen gelten. Die Einrichtung von Wohnstraßen (woonerven) nach niederländischem Muster war im Gespräch.

Neben diesen für die Erhaltung und erhaltende Erneuerung der überkommenen Stadtgestalt förderlichen Entwicklungen wurden und werden solche fortgesetzt, die eine weitere Veränderung bewirken. So ging etwa der Bau von Appartementshäusern verstärkt weiter, während kaum festzustellen war, daß ältere Bürgerhäuser modernen Wohnansprüchen angepaßt werden.

Insgesamt ergibt sich für die jüngste Phase der Eindruck, daß durchaus eigenständige Lösungen angestrebt und erprobt werden. Dies erklärt zum Teil wenigstens die Unterschiede, die zwischen den einzelnen Städten bestehen und die in der Untersuchung herausgestellt werden. Gerade aus heutiger Sicht erfordert es eine vergleichende Untersuchung, nicht nur Gemeinsamkeiten bzw. generalisierende Tendenzen aufzuzeigen, sondern auch den lokalen Sonderentwicklungen nachzugehen, bilden diese doch die Voraussetzung dafür, daß der individuelle, unverwechselbare Anteil an der Stadtgestalt, das Erbe eines vielschichtigen historischen Prozesses, gestärkt wird. Erhaltung muß nicht Festschreiben eines bestimmten Zustands bedeuten. Dies wäre auf Stadtgebiete von der hier gegebenen Größe gar nicht anwendbar. Die untersuchten Beispiele zeigen aber, daß auch bei weitgehender Ersetzung der historischen Substanz durch Neubauten die Identität einer Stadt gewahrt oder noch bekräftigt werden kann, solange dabei die wesentlichen traditionellen Gestaltungsprinzipien respektiert werden.

## Resume\*

L'étude "Centres-ville en Belgique. Leur structure, leur transformation et leur conservation." aborde un thème qui a été introduit dans la géographie urbaine de langue allemande vers la fin du siècle dernier. On l'appelle la phase morphologique ou morphogénétique. A partir des années vingt, elle est passée au second plan par rapport à d'autres approches. Mais les récents efforts en vue de la conservation des zones historiques des villes ont stimulé la demande pour des études ayant justement cette orientation "morphologique". Le concept de paysage urbain ("townscape") y occupe une position centrale. Il est utilisé ici pour désigner les principales différenciations spatiales d'une ville, c'est-à-dire :

- le plan et la vue d'ensemble
- le schéma de distribution des multiples fonctions urbaines et de la localisation des aménagements correspondants (logements de différents standings, commerces de détail, immeubles de bureaux etc.)
- le réseau des flux visibles de communication (déplacements des personnes et des marchandises).

Réunies, ces trois données représentent une part substantielle de l'identité d'une ville. Leur importance relative crée certains types de structures qui exercent une influence sur les habitants, usagers et visiteurs d'une ville. La perception en est différente suivant les époques (habitudes spécifiques de vision) et suivant les caractéristiques individuelles, comme l'âge, le niveau culture ou encore le mode de déplacement.

L'étude porte sur Bruxelles, capitale de la Belgique, et sur les cinq villes de la région des Flandres dont les centres-ville sont les plus étendus. Ce sont, par ordre de taille, les noyaux urbains de Gand, Bruges, Louvain, Anvers et Malines. C'est la première fois qu'est donnée pour ces six centres-ville une vue globale du développement de leur structure pour la période allant de 1860 à nos jours (1978). Pendant cette période ils ont connu, en tant que centres ou noyaux urbains d'agglomérations en plus ou moins grande expansion, un essor perceptible, sans toutefois retrouver l'importance qu'ils avaient connue au Moyen Age ou encore au début des temps modernes. Ils faisaient alors partie de la plus grande concentration de population au Nord des Alpes, à la fois comme noeuds importants du commerce mondial de l'époque et comme lieux de haute productivité artistique. Les particularités des villes étudiées résident dans les trois points suivants :

1. Vers la fin du dix-huitième siècle, suite à un phénomène spécifique dans l'histoire de la culture, à savoir la redécouverte du Moyen Age, les centres-ville ou du moins certaines de leurs parties deviennent des pôles d'attraction importants du tourisme culturel international à cause de leurs trésors artistiques et de leur architecture ancienne. Ils eurent alors une influence décisive sur les représentations de la ville européenne ancienne.

---

\* Traduit par Dr. M. Fischer, Villeurbanne

2. A l'échelle de l'Europe continentale, ces villes furent très tôt en contact avec l'industrialisation. Ceci apporta une série de problèmes pour lesquels il fallut trouver des solutions. En même temps surgit en conflit entre des transformations nécessaires et le désir (découlant du point 1) de conserver l'identité de la structure urbaine. Comment ce conflit a été perçu et résolu et quelles sont les différences par rapport aux ébauches de solution d'autres problèmes devrait être d'un intérêt très général.

3. Ces centres-ville, en dépit du fait qu'ils représentent, d'après les résolutions de la conférence du Conseil de l'Europe à Zürich en 1973, des ensembles dignes d'être conservés et qu'ils peuvent donc être pris en considération, au moins pour certains de leurs secteurs, pour des mesures de réhabilitation à orientation sociale, n'ont joué jusqu'à la fin de cette étude aucun rôle notable dans la discussion qui se déroule au plan international sur la rénovation en urbanisme. Il existe néanmoins des réalisations et des projets, intéressants comme réponses à développements particuliers, reconnus localement comme devant résoudre problèmes, mais ils ne peuvent guère prétendre à servir de modèle. Toutefois le géographe y accorde une autre importance que l'urbaniste qui est davantage à la recherche de recettes transposables.

Soucieuse des deux tendances actuelles, la conservation d' "ensembles" orientée vers le patrimoine architectural, et la réhabilitation avec prise en compte des besoins de la population résidentielle, à "orientation sociale", l'étude tient particulièrement compte des positions par rapport à l'aspect historique de la structure urbaine et par rapport à la fonction résidentielle des centres-ville.

L'exposé commence par une analyse de la situation de départ vers 1860. Une importance primordiale est accordée à la question de savoir dans quelle mesure est exacte l'opinion souvent exprimée, que les villes auraient gardé leur aspect moyen-âgeux. Ce qui correspondrait d'après le modèle en paliers de la ville européenne d'E. LICHTENBERGER à sauter la deuxième étape (ville de la noblesse de la monarchie absolue) et à faire suivre l'étape 1 (ville bourgeoise du Moyen Age) directement par l'étape 3 (ville industrielle de la période du libéralisme économique). Il apparaît que seuls certains éléments, structures et schémas d'aménagement anciens ont persisté. Par contre, à côté, des nouveaux sont présents.

L'époque étudiée a été subdivisée en cinq périodes, déduites du développement politique et social en Belgique. Pour chaque période sont indiqués :

- a) quels étaient les modèles d'urbanisme universellement répandus; dans quelle mesure les Belges ont-ils contribué à les créer ou les ont-ils empruntés à l'étranger en tant qu'innovations et éventuellement modifiés;
- b) comment ces modèles ont-ils été transposés dans des instruments de planification;
- c) quelles dispositions essentielles de transformation ou de conservation des structures urbanistiques ont-elles été prises à l'aide de ces instruments ou quelles nouvelles situations sont apparues suite à toute une multitude de décisions



ponctuelles parfois contradictoires.

Les différents résultats ne peuvent être que partiellement appréhendés à partir de la situation actuelle. Souvent des développements plus récents ont modifié ou totalement effacé les transformations survenues après 1860. Les destructions violentes des deux guerres mondiales ont également joué un rôle dans les changements. D'autre part, la situation actuelle du paysage urbain est provisoire; certains processus de transformation ne sont pas encore terminés ou se trouvent seulement au stade de la planification. Une annexe illustrée montre des exemples typiques de l'état actuel du paysage urbain. Elle contient 60 photos prises par l'auteur en 1978 et abondamment commentées.

En se référant à l'alternative — transformation ou conservation — mise en exergue dans le titre, il se dégage de l'étude que la transformation a toujours eu la priorité sur la conservation. Vu leur grande étendue, les centres-ville en ont été affectés de manière et avec une importance variable. Les interventions uniformisantes du néo-classicisme ont été en partie annulées dans les centres-ville entre 1860 et le début de la première guerre mondiale. A leur place, on avait réadopté des styles et des manières d'aménager antérieures. Ceci apparaît pour des constructions isolées et en particulier pour les immeubles qui déterminent la physiologie de la rue et de la ville et, bien au-delà, pour des ensembles plus vastes comme des rues entières. Ce sont surtout les parties internes des centres-ville qui ont ainsi été rénovées dans un style dit 'historique' et dont l'effet "pictural" a été accru. Toutefois ce retour au passé a été purement formel; du point de vue de la structuration fonctionnelle et sociale de l'espace, un modèle se propagea conforme en tout point aux conceptions bourgeoises de l'ordre. Pour celles-ci le centre-ville était essentiellement le lieu des équipements commerciaux, administratifs et culturels. Ce qui provoqua, au plus tard à partir de la fin du siècle dernier, une régression de la densité de population; mais des zones à forte densité persistent.

Après la première guerre mondiale, les manières d'aménager demeurèrent traditionnelles. Sous l'impression créée par la guerre et ses destructions, qui atteignirent aussi de belles constructions ayant une grande valeur historique, on voulut, ce qui se comprend tout à fait, sauvegarder l'identité des villes touchées. Comme innovations, il faut signaler des expériences isolées de construction d'immeubles élevés, genre jusqu'alors inconnu.

Dans les années trente et quarante, les vicissitudes politiques et économiques empêchèrent la tendance moderniste, qui avait des partisans éminents en Belgique, de vraiment s'implanter. Ce n'est qu'au début des années cinquante, qu'on put s'attaquer à la réalisation de projets importants, Bruxelles jouant le rôle de précurseur, en particulier en vue de l'Exposition Universelle de 1958. Les nouvelles manières d'aménager ne se référaient plus à la structure urbanistique existante. La construction en hauteur s'introduisit sur une grande échelle dans les centres-ville et plus particulièrement pour des immeubles de bureaux, des bâtiments administratifs et des hôtels, des immeubles de studios de luxe ainsi que pour des projets d'habitat social. On perdit ou l'on perturba de manière sensible

la physionomie antérieure essentiellement harmonique, le nouveau modèle la dévalorisant et la jugeant monotone et ennuyeuse.

Outre l'effet esthétique et visuel, ces interventions provoquèrent des modifications de la structure fonctionnelle des centres-ville et des flux de communication. Mais les conditions de circulation ne furent guère améliorées. On commença certes à aménager les boulevards de ceinture en voies rapides pour la circulation automobile. Les projets plus ambitieux par contre, qui auraient dû permettre de mieux desservir les zones étendues des centres-ville, furent retirés ou interrompus en cours de réalisation. Dans la plupart des cas, le réseau routier des centres-ville resta sans modification, mais entièrement ouvert à la circulation automobile.

Le changement de conceptions dans le courant des années soixante-dix eut très vite des résultats qui suscitent de l'espoir pour l'avenir.

Maintenant, dans toutes les villes étudiées on aménage des rues ou des zones piétonnes, sans toucher dans la plupart des cas aux rues commerçantes principales. L'utilisation des grandes places, qui sont toutes considérées comme des réalisations brillantes au point de vue architectural et urbanistique, n'est pas résolue de manière satisfaisante. Il a été question d'aménager des 'rues d'habitation' sur le modèle néerlandais des 'woonerven'.

A côté de ces développements positifs pour la conservation et la réhabilitation des structures urbanistiques léguées par l'histoire, d'autres, qui apportent davantage de transformations furent et sont toujours poursuivies. Ainsi par exemple, la construction d'immeubles de studios se poursuit de manière renforcée, tandis qu'on n'observe presque pas de cas de réhabilitation de vieilles maisons bourgeoises pour les adapter aux exigences contemporaines pour l'habitat.

Pour la période la plus récente, on a globalement l'impression que des solutions parfaitement originales ont été recherchées et expérimentées. Ceci explique au moins en partie les différences qui existent entre les différentes villes et qui sont mises en évidence dans l'étude. La façon de voir contemporaine est justement celle qui exige une étude comparative pour ne pas montrer seulement ce qui est commun à tous ou les tendances à l'uniformisation mais étudier également les développements particuliers locaux. En effet, nécessaires et indispensables pour renforcer l'aspect urbain particulier d'une ville, héritier d'un processus historique complexe, ils empêchent de confondre une ville avec une autre. Conserver ne doit pas vouloir dire figer une situation existante. Ceci ne pourrait absolument pas être appliqué à des zones urbaines de l'étendue de celles dont il est question ici. Les exemples étudiés montrent que, même en remplaçant largement la substance historique par du bâti neuf, tant qu'on respecte les principes essentiels de l'aménagement traditionnel, l'identité d'une ville peut être conservée ou même renforcée.

## Samenvatting\*

Met het onderzoek 'Binnensteden in België: Vorm, verandering en behoud' is een thema gekozen dat omstreeks 1900 in de Duitstalige stadsgeografie ingang heeft gevonden (de zgn. morfologische resp. morfogenetische fase). In de jaren twintig is dit thema naar de achtergrond gedrongen. In de afgelopen jaren heeft het streven tot behoud van historische stadsdelen echter opnieuw een vraag naar morfologisch gericht onderzoek opgeroepen. Hierbij speelt het begrip 'Stadtgestalt' ofwel 'stadsbeeld' een centrale rol. Met dit begrip worden hier de belangrijkste ruimtelijke differentiaties van een stad aangeduid, namelijk:

- de plattegrond en de bebouwing (de gebouwde omgeving);
- het spreidingspatroon van de diverse stedelijke functies en hun gelokaliseerde 'artefacten' (woningen, winkels, kantoren, enz.); en
- het stelsel van de zichtbare verkeersstromen (mobiliteit van personen en goederen).

De identiteit van een stad wordt in sterke mate door deze drie gegevens bepaald. Hun uiteenlopende kenmerken manifesteren zich in bepaalde vormkwaliteiten die hun invloed doen gelden op de bewoners, gebruikers en bezoekers van de stad. Deze kwaliteiten worden overigens afhankelijk van tijdsgebonden zienswijzen en van individuele kenmerken (zoals leeftijd, opleidingsniveau en wijze van verplaatsing) verschillend gepercipieerd.

Dit onderzoek heeft tot onderwerp de binnenstad van Brussel en de vijf grootste binnensteden van Vlaanderen, namelijk — in volgorde van grootte — die van Gent, Brugge, Leuven, Antwerpen en Mechelen. Van deze zes binnensteden wordt — voor het eerst — een overzicht van hun morfologische ontwikkeling gegeven van 1860 tot heden (1978). In deze periode hebben deze binnensteden als kernen van meer of minder snel groeiende agglomeraties een duidelijke opbloei te zien gegeven. Zij hebben echter niet de betekenis herwonnen die zij in de Middeleeuwen en in het begin van de Nieuwe Tijd bezaten als onderdelen van de grootste bevolkingsconcentratie ten noorden van de Alpen, als belangrijke knooppunten in de toenmalige wereldhandel en als brandpunten van scheppende kunst.

De behandelde steden hebben de volgende bijzonderheden gemeen:

1. Als uitvloeisel van de cultuurhistorische herontdekking van de Middeleeuwen omstreeks 1800, werden hun binnensteden, althans delen ervan, vanwege hun kunstschaten en hun historische bouwwerken, belangrijke aantrekkingspunten van het internationale culturele toerisme. Zij hebben in belangrijke mate de voorstelling van de oude Europese stad bepaald.
2. De bewuste steden kwamen naar continentale maatstaven relatief vroeg in aanraking met de industrialisatie. Dit bracht een groot aantal problemen met zich mee, waarvoor oplossingen moesten worden gezocht. Daarbij ontstond

---

\* Vertaald door Prof. Dr. M.W. Heslinga, Amsterdam

een conflict tussen de noodzaak tot vernieuwing en het streven tot behoud van de identiteit van het stadsbeeld. Het is wellicht van groter belang na te gaan hoe dit conflict gepercipieerd en overwonnen is, en waarin deze oplossing verschilt van de wijze waarop men de problemen van het jongste verleden heeft aangepakt.

3. Hun binnensteden verdienen in de zin van de resolutie, aangenomen tijdens de conferentie van deskundigen, bijeengeroepen op initiatief van de Raad van Europa in 1973 te Zürich, als 'stadsgezicht' in stand te worden behouden. Zij komen tevens, althans gedeeltelijk, voor 'sociaal gerichte' behoudsmaatregelen in aanmerking. In weerwil daarvan hebben zij tot heden in de internationale discussie over stadsbehoud geen noemenswaardige rol gespeeld. Niettemin is het hier en daar gekomen tot maatregelen en plannen, om bepaalde plaatselijk als problematisch geziene ontwikkelingen het hoofd te bieden, die als zodanig interessant zijn. Deze kunnen evenwel niet dienen als modellen die op ruimer schaal zijn toe te passen. Het laatste heeft echter voor de geograaf een andere betekenis dan voor de planoloog, die naar meer algemeen toepasbare recepten zoekt.

Gepoogd is de beide actuele doelstellingen van het stadsbehoud, van het op 'monumentenzorg' gerichte behoud en het op de behoeften van de woonbevolking afgestemde 'sociaal gerichte' behoud, recht te doen. Daartoe is in het bijzonder aandacht geschonken aan de ontwikkeling van de opvattingen met betrekking tot het historische karakter van het stadsbeeld enerzijds en de woonfunctie van de binnenstad anderzijds.

De beschouwingen worden geopend met een analyse van de uitgangssituatie omstreeks 1860. Daarbij wordt inzonderheid nagegaan in hoeverre, zoals dikwijls aangenomen is, de steden hun middeleeuwse karakter hebben behouden. Volgens het fasenmodel van de Europese stad van E. LICHTENBERGER is de tweede fase (de 'feodale' stad van het absolutistische tijdperk) overgeslagen. Dit betekent dat de eerste fase (de burgerstad van de Middeleeuwen) direct wordt gevolgd door de derde fase (de industriestad van het liberale tijdperk). Het bleek dat alleen bepaalde oude elementen, patronen en vormen zich hadden gehandhaafd en dat daarnaast nieuwe aanwezig waren.

De onderzoeksperiode is in vijf stadia onderverdeeld die van de politieke en maatschappelijke ontwikkeling in België zijn afgeleid. Voor elk van deze stadia is onderzocht:

- a. wat de algemeen verbreide voorbeelden waren voor de wijze waarop aan het stadsbeeld vorm diende te worden gegeven, in hoeverre België daartoe heeft bijgedragen, en in hoeverre zij als vernieuwingen uit het buitenland zijn overgenomen en eventueel aangepast;
- b. hoe de toenmalige richtinggevende ideeën in beleidsinstrumenten zijn vertaald; en
- c. welke belangrijke vormveranderende resp. vormbehoudende maatregelen met

behulp van deze beleidsinstrumenten zijn getroffen, resp. welke ingrepen aan diverse incidentele — soms tegenstrijdige — beleidsbeslissingen zijn toe te schrijven.

De onderscheiden ontwikkelingsstadia kunnen slechts voor een deel uit de huidige toestand van het stadsbeeld worden gereconstrueerd. Niet zelden zijn de sinds 1860 opgetreden veranderingen door latere ontwikkelingen gewijzigd of geheel tenietgedaan. De gewelddadige verwoestingen in de Eerste en Tweede Wereldoorlog spelen ook een rol. Daar staat tegenover dat de huidige situatie een tijdelijk karakter draagt, d.w.z. dat zij onderhevig is aan talrijke veranderingsprocessen die nog niet zijn afgesloten of die zich pas in het stadium van voorbereiding bevinden. De in 1978 bestaande toestand is geïllustreerd door zestig foto's die van een uitvoerige toelichting zijn voorzien.

Met betrekking tot het in de titel van dit onderzoek aangeroerde alternatief — verandering of behoud — blijkt dat steeds bij voorkeur op vernieuwing is aangestuurd, maar dat dit streven niet overal in de uitgestrekte binnensteden op de zelfde wijze en in de zelfde mate is verwezenlijkt. De uniformerende ingrepen onder invloed van classicistische ideeën waren vóór het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog reeds voor een deel ongedaan gemaakt. In hun plaats werd teruggegrepen op stijlopvattingen en vormgevingsprincipes uit periodes van vóór het classicisme. Dit geldt voor afzonderlijke gebouwen en in het bijzonder voor grote gebouwen die in sterke mate het straat- resp. stadsbeeld bepalen. Het geldt tevens voor grotere complexen zoals hele straatwanden. Het waren in hoofdzaak de centra van de binnensteden die deze historiserende invloeden ondergingen en aldus een meer 'schilderachtig' aanzien verkregen. Dit teruggrijpen op het verleden was overigens zuiver een zaak van de buitenkant. De functionele resp. sociaal-ruimtelijke ontwikkeling beantwoordde geheel aan de stedenbouwkundige ideeën die bij de burgerij leefden, en volgens welke de binnenstad de geëigende vestigingsplaats voor economische, bestuurlijke en culturele instellingen was. Dienengevolge nam op z'n laatst sinds de eeuwwisseling de bevolkingsdichtheid af, hoewel bepaalde gedeelten dicht bevolkt bleven.

Na de Eerste Wereldoorlog bleven traditionalistische vormgevingsprincipes opgeld doen. Het is begrijpelijk dat men, onder de indruk van de oorlog en de verwoestingen, onder andere van waardevolle grote historische gebouwen, probeerde de identiteit van de getroffen steden te behouden. Iets nieuws vormden enkele op zichzelf staande experimenten met de tot dan toe onbekende hoogbouw. In de jaren dertig en veertig verhinderden de economische en politieke omstandigheden dat de modernistische richting, die in België prominente aanhangers telde, noemenswaardig voet aan de grond kreeg. Pas in de jaren vijftig konden grotere projecten ter hand genomen worden, waarbij Brussel de voortrekker was, niet het minst met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1958. De nieuwe vormgevingsprincipes hadden geen relatie meer met het bestaande stadsbeeld. De hoogbouw drong op grotere schaal in de binnenstad door met kantoor-,

overheids- en hotelgebouwen alsmede met luxe-appartementen zowel als met sociale woningbouwprojecten. Het tot dan toe nog overwegend harmonieus overkomende stadsbeeld, waaraan overeenkomstig de nieuwe richtinggevende ideeën geen waarde meer werd gehecht omdat het als eentonig en saai werd ervaren, ging verloren of werd aanzienlijk verstoord.

Deze ingrepen hadden niet alleen hun uitwerking op het stadsbeeld doch eveneens op de functionele structuur van de binnenstad alsmede op het verkeersnetwerk. Er werd relatief weinig gedaan om de verkeerssituatie te verbeteren. Men begon weliswaar met de boulevard-ringweg om de binnensteden voor het snelverkeer geschikt te maken, maar verdergaande plannen die de uitgestrekte oppervlakten van de binnensteden beter zouden ontsluiten, werden slechts ten dele uitgevoerd indien zij al niet werden ingetrokken. Het stratennet van de binnensteden bleef overwegend onaangetast, maar wel voor het autoverkeer toegankelijk.

De wijzigingen die in de loop van de jaren zeventig in de opvattingen zijn opgetreden, hebben relatief spoedig tot eerste resultaten geleid die hoop geven voor de toekomst. In alle onderzochte steden werden nu ook voetgangersstraten en -zônes ingericht. De grote winkelstraten bleven daar overwegend buiten. Voor het gebruik van de grote marktpleinen, die als architectonisch-stedebouwkundige hoogtepunten gelden, werd nog geen bevredigende oplossing gevonden. Er werd gesproken over de inrichting van woonerven naar Nederlands voorbeeld.

Naast deze voor het behoud en een conserverende vernieuwing van het stadsbeeld noodzakelijke maatregelen bleven in blijven processen potreden die een verdere verandering bewerkstelligen. Zo ging de bouw van flatgebouwen zelfs in versterkte mate door, terwijl oudere burgerhuizen nauwelijks aan moderne wooneisen aangepast werden.

Over het geheel genomen krijgt men de indruk dat in het laatste stadium steeds op zichzelfstaande oplossingen zijn gezocht. Dit verklaart althans voor een deel de verschillen tussen de onderscheiden steden die in het onderzoek naar voren zijn gekomen. Juist gezien de huidige situatie is er behoefte aan vergelijkend dell de verschillen tussen de onderscheiden steden die in het onderzoek naar voren zijn gekomen. Juist gezien de huidige situatie is er behoefte aan vergelijkend moeten het mogelijk maken dat het individuele en specifieke element in het stadsbeeld, dat de erfenis is van een langdurige historische ontwikkeling, wordt versterkt. Immers, behoud mag niet het vastleggen van een bepaalde toestand betekenen. Dit zou trouwens in het geval van de onderhavige uitgestrekte stadsgebieden in het geheel niet mogelijk zijn. De onderzochte voorbeelden tonen echter aan dat ook bij ingrijpende vervanging van het historische bestand door nieuwe elementen het eigen karakter van een stad kan worden veiliggesteld, of zelfs kan worden geaccentueerd — zolang men bereid is daarbij de essentiële aan het verleden ontleende vormgevingsprincipes in acht te nemen.

## Übersetzung längerer fremdsprachiger Zitate

### S. 71

Überall um uns herum machen die Hauptstädte und die anderen großen Städte erstaunliche Fortschritte. Unser reiches und kunstbegabtes Land darf sich nicht von seinen Nachbarn überbieten lassen. Im Mittelpunkt Europas gelegen und von allen Mächten garantiert, muß Belgien seiner Bestimmung und seinen Garanten Ehre machen. Was mich betrifft, so möchte ich an jedem unserer Gebäude das Siegel unserer freien und blühenden Existenz prangen sehen.

### S. 76

In der Siedlung ist der Arbeiter wie in einem Gehege eingepfercht, wohnt er dagegen an der Straße, so nimmt er am Leben der ganzen Stadt teil und bleibt nicht auf seinen eigenen abgeschlossenen Bereich beschränkt. Im übrigen muß er sich mehr Zurückhaltung auferlegen, erfolgt die Überwachung des Straßenzustandes regelmäßiger und bleibt die Sorge um Hygiene nicht der privaten Spekulation überlassen, die sich wenig um die öffentliche Gesundheit kümmert, sofern sie nur ihren Vorteil hat.

### S. 94 f.

Eine Einwirkung auf die Schelde würde in erster Linie und grundsätzlich den majestätischen Anblick des Flusses beeinträchtigen. Andererseits hätte die Errichtung großer Hangars entlang der Reede auf jeden Fall den Effekt, daß zwischen der bestehenden Bebauung und den geplanten (Kai-)Anlagen eine Art dunkler, unreinlicher Gang entstehen würde. (...) Wenn man in anderen Häfen, besonders in London, unter enormen Opfern die z.T. verrotteten Gebäude entlang der Themse abbricht und die Kais zum großen Teil in Promenaden und Grünanlagen umwandelt, wie soll man dann erklären, daß man in Antwerpen alle Kraft darauf verwenden würde, entlang des Flusses Gebäude zu errichten, die die Sichtbeziehung und die bequeme Verkehrsverbindung zwischen Stadt und Fluß unterbrechen?

### S. 95

Von der Schelde aus erkennt man unsere alte Metropole nur noch an dem Turm der Kathedrale; dieses zu allen Zeiten bemerkenswerte Panorama, das Hunderte von Künstlern in Zeichnungen, Gemälden und Stichen wiedergegeben haben, bietet heute tagsüber den grandiosesten Anblick und abends, wenn die Reede illuminiert ist, das zauberhafteste Schauspiel.

### S. 99

Die Herrschaft des schlechten Geschmacks geht zu Ende, und die Stadt fängt an, ihren malerischen Anblick wiederzugewinnen. Sie ist dennoch heute nur mehr ein Schatten von dem, was sie einst war. Auf den Kais drängen sich nicht mehr die Kaufleute; Stille und Einsamkeit scheinen dort zu regieren. Die alten Reisenden, die die Stadt zur Zeit ihrer Prosperität beschrieben haben, hätten nun in den Tagen des Niedergangs Mühe, sie wiederzuerkennen. Die Trostlosigkeit ihrer verlassen, unbelebten Straßen ist um so auffälliger durch den Kontrast zu manchen ihrer alten Gebäude, die in Größe und Pracht an den früheren Wohlstand erinnern.

### S. 104 f.

Die Großstadt wird mehr als je zuvor aus zwei deutlich unterschiedenen Teilen zusammengesetzt sein: der eine Teil wird das Zentrum sein, wo sich immer mehr die Büros und Warenhäuser niederlassen; der andere Teil wird hauptsächlich dem Wohnen gewidmet sein und ausnahmsweise an einigen Durchgangsstraßen eine Reihe von Geschäften enthalten, die stets teurer und weniger gut sortiert sein werden als diejenigen im Zentrum. Gliedert man also eine Großstadt in konzentrische Ringe, dann wird das Zentrum, wo die Grundstücke ohnehin schon teuer sind, eine langsame, aber kontinuierliche Erhöhung des Bodenwertes erleben. Der folgende Ring wird vielleicht Aussichten auf Wertsteigerung

gen haben, doch bleiben diese auf jeden Fall geringer (als im Zentrum). Dagegen ist in allen weiteren Ringen bis zur Peripherie (der Stadt) der Wert des Grundeigentums dazu bestimmt, abzunehmen, und zwar in gravierenden Ausmaßen, vielleicht nicht von heute auf morgen, aber gewiß in einigen Jahren.

### S. 105, Fußn. 1

Die Stadtplanung war (im 19. Jh., d.V.) allgemein in die Hände des Landmessers und des Ingenieurs geraten. Auf dem Zeichenbrett, in zwei Dimensionen, wurden die Pläne entworfen. Durchweg wurde die dritte, raumbildende Dimension vernachlässigt. In dieser finsternen Nacht, als alle Lichter so gut wie gelöscht zu sein schienen, brachte das Werk Camillo Sittes Erleuchtung. Er machte wieder deutlich, daß Städtebau Raumkunst, also Aufgabe des Baukünstlers ist.

### S. 108

...Anderswo noch können Straßen, die gekrümmt sind oder unregelmäßige Fluchtlinien haben, die kunstvoll-malerisch, verschiedenartig im Stil und für Schaufensterauslagen geeignet sind, für den Handel eingerichtet werden. Aber für die Auslagen könnte außer in den Fahrstraßen ein Viertel bestehen bleiben, das asphaltierte Straßen besitzt, die für Autos nicht zugänglich sind, die nicht zu breit, intim und gut beleuchtet sind und sich für den abendlichen Schaufensterbummel eignen.

### S. 109

Bis heute hat man in Brügge, wo die einst so malerischen Volksviertel allmählich durch anonyme Bauten verunstaltet werden, bei denen die zynische Häßlichkeit es mit der Unbequemlichkeit aufnimmt, diese Frage bedauerlicherweise aus den Augen verloren. Noch ist nichts versucht worden, um unsere Arbeiterstraßen zu retten (...). Es ist höchste Zeit, daß die gemeindliche Obrigkeit sich ausschließlich damit befaßt, den malerischen Aspekt derjenigen Straßen zu retten, in denen das Volk wohnt. Tut sie das nicht, wird die Schönheit von Brügge binnen kurzem beträchtlich vermindert sein.

### S. 110

Diese Komplexe von sozusagen 'anonymen' Bauwerken, diese Netze von gekrümmten Gassen, dieser Wirrwarr von Giebeln, diese kunterbunten Verschachtelungen von Dächern, diese Baugruppen, die bestimmte monumentale Gebäude einschließen oder einrahmen, rufen dadurch, daß sie einfach die Spuren vergangener Epochen tragen und entweder kontrastierende Ensembles aus den sukzessiven Epochen bilden oder aber Komplexe, bei denen sich die verschiedenen Epochen durchdringen, vollkommener das Bild der Stadt in jenen entfernten Zeiten hervor als es einem Kunstwerk gelingt, dessen Rang in der Denkmalordnung zwar unbestreitbar ist, das aber aus dem Rahmen, der ihn einmal umgab, herausgelöst ist.

### S. 116

an einem von der Lage her besonders privilegierten Punkt ein monumentales Ensemble zu schaffen, das mit dem Justizpalast einerseits und dem Rathaus und der Grand'Place andererseits eine architektonische Trilogie darstellen soll, die der größten Städte würdig ist.

### S. 122, Fußn. 2

Nach Bruges la Morte wurde die allgemein bekannte Stadt auf andere Weise besucht. Das Herumschlendern löste den Besuch der Kunstdenkmäler ab. Man kam, um Seelenzustände zu fühlen.

### S. 136

Die krumme Straße ist Ausdruck der Willkür, der Gleichgültigkeit, der Erschlaffung, der Zersplitterung, der Animalität. Die Gerade ist eine Reaktion, eine Aktion, eine Aktivität, ist Ausdruck von Selbstbeherrschung. Sie ist gesund und edel. Die Stadt ist ein Mittelpunkt intensiven Lebens und Ar-



beitens. Ein Volk, eine Gesellschaft, eine Stadt, die gleichgültig ist, die sich gehen läßt und sich zersplittert, ist schnell zerstreut, besiegt, absorbiert von einem Volk, einer Gesellschaft, die handelt und sich beherrscht. Auf diese Weise sterben die Städte und verlagern sich die Hegemonien.

#### **S. 154**

Brüssel ist ein San Gimignano des schlechten Geschmacks geworden. In dem toskanischen Städtchen bestätigen sich die 13 Geschlechtertürme gegenseitig in Harmonie mit der Landschaft! Was aber soll man zu dem Wechsel hoher und niedriger Häuser in der großen brabantischen Stadt sagen! Seit 25 Jahren hat es indessen nicht an warnenden Stimmen gefehlt.

# LITERATUR UND QUELLEN

## Abkürzungen

- A.A.A.G.** Annals of the Association of American Geographers  
**AGL** Acta Geographica Lovaniensia, Löwen  
**BEV** Bouwkundig Erfgoed in Vlaanderen, Berichtenblad Ministerie van Nederlandse Cultuur / Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen / Rijksdienst voor Monumenten en Landschapszorg, Brussel. Bis Nr. 16 / Juli 1976: Europees Jaar voor het Bouwkundig Erfgoed.  
**BRR** Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, Wien  
**Bull.SoBEG** Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques  
**BSGL** Bulletin de la Société Géographique de Liège, Lüttich  
**BTNG** Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis, Gent  
**DKD** Deutsche Kunst- und Denkmalpflege  
**eco-brabant** Driemaandelijks tijdschrift Gewestelijke Economische Raad voor Brabant, Brussel  
**GNLE** Grote Nederlandse Larousse Encyclopedie in vijftiengdelig delen, Hasselt  
**HKOM** Handelingen van de Koninklijke Kring voor Oudheidkunde, Letteren en Kunst van Mechelen, Mechelen  
**HRR** Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung. 3 Bde. Hannover 1970  
**HTN** Hommes et Terres du Nord, Lille  
**HW** Habiter-Wonen, Tijdschrift uitgegeven door het Nationaal Instituut voor de Huisvesting, Brussel  
**Mitt. ÖGG** Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, Wien  
**NF** Neue Folge  
**NStSch** Natuur- en Stedschoon. Tijdschrift voor de verdediging van het leefmilieu, uitgegeven door de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon v.z.w., Antwerpen  
**PM** Petermanns Geographische Mitteilungen  
**RBG** Revue Belge de Géographie, Brussel  
**RF u. RO** Raumforschung und Raumordnung  
**RGL** Revue de Géographie de Lyon  
**SD** Sonderdruck  
**TESG** Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Rotterdam  
**TGL** Travaux Géographiques de Liège, Lüttich  
**Tijdschr. K.N.A.G.** Tijdschrift Koninklijke Nederlandse Aardrijkskundige Genootschap, Amsterdam  
**Wonen- TA/BK** Tijdschrift voor huisvesting en omgeving, Amsterdam  
**TA/BK**  
**VSWG** Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte  
**WP Enc. Jb. WINKLER PRINS** Encyclopedie, Jaarboek

## **Allgemeine Literatur und Untersuchungen über Städte in Mittel- und Westeuropa außer Belgien**

- ALONSO, W.: The Historic and the Structural Theories of Urban Form: Their Implications for Urban Renewal. In: Land Economics 40, 1964, 2, S. 227-231. Wiederabdruck in L.S. BOURNE (Hrsg.): Internal Structure of the City. New York - Toronto - London 1971, S. 437 - 441.
- Die Altstadt als großstädtischer Mittelpunkt. Bedeutung und Wandel am Beispiel der Nürnberger Innenstadt. Nürnberg 1975 (= Nürnbr. Wirtschafts- u. Sozialgeogr. Arb. 24).
- [Altstadtern. Regensburg =] ARBEITSGRUPPE ALTSTADTSANIERUNG (W.R. HEINZ, K. HERMES, P. HÖHMANN, H. KILGERT, P. SCHÖBER, W. TAUBMANN): Altstadterneuerung Regensburg. Vorbereitende Untersuchung im Sanierungsgebiet I. Sozialbericht (Teil 1). Regensburg 1975 (= Regensb. Geogr. Schr. 6).
- [Altstadtern. Trier =] Altstadterneuerung der Stadt Trier unter besonderer Berücksichtigung des Wohnens in der Altstadt. Bericht I: Städtebauliche und wirtschaftliche Bestandsaufnahme. Gesamtleitung u. städtebaul. Bestandsaufnahme: Planungsbüro Prof. KÜHN u. MEURER, Aachen; Wirtschaftliche Bestandsaufnahme: INGESTA, Köln. Bericht II: Wohnen in der Altstadt von Trier. Empirisch-soziologische Untersuchung von Dr. H.L. KRÄMER. o.O. o.J.
- [Altstadtsan. Mainz =] STADTVERWALTUNG MAINZ (Hrsg.): Altstadtsanierung Mainz. Eine Zwischenbilanz 1976. (Mainz) 1976.
- Anfänge des sozialen Wohnbaus / Origines de l'habitat social. Niederteufen 1973 (= Archithese 8).
- ANGENOT, L.H.J.: Le phénomène de dépopulation du centre d'Amsterdam. In: Tijdschr. K.N.A.G. 82, 1965, S. 47 - 55.
- APPLETON, J.H.: Railways and the Morphology of British Towns. In: Urbanization and its Problems. Essays in honour of E.W. Gilbert, hrsg. v. R.P. BECKINSALE u. J.M. HOUSTON, Oxford 1968, S. 92 - 118.
- [Arbeitskreis Thyssen Stiftung =] ARBEITSKREIS STÄDTEBAULICHE DENKMALPFLEGE DER FRITZ THYSSEN STIFTUNG (Hrsg.): Die Kunst unsere Städte zu erhalten. Stuttgart 1976.
- [Atlas Schutzzonen Österreich =] BUNDESDENMALAMT (Hrsg.): Atlas der historischen Schutzzonen in Österreich, I. Städte und Märkte. Einleitung von W. FRODL. Graz - Köln 1974.
- (Ausstellungskatalog:) Die Strasse. Form des Zusammenlebens. Städt. Kunsthalle Düsseldorf, Kunsthalle Nürnberg, Museum d. 20. Jh. Wien. Hrsg. v. Van Abbemuseum Eindhoven in Zus.arb. m. d. Städt. Kunsthalle Düsseldorf. Bearb. P. HOENDERDOS. Düsseldorf 1973.
- (Ausstellungskatalog:) Tendenzen der Zwanziger Jahre. 15. Europäische Kunstausstellung unter den Auspizien des Europarates [Berlin 1977]. Berlin, 2. Aufl. 1977. [Siehe bes. Teil 2: Von der futuristischen zur funktionellen Stadt - Planen und Bauen in Europa 1913 - 1933. Red. P. PFANKUCH, A. WENDSCHUH u. M. SCHNEIDER.]
- (Ausstellungskatalog:) Eine Zukunft für unsere Vergangenheit. Denkmalschutz und Denkmalpflege in der Bundesrepublik Deutschland. Wanderausstellung 1975-1976, im Auftrag des Deutschen Nationalkomitees für das Europäische Denkmalschutzjahr vorbereitet vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege. München 1975.
- BASTIAN, R.W.: Architecture and Class Segregation in Late Nineteenth-Century Terre Haute, Indiana. In: Geogr. Review 65, 1975, S. 166 - 179.
- [Bauen '20 - '40 =] (Ausstellungskatalog:) Bauen '20 - '40. Der Niederländische Beitrag zum Neuen Bauen. [Ausstellung des Van Abbemuseums Eindhoven. Initiator J. LEERING.] o.O. o.J. (um 1975).
- BEAUJEU-GARNIER, J.: Aspects et problèmes de la rénovation parisienne. In: La Vie Urbaine N.F. 1966, 3, S. 169 - 180.

- BEERLI, C.A.: Conservation, Restauration et Rénovation urbaine. 2. Problèmes opérationnels. Hrsg. v. EUROPARAT. Straßburg 1973.
- [Beispielstadt Alsfeld usw. =] DEUTSCHES NATIONALKOMITEE FÜR DAS EUROPÄISCHE DENKMAL-SCHUTZJAHR 1975 (Hrsg.): Alsfeld, Berlin, Rothenburg ob der Tauber, Trier, Xanten. Berlin (1975) (= Europäisches Denkmalschutzjahr 1975, D 1 — D 5)
- BETHAM-EDWARDS, [M.B.] (Hrsg.): Arthur Young's Travels in France During the Years 1787, 1788, 1789, with an introduction, biographical sketch, and notes. London u. New York 1892.
- [Binnenstad Nijmegen =] N.V. Maatschappij voor Projektontwikkeling 'EMPEO': De Binnenstad van Nijmegen. Analyse van de toekomstige ontwikkeling. Utrecht 1972.
- BIRKNER, O.: Die Bedeutung der Bauordnung im Städtebau des 19. Jahrhunderts. In: Zs. f. Stadtgeschichte, Stadtsoziologie u. Denkmalpflege 3, 1976, S. 26 - 37.
- BLASCHKE, K.: Altstadt - Neustadt - Vorstadt. Zur Typologie genetischer und topographischer Stadtgeschichtsforschung. In: VSWG 57, 1970, S. 350 - 362.
- BOBEK, H.: Grundfragen der Stadtgeographie. In: Geogr. Anzeiger 28, 1927, S. 213 - 224.
- BOBEK, H. u. E. LICHTENBERGER: Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Graz - Köln 1966.
- BOESLER, K.A.: Die Bedeutung der Baublockstatistik der Bevölkerungsdichte für die Stadtgeographie von Berlin. In: Die Erde 92, 1961, S. 133 - 141.
- BOLLENBECK, K.J.: Der Kölner Stadtbaumeister Johann Peter Weyer. Diss. RWTH Aachen 1969. Mondorf/Rh. 1969.
- BOLLEREY, F., K. HARTMANN, M. TRÄNKLE: Denkmalpflege und Umweltgestaltung. Orientierung und Planung im Stadtbereich. Stadtgestaltung zwischen Denkmalpflege und Schrebergarten. München 1975. [Enth. u.a. (A) Zum Stellenwert von gebauter Umwelt und Stadtgestalt, (B I) Denkmalpflege als integrierte Disziplin in der Umweltdiskussion.]
- BORCHERDT, Ch.: Der Wandlungsprozeß der Bebauung großstädtischer Villenvororte erörtert am Beispiel von München-Solln. In: Die Erde 103, 1972, S. 48 - 60.
- BORST, O.: Die Esslinger Altstadt. Materialien zu ihrer Erneuerung. Stuttgart u.a. 1972.
- BREITLING, P.: Sanierung versus Stadtgestalt. In: BRR 19, 1975, 1, S. 22 - 34.
- BRINCKMANN, A.E.: Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit. Frankfurt a.M. 1921.
- BRIX, M. (Hrsg.): Lübeck. Die Altstadt als Denkmal. Zerstörung, Wiederaufbau, Gefahren, Sanierung. München 1975.
- BRULARD, Th. u. H. VAN DER HAEGEN (Hrsg.): Small area statistics and their use for social geographical and planological research. Löwen 1972 (= AGL 10).
- BUCHANAN, C.: Verkehr in Städten. Übersetzt von H. LEHMANN-GRUBE. Essen 1964.
- BÜCHNER, H.J.: Die Mainzer Neustadt, eine wilhelminische Stadterweiterung im Kräftefeld städtebaulicher Leitbilder der letzten hundert Jahre. Ein Beitrag zum Problem der Entstehung und Erneuerung innerstädtischer Wohngebiete. In: Mainzer Geogr. Studien 11, 1977, S. 51 - 85.
- BUIT, J.: Scaled-up and Small Buildings and the Inner City Environment. In: TESG 68, 1977, S. 371 - 378. [Beh. Utrecht, Hoog Catharijne Projekt]
- BURKE, G.: Townscapes. Harmondsworth, Middlesex 1976 (= Pelican Geography and Environmental Studies, hrsg. v. P. HALL).
- BURNETT, J.: A Social History of Housing 1815 - 1970. London 1978.
- CARLBERG, B.: Stadtgeographie. In: Geogr. Anzeiger 27, 1926, S. 148 - 153.
- CARTER, H.: The Study of Urban Geography. London, Nachdruck 1973 d. Ausg. v. 1972.
- CENTRE DE CRÉATION INDUSTRIELLE: Le Temps des Gares [Ausstellungskatalog]. Paris 1978

- CHALINE, C. : Rénovation urbaine et équipement immobilier à Londres. In: Annales de Géographie 74, 1965, S. 714 - 732.
- [Charte de Venise = ] Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites adoptée par le IIe Congrès International des Architectes et Techniciens des Monuments Historiques (Venise, mai 1964). Hrsg. v. EUROPARAT. Straßburg 1973.
- CONZEN, M.R.G. : The Plan Analysis of an English City Centre [Newcastle upon Tyne]. In: K. NORBORG (Hrsg.): Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography. Lund 1960 (= Lund Studies in Geography, Ser. B, 24), S. 383 - 414.
- CONZEN, M.R.G. : Geography and townscape conservation. In: Giessener Geogr. Schriften 35, 1975, S. 95 - 102.
- CONZEN, M.R.G. : Zur Morphologie der englischen Stadt im Industriezeitalter. In: H. JÄGER (Hrsg.): Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter. Köln - Wien 1978 (= Städteforschung, Veröffentlichungen d. Instituts für vergleichende Stadtgeschichte in Münster, Reihe A, 5), S. 1 - 48.
- CORTIE, K. u. J. UITERMARK : Wie wil er nog in Amsterdam wonen? In: Wonen - TA/BK 1978, 2, S. 16 - 21.
- DAHLKE, J. : Die Entwicklung der Stockwerknutzung in der Innenstadt von Freiburg im Breisgau seit 1900. In: Die europäische Kulturlandschaft im Wandel. Festschr. K.H. Schröder. Kiel 1974, S. 212 - 221.
- DAMAIS, J.-PH. : Essai d'approche socio-géographique du problème des logements anciens en milieu urbain: «rénovation» et «réhabilitation» au Havre. In: Annales de Géogr. 83, 1974, S. 284 - 318.
- DAVIS, J.T. : Middle class housing in the central city. In: Economic Geogr. 41, 1965, S. 238 - 251. [Unters. in 12 US-amerikan. Städten.]
- DE JONGE, D. : Moderne woonidealen en woonwensen in Nederland (Modern Housing Ideals and Housing Preferences in the Netherlands). Diss. Utrecht 1960. Arnheim o.J.
- DE JONGE, D. : Stedelijke structuurbeelden. Arnheim (1962) (= stedeboekkundige studies 1).
- DELANY, P.M. (Hrsg.): Dublin, a city in crisis. Dublin 1975.
- DEN DRAAK, J. : De woonfunctie van de Utrechtse binnenstad. In: TESSG 57, 1966, S. 179 - 185.
- Denkmalpflege in der Bundesrepublik Deutschland. Geschichte - Organisation - Aufgaben - Beispiele. Ein Beitrag zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975. München 1974.
- DERLAM, Th. : Zur Erneuerung der Frankfurter Altstadt. In: Geogr. Rundschau 8, 1956, S. 151 - 153.
- [Deutsche Gesellschaft für Wohnungswesen:] Altstadtsanierung mit Reichshilfe 1934 - 1938. Eine Untersuchung auf Grund amtlichen Materials veranstaltet von der Deutschen Gesellschaft für Wohnungswesen, Forschungsstelle beim Reichsministerium für Fragen des Wohnungs- und Siedlungswesens. Berlin 1940.
- DEVAVRY, J. : Les rues piétonnes en France. In: HTN 1977, 1, S. 45 - 61.
- DE VRIES REILINGH, H.D. : Gedanken über die Konsistenz in der Sozialgeographie. In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie 4, 1968, S. 109 - 117.
- DIANI, J. : Régionalisme d'hier et d'aujourd'hui. In: urbanisme (Paris) 44, 1975, Nr. 151, S. 96 - 99.
- DICKINSON, R.E. : The West European City. A Geographical Interpretation. London 1951 (= International Library of Sociology and Social Reconstruction).
- DIDIER, Ch. : L'évolution de l'habitation urbaine. In: Revue de Belgique (Brüssel - Paris - Den Haag) 34. Jg. - 2. Serie, 1902, 7, S. 215 - 233.
- DIELEMAN, F.M., R.B. JOBSE, G.A. HOEKVELD u. J. VAN WEESEP : Geografie van stad en platteland in de westerse landen. Bussum <sup>3</sup>1978. [Auf Außentitel HOEKVELD als erster genannt].
- DÖPP, W. : Die Altstadt Neapels. Entwicklung und Struktur. Marburg 1968 (= Marb. Geogr. Schriften 37).

- DONZET, A.-J. : Le Vieux Lyon. Son histoire, ses problèmes, sa restauration. In: Les Monuments Historiques de la France, Nouvelle Série, Vol. X Fasc. 4, 1964, S. 145 - 192.
- DONZET, A.-J. : Le secteur sauvegardé de Lyon. In: La Vie Urbaine N.F. 1965, 3, S. 165 - 179.
- DORN, K. : Die Altstadt von Zürich. Veränderung der Substanz, Sozialstruktur und Nutzung. Nieder- teufen 1974.
- DOWER, M. : Tourism and conservation in Europe. In: Ekistics 39, 1975, S. 192 - 195.
- [Drei Beispielstädte = ] DEUTSCHES NATIONALKOMITEE FÜR DAS EUROPÄISCHE DENKMALSCHUTZJAHR 1975 (Hrsg.): 3 Beispielstädte: Bamberg, Lübeck, Regensburg. Berlin (1975) (= Europäisches Denkmalschutzjahr 1975, Nationales Ergänzungsprogramm).
- EBERSTADT, R. : Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage. Jena 1909.
- EGLI, E. : Geschichte des Städtebaues. 2. Bd. Das Mittelalter, 3. Bd. Die Neue Zeit. Erlenbach-Zürich u. Stuttgart 1962 - 1967.
- ELSHOF, P. : Stadsvernieuwing als ruimte-ordering door het kapitaal. Amsterdam 1976.
- ENGEL, H. : Zur Erhaltung des Stadtbildes. In: Arch. f. Kommunalwiss. 14, 1975, S. 213 - 218.
- ENNEN, E. : Die europäische Stadt des Mittelalters. Göttingen 1972 (= Sammlung Vandenhoeck).
- Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.-3. Juni 1960. Stuttgart u. Köln 1960 (= Neue Schriften des Dt. Städtetages 6).
- FEHR, M. u. D. KOCH: Umbau der Stadt: Beispiel Bochum. Mit Aufnahmen von Elisabeth Niggemeyer u. Wolf Lücking und Beiträgen von Peter M. Bode, Eckert/Pressel/Jakubik, Horst Becker, Johannes Volker Wagner u.a. Bochum 1975.
- FERRAS, R. : "Ecusson" et "Polygone". Enfants et retraités dans le centre de Montpellier. In: Bull. de la Société Languedocienne de Géographie 101, 1978, 3<sup>e</sup> série, Tome 12 Fasc. 1 - 2, S. 3 - 139. ["Ecusson" = historisches Zentrum, "Polygone" = neues Zentrum.]
- FEUERSTEIN, G. : Wien, heute und gestern. Architektur - Stadtbild - Umland. Hrsg. v. FREMDEN- VERKEHRSVERBAND FÜR WIEN. Wien - München 1974.
- FISCHER, M.F., F. GRUNDMANN, M. SACK: Architektur und Denkmalpflege. Neue Architektur in historischer Umgebung. München 1975.
- FISCHER, Th., E. MAY u. F. BEBLO: Altstadt und Neuzeit. In: (8.) Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz Würzburg u. Nürnberg 1928. Berlin 1929, S. 71 - 117.
- FORAMITTI, H. u. P. LEISCHING: Wiederbelebung historischer Stadtviertel. Die Lösung in Frankreich als mögliches Vorbild. Graz - Köln 1965 (= Studien zu Denkmalschutz u. Denkmalpflege 1).
- FORD, L.R. : Continuity and Change in Historic Cities: Bath, Chester, and Norwich. In: The Geogr. Review 68, 1978, 3, S. 253 - 273.
- FOURASTIE, J. : Le grand espoir du XX<sup>e</sup> siècle. Edition définitive. (Paris) 1963, Aufl. 1967 (= Collection «Idées» nrf 20).
- FREI, H. : Die historisch-geographische Entwicklung der Stadt Augsburg und die Bezüge zu Stadtgestalt und Baubestand. in: Geogr. Rundschau 30, 1978, 5, S. 171 - 176.
- FRIEDRICHS, J. : Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Reinbek b. Hamburg 1977 (= rororo studium 104).
- GANSER, K. : Grundlagenuntersuchung zur Altstadtentwicklung Ingolstadts. Kallmünz - Regensburg 1973 (= Münchener Geogr. Hefte 36).
- GANSHOF, F.L. : Over stadsontwikkeling tusschen Loire en Rijn gedurende de middeleeuwen. Antwerpen - Brüssel - Gent - Löwen 1944.
- GEISLER, W. : Die deutsche Stadt. Ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. Stuttgart 1924 (= Forschungen z. dt. Landes- u. Volkskunde 22, 5).
- GEORGE, P. : Géographie et urbanisme. In: Annales de Géographie 74, 1965, S. 641 - 659.

- GEORGE, P.: Les méthodes de la géographie. Paris 1970 (= «Que sais-je?» 1398).
- GERLACH, W.: Stadtgestaltungsforschung. In: *Studium Generale* 16, 1963, S. 323-345.
- GHESEQUIERES, M.-C.: La transformation du paysage urbain d'un quartier lillois: exemple des Boulevards Vauban et de la Liberté. In: *Bulletin de la Société de Géographie de Lille N.S. Nr. 3*, 1960, S. 41-53.
- GEIST, J.F.: Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts. München 21978 (1968).
- GERSTENBERG, K.: Ideen zu einer Kunstgeographie Europas. Leipzig 1922 (= *Bibliothek der Kunstgeschichte*, hrsg. v. H. TIETZE, 48/49).
- Goslar, Musterbeispiel einer intakten Altstadt. Broschüre o.O. o.J. (ca. 1975). [Enth. u.a. Text der "Ortssatzung über Baugestaltung in der Altstadt Goslar" v. 4.2.1975].
- GRODECKI, L.: Denkmalschutzgesetzgebung in Frankreich (Deutsch von H. BESELER). In: *DKD* 29, 1971, S. 13-16
- GRÖTZBACH, E.: Die Innenstadt von Hannover - Entwicklung und Struktur der City. In: *Hannover und sein Umland. Jb. f. 1978 d. Geograph. Ges. zu Hannover*, S. 185-201.
- GROTE, L. (Hrsg.): Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter. München 1974 (= *Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts* 24).
- GRUBER, K.: Die Gestalt der Deutschen Stadt. Leipzig 1937 (= *Meyers Kleine Handbücher* 10).
- GRUNDMANN, G.: Unsere Städte in Gefahr. Ihre Vergangenheit und ihre Zukunft. Hamburg 1976. [Wiederabdruck von Aufsätzen aus den Jahren 1962-1974 u. ungedr. Vortrag v. 1975/76.]
- GÜNTER, R.: Glanz und Elend der Inventarisierung. In: *DKD* 28, 1970, S. 109-117.
- HABICH, J. (Bearb.), unter Mitwirkung von G. KASTER u. K. WACHTER: Stadtkernatlas Schleswig-Holstein. Neumünster 1976 (= *Die Kunstdenkmäler des Landes Schleswig-Holstein*).
- HALBWACHS, M.: Les expropriations et le prix des terrains à Paris (1860-1900). Rechtswiss. Diss. Paris 1909. Paris 1909.
- HALBWACHS, M.: La population et les tracés de voies à Paris depuis un siècle. Paris 1928. [= *Les expropriations et le prix des terrains à Paris*, 2<sup>e</sup> édition, augmentée et mise à jour - première partie. Enth. Zusatzkapitel: Les tracés de voies nouvelles et le peuplement à Paris depuis 1900, S. 233-273.]
- HAMMEL, P.: Unsere Zukunft: die Stadt. Frankfurt am Main 1972 (= *Suhrkamp Taschenbuch* 59).
- HARTKE, W.: Stadtbesichtigung. Ein Problem des Fremdenverkehrs in kriegszerstörten Städten. In: *Die Erde* 3-4, 1951-52, S. 258-271. [Betr. Frankfurt a.M.]
- HASSERT, K.: Die Städte geographisch betrachtet. Leipzig 1907 (= *Aus Natur und Geisteswelt. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen* 163). [erweiterte Fassung eines verständigen Kurses in der Kölner Vereinigung für rechts- und staatswissenschaftliche Fortbildung, Okt. 1906].
- HASSINGER, H.: Die Vernichtung des Wiener Stadtbildes. In: *Flugschrift des Vereines zum Schutze und zur Erhaltung der Kunstdenkmäler Wiens und Niederösterreichs. II. Zur Rettung Alt-Wiens*. Wien 1910, S. 41-46.
- HASSINGER, H.: Kunsthistorischer Atlas der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und Verzeichnis der erhaltenswerten historischen, Kunst- und Naturdenkmale des Wiener Stadtbildes. Wien 1916 (= *Österreichische Kunsttopographie*, hrsg. v. KUNSTHISTORISCHEN INSTITUTE DER K.K. ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DENKMALPFLEGE, XV).
- HASSINGER, H.: Basel. Ein geographisches Städtebild. Breslau 1927. SD aus: *Beiträge zur Oberrhein. Landeskunde, Festschr. z. 22. Dt. Geographentage in Karlsruhe 1927*, S. 103-130.
- HAUBNER, K.: Der Einfluß der Baugesetzgebung auf das Werden des Stadtbildes von Göttingen im 19. Jahrhundert. In: *Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. XXX*, 1965, S. 53-67. *Raumordnung im 19. Jahrhundert (1. Teil)*, Hannover 1965.

- HEGEMANN, W.: Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf. Zweiter Teil: Verkehrswesen. Freiflächen (Paris, Wien, Budapest, München, Köln, London, Stockholm, Chicago, Boston). Erweitert durch das Material der Städteausstellung Düsseldorf 1912. (S. 151-397). Berlin 1913.
- HEIDEMANN, C.: Städtebauliche Verdichtung. Theoriegeleitete Untersuchungen zum Problem der städtebaulichen Dichte und Verdichtung. Dortmund 1975 (= Materialien zur Landes- u. Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen).
- HEILIG, W.: Wende im Städtebau, 1. Bd.: Altstadt und Neuzeit. Braunschweig 1947.
- HEINEMEYER, W.F., M.H.M. VAN HULTEN u. H.D. DE VRIES REILINGH: Het centrum van Amsterdam. Een sociografische studie. Amsterdam 1968.
- HERLYN, I. u. U. HERLYN: Wohnverhältnisse in der BRD. Frankfurt - New York 1976 (= Campus Paperbacks: Gesellschaftswiss., Schwerpunkt Soziale Probleme).
- HERLYN, U. u.a.: Innenstadt und Erneuerung. Eine soziologische Analyse historischer Zentren mittelgroßer Städte. [Göttingen 1971] Bonn - Bad Godesberg 1972 (= Schriftenreihe "Städtebauliche Forschung" des Bundesministers für Städtebau und Wohnungswesen 03.007). [Beh. Göttingen]
- HILDEBRANDT, H.: Die Mainzer Altstadtsanierung. Strukturdaten - Ziele - Probleme. In: Mainzer Geogr. Studien 11, 1977, S. 37-50.
- HIORNS, F.R.: Town-Building in History. An Outline Review of Conditions, Influences, Ideas, and Methods Affecting 'Planned' Towns Through Five Thousand Years. London - Toronto - Wellington - Sydney 1956.
- HISS, F., H. SCHNEIDER, H.U. WEGENER: Soziologische Theorie und sozialräumliche Ungleichheit. Anmerkungen zum Konservativismus der Segregationsforschung. In: Stadtbauwelt 49, 1976, S. 378-383.
- [Historische Städte =] DEUTSCHES NATIONALKOMITEE FÜR DAS EUROPÄISCHE DENKMALSCHUTZJAHR 1975 (Hrsg.): Historische Städte - Städte für morgen. Textred. P. BREITLING, Bildred. D. WILDEMAN, Anhang G. GAENTZSCH. Köln 1975.
- HITCHCOCK, H.-R.: Architecture Nineteenth and Twentieth Centuries. Harmondsworth/Middlesex - Baltimore/Maryland - Mitcham/Victoria 1963.
- HÖFLE, G.: Das Londoner Stadthaus. Seine Entwicklung in Grundriß, Aufriß und Funktion. Heidelberg 1977 (= Heidelberger Geogr. Arbeiten 48).
- HOFMANN, F.: Ein Kleinod aus deutscher Vergangenheit. In: Die Gartenlaube 1868, S. 748-751. [Betr. Rothenburg ob der Tauber]
- HOFMEISTER, B.: Die Erhaltung historisch wertvoller Bausubstanz in den Städten der USA. In: Die Erde 108, 1977, S. 129-150.
- HOLLIDAY, J. (Hrsg.): City Centre Redevelopment. A study of British city centre planning and case studies of five English city centres. London 1973. [Beh. Birmingham, Coventry, Leicester, Liverpool, Newcastle upon Tyne]
- HOLZNER, L.: The Role of History and Tradition in the Urban Geography of West Germany. In: A.A.A.G. 60, 1970, S. 315-339.
- HUEBER, L.: Le vieux Mulhouse, ses caractéristiques - sa sauvegarde. In: Regio Basiliensis 15, 1974, 1, S. 18-30.
- HUYSKENS, A.: Gedanken über Wandlungen der Stadtwirtschaft und des Stadtbildes in Aachen. In: Nachrichten-Blatt f. rhein. Heimatpflege 2, 1930/31, S. 23-27.
- INTERNATIONALER VERBAND FÜR WOHNUNGSWESEN: Beseitigung von Elendsvierteln und Verfallwohnungen / Slum Clearance and Reconditioning of Insanitary Dwellings / Suppression de Quartiers Miséreaux et de Logements Insalubres. 2 Bde. Stuttgart 1935.



- IN'T VELD, J.: Krotopruiming en vernieuwing van bebouwde kernen. Den Haag 1953.
- JÄGER, E.: Die Wohnungsfrage. 2 Bde. Berlin 1902/03.
- JÄGER, H. (Hrsg.): Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter. Köln - Wien 1978 (= Städteforschung. Veröff. d. Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster, Reihe A, 5).
- JASCHKE, D.: Sozial- und Siedlungsstruktur - Möglichkeiten und Grenzen ihrer Korrelation. In: Erdkunde 28, 1974, S. 241-246.
- JASPER, K.: Der Urbanisierungsprozeß dargestellt am Beispiel der Stadt Köln. Köln 1977 (= Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte 30).
- JEANNEAU, J.: Cholet et Saumur: Deux politiques d'aménagement du centre en ville moyenne. In: Norois (Poitiers) 25, 1978, S. 87-101.
- JONES, F.M.: The Aesthetic of the Nineteenth-Century Industrial Town. In: H.J. DYOS (Hrsg.): The Study of Urban History. London 1968, paperback 1976, S. 171-187.
- KADE, G. u. K. VORLAUFER: Grundstücksmobilität und Bauaktivität im Prozeß des Strukturwandels citynaher Wohngebiete. Beispiel: Frankfurt/M.-Westend. Materialien zur Bodenordnung I. Frankfurt/M. 1974 (= Frankf. Wirtschafts- u. Sozialgeogr. Schriften 16).
- KAIN, R.: Napoleon I and urban planning in Paris. In: The Connoisseur 197, 1978, Nr. 791, S. 44-51.
- KEYSER, E.: Die Baugeschichte der Stadt Danzig. Hrsg. v. E. BAHR. Köln - Wien 1972 (= Ostmitteleuropa in Vergangenheit und Gegenwart...)
- KIER, H.: Die Kölner Neustadt: Planung, Entstehung, Nutzung. Düsseldorf 1978 (= Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland 23).
- KIESOW, G.: Probleme der Denkmalpflege bei der Sanierung historischer Städte. In: Nassauische Annalen 81, 1970, S. 216-224.
- KIESSLING, H.: Der Durchbruch der Bürgermeister-Fischer-Straße in Augsburg. Beispiel einer städtebaulichen Konzeption um die Jahrhundertwende - Durchführung und Auswirkung auf das Stadtgefüge. Augsburg 1975 (= Abhandlungen zur Geschichte der Stadt Augsburg 1).
- KILLISCH, W.F. u. K.-J. MOCH: Bevölkerungs- und sozialgeographische Untersuchung als Grundlage der Sanierungs- und Sozialplanung. Ein Beitrag zur angewandten Geographie. In: Erdkunde 30, 1976, S. 253-265. [Betr. Lübeck!]
- KLEINSTÜCK, E.: Antlitz und Zukunft der Stadt. Zum Wiederaufbau der Frankfurter Innenstadt. Frankfurt am Main 1956. SD aus: Archiv f. Frankfurts Geschichte u. Kunst 44, 1956.
- KOEPP, H.: Stadtbaukunst in Österreich. Salzburg 1972.
- KOHL, J.G.: Über das Poetische und Malerische unserer alten Städte. In: Morgenblatt für gebildete Leser. Stuttgart u. München 1863, S. 361-366, 396-400, 409-414.
- KOK, R.: Faktoren der Innenstadt-Entwertung in den Niederlanden. In: Ingesta Report (Köln) 1969, 5, S. 5-8.
- [Komm. Wohnbau Wien =] PRESSE- UND INFORMATIONSDIENST DER STADT WIEN (Hrsg.): Kommunalen Wohnbau in Wien. Aufbruch - 1923 bis 1934 - Ausstrahlungen. o.O. o.J. (1977?)
- KRAUSS, F.: Der Anteil des historischen Bestandes am Charakter einer Stadt. Dargestellt für München, untersucht an den Städten Lübeck, Danzig und Riga mit Plänen und Bildern. Vortrag gehalten am 14. April 1947. München 1948.
- KREUZER, G.: 2000 Jahre Regensburger Stadtentwicklung. Geschichte, Gegenwart, Planungen. Regensburg 1972.
- KUNZMANN, K.R.: Grundbesitzverhältnisse in historischen Stadtkernen und ihr Einfluß auf die Stadterneuerung. Wien 1972. [Beh. 7 österr. Städte]
- LABASSE, J.: Evolution et rénovation des centres. In: F.E.I. HAMILTON (Hrsg.): Abstracts of Papers 20th Intern. Geogr. Congress 1964. London etc. 1964, S. 327.

- LAFRENZ, J.: Die Stellung der Innenstadt im Flächennutzungsgefüge des Agglomerationsraumes Lübeck. Grundlagenforschung zur erhaltenden Stadterneuerung. Hamburg 1977 (= Hamburger Geogr. Arbeiten 33).
- LAMY, B.: Propriété foncière et restauration des quartiers anciens. In: *La Vie Urbaine* 51, 1976, 1, S. 5-21.
- LANDESKONSERVATOR RHEINLAND (Hrsg.): Denkmalpflege im rheinischen Ballungsraum. Dokumentation der Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland vom 6. - 13. Mai 1973. Bonn 1974 (= Arbeitshefte 7).
- LANDESKONSERVATOR RHEINLAND: Denkmälerverzeichnis 5.1 Düsseldorf Innenstadt. Redaktion V. OSTENECK u. S. SCHÜRMAN. Köln 1975.
- LANDESKONSERVATOR RHEINLAND: Denkmälerverzeichnis 1.1 Aachen Innenstadt mit Frankenberger Viertel. Unter Mitwirkung von H. KÖNIGS bearb. v.V. OSTENECK, Köln 1977.
- LAVEDAN, P.: Histoire de l'Urbanisme. Epoque contemporaine. Paris 1952.
- LE CORBUSIER [= Ch.E. JEANNERET]: Urbanisme. Paris o.J. [1925], 12. Aufl. [Die dt. Übersetzung unter dem Titel "Städtebau", Stuttgart 1929, stand mir nicht zur Verfügung].
- LE CORBUSIER: An die Studenten - Die «Charte d'Athènes». Mit einem Vorwort von J. GIRAUDOUX. Reinbek bei Hamburg 1962 (= Rowohlt's Deutsche Enzyklopädie 141).
- LEDENT, A.: Silhouettes urbaines et problème des gratte-ciel. In: *Mélanges offerts à G. Jacquemyns*. Brüssel 1968, S. 483-497.
- LEDRUT, R.: Les images de la ville. Paris 1973. [Soziol. Unters., beruht auf Befragungen in Toulouse u. Pau, 1966-1969].
- LEISTER, I.: Marburg. In: Marburg und Umgebung. Ein landeskundlicher Exkursionsführer, hrsg. v. W. LAUER. Marburg 1967, S. 1-76.
- LEISTER, I.: Wachstum und Erneuerung britischer Industriegroßstädte. Wien - Köln - Graz 1970 (= Schr. d. Kommission f. Raumforschung d. Österr. Akademie d. Wiss. 2).
- LEYDEN, F.: Vraagstukken der vergelijkende stadsgeografie. In: *Tijdschr. K.N.A.G.*, Tweede Serie, 52, 1935, S. 643-656.
- LEYDEN, F.: Die Entvölkerung der Innenstadt in den größeren Städten von Holland. In: *Tijdschrift voor Economische Geographie* 25, 1934, S. 222-239; 26, 1935, S. 73-87, S. 169-186. De demografische ontwikkeling van de binnenstad. Een methodische beschouwing. In: *Tijdschrift voor Economische Geographie* 31, 1940, S. 201-214.
- [LEYDEN - Nachruf/Schriftenverz. =] Anonym: Nachruf für Friedrich Leyden und Schriftenverzeichnis als Fußnote bzw. Anhang zu dessen Aufsatz "Geografie van Nederland". In: *Tijdschr. K.N.A.G.* 63, 1946, S. 265f. u. 308-314.
- LICHTENBERGER, E.: Die europäische Stadt - Wesen, Modelle, Probleme. In: *BRR* 16, 1972, S. 3-25.
- LICHTENBERGER, E.: Ökonomische und nichtökonomische Variable kontinentaleuropäischer Citybildung. In: *Erde* 103, 1972, S. 216-262.
- LICHTENBERGER, E.: Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. Sozialstatistische Querschnittsanalysen am Wiener Beispiel. In: Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs, hrsg. v. H. HELCZMANOVSKI. Wien 1973, S. 297-331.
- LICHTENBERGER, E.: Forschungsrichtungen der Geographie. Das österreichische Beispiel 1945-1975. In: *Mitt. ÖGG* 117, 1975, I-II, S. 1-116, hier bes. S. 62ff.
- LICHTENBERGER, E.: Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. 2 Bde. Wien 1977.
- LINDNER, W. u. E. BÖCKLER: Die Stadt. Ihre Pflege und Gestaltung. Hrsg. v. REICHSORGANISATIONSLIEFER DER NSDAP (= Die landschaftlichen Grundlagen des deutschen Bauschaffens, Buchreihe d. Arbeitsgemeinschaft Heimat und Haus, II). München (1939).

- LIS, C.: Proletarisch wonen in westeuropese steden in de 19de eeuw: van wildgroei naar sociale controle. In: BTNG 8, 1977, 3-4, S. 325-366.
- LORAUX, J.: Caen, la ville d'hier et de demain. In: L'Information Géogr. 10, 1946, 5, S. 184-189.
- LÜTZELER, H.: Der Kölner Dom in der deutschen Geistesgeschichte. Bonn 1948 (= Akademische Vorträge u. Abhandlungen 12).
- LYNCH, K.: Das Bild der Stadt. Braunschweig 1975 (= Bauwelt Fundamente 16). [Unters. in Boston, Jersey City, Los Angeles]
- MARTIN, G.H.: The Town as Palimpsest. In: H.J. DYOS (Hrsg.): The Study of Urban History. London 1968, paperback 1976, S. 155-169.
- MATZAT, W.: "Genetische" und "historische" Erklärung in der Geographie und die analytische Wissenschaftstheorie. In: Neue Wege in der geographischen Erforschung städtischer und ländlicher Siedlungen 1975, S. 59-80 (= Rhein-Mainische Forschgn. 80, Festschr. A. Krenzlin).
- MATZNETTER, J.: Die Geographie und der Schwund erdräumlicher und historisch-genetischer Vorstellung im Bewußtsein und im Denken der Gegenwart. In: Mitt. ÖGG 109, 1967, S. 338-350.
- MAY, E.: Altstadt und Neuzeit. In: Denkmalpflege und Heimatschutz, hrsg. v. PREUSS. FINANZMINISTERIUM 30, 1928, Nr. 8/9, S. 63.
- MEINSMAN, H. u. C. VAN DER HOEVEN: Sociale Aspecten van Stadsvernieuwing. Een literatuurstudie. Amsterdam 1974.
- METTERNICH, [F.] GRAF WOLFF: Die Rettung der Altstadt. In: Rhein. Heimatpflege 10, 1938, S. 421-431.
- MEYER, P.: Urbanisme et physionomie urbaine à Mulhouse. In: Regio Basiliensis 15, 1974, 1, S. 3-17.
- MIELKE, F.: Die Zukunft der Vergangenheit. Grundsätze, Probleme und Möglichkeiten der Denkmalpflege. Stuttgart 1975 (= architektur, forschung + entwicklung).
- MITSCHERLICH, A.: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt/M. 1965, 1969 (= Edition Suhrkamp 123).
- MITSCHERLICH, A.: Thesen zur Stadt der Zukunft. Frankfurt am Main 1971 (= Suhrkamp Taschenbuch 10).
- MOLS, R.: Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. 3 Bde. Löwen 1954-56 (= Université de Louvain. Recueil de travaux d'histoire et de philologie. 4<sup>e</sup> Sér. Fasc. 1, 2, 3).
- MONHEIM, R.: Entwurf einer Zielhierarchie für Fußgängerbereiche. In: Inst. f. Raumordnung, Informationen 23, 1973, 18, S. 415-427.
- MONHEIM, R.: Fußgängerbereiche: Von "kraftverkehrsfreien Kaufstraßen" zur sozialen Mitte. In: transfer 3, Stadtforschung und Stadtplanung. Opladen 1977, S. 134-154.
- MULZER, E.: Der Wiederaufbau der Altstadt von Nürnberg 1945 bis 1970. Erlangen 1972 (= Erlanger Geogr. Arbeiten 31).
- Die neue Altstadt. Jahrbuch 1926 des BUNDES TÄTIGER ALTSTADTFREUNDE ZU FRANKFURT A. MAIN E.V. Frankfurt a. Main 1926.
- NONN, H.: Strasbourg - des densités aux structures urbaines. Paris 1965 (= Publications de la Faculté des Lettres de Strasbourg, Fondation Baulig, Tome II).
- Nijmegen. Aspecten van de binnenstadsvorming. o.O. o.J.
- Nijmegen, programma krotopruijing / sanering 72/76. o.O. o.J.
- OHNESORGE, K.-W.: Wolfenbüttel, Geographie einer ehemaligen Residenzstadt. Braunschweig 1974 (= Braunschweiger Geogr. Studien 5).
- OSTROWSKI, W.: Les ensembles historiques et l'urbanisme. Paris (Centre de Recherche d'Urbanisme) 1976.

- PAPAGEORGIU, A. : Historische Stadtkerne. Studien zu ihrer Erhaltung und über ihre Rolle im künftigen Raumgefüge. Diss. (Ing.) Berlin 1970.
- PARENT, M. : Conservation, Restoration and Urban Renewal. 1. Economic, social and financial problems. Hrsg. v. EUROPARAT. Straßburg 1973.
- PASCHKE, U.K. : Die Idee des Stadtdenkmals. Ihre Entwicklung und Problematik im Zusammenhang des Denkmalpflegegedankens. Mit einer Darstellung am Einzelfall: der Stadt Bamberg. Nürnberg 1972 (= Erlanger Beitr. z. Sprach- u. Kunstwissenschaft 45).
- PAUL, J. : Der Wiederaufbau des Kornhauses in Freiburg i.B. und einige Betrachtungen über Architektur und Geschichtsverständnis. In: Denkmalpflege: Theorie. Niederteufen 1974 (= Archithese 11), S. 11-19.
- PEETERS, L. : Stedenbouw. Antwerpen 1922 (= Verhandelingen van de Algemeene Katholieke Vlaamse Hoogeschooluitbreiding 204).
- PEHNT, W. (Hrsg.): Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland. Lebensbedingungen - Aufgaben - Planung. Stuttgart 1974.
- PELLETIER, J. : Le plateau de V<sup>e</sup> arrondissement et les quartiers historiques de la rive droite de la Saône à Lyon. Etude de géographie et d'aménagement urbain. In: RGL 38, 1963, S: 11-31.
- PEVSNER, N. : Das Englische in der englischen Kunst. München 1974. [Übersetzung d. engl. Ausg. v. 1956]
- PEVSNER, N. : A History of Building Types. London 1976.
- PFEIL, E. : Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand. Hannover, 2. neubearb. Aufl. 1972 (= Veröffentlichung d. Hochsch. f. Wirtsch. u. Politik, Hamburg u. Abhandlungen d. Ak. f. Raumforschung u. Landesplanung Hannover 65).
- PINCHEMEL, G. : Les cours et courettes lilloises. In: Urbanisme et habitation (la Vie Urbaine), nouvelle série, n° 1, 1954, S. 9-37.
- PIRLLOT, C. : Legislation and Administrative Practice. Legislation on the integrated protection of conservation areas of cultural interest. Hrsg. v. EUROPARAT. Straßburg 1973.
- [Planung Kempten/Allgäu =] Stadtbild und Stadtlandschaft. Planung Kempten/Allgäu. Analyse und Bewertung des Zustands von Landschafts- und Stadtbild, Empfehlungen zu deren Schutz, Pflege und Entwicklung im Rahmen der städtebaulichen Planung für die Stadt Kempten (Allgäu). - Studien und Modellvorhaben des Bundes und des Freistaats Bayern. (Bonn) 1977 (= Schriftenreihe "Stadtentwicklung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 02.009).
- PÖTSCHNER, P. u. G. FRIEDL: Geschäftsportale, Geschäftslokale - Denkmäler? Systematische und historische Überlegungen anhand von Wiener Beispielen. In: Österr. Zs. f. Kunst- u. Denkmalpflege 30, 1976, 1-3, S. 126-135.
- POPP, H. : Die Altstadt von Erlangen. Bevölkerungs- und sozialgeographische Wandlungen eines zentralen Wohngebiets unter dem Einfluß gruppenspezifischer Wanderungen. In: Mitt. d. Fränk. Geogr. Gesellsch. 21/22, 1974/75, S. 29-142.
- POSCHWATTA, W. : Wohnen in der Innenstadt. Strukturen, neue Entwicklungen, Verhaltensweisen dargestellt am Beispiel der Stadt Augsburg. Neusäß/Augsburg 1977 (= Augsburger Sozialgeographische Hefte 1).
- POSENER, J. (Hrsg.): Ebenezer Howard, Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt/M. - Wien 1968 (= Bauwelt Fundamente 21).
- Praxis des Umgangs mit erhaltenswerter Bausubstanz. Im Auftrag des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn-Bad Godesberg, zusammengestellt von der ARBEITSGRUPPE "RECHT UND STEUERFRAGEN" DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES FÜR DAS EUROPÄISCHE DENKMALSCHUTZJAHR 1975 und E. HEIN, Bonn. Bonn - Bad Godesberg 1975 (= Schriftenreihe "Stadtentwicklung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen u. Städtebau 02.003).

- PROUVOST, J.: Les courées à Roubaix. In: Revue du Nord 51, 1969, S. 307-316.
- PÜSCHEL, A.: Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung. Berlin 1910 (= Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte IV).
- RECLUS, E.: L'Homme et la Terre. 5 Bde. Paris 1905. [Siehe bes. Bd. V, Kap. II Répartition des homes, S. 335-376]
- [Regensburg - Erneuerung =] Städtebauliches Seminar der STIFTUNG REGENSBURG DES KULTURKREISES IM BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN INDUSTRIE E.V.: Regensburg. Zur Erneuerung einer alten Stadt. Düsseldorf - Wien o.J. (1967).
- REHORST, C.: Alte Städtebilder und moderner Verkehr. Müssen alte Städtebilder modernen Verkehrsrücksichten geopfert werden? Vortrag des Landesbau Rates und Provinzialkonservators a.D. C. REHORST, Beigeordneter der Stadt Cöln, auf dem Achten Tag für Denkmalpflege zu Mannheim 1907. München 1908 (= Dürerbund, 38. Flugschrift zur ästhetischen Kultur).
- REICHENSPERGER, A.: Die christlich-germanische Baukunst und ihr Verhältniß zur Gegenwart. Dritte umgearbeitete Ausgabe, Trier 1860.
- REINCKE, J.J.: Die Beaufsichtigung der vorhandenen Wohnungen (inkl. Sanierung oder Beseitigung ungesunder Quartiere). In: Neue Untersuchungen über die Wohnungsfrage in Deutschland und im Ausland, hrsg. v. VEREIN FÜR SOCIALPOLITIK, 1. Bd., 2. Abteilg. Leipzig 1901, S. 3-43.
- RELLSTAB, U.: Strasse frei! Ein Experiment für Stadtverbesserer. Zürich 1976. [Beh. Projekt Culmannstrasse Zürich]
- [Résolutions de Bruxelles =] Résolutions adoptées par la Conférence européenne des Ministres responsables de la sauvegarde et de la réanimation du patrimoine culturel immobilier. Bruxelles, 25-27 novembre 1969. Hrsg. v. EUROPARAT. Straßburg 1973.
- Résolutions finales Conférence de Zurich, 4-7 juillet 1973. Hrsg. v. EUROPARAT. Straßburg 1973.
- RHODE, B.: Die Verdrängung der Wohnbevölkerung durch den tertiären Sektor. Strukturwandel in citynahen Stadtgebieten in Hamburg und Frankfurt/M. 1961-1970. Hamburg 1977 (= Beiträge zur Stadtforschung 2).
- RIEGER, P.: Kunst- und Denkmalpflege und der moderne Tourismus. Zum Thema Reisen und Bildung. In: DKD 28, 1970, S. 99-103.
- RIMBERT, S.: Les paysages urbains. Paris 1973.
- RIVET, F.: L'Aménagement du quartier Grolée (1887-1908). Une réalisation d'urbanisme à Lyon à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Lyon 1955 (= Mémoires et documents de l'Institut des études rhodaniennes de l'Université de Lyon 10).
- RÖRIG, F.: Die europäische Stadt und die Kultur des Bürgertums im Mittelalter. Hrsg. v. L. RÖRIG. Göttingen o.J., 3. erweiterte Aufl. des Beitrages "Die europäische Stadt" in Bd. IV der Propyläen-Weltgeschichte, hrsg. v. W. GOETZ, Berlin 1932 (= Kleine Vandenhoeck-Reihe 12/13).
- ROHR, H.-G. von u. U. WOLFRAM: Die Ausländerbevölkerung als Faktor der Stadtentwicklung. In: Stadtbauwelt 49, 1976, S. 374-377.
- ROPERTZ, P.H.: Die Wohnungsstiftungen des 15. bis 18. Jahrhunderts. Eine besondere Form anstaltmäßigen Wohnens. In: Zs. f. Stadtgeschichte, Stadtsoziologie. Denkmalpflege 4, 1977/1, S. 183-214.
- Sanierung historischer Stadtkerne im Ausland: Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Polen; Kurzberichte: CSSR, Österreich, Schweiz, Ungarn. Im Auftrag des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn - Bad Godesberg, vorgelegt vom ARBEITSKREIS "HISTORISCHE STADTKERNE" DER DEUTSCHEN UNESCO-KOMMISSION. Bonn -Bad Godesberg 1975 (= Schriftenreihe "Stadtentwicklung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 02.002).
- SARKISSIAN, W.: The Idea of Social Mix in Town Planning: An Historical Review. In: Urban Studies 1976, 13, S. 231 - 246.

- SCHAEFER, G.: Kunstgeographische Siedlungs-Landschaften und Städte-Bilder. Studien im Gebiet zwischen Strassburg - Bern - Dijon - Freiburg i/Br. Phil. Diss. Basel. Basel 1928.
- SCHILD, I.: Das Judengassenviertel in Aachen. Totalsanierung und Denkmalpflege? In: Stadtbauwelt 1974, 44, S. 284-286.
- SCHILLING, O.: Innere Stadterweiterungen. Diss. Dresden (1915). Berlin 1915.
- SCHIMAK, G.: Bedeutung und Inhalt von Bestandsaufnahmen und Strukturanalysen im Zuge der Erstellung von Strukturplänen in Großbritannien. Gezeigt am Beispiel des "Report of Survey" für die Stadt Worcester. In: BRR 18, 1974, 5/6, S. 42-46.
- SCHIRMACHER, E. u. Mitarb. (Bearb.): Erhaltung im Städtebau. Grundlagen - Bereiche - gestaltbezogene Ortstypologie. Bonn 1978 (= Schriftenreihe "Stadtentwicklung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 02.010) [Enth. Material über Bamberg, Limburg, Mainz, Regensburg, Wiesbaden, Darmstadt u.a.]
- SCHLÜTER, O.: Über den Grundriß der Städte. In: Zs. d. Ges. f. Erdk. zu Berlin 34, 1899, S. 446-462. [Basiert stark auf J. Fritz: Deutsche Stadtanlagen, Beilage zum Programm No. 520 des Lyceums zu Straßburg i.E., 1894]
- SCHMIDT, H.-D.: Beseitigt die Stadtsanierung das Stadtdenkmal? Eine Überlegung am Beispiel Lübeck. In: Stadtbauwelt 1974, 44, S. 278-283.
- SCHMIDT, W.: Altstädte in Gefahr. Hrsg. v. BAYERISCHEN STÄDTEVERBAND. München 1975.
- SCHMITT (—ROST), H.: Der Neuaufbau der Stadt Köln. Köln 1946. [Mskr. abgeschlossen am 3.10.1944]
- SCHMUCK, S. (Idee u. Bearb.): Die stille Zerstörung. Ein Denkanstoß für jede Stadt. Eine Ausstellung in der Orangerie der Staatlichen Kunsthalle Karlsruhe und im Römisch-Germanischen Museum der Stadt Köln vom 18.3.1976 bis 2.5.1976. Karlsruhe 1975. [Betr. Karlsruhe]
- SCHÖLLER, P.: Trends in Urban Geography in the German Language Area 1952-1970. In: P. SCHÖLLER (Hrsg.): Trends in Urban Geography. Paderborn 1973 (= Bochumer Geogr. Arb. 16), S. 31-41.
- SCHRETTENBRUNNER, H.: Multi-Medien-Paket Stadtsanierung. Materialien zu einem deutschen Raumwissenschaftlichen Curriculum-Forschungsprojekt (RCFP). Stuttgart 1973, 21975 (= Der Erdkundeunterricht 17).
- SCHULTZE-NAUMBURG, P.: Kulturarbeiten Band IV: Staedtebau. Hrsg. v. KUNSTWART. München 21909.
- SCHUMACHER, F.: Architektonische Aufgaben der Städte. In: R. WUTTKE (Hrsg.): Die deutschen Städte, I. Bd. Leipzig 1904, S. 46-66.
- SCHUMACHER, F. (unter Mitwirkung von W. ARNTZ): Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt. Köln 1923.
- SCHWEIZER, O.E.: Die Nürnberger Altstadt im entstehenden Groß-Nürnberg. In: Denkmalpflege und Heimatschutz, hrsg. v. PREUSS. FINANZMINISTERIUM, 30, 1928, 8/9, S. 57-60.
- SCHWEIZER, O.E.: "Altstadt und Neuzeit", erläutert am Beispiel Nürnberg. In: (8.) Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz Würzburg u. Nürnberg 1928, Berlin 1929, S. 253-259, 259-264 (Aussprache).
- SCHWINEKÖPER, B. (Hrsg.): Historischer Plan der Stadt Freiburg im Breisgau (vor 1850). Freiburg im Breisgau 1975 (= Veröffentlichungen aus dem Archiv der Stadt Freiburg im Breisgau 14).
- SEDLMAYR, H.: Die demolierte Schönheit. Ein Aufruf zur Rettung der Altstadt Salzburgs. Salzburg 1965.
- SITTE, C.: Der Städte-Bau nach seinen künstlichen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung modernster Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien. Wien 21889.

- SITTE, C.: L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte traduites et complétées par Camille MARTIN. Avec 17 dessins à la plume de F. Puetzer, H. Bernoulli et H. Hindermann ... Paris o.J. (21918).
- SORLIN, F., P. GAZZOLA, R. LEMAIRE: Rescue Operation: The Face of Europe. Straßburg 1973 (= Council of Europe, Study series Committee on Monuments and Sites 1).
- SPECKTER, H.: Paris. Städtebau von der Renaissance bis zur Neuzeit. München 1964.
- SPECKTER, H.: Die großen Sanierungsmaßnahmen Hamburgs seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: RF u. RO 25, 1967, 6, S. 257-268.
- SPIEGEL, E.: Über Wert und Unwert des Alten für die Bewohner historischer Städte. In: Zs. f. Stadtgesch., Stadtsoziologie u. Denkmalpflege 1975, 2, S. 285-306.
- Städtebaupolitik und Denkmalschutz. Bericht über Programme und Maßnahmen des Bundes zur Stadterhaltung. Bonn - Bad Godesberg 1976 (= Schriftenreihe "Stadtentwicklung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 02.006).
- [Stadtentw.plan München =] LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN. REFERAT FÜR STADT-FORSCHUNG UND STADTENTWICKLUNG: Stadtentwicklungsplan 1975 in der Fassung des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 4. Juli 1975.
- Standortwahl und Flächenbedarf des tertiären Sektors in der Stadtmitte. Bonn - Bad Godesberg 1974 (= Schriftenreihe "Städtebauliche Forschung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 03.024).
- STEËMERS, Th.: De kaarten schudden Amersfoort. In: Wonen - TA/BK 1973, 17, S. 5-7.
- STEINBACH, H.: Zur Theorie und Praxis sozialdemokratischer Kommunalpolitik am Beispiel Wiesbaden. In: Sozialorientierte Stadterhaltung als politischer Prozeß, hrsg. v. den KOOPERIERENDEN LEHRSTÜHLEN FÜR PLANUNG AN DER RWTH AACHEN. Köln 1976 (= Politik u. Planung 4), S. 248-263.
- STÜBBEN, [H.] J.: Städtebauliche Entwicklung in der Rheinprovinz 1815-1915. In: J. HANSEN (Hrsg.): Die Rheinprovinz 1815-1915, 2. Bd. Bonn 1917, S. 303-339.
- STÜBBEN, [H.] J.: Der Städtebau. Leipzig <sup>3</sup>1924 (= Handbuch der Architektur, 4. Teil, 9. Halbband).
- STURM, V.: Kölner Fassaden in leuchtenden Farben. In: Köln. Vierteljahrschrift f.d. Freunde d. Stadt 1975, 4, S. 4-11.
- SUTCLIFFE, A.: The Autumn of Central Paris. The defeat of town planning 1850-1970. London 1970 (= Studies in Urban History 1).
- TARN, J.N.: Working-class Housing in 19th-century Britain. London 1971 (= Architectural Association Paper 7).
- [Transformations de Paris =] Association universitaire de recherches géographiques et cartographiques (Leitung: J. BASTIE): 20 ans de transformations de Paris 1954-1974. o.O. o.J.
- TRIPP, G.: Die Zukunft der Wiener Altstadt. In: Österr. Zs. f. Denkmalpflege 4, 1950, S. 65-74.
- TUNBRIDGE, J.E.: Spatial change in high-class residence: the case of Bristol. In: Area / Inst. of British Geographers 9, 1977, 3, S. 171-174.
- UHLIG, K.R.: Zur Stadtbildpflege im Rahmen der historischen "Preservation" in den USA. In: Österr. Zs. f. Kunst u. Denkmalpflege 25, 1971, S. 1-10.
- UHLIG, K.R.: Stadterhaltung in Beispielen II: Frankreich. München 1977.
- ULLMANN, G.: Vergangenheit als Konsumartikel. In: Dt. Bauzeitung 1977, 12, S. 43-51. [Betr. Rothenburg ob der Tauber]
- UNWIN, R.: Grundlagen des Städtebaues. Eine Anleitung zum Entwerfen städtebaulicher Anlagen. A.d.engl. übersetzt v. L. MACLEAN. Berlin 1922, 2. verm. u. verb. Aufl.
- UMRATH, H.: De Europese bouw in perspectief. In: Bouw (Rotterdam) 30, 1975, S. 127-130.

- [Urban Core =] UNIVERSITY OF AMSTERDAM SOCIOGRAPHICAL DEPARTMENT (Hrsg.): Urban Core and Inner City. Proceedings of the International Study Week Amsterdam, 11-17 September, 1966. Leiden 1967.
- [Urbanisme commercial =] UNION GEOGRAPHIQUE INTERNATIONALE — COMMISSION DE GEOGRAPHIE APPLIQUEE — UNIVERSITE DE LIEGE (Hrsg.): Urbanisme commercial et rénovation urbaine. Actes du Colloque International de Géographie. Liège, 8-13 septembre 1975. Lüttich 1977.
- UTHOFF, D.: Das historische Stadtbild als Wirtschaftsfaktor. Eine Fallstudie am Beispiel der Stadt Goslar. In: Denkmalpflege 1975. Dokumentation der Jahrestagung der VEREINIGUNG DER LANDESDENKMALPFLEGER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND, Goslar, 15. - 20. Juni 1975. Hannover 1976, S. 73-80.
- VANCE, J.E. Jr.: Housing the Worker [I:] The employment linkage as a force in urban structure. [II:] Determinative and contingent ties in nineteenth century Birmingham. In: Economic Geogr. 42, 1966, S. 294-325 u. 43, 1967, S. 95-127.
- VANCE, J.E. Jr.: Focus on Downtown. In: Community Planning Review 1966. Wiederabdruck in L.S. BOURNE (Hrsg.): Internal Structure of the City. New York - Toronto - London 1971, S. 112-120.
- VANCE, J.E. Jr.: This Scene of Man. The Role and Structure of the City in the Geography of Western Civilization. New York, Hagerstown, San Francisco, London 1977 (= Harper & Row series in Geography).
- VAN DEN MOOSDIJK, J.: The disappearance of city-elements from the centre of Amsterdam. In: Tijdschr. K.N.A.G. 83, 1966, S. 358-367.
- VAN DER WIJCK, H.W.M.: De nederlandse buitenplaats. Aspecten van ontwikkeling, bescherming en herstel. Diss. TH Delft 1974.
- VAN DE VENNE, J.J.J.: Regeneratie van de oude stad. Den Haag 1971 (= Bestuurlijke Verkenningen 17).
- VAN DE VENNE, J.J.J. in samenwerking met L.J. HARTOG: Het renovatieplan, voorbereiding en uitvoering. Maastricht 1973. Sonderdruck aus "Stokstraatgebied Maastricht".
- VAN DE VENNE, J.J.J.: Stokstraatgebied Maastricht: ervaringen bij de voorbereiding en de realisatie van een renovatieplan. In: Maastricht. Sonderdruck aus "Gemeentewerken", April 1974, S. 7-16.
- VAN SWIGCHEM, C.A.: Afbraak of Restauratie. Monumentenzorg in Nederland. Bussum 1966 (= Fibulareeks 14).
- VERSTEGEN, T.: Arnhem, een stad op zoek naar een visie. In: Wonen — TA/BK 1978, 5, S. 5-17.
- VERSCHÖNERUNGSVEREIN WÜRZBURG E.V. (Hrsg.): Das Würzburger Glacis. Geschichte und Probleme eines wertvollen Kulturdenkmals. o.O. 1964.
- Vers une réhabilitation des galeries commerçantes. In: Architecture Française Nr. 383/384, 1974, S. 43-45. [Betr. Passagen des 19. Jh. in Paris]
- VIDAL, A.-M.: Rue Impériale, Rue Nationale, Rue Foch: «L'haussmannisation» à Montpellier. In: Bull. de la Société Languedocienne de Géographie 101, 1978, 3<sup>e</sup> série, Tome 12 Fasc. 1-2, S. I-X (= Fiche documentaire Nr. 8).
- VOGEL, R.: Mythes véhiculés par la publicité immobilière. In: Urbanisme (Paris) 44, 1975, 149, S. 67-74.
- VOGTS, H.: Denkmalpflege in der Stadt. Die Kölner Altstadtgesundung als Aufgabe der Denkmalpflege. In: Rhein. Heimatpflege 10, 1938, S. 432-466.
- VOIGT, H.-G.: Hamburger und Bremer Raumpolitik im 19. Jahrhundert. In: Raumordnung im 19. Jahrhundert (1. Teil). Hannover 1965 (= Forschungs- u. Sitzungsberichte d. Akademie f. Raumforschung u. Landesplanung 30, Histor. Raumforschung 5), S. 145-174.



- WELCK, A. VON: Wohnungsfürsorge. In: R. WUTTKE (Hrsg.): Die deutschen Städte, I. Bd. Leipzig 1904, S. 94-125.
- WERNER, E.: New Sarum, 'New Town' des Mittelalters. Ein Beitrag zu Fragen der Entstehung, Erhaltung und Erneuerung des historischen Stadtkerns von Salisbury, Wilts. In: Mitt. d. Geogr. Gesellschaft in München 63, 1978, S. 159-196.
- WERNER, H.: Der Umbau der Stuttgarter Altstadt. In: Süddt. Bauzeitung (München) 20, 1910, 1, S. 1-6
- WHITEHAND, J.W.R.: The basis for an historico-geographical theory of urban form. In: Institute of British Geographers, Transactions New Series 2, 1977, 3, S. 400-416.
- WHITEHAND, J.W.R.: Long-term Changes in the form of the City Centre: The case of redevelopment. In: Geogr. Annaler Ser. B. 60, 1978, S. 79-96. [Behandelt Glasgow]
- WIESE, K.: Die Erhaltung historischer Bausubstanz. Vorschläge zur Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und steuerlichen Behandlung. In: Stadtbauwelt 1974, 44, S. 260-263.
- WIEGAND, J.: Funktionsmischung. Zur Planung gemischter Gebiete als Beitrag zur Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten. Niederteufen 1973 (= Burckhardt Berichte 1 - Materialien für Planung und Realisation).
- WILDEMAN, D.: Der Mensch als Maßstab historischer Altstädte. In: Dt. Heimatbund, Jb. 1965/66, S. 262-302.
- WILDEMAN, D.: Erneuerung denkmalwerter Altstädte. Historischer Stadtkern als Ganzheit - lebendige Stadtmitte von morgen. Detmold 1967 (= Heimatland Lippe, Zs. d. Lippischen Heimatbundes, 5. Sonderheft).
- WILDEMAN, D.: Rettung und Wiederbelebung historischer Stadtkerne in Frankreich. In: DKD 29, 1971, S. 17-31.
- WINGENROTH, M.: Die Erhaltung Alt-Freiburgs. In: Badische Heimat 7, 1920, S. 99-104.
- WINTER, E.: Urban Landscapes. Scarborough, Ontario 1969.
- WIRTH, E.: Hamburgs Wochenmärkte seit dem Ende des 18. Jahrhunderts. In: Zs. d. Vereins f. Hamburgische Geschichte 48, 1962, S. 1-39.
- WISSEMANN, H. (Bearb.): 5 Jahre Altstadtsanierung in Frankenberg-Eder (1966 bis 1971). Hrsg. v. d. STADTVERWALTUNG. o.O. o.J.
- WOHL, A.S.: The Eternal Slum. Housing and Social Policy in Victorian London. London 1977 (= Studies in Urban History 5).
- Wohnverhältnisse der in der Bundesrepublik Deutschland lebenden Ausländer. Ergebnis der 1%-Wohnungsstichprobe 1972. In: Wirtschaft u. Statistik 1975, S. 620-624.
- WURMB, D. VON: Die städtebauliche Entwicklung Nürnbergs von 1806 bis 1914. Unter besonderer Berücksichtigung von Baurecht, Bauverwaltung und städtebaulicher Theorie. Nürnberg 1969.
- WURZER, R.: Stadterneuerung und Bodenbeschaffung. In: BRR 16, 1972, 3/4, S. 1-29.
- WURZER, R.: Anlaß, Ziele, Durchführung und Verwirklichung von städtebaulichen Planungen im 19. Jahrhundert. In: BRR 20, 1976, 6, S. 3-21.
- WYSOCKI, J.: Über steuerpolitische Bestimmungsfaktoren des Stadt-Umlandverhältnisses im 19. Jahrhundert in Deutschland und Österreich. In: Veröff. d. Akademie f. Raumforschung u. Landesplanung Hannover, Forschungs- u. Sitzungsberichte 88, 1974, S. 199-234.
- WUTTKE, R. (Hrsg.): Die Deutschen Städte, geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städte-Ausstellung zu Dresden 1903. 2 Bde. Leipzig 1904.
- ZAPF, K.: Rückständige Viertel. Eine soziologische Analyse der städtebaulichen Sanierung in der Bundesrepublik. Frankfurt am Main 1969 (= Veröffentlichung d. Dokumentations- u. Ausbildungszentrums f. Theorie u. Methode d. Regionalforschung e.V. DATUM).
- ZAPF, W.: Lebensqualität in der Bundesrepublik: Methoden der Messung und erste Ergebnisse. In: Forschung an der Universität Mannheim — Methoden und Ergebnisse, hrsg. v. KULTURAMT DER STADT MANNHEIM. Mannheim o.J. (1977?), S. 4-12.

## Belgien

- ALEXIS, F.: *La Belgique Pittoresque. Géographie descriptive physique, politique, économique et historique.* Lüttich 1903.
- ANHEISSER, R.: *Flandern, Brabant, Hennegau und Lande an der Maas.* Darmstadt 1943. [Sammlung von Zeichnungen, Aquarellen u. Radierungen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg].
- ANSELIN, M., W. VERBANCK, G. ALLAERT, G. QUACKELBEEN: *Enkele beschouwingen over de techniek van de stadsrenovatie.* In: *Gent werkt* 1972, Nr. 16, S. 91-100.
- (Ausstellungskatalog:) *Plans et vues de dix-neuf villes belges.* Catalogue de l'exposition rédigé par L. DANCKAERT. Brüssel 1968 (= Catalogues des expositions organisées à la Bibliothèque Albert I<sup>er</sup> à Bruxelles, Sér. A, 27).
- (Ausstellungskatalog:) *Sociaal wonen?: de volkshuisvesting in België vanaf 1900.* Zusammenstellung L. VAN LOOVEREN. Antwerpen: Internationaal Cultureel Centrum 1976.
- (Ausstellungskatalog:) *De Voetganger in de Stad.* Zusammenstellung u. Redaktion J. CAMERLYNCK u. C. DEVOS. Antwerpen: Internationaal Cultureel Centrum 1977.
- BÄHRENS, K.: *Flanderns Kampf um die eigene Scholle. Eine Studie seiner wirtschaftlichen Struktur.* Breslau 1930.
- BAILLY, G.H.: *Het bouwkundig erfgoed en de monumentenzorg.* Nederlandse bewerking W.R.F. VAN LEEUWEN. Deventer, Deurne-Antwerpen, Vevey (CH) 1976.
- BAUDHUIN, F.: *Histoire économique de la Belgique 1914-1939.* 2 Bde. Brüssel 21946; dgl. 1945-1956. Brüssel 1958; dgl. 1957-1968. Brüssel 1970.
- BAUDHUIN, F.: *Belgique 1900-1960. Explication économique de notre temps.* Löwen-Heverlee 1961 (= *Etudes Morales, sociales et juridiques*).
- BEKAERT, G. u. F. STRAUVEN: *Bouwen in België 1945-1970.* Hrsg. v.d. NATIONALE CONFEDERATIE VAN HET BOUWBEDRIJF. (Brüssel) 21971.
- BELGISCH COMITE VOOR DE DISTRIBUTIE (Hrsg.): *Heeft de Binnenstad nog een Toekomst? Oplossingen in België.* Verslag van de studiedag van 12 mai 1970. Brüssel 1970 (= *Belgisch Comité voor de Distributie, Gespecialiseerde Informatie* 2).
- BERTRAND, L.: *Le logement de l'ouvrier et du pauvre en Belgique. Avec une préface sur l'hygiène des habitations par le docteur C. DE PAEPE.* Brüssel-Paris 1888.
- Beschermede landschappen. Hrsg. v. INFO-PRESS im Auftrag d. Minister van Nederlandse Cultuur. Brüssel 1972. [Inventar der geschützten "Landschaften", ortsalphabetisch nach Provinzen, bestehend jeweils aus einer Luftaufnahme mit Andeutung des geschützten Areals. Ohne Kommentar; im Anhang der Gesetzestext von 1931; überholt!]
- BLONDEL, J.-P. u.a.: *Denkmodel voor het leven in een stad. Dossiersuittreksels van het tijdschrift A plus* 1974. [Beh. Louvain-la-Neuve, Brügge, Brüssel, Jumet, Mecheln, Namur].
- BODDEWYN, J.J.: *Belgian Public Policy Toward Retailing Since 1789. The Socio-Politics of Distribution.* East Lansing, Michigan 1971 (= *MSU International Business and Economic Studies, Division of Research Graduate School of Business Administration Michigan State University*).
- BRAEM, R.: *Het lelijkste land ter wereld.* Löwen 1968 (= *Davidfonds. Horizonreeks* Nr. 9-1968-3).
- Brussel-Kruispunt = MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN VAN WEDEROPBOUW: *Brussel. Kruispunt van het Westen.* Brüssel 1956.
- BRUYERE, J.: *L'immigration de main-d'œuvre étrangère. En 1976, nécessité ou mésaventure?* In: *Population et Famille* 39, 1976, 2, S. 1-39.

- [Buitenl. Investeringsen =] MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN / Administratie van de Nijverheid, Economische Expansie en Buitenlandse Investeringsen: Buitenlandse Investeringsen in België. Verslag 1972; dgl. 1976.
- BULS, Ch.: L'Architecture moderne. In: Revue de Belgique 6, 1874, S. 324-327.
- BULS, Ch.: Histoire de l'Architecture. In: E. VAN BEMMEL (Hrsg.): Patria Belgica. Encyclopédie Nationale ... III, Brüssel 1875, S. 577-612. [Umfaßt Zeitraum 900-1875]
- BULS, Ch.: Construction de maisons ouvrières. Rapport présenté par M. le Bourgmestre, au nom du Collège. In: Bulletin Communal de Bruxelles 1891, t. II, S. 650-669.
- BURCKHARDT, J.: Die Kunstwerke der belgischen Städte. Düsseldorf 1842.
- CASTERMANS, A.: Parallèle des maisons de Bruxelles et des principales villes de la Belgique construites depuis 1830 jusqu'à nos jours ... 2 Bde. Paris u. Lüttich o.J. [1856/67].
- [Congrès de Gand 1863 =] Annales de l'Association internationale pour le progrès des sciences sociales. Deuxième Session. Congrès de Gand. Brüssel, Leipzig, Paris 1864. [Darin: Séance du 18 septembre (1863), Présidence de M. Burggraeve. — Quelles sont les améliorations réalisées depuis quelques années dans l'habitation des classes ouvrières, dans les campagnes et dans les villes? Quels seraient les meilleurs moyens de propager ces améliorations?, S. 541-590.]
- CRAPPE, C. u. P. PREVOT: Verslag over de tweede enquête naar de woningkwaliteit in België. In: HW Nr. 66-67, 1975, 3-4, S. - ; Nr. 70-71, 1976. 3-4. S. 3-67.
- CULOT, M.: Art Nouveau Architecture in Belgium: Red Steel and Blue Aesthetic. In: Ausstellungskatalog Art Nouveau Belgium/France. Institute for the Arts, Rice University u. The Art Institute of Chicago. Houston 1976, S. 323-332.
- DAEMS, L. u. D. VANWYNSBERGHE: De vreemdelingen in België. Een analyse van de na-oorlogse statistieken. In: ecobrabant 17, 1978, S. 19-27.
- DAMAS, H. u. M. VAN HOUTE-MINET: Migrations internes en Belgique (1970). Etude par sexe, âge, nationalité, état civil. In: Population et Famille 39, 1976, 3, S. 41-107.
- DARGENT, J.L.: Bibliographie des thèses et mémoires géographiques belges 1904-1958. Brüssel 1959 (= Bibliographia Belgica 42). Supplément 1959-1965. Brüssel 1966 (= Bibliographia Belgica 92).
- DAUBY, J.: Les classes ouvrières en Belgique. Parallèle entre leur condition d'autrefois et celle d'aujourd'hui; (alimentation, vêtement, logement, mobilier, salaire, conditions de travail, instruction, niveau moral, etc.). Brüssel 21863.
- DAUBY, J.: De l'amélioration des classes laborieuses et des classes pauvres en Belgique. Brüssel 1885.
- DE BARSEE, L.: Het huis 'De (Witte) Engel', het eerste huis in 'De oude stad' in het Openluchtmuseum te Bokrijk. In: Vlaanderen 24, 1975, Nr. 147, S. 199-211.
- DEBBAUT, H.L.: Gastarbeid in België: achtergronden en ontwikkeling. Een op het beleid gerichte sociaal-economische benadering. In: Bevolking en Gezin 1977, 2, S. 157-173.
- DEBULPAEP, C. u.a.: Taken-Aardrijkskunde 4. België in de Europese Gemeenschap. o.O. 1976.
- Demain, nos villes historiques. Mémoire pour une politique de conservation du patrimoine architectural et de rénovation urbaine, adressé au gouvernement belge par l'a.s.b.l. ASSOCIATION DES VILLES HISTORIQUES DE BELGIQUE. o.O. März 1974.
- DE NAEYER, A.: Monumentenzorg. Antwerpen/Amsterdam 1975 (= Leefmilieu nu 10).
- [Denkmälerliste VL =] MINISTERIE VAN NATIONALE OPVOEDING EN NEDERLANDSE CULTUUR - Rijksdienst voor Monumenten- en Landschapszorg: Cultuurbezit in Vlaanderen. Lijst van de beschermde monumenten en landschappen op 31 december 1976. Gent 1977.
- DE ROECK, J.: 100 miljoen voor stadsvernieuwing - 'Om op te kopen, niet om te verbeteren'. In: (Ta-geszeitung) De Standaard, extra editie Studiedag Sociale Stadsvernieuwing Mecheln, 1.10.1977.

- DETHIER, L.: L'Evolution sociale et morphologique du centre de Liège de 1953 à 1963. Vortrag 20th Intern. Geogr. Congress 1964. In: J.W. WATSON (Hrsg.): Congress Proceedings. London 1967, S. 280, Résumé S. 276 f. Vgl. Abstracts of Papers 1964, S. 321.
- DE SMET, L., H. KEERIS u. W. VLASSENBOECK: België en Luxemburg. Bussum 21974 (= Panorama van de wereld).
- DE VRIES REILINGH, H.D.: België vandaag. In: Geogr. Tijdschr. K.N.A.G., Nr. 7, 1973, 1, S. 2-10.
- DE WACHTER, L.: Repertorium van de vlaamse gouwen en gemeenten (Heemkundige dokumentatie 1800-1940/1940-1950). 6 Bde. Antwerpen 1942-57.
- D'HAENZE, W.: Woningvooraad en gerieflijkheden van de woningen op 31 december 1975. In: Stat. Tijdschrift (Brüssel) 63, 1977, 5-6, S. 335-342.
- DHOORE, L.: Beleidsnota in verband met de stadskernhernieuwing en -vernieuwing in Vlaanderen. In: Vlaamse Gewestraad 17 (1974-1975) - Nr. 1 v. 4.4.1975.
- DHOORE, L.: Beleidsmiddelen voor de stadskernherwaardering in Vlaanderen. Nota. In: Vlaamse Gewestraad 24 (1974-1975) - Nr. 1 v. 21.5.1975.
- DHOORE, L.: De beleidsmiddelen voor de stadskernherwaardering in Vlaanderen. In: STERO 10, 1975, S. 40-48.
- DOSSIER: Jaar van het Bouwkundig Erfgoed. In: Aplus Nr. 15, Febr. 1975.
- DREIMÜLLER, A.P.: Het monumentenbeleid in België. In: Bouw (Rotterdam) 30, 1975, S. 272-274.
- EBERSTADT, R.: Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen. 3 Bde. Jena (I.) 1912, (II.) 1914, (III.) 1919. [Enth. u.a.: I, 1 Städtebau und Wohnungswesen in Belgien, S. 3-112; II Städtebau und Wohnungswesen in Holland; III Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und Antwerpen.]
- [Einzelhandelsatlas Belgien =] MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN / Administratie van de Handel: Handelsatlas van België. 1. Antwerpen, 2. Brabant, 3. West-Vlaanderen, 4. Oost-Vlaanderen. Brüssel 1976.
- [Enc. VI. =] Winkler Prins Encyclopedie van Vlaanderen. 5 Teile. Brüssel 1972-1974.
- ERSCH, J.S. u. J.G. GRUBER (Hrsg.): Allgemeine Encyclopädie der Wissenschaften und Künste. Leipzig. [Enth. in Bd. 4, 1820, S. 358f. Antwerpen; Bd. 13, 1824, S. 200f. Brügge; S. 209f. Brüssel; Bd. 58, 1854, S. 320ff. Gent.]
- EYCKERMAN, T. (Bearb.): Cyclus stedelijk wonen en stadshernieuwing, academiejaar 1975-1976. Löwen 1976 (= Katholieke Universiteit Leuven - Interfakultair Instituut voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening, nota nr. 9).
- FORSTER, G.: Ansichten vom Niederrhein, von Brabant, Flandern, Holland, England und Frankreich, im April, Mai und Juni 1790. Mit Einleitung und Anmerkungen hrsg. v. W. BUCHNER. In zwei Theilen. Leipzig 1868. [Beh. I Löwen S. 135-139, Mecheln S. 140-144, Brüssel S. 144-211, II Tournai S. 6f., Brügge S. 23, Gent S. 24-31, Antwerpen S. 32-53.]
- FOSTER, I.L. (Hrsg.): Belgium. o.O. (Naval Intelligence Division) 1944 (= Geographical Handbook Series For Official Use Only).
- GOOSSENS, L.: Eigendomsvererving van sociale woningen in België. De invloed van het kinderaantal op de participatie aan het premiestelsel De Taeye. In: Bevolking en Gezin 1975, 1, S. 5-26.
- GOOSSENS, M. u. J. DE RUDDER: Management Centers and Location of Top Management in Belgium. In: Bull. SoBEG 45, 1976, 2, S. 121-133.
- GRAUL, R.: Alt-Flandern. Brabant/Artois/Hennegau/Lüttich/Namur. Bilderband mit 200 photographischen Aufnahmen von Städtebildern, Baudenkmälern und Innenräumen aus Belgien und Französisch-Flandern. München-Pasing 1918.
- GRIMME, E.-G.: Belgien. Spiegelbild Europas (Eine Einladung nach Brüssel, Gent, Brügge, Antwerpen, Lüttich und zu anderen Kunststätten). Köln 1975 (= Du Mont Kunst-Reiseführer)

- GUTKIND, E.A.: Urban Development in Western Europe: France and Belgium. New York - London 1970 (= International History of City Development V).
- HAMBLOCH, H.: Die Beneluxstaaten. Eine geographische Länderkunde. Darmstadt 1977 (= Wissenschaftl. Länderkunden, hrsg. v. W. STORKEBAUM, 13).
- HARTIG, E. (Hrsg. u. Bearb.): Flandrische Wohnhaus-Architektur. Mit Unterstützung der Königlich Preußischen Staatsregierung und des Kaiserlich Deutschen Generalgouvernements in Belgien. Mit einem Vorwort v. P. CLEMEN. Berlin 1916.
- HEINS, A.: Projet de carte de délimitation des types d'habitations bourgeoises. In: Fédération archéologique & historique de Belgique, Congrès de Gand 1913. Gent 1914, I, S. 294-307, II, S. 30.
- HEIRMAN, A.G.: Veranderingen in de structuur van de distributiesektor. Deel II De evolutie in België 1947-1970. Brüssel 1976 (= «Eclectica» 5. Jg. Nr. 4, Reeks monografieën uitgegeven door de Economische Hogeschool Sint-Aloysius Brussel 25).
- HELIN, E.: Le paysage urbain de Liège avant la révolution industrielle. Lüttich 1963 (= Commission Communale de l'Histoire de l'ancien Pays de Liège - Documents et Mémoires, Fasc. VI).
- HENDRICKX, D.: Revalorisatie van historische sites te Herentals. In: Annales des Travaux Publics de Belgique/-Tijdschrift der Openbare Werken van België 125, 1972/73, 4, S. 249-266; 5, S. 307-344.
- HENDRICKX, D. u. F. SNACKEN: Evaluatie van het cultuurhistorisch patrimonium in het stadsland-schap. In: STERO 8, 1973, S. 52-64.
- HOEFFLER, J.: Les problèmes des terrains à bâtir. Les solutions belges. Brüssel 1966 (= Cahiers d'Urbanisme 56).
- HOLVOET, [G.]: Les grandes agglomérations urbains / De groote stedelijke agglomeraties. Brüssel 1937.
- LE HOME, I. Sonderausgabe: Le Relèvement de nos Ruines. La Reconstruction des Cités détruites. Brüssel 1915.
- HORN, J.E.: Statistisches Gemaelde des Koenigreichs Belgien. Nach der gleichzeitig erscheinenden, vom Ministerium des Innern herausgegebenen 'Statistique Générale de la Belgique' und anderen amtlichen Quellen bearbeitet. Mit einer Einleitung von Xavier HEUSCHLING. Dessau 1853.
- HOSTE, H.: De bouwkunst. In: A. VIAENE (Red.), West-Vlaanderen. Brüssel 1958, S. 360-373.
- HUBER, V.A.: Reisebriefe aus Belgien, Frankreich und England im Sommer 1854. 1. Bd. Hamburg 1855.
- HULPIAU, R.: De Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en de woningpolitiek. In: HW 1958, S. 383-406.
- HUTSEBAUT, M.: Stadskernvernieuwing. Sociologie van de stedebouw en de ruimtelijke ordening toe-gepast op het stadscentrum. In: Gemeentekrediet van België, Driemaandelijks Tijdschrift 28, 1974, Nr. 109, S. 153-164.
- KNOPS, G.: Stadsgeografie. Cartografie F. DEPUYDT. Kapellen 1977 (= Ontdek de wereld. Handboe-ken over aardrijkskunde voor het secundair onderwijs).
- KNOPS, G.: Stedelijke vervalprocessen en stadsvernieuwing. Een sociaal-geografisch onderzoek met een toepassing op de wijk Begijnhof - Heembeemd in Mechelen. 2 Bde., Diss. Katholieke Uni-versiteit te Leuven 1979 (als Mskr. vervielf.).
- KOHL, J.G.: Reisen in den Niederlanden. 2 Bde. Leipzig 1850.
- KUBINSZKY, M.: Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik ... Stuttgart 1969. [Darin Belgien S. 66-80]
- LEEMAN, A.: De woningmarkt in België (1890-1950). Kortrijk 1955 (= Katholieke Universiteit te Leuven, Reeks van de School voor Economische Wetenschappen Nr. 50).

- LEMAITRE, J.: Waarom en hoe stadsvernieuwing? In: *eco-brabant* 15, 1977, S. 3-10.
- LESTHAEGHE, R. u. K. PAUWELS: De Sociale Woningbouw in België: kwantitatieve aspecten. In: *Population et Famille/Bevolking en Gezin* 22, 1970, S. 41-56.
- LEVY, F., d.i. LEYDEN, F.: Geographische Kriegsgedanken aus und über Belgien. In: *Mitt. d. Geogr. Ges. in München* XI, 1916, H. 2, S. 1-15.
- LEYDEN, F.: Der Grundriß der flämischen Städte. In: *PM* 70, 1924, S. 157-159.
- LEYDEN, F.: Die Städte des flämischen Landes. Stuttgart 1924 (= *Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde* 23, 2).
- LEYDEN, F.: Die Fortschritte der Länderkunde von Europa. Belgien (1915-28). In: *Geogr. Jb.* 44, 1929, S. 166-194.
- LINTERS, A.: Industriële archeologie: definities en bemerkingen. In: *BEV* 32, 1977, S. 1-38.
- LOTZ, W.: *Kunst-Topographie Deutschlands. Ein Haus- und Reise-Handbuch für Künstler, Gelehrte und Freunde unserer alten Kunst.* 2 Bde. (Norddeutschland, Süddeutschland) Cassel 1862-63 (= *Statistik der deutschen Kunst des Mittelalters und des 16. Jahrhunderts. Mit spezieller Angabe der Literatur*, bearb. v. Dr. W. LOTZ, 1. u. 2. Bd.). [Beh. auch Belgien]
- LÜTHGEN, E.: *Belgische Baudenkmäler.* Leipzig 1915.
- LUYKX, Th.: *Politieke geschiedenis van België. Vierde herziene en bijgewerkte uitgave.* Amsterdam - Brüssel 1978.
- MARTINY, V.-G.: Les monuments historiques. Un des facteurs déterminants de l'établissement de plans particuliers d'aménagement urbanistique. In: *Mélanges offerts à G. Jaquemyns.* Brüssel 1968, S. 499-506.
- (Studiegroep) "MENS EN RUIMTE" v.z.w. (Bearb.): *Stadsgezichten: Diest - Halle - Kortrijk - Veurne.* Hrsg. im Auftrag d. MINISTERIE VAN NEDERLANDSE CULTUUR. Gent 1978 (= *Cultuurbezit in Vlaanderen / Facetten van het bouwkundig erfgoed* 1).
- MEYNNE, [A.-J.]: *Topographie médicale de la Belgique. Etudes de géologie, de climatologie, de statistique et d'hygiène publique.* Brüssel 1865.
- MICHELIN ET CIE (Hrsg.): [Guide] *Belgique/Grand-Duché de Luxembourg.* Clermond-Ferrand 1978.
- MINGRET, P.: Les investissements américains en Belgique. In: *RGL* 45, 1970, S. 243-278.
- MINGRET, P.: A factor in the regional evolution of Belgium: the geographical distribution of American industrial investments. In: *Terra* (Helsinki) 1972, 84, S. 14-21.
- Mons hier, aujourd'hui, demain. Publié par le MINISTERE DE LA CULTURE FRANÇAISE avec le concours de "SAUVEGARDE ET AVENIR DE MONS". Mons 1973.
- Een monument staat niet alleen. Hrsg. v. MINISTERIE VAN NEDERLANDSE CULTUUR. [Broschure im Rahmen des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975]
- NEIRYNCK, M.: Artikel Industriële revolutie - Economisch liberalisme / 19de en 20ste eeuw. In: *Winkler Prins Encyclopedie van Vlaanderen*, 3. Bd. Brüssel 1973, S. 35-57.
- N.I.H. (NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE HUISVESTING): Advies van de stadskernvernieuwing in verband met de sanering van de oude woonwijken. o.O., dat. 14.7.1971 (Hektographie, 15. S.).
- N.I.H. (NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE HUISVESTING): Advies van de Hoge Raad over de stadsherwaardering. o.O., dat. 10.5.1976 (Hektographie, 11 S.).
- NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK: *Volkstelling 31 December 1970, Deel 13 - Gegevens per statistische sectoren van gemeenten.* Brüssel 1975.
- N.I.S.: *Volkstelling 1970. Gegevens per statistische sectoren van gemeenten. Tabellen 30.01 / 30.02 / 30.03 / 30.04 / 30.05 / 31.01 / 31.02 / 31.03.* (Kopien der Computerausdrucke) [Daten f. Brüssel, Antwerpen, Brügge, Gent, Löwen u. Mecheln]

- OSTYN, D. : De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. Een historische schets. In: BEV Nr. 30, 1977, S. 2-15, Beilagen S. 16-61.
- PETRI, F. : Die Kultur der Niederlande. Frankfurt/M. 1964 u. 1972 (= Studienausgaben zur Kulturgeschichte, unveränderte Sonderausgabe aus »Handbuch der Kulturgeschichte«). [Beh. Gebiet d. heutigen Niederlande und Belgiens]
- Het [Belgisch] Plan 1976-1980. Titel I De grote lijnen van het plan 1976-1980; Titel II Het specifiek beleid; Titel III De regionale plannen; Titel IV De overheidsfinancien. o.O. o.J.
- PUTTEMANS, P. : Au cœur des villes. Brüssel 1969 (= Cahiers d'urbanisme et d'aménagement du territoire 65/66).
- QUILLIOT, M. : La protection des monuments historiques et des sites en Belgique. Jur. Diss. Lille. Lille 1934.
- RICHALD, L. : Histoire des finances publiques de la Belgique depuis 1830. Brüssel 1884 (= Mémoires couronnés et mémoires de savantes étrangers publiés par l'Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, XLVI).
- ROSENBERG, W. : Platzanlagen in flandrischen Städten. In: Der Belfried (Leipzig) 2, 1918, S. 372-378.
- ROYER DE DOUR, BARON H. DE: Exposition Universelle de Paris, 1889 - Section Belge - Groupe XI. - Economie sociale - XI<sup>e</sup> Section - La Question des Habitations Ouvrières en Belgique. Etude et Enquête. Brüssel 1889.
- ROYER DE DOUR, BARON H. DE: Les Habitations ouvrières en Belgique. Essai d'étude d'économie sociale. Brüssel 1890.
- SAINT MOULIN S.J., L. DE: La construction et la propriété des maisons, expressions des structures sociales. Seraing depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle. Brüssel 1969 (= Pro Civitate, Collection Histoire, Série in -8°, Nr. 21, 1969).
- Samen timmeren aan de stadsvernieuwing in Vlaanderen. Over het Colloquium te Mechelen, 1 Oktober 1977. In: BEV Nr. 33, 1978, S. 7-30.
- SCHAYES, A.G.B. : Coup-d'oeil sur les travaux de construction ou de restauration en style du moyen-âge exécutés en Belgique depuis 1830. Paris 1857 (Extrait de la Revue de l'Art Chrétien).
- SCHELDE-DIJLE v.z.w. : Stedelijke Landschappen, 1. Methodologische voorstudie. [Auftraggeber: Ministerie van Nederlandse Cultuur]. Antwerpen, 31.10.1973 (als Mskr. vervielf., 17 S.).
- SCHILL, A. : Architektonische Reise Skizzen aus Belgien. Stuttgart 1870.
- SCHLEGEL, F. : Briefe auf einer Reise durch die Niederlande, Rheingegenden, die Schweiz, und einen Teil von Frankreich. [1806]. In: Kritische Friedrich-Schlegel-Ausgabe, 4. Bd., hrsg. u. eingeleitet v. H. EICHNER. München - Paderborn - Wien - Zürich 1959, S. 153-204. [Beh. Brüssel S. 163-166, Löwen S. 166-167]
- SCHMOOK, G. : De Bierkaai, het best beschermde landschap van Vlaanderen. In: Extern, tijdschrift voor omgevingswetenschappen (Diepenbeek) 5, 1976, 6, S. 371-381.
- SCHNAASE, K. : Niederländische Briefe. Stuttgart u. Tübingen 1834.
- SCHOENEN, P. : Das christliche Belgien. Düsseldorf 1957 (= Schwann Reiseführer).
- SENELLE, R. : Politieke, economische en sociale structuur van België. Brüssel o.J. (= Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel - Teksten en documenten 257-258-259, 1970).
- SERVAIS, J. u. E. MECHELYNCK : Les codes et les lois spéciales les plus usuelles en vigueur en Belgique. Brüssel 32. Aug. 1969, 3. Bd.
- SMETS, M. : De ontwikkeling van de tuinwijkgedachte in België. Een overzicht van de Belgische volkswoningbouw / 1830-1930. Brüssel / Lüttich 1977. Benutzt wurde die franz. Ausgabe: L'Avènement de la Cité-jardin en Belgique.
- Société Centrale d'Architecture de Belgique: Catalogue [de l'] Exposition nationale d'architecture 1883. Brüssel 1883.

- SPELTINCX, H.J. : De bevoegdheden van de burgemeester inzake de strijd tegen de ongezonde woningen. In: HW 1958, S. 277-290.
- SPELTINCX, H.-J. : La propriété des appartements. In: HW Nr. 53-54 (1971?), S. 50-56.
- STEENSELS, W. : De wet van 1889 en de oprichting van de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen: het begin van de sociale huisvesting in België. In: Aplus Nr. 33, 1976, S. 60-62.
- Strevend Vlaanderen. 19e-eeuwse teksten in verband met Vlaanderens heropleving. Samenstelling, inleiding en toelichting van Dr. M.C.A. VAN DER HEIJDEN. Utrecht-Antwerpen 1972 (= Spectrum van de Nederlandse Letterkunde 24).
- [Studiedag Sociale Stadsvernieuwing =] STAD MECHELEN in samenwerking met ICASD (= Informatiecentrum voor Architectuur, Stedebouw en Design): Samen timmeren aan de stadsvernieuwing in Vlaanderen. Dokumentationsmappe zum "Studiedag Sociale Stadsvernieuwing - Mechelen" am 1.10.1977.
- STÜBBEN, J. : Zum Wiederaufbau in Belgien (Löwen, Mecheln, Antwerpen). In: Dt. Bauzeitg. 50, 1916, S. 249-252.
- TANGHE, J., S. VLAEMINCK, H. VANDERSTADT: Wonen of Wijken? Hrsg. v. CIAUD / ICASD (Informatiecentrum voor Architectuur, Stedebouw en Design). Brüssel 1978.
- Le Touriste. Recueil publié par les membres de la Gilde de St.-Luc et de St.-Joseph. Publication trimestrielle Nr. 3 Juli 1893.
- TROLLOPE, F. : Belgien und West-Deutschland im Jahr 1833. Aus dem Engl. durch O. v. CZARNOWSKI. 2 Bde. Aachen u. Leipzig 1834.
- UYTTERHOEVEN, J. : Baron J.-B. de Béthune (1821-1894) en de Neogotiek. In: Handelingen van de Kon. Geschied- en Oudheidkundige Kring van Kortrijk. Nieuwe Reeks 1965, Deel 34, S. 3-101.
- VAN DE CASTYNE, O. : L'architecture privée en Belgique dans les Centres Urbains aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles. Brüssel 1934 (= Académie Royale de Belgique, Classe des Beaux-Arts, Mémoires Collection in -4°, 2<sup>e</sup> Série, tome IV).
- VAN DE CASTYNE, O. : Le Régionalisme en Architecture. Brüssel o.J. (1938?) (= Bibliothèque d'Etudes Régionales 9).
- VAN DEEN ABEELE, A. : Sociaal zijn of niet zijn. In (Tageszeitung:) De Standaard, extra editie Studiedag Sociale Stadsvernieuwing Mechelen, 1.10.1977.
- VAN DEN BOS, L. : Du logement de l'ouvrier. Gent 1887.
- VAN DEN BULCKE, D. (met medewerking van J. DE SLOOVERE, E. VAN DE WALLE) : De buitenlandse ondernemingen in de belgische industrie. Een algemeen-, regionaal-, en bedrijfseconomisch onderzoek. Gent 1971 (= Verslagen en Verhandelingen van het Seminarie voor Toegepaste Economie).
- VAN DER HAEGEN, H. u. J. VAN WEESEP: Trends in Urban Geography in the Dutch Language Area: The Low Countries (the Netherlands and Flemish Belgium). In: P. SCHÖLLER (Hrsg.): Trends in Urban Geography. Reports on Research in Major Language Areas. Paderborn 1973 (= Bochumer Geogr. Arb. 16), S. 19-29.
- VAN DER HAEGEN, H. u. J. VAN WEESEP: Urban Geography in the Low Countries. The Netherlands and Flanders. In: TESSG 65, 1974, 2, S. 79-89.
- VAN DER SWAELMEN, L. : Préliminaires d'art civique. Mis en relation avec le 'Cas clinique' de la Belgique. [auf Außentitel zusätzlich: Pour la reconstruction de la Belgique]. Leiden (1916).
- VAN KAMPEN, N.G. : Vues de la Hollande et de la Belgique, dessinées par W.H. BARTLETT, Esq. et accompagnées d'observations historiques et topographiques par le professeur N.G. VAN KAMPEN, d'Amsterdam. London (1838).
- VANMEERBEECK, M. : Initiation à la Géographie. Brüssel - Paris 1945.
- VANSTEEELANDT, V. : Beknopte samenvatting van de wetten op ruimtelijke ordening en stedebouw. Brüssel, Februar 1977 (Masch.schr. vervielf.)



- VAN WAUWE, L. : België - Europa : unitaire of regionale ekonomie? Antwerpen - Utrecht 1973.
- VER HEES, E. : Die Wohnungsfrage in Belgien. In: Neue Untersuchungen über die Wohnungsfrage in Deutschland und im Ausland, hrsg. v. VEREIN FÜR SOCIALPOLITIK. 3. Bd. Leipzig 1901, S. 185-243.
- VERSCHEURE, G. : Le marché des bureaux en Belgique. Passé récent et présent du processus de tertiarisation urbaine. In: RBG 102, 1978, S. 121-199.
- VLAEMINCK, S. : Volkshuisvesting en stedebouw in België vanaf het begin van het industrieel tijdperk tot aan de tweede wereldoorlog. [= Besprechung M. SMETS, Tuinwijkgedachte]. In: Extern, tijdschrift voor omgevingswetenschappen (Diepenbeek) 7, 1978, 2, S. 89-107.
- VLASSEN BROECK, W. : De grootwinkelbedrijven in België: Enkele structurele kenmerken en spreidingsbeeld. (Aktuele toestand en dynamiek). Gent 1975 (= Publikaties van het Seminarie voor Menselijke en Economische Geografie der Rijksuniversiteit Gent, Nr. 11).
- VLERICK, A.J. (Ltg.): Economische Spiegel van Oost-Vlaanderen. o.O. 1971 (= Levensspiegel van Oost-Vlaanderen 3, hrsg. v. PROVINCIEBESTUUR VAN OOST-VLAANDEREN, DIENST VOOR CULTURELE EN SOCIALE AANGELEGENHEDEN).
- Volks- en Woningtelling op 31 december 1970 per sectoren van Gemeenten. In: Stat. Tijdschrift (Brüssel) 61, 1975, S. 1021-1028. [Erläuterung d. Tabellenköpfe mit Mustern]
- VOLLANS, E.C. : Urban development in Belgium since 1830. In: Urbanization and its problems. Essays in honour of E.W. Gilbert, hrsg. v. R.P. BECKINSALE u. J.M. HOUSTON. Oxford 1968, S. 171-198.
- WEALE, W.H.J. : Belgium, Aix-la-Chapelle and Cologne. An Entirely New Guide Book for Travelers, with numerous historical and archaeological notes. London 1859 (= Weales's Handbooks for Tourists).
- WEALE, W.H.J. : Restauration des monuments publics en Belgique. Mémoire par W.H. JAMES WEALE, suivi d'une correspondance avec M. Jean Dugniolle et de nombreux documents. 2<sup>e</sup> Edition augmentée. Brügge u. Brüssel 1862.
- WINKLER PRINS: Jaarboeken 1951ff.
- [Het woonerf =] Centrum voor Rekreatief Werk Jeugdendienst van de BOND VAN GROTE EN VAN JONGE GEZINNEN VZW., Brussel: Het woonerf, onderdeel van een gans beleid tot herwaardering van de woonomgeving. (Brüssel), Februar 1978.
- ZIMMERMANN, C.K. : Belgische Arbeiterwohnungen. In: Archiv f. Sozialwissenschaft u. Sozialpolitik (Tübingen) 1916/17, 42. Bd., S. 142-168.

## Brüssel

- ANDRIES, B. : Les Chemins de fer à Bruxelles. In: RBG 100, 1976, 2-3, S. 183-219.
- A.R.A.U. [= Atelier de Recherche et d'Action Urbaines]: Bruxelles vu par ses habitants. Tour de l'agglomération bruxelloise en car présenté par l'A.R.A.U. et organisé avec le soutien du Ministère de la Culture française et de la Commission française de la Culture de l'Agglomération de Bruxelles. Brüssel o.J. [1978].
- ARON, J. : Le tournant de l'urbanisme bruxellois 1958-1978. Avant-propos de J. MOINS. Brüssel 1978. [Atlas permanent Bruxelles =] COMMISSION FRANÇAISE DE LA CULTURE DE L'AGGLOMÉRATION DE BRUXELLES: Atlas permanent de l'Agglomération de Bruxelles. Beilage zu L'Ecole et la Ville. Revue pédagogique trimestrielle. Brüssel 1975ff.
- BAUWIN, E. : Un exemple de décentralisation de bureaux dans la région bruxelloise: le cas de la commune de Watermael-Boitsfort. In: A-G 1975, Nr. 104, S. 45-71.

- BONENFANT-FEYTMANS, A.-M.: Hospice Pachéco et Hopital Saint-Jean. Histoire d'un fonds de terre bruxellois. In: Crédit Communal de Belgique, Bulletin trimestriel 25, 1971, Nr. 95, S. 84-106.
- BOURGEOIS, V.: L'architecte et son espace. Brüssel 1955.
- Art. Brussel. In: Grote Nederlandse Larousse Encyclopedie 6, Hasselt 1973, S. 244-256. [Dabei mehrfarb. Karte d. Innenstadt u. ihrer Randgebiete m. Darstellung d. Eingriffe u. Erweiterungen seit E. 18. Jh.]
- BULS, Ch.: Ästhetik der Städte. Autorisierte Übersetzung v. Ph. SCHÄFER. Gießen 21898. [Betr. Brüssel]
- BULS, Ch.: La conservation du cœur de la ville de Bruxelles. Brüssel 1912.
- CHARLES, R.: De woning en de sociale onaangepastheid. In: HW 24-25, 1963, S. 46-59. [Enth. S. 57: Karte: "Zones met een hoog delinkwentiepercentage" in Brüssel/Innenstadt u. angrenzendem Geb.]
- CLAASEN, H.: Die Zerstörung Brüssels in Friedenszeiten. Europas Hauptstadt, als Spekulationswüste betrachtet. Masch.schr. Mskr. Radiosendung v. 15.9.1977, WDR Köln II, Programm.
- COMHAIRE, J.: [L'agglomération de] Bruxelles. Paris 1975 (= La documentation française, Notes et Etudes Documentaires Nr. 4156-4157).
- CONTENT, A.-C.: L'habitat ouvrier à Bruxelles au XIX<sup>e</sup> siècle. In: BTNG 8, 1977, 3-4, S. 501-517.
- CULOT, M.: The rearguard battle for Brussels. In: Ekistics 219, 1974, S. 101-104.
- [CUSTERS, J.L.]: De stedbouwkundige ordening der hoofdstad. In: Brusselsche Tijdingen Nr. 58, März 1943, S. 1-6.
- DANCKAERT, L.: Le site du Crédit Communal de Belgique et les plans de Bruxelles. In: Crédit Communal de Belgique, Bulletin trimestriel 25, 1971, Nr. 95, S. 16-23.
- DE KERPEL, P.: Brusselaar in Brussel. Hasselt 1974.
- DE LANNOY, W.: Residential segregation of foreigners in Brussels. In: Bull. SOBEG 44, 1975, 2, S. 215-238.
- DE LANNOY, W.: De woonsegregatie van sociaal-economische groepen in de Brusselse agglomeratie. In: Bevolking en Gezin 1977, 2, S. 195-211.
- DE LANNOY, W.: Enkele aspecten van de residentiele differentiatie in de Brusselse agglomeratie. In: De Aardrijkskunde 2, 1978, 3, S. 251-262.
- DE LANNOY, W.: Sociaal-geografische atlas van Brussel-Hoofdstad/Atlas socio-géographique de Bruxelles-Capitale. Antwerpen-Amsterdam 1978.
- DELUELLE, N. u. M.-L. ROGGEMANS: L'agglomération bruxelloise. Approche géographique et sociologique III. La grande ville. Rapports sociaux et attractivité du centre-ville. Enquêtes menées dans une commune centrale et des communes périphériques de l'agglomération bruxelloise. Brüssel 1974 (= Collection du Centre de sociologie générale et de méthodologie).
- DE RONS, P.-J.: La rénovation de Bruxelles. In: HW Nr. 36, 1966, S. 4-13.
- DERUELLE, A.-Cl.: Réflexions sur l'utilisation des sources cadastrales et notariales. Un exemple: rentes de terrains à Bruxelles en 1865. In: Contributions à l'Histoire économique et sociale, hrsg. v. INSTITUT DE SOCIOLOGIE U.L.B., CENTRE D'HISTOIRE ECONOMIQUE ET SOCIALE, Bd. V, 1968-69, Brüssel 1970, S. 135-163.
- DE SAULNIER, P.: Rénovation urbaine. Concours d'idées 1961 de la Ville de Bruxelles. In: HW Nr. 20-21, 1962, S. 54-61. [Betr. Geb. zw. Rue Blaes, Rue des Tanneurs u. Bd. du Midi].
- DE SAULNIER, P.: Bruxelles à l'heure de la rénovation. In: HW 1963, Nr. 24-25, S. 2-23.
- Description de la ville de Bruxelles, enrichie du plan de la ville et de perspectives. Nouvelle édition. Brüssel 1789.
- DES MAREZ, G.: Guide illustré de Bruxelles. Tome I Les Monuments civils et religieux. Brüssel 1918.

- DES MAREZ, G. : L'origine et le développement de la Ville de Bruxelles. Le Quartier Isabelle et Terarken. Paris u. Brüssel 1927.  
Deuxième série. - T.I., fasc. 3 et dernier).
- DES MAREZ, G. : L'origine et le développement de la Ville de Bruxelles. Le Quartier Isabelle et Terarken. Paris u. Brüssel 1927.
- DEWIN, J.-B. : Le nouvel Hôpital Saint-Pierre à Bruxelles. In: L'Emulation (Architecture et Urbanisme) 56, 1936, S. 3-12.
- DICKINSON, R.E. : The West European City. London 1951 [Darin Kap. 8 Brüssel, S. 142-160.]
- D'OSTA, J. : Brüssel - ein barbarisches Palimpsest. In: Europäische Gemeinschaft 5, 1974, S. 23-25.
- DUCPETIAUX, E. : De la mortalité à Bruxelles comparée à celle des autres grandes villes. Brüssel 1844. [Anhang: Projet pour la construction, aux environs de Bruxelles, d'un quartier modèle spécialement destiné à des familles d'ouvriers.]
- DUCPETIAUX, E. : Des décès dans la ville de Bruxelles, considérés dans leur rapport avec la population. In: Bulletin de la Commission Centrale de Statistique 2, 1845, S. 157-203.
- DUCPETIAUX, E. : Projet d'association financière pour l'amélioration des habitations et l'assainissement des quartiers habités par la classe ouvrière à Bruxelles. Mémoire adressé au Conseil communal et au Conseil central de Salubrité publique de Bruxelles. Brüssel 1846.
- DUMONT, A. u. A. : Note sur le Développement esthétique des Villes en général et de Bruxelles en particulier. In: L'Emulation, Nouvelle Série 3, 1910, 11, S. 85f.; 12, S. 91-93.
- EBERSTADT, R. : Neue Studien (siehe unter Belgien), 3. Bd. 1919.
- FALK, H. : Livret-guide d'excursion: Bruxelles, ville et agglomération. In: La Géographie - De Aardrijkskunde 19, 1967, Nr. 75, S. 215-227.
- (FIEDLER, O.) Brüssel und Antwerpen. Sonderdruck aus der 14. Auflage des von O. FIEDLER neu bearbeiteten Führers durch Belgien. Berlin W 1914-1915 (= Griebens Reiseführer 84).
- FONTAINE, C. : Bruxelles. La bataille de la Marolle. In: Urbanisme (Paris) 46, 1977, Nr. 162/163, S. 120-121.
- LE FOYER BRUXELLOIS (Hrsg.): Le Foyer Bruxellois. Brüssel 1958.
- GARSOU, J. : Jules Anspach, Bourgmestre et transformateur de Bruxelles (1829-1879). Frameries 1942.
- GOOSSENS, M., J. WILLEMS, E. VAN HECKE, C. KESTELOOT, H. VAN DER DER HAEGEN: Brussel, Speelveld van ruimtelijke beslissingen. Vliebergh - Sencieleergang Leuven Sectie Aardrijkskunde 1977 (als Mskr. vervielf.).
- [Guide d'Arch. Brux. =] MINISTERE DE LA CULTURE FRANÇAISE (Hrsg.): Bruxelles 1890-1971. Guide d'Architecture. [Introduction de DOM G. WATHELET]. Brüssel o.J. (1972).
- [Guide & Plan Brux. =] TOURISME INFORMATION BRUXELLES (Hrsg.): Bruxelles. Guide & Plan [viersprachige Ausgabe]. Brüssel o.J. [1978].
- GILBERT, P., A. VAN DER LINDEN u. COMTE W. DE T'SERCLAES: Au quartier du Sablon le premier Conservatoire de Bruxelles menacé de démolition. In: Cahiers Bruxellois 14, 1969, S. 149-155.
- GRAFFAR, A. u. J. SERVAIS: Logement et santé. Enquête sociale dans un quartier bruxellois populaire. In: Archives Belges de Médecine Sociale et d'Hygiène (Brüssel) 4, 1946, S. 223-263.
- GRIMMEAU, J.-P. u. A. DAVID-VALCKE: Les cadres étrangers à Bruxelles. In: RBG 102, 1978, 1, S. 33-41.
- GROUPE «STRUCTURES»: Le nouveau complexe des Postes. In: HW Nr. 36, 1966, S. 14-19.
- [HAUMAN, A. u.a. =] Projet de communication entre le Marché aux Herbes et la Montagne aux Herbes Potagères, à Bruxelles; présenté au Conseil de Régence par MM. Ad. HAUMAN, BRUGELMAN, J. DE MOT, BARON DE WYKERSLOOT DE WEEERDESTeyN. Brüssel 1838.

- HEBBELYNCK, G. / R. PUTTEMANS: Le problème de l'église Saint-Nicolas. In: L'Emulation 52, 1932, 3, S. 61-67; 68-74.
- HELLEMANS, E.: Enquête sur les habitations ouvrières en 1903, 1904 et 1905. Rapport présenté au Comité de Patronage de la Ville de Bruxelles ... de 1903 à 1909. 3 Bde. Brüssel 1905-10.
- HERREMANS, M.P. u. H. LAROULLERE (unter d. Leitg. v. M. MICHEL u. H. VAN DER EYCKEN): Pour une rénovation du Centre de Bruxelles. Brüssel 1964 (= Editions de l'Institut de Sociologie / Université Libre de Bruxelles).
- HEUSCHLING, X.: Des naissances dans la ville de Bruxelles, considérées dans leur rapport avec la population. In: Royaume de Belgique. - Ministère de l'Intérieur. Bull. de la Comm. centrale de Statistique 1, Brüssel 1843, S. 165ff.
- HORN, J.E.: Brüssel nach seiner Vergangenheit und Gegenwart. Leipzig 1855 (= Brockhaus' Reise-Bibliothek für Eisenbahnen und Dampfschiffe).
- HYMANS, H.: Brüssel. Leipzig 1910 (= Berühmte Kunststätten 50).
- HYMANS, L. u. P.: Bruxelles à travers les âges. 3 Bde. Brüssel 1883, 1884, 1888.
- INSTITUT NATIONAL DU LOGEMENT / Comité régional de la province de Brabant: Mieux se loger. Textes d'information en matière de logement, destinés aux habitants de l'agglomération bruxelloise. Brüssel o.J.
- JACQUEMYS, G.: Histoire contemporaine de Grand-Bruxelles. Brüssel 1936.
- JANSSENS, E. [D.]: Recherches statistiques sur la mortalité dans la ville de Bruxelles répartie par Rues et par Impasses (1864-1865-1866) avec l'indication du tribut mortuaire prélevé par les six épidémies de choléra asiatique (1832 à 1866). Brüssel 1868 (= Extrait des Mémoires de l'Académie royale de médecine de Belgique).
- KRUIHOF, J.: De samenstelling der Brusselse bevolking in 1842. Proeve tot opbouw der sociale stratifikatie. In: Tijdschrift voor Sociale Wetenschappen (Gent) 1, 1956, 3, S. 159-221.
- KRUIHOF, J.: De sociale samenstelling van de bevolking te Antwerpen, Brussel, Gent en Luik in 1846-1847. In: Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent 11, 1957, S. 215-221.
- LAGASSE, Ch. u. Ch. DE QUEKER: Enquête sur les Habitations ouvrières en 1890. Rapport présenté au Comité de Patronage de la Ville de Bruxelles. Brüssel 1890.
- LAMBOTTE-VERDICQ, G.: Contributions à une anthologie de l'espace bâti bruxellois de Léopold II à nos jours. Brüssel 1978.
- LEDENT, A.: Esquisse d'urbanisation d'une capitale: Bruxelles. Son passé, son avenir. In: Bulletin de la Société Royale Belge des Ingénieurs et des Industriels 1939, S. 367-400. [Text basiert auf städtebaul. Diss. Univ. Paris 1936]
- LEMAITRE, J.: Huisvestingsvoorwaarden in de Brusselse agglomeratie. In: eco-brabant 14, 1977, S. 16-24.
- LINARD DE GUERTECHIN, Th.: La localisation des firmes américaines dans le centre des affaires de Bruxelles. In: BSG 7, 1971, S. 109-125.
- Le Logement Populaire Amélioré (Société Anonyme) fondée à Bruxelles le 23 Avril 1904 par acte passé devant M. le notaire Taymans. Exercices 1904-1905-1906. Brüssel 1907.
- MARCHAL-VERDOODT, M.: Un grand centenaire: Anspach et les travaux d'assainissement de la Senne. In: Industrie (Bruxelles) 21, 1967, 11, S. 638-669.
- MARTENS, A. u.a.: Le Plan Manhattan ou que crèvent les exclusés? Dossier critique consacré au sort des habitants du "Quartier Nord" touchés par la réalisation des plans particuliers d'aménagement approuvés par les arrêtés royaux du 17 février 1967. Brüssel 1974.
- MARTENS, A. u. S. WOLF: Buitenlandse werknemers op de woningmarkt. In: Bevolking en Gezin 1974, 3, S. 349-380. [Beh. Verhältnisse in d. Agglomeration Brüssel]

- MARTENS, M.: Charles Buls. Ses papiers conservés aux Archives de la Ville. In: Cahiers bruxellois Tome II - Fasc. IV, 1957, S. 252-323.
- MARTENS, M.: Les droits d'usage et les rentes sur la première enceinte de la ville de Bruxelles pendant l'Ancien Régime. Bull. trimestriel Crédit Communal de Belgique, 22, 1968, Nr. 86, S. 203-213.
- MARTENS, M. (Hrsg.): Histoire de Bruxelles. Toulouse 1976.
- MARTINY, V.-G.: Histoire de l'aménagement du quartier "Pachéco". In: Crédit Communal de Belgique, Bulletin trimestriel 25, 1971, Nr. 95, S. 24-59.
- MATHIEU, M.: La jonction Nord-Midi. Ses conséquences pour la géographie urbaine de Bruxelles. In: Bull. SoBEG 84, 1960, S. 161-224.
- MEYERS: De l'Hippodrome, de la Place du Congrès et des bâtiments militaires de Bruxelles. Brüssel 1852.
- MICHEL, P.-A.: Le problème des taudis et îlots insalubres dans l'agglomération bruxelloise. In: La Maison (Bruxelles) 1946, Nr. 4, S. 130-132. [Enth. Karte "Situation des impasses existantes & supprimées dans l'agglomération bruxelloise", 1945; betr. Innenstadt]
- MIKKELSEN-DOS REIS, L. u. J. PEREIRA ROQUE: La structure des âges de l'agglomération bruxelloise. In: RBG 100, 1976, 1, S. 49-70.
- NARMON, F.: Le nouveau siège social du Crédit Communal de Belgique. In: Crédit Communal de Belgique, Bulletin trimestriel 25, 1971, Nr. 95, S. 5-15.
- OTLET, P. et ses collègues: Bruxelles. Brussellaneum. Atlas des études et de la démonstration de l'Urbaneum-Bruxelles. Brüssel 1944.
- P., J.-P.: Brussel - Opfrissen om beter te leven. In: HW Nr. 72/73, 1977, S. 87-88. [Betr. Beihilfe f. Fassadenauffrischung]
- PARDE, M.: Sur la jonction ferroviaire entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. In: Annales de Géogr. 62, 1953, S. 296-298.
- PHILIPS / DEPARTEMENT PERS EN PUBLIC RELATIONS VAN DE N.V. PHILIPS: Brussel op de Zenne. Brüssel 1971.
- De pilootvernieuwingsverrichting van de Marollen. In: HW Nr. 70-71, 1976, 3-4, S. 68-73.
- PIERSON, M.-A.: De vernieuwing van het onroerend woonpatrimonium van de Stad Brussel. In: HW 76, 1978, S. 6-11.
- Plan Général d'Aménagement des 19 Communes - Options et Directives. Broschüre hrsg. v. AGGLOMERATION DE BRUXELLES, verantwortlich S. MOUREAUX, Echevin de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Brüssel o.J.
- PUTTEMANS, P.: De ideënwedstrijd 1962 van de stad Brussel. In: HW NR. 24-25, 1963, S. 34-44.
- PUTTEMANS, P.: Brussel: welke strijd om welke stad? In: Aplus Nr. 29, 1976, S. 33-40. [= Auseinandersetzung mit STRAUVEN 1975].
- QUETELET, A.: Sur le recensement de la population de Bruxelles en 1842. In: Royaume de Belgique. - Ministère de l'Intérieur. Bull. de la Commission centrale de Statistique 1, Brüssel 1843.
- RANIERI, L.: Léopold II urbaniste. Brüssel 1973.
- Reflets et perspectives de la vie économique. Zs. hrsg. v. RECHERCHE ET DIFFUSION ECONOMIQUES. Sondernr. Brüssel. Brüssel 1965.
- ROMBAUT, J.A.: Bruxelles illustrée, ou description chronologique et historique de cette ville, tant de son ancienneté, que de son état présent. 1. Bd. Brüssel 1777.
- Sociale woningen van de Brigittinen-wijk te Brussel. In: HW Nr. 53-54, 1977, S. 34-39.
- SPÄTH, K.: Die Umgestaltung von Alt-Brüssel. Diss. TH Dresden 1914. München u. Leipzig 1914.
- STRAUVEN, F.: ARAU (= Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) Bruxelles. In: Wonen-TA/BK 15/16, 1975. [Sonderheft, Texte in niederl., franz. u. engl.]

- STÜBBEN, J.: Gerade oder krumme Straßen? In: Dt. Bauzeitung 11, 1877, S. 132-134. [Betr. Projekt d. Begradigung d. Straße Marché-aux-Poulets, Wiedergabe einer dagegen gerichteten Rede des Arch. H. BEYAERT, u. Kommentar]
- STÜBBEN, J.: Die Umgestaltung von Alt-Brüssel. In: Dt. Bauzeitung 37, 1904, S. 333-334.
- [Synthet. gids A.P.A. =] RAAD VAN DE AGGLOMERATIE BRUSSEL / Dienst van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening (verantw. S. MOUREAUX), Algemene Plannen van Aanleg voor de 19 gemeenten van de Agglomeratie Brussel. Synthetische gids van de eerste fase. Brüssel September 1976.
- La Tour Ferrée. Projets dans la ville. Projets réalisés à l'Institut Supérieur d'Architecture, la Cambre, Bruxelles, de 1975 à 1978. Hrsg. v. d. ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE. Brüssel 1978.
- TOUSSAINT, F.: Het kanaal Brussel-Charleroi op het grondgebied van de stad Brussel en van Sint-Jans-Molenbeek. In: eco-brabant 3, 1974, S. 25-32.
- TOUSSAINT, F.: Proeve van analyse van de grondbezetting in het arrondissement Brussel-Hoofdstad. In: eco-brabant 4-5, 1974, S. 54-63.
- VANDENBREEDEN, J. (Bearb.): De Wolstraat of de bedreiging van een elysisch woonkader. In: Aplus Nr. 19, 1975, S. 14-19.
- VAN DER HAEGEN, H.: Brüssel. In: Geogr. Rundschau 9, 1957, S. 25-30.
- VAN DER HAEGEN, H.: Ontstaan en groei van een grote stad: Brussel. [Löwen 1977] (= Vliebergh-Sencieleergangen Leuven, Sectie Aardrijkskunde) (als Mskr. vervielf.).
- VANDERMOTTEN, Ch.: Le marché des terrains à bâtir dans la région bruxelloise 1912-1968. Brüssel 1971 (= Editions de l'Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles, Centre d'Histoire économique et sociale).
- VANDERMOTTEN, Ch. u. M. OTS-ALBITAR: Les médecins à Bruxelles. Différenciation sociale et philosophique de l'espace d'une grande ville. In: RBG 100, 1976, 2/3, S. 221-230.
- VANHAMME, M.: Bruxelles-Capitale. Evolution de la Ville de 1830 à nos jours. Brüssel 1947 (= Coll. Nationale 7<sup>me</sup> série - Nr. 79).
- VANHAMME, M.: Bruxelles de bourg rural à cité mondiale. Antwerpen - Brüssel 1968.
- VAN NECK, L.: Vieux Bruxelles Illustré. Brüssel 1909.
- VERHASSELT, Y. u. W. DE LANNOY: Essai de cartographie dynamique de l'environnement urbain. In: HTN 1978, 1, S. 99-108. [Behandelt Brüssel-Innenstadt]
- VERNIERS, L.: La déconcentration urbaine de la ville de Bruxelles. In: Premier Congrès International de Géographie Historique, II, Mémoires. Brüssel 1931, S. 311-332.
- VERNIERS, L.: De Brusselsche Gangen. In: De Brabantsche Folklore 14, 1934, Nr. 80, S. 79-158.
- VERNIERS, L.: Les Transformations de Bruxelles et l'Urbanisation de sa Banlieue depuis 1795. In: Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles, Mémoires, t. 37, 1934, S. 84-220.
- VERNIERS, L.: Démographie et expansion territoriale de l'Agglomération Bruxelloise depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle. In: Bull. SoBEG 5, 1935, S. 79-123.
- VERNIERS, L.: Bruxelles. Esquisse historique. Brüssel 1941. [von den Anfängen bis 1914]
- VERNIERS, L.: Bruxelles et son agglomération de 1830 à nos jours. Brüssel 1958. [Siehe bes. Première partie: La métamorphose de B. et de sa banlieue depuis 1830 (Démographie et urbanisme)]
- VERNIERS, L.: Un millénaire d'histoire de Bruxelles depuis les origines jusqu'en 1830. Brüssel 1965. Le vieux Bruxelles. Exposé préliminaire des travaux de la commission constituée sous le patronage de la Ville de Bruxelles et de la Société d'Archéologie. Brüssel 1907.
- VINCENT, A.: Les promoteurs immobiliers britanniques à Bruxelles. Brüssel 1975 (= Courrier hebdomadaire du CRISP Nr. 691-692).

- VOKAER, M. (Ltg.): La Grand-Place de Bruxelles. Beitr. v. J. BARTIER, M. MARTENS, V.-G. MARTINY, A. BRUNARD. Brüssel 1966.
- WITTE, E.: De Société Générale als drukkingsgroep. Een concreet voorbeeld: de grondspeculaties rondom het Brusselse Justitiepaleis (1838-1840). In: BTNG 1, 1969, S. 6-45. [Betr. die von der S.G. favorisierte Verlegung des Justizpalastes aus der Innenstadt in das Quartier Léopold]
- WYDOOGHE, [J.M.]: Le Nouvel Hôpital Universitaire Saint-Pierre à Bruxelles (J.-B. DE WIN, architecte). In: L'Emulation 48, 1928, 12, S. 108-120.

## Antwerpen

- [Antw.-Gildekamersstraat]: Een bedreiging. De buurt der Gildekamersstraat. In: NStSch 15, 1936, Nr. 11.
- (Ausstellungskatalog:) Antwerpen 1860-1960. Antwerpen 1960.
- BINNEMANS, R. u. G. VAN CAUWENBERGH: Atlas van Antwerpen. Evolutie van een stedelijk landschap van 1850 tot heden. Antwerpen 1975.
- BINNEMANS, R. u. G. VAN CAUWENBERGH: Ons Antwerpen. Autobiografisch prentenboek van een stad in de "Belle Epoque". Antwerpen 1976.
- [Binnenstad Antw., Bestemmings- en bouwvoorschriften =] Bestemmings- en bouwvoorschriften voor de binnenstad. Aanvulling van de code van gemeentelijke politiereglementen met een nieuw hoofdstuk XIX, art. 735 bis. o.O. o.J. (Hektogr. 12 S. m. Anlagen).
- [Binnenstad Antw., structuurschets =] STAD ANTWERPEN / W - Planologie: Binnenstad Antwerpen. Stedebouwkundig onderzoek - structuurschets. Antwerpen 1973.
- [Binnenstad Antw., tussenkomsten =] STAD ANTWERPEN, Dienst voor Werken, Afd. Planologie: Binnenstad Antwerpen. Stedebouwkundig onderzoek - structuurschets. Verslag over de mondelinge en schriftelijke tussenkomsten naar aanleiding van de voorlichtingsvergaderingen, gehouden in de Handelsbeurs op 11 en 18 februari 1975. [Antwerpen] Juli 1975 (Hektogr., 48 S.).
- [Binnenstad Antw., Waarheen =] STAD ANTWERPEN (Hrsg.): Waarheen met de antwerpse binnenstad. Wij vragen uw mening. Antwerpen [1974?].
- CHARLIER, A.A. u. R.H. CHARLIER: De ontwikkeling van Antwerpen na 1830 en de rol van de "Meetingbeweging". In: TEGS 50, 1959, S. 266-281.
- CLAES, H.: De recente bevolkingsevolutie in de provincie Antwerpen. In: ERA-Berichten 19, 1976, S. 77-106.
- COGGE, W. u. W. TOUBHANS: Revalorisatie van de Antwerpse historische stadskern. In: NStSch 39, 1966, 3, S. 5-25.
- COOREMAN, H.: Problèmes d'urbanisme, construction de logements et rénovation des quartiers urbains. In: HW Nr. 13-14, 1960, S. 29-56.
- CORNETTE, A.H.: Iconographie van Antwerpen. 174 oude stadszichten en plattegronden historisch toegelicht. Antwerpen 1933.
- DE BELDER, J.: De behuizing te Antwerpen op het einde van de XVIIIe eeuw. In: BTNG 8, 1977, 3-4, S. 367-446.
- DE LATTIN, A.: Het huis van P.P. Rubens. De restauratie - Een grootsche taak. In: NStSch 17, 1938, Nr. 10, S. 129-133.
- DE LATTIN, A.: Evoluties van het Antwerpsche stadsbeeld. Geschiedkundige Kronijken. 9 Teile. Antwerpen 1940-1955.
- DE MATTHYS, H.: Les nouvelles installations maritimes du port d'Anvers. In: Annales des Travaux Publics de Belgique (Brüssel) 47, 1890, S. 1-264.

- DE RIDDER, A. : Les villes flamandes: Anvers, Gand et Bruges. In: Revue de Psychologie des Peuples 2, 1947, S. 430-446.
- EBERSTADT, R. : Neue Studien (siehe unter Belgien), 3. Bd. 1919.
- [Elargissement ruelle du Livre/Boeksteeg =] VILLE D'ANVERS / CONSEIL COMMUNAL: Elargissement de la ruelle du Livre; percement de deux artères nouvelles entre le Poids de fer et la Place Verte, d'une part, et le Marché du Vendredi, d'autre part, et ouverture de deux nouvelles rues au quartier St.-André. - Observations du Gouvernement. - Exposé du Collège au Conseil. Antwerpen 1877.
- [E.S.I.M. =] Economisch en Sociaal Instituut voor de Middenstand u. Dienst "Vestigingsbeleid" van de v.z.w. "MIDAC": Antwerpen. De winkeluitrusting in de oude stadskom. [Brüssel] 1969.
- [Gedenkboek openbare werken Antw. =] DIENST VOOR WERKEN DER STAD ANTWERPEN: Een eeuw openbare werken te Antwerpen (1863-1963). Gedenkboek en catalogus. Antwerpen 1964. Dgl. Teil 2 (1863-1967). Antwerpen 1968. [Enth. Ergänzungen u. Berichtigungen].
- GENARD, P. : Anvers à travers les âges. 2 Bde. Brüssel o.J. [1888].
- [Griebens Reisebücher Antwerpen:] Antwerpen und die Welt-Ausstellung 1894. Mit einem Plan von Antwerpen und einem Plan von Brüssel. Berlin 1894 (= Griebens Reisebücher 84).
- HANNES, J. u. C. LIS: De sociale hierarchie in de woningbouw / Antwerpen omstreeks 1834. In: BTNG 1, 1969, S. 86-92.
- [Jaarverslag Planolog. Dienst Antw. =] Jaarverslag 1975/1976/1977 over de werkzaamheden van de Planologische Dienst der stad Antwerpen onder het beheer van de heer H.B. COOLS, Schepen voor Ruimtelijke Ordening, Stedebouw en Burgerlijke Stand.
- [Inv. Antw. =] MINISTERIE VAN NATIONALE OPVOEDING EN NEDERLANDSE CULTUUR / RIJKSDIENST VOOR MONUMENTEN- EN LANDSCHAPSZORG: Bouwen door de eeuwen heen. Inventaris van het cultuurbezit in België. Architectuur / deel 3na Stad Antwerpen. Gent 1976. [3nb erschien 1979]
- KINSBERGEN, A. : Van Openbare Onderstand naar Maatschappelijke Bijstand. De problematiek van de Commissies van Openbare Onderstand en hun betekenis in de provincie Antwerpen. In: ERA-Berichten 16, 1973, S. 207-245.
- KRUIHTOF, J. : De sociale samenstelling van de bevolking (siehe unter Brüssel).
- LIS, C. : Woontoestanden en gangsanering te Antwerpen in het midden der 19e eeuw. In: BTNG 1, 1969, S. 93-131.
- MANIKOWSKY, VON: Das Antwerpener Rubenshaus auf der Brüsseler Weltausstellung 1910 und seine Wiederherstellung. In: Zs. f. Bauwesen 61, 1911, S. 383-398.
- MENNES, A. : De grootstad Antwerpen. Antwerpen 1922 (= Verhandelingen van de Algemeene Katholieke Vlaamse Hoogeschooluitbreiding 207).
- MICHIELS, L. : Niet slopen: de Leysstraat te Antwerpen. In: NStSch 44, 1971, 2, S. 14f.
- PHILIPPEN, L.J.M. : Antwerpsche godshuisjes. Antwerpen 1941.
- Pieter Pot Plan. Hrsg. v. NATIONAAL HOGER INSTITUUT VOOR BOUWKUNST EN STEDEBOUW. Antwerpen 1972.
- [Rectification des quais =] VILLE d'ANVERS: Rectification des quais. Convention conclue entre la ville d'Anvers et l'Etat, le 16 Janvier 1874 (Extraits du Bulletin Communal). Antwerpen 1874.
- S.M. "Huisvesting Antwerpen" 1921-1961. o.O. o.J. [Betr. sozialen Wohnungsbau in Antwerpen - Kiekwartier, - Linker-Oever u. - Luchtbal]
- SOLY, H. : Urbanisme en kapitalisme te Antwerpen in de 16de eeuw. De stedebouwkundige en industriële ondernemingen van Gilbert van Schoonbeke. Brüssel 1977 (= Gemeentekrediet van België, Historische Uitgaven Pro Civitate, reeks in -8°, Nr. 47).
- STARK, K.B. : Städteleben, Kunst und Altertum in Frankreich. Nebst einem Anhang über Antwerpen. Jena 1855.



- STUDIEGROEP "SCHELDE-DIJLE" V.Z.W. : Leidraad voor de ontwikkeling van de kernstad Antwerpen. o.O. 1971. [Außentitel: centrumfuncties kernstad antwerpen]
- STÜBBEN [H.] J. : Zwei Arten von Straßen-Verbreiterung. In: Dt. Bauzeitg. 49, 1915, S. 62f. (Text) u. 61 (Abb.). [Betr. Leysstraat]
- Synthese van de Provincie Antwerpen. Hrsg. v.d. PROVINCIE ANTWERPEN. [Antwerpen 1961]
- VAN AELST, J. [Bearb.] : Conferentie van de Burgemeesters van de Antwerpse agglomeratie 1958-1962, hrsg. v. STADSBESTUUR VAN ANTWERPEN. Antwerpen 1963.
- VAN CAUWENBERGH, G. : Gids voor Oud Antwerpen. Antwerpen 1973.
- VAN DEN BROECK, J. : De rastermethode als basis voor de analyse der Antwerpse kernstad. In: BRULARD, Th. u. H. VAN DER HAEGEN (Hrsg.) (siehe unter Allgemeine Literatur) 1972, S. 281-285.
- VAN DE POEL, X. : The Antwerp agglomeration and its structural subdivision. In: BRULARD, Th. u. H. VAN DER HAEGEN (Hrsg.) (siehe unter Allgemeine Literatur) 1972, S. 259-279.
- VAN DER VEN, F. : Het Weldadigheidsbureau van Antwerpen. Antwerpen 1909. [Betr. Wohnungsbau, S. 133-142]
- VERHOEGEN, D. : Het Centraal Station van Antwerpen. In: Driemaandelijks Tijdschrift Gemeentekrediet van België 32, Nr. 125, 1978, S. 195-206.
- VERMEIREN, B. : La Commission d'Assistance Publique et la construction de logements sociaux. In: HW Nr. 13-14, 1960, S. 75-80. [Beh. Aktivitäten der 1929 gegr. Wohnungsbauges. "Onze Woning"]
- VOET, L. : Antwerp. The Golden Age. The Rise and Glory of the Metropolis in the Sixteenth Century. Antwerpen 1973.
- VROOM, K. : Sociale woningbouw in de buurt van het Vleeshuis te Antwerpen. In: HW Nr. 75, 1978, S. 42-53.
- WANNER, E. : Anvers et ses environs. Publié sous le patronage de la "LIGUE ANVERS EN AVANT". Antwerpen 1892 (= Collection Nouvelle de Guides Illustrés).
- WEYNS, G. : De Pre-Metro als bijdrage tot de verbetering van het personen-, beroeps-, handels- en dienstenverkeer in de Antwerpse agglomeratie. In: Hinterland (Antwerpen) 21, 1972, 72, S. 53-61, 69. [Plan Pre-Metro-Netz]

## Brügge

- ALLOSSERY, P. : Kanonik Adolf Duclos (1841-1925). In: Annales de la Société d'Emulation de Bruges 69, 1926, S. 1-89; 71, 1928, S. 129-472. [Siehe bes. Kap. IV - Duclos en de kunst, S. 321-398]
- Bruges, plan de structure. Dossier [= Sondernr. d. Zeitschr.] Aplus (Brüssel) 1, 1973.
- [Brugge - Structuurplan =] GROEP PLANNING B.V. / BRUGGE (Hrsg.): Brugge. Structuurplan voor de binnenstad. Brügge 1976.
- DE RIDDER, A. : Les villes flamandes (siehe unter Antwerpen).
- DES GARETS, M.-L. : Les belles heures de la charité flamande. Bruges et ses "Maisons-Dieu". Lüttich o.J. [1937].
- DEVLIEGHER, L. : De huizen te Brugge. Tiel-Amsterdam 21975 (= Kunstpatrimonium van West-Vlaanderen, 2-3).
- DEVOS, P. (m. nabeschouwingen van L. CONSTANDT en J.P. ESTHER): Brugge - herwonnen schoonheid. Tien jaar monumentenzorg te Brugge. Tiel-Amsterdam 1975.
- DUCLOS, A. : Les futurs boulevards de Bruges. Brügge 1897.
- DUCLOS, A. : Bruges en un jour. Brügge, 14. Ausg. 1908.

- DUCLOS, A.: Bruges. Histoire et Souvenirs. Brügge 1910.
- DUPAN, J.: Brugge. Een Stedenaardrijkskundige Studie. Gent 1956 (Masch.schr. Mskr.).
- FIERENS-GEVAERT, H.: Psychologie d'une ville. Essai sur Bruges. Paris 1901.
- FLESCHÉ, H.: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Brügge. In: P. CLEMEN (Hrsg.), Belgische Kunstdenkmäler, 1. Bd., München 1923, S. 73-122.
- GILLIODTS—VAN SEVEREN, L.: Les anciennes ruelles supprimées de Bruges. Rapport fait au collège échevinal de cette ville. Brügge 1889.
- GOETHALS, D.: Bevolkingsgeografische studie van de stad Brugge na de Tweede Wereldoorlog. Gent 1975/76 (Masch.schr. Mskr.).
- GURLITT, C.: Historische Städtebilder, Serie 3 Bd. II Brügge. Berlin 1912.
- HARDEMAN, F.: De indeling van Brugge in statistische sectoren. In: BRULARD, Th. u. H. VAN DER HAEGEN (Hrsg.) (siehe unter Allgemeine Literatur) 1972, S. 245-257.
- HEROLD, C.: Die Wohnstiftungen (Godshuizen) in Brügge. Diss. TH Darmstadt 1931 (Masch.schr.).
- HYMANS, H.: Brügge und Ypern. Leipzig u. Berlin 1900.
- KUPKA, K. u. M. DE BOER: Grootscheepse aanpak stadskernvernieuwing in Brugge. Gesubsidieerd woonparadijs voor hogere inkomens. In: Wonen-TA/BK 1978, S. 18-21.
- MAUGER, [M.]: Les Godshuizen et les Dischuizen de Bruges. In: Comptes rendus du Congrès des Sociétés savantes de Paris en 1902, Section des sciences, Paris 1903, S. 250-269.
- PENNICK, J.: Brugse godshuizen: E. Zorghe - Paruitte - De Schippers - Cobrysse. Sint-Andries 1970.
- SOSSON, J.-P.: Les travaux publics de la ville de Bruges XIV<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècles. Les matériaux. Les hommes. Brüssel 1977 (= Crédit Communal de Belgique, Collection Histoire Pro Civitate, série in-8°, nr. 48).
- STÜBBEN, [H.] J.: Die Stadterweiterung von Brügge. In: Dt. Bauzeitung 32, 1898, S. 117-122.
- STÜBBEN, [H.] J.: Zwei Arten von Straßen-Verbreiterungen (siehe unter Antwerpen). [Betr. Eekhoutstr.]
- VAN DEN ABEELE, A.: Quelques renseignements concernant le plan cadastral de la ville de Bruges par P.C. Popp. In: Crédit Communal de Belgique, Bulletin trimestriel 24, 1970, Nr. 93, S. 147-159.
- VAN DEN ABEELE, A.: Stadsvernieuwing te Brugge. In: La Maison d'Hier & d'Aujourd'hui / De Woonstede door de eeuwen heen, 1973, 19, S. 21-45.
- VAN DEN ABEELE, A.: Brugge, levende stad. In: HW Nr. 68-69, 1976, 1-2, S. 4-43.
- VAN DEN ABEELE, A.: Structuurplan Brugge, drie jaar later. Voorlopige conclusies en ervaringen. [Brügge 1976].
- VAN DER MEERSCH, A.: Art et Archéologie. o.O. o.J. [Sammlg. v. Artikeln, hrsg. v. F.-L. GANSHOF, 1913].
- VAN HOUTTE, J.A.: Brugge vroeger en nu. Antwerpen u. Bussum 1969 (= Fibula Heemschutreeks 4).
- VERMEULEN, F.: Tous les chemins mènent à Bruges. Brügge 1963.
- (Zs.) Vlaanderen 24, 1975, Nr. 144; Sondernr. Brugge, een oude stad voor mensen van heden.
- WEALE, W.H.J.: Collection des guides Belges. Bruges et ses environs. Brügge 41884.

## Gent

- Aenzielyke verkooping van patrimonieele goederen binnen de stad Gend, bestaende in hofsteden, huizen, speelgoed, watermolen, landen, bosschen, meërschen, geweed, renten en obligatien. Gent [1829].
- Architectuur te Gent: Analyses. Tentoonstelling georganiseerd door het Stadsbestuur van Gent in samenwerking met het Hoger Architectuurinstituut Sint-Lukas, Schaarbeek. Gent 1978.

- Arrangement de la plaine St-Pierre. Rapport de la Commission des Travaux [Rapporteur N. DE PAUW]. Adopté en séance du Conseil communal du 21 Novembre 1846. o.O. o.J. [= Auszug aus Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la ville de Gand (?) 1846, S. 340-350].
- BAERTSOEN, M.: Gentsche Maatschappij der Werkerswoningen. Historisch overzicht. Gent 1913.
- BAERTSOEN, M.: Gentsche Maatschappij voor Goedkoope Woningen. Historisch overzicht ... ter gelegenheid van de 25<sup>ste</sup> verjaring van de stichting der maatschappij 20 October 1929. Gent o.J. [1929].
- BAILLIEUL, B., G. MILIS-PROOST, M.C. LALEMAN, F. DAMBRE VAN TYGHEM: Stadsontwikkeling en architectuur. In: (Ausstellungskatalog:) "Gent. Duizend jaar kunst en cultuur", Gent 1975, Bd. III, S. 1-155.
- BALTHAZAR, H.: De Gentse katoennijverheid: een spitssector in de geschiedenis van de Industriële Revolutie (1790-1850). In: Gent werkt 1977, Nr. 36, S. 132-136.
- Bâtim, Revue mensuelle illustrée d'architecture, d'art et de décoration, 4. Jg., Nr. 26 v. 15.1.1935, Numéro consacré à l'architecture gantoise.
- BERGMANS, O.: Mouvement de l'état-civil et de la population de la ville de Gand au 19<sup>e</sup> siècle et notice sur les registres anciens et modernes consacrés à l'Etat-Civil de Gand. Gent 1902.
- BERTRAND, A.: Het openbaar vervoer te Gent. In: Gent werkt 1972, Nr. 16, S. 43-48.
- [BONTINCK, D. =] STAD GENT: Groot Begijnhof 1878/1978. Een dorp in de stad. Ontwerper Dirk BONTINCK Architect. Bijdrage van het O.C.M.W. tot stadshernieuwing. Gent o.J. [1978].
- BURGGRAEVE, [A.]: Mémoire sur l'assainissement du quartier ouvrier de Saint-Pierre. Gent 1851.
- [BURGGRAEVE, A.]: Projet de Cités d'ouvriers dans la ville de Gand. Gent o.J. [1851].
- BURGGRAEVE, [A.]: Projet d'assainissement et d'embellissement de la ville de Gand. Gent 1866.
- BURGGRAEVE, [A.]: Concours Guinard pour l'amélioration de la position matérielle et intellectuelle de la classe ouvrière en général et sans distinction. Gent 1886.
- CALLANT, E.: De Veerleplaats te Gent. Hare gebouwen, instellingen en gebeurtenissen. Gent 1908.
- CARSON, P. u. G. DANHIEUX: Gent, een stad van alle tijden. Gent u.a. 1972.
- CASIER, J.: Les travaux de la Commission des Monuments de Gand en 1917 et 1918. o.O. o.J. [1919].
- CASIER, J.: Les travaux de la Commission des Monuments et des Sites de Gand de 1919 à 1923. o.O. o.J. [1924?].
- DE BRUYNE, P.: Stad Gent. Onderzoek over de woonhuizen in de beluiken en werkerswijken. Verslag aangeboden aan de bijzondere commissie door Pieter DE BRUYNE, Gemeenteraadslid. Gent 1899.
- DE BUCK, P.: De beluiken binnen de stad Gent. Verslag over het onderzoek gedaan in het jaar 1911. Hrsg. v. BESCHERMINGS-COMITEIT DER WERKMANSWONINGEN VAN HET ARRONDISSEMENT GENT. St. Amandsberg 1911.
- DE BUCK, P.: De Werkmanswoningen binnen de stad Gent. Verslag over het onderzoek gedaan ten jare 1912 door de Heeren F. DE CLERCQ, P. VERBAUWEN en den Verslaggever. St. Amandsberg 1913.
- DE BUSSCHER, E.: Nouvelle Place de Saint Pierre à Gand. Plans de Mr. Leclerc-Restiaux. Extrait des Annales de la Société Royale des Beaux-Arts et de Littérature de Gand. Gent 1849.
- [DECAVELE, J. 1977 =] (Ausstellungskatalog:) Honderdvijftig jaar kanaal Gent-Terneuzen. Tentoonstelling georganiseerd door het Stadsbestuur van Gent, het Ministerie van Openbare Werken ... Samenstelling J. DECAVELE. Gent 1977.
- DECLERCQ, A.: De beluiken in het kader van de stadsrenovatie te Gent. Eindwerk voorgedragen tot het bekomen van de graad van licentiaat in de stedenbouw, ruimtelijke ordening en ontwikkeling. Promotor: Prof. dr. M. ANSELIN. Gent 1976 (Masch.schr. vervielf.).
- DECLERCQ, A.: Industriële archeologie en stadskernvernieuwing. Het voorbeeld van de beluiken te Gent. In: Stedenbouw en Volkshuisvesting 58, 1977, 11, S. 591-595.
- Le dégagement de Gand-Centre. In: L'Emulation, Nouvelle Série, 1, 1908, 4, S. 27-29; 5, S. 37-39.

- DE LEYE, G. u. F.G. RIESSAUW: The New "Sarma" Department Store, Marché-aux-Grains, Ghent (Belgium). Reprint from *Acier-Stahl-Steel* Nr. 7-8, 1960.
- DE RIDDER, A.: Les villes flamandes (siehe unter Antwerpen).
- DE RUDDER, J.: Gent: morfologische en functionele criteria bij een statistische indeling. In: BRULARD, Th. u. H. VAN DER HAEGEN (Hrsg.) (siehe unter *Allgemeine Literatur*) 1972, S. 287-296.
- DE RYCKE, I., J. VAN RENTERGHEM, P. DE BUCK: De Beluiken binnen de Stad Gent, Verslag over het onderzoek, gedaan ten jare 1904, door de Heeren ... St-Amandsberg-bij-Gent 1904.
- DE VINCK, K.: De metamorfosen van een stadsgezicht. De Graslei en de Koornlei te Gent van de middeleeuwen tot vandaag. Gent 1976 (= *Verhandelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent* 13).
- DUMONT, M.E.: Gent. Een Stedenaardrijkskundige Studie. 2 Teile. Brügge 1951 (= *Rijksuniversiteit Gent. Werken uitgegeven door de Faculteit van de Wijsbegeerte en Letteren*, 107<sup>e</sup> aflevering).
- DU MOULIN, N.: Enquête sur les conditions hygiéniques de la ville de Gand, à l'occasion de l'épidémie du choléra de 1866. Gent 1879.
- FRIS, V.: Histoire de Gand. Brüssel u. Paris 1913.
- FRIS, V.: Exposition Universelle & Internationale de Gand 1913. La Vieille Flandre. Brüssel o.J. [1913?].
- FRIS, V.: Wandelingen door Gent voor schoolgebruik / Promenades scolaires à travers Gand. 2 Teile. Gent o.J.
- FRIS, V.: Les Accroissements et les Transformations de la Superficie bâtie de Gand au XIX<sup>e</sup> siècle. Gent 1920.
- GALLET-MIRY, [A.]: Faut-il restaurer les monuments anciens? Discours prononcé, à propos de la restauration de la Maison des Bateliers, le 7 octobre 1895, en assemblée générale du Cercle historique et archéologique de Gand. Gent 1895.
- [Guide ill. Gand 1913 = ] Gand. Guide illustré publié sous les auspices de la COMMISSION LOCALE DES MONUMENTS. Gent 4. Aufl. o.J. [1913].
- HEINS, M.: Gand. Sa vie et ses institutions. 3 Bde. Gent 1912-15, 1916-20, 1921-23.
- Les Instituts de l'Université de Gand. Architecte: Louis Cloquet. / Institut Rommelaere, Institut de Physiologie et Institut de Pharmacodynamie. In: *L'Emulation, Nouv. Sér.* 1, 1908, 6, S. 42-46; 7, S. 49.
- [Inv. Gent = ] MINISTERIE VAN NEDERLANDSE CULTUUR — RIJKSDIENST VOOR MONUMENTEN- EN LANDSCHAPSZORG: Bouwen door de eeuwen heen. Inventaris van het cultuurbezit in België. Architectuur / deel 4na Stad Gent [Kuijper van Gent]. Gent 1976. [4nb Stad Gent Noord-Oost u. Zuid-West erschienen 1979]
- [Jaarboek St-Lucasschool Gent = ] De Kunst en hare Toepassingen. Verzameling van platen der werken uitgevoerd door leden van het gilde der oud-leerlingen St-Lucasschool Gent. Jaarboek 1923, 2. Teil. Gent 1923.
- JOURNAL DES VOYAGES (Hrsg.): Gent en Oost-Vlaanderen. Brüssel 1965.
- KRUIHOF, J.: De sociale samenstelling van de bevolking (siehe unter Brüssel).
- Lettre d'un Parisien sur la ville de Gand. In: *Journal de Gand*, 17.11.1818.
- LEYDEN, F.: Gent. Eine stadtgeographische Einzeldarstellung. In: *PM* 69, 1923, S. 67-69.
- MAERE D'AERTRYCKE, C.C.A. DE: Du comblement de la Lys au Bois, par un ancien échevin des Travaux publics de la ville de Gand. Gent 1899.
- MONSAERT, J. (Hrsg.): CVP (= Christelijke Volkspartij) — Richtplan Gent. Gent 1976.
- Ons Vlaamsch Vaderland 1830-1870 / De Steden / Gent. Gent 1877.

- [Projet Zollikofer I =] VILLE DE GAND: Rapports des Commissions du Conseil Communal sur le projet de convention entre la Ville et la Compagnie Immobilière pour l'exécution du projet Zollikofer. Gent 1882.
- [Projet Zollikofer II =] VILLE DE GAND: Quartiers du Bas-Escaut & du Quai des Tonneliers. Assainissement & établissement de communications directes entre la station de l'état & le centre de la ville. -Rapports au Conseil. - Convention entre la ville et la Compagnie Immobilière. - Cahier des charges. -Résolution du Conseil et arrêté royal. Gent 1883.
- Proposition du Collège [des Bourgmestre de Echevins] concernant la construction d'habitations pour les ouvriers (en vue de l'application de la loi du 15 novembre 1867 sur l'expropriation par zones). Gent 1868.
- ROGIERS-COLLE, J.: De lokalizatie van de winkels in de Gentse agglomeratie: voorbereiding tot een ecologische studie van de detailhandel. In: Tijdschrift voor Sociale Wetenschappen (Gent) 7, 1962, Nr. 3, S. 273-306.
- STAD GENT (Hrsg.): Waarheen met de wijk Sluizeken - Muide? Gent 1978.
- STEENSELS, W.: De tussenkomst van de overheid in de arbeiderhuisvesting: Gent, 1850-1904. In: BTNG 8, 1977, S. 447-500.
- [Survey Gent Morgen =] INTERNATIONALE JAARBEURS DER VLAANDEREN (Hrsg.): Gent Morgen. Gent 1970.
- [TOINT, J.]: La Rénovation urbaine et les problèmes de la circulation. Brüssel 1965 (= Cahier d'Urbanisme Nr. 50). [Beh. Gent u. Lüttich]
- T'SERCLAES DE WOMMERSOM, A. DE: La condition du logement de l'ouvrier dans la ville de Gand. Communication faite à la Société belge d'Economie sociale dans la séance du 21 mai 1889. Gent - Paris 1889.
- VAN DE CASTYNE, O.: Promenades à travers Gand. Gent<sup>2</sup> [1928] (= Editions du Touring Club de Belgique).
- VANDEWEGE, R.: De huisvestingspolitiek en de sociale politiek te Gent. In: Gent werkt 1969, Nr. 5, S.69-73.
- VAN DUYSSE, H.: Gand monumental et pittoresque. Brüssel o.J. (= Collection Nationale).
- VAN HOUCKE, A.: Maquette des transformations à réaliser dans la Cuve de Gand. Extrait du «Bulletin des Métiers d'Art», tome IV, décembre 1904 et janvier 1905. Brüssel 1905.
- VAN LOKEREN, A.: Rapport du Comité de salubrité publique sur l'assainissement des enclos et impasses, fait au conseil communal de la ville de Gand, en séance du 24 avril 1852, ensuite du règlement du Conseil communal du 3 août 1850. Gent 1852.
- VARLEZ, L.: Le plan social de Gand. In: Huitième Congrès International d'Hygiène et de Démographie tenu à Budapest du 1 au 9 Septembre 1894. Comptes-Rendus et Mémoires publiés par le Dr. S. DE GERLOCZY, Bd. VII, Budapest 1896, S. 578-596.
- VERBANCK, W.: Oriënterend onderzoek naar een relatiemodel voor binnensteden. Enige bevindingen bij de structuur van de Gentse Kuip. In: Bull. SoBEG 44, 1975, 2, S. 323-354.
- [Verbreeding Oudburg =] STAD GENT: Voorstel van het College rakende de verbreeding der Oudburg. Gent 1869.
- VOGTS, H.: Die Beginenhöfe als Vorbilder für den Städte- und Kleinwohnungsbau. (Mit besonderer Berücksichtigung der beiden alten Höfe in Gent.). In: D. Städtebau (Berlin) 14, 1917, S. 18-23.
- VOISIN, A.: Guide de Gand, ou précis de l'histoire civile, monumentale et statistique des Gantois. Gent, 4. Aufl. o.J.
- WALLAERT, G.: La suppression des taudis et le logement à Gand. Woningvraagstuk en sloping van de krotten te Gent. In: HW, 1957, S. 66-97, 112.
- WERKGROEP STADSVERNIEUWING GENT v.z.w.: "Als 't regent op de Muide gaan de Sluizekens dicht". Werkschrift Nr. 3 Sluizeken-Muide. Gent 1978.

- W.I.A.R.U.G. / SEMINARIE VOOR NIEUWSTE GESCHIEDENIS (Prof. Dr. H. BALTHAZAR): Onderzoek naar de Gentse beluiken: bouwfysische, sociologische, historische en kunsthistorische evaluatie. Koordination und Schlußbericht: J. DE VISSER u. F. UYTTERHAEGEN. Autoren u. Mitarb.: R. BERTELOOT, D. BONCQUET, L. COCQUYT, G. DESEYN, K. DE VRIENDT, W. HAVERBEKE, T. MAES, G. NEIRIJNCK, W. STEENSELS, A. VERHULST. Gent 1978.
- WINNEPENNINGCKX, J.: Rond het graven van de Coupure te Gent. In: Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent. N.R. - Deel X, 1956, S. 115-151.
- Wonen, Speciaal nummer Juni 1957: De krotopruijing Gent: balans - realisaties - plannen.
- WYFFELS, A.: De moeilijkheden rond de Gentse begijnhoven op het einde van de 18<sup>e</sup> en in de 19<sup>e</sup> eeuw. In: Oostvlaamse Zanten (Gent) 45, 1970, S. 164-175.
- WYFFELS, A.: Het schippersbedrijf te Gent eertijds. In: Gent werkt 1971, 14, S. 84-98.
- ZERCK, J.: De reanimatie van de Gentse stadswijk het "Patershol". In: Cultureel Jaarboek Provincie Oost-Vlaanderen 1973 (Gent 1974), II, S. 131-145.

## Löwen

- Bruxelles/Louvain. Publié sous le patronage du MINISTERE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS et du MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES. Clermont-Ferrand 1921 (= Guides illustrés Michelin des champs de bataille 1914-1918).
- CHRISTOPH, E. u. Mitarbeiter: Städtebaulicher Ideenwettbewerb Leuven 2000. In: Transparent - Manuskripte für Architektur, Theorie, Umraum, Kunst 8, 1977, 2, S. 4-14.
- CLEMEN, P.: Kunstdenkmäler und Kunstpflege in Belgien. In: P. CLEMEN (Hrsg.): Kunstschutz im Kriege, 1. Bd. Leipzig 1919, S. 16-35. [Enth. Karte d. im Krieg zerstörten Bereiche d. Innenstadt v. Löwen]
- Comité du Vieux-Louvain. In: L'Emulation, Nouv. Sér., 3, 1910, S. 17f.
- [Inv. Löwen =] MINISTERE DE LA CULTURE FRANÇAISE: Le patrimoine monumental de la Belgique. Vol. 1 Province de Brabant / Arrondissement de Louvain. Lüttich 1971.
- LAUWERS, J.: Goud voor zuster Julia, laatste begijntje te Leuven. In: De Brabantse Folklore 1977, Nr. 213, S. 149-158.
- LEMAIRE, R.: La reconstruction de Louvain. Rapport présenté au nom de la Commission des Alignements. Löwen 1915.
- MAGITS, M.: Demografische en sociale structuren te Leuven (1846-1860). Bijdrage tot de stadsgeschiedenis in de 19<sup>e</sup> eeuw. Brussel (1974) (= Centrum sociale structuren en economische conjunctuur/Demografie 1).
- SCHROETER, L.: Situation et Site de Louvain. In: Bull. SoBEG 14, 1944-45, 2, S. 134-151.
- SIX, L.: Woonkwaliteit in het arrondissement Leuven. In: eco-brabant 16, 1977, S. 52-59.
- SMEYERS, A.: Leuven vroeger en nu. Löwen 1948. [Ang. beziehen sich auf Vorkriegszustand!]
- STAD LEUVEN - INFOCENTRUM: Structuurplan Leuven / Ruimtelijke ordening. Löwen Mai 1978. [Enth. VOLLEN & CHRISTOPH stedenbouwkundige planning p.v.b.a.: Eerste formulering van richtdoelen, 35 S.]
- De strijd tegen de ongezonde woningen te Leuven. In: HW 1958, S. 237-242.
- STÜBBEN, [H.] J.: Der Umbau der Stadtmitte von Löwen. In: Dt. Bauzeitung 45, 1911, S. 713-715, Abb. S. 716f.

- [Survey Leuven 2000, I-III =] INTERLEUVEN (Hrsg.): Leuven 2000: Kernstad en Stadsgewest. 3 Teile Löwen 1974.  
 [Umfabt: I Synthesetekst Leuven en zijn stadsgewest, Verfasser H. VAN DER HAEGEN;  
 II Fotoalbum, Text von H. VAN DER HAEGEN;  
 III Atlas, von F. DEPUYDT u. H. VAN DER HAEGEN]
- VAN DER HAEGEN, H.: Ontwikkeling van de bebouwing te Leuven na 1830. SD aus: Leuven een stad die groeit. Tentoonstelling Stedelijk Museum, 1975, S. 105-122.
- VAN EVEN, E.: Louvain monumental ou description historique et artistique de tous les édifices civils et religieux de la dite ville. Löwen 1860.
- VAN EVEN, E.: Louvain dans le passé et dans le présent. Formation de la ville - événements mémorables - territoire - topographie - institutions - monuments - œuvres d'art. Löwen 1895.
- VAN'T DACK, A.: Beroeps-funktionele indeling van Leuven in 1829. In: AGL 15, 1977, S. 95-108.

## Mecheln

- BREDO, H.R.: Topographie Médicale du Royaume de Belgique, 19<sup>e</sup> Monographie: Malines. Lüttich 1910.
- COGGE, W.: Mechelen, Revalorisatie van het stadsbeeld. In: NSTSch 43, 1970, 2, S. 2-10.
- Dossier: Klein Begijnhof - Heembeemd [Mechelen]. Verslag na de stedeboekkundige wedstrijd. Sonderdruck aus Zs. Aplus (Brüssel) Nr. 32, 1976. S. 57-95, mit 9 Karten.
- FONCKE, R. (Red.): Mechelen de Heerlijke. Mecheln 1947.
- GODENNE, L.: Malines jadis & aujourd'hui. Avec introduction historique par le chanoine A. KEMPE-NEER. Antwerpen 1973. [Nachdruck d. Ausg. v. 1908]
- [GODENNE, L.]: Malines illustré. Vade-mecum du touriste. Mecheln 1909.
- KNOPS, G.: Mechelen: indeling en verantwoording van de statistische teleenheden. In: BRULARD, Th. u. H. VAN DER HAEGEN (Hrsg.) (siehe unter Allgemeine Literatur) 1972, S. 297-304.
- KNOPS, G.: Stad en Stadsgewest. Sonderdruck aus: GOOSSENS, M. u.a.: België in E.G.-perspectief. Antwerpen / Amsterdam 1975, S. 156-172.
- KNOPS, G.: Stadsvernieuwing: een mode of noodzaak? In: de aardrijkskunde - la géographie 107, 1975, S. 259-269. [Betr. Mecheln]
- KNOPS, G.: Problèmes de rénovation urbaine à Malines. In: Urbanisme commercial (siehe unter Allgemeine Literatur). Lüttich 1977, S. 239-243.
- KNOPS, G.: De stadsvernieuwing in de wijk Klein Begijnhof-Heembeemd te Mechelen: een benadering ervan als geografisch probleem. In: AGL 15, 1977, S. 137-145.
- LAENEN, J.: Geschiedenis van Mechelen tot op 't einde der Middeleeuwen. Mecheln 1926.
- MARCHAU, J.: Schets van het Mechelse Stadsbeeld bij de aanvang van de XIX<sup>e</sup> eeuw. In: HKOM 63, 1959, S. 121-152.
- Mechelen. Ruimtelijke structuur en uitrusting van het distributieapparaat. o.O. 1976.
- [Survey Mechelse Stadsgewest, I-III =] MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN, HOOFDBESTUUR VAN STEDEBOUW EN RUIMTELIJKE ORDENING (Hrsg.): Survey Mechelse stadsgewest. Voorbereidende studie en onderzoek. Leitung H. VAN DER HAEGEN, Instituut voor sociale en economische geografie K.U.L. Löwen 1973-1975.  
 [Umfabt: I, 1:  
 I, 2: Saneringswijk Begijnhof-Heembeemd, Verf. G. KNOPS u. M. SMETS;

- II, 1: Werkingsbereik van de stad Mechelen op de verschillende hiërarchische niveaus, Verf. K. DEBROCK unter Mitarb. v. G. KNOPS;
- II, 2: De historische groei van de stedelijke bebouwing, Verf. G. KNOPS;
- II, 3: Inventaris historische gebouwen en te beschermen stedelijke landschappen. - Determinerende gevels en monumenten in het Mechelse stadsbeeld, Verf. H. JOOSEN u. A. MONBAILLIEU;
- III : eindrapport;
- III, a: Mechelen, stad en stadsgewest, Verf. G. KNOPS;
- III, b: De Mechelse binnenstad, Verf. I. BOSCHMANS u. G. KNOPS;
- III, c: Synthese, Verf. I. BOSCHMANS, M. JANSEN-VERBEKE u. G. KNOPS.]
- Survey van de stad Mechelen. o.O. o.J. [1948]. [Masch.schr. Mskr., voorbereidende Untersuchung f. A.P.A. gemäß den "Algemene richtlijnen voor het opmaken der gemeentelijke plannen van aanleg" van het Ministerie van Openbare Werken - Hoofdbestuur van de Stedebouw - daterend 9-6-1947.]
- VAN BOXMEER, F.: L'achèvement de la Tour de Saint-Rombout à Malines. Doit-on suivre le plan publié par R. Châlon ou bien la gravure de W. Hollar? In: Congrès Archéologique et Historique d'Enghien 1898, Annales de la Fédération Archéologique et Historique de Belgique 13, 1899, S. 313-320.
- VAN CASTER, W.: Namen der straten van Mechelen en korte beschrijving hunner vorige en nog bestaende oude gebouwen. Mecheln 1901.
- VAN HAMMEE, F.O.: Mechelen, oude hoofdstad van de Nederlanden. Amsterdam 1949 (= Heem-schutserie 65).
- VERBEEMEN, J.: Mechelen gedurende de eerste helft der XIX<sup>e</sup> eeuw. Demografische en economische studie. In: HKOM 59, 1955, S. 70-127.
- VERBEEMEN, J.: De Bruul. Van Patriciers tot Handelsstraat. Een aspekt van de Mechelse economische evolutie van circa 1800 tot op heden. In: HKOM 60, 1955, S. 130-157.
- VERHEYDEN, P.: Tot behoud van stadthuis en halle te Mechelen. [Mechelen 1911]
- VLAAMS ECONOMISCH VERBOND (Hrsg.): Mechelen. Stad en land. Economische en sociale studie. o.O. o.J. [1954?]
- VOS, M.: Het woningvraagstuk doorheen de negentiende eeuw [te Mechelen]. Bericht im Rahmen der Studie "Kreativiteit en Cultuur" unter der Leitung von Prof. S. DE BATSELIER, Löwen, o.J. [1978] (masch.schr. Mskr.).



## Karten und Pläne

### Topographische Karten

- TK 25 = Carte topographique de base de Belgique 1 : 25.000, hrsg. v. Institut Géographique Militaire de Belgique.
- TK 20 = Carte topographique de la Belgique 1 : 20.000. Verschiedene Ausgaben ab ca. 1865.
- TK 20 F = Carte topographique de la Belgique 1 : 20.000, hrsg. v. Service Géographique de l'Armée, Paris, Ausgabe 1939/40.
- TK 10 = Carte topographique de base de Belgique 1 : 10.000, hrsg. v. Institut Géographique Militaire de Belgique.  
Planchette 13/1 Brugge (Ausz. 1969), 15/3 Antwerpen (1971), 22/1 Gent (1968), 23/4 Mechelen (1965), 31/3 Bruxelles (1972) und 32/2 Leuven (1972).
- TK 5 = Carte topographique 1 : 5.000, hrsg. v. Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction, Service de Topographie et de Photogrammétrie, aufgenommen in den 50er Jahren.  
13.1.5/6/7/8 Brügge (Ausz. 19..),  
15.3.6. Antwerpen (Ausz. 1963/64),  
22.1.4/6 Gent (Ausz. 1960),  
31.3.5/7 Brüssel (Ausz. 19..).

### Atlanten

- Atlas des villes de la Belgique au XVI<sup>e</sup> siècle. Plans du Géographe Jacques de Deventer exécutés sur les ordres de Charles-Quint et de Philippe II. Reproduits en fac-similé chromographique par l'Institut National de Géographie, à Bruxelles. Hrsg. v. Ch. RUELENS u.a. 2 Bde. Brüssel 1884-1924.
- Atlas de Belgique - Atlas van België. Hrsg. v. COMITE NATIONAL DE GEOGRAPHIE. Brüssel 1950ff.
- Atlas du Survey National - Atlas van de Nationale Survey. Hrsg. v. MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire. 3 Bde. Brüssel 1954ff.

### Brüssel

- Kartenserie Agglom. Brux. 1975, a - f = Serie von Reproduktionen historischer und moderner Karten, hrsg. v. d. COMMISSION FRANÇAISE DE LA CULTURE DE L'AGGLOMERATION DE BRUXELLES, Brüssel 1975, enthält:
- Plan d'ensemble de Bruxelles et de ses environs. Jacques de Deventer (± 1550-1554), M. ± 1 : 9.000;
  - Carte topographique et hypsométrique de Bruxelles et ses environs. Dressé à l'échelle de 1 : 20.000 d'après les plans et documents de l'Etablissement géographique fondé par Ph. Vander Maelen, par J(oseph) Huvenne dessinateur topographe et gravée par J. Ongers (± 1858);
  - Bruxelles et ses environs (± 1880), M. 1 : 25.000;
  - L'Agglomération de Bruxelles (± 1930), M. 1 : 25.000;
  - L'Agglomération de Bruxelles (Edition 1), M. 1 : 25.000;
  - L'Agglomération de Bruxelles (Edition 2), M. 1 : 25.000.

- Fricx 1712 = Plan de la ville de Bruxelles. A Bruxelles chez Eugène Henry Fricx Imprimeur du Roy [,] rue de la Magdeleine, M. ± 1:6.500. Mit Eintragung des 1695 bombardierten Bereichs.
- Ferraris 1777 = Plan topographique de la ville de Bruxelles et de ses environs. Gravé par L.A. Dupuis Géographe en 1777, M. ± 1:5.000, moderne Reproduktion.
- Quetelet 1843 = Carte de l'indigence dans la Ville de Bruxelles. Von Adolphe Quetelet, M. nicht angegeben. In: ROYAUME DE BELGIQUE. - MINISTERE DE L'INTERIEUR: Bulletin de la Commission centrale de statistique 1, 1843.
- Ducpétiaux 1844 = Carte de la Mortalité comparée à l'Indigence dans la Ville de Bruxelles 1840-1842. Von Edouard Ducpétiaux, M. nicht angegeben. In: E. DUCPETIAUX: De la Mortalité à Bruxelles comparée à celle des autres grandes villes. Brüssel 1844.
- Raes 1850 = Plan cadastral de la ville de Bruxelles. Dressé d'après les documents officiels en vertu d'une autorisation du Gouvernement. Dédié à M. Ch. de Brouckère, Bourgmestre. Publié par D. Raes, Lithographe. Gravé par De Lahoesse 1850, M. 1:5.000.
- Dosseray 1880 = Nouveau Plan Monumental de Bruxelles, des Faubourgs et des Communes Limitrophes avec la transformation des Nouveaux Quartiers. Publié le 1<sup>er</sup> Mai 1880 par J. Dosseray. Dessiné et gravé par Auguste Verwest, o. Maßstabsangabe.
- De Boeck ca. 1910 = Plan de Bruxelles Monumental. Brüssel, Maison d'Édition A. De Boeck, o.J., o. Maßstabsangabe.
- De Rouck ca. 1950 = Bruxelles Monumental et Historique. Brüssel, Editions R. De Rouck, o.J., 1. Aufl. d. Karte Nr. 72, M. 1:10.000.
- Danckaert 1958 = DANCKAERT, L.: Image de Bruxelles. Cartes et plans. Brüssel 1958 (= Bibliothèque Royale de Belgique, documents choisis 2).
- L. De Roeck 1958 = Vogelschauplan von Brüssel nach Zeichnung von Lucien De Roeck, hrsg. v. SYNDICAT D'INITIATIVE DE BRUXELLES, o.J. [1958], o. Maßstabsangabe.
- De Rouck ca. 1975 = Plan de Bruxelles et de la grande banlieue. Brüssel. Editions Cartographiques R. De Rouck o.J., 26. Aufl. d. Karte Nr. 39, M. 1:20.000 u. 1:10.000.
- Service de l'Urbanisme de l'Agglomération de Bruxelles 1976 = Occupation du sol en 1976/Gebruik van de grond in 1976. Dressé par le Service de l'Urbanisme ..., o.J., M. 1:25.000 u. 1:10.000 [Innenstadt]
- T.I.B. 1977 = Bruxelles. Guide & Plan. Viersprachige Ausgabe, hrsg. v. TOURISME INFORMATION BRUXELLES. Brüssel o.J., Pläne in verschiedenen Maßstäben.
- Schrägluftbild der Innenstadt, bezeichnet "Bruxelles - Brussel 979 - 1979." Copyright AERO-NEWS Réalisation IMBRUCO, o.J.

## Antwerpen

- Virg. Boloniensis 1565 = Vogelschauplan von Antwerpen. Von Virgilius Boloniensis. Antwerpen, bei Egidius Coppens van Diest 1565. Moderne Reproduktion des Originals im Museum Plantin-Moretus, Antwerpen.
- G. Hoefnaeghel 1574 = Vogelschauplan von Antwerpen. Von G. Hoefnaeghel 1574. Moderne Reproduktion: Brüssel, Albert De Visscher, Publisher, 31, Rue des Ménapiens, o.J.
- Granello 1840 = Plan de la ville d'Anvers. Publié par L. Granello Marchand d'Estampes, Rue de la Bourse, et gravé par Arthau Lithographe. Antwerpen 1840, o. Maßstabsangabe.
- Losson 1846 = Plan géométrique parcellaire de la ville d'Anvers, dressé en 1846 par l'Inspecteur du Cadastre de la Province [d'Anvers], F.A. Losson. Publié sous les auspices de M. le Ministre de l'Intérieur et l'approbation de M. le Ministre des Finances. Lithographie de D. Avanzo & Cie. à Liège M. 1:2.500. Reproduktion: Antwerpen, Uitgeverij Ontwikkeling 1975.

- Scheepers ca. 1871 = Nouveau Plan de la Ville d'Anvers. Dressé par A. Scheepers. Lithographie J. Brouwers. Antwerpen o.J., M. 1:10.000.
- Scheepers 1882 = Nouveau Plan - Guide de la Ville d'Anvers. Dressé et publié par Alois Scheepers. Antwerpen 1882, M. 1:12.500.
- Scheepers 1886 = Plan géométrique parcellaire et de nivellement de la ville d'Anvers et des communes limitrophes. Dressé et gravé par Alois Scheepers, Conducteur des travaux communaux au service de M[onsieur] G. Royers, Ingénieur de la Ville. Publié sous les auspices de l'Administration communale. Antwerpen, Etablissement Géographique de A. Scheepers 1886, M. ± 1:10.000. Reproduktion: Antwerpen, Uitgeverij Ontwikkeling 1977.
- Städt. Dienst ca 1959 = Plan von Antwerpen. Hrsg. v. STÄDT. DIENST FÜR PROPAGANDA UND FREMDENVERKEHR. Antwerpen ca. 1959, o. Maßstabsangabe.
- De Rouck ca. 1977 = Plan van Antwerpen en voorsteden. Brüssel. R. De Rouck o.J., 8. Aufl. d. Karte Nr. 77, M. 1:10.000.
- Antw., Structuurplan binnenstad 1977 = Structuurplan binnenstad - bestemmingsplan, goedgekeurd op de gemeenteraad van 14 maart 1977. Hrsg. v. STAD ANTWERPEN, Afd. Planologie. Lichtpauze im M. 1:2.500.

## Brügge

- M. Gerards 1562 = Vogelschauplan der Stadt Brügge. Von Marcus Gerards 1562. Moderne Reproduktion in 10 Teilblättern: Brügge, Koninklijke Gidsenbond Brugge & West-Vlaanderen v.z.w., o.J.
- Duclos 1910 = Stadtplan in Teilblättern. In: A. Duclos: Bruges. Histoire et Souvenirs. Brügge 1910, o. Maßstabsangabe.
- De Rouck ca. 1973 = Plan van Brugge en grote omgeving. Brüssel, Editions Cartographiques R. De Rouck, o.J., 4. Aufl. d. Karte Nr. 66, M. 1:10.000.

## Gent

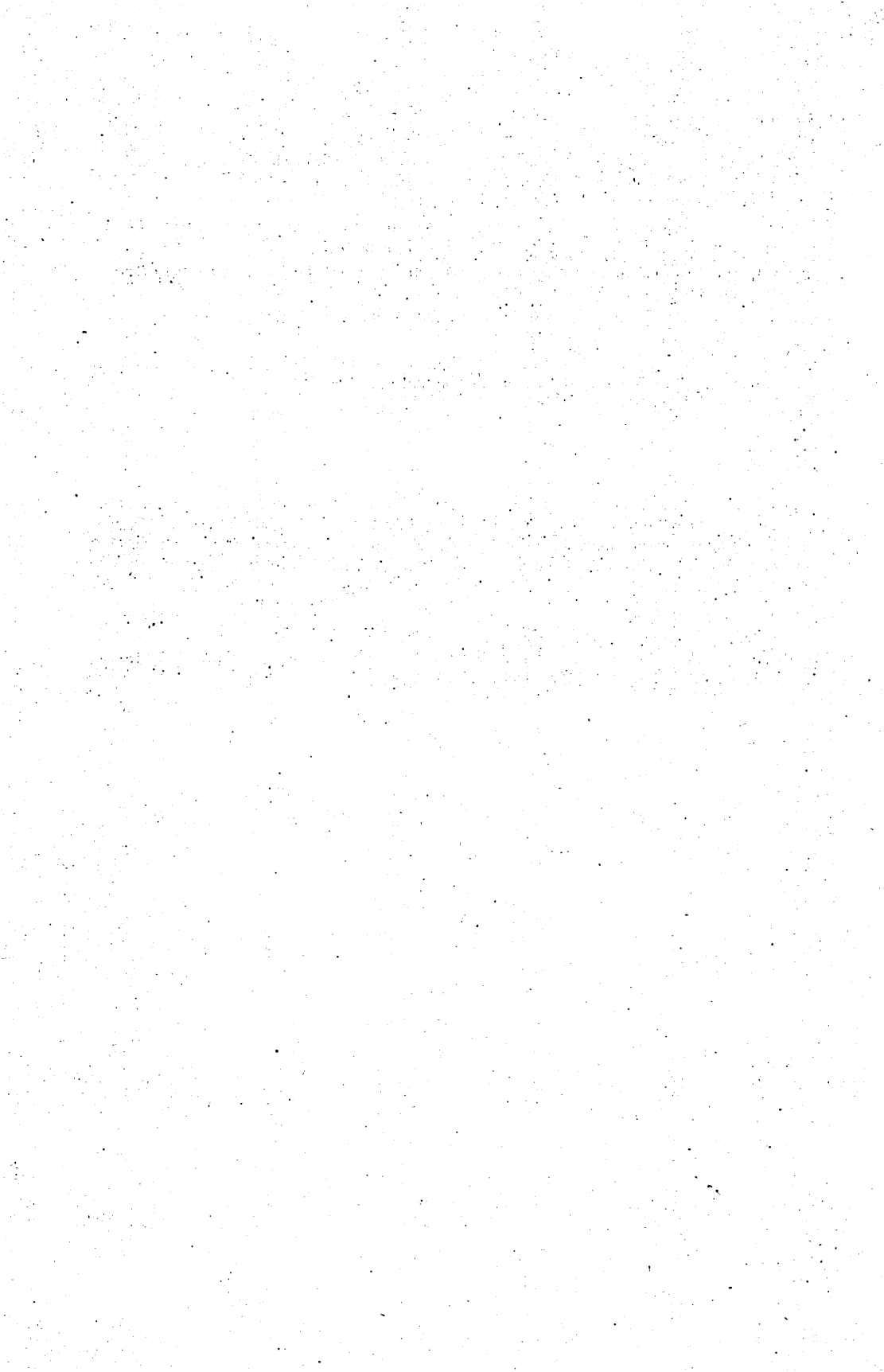
- Fricx 1712 = Plan de la ville et citadelle de Gand ... A Bruxelles chez E.H. Fricx, o. Maßstabsangabe.
- Tessaro 1837/39 = Plan de la ville de Gand et de ses faubourgs. Dressé d'après de nouveaux matériaux. Revus pour détails topographiques et les changements jusqu'en 1837. A Gand, chez Tessaro et Cie., Rue des Champs, No. 75. M. 1:7.160. Dgl. Ausgabe 1839.
- Gevaert-Vanimpe 1878 = Nouveau plan parcellaire de la ville de Gand et d'une partie de sa banlieue, ... d'après les plans cadastraux et les derniers projets de l'administration communale. Von J. Gevaert u. A. Vanimpe. Lithographie von Florimond van Loo, Gent. M. 1:2.500.
- Kips ca. 1885 = Plan de Gand (Ghent). Lithographie Joseph Kips F.R.G.S., 14, Moore Street, Chelsea, London, o.J., M. 1:10.000.
- Plan Gent ca. 1913 = Plan de la ville de Gand. M. 1:7.500. Beilage zu: Gand. Guide illustré publié sous les auspices de la Commission locale des monuments. Gent, 4. Aufl.
- De Boeck ca. 1920 = Plan complet de la Ville de Gand. Brüssel, Maison d'Édition A. De Boeck, o.J., M. 1:10.000.
- Merchiers ca. 1975 = Grondplan van de Stad Gent ... Gentbrugge, Grafische Inrichting G. Merchiers, o.J., M. ± 1:10.000.
- De Rouck ca. 1977 = Plan Gent-Gand-Ghent. Brüssel, Editions Cartographiques R. De Rouck, o.J., 1. (?) Aufl. d. Karte Nr. 10, M. ± 1:7.500.

## **Löwen**

- Jobard ca. 1836 = Plan der Stad Leuven [ohne nähere Bezeichnung]. Moderne Reproduktion, M. ± 1:5.600. Wohl identisch mit gleichn. Karte mit der Bezeichnung: Lith(ographie) de Jobard / Collon del(ineavit, hat gezeichnet) in Bibl. R.U.G., A 3617.
- Clemen 1919 = Löwen. Plan der Stadt 1914 (mit Angabe der kriegszerstörten Bereiche). In: P. CLEMEN (Hrsg.): Kunstschutz im Kriege, 1. Bd. Leipzig 1919, S. 20.
- Depuydt 1970 = Kartenbeilage zu F. DEPUYDT: een dynamisch plattegrond van universitair Leuven. In: Bull. SoBEG 39, 1970, S. 393-396.
- Claus ca. 1975 = Grondplan Stad Leuven met universiteitsgebouwen. Bonheiden, Uitgeverij A. & G. Claus, o.J., Karte Nr. 16, M. 1:6.000.
- De Rouck ca. 1976 = Plan van Leuven en grote omgeving. Brüssel, Editions Cartographiques R. De Rouck, o.J., 8. Aufl. d. Karte Nr. 59, M. 1:15.000 u. 1:7.500.

## **Mecheln**

- Popp ca. 1860 = Atlas Cadastral de Belgique / Province d'Anvers, Arrondissement de Malines, Canton de Malines / Plan parcellaire de la ville de Malines intra-muros et une partie de la Section D Extra-Muros, avec les mutations. Publié avec l'autorisation du Gouvernement sous les auspices de Monsieur le Ministre des Finances. Par P.C. Popp, Ancien Contrôleur du Cadastre. Brügge (?), o.J., M. 1:2.500. Mit Register. (Exemplar des Geologischen Instituts der R.U.G.)
- Godenne 1908 = Nouveau Plan de Malines & ses faubourgs dressé en 1908. Beilage zu L. GODENNE: Malines jadis & aujourd'hui. Nachdruck Antwerpen 1973, M. 1:4.000.
- De Rouck ca. 1976 = Mechelen en grote omgeving. Brüssel, Editions Cartographiques R. De Rouck, o.J., 6. Aufl. d. Karte Nr. 62, M. 1:15.000 u. 1:8.500.



## BILDTEIL

### Bilder

<b>I Die traditionellen sozialökonomischen Wohnbautypen, ihre Entwicklung und Ersetzung durch neue Typen</b>	
— Kleinhäuser und -wohnungen der Unterschicht	
Typen des privaten Spekulationsbaus:	1 - 9
Reihenhäuser, Wohngänge und Wohnhöfe	10 - 15
Typen des Sozialen Wohnungsbaus	
— Bürgerhäuser	16 - 26
— Herrschaftliche Häuser	27 - 30
<b>II Formale Integration von Großbauten</b>	<b>31 - 38</b>
<b>III Lösungen für den Verkehr</b>	<b>39 - 46</b>
<b>IV Probleme und Verfahrensweisen der Erhaltung historischer Ensembles</b>	<b>47 - 55</b>
<b>V Erhaltung und Wiedergewinnung von Spielraum für das Leben in der Stadt</b>	<b>56 - 60</b>

**Bildnachweis: Aufnahmen des Verfassers, 1978.**

1 Kleinhäuser in straßenparalleler Reihenbebauung, vorindustrieller Typ mit Zwerchhaus (nl. dakkapel), 16. Jh. - Brügge, Visspaanstraat.

Bautyp heute nur noch in Brügge verbreitet, besonders bei den Alten-Wohnstiften (Godshuizen); um 1900 für Neubauten wieder aufgegriffen.

2 Dgl., frühindustrieller Typ, eineinhalbgeschossig, 1836. - Brügge, Biddersstraat.

#### Folgende Doppelseite

3 Überbauter Eingang zu zweizeiligem Wohngang (nur linke Zeile im Bild sichtbar); Kleinhaustyp wie auf Bild 2, 1837. - Gent, Sint-Lievenspoortstraat.

4 Nicht überbauter schmaler Durchgang zu zwei Wohngängen, die von der Straße her nicht einsehbar sind, 1860. Andeutung eines "Portals"; 2 gußeiserne Pfosten markieren die Grenze zwischen öffentlicher Straße und privatem Erschließungsweg. - Gent, Berouw.

5 Zweizeiliger Wohngang mit je 9 zweieinhalbgeschossigen Reihenhäusern, 1860. Jedes Haus hat 3 Räume; von den 5 Fenstern sind 2 blind (Einfluß der Fenstersteuer). Abtritte und Wasserzapfstelle im Hof, vorne Grenzpfosten. - Gent, Kartuizerlaan.

6 Monumentaler Torbogen, in bürgerliche Reihenhausbauung eingefügt, als Zugang zu großem, dreizeiligem Wohngang, um 1860/70. - Gent, Kasteellaan.

7 Mittlere Zeile dieses Wohngangs. Dreigeschossige Reihenhausbauung. Kleine Vorhöfe mit z.T. abgebrochenen Abtritten, Verschlagen, Kleinviehställen u.ä. Von 5 Fenstern 2 blind (vgl. Bild 5). Links die fensterlose Rückseite der 1. Reihenhauszeile.

Häuser teils abgerissen oder leerstehend, teils von Türken bewohnt.











- 8 Abbruch von Wohngängen am Elektrizitätswerk von Gent, Block Regattenlaan / Metselaarsstraat. Einer von mehreren Fällen, in denen Unterschicht-Wohnkomplexe zugunsten expandierender Einrichtungen (z.B. auch der Universität) "saniert" wurden.
- 9 Renovierung eines Wohnhofs (von 1850/80) durch die private Initiative einer religiösen Gemeinschaft. - Gent, Twaalfkamerenstraat, sog. Beluik van de Boodschap.

**Zur Beachtung:**

Die Bilder 2 bis 9 zeigen gängige Beispiele der privaten Bauspekulation, der bis zum Ersten Weltkrieg vorherrschenden Form, den Bedarf der Arbeiterbevölkerung an Wohnungen zu decken. In allen 6 Städten sind derartige Beispiele anzutreffen, wenn auch ihre Zahl durch Abbrüche (vgl. Bild 8) stark zurückgegangen ist. Das Beispiel auf Bild 6/7 fällt durch seine Größe etwas aus dem üblichen Rahmen. Die Reformsiedlungen (Bild, 10, 11) aus der ersten staatlichen Interventionsphase 1889-1919 sind dagegen Ausnahmereischeinungen: Es wurden überwiegend Einfamilienreihenhäuser, und zwar außerhalb der Innenstädte, gebaut.

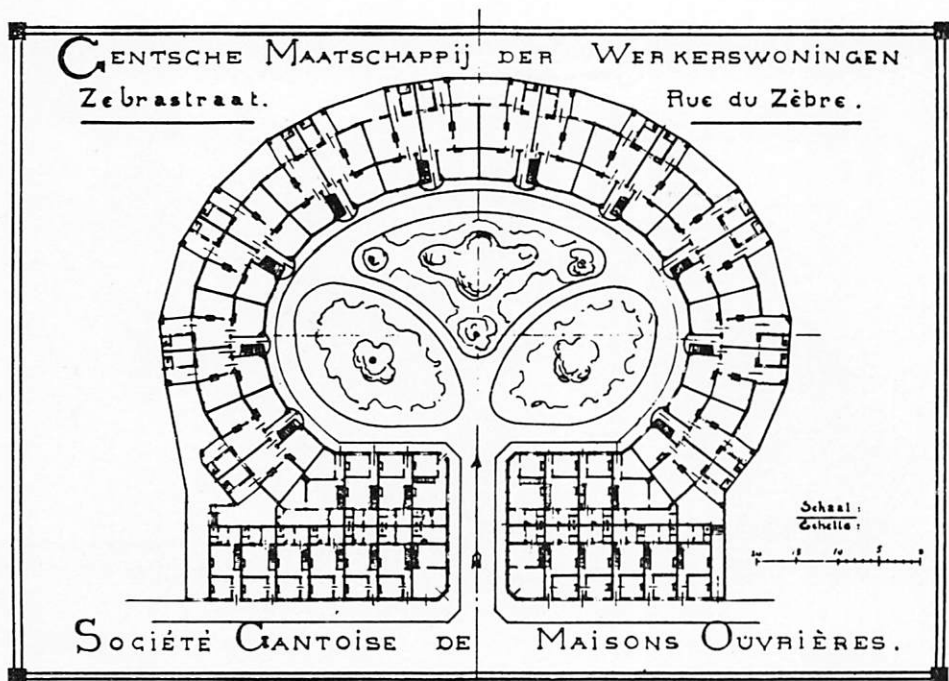
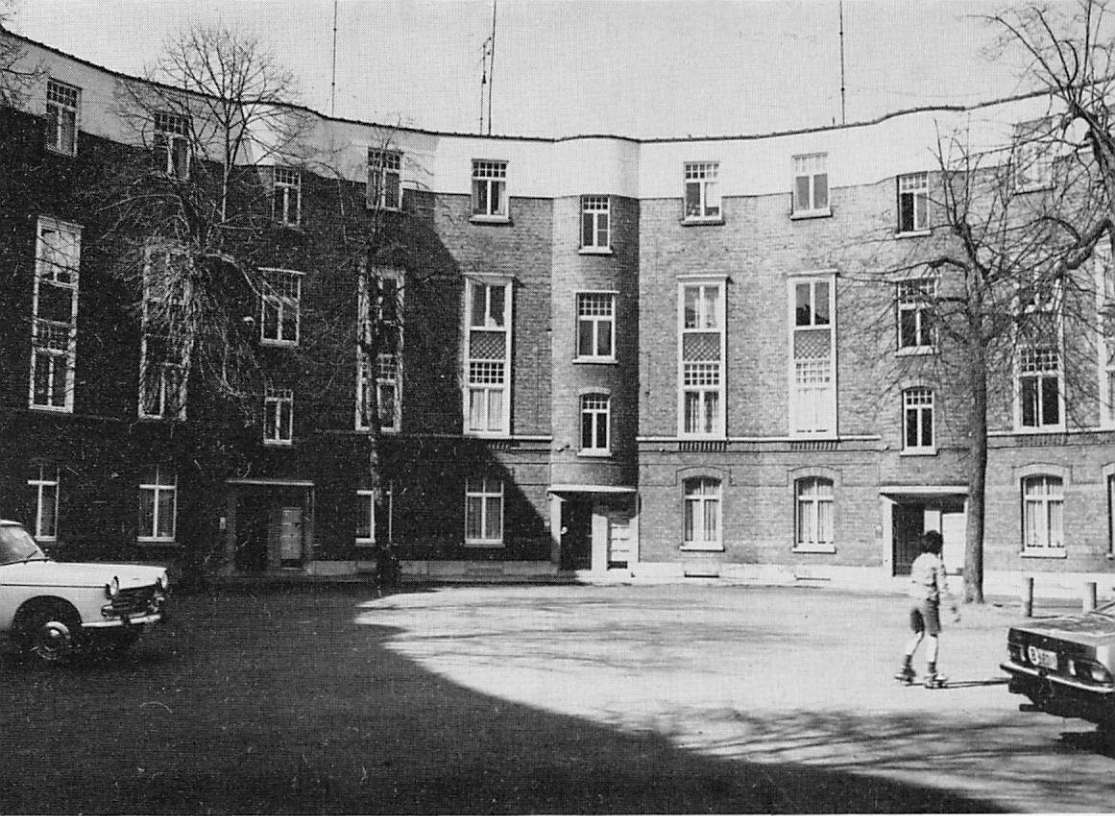
Die quantitative Bedeutung der verschiedenen Bautypen ist 1911 für die Gemeinde Gent (Innenstadt und Erweiterungen) ermittelt worden. Nach den Angaben bei DE BUCK (1913, S. 59) gab es rd. 25.000 von Arbeitern bewohnte Häuser (= 2/3 des Gesamtbestandes). Von diesen waren:

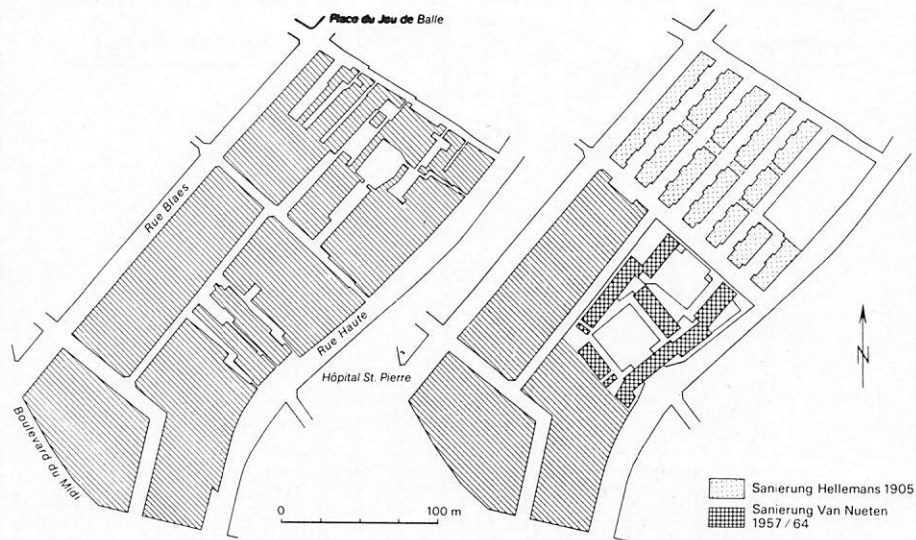
Häuser von 1 Haushalt bewohnt [wie Bild 2] .....	44,7%
Häuser von 2 Haushalten bewohnt .....	16,7%
Häuser von 3 Haushalten bewohnt [wie Bild 10] .....	4,5%
Häuser in Wohngängen und -höfen (Beluiken) [und normalerweise von 1 Haushalt bewohnt, wie Bild 3 - 9] .....	26,7%
Häuser in Zimmern vermietet .....	2,9%
Bürgerhäuser mit Etagenwohnungen .....	4,5%

**10 Wohnanlage für Arbeiter in Gent, Zebrastraat, 1908. —**

Erster Versuch mit Etagenwohnungen, unter Beibehaltung des traditionellen Wohnhof-Prinzips. 1929 um 1 Geschoß erhöht. Bauträger Gentsche Maatschappij der Werkerswoningen, gegr. 1904 auf Initiative radikal-sozialistischer Gemeinderatsmitglieder. Arch. Stadtbaumeister Charles Van Rijsselberghe.

Grundriß aus DE BUCK 1911. — 13 Einfamilienreihenhäuser zur Straße hin, 8 zum Hof hin. 20 drei- bzw. viergeschossige Mehrfamilienhäuser mit je 3 (+ 1) Wohnungen.





11 Wohnanlage für Arbeiter in Brüssel, ca. 1910. Block zwischen Rue Haute (Torstraße) u. Rue Blaes (parallele Durchbruchstraße v. 1854). —

Bauträger? Arch. Emile Hellemans. Komplex von 7 Reihen viergeschossiger Gebäude mit 286 (?) Etagenwohnungen. Freiräume zwischen den Gebäuden durch Pfosten und Gitter von den blockbegrenzenden Straßen abgetrennt.

Errichtet anstelle eines von mehreren Wohngängen und -höfen durchsetzten Baublocks.

Grundriß des Bereichs zwischen Rue Haute und Rue Blaes vor und nach den verschiedenen "Sanierungen", umgezeichnet nach STRAUVEN (1975, S. 54).



**12 Sozialer Wohnungsbau in Brüssel, Quartier de la Querelle, 1973. —**

Vielgeschossige "Wohnmaschine" nach CIAM-Prinzipien. Inmitten dreigeschossiger Reihenhausbauung des 19. Jh. (links Rue du Lavoir). Unbefriedigende Gestaltung des angrenzenden Freiraums: vorn über Tiefgarage Sport- und Spielplätze, hinter dem Gebäude etwas "Grün". —

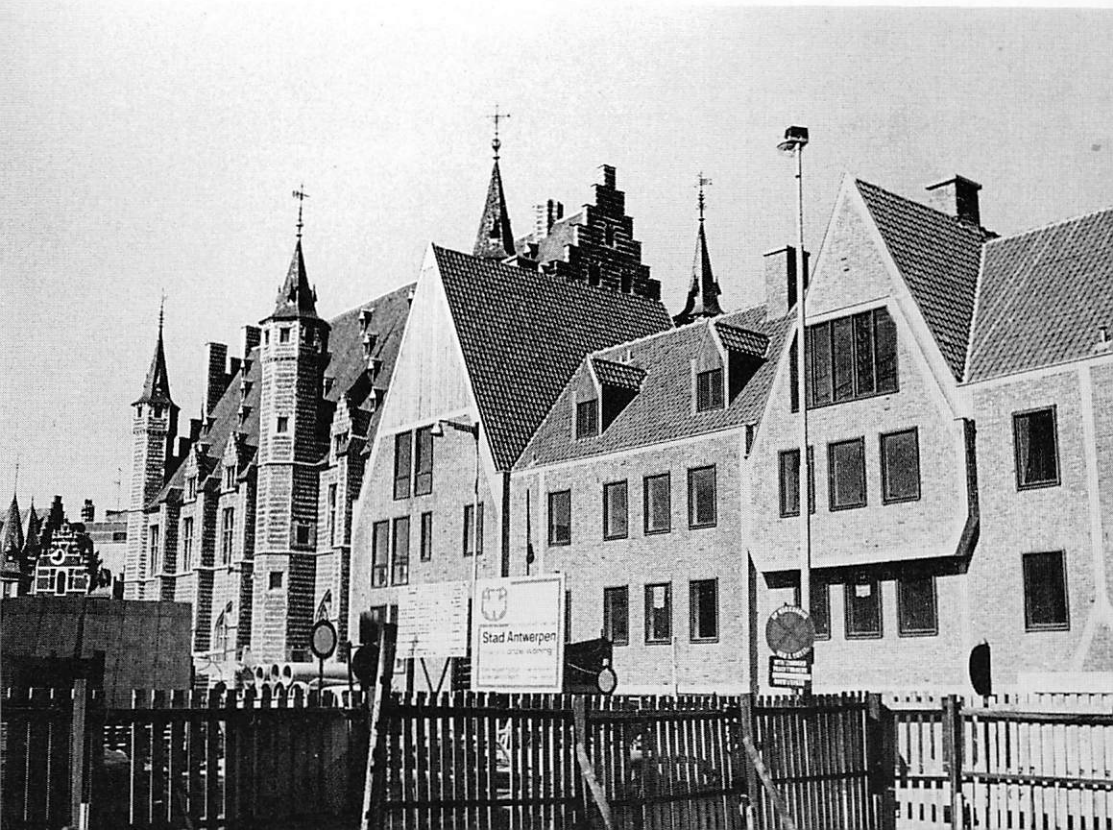
Links hinten Bürohochhaus am Südbahnhof, die 148 m hohe Tour du Midi, auf dem Gemeindegebiet von St-Gilles.

**13 Sozialer Wohnungsbau als "Anpassungsbau" in Antwerpen, am Vleeshuis, 1978. —**

Außenansicht eines um einen Innenhof gruppierten Baukörpers mit rund 60 Wohnungen und einigen Läden.

Bauträger "Onze Woning". Weitere Wohnungskomplexe z.Z. im Bau.

Vleeshuis (Bildmitte), ehem. Haus der Fleischergilde, A. 16. Jh.; ganz links eklektizistisches Bürogebäude am Jordaenskaai, um 1900.





- 14 Sozialer Wohnungsbau in modernen Formen in Antwerpen, Kloosterstraat, Ecke Lepelstraat, in Bau. —**

**Im Maßstab auf die vorhandene Bebauung abgestimmt. Das historische Eckhaus Heilig Huisken im Rahmen des Projekts restauriert. Gesamtumfang 255 Wohnungen, Läden u. Tiefgarage. Bauträger S.M. Huisvesting Antwerpen.**

**Geländebeschaffung durch Abbruch einer Kaserne u. einiger Altbauten.**

- 15 Sozialer Wohnungsbau in kleinen Einheiten in Brüssel, Rue de la Prévoyance, Ecke Rue aux Laines, in Bau. —**

**Maßstabgerechte Füllung der Baulücke. 61 Wohnungen. Bauträger Le Foyer Bruxellois.**

**Ersatzbau für ehem. Kaserne. Weiteres, kleineres Vorhaben auf gegenüberliegender Straßenseite.**

- 16 Giebelständige Bürgerhäuser auf tiefen "Handtuch"-Parzellen. Spätmittelalterlich-frühneuzeitlicher Typ. Erdgeschosse durch Ladeneinbauten verändert. Obergeschosse und Dächer weitgehend unangetastet. Hintere Grundstücksteile nachträglich dicht überbaut. —

Brügge, Blick vom Belfried auf die nach SO gewandte Seite der Steenstraat, der Hauptgeschäftsstraße.

- 17 Dgl., aus der Fußgängerperspektive. Fassaden der auf Bild 16 im Vordergrund liegenden Häuser, 17.-19. Jh. Die ersten 5 Häuser (von rechts) genutzt von Warenhaus Innovation. Fassaden als Beitrag zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 durch das Unternehmen renoviert bzw. im Erdgeschoß historisierend neugestaltet. Beachte die diskrete Werbung (Verzicht auf Leuchtschriften u.ä.).

#### Folgende Doppelseite

- 18 Traditionelle bürgerliche Wohn- und Geschäftsbebauung. — Brüssel, Rue de la Madeleine, Teilstück der Westseite zwischen Rue des Epéronniers und Rue Duquesnoy, Hausnr. 1-27. Ostseite abgebrochen.

Ehem. Torstraße ( → Porte de Namur) und Hauptgeschäftsstraße, sehr enge und steile Verbindung zwischen Unter- und Oberstadt. Heute westl. Begrenzung der Verkehrsfläche vor dem Zentralbahnhof.

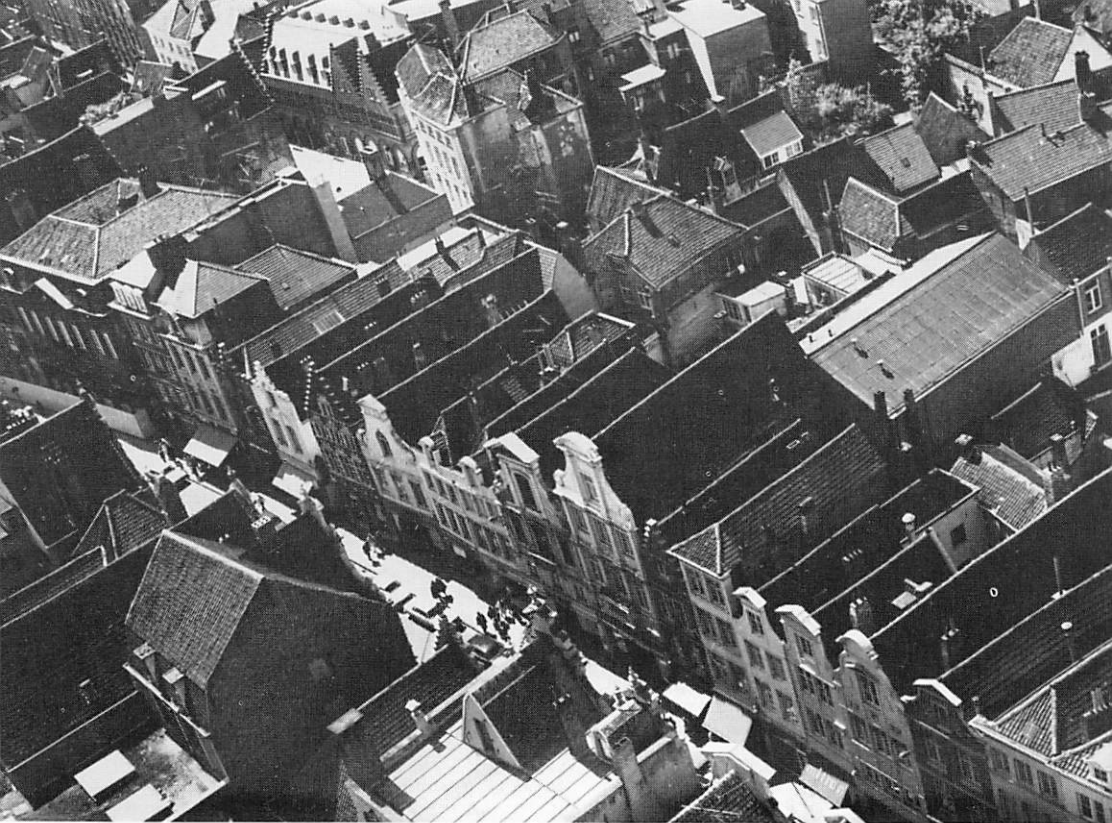
Oben: Fassadenabwicklung 1825 (Ausschnitt), aus L. HYMANS 2. Bd. 1884, nach S. 68. Ansteigen der Straße von rechts nach links unberücksichtigt!

Unten: Heutiger Zustand.

Funktion der Erdgeschosse 1884 (nach HYMANS) und 1978 (eigene Aufnahme).

Giebelständige, vereinzelt auch traufständige Bürgerhäuser. Fassaden zahlreicher Giebelhäuser teils vor 1825, teils später nach klassizistischem Geschmack umgestaltet: Spitzgiebel durch gerade Dachsimse ersetzt, Mauerwerk geweißt; gelegentlich Aufstockungen.

Straße verlor um 1900 ihre Bedeutung, bedingt durch die Umgestaltungsmaßnahmen in ihrer Umgebung, die Niederlegung der gesamten östlichen Häuserzeile und das Aufkommen neuer Geschäftsstraßen. Seitdem Persistenz des kleinteiligen Funktionsgefüges und Stagnation der baulichen Entwicklung; lediglich die Schaufensterfronten durchgehend modernisiert. Hochbauweise (Appartement-Häuser) blieb auf die 2 abgebildeten Beispiele aus der Zwischenkriegszeit beschränkt.





N° 27.  
A. JANSSEN,  
Arquebuisier.

Bücher

N° 25.  
A. ETIENNE,  
Ameublement.

alte Bücher

N° 23.  
RODIEZ,  
Parapluies.

Bücher

N° 21.  
DENIS-NELIS,  
Fautaisies.

Antiquitäten

N° 19.  
DE WATTINNE,  
Rubans et soieries.

Hörgeräte

N° 17.  
A. DASSONVILLE,  
Fleurs et plumes.

Wäsche

N° 15.  
DELFOSSÉ,  
Bijouterie fantaisie.

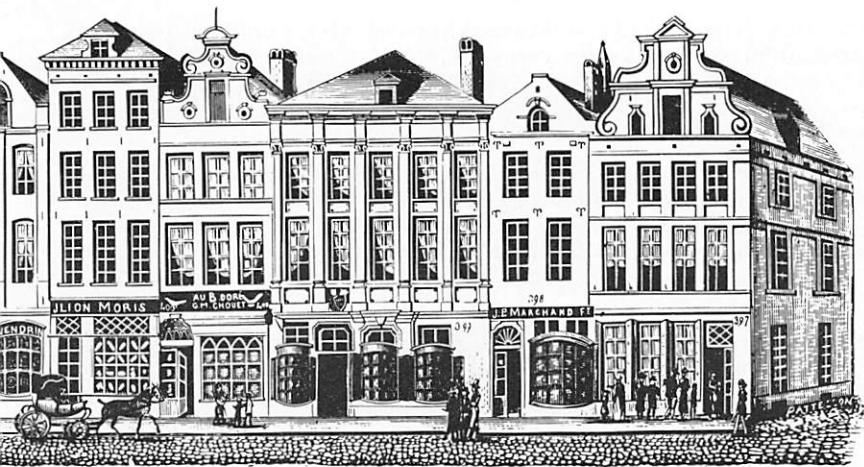
Wäsche

N° 13.  
DERON,  
Photographie.

Radio

N° 11.  
J. LADOU,  
Objets d'art.  
Appareils





N° 11.	N° 9.	N° 7.	N° 5 bis.	N° 5.	N° 3.	N° 1.	Rue des ÉPERONNIERS.
ACKER, modes.	DECO, Libraire.	VIDE.	ONDEREET, Parfumeur.	WOLFF DE STEED, Articles de voyage.	RYMENBROECK, Parapenteur.	J. DEGRAUX, Marchand tailleur.	

Antiquitäten	Kunstgewerbe	Bilder	Reisebüro	Photograph	Gaststätte
--------------	--------------	--------	-----------	------------	------------





19 Zur Hauptgeschäftsstraße gewordene Wohnstraße der Mittel- und Oberschicht. — Antwerpen, Meir.

Verschiedene Formen der Maßstabsvergrößerung: Zusammenziehen benachbarter Häuser (drei Häuser mit der Aufschrift PRINCESS), Aufstocken über die traditionelle Gebäudehöhe hinaus (Sparkasse IPPA).

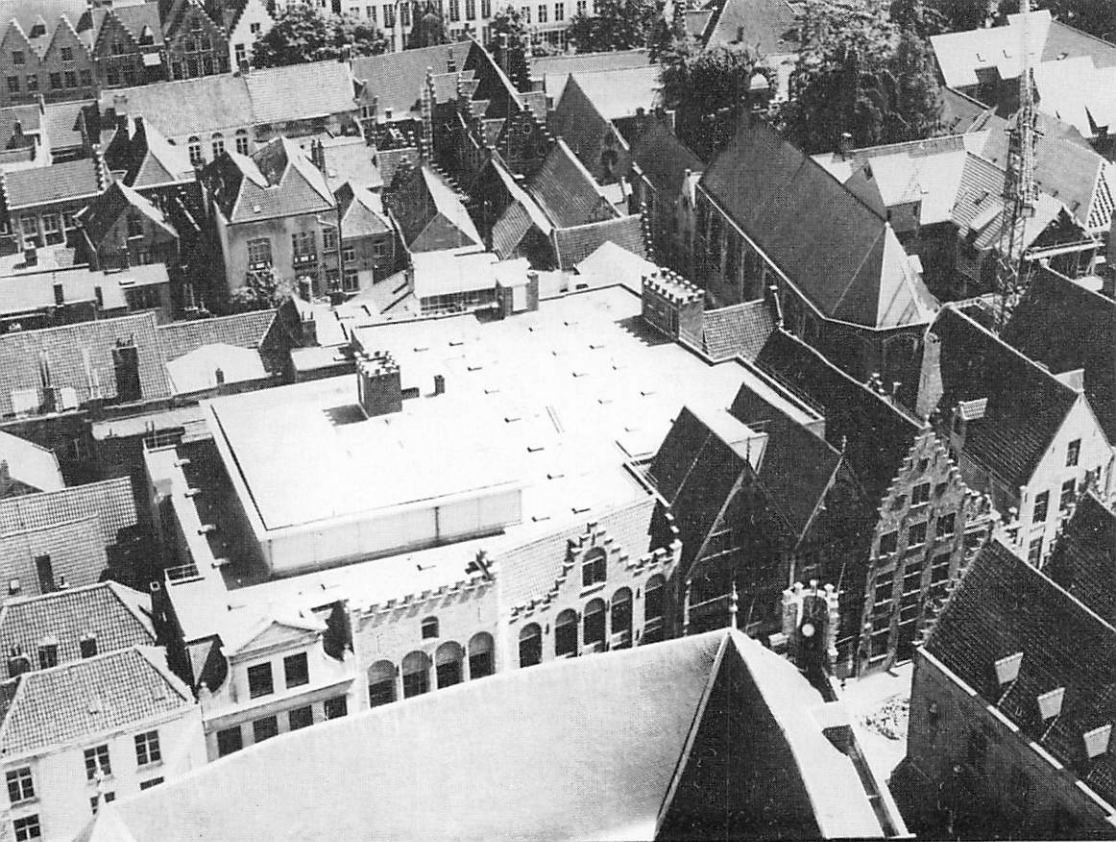
Ganz links herrschaftliches Haus E. 18 Jh., zeitweise als königliches Palais, neuerdings als staatliches Kulturzentrum (ICC) genutzt. Ein weiteres herrschaftliches Haus zugunsten des im Vordergrund sichtbaren Fußgängerbereichs (und Zugangs zum Rubenshaus) abgerissen.

20 Fortsetzung von Bild 19 nach rechts.

Links vorn das Hôtel Osterrieth, ein herrschaftliches Haus E. 18. Jh., bereits in den 50er Jahren von einem Bankunternehmen (Bank van Parijs en de Nederlanden) erworben und sorgfältig restauriert. Im Anschluß daran eklektizistisches Geschäftshaus (Merkurstatue am Giebel, E. 19. Jh.), gleichfalls eklektizistisches Bürohaus "Le Lloyd Belge S.A.d'Assurances" (1856), niedriger Altbau (1. H. 19. Jh.?) und vielgeschossiges Geschäftshaus im Stil der Neuen Sachlichkeit (1933, mit dunklem Mast).

Straße Ende 19. Jh. nach rechts verbreitert und großzügig neu parzelliert; dort das ehem. Warenhaus L. Tietz, 1901 (Bildmitte, mit Kuppel, heute Innovation) und der städtische Festsaal, 1908 (noch in Funktion, im Erdgeschoß ein Textilkaufhaus); ganz rechts das Textilkaufhaus C & A in moderner, zu der vorhandenen Bebauung stark kontrastierender Gestaltung (1963/64).





- 21 Maßstabsvergrößerung innerhalb bürgerlicher Giebelhausbebauung. — Brügge, Blick vom Belfried in Richtung Oude Burg (Giebelreihe im Vordergrund) und Dijver (Giebelreihe am oberen Bildrand).

Ausbreitung des Möbelgeschäfts Galerijen De Jonckheere. Die 5 Giebel Oude Burg 1 - 9, darunter die 2 Holzgiebel, sind neu (um 1965) und knüpfen stilistisch nicht an die vorherige Bebauung an. Während für den Fußgänger der kleinteilige Aspekt gewahrt blieb, enthüllt der Blick von oben, d.h. von dem von Touristen vielbestiegenen Belfried, die empfindliche Störung der traditionellen "Dachlandschaft".

Eine alternative Lösung zeigt der Neubau (rechts obere Bildecke, hinter der Kapelle) einer christlichen Gewerkschaft (De Gilde - Het Christelijk Vakverbond), Arch. Groep Planning, d.s. die Verfasser des Strukturplans für Brügge.

- 22 Maßstabsvergrößerung innerhalb traditioneller bürgerlicher Bebauung, im Unterschied zu Bild 21 unter Erhaltung der originalen Fassaden. — Baustelle des Kultur- und Kongreßzentrums "Bie-korf" in Brügge, St. Jacobsstraat (links) / Kuipersstraat (vorn) / Naaldenstraat (hinten).

Tiefgarage mit einer Kapazität von 205 Plätzen.

23 Spekulativer Wohnungsbau des späten 19. Jh. für die bürgerliche Mittelschicht. Spätklassizistische "Dreifensterhäuser", nach 1883. Bis heute intakter Straßenzug, jedoch ohne das Merkmal einer rezenten modischen Aufwertung, die farbige Neufassung der weiß oder grau gehaltenen Fassaden (vgl. Bonn, sog. Südstadt). — Gent, Delvauxstraat.

24 Bürgerliche Wohnbauten der Zeit um 1900. Beispiel für eine auf malerische Wirkung bedachte, stark individualisierende eklektizistische Bauweise. — Brügge, Koningin Elisabethlaan (= Ringboulevard), Ecke Ezelstraat (Torstraße).

Noch intakter Abschnitt des ansonsten weitgehend veränderten Straßenzugs (durch Ersetzung der Altbauten durch Luxusappartement-Häuser, vgl. Bilder 25/26).





- 25 Anfangsstadium der baulichen Erneuerung bürgerlicher Wohnstraßen des 19. und frühen 20. Jh. : Bauunternehmen — hier und in vielen anderen Fällen die Antwerpener Firma Amelinckx — kaufen ein Bürgerhaus, möglichst aber gleich zwei oder mehr nebeneinanderliegende Häuser auf. Diese werden abgerissen und durch Neubauten, die die Grundstücksfläche in wesentlich höherem Maße ausnutzen, ersetzt (siehe Bild 26). — Antwerpen, Italiëlei (= Ringboulevard).
- 26 Zwischenstadium dieses Prozesses: Auf den freigewordenen Grundstücken erheben sich mehrgeschossige Reihenhäuser mit Luxus-Eigentumswohnungen. Sie werden als Residenties bezeichnet und tragen am Eingang jeweils einen wohlklingenden, prestigegeladenen Namen. Mit ihren kahlen Seitenmauern überragen sie die noch erhaltenen alten Bürgerhäuser. Dadurch und durch die abweichende Dachgestaltung entsteht ein unharmonisches, unruhiges Straßenbild. — Gent, President Fr. D. Rooseveltlaan (Ausfallstraße zur Autobahn E 3), Ecke Muinklaan.

Eine lückenlose Neubebauung mit derartigen Residenties ist zur Zeit erst an wenigen Stellen erreicht. Sie könnte schnell ins Stocken geraten, wenn aktuelle Experimente, wie z.B. die Einrichtung von Appartementwohnungen in alten herrschaftlichen Häusern (Bild 27) oder die Erneuerung historisch wertvoller Altbauten, in den Kreisen der heutigen Appartement-Käufer Anklang finden sollten.



- 27 Herrschaftliches Haus des 16. Jh. mit Innenhof und Hausturm. — Antwerpen, Oude Beurs, nahe Grote Markt. Zustand während der Restaurierung.

Charakteristische Merkmale derartiger Bauten: Eingliederung in die geschlossene — hier durch Abbrüche gestörte — Straßenfront, Zusammensetzung aus mehreren Bauteilen u.U. verschiedenen Alters, Anordnung um arkadengesäumten Innenhof, der von der Straße her nicht einsehbar ist; starke Verbauung als Folge von Teilungen und Nutzungsänderungen.

Erneuerung erfordert — mehr als bei dem durchschnittlichen Bürgerhaus — wegen der aufwendigen Gestaltung (Bauplastik, Stuckdecken usw.) spezialisierte Fachkräfte.

Abgebildetes Gebäude wird zur Zeit von privatem Unternehmen (Fa. Marcel Peeters, Antwerpen) restauriert, das auch noch andere Projekte in Antwerpen und Brügge in Angriff genommen hat.

Als Baudenkmal seit 1976 geschützt. Seitenwand soll durch angepaßte Bebauung der Abrißfläche vorn wieder verdeckt werden.

- 28 Sommerhaus nach französischem Vorbild (vgl. Schloß Bagatelle, Paris, 1778), vor 1800. — Gent, Lousbergskaai.

Seit 1949 als Polizeistation genutzt; der zugehörige kleine Park ist öffentlich. Nicht geschützt.





29 Für Cityfunktionen umgenutztes ehemaliges Oberschicht-Wohngebiet des 15./16. Jh. — Brüssel, Rue Ravenstein.

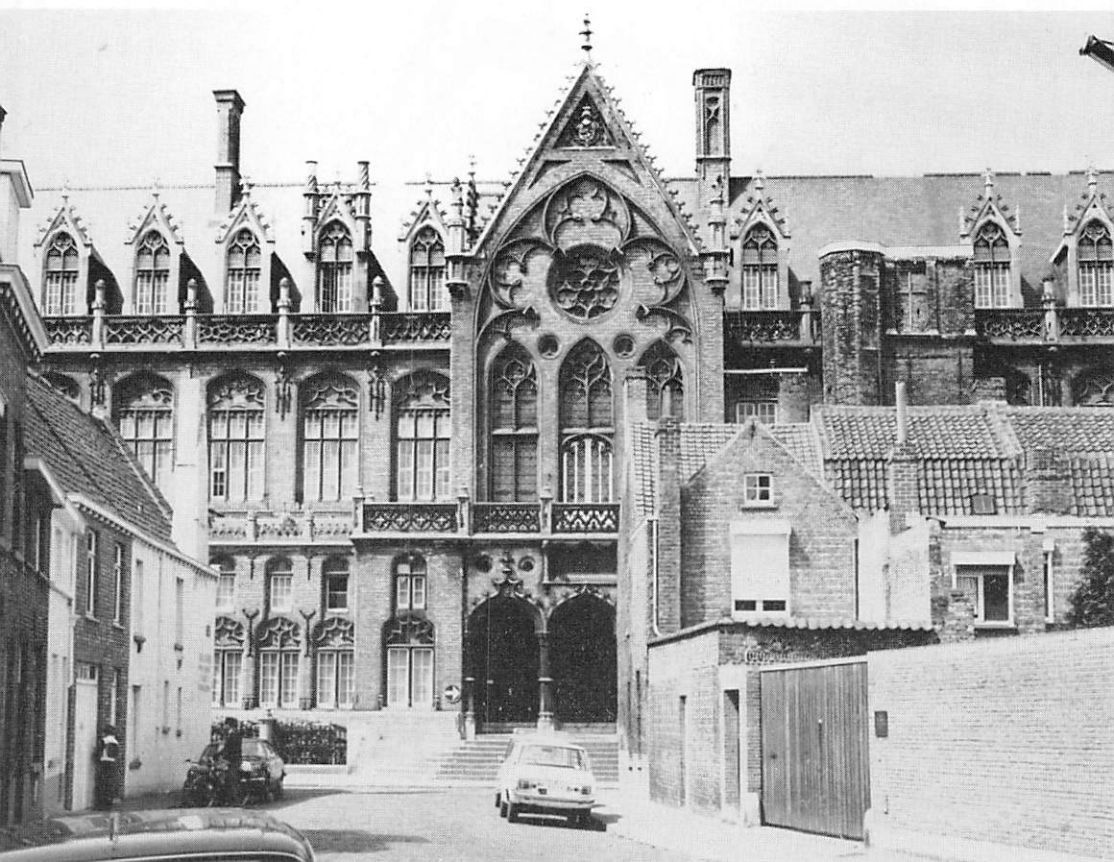
Auf dem 1370 niedergelegten Judenviertel, das sich in diesem Bereich befand, errichtete im 15. Jh. der burgundische Adel eine Reihe von Stadtpalästen. Bereits vor 1800 war das Viertel weitgehend von Verwaltungseinrichtungen eingenommen. Die alte Bausubstanz selbst blieb aber bis zu den großen, 1894 beginnenden Umgestaltungsmaßnahmen erhalten. Von diesen wurde dann u.a. das aus dem 15. Jh. stammende Hôtel Ravenstein (im Bild rechts) verschont. Seit 1937 unter Denkmalschutz, wurde es Ende der 30er Jahre durch eine Kopie ersetzt, bei der das originale Baumaterial z.T. wiederverwendet ist. Links daneben das Palais des Beaux-Arts mit Läden im Erdgeschoß (1920), dann der Neubau der Société Générale de Banque, der einen Monumentalbau aus der ersten Umgestaltungsphase nach 1900 ersetzt. Ganz links Teil eines Baukomplexes, der private Verwaltungsgebäude und die Galerie Ravenstein, eine Ladenpassage (1956/60), umfaßt.

30 Straße mit Resten der herrschaftlichen Bebauung aus dem 18. Jh. — Antwerpen, Lange Gasthuisstraat.

Umnutzung der herrschaftlichen Häuser in Banken, Schulen u.a., z.T. Ersetzung durch Hochbauten. Heutige Funktionen, linke Straßenseite: Société Générale Alsacienne de Banque, Firmensitz (?), Dienststelle O.C.M.W., Antwerpse Volksspaarkas (Altbau), weiterhin (im Bild nicht mehr sichtbar) Volksspaarkas (Neubau), Bank Brussel Lambert (in mehreren Häusern). Rechte Straßenseite, von rechts: Städtische Schule (ehem. Hôtel Della Faille, 1789), Staatspapiermakler?, Antiquitätengeschäft, Spaarkrediet (herrschaftliches Haus 17./A. 19. Jh.), Museum Mayer van den Bergh (Rekonstruktion zweier historischer Gebäude, 1904), Spaarkrediet (11-geschossiger Hochbau, um 1960), Appartement-Haus (10-geschossiger Hochbau von 1936, erster Einbruch in das geschlossene Straßenbild), Handelsbank (Altbau 18./A. 20. Jh.).

- 31 Die heute viel kritisierte großmaßstäbliche Bebauung, die die kleinteilige Struktur beeinträchtigt, bestand auch in den vor- und frühindustriellen Städten. — Brügge, Oude Gentweg.  
Ehem. Dépôt de Mendicité (Arbeitshaus, Anstalt aus der Zeit der Pauperisierung, um 1800, erweitert 1841/42), jetzt Opvoedingsgesticht (Fürsorgeanstalt für Jugendliche).
- 32 Beispiel für eine verbreitete aktuelle Gestaltungsweise großmaßstäblicher Bauten. Betonstrukturen, die nicht auf die Wahrnehmung des Fußgängers, sondern die des Autofahrers abgestellt sind. — Brüssel, Rue Dumonçeau, Ecke Rue aux Laines.





**33 Versuch, einen Großbau an die lokale Gestaltungstradition anzupassen. — Brügge, Rijksnormaalschool. Arch. Louis Delacenserie, 1879ff.**

Blick vom Belfried über die "Dachlandschaft" in Richtung nw Innenstadtrand: Differenzierte Gestaltung der Dachfläche des in 5 Flügel gegliederten Gebäudekomplexes. Die beiden Türme nehmen ein bei herrschaftlichen Häusern des 14./15. Jh. übliches Motiv auf, wie es auch bei dem Hof van Bladelin aus dem 15. Jh. — im Bild links vorn — zu sehen ist.

Der ganze Komplex ist im Strukturplan von Brügge (Bewertung der Stadtgestalt, Plan 25) als "störend" ausgewiesen!

**34 Teilansicht der Fassade des auf Bild 33 ganz rechts sichtbaren Schulgebäudes Sint Jorisstraat. Sorgfältige, feingliedrige Gestaltung in spätgotischen Formen. Rechts Turmruine (16. Jh.) eingefügt, einziges Überbleibsel des Schützenhofs (Oudhof van de Sint-Jorisingilde), auf dessen Gelände die Schule errichtet wurde, nachdem sich die Gilde 1872 aufgelöst hatte.**



- 35 Einfügung eines Großbaus in kleinteilige Giebelhausbebauung in ausgeprägt demonstrativer Absicht. — Gent, Vrijdagmarkt. Multifunktional genutztes Gebäude der sozialistischen Genossenschaft Vooruit, 1897-99.

Errichtet auf dem Gelände eines 1839 abgebrochenen mittelalterlichen Herrensitzes (Steen). Standort am Freitagmarkt bewußt gewählt: Es handelt sich um einen Hauptschauplatz der flandrischen Geschichte. Denkmal des Jacob van Artevelde erinnert an den Kampf der Genter "Volksmassen" gegen die Herrschaft der Grafen von Flandern. Gestaltung des Gebäudes — einer "Art von ausgedehntem demokratischen Tempel" (VAN DE CASTYNE 1928, S. 59) — deutlich von der bürgerlichen Bebauung abgesetzt. Namengebung (Ons Huis, unser Haus) unterstreicht die neugewonnene Macht der "Arbeiterklasse", desgleichen die provokatorische Fassadenaufschrift "Werklieden aller landen vereenigt U" (Arbeiter [Proletarier] aller Länder vereenigt Euch).

- 36 Eines der ersten Hochhäuser auf dem europäischen Kontinent. — Antwerpen, ehem. Boerenleenbank, heute Kredietbank. Arch. Smolderen, Van Averbek, Van Hoenacker, 1929-32; Erweiterung u. Umbau der Turmspitze, 1971. Ursprünglich 87 m hoch, 25 Geschosse, jetzt 98 m, 29 Geschosse.

Standort zwischen Groenplaats, dem Verkehrsmittelpunkt der Innenstadt, und Meir, der Hauptgeschäftstraße und Verbindung zum Hauptbahnhof. Turm geschickt in das Straßenbild eingliedert, für das er eine ausgeprägte Merkzeichenfunktion übernimmt. Konkurriert in der Stadtsilhouette — von der Schelde und dem linken Scheldeufer aus wahrnehmbar — mit dem 123 m hohen, schlanken Nordturm der Kathedrale.

Zur Meir: Reste der früheren dreigeschossigen Wohnbebauung (vgl. Bild 21). Geschäfts- und Bürohäuser ab etwa 1900 mit 5 und mehr Geschossen. Links vorn Eingang Pre-Metro (unterirdisch geführte Straßenbahn).





37 Aufbrechen einer ehemals geschlossenen Straßenfront, hier zur Errichtung eines Großbaus und zur Gewinnung von Parkplätzen. — Antwerpen, Keizerstraat, Einmündung Koningstraat.

Studentenheim und Mensa, Bestandteil der Jesuiten-Hochschule UFSIA, 1972.

Das Eckhaus Keizerstr. 53, das noch aus dem 16. Jh. stammte, wurde in das Freilichtmuseum Bokrijk (Prov. Limburg) transloziert.

38 Erhaltung und Erneuerung einer geschlossenen Straßenwand bei der Erweiterung eines historischen Großbaus. — Antwerpen, Prinsstraat (Parallelstraße zur Keizerstraat), Einmündung Koningstraat. Ausbau der Jesuiten-Hochschule in der Achse des sich nach rechts anschließenden Hof van Liere, eines ausgedehnten Herrenhauses des 16. Jh. im Stil der brabantischen Gotik, Frontlänge 70 m (!). Dieses 1607 bis 1773 und wieder seit 1930 Sitz der Jesuiten, ursprünglich für einen Bürgermeister erbaut und von vielen Besuchern, darunter Albrecht Dürer, bewundert ("Am Samstag nach St. Peter Kettenfeier [4.8.1520] führte mich mein Wirt in des Bürgermeisters Haus zu Antwerpen, über die Maßen groß, sehr gut angeordnet, mit vielen überschwänglich schönen und großen Gemächern, einem köstlich verzierten Turm, einem übergroßen Garten, — überhaupt ein so herrliches Haus, wie ich desgleichen in allen deutschen Landen nie gesehen habe.").

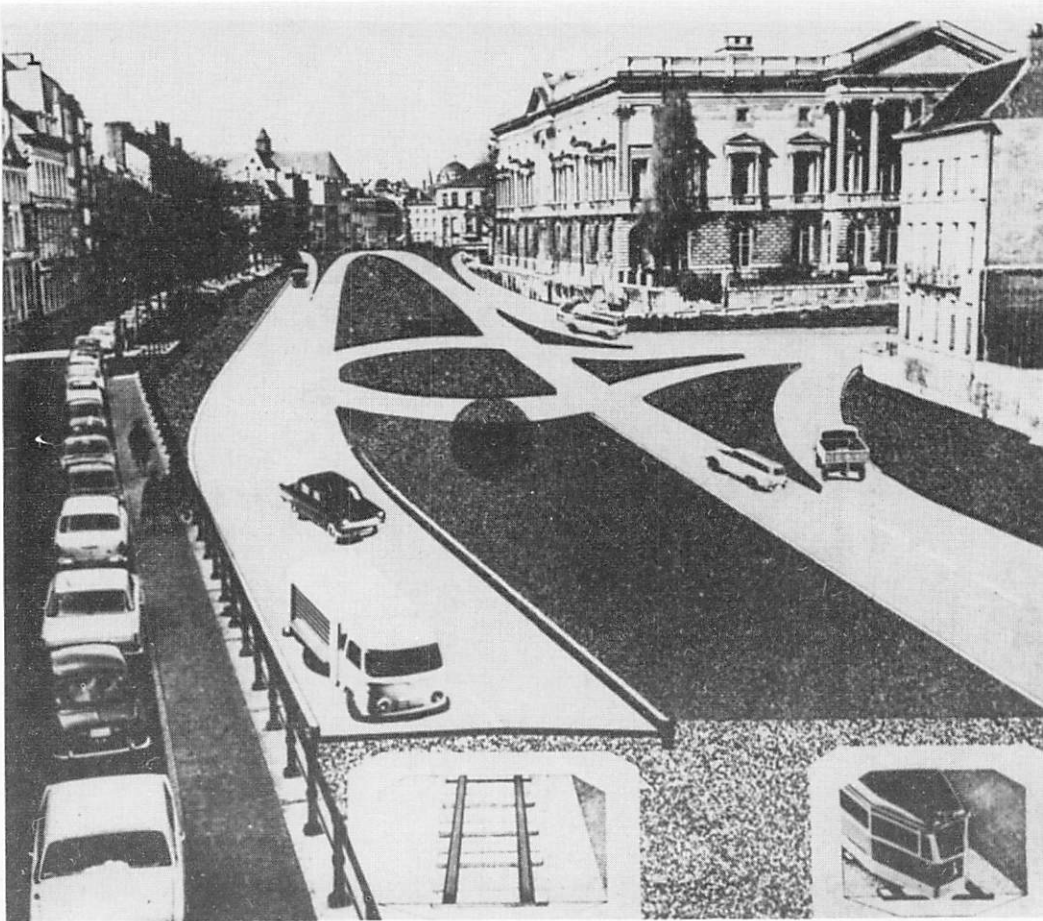
39 Straßendurchbruch nach Pariser Vorbild (Haussmann) durch die Innenstadt von Brüssel, Boulevard Anspach. —

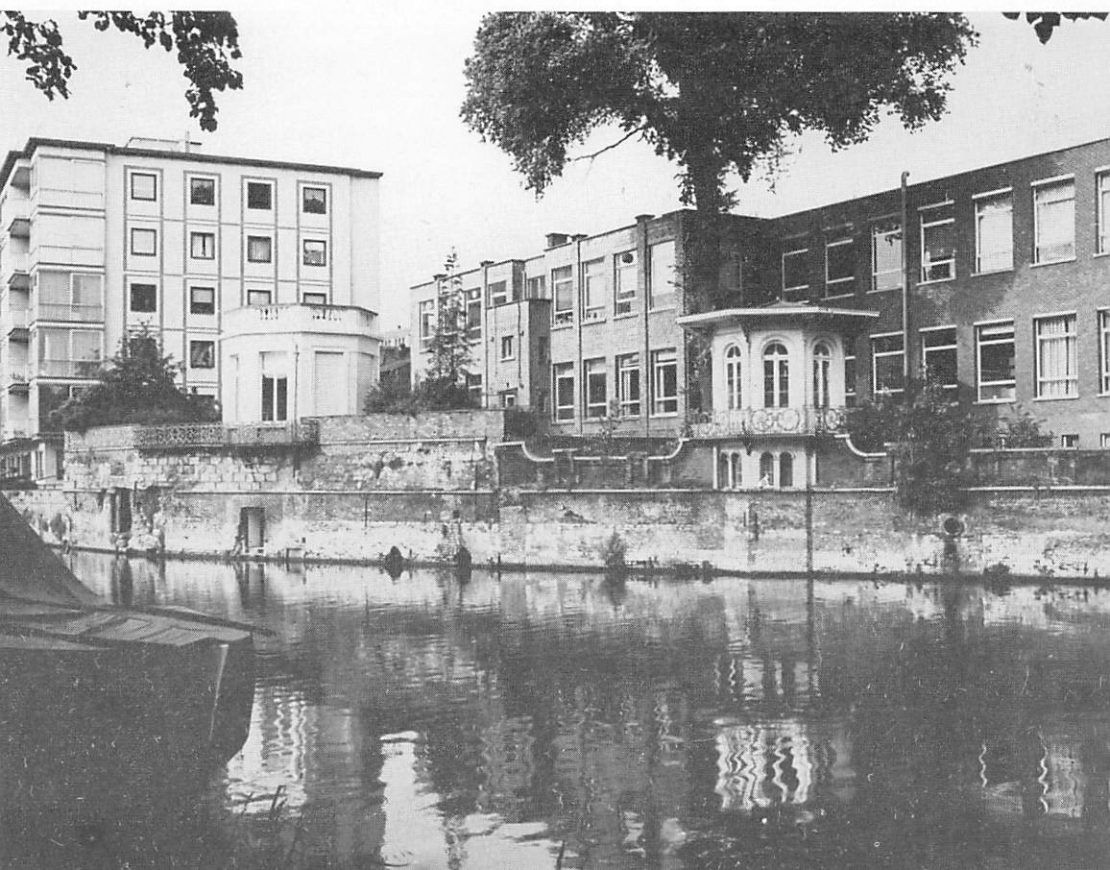
Blick von SSW in Richtung Place de Brouckère, dort Teilung in zwei Äste, von denen der rechte zum Nordbahnhof führt. Angelegt 1867ff. im Zusammenhang mit der Sanierung des Senne-Flusses. Unter dem Boulevard verläuft eine Linie der neuen Metro.

Erstbebauung teilweise mit Pariser Geschäftshaustyp (durchlaufende Balkone!). In den 60er Jahren Verlust der homogenen Ensemble-Wirkung durch Errichtung von Hochbauten: links Philips-Building, rechts Städt. Verwaltungszentrum mit Ladenpassage (Erdgeschoß) und Hauptpost (1. Obergeschoß.) Im Hintergrund an nördl. Ringboulevard / Place Rogier Hochhaus Manhattan Center (mit Manhattan Center Shopping Gallery, Luxushotel Sheraton u. Büroflächen).

40 Gescheitertes Verkehrsprojekt in Gent:

Umnutzung von nicht mehr für die Schifffahrt benötigten Wasserwegen durch die Innenstadt für eine neue Verbindung zwischen derzeitigem Hauptbahnhof im S der Stadt und der Hafen- bzw. Industriezone Gent-Terneuzen im N. Im Bild⇒die Leie. ↓ Fotomontage aus BERTRAND 1972. Erläuterung auf folgender Doppelseite.







- 41 "Bewältigung" des ruhenden Verkehrs: Flächenhafter Abbruch von Altbauten und Anlage von meist nichtöffentlichen Parkplätzen als Zwischennutzung auf unbestimmte Zeit. — Antwerpen, St. Antoniusstraat, Ecke Happaertstraat, nahe dem im Bild sichtbaren städtischen Verwaltungshochhaus (um 1960; ein urspr. geplanter zweiter Turm nicht ausgeführt).

Ähnliche Bilder lassen sich im Umkreis fast aller größeren Verwaltungsneubauten machen.

- 42 "Bewältigung" des ruhenden Verkehrs: Hochgarage des Warenhauses Grand Bazar am Groenplaats in Antwerpen, 1970. —

Das Warenhaus (im Bild nicht sichtbar, nach links anschließend) nimmt den gesamten Baublock ein. Ganz links Haus von ca. 1540, einer der ersten Renaissancebauten in den Niederlanden. Das Warenhausunternehmen GB-INNO-BM begann 1975 mit der Restaurierung, die noch nicht beendet ist (vgl. Bild 17).

Der Groenplaats als Fußgängerbereich gestaltet, in den außer der Garagenausfahrt auch Straßenbahnhaltestellen eingegliedert sind.

#### Erläuterung zu Bild 40

Die Leie südlich des Justizpalastes (ganz links angeschnitten). Flußseitige Grundstücksteile der Straße Nederkouter (Verbindung Stadtmitte-Hauptbahnhof). Pavillons (links E. 18. Jh., rechts 1860, mit Esche) als Relikte herrschaftlicher Gartenanlagen, die überbaut wurden: links Appartementshaus, rechts wohl anstelle von den Remisen staatliches Amtsgebäude. Uferansicht der Leie im gesamten südlichen Innenstadtbereich stark entwertet.

Die Fotomontage links zeigt die gleiche Stelle, wie sie nach dem Plan des Verkehrsministeriums umgestaltet werden sollte:

Unterirdische Eisenbahn (links) und Straßenbahn (rechts), oberirdisch mehrspurige Autostraße. Neuer Hauptbahnhof anstelle des Justizpalastes (rechts).



- 43 Umgestaltung eines zum Parken benutzten Platzes zugunsten eines Begegnungs- und Erholungsraumes für Innenstadtbesucher. — Antwerpen, Hendrik Conscienceplein.

Erste derartige Maßnahme in Flandern, nach 1970. Den Anstoß gab die architektonische Bedeutung des Platzes (Fläche 1750 m<sup>2</sup>), der von der prunkvollen Barockfassade der ehem. Jesuitenkirche (A. 17. Jh.) beherrscht wird.

- 44 Umgestaltung eines zum Parken benutzten Platzes zugunsten einer Begegnungs- und Spielfläche. — Antwerpen, St. Andriesplaats.

Im Gegensatz zum Conscience-Platz (Bild 43) gedacht als Beitrag zur Verbesserung der Lebensbedingungen in dem umliegenden Wohnviertel der Unterschicht und unteren Mittelschicht (Dichte rd. 200 Einw./ha); Bebauung architektonisch-historisch bedeutungslos.

Der rd. 3500 m<sup>2</sup> große Platz 1869 im Zuge von Sanierungsmaßnahmen angelegt.





45 Umgestaltung der Erdgeschosse zugunsten von Garagen. — Antwerpen, Lange Ridderstraat, Ecke St. Andriesstraat.

Kleinbürgerliche, noch weitgehend intakte Wohnstraße. Vereinzelt individuelle, "spontane" Modernisierung der z.T. recht alten Häuser. Garagen bei Um- und Neubau durch Verordnungen vorgeschrieben. Von der Alternative, dem Bau von Gemeinschaftsgaragen für einzelne Wohnbereiche, ist allgemein bisher kaum Gebrauch gemacht worden.

46 Rezente Einfamilien-Reihenhäuser mit Garage im Erdgeschoß. — Brügge, Klaverstraat.

Diese Auswirkung der Bauordnung bringt zweifellos praktische Vorteile, hat aber dafür den Nachteil, daß sie dem angestrebten neuen Ideal einer "fußgängerfreundlichen" Stadt wenig entgegenkommt: die Stadtgestalt im Blickfeld des Fußgängers verödet.

1978 war in Brügge eine erste halbunterirdische Gemeinschaftsgarage (wijkparking) mit  $\pm$  25 Plätzen fertiggestellt (Westmeers), eine weitere angekündigt (Annunitatenstraat). Eine derartige Lösung käme auch den Vorstellungen der Denkmalpflege entgegen; auf deren Initiative sind in den letzten Jahren nachträgliche Garageneinbauten in historischen Gebäuden wieder beseitigt worden.

- 47 Wiederaneignung von vergessenen Zeugnissen der großen mittelalterlichen Vergangenheit in der 2. Hälfte 19. Jh.; Freilegung, Ergänzung zerstörter oder verfallener Teile, Ausbau in historisierenden Formen. — Antwerpen, Steen am Scheldeufer.

Ursprünglich Burg der Herzöge von Brabant, 1. Viertel 13. Jh., davon Unterbau erhalten (erkennbar an dunklem Kohlenkalkstein von Tournai). Neubau (mit hellem Sandstein) unter Kaiser Karl V. um 1520, von 1549 bis 1828 als Stadtgefängnis genutzt. Ab 1862/64 Museum, 1880 bei Begräbnis der Schelde freigelegt und in die Kaianlagen eingegliedert, 1889/90 restauriert und ausgebaut (u.a. Turm mit Stadtwappen, rechts). Erneute Restaurierung 1952/58; dient seitdem als Nationales Schiffahrtsmuseum.

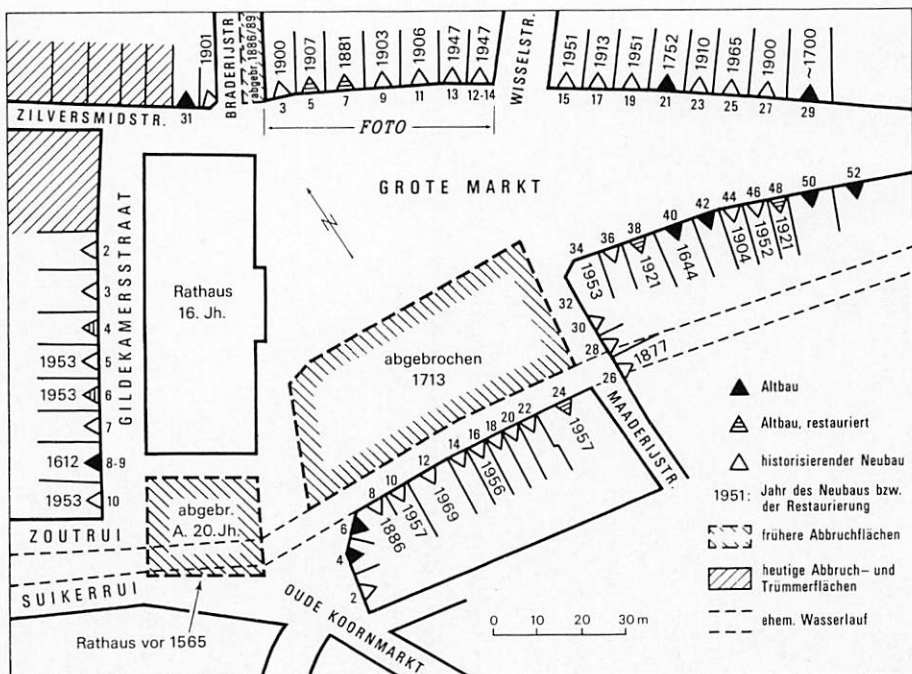
- 48 Erneuerung der Stadt unter Wiederverwendung der Gestaltungsprinzipien des Mittelalters, die ins Monumentale gesteigert werden, um 1900. — Gent, Baudelostraat an Einmündung in Vrijdagmarkt.

Im Jahre 1900 im Zuge von Sanierungsmaßnahmen angelegt ("Sanierungsdurchbruch"), dabei Abkehr von dem axialen Prinzip der Haussmann'schen Durchbrüche, die das Vorbild für die Brüsseler Zentralboulevards abgaben (vgl. Bild 39); Wiederentdeckung der gekrümmten Straße, des im Klassizismus unterdrückten Spitzgiebels (vgl. Bild 18) und des Reizes, der von verschiedenartigen und -farbigen Materialien ausgeht.

Betont individualisierende Gestaltung des einzelnen Hauses, zugleich aber Bemühungen um geschlossenen, harmonischen Gesamteindruck. Verwirklichung bürgerlichen Repräsentationsbedürfnisses, das seine Ausdrucksmittel aus derjenigen Phase der Vergangenheit bezog, die den schichtspezifisch höchsten Identifikationswert besaß.

Vgl. dagegen das nahegelegene sozialistische Ons Huis (Bild 35), das formal einerseits sehr deutlich auf die Feudalarchitektur zurückgreift, andererseits gewisse Modernismen zeigt (Gußeisenkonstruktionen u.a.).





49 Vom Einzeldenkmal zum Ensemble / Erhaltung ohne Denkmalschutz. — Antwerpen, Grote Markt. Häuserreihe an der Nordseite, zwischen Braderijstraat u. Wisselstraat (siehe Grundriß!).

Ehem. Bürger- und Gildehäuser, davon Nr. 5 (Küfer), Nr. 7 (Alte St.-Georgs-Armbrustschützen), Nr. 9 (Junge Armbrustschützen), Nr. 11 (Krämer), Nr. 13 (Fechter).

1885 Legat zugunsten der Stadt, u.a. zur Restaurierung des Grote Markt bestimmt. Als erstes Gebäude Nr. 7 i.J. 1892/93 aus privater Initiative des alteingesessenen Handelshauses G. & C. Kreglinger restauriert, Nr. 9 gleichfalls durch Kreglinger 1903/04 in neugotischen Formen neugebaut. Aufschrift: "Der vaadrenkunst lag hier gedekt / En sliep tot ik haar heb gewekt / Nu glanst en lacht zij weer vol pracht / Tot vreugd' van ons en 't nageslacht" (Der Väter Kunst lag hier verdeckt / Und schlief bis ich sie hab' geweckt / Voll Pracht sie glänzt und lacht erneut / Zu uns'rer und der Nachwelt Freud'). Besinnung auf eigene Bautradition als Ausdruck des erwachenden flämischen Nationalbewußtseins, Reaktion gegen den vorherrschenden französischen Einfluß.

In Folgezeit historisierender Neubau gegenüber Restaurierung originaler Bauten bevorzugt. In 30er Jahren heftige Auseinandersetzungen um Erhaltung der Gildekamersstraat, der Westseite des Grote Markt bis zum Rathausbau. Gildehäuser sollten Erweiterungsbau des Rathauses weichen. Nach Zweitem Weltkrieg weitere historisierende Neubauten, u.a. die beiden Häuser Nr. 13 im Bild rechts, wieder durch die Fa. Kreglinger.

Markt nicht als Ensemble geschützt; in Denkmälerliste aufgenommen: Rathaus (1936), Nr. 38 u. 40 (1968), Nr. 5, 7, 15 (nur Keller), Nr. 21, 27, 29 (nur Eingang), Nr. 48, 24, 6 (1976), Gildekamersstraat Nr. 4, 6, 8-9 (1976).

Grundriß nach Ausstellungskatalog Antwerpen 1860-1960 u. Inv. Antw. 1976.



- 50 Aufgrund des Bau- und Naturdenkmalschutzgesetzes von 1931 geschützte "Landschaft": Brügge, Beginenhof, seit 1939. —

Erstes Beispiel in Flandern.

Der Brügger Beginenhof, im späten 19. Jh. durch Literatur und Malerei zur Idylle erhoben, ist seitdem einer der Hauptanziehungspunkte des Kulturtourismus. Der baumbestandene, im Frühjahr narzissenübersäte Grasplatz muß ursprünglich eine baumlose Bleiche, vielleicht auch Weide, gewesen sein.

- 51 Gleichfalls eine geschützte "Landschaft": Antwerpen, Leysstraat, Teil der Hauptgeschäftsstraße. Schutz seit 1973/75. Nördliche Straßenseite mit 9 Häusern. —

Ensemble von insgesamt ca. 30 Häusern in eklektizistischem Stil, nach 1898. In den 60er Jahren Abriß und Begradigung der Fluchtlinie geplant. Rechtskräftiger BPA von 1964 für abgebildete Nordseite nach Protesten aus der Bevölkerung nicht ausgeführt. Statt dessen Unterschutzstellung des Ensembles. Erstes Beispiel für die gesetzliche Sanktionierung der Neubewertung der eklektizistischen, in Ornamenten schwelgenden Architektur.





Typische Torstraße: geschwungener Verlauf, Verengungen und platzartige Erweiterungen. Oben geschlossen wirkendes Straßenbild, das durch die vorspringende Militärreithalle von 1851 (Arch. Stadtbaumeister L. Roelandt) geprägt wird. Ensemble-Erhaltung wäre besonders wegen der Merkzeichenfunktion der Stelle wünschenswert.

Unten Aufnahmepunkt etwas weiter Richtung Innenstadtrand. Reithallenfassade als point-de-vue gut sichtbar. Straßenbild hier jedoch durch Abbrüche, Zurückverlegung und Begradigung der Fluchtlinie sowie Erhöhung der Geschößzahl empfindlich gestört. Erhaltung der verbliebenen Altbebauung kaum mehr vertretbar.

Kleinräumiger Wechsel zwischen visuell intakten Teilbereichen und solchen mit deutlichen Mängeln (Maßstabbrüchen, Baulücken usw.) ist in den untersuchten Innenstädten verbreitet; er hängt u.a. damit zusammen, daß die Leitbilder zur Umgestaltung bisher nicht in flächendeckende Pläne umgesetzt werden konnten.

54 Erläuterung siehe folgende Seite



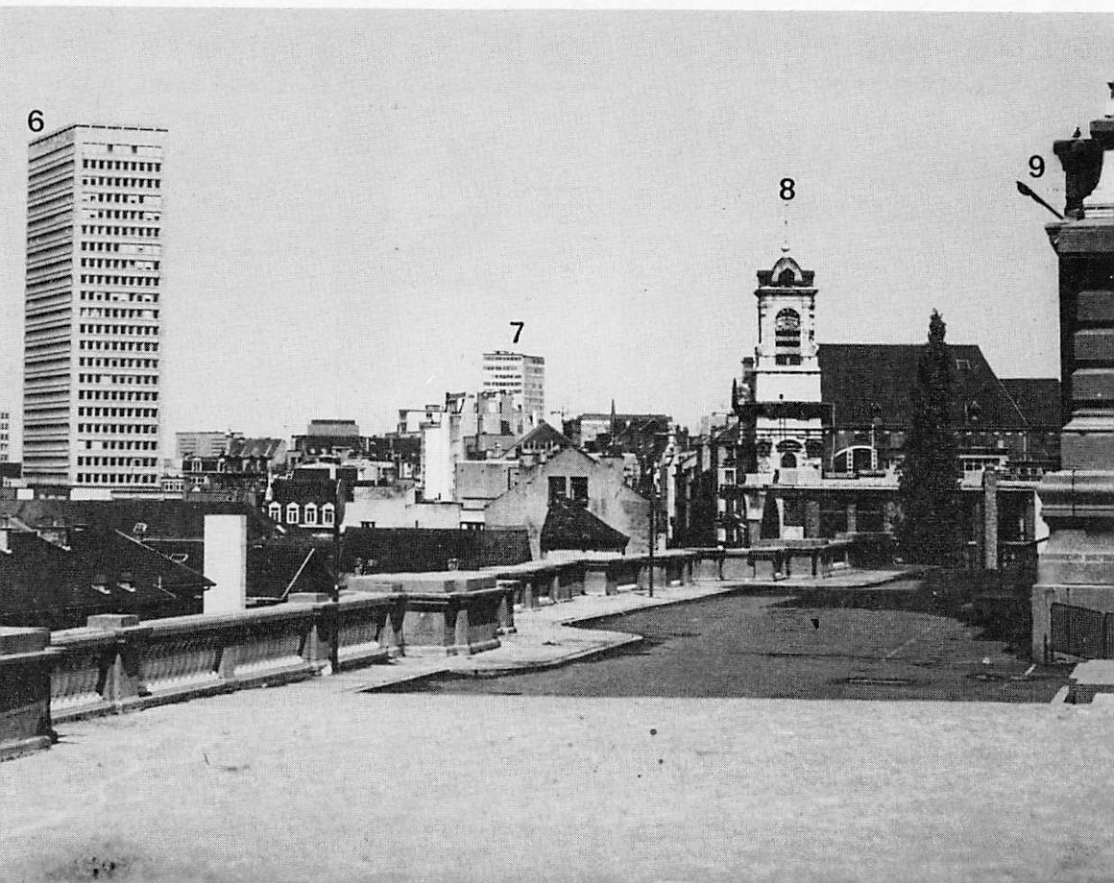


54 Noch unbeeinträchtigt Teil des südlichen Innenstadtrandes von Brügge. Blick von der Katelijne-Brücke auf den Kanal Brügge-Gent. —

Rechts Anlegeplatz der von 1784 bis 1838 regelmäßig zwischen Brügge und Gent verkehrenden "Barge", eines Börtschiffs. Hinter den verfallenen Gebäuden der baumbestandene Stadtwall mit Spazierweg.

Im Hintergrund links Teil einer neuen Umgehungsstraße mit Brücke über den Kanal (im Bild nicht sichtbar). Eine Abfahrt von dieser Umgehungsstraße endet vorerst am Kanalufer (hinter Anlegeverbotsschild); sie soll bis zu der Anlegestelle durchgezogen und dort an das innenstädtische Straßennetz (Torstraße Sint Katelijnestraat) angebunden werden.

Strukturplan von Brügge sieht in seinem Optimalmodell der Verkehrsgestaltung (Plan 27) vor, diese und eine weitere geplante Zufahrt zur Innenstadt nicht auszuführen.



55 Preisgabe der historischen Stadtsilhouette an den Hochbau. Brüssel, Blick von der Plattform vor dem Justizpalast — einem vielbesuchten Aussichtspunkt der Oberstadt — auf die nördliche Unterstadt. —

- 1 Philips-Building, um 1965, Bd. Anspach
- 2 Kirche Notre-Dame de la Chapelle
- 3 Turm des gotischen Rathauses (96 m), Mittelpunkt des Ilôt sacré, des geheiligten Bezirks um die Grand'Place
- 4 Städtisches Verwaltungshochhaus u. Hauptpost, 1967, Bd. Anspach
- 5 Bürohochhaus, um 1960, Bd. de l'Empereur
- 6 Bürohochhaus, 1966, Place Emile Vandervelde, anstelle der Maison du Peuple, einem der Hauptwerke des Brüsseler Jugendstils
- 7 Westbury Hotel, 1963, Rue Cardinal Mercier
- 8 Kirche S.S. Jean et Etienne aux Minimes
- 9 Westfassade des Justizpalasts



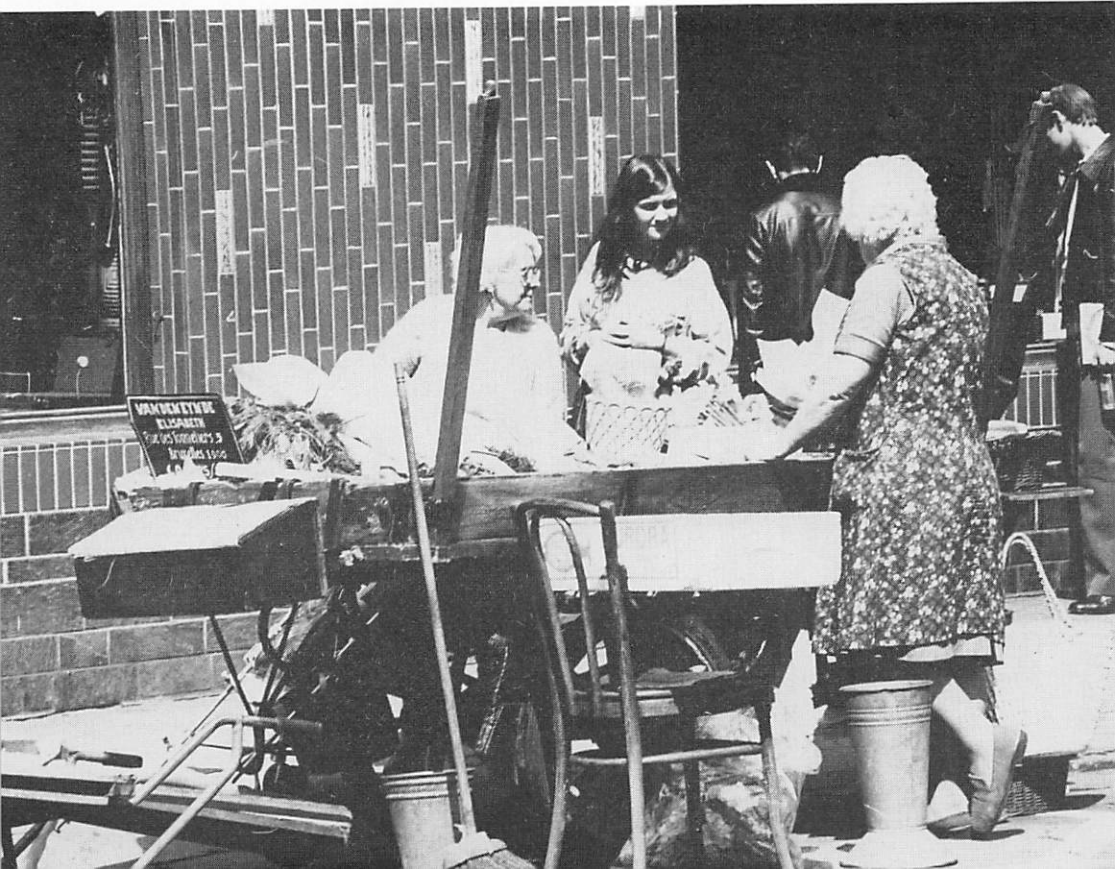
56/57 Erhaltung bedeutet nach heutigem Verständnis nicht nur und u.U. nicht an erster Stelle Erhaltung der baulichen Gestalt. Erhaltung beinhaltet beispielsweise auch, daß die schrumpfende Wohnfunktion gestärkt wird, daß die Bewohner der noch "lebendigen" Viertel aktiviert werden (von wem?) und daß ihr Zusammenhalt zur besseren Interessenvertretung gefestigt wird. — Ein wichtiger Schauplatz entsprechender Aktionen ist das Marollenviertel zu Füßen des Brüsseler Justizpalasts.

Ecke Rue de la Prévoyance / Rue Montserrat. LA MAROLLE EN FÊTE. Von dem Comité Général d'Action des Marolles am 6.5.1978 veranstaltetes Straßenfest anlässlich der beendeten Renovierung von Altbauten in der Rue de la Prévoyance ( ↑ Plakat).

Vorführungen durch Jugendabteilung eines Ringsportvereins. Eckhaus mit illusionistischer Fassadenmalerei nach amerikanischem Vorbild.

58 Eine wichtige Funktion für die Wohnviertel haben die traditionellen Handwerksbetriebe, die kleinen Läden und der Straßenhandel. Es scheint nur eine Frage der Zeit zu sein, wann sie verschwunden sein werden. — Zweirädrige Karre einer Blumenverkäuferin auf der Rue Blaes, Brüssel, Marollenviertel.

Die Läden hier vielfach von Ausländern (Spaniern u.a.) übernommen. Ausländeranteil 36% bei insgesamt 10500 Einw. i.J. 1970.







59 Die Straße als Verlängerung der Wohnung, eine Lieblingsidee progressiver Stadtgestaltung. Wo eine Straße noch oder wieder spontan "bewohnt" wird, liegt der Grund oft weniger in der Anziehungskraft der Straße als in der Unzulänglichkeit der Wohnungen. Eine Situation, die erhaltenswert ist? — Türken in Gent, Karthuizerlaan.

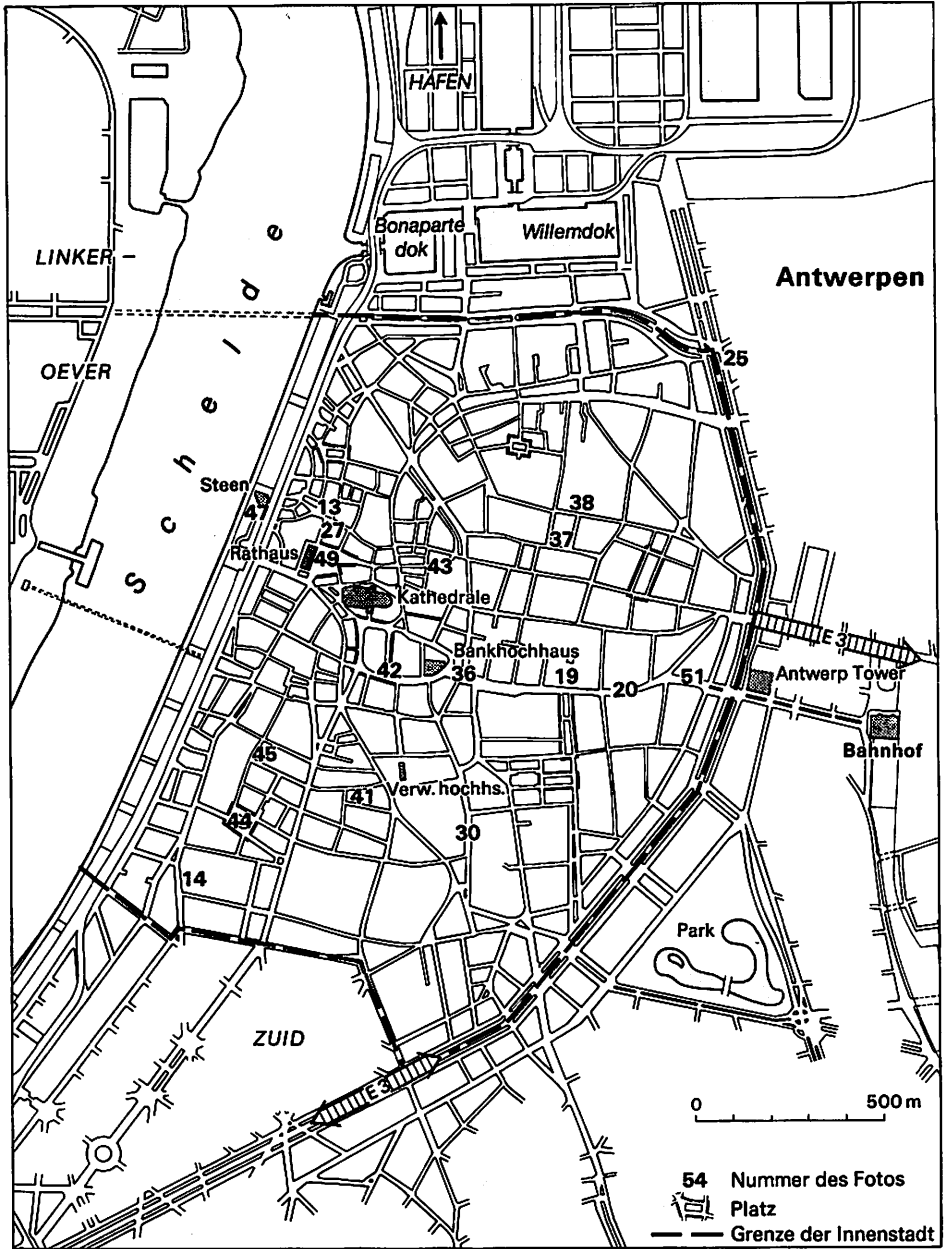
Stat. Sektor 63, Ausländeranteil 1970 rd. 10%, inzwischen wahrscheinlich höher, Dichte 179 Einw./ha.

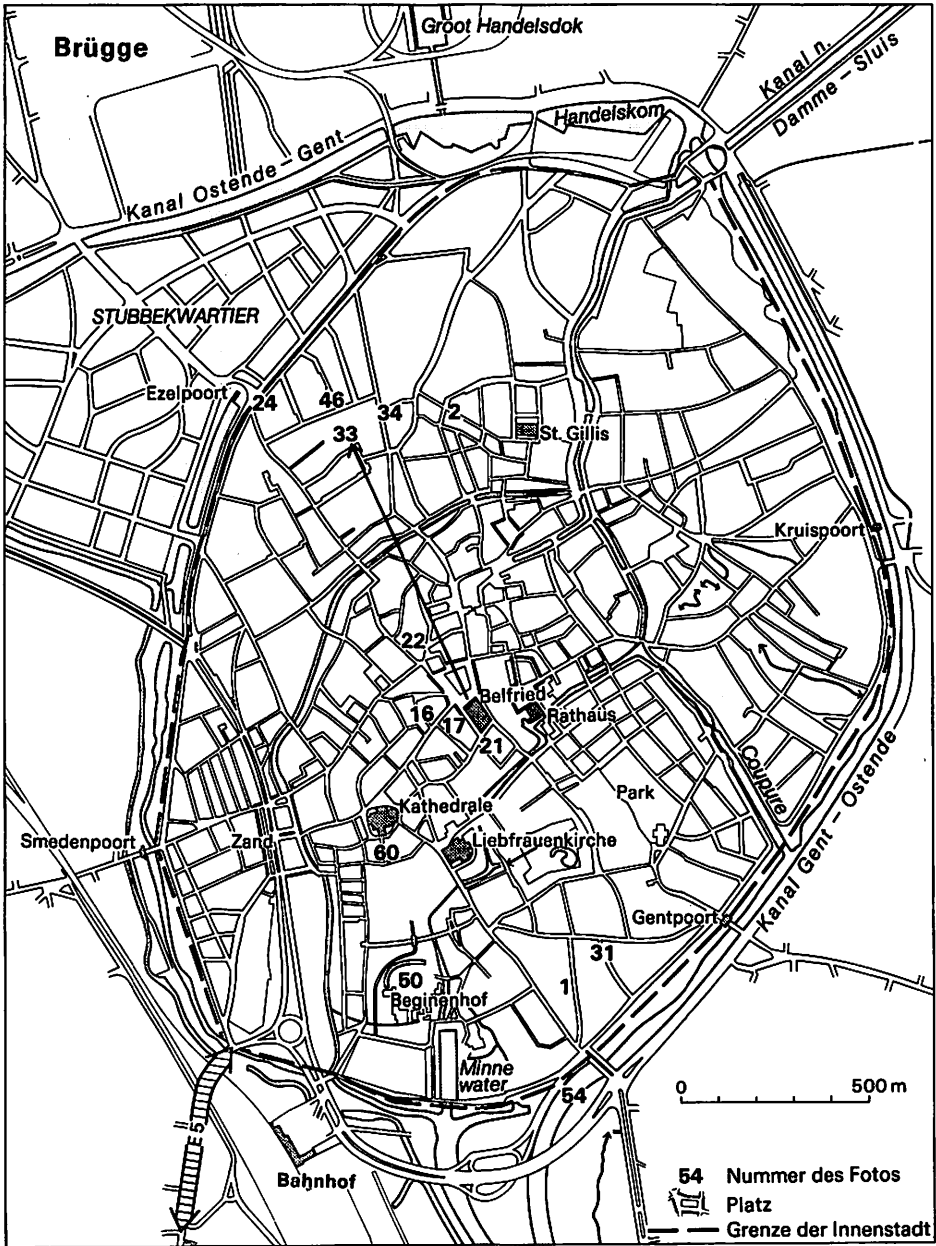
60 Die Straße als kommunikationsfördernder Freiraum. Spontane, aus den Umständen hervorgegangene "Zweckentfremdung einer öffentlichen Verkehrsfläche". — Brügge, peripher gelegene Straße am Tag der Heiligblutprozession (4. Mai 1978), einer besucherstarken religiös-kulturellen Großveranstaltung, kurz nach deren Ende.

Straßenanlage und Bebauung begünstigen Abweichungen von der üblich gewordenen Identifikation von Straße und Autofahrbahn. Die Planung müßte in der Lage sein, die Flexibilität der Nutzung, die improvisierende Anpassung an die Umstände, zu erhalten oder wiederherzustellen.

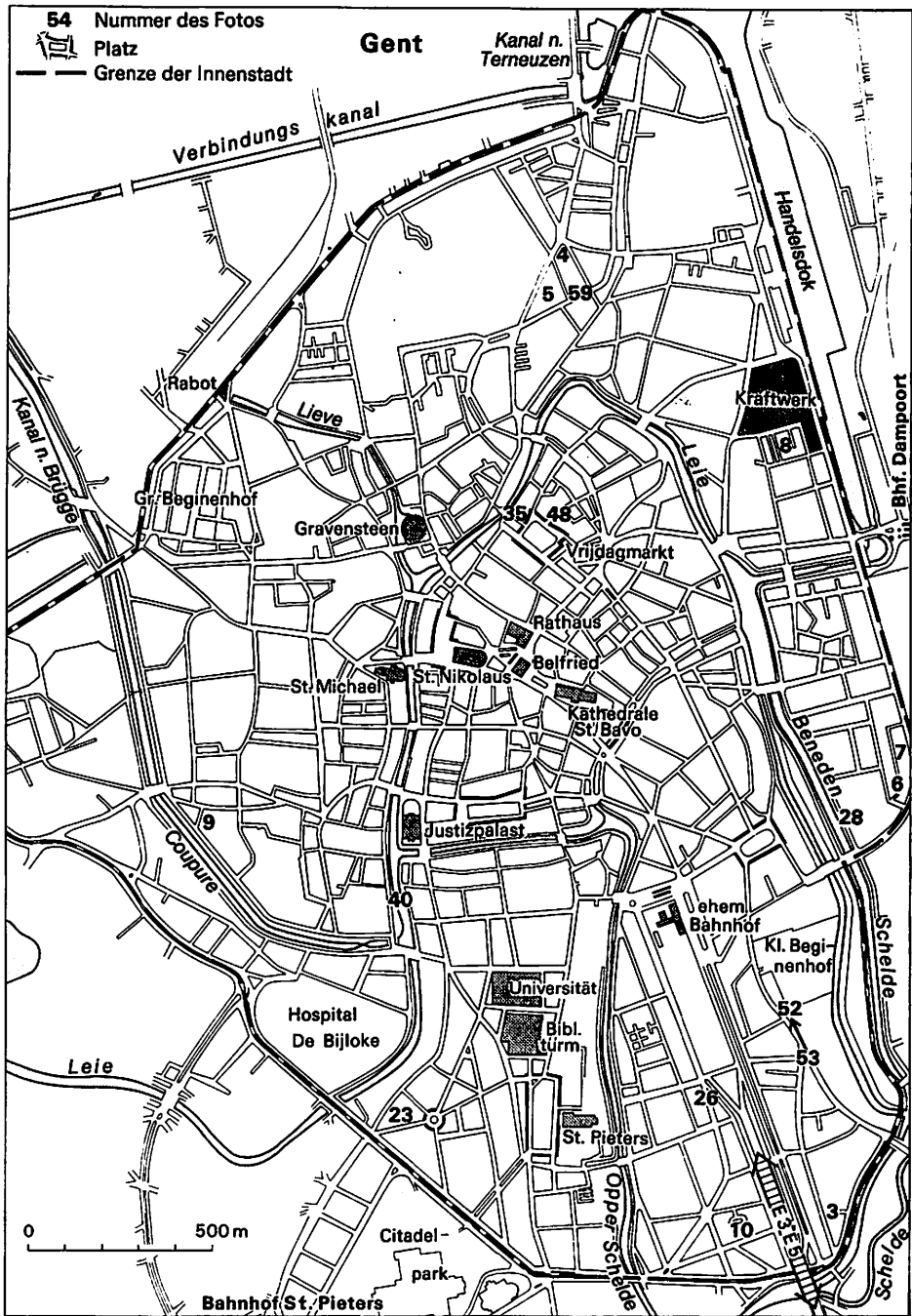
"Erwachsene und Kinder bewegen sich auch in den Wohnbezirken gern auf der Straße, wo die Großen Gelegenheit zur Unterhaltung, die Kleinen zum Spiel finden. Besonders beliebt ist der Aufenthalt vor dem eigenen Hause. Sobald es die Witterung gestattet, wird eine Holzbank vor die Haustür getragen und hier läßt sich die Familie nieder, um Feierstunde zu halten. Der Sitz vor dem Hause entspricht einer alten Einrichtung, die in früheren Zeiten allgemein bestand; es ist die Stufenbank (...), die einen Übergang vom Haus zur Straße herstellte. Auch für den Städtebau der Gegenwart würde in den Kleinwohnungsbezirken die Stufenbank ein hübscheres und reizvolleres Motiv bilden als das hochgeschätzte und doch meist wenig erfreuliche 'Großstadtgrün'".

Rudolf EBERSTADT (1919, S. 32) in bezug auf Brüssel.











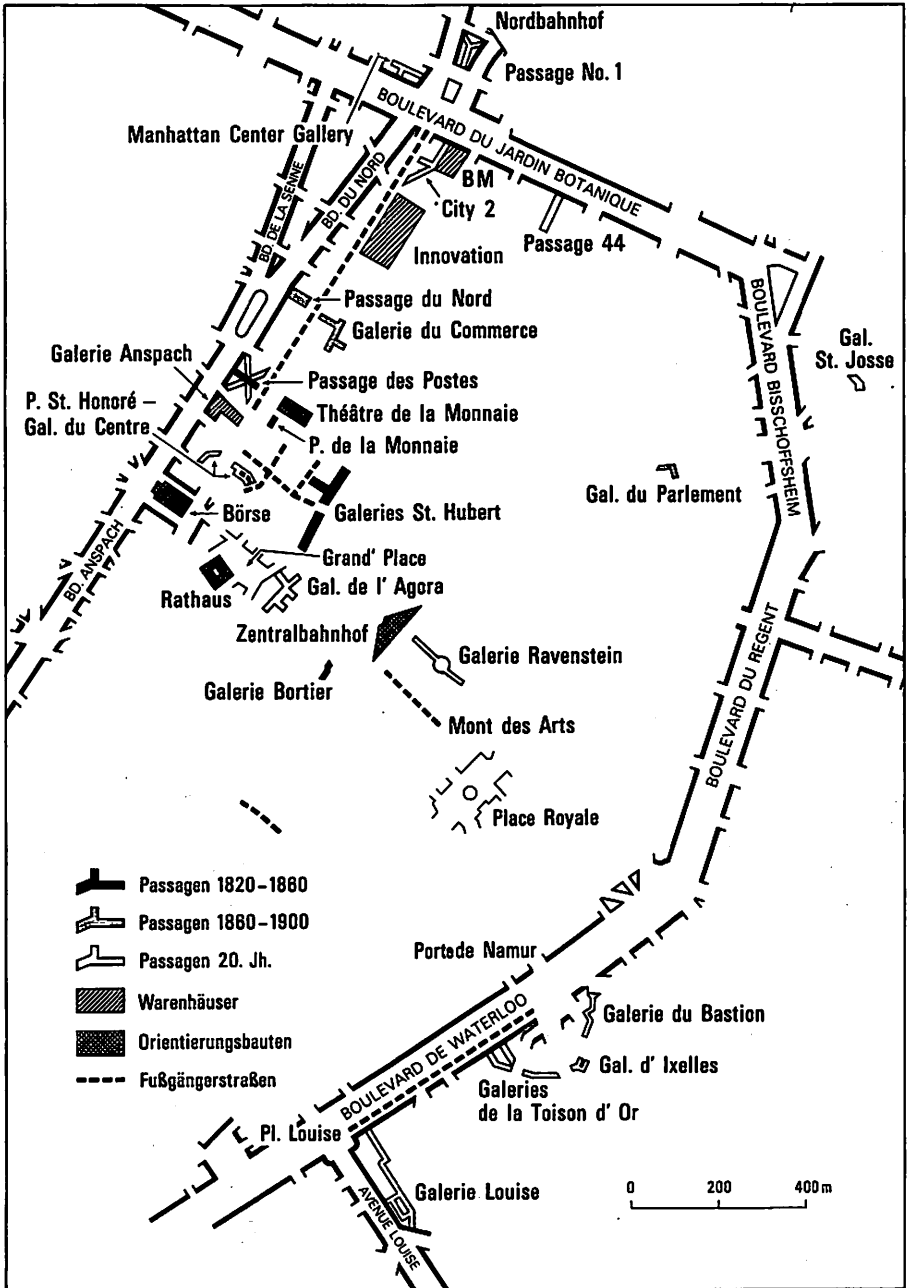


Abb. 25: Brüssel. Lage und Entstehungszeit der Passagen. Eigener Entwurf.



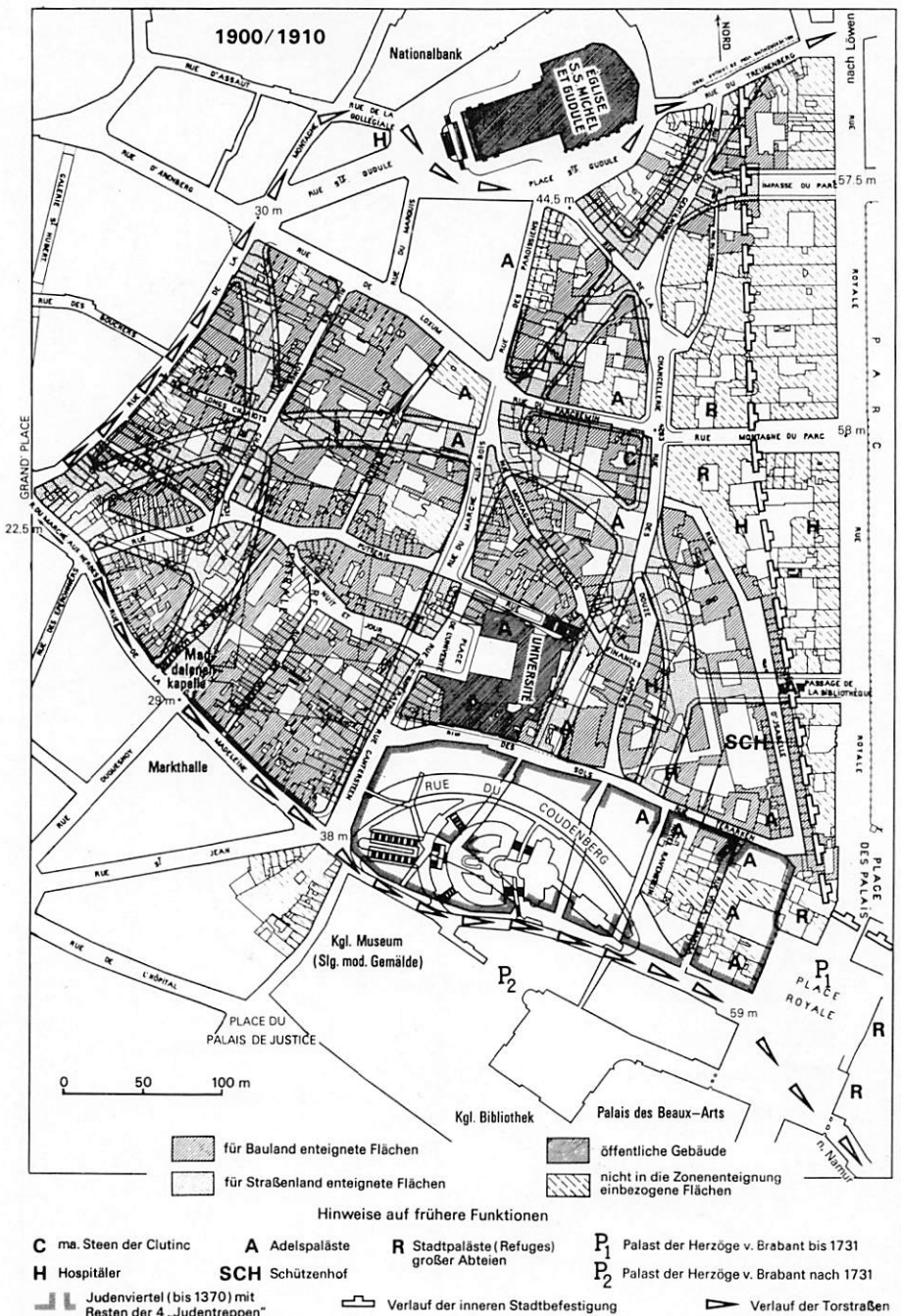
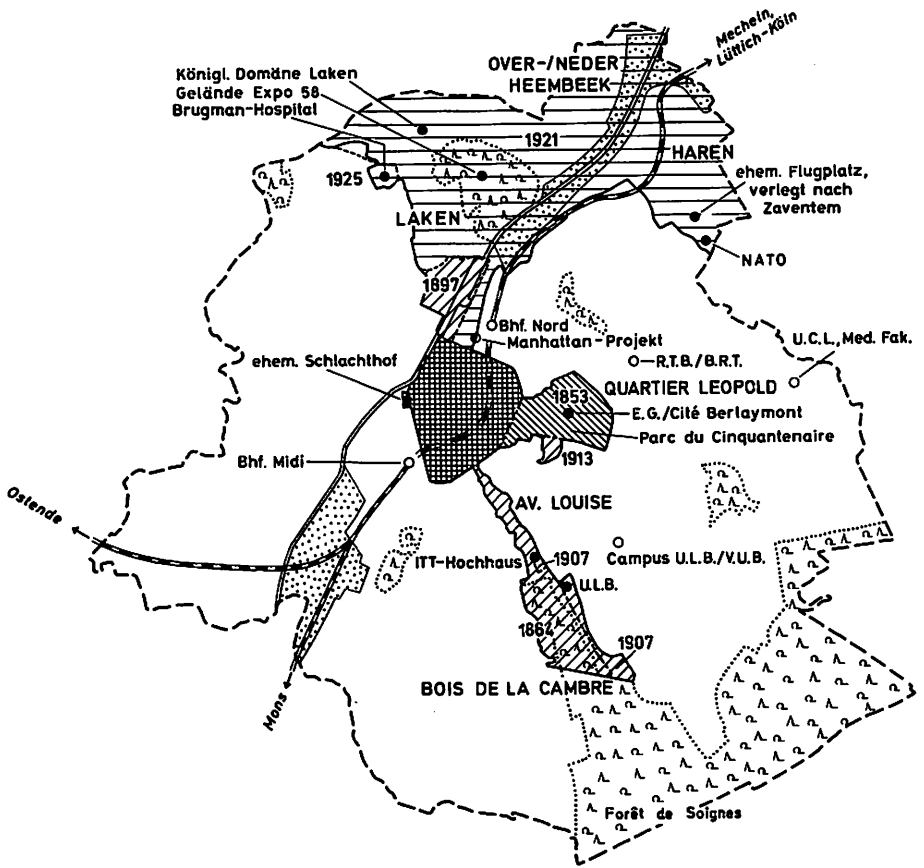


Abb. 26a: Brüssel. Viertel des Zentralbahnhofs. Zustand ca. 1900. Eigener Entwurf unter Verwendung einer Karte aus K. SPÄTH 1914.





- Grenze der neunzehn Gemeinden des zweisprachigen Gebietes der Hauptstadt Brüssel (Bruxelles-Capitale/Brussel-Hoofdstad)
- Wald, Park
- Industriegelände
- Kanal von Willebroek / Charleroi (Charleroi-Brüssel-Schelde/Antwerpen)
- Eisenbahn-Hauptlinien
- Nord-Süd-Verbindung (Jonction Nord-Midi)
- Einrichtung auf Brüsseler Gebiet
- Einrichtung auf einem anderen Gemeindegebiet
- U.L.B. Université Libre de Bruxelles
- V.U.B. Vrije Universiteit Brussel
- U.C.L. Université Catholique de Louvain
- R.T.B./B.R.T. Belgisches Radio und Fernsehen

Abb. 27a: Brüssel. Entwicklung des Stadtgebiets und Lokalisierung ausgewählter Einrichtungen (Stand 1978). Eigener Entwurf nach M. MARTENS (Hg.) 1976, S. 342.

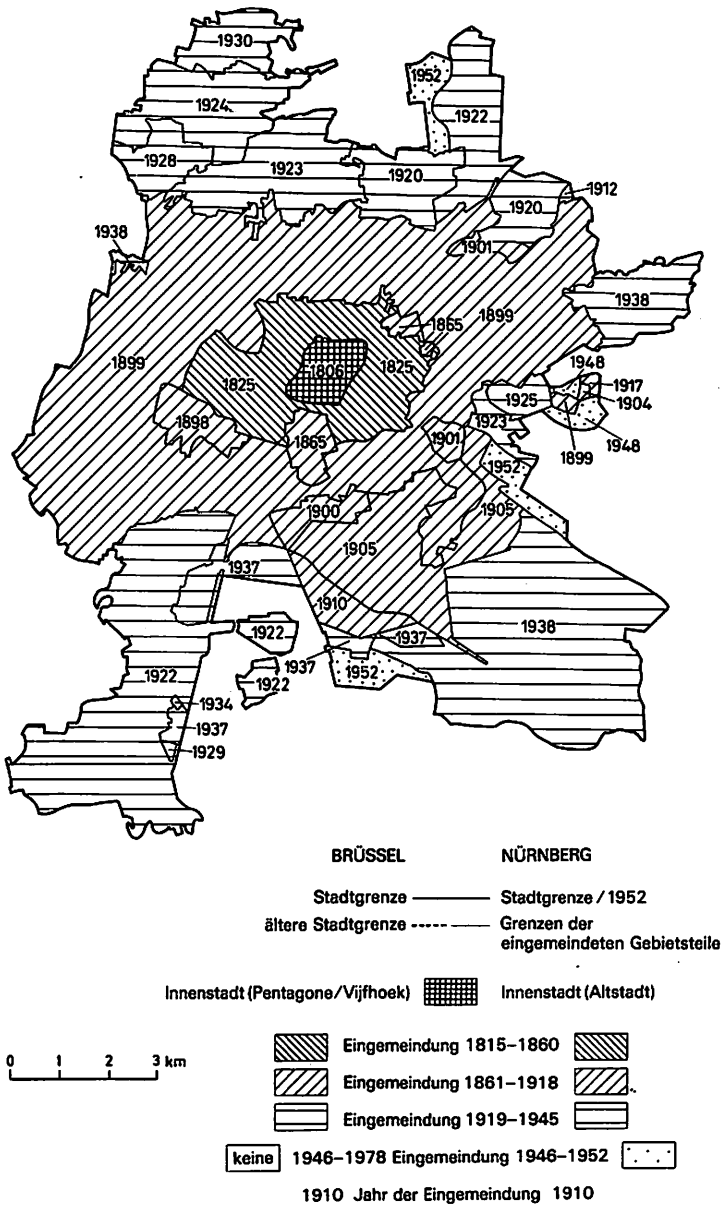


Abb. 27b: Zum Vergleich Nürnberg. Entwicklung des Stadtgebiets bis 1952.  
 Eigener Entwurf nach einer Darstellung des Stadtvermessungsamtes Nürnberg 1954.

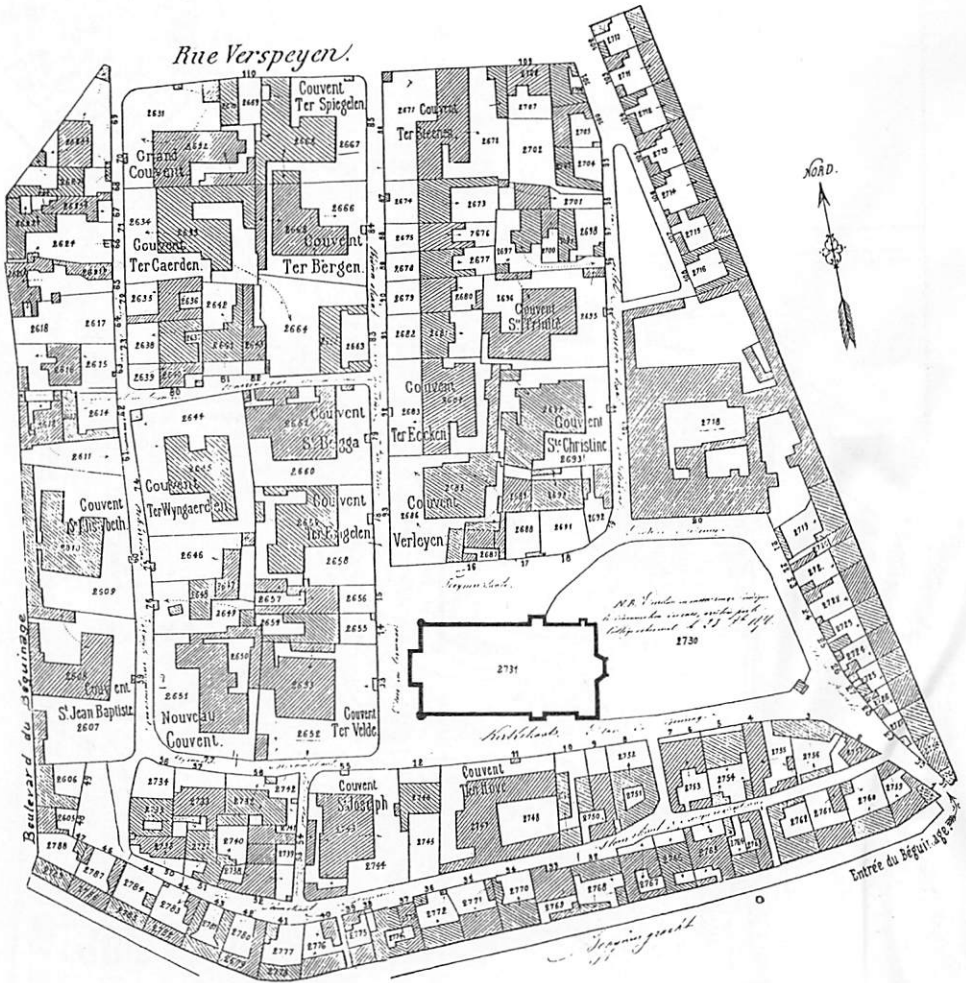


Abb. 30a: Gent. Ehemaliger Großer Beginenhof. Zustand 1874

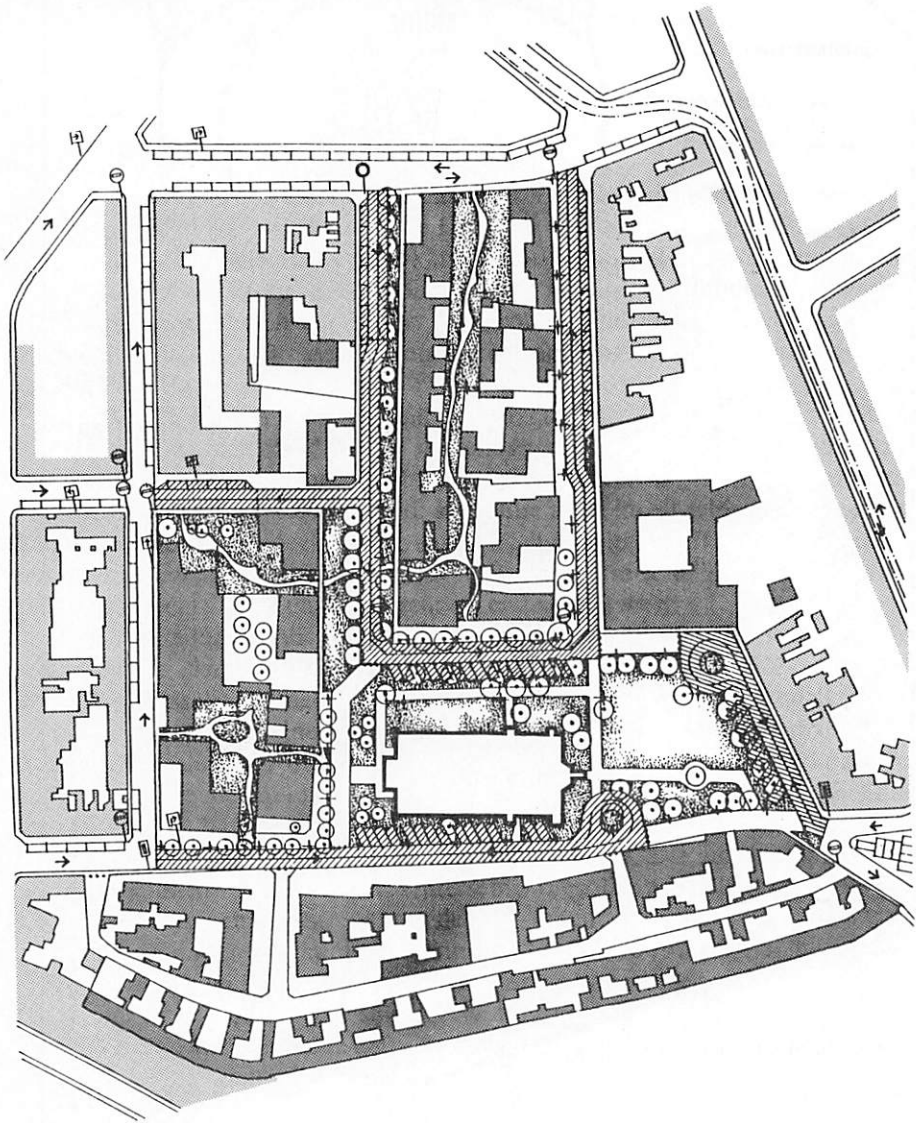
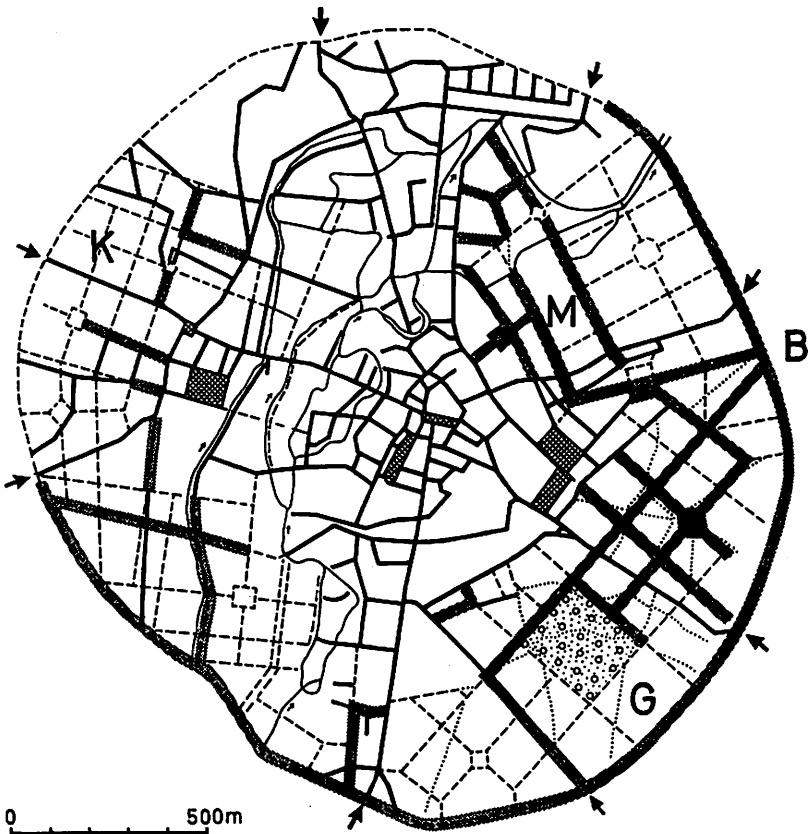


Abb. 30b: Gent. Ehemaliger Großer Begijnenhof. Neugestaltungsplan 1978. Umzeichnung nach D. BONTINCK 1978.

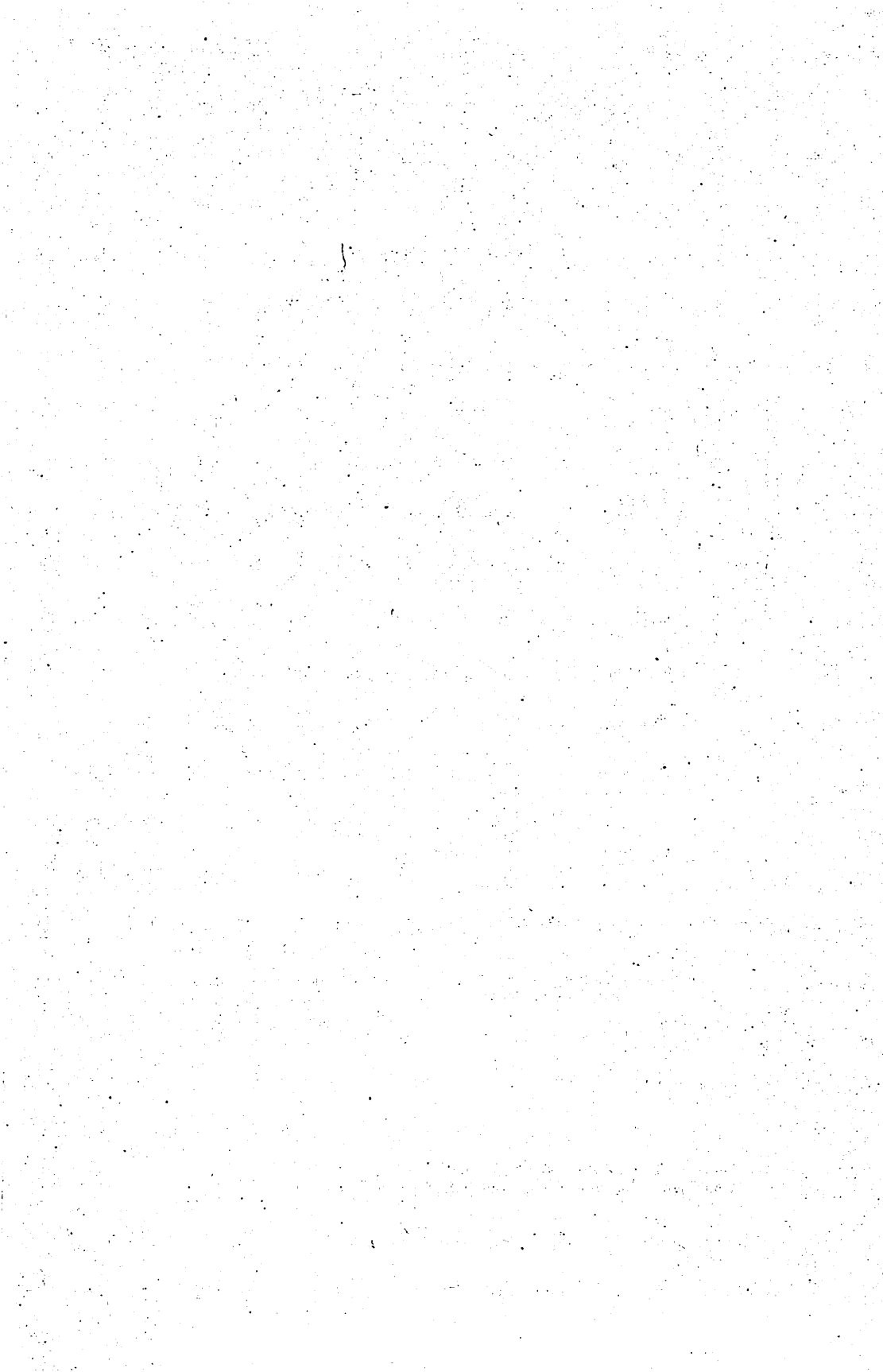




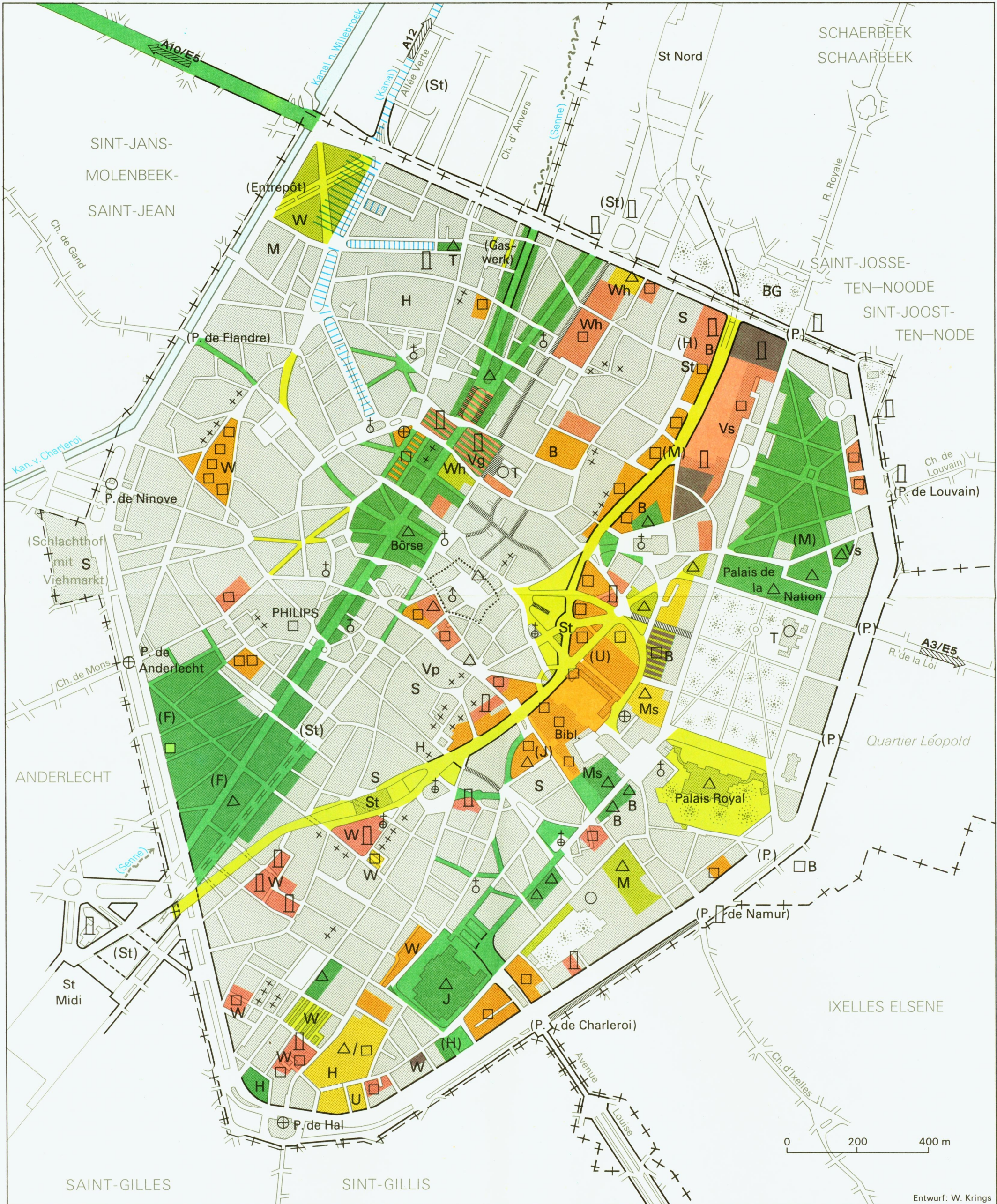
- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | bestehende Straßen und Plätze                                  | B | Bahnhof (1839)                                       |
|  | geplante Straßen und Plätze                                    | G | Gefängnis (1856-1859)                                |
|  | bestehende Straßen oder Wege,<br>die eingezogen werden sollten | M | St. Maartens-Kaserne                                 |
|  | geplanter Park   | K | Kloster, zu dessen Anlage<br>der Plan geändert wurde |
|  | Torstraßen   |   |  |
|  | ausgeführte Straßen  |   |  |

Abb. 32: Löwen. Fluchtlinienplan des Stadtbaumeisters Laenen, 1839.  
Umzeichnung nach Survey Leuven 2000, 1974, I, Fig. 3.



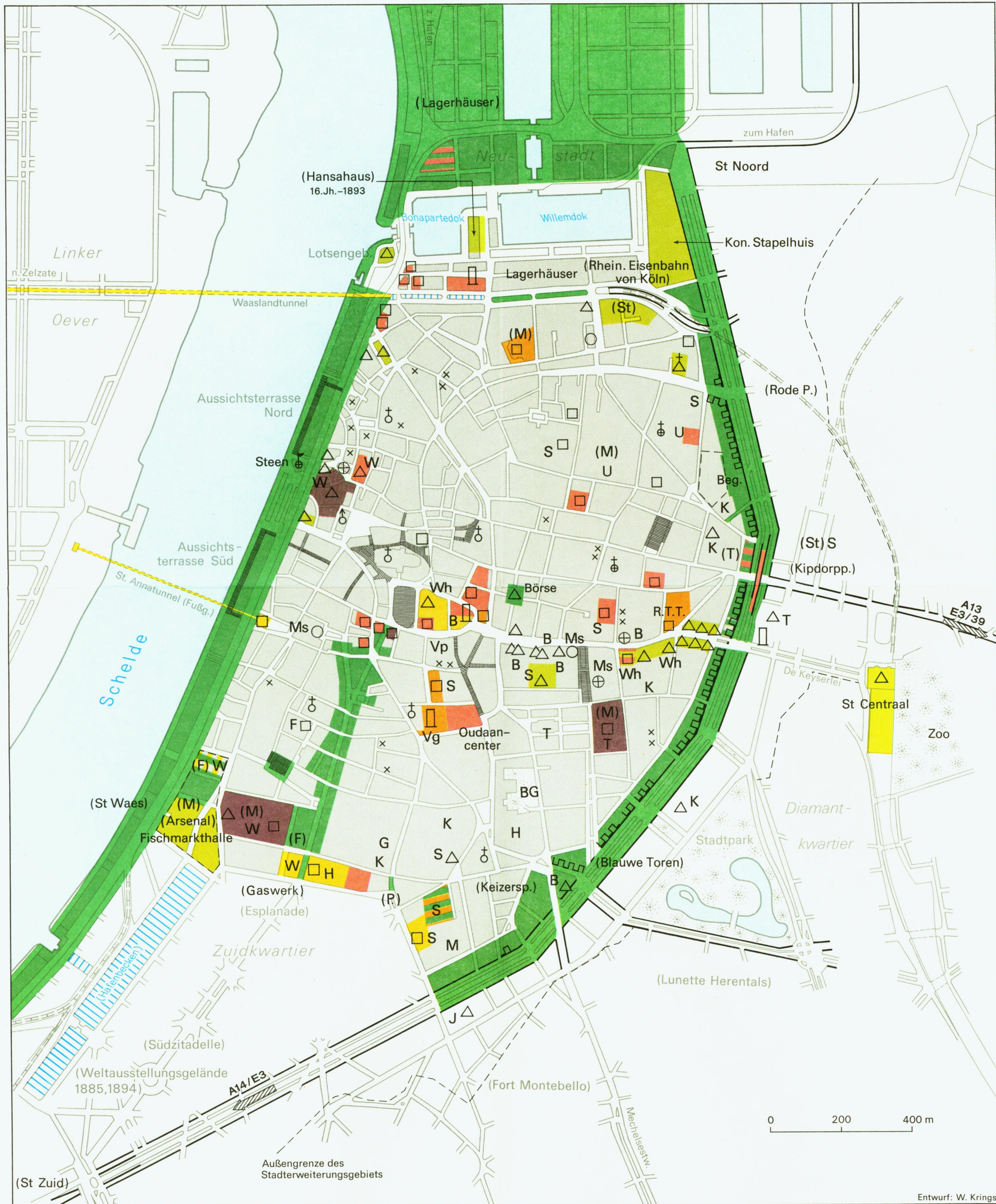


# Brüssel Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860-1978



Kartengrundlage: Carte topographique de base de Belgique 1:10 000, Planchette 31/3 (1972); Occupation du sol en 1976, 1:10 000, dressé par le Service de L'Urbanisme de l'Agglomération de Bruxelles; Guide Michelin Belgique / Grand-Duché de Luxembourg, 1978, S. 72f.

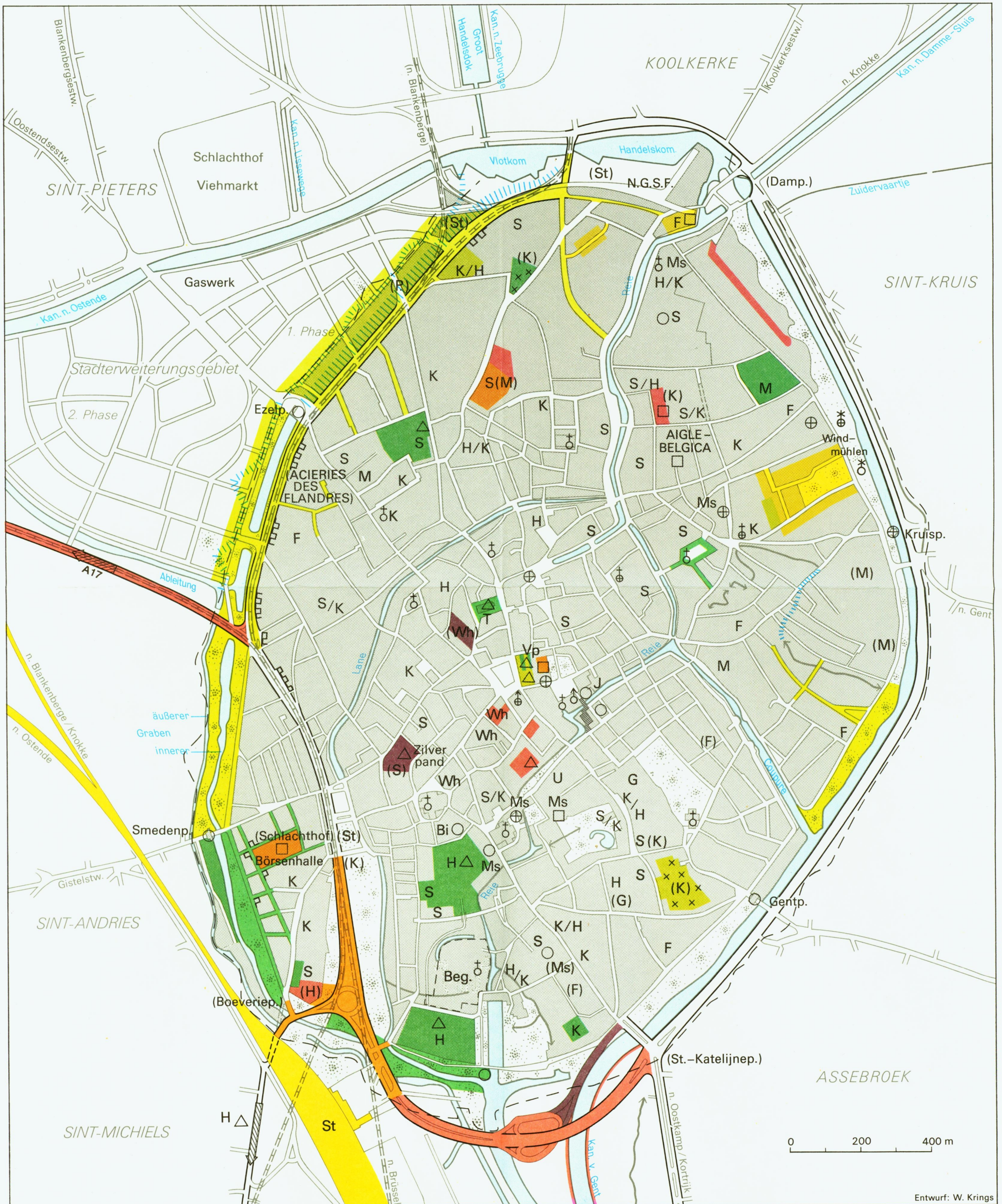
# Antwerpen Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860-1978



Kartengrundlage: Carte topographique de base de Belgique 1:10 000, Planchette 15/3 (1971)

Entwurf: W. Krings

# Brügge Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860-1978

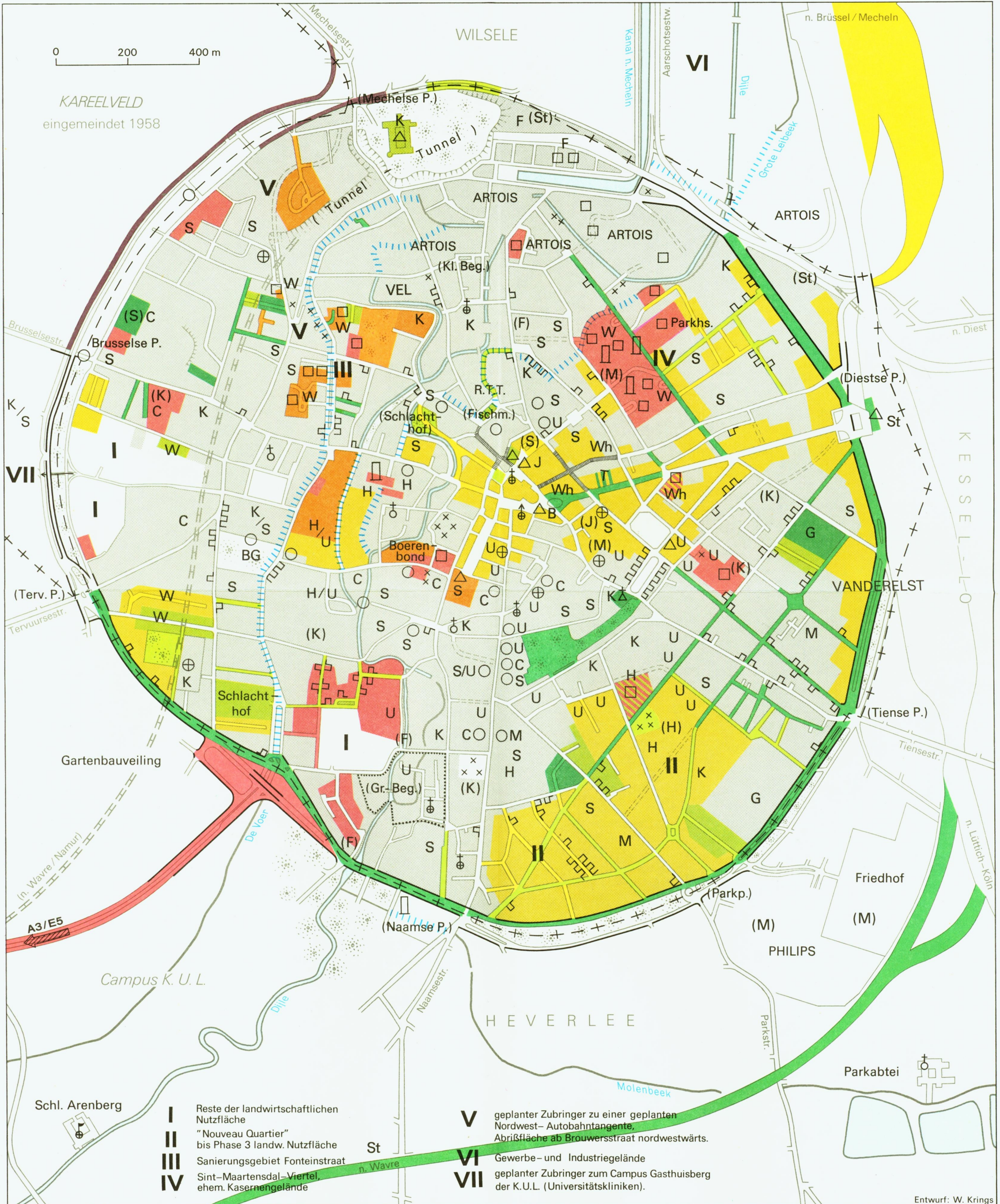


Kartengrundlage: Carte topographique de base de Belgique 1:10 000, Planchette 13/1 (1969); Guide Michelin Belgique / Grand-Duché de Luxembourg, 1978, S.61

Entwurf: W. Krings



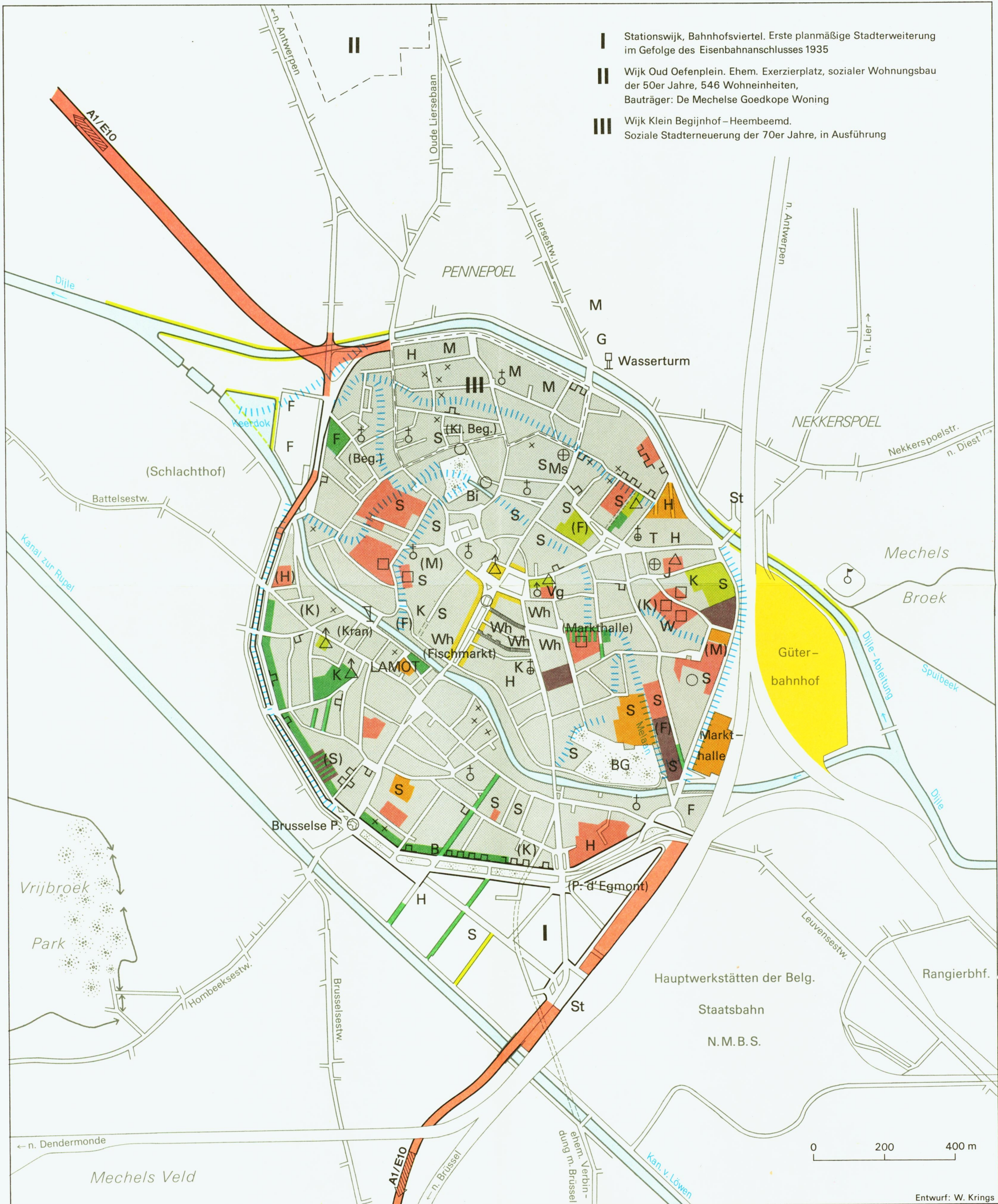
# Löwen Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860-1978



- I** Reste der landwirtschaftlichen Nutzfläche
- II** "Nouveau Quartier" bis Phase 3 landw. Nutzfläche
- III** Sanierungsgebiet Fonteinstraat
- IV** Sint-Maartensdal-Viertel, ehem. Kasernengelände
- V** geplanter Zubringer zu einer geplanten Nordwest-Autobahntangente, Abrißfläche ab Brouwersstraat nordwestwärts.
- VI** Gewerbe- und Industriegelände
- VII** geplanter Zubringer zum Campus Gasthuisberg der K.U.L. (Universitätskliniken).

Entwurf: W. Krings




# Mecheln Wichtige Grund- und Aufrißveränderungen 1860-1978









### Phasengliederung

-  Phase 1 1860–1889
-  Phase 2 1890–1919
-  Phase 3 1920–1945
-  Phase 4 1946–1959
-  Phase 5 1960–1978
-  Veränderung 1978 im Gang
-  Baublock der Innenstadt
-  Grünfläche, Park
-  Straße, Gasse
-  Eisenbahngelände
-  Wasserlauf, Kanal, Hafenbecken
-  Gemeindegrenze 1860
-  Gemeindegrenze 1975
-  spezielle Gebietsabgrenzung, Erklärung auf der jeweiligen Karte

### Grundrißveränderungen mit Phasengliederung


-  neuangelegte Straße, beid- oder einseitig verbreiterte Straße
-  neuangelegte Eisenbahntrasse
-  neuangelegter Wasserlauf

### ohne Phasengliederung












-  aufgelassene Straße
-  aufgelassene Eisenbahntrasse
-  zugeschütteter od. überdeckter Wasserlauf
-  autogerecht umgestaltete Straße
-  Autobahnzubringer
-  fußgängergerecht umgestaltete Straße od. Gasse

- SCHAERBEEK** selbständige Randgemeinde
- SINT-KRUIS** eingemeindete Randgemeinde, Gemeindeteil

### Aufrißveränderungen mit Phasengliederung

-  umgestaltetes Areal innerhalb eines Baublocks (hier Phase 1)

### Zusatzsignaturen

-  (Groß-) Bau in historischen oder traditionellen Formen oder in »Anpassungsarchitektur«
-  (Groß-) Bau in modernen Formen
-  Luxusapartmenthäuser (Résidences, Residenties), überwiegend Phase 5, für Brüssel nicht dargestellt
-  Hochbau
- historische Orientierungsbauten (vor 1860)**
-  – ohne nähere Kennzeichnung
-  – restauriert (soweit erkennbar oder aus Literatur erschließbar)
-  – Kirche
-  – Rathaus, Belfried
-  – Burg
-  restauriertes größeres Ensemble
-  Abrißfläche

### Hinweise auf frühere und heutige Funktionen

- ARTOIS** wichtiger Industriebetrieb
- B** Bank
- Beg.** Beginenhof
- BG** Botanischer Garten
- Bi** bischöfliches Palais
- C** Kolleggebäude (nur Löwen)
- F** Fabrik
- G** Gefängnis
- H** Hospital, Krankenhaus, Alten-, Kinderheim
- J** Justizgebäude
- K** Kloster
- M** Militärgebäude (Kaserne u. a.)
- Ms** Museum
- P., -p.** Porte, -poort, Stadttor
- S** Schulgebäude
- St** Station, Bahnhof
- T** Theater
- U** Universitätsgebäude
- Vs** staatl. Verwaltungsgebäude (Ministerium u. a.)
- Vp** Gebäude der Provinzverwaltung
- Vg** Gebäude der Gemeindeverwaltung
- W** Sozialer Wohnungsbau
- Wh** Warenhaus
- (K)** Funktion aufgegeben, in diesem Fall aufgegebenes Kloster