



Der Städtebau

Stübben, Josef

Stuttgart, 1907

4. Abschnitt. Ausführung des Stadtplanes.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79373](#)

DER STÄDTEBAU.

4. Abschnitt.

Ausführung des Stadtplanes.

1. Kapitel.

Aufgaben des Staates, der Gemeinde und der Privaten.

Muss schon beim Entwurf eines Stadtplanes oder Stadtweiterungsplanes eine beträchtliche Zahl von Dingen berücksichtigt werden, welche weder architektonischer, noch überhaupt bautechnischer Art sind, so tritt bei der Ausführung des Planes eine noch grösere Menge von Fragen und Interessen auf, welche gegeneinander abzuwägen, miteinander zu versöhnen oder aber zurückzuweisen find. Im wesentlichen entspringen diese Interessen dem Rechte des Eigentümers und dem Nachbarrecht, oder sie beziehen sich auf die Pflege der öffentlichen Ordnung, des Verkehrs und der öffentlichen Gesundheit. Die Ausführung eines Stadtplanes ist deshalb keineswegs alleinige Sache des Bautechnikers; dennoch ist dieser in erster Linie der berufene Leiter, weil das Studium und die Ausübung seines Faches eine eingehendere Erkenntnis und Beherrschung des Gegenstandes vorbereitet als irgend eine andere Berufsart. Dem vorbereiteten Techniker wird die Lösung der Aufgabe nicht schwer fallen, sobald ihm für die schwierigeren Rechts- und Wirtschaftsfragen die geeigneten Kräfte zur Seite stehen, wie es im Staats- und Gemeindeleben in reichlichem Maße der Fall zu sein pflegt. Es wird deshalb zweckmäßig sein, den Ausführungsfragen an dieser Stelle zur Belehrung des Technikers näher zu treten.

Träger der Maßnahmen zur Ausführung der Stadtweiterung ist zwar vorwiegend die Gemeinde; aber auch dem Staat einerseits und den Privatpersonen andererseits sind wichtige Aufgaben zuzuweisen.

Dem Staat liegt die Gesetzgebung ob, welche bezüglich des Städtebaues durchaus nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann, ferner die Wahrnehmung der landespolizeilichen, der Strom- und Festungsinteressen, die gerichtliche und die Verwaltungsrechtspflege, die Abgrenzung und Erweiterung der Gemeindebezirke, endlich die gesetzlich geordnete Aufsicht über die Tätigkeit der Gemeinde. Der Staat ist ferner Bauherr für zahlreiche öffentliche Gebäude und kann unter Umständen als Verkehrsunternehmer (Eisenbahnen, Wasserwege, Brücken etc.) oder in seiner Eigenschaft als Landeigentümer, auch als Stadtweiterungsunternehmer auftreten, oder als Bauherr zur Errichtung von Wohnungen für seine Beamten und Arbeiter.

433.
Ausführung
vorwiegend
Sache des
Technikers.

434.
Aufgaben
des
Staates.

Mit den letztgenannten Arten seiner Tätigkeit übernimmt der Staat indes eigentlich die Rolle einer Privatperson und hat die gleichen Pflichten und Rechte zu beobachten wie diese.

435.
Aufgaben
der
Gemeinde.

Der Gemeinde liegt der Erlaß der ortstatutarischen und ortspolizeilichen Bestimmungen⁶⁹⁾ ob, ferner die Aufstellung und Feststellung des Stadtbauplanes, die Ausführung der Wasserversorgungs-, Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen, die Herstellung des Straßenbaues oder wenigstens die Beaufsichtigung desselben, die Sorge für zweckmäßige Gestaltung der Baugrundstücke, die Pflege der öffentlichen Ordnung, des Verkehrs und der öffentlichen Gesundheit, die rechtzeitige Errichtung der öffentlichen Gebäude und Gartenanlagen. Unter Umständen ist auch die Gemeinde selbst Stadterweiterungsunternehmerin, namentlich bei der Erweiterung von Festungstädteln (Magdeburg, Straßburg, Mainz, Köln, Wesel, Ulm), oder Unternehmerin von Wohngebäuden für Beamte und Arbeiter, oder endlich Verkehrsunternehmerin (für Stadt- und Straßenbahnen, Häfen, Brücken und Fähren).

436.
Tätigkeit
von
Privatpersonen.

Privatpersonen als Landeigentümer und Baugeschäftstreibende sind im verbreitetsten Umfange Stadterweiterungsunternehmer, sei es im kleinen durch Verwertung einzelner Grundstücke, sei es im großen durch Auslegen und Ausnutzen ganzer Straßenzüge. Im letzteren Falle kann die Privatwirtschaft auch an der Aufstellung des Stadtbauplanes und an der Ausführung des Straßenbaues einen maßgebenden Anteil nehmen. Der Hauptanteil der Privaten am Städtebau bezieht sich aber naturgemäß auf die Errichtung von Wohnhäusern.

437.
Staatliche
Gesetzgebung
und
Polizei.

Ungefähr die Hälfte der Bewohner des Deutschen Reiches wohnt in Städten, und der Prozentsatz der Stadtbewölkerung ist in anscheinend dauerndem Steigen begriffen. Schon hieraus und aus dem gesetzlichen Aufsichtsrecht über die Maßnahmen der Stadtgemeinden folgt das lebhafte Interesse, welches der Staat den Fragen des Städtebaus entgegenzubringen hat. Seine Gesetzgebung hat die Rechtsgrundsätze und Rechtsformen festzusetzen, nach denen die Aufstellung und Ausführung des Stadtbauplanes sich vollzieht.

In manchen Ländern wird die Feststellung der Baufluchtlinien als eine eigentliche Angelegenheit des Staates, insbesondere der staatlichen Polizei, betrachtet, oder es fehlen gesetzliche Bestimmungen über die Aufstellung von Ortsbauplänen gänzlich. In Frankreich und namentlich in Preußen (durch Gesetz vom 2. Juli 1875, siehe Anhang) sind Gemeindevorstand und Gemeindevertretung als die Träger dieser Aufgabe anerkannt. Der Polizeibehörde ist indes das Recht der Anregung und des Einspruches gewahrt mit der Maßgabe, dass die Anregung zu befolgen und der Einspruch zu beachten ist, infofern nicht die höhere staatliche oder Selbstverwaltungsbehörde in anderem Sinne entscheidet. Auch anderen Behörden, falls sie nach der Ortslage am Bebauungsplane interessiert sind, ist Gelegenheit zur Auseinandersetzung zu geben, so der Festungsbehörde, der Eisenbahnbehörde, der Verwaltung von Staats- und Provinzialstraßen. Unter Umständen aber wird durch die gleichberechtigte Beteiligung mehrerer Behörden, welche ihre Interessen gegeneinander geltend machen, die Planfeststellung jahrelang verzögert, ohne dass das planlose Vorschreiten des Anbaues in der Zwischenzeit verhindert werden kann. Gemischte Kommissionen (wie in Straßburg) oder das Einfügen einer besonderen Zentralbehörde (wie in Wien und London) haben in solchen Fällen sich bewährt. Ist das Einvernehmen

⁶⁹⁾ Die Ausnahmefälle, wo die örtliche Bau- und Straßenbaupolizei nicht von der Gemeinde, sondern vom Staat ausgeübt wird, sind hier übergegangen worden.

der beteiligten Gemeinde- und Staatsbehörden hergestellt, so wird der Plan zur Kenntnisnahme der Grundbesitzer öffentlich ausgelegt; etwaige Einwendungen der letzteren sind von den oberen Selbstverwaltungsbehörden, gegebenenfalls vom zuständigen Ministerium zu entscheiden. Dann erst kann der Plan vom Gemeindevorstande rechtsverbindlich festgestellt werden.

Die staatliche Gesetzgebung hat ferner die Fragen der Beschränkung des Bauens behufs Sicherung des festgestellten Planes (siehe das folgende Kapitel), die Vorbedingungen und das Verfahren der Enteignung (siehe Kap. 3), sowie der Zusammenlegung und Grenzregelung (siehe Kap. 4), ferner die Grundsätze für die Aufbringung der Straßenanlage- und Unterhaltungskosten (siehe Kap. 5), endlich die allgemeinen Grundlagen der Bauordnung (siehe Kap. 7) festzusetzen.

Als Landespolizei tritt die Staatsgewalt zum Schutze des Städtebaues bei Durchschneidung des Bebauungsplanes durch Eisenbahnen, Schiffahrtskanäle und ähnliche Veranstaltungen ein; auch liegt ihr der Schutz der öffentlichen Gewässer, der Deiche und der Landesverteidigungseinrichtungen ob. Zahlreich find die durch staatliche Verwaltungsgerichte oder ordentliche Gerichte zu entscheidenden Rechtsfragen, welche namentlich aus der Baubeschränkung, der Enteignung und der Bauordnung entspringen.

Sache des Staates ist es aber auch, für eine zweckentsprechende Abgrenzung und Erweiterung der Gemeindebezirke zu sorgen, sobald die überkommenen Grenzen den neuen, zur Sicherung eines guten Stadtbauplanes nötigen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Die Ausdehnung mancher Städte ist gehemmt oder entwickelt sich in einer ungeregelten, den öffentlichen Interessen nachteiligen Weise, weil die politischen Grenzen der Gemeinde nicht denjenigen der baulichen Zweckmäßigkeit entsprechen. Außerhalb des Stadtbezirkes bilden sich z. B. neue Vororte, die wegen ihrer Mittellosigkeit genügende öffentliche Einrichtungen nicht zu treffen vermögen, denen gefundene Wasser und geregelte Entwässerung fehlt, deren Ortsbauplan zu demjenigen der Mutterstadt nur geringe Beziehungen hat. Nachteiliger wird es noch, wenn mehrere Vororte sich allmählich städtisch ausbilden, ohne aufeinander und auf einen geeigneten Erweiterungsplan der Hauptstadt gebührende Rücksicht zu nehmen, weil dazu weder der Beruf, noch die Einsicht, noch die Geldmittel der einzelnen Vorortgemeinden ausreichen. Eine einheitliche, zweckmäßige Ordnung der Verkehrsanstalten (Straßenbahnen u. f. w.) oder die durchgreifende Einführung allgemeiner Gesundheitsmaßregeln ist noch weniger zu erzielen. Dazu kommt, dass die Städte, sobald das bebaute Weichbild sich zu sehr den Gemeindegrenzen nähert, nicht mehr den erforderlichen Raum für ihre gemeindlichen Anstalten finden, dass sie also genötigt sind, ihre Schlachthöfe, Beleuchtungswerke, Parkanlagen, Friedhöfe u. f. w. außerhalb der Grenze unterzubringen, was allerlei Unzuträglichkeiten im Gefolge hat.

Wesentlich aus diesen Gründen, sowie aus anderen wirtschaftlichen Rücksichten haben viele grössere Städte in den jüngsten Jahren unter dem Beistande der Staatsgewalt ihre Vororte ganz oder teilweise »eingemeindet«; so Wien, Dresden, München, Magdeburg, Altona, Leipzig, Köln, Frankfurt a. M., Posen, Stuttgart. Gewöhnlich sind es Steuer- und Vermögensrücksichten, auch wohl parteipolitische Erwägungen und die Eiferfuchtsgefühle der Selbstständigkeit, welche die Eingemeindung erschweren. Die Stadt Köln, welche gegenwärtig über die Gestaltung ihrer Umgebung selbst bestimmt, hat dies wesentlich der kräftigen Anregung der Staatsregierung zu danken, welche

438.
Erweiterung
der
Gemeinde-
bezirke.

439.
Ein-
gemeindungen.

die feithige Zerlegung des städtischen Bezirkes in 8 Gemeinden als fehlerhaft erkannte und allen beteiligten Gemeindevertretungen den wirkfamen Rat erteilte, sich durch friedliche Verträge zu einer grofsen Stadtgemeinde zu vereinigen; leider liegen drausen immer noch zwei bedeutende Vorstädte, deren Einverleibung unterlassen wurde.

440.
Aufficht
des Staates
über die
Gemeinden.

Berlin hat die gebotene Gelegenheit, die Vororte einzugemeinden, versäumt; die Uebelstände der getrennten Gemeindeverwaltungen machen sich dort so stark geltend, dass die Staatsregierung, wie berichtet wird, eine innigere Zusammenfassung von Grofs-Berlin plant, ohne jedoch die Gemeindegrenzen des eigentlichen Berlin auszudehnen.

Andere Städte, wie Brüssel und London, bestehen immer noch aus einer hinderlichen Vielheit von Gemeinden. Die Unbeholfenheit und Unfähigkeit dieser Vielheit auf manchen Gebieten (besonders hinsichtlich der Verkehrsanstalten, der gesundheitlichen Anlagen und der Stadterweiterungspläne) würde dort von noch schlimmeren Folgen sein, wenn nicht die Zentralgewalt des Staates mitunter eingriffe, so in Brüssel, wo der König selbst für den erweiterten Gesamtstadtplan sorgt, und in London, wo ganze Zweige der öffentlichen Verwaltung an einheitliche Staatsbehörden übertragen sind.

Dies führt uns zu einer weiteren wichtigen Aufgabe des Staates, welche in der Aufficht über die Gemeindeverwaltungen besteht, nicht nach Willkür oder als Vormund, sondern nach der Ordnung der Gesetze. Die staatliche Aufficht ist eine notwendige und bei verständiger Handhabung eine besonders für Stadterweiterungen höchst wohltätige Einrichtung. Sie vermag die Trägheit mancher Gemeinden aufzurütteln; sie kann unterstützen, wenn Zwist oder Privatinteressen die Tätigkeit der Gemeinden lähmen; sie kann Auswüchse des Gemeindelebens beschneiden und eine zweckmäfsige Durchführung gesetzlicher Maßregeln sichern.

441.
Staat
als Bauherr
und Verkehrs-
Unternehmer.

Für die mit der Erweiterung der Stadt nötig werdenden öffentlichen Staatsgebäude (Verwaltungs- und Gerichtsgebäude, Gefängnisse, Bahnhöfe, Kasernen, höhere Schulen u. f. w.) sollte der Staat frühzeitig die geeigneten Bauplätze beschaffen, um nicht später zur Zahlung hoher Preise oder zur Wahl untergeordneter und mangelhaft geeigneter Plätze genötigt zu sein. Als Verkehrsunternehmer hat der Staat den Verhältnissen und Bedürfnissen der wachsenden Stadt aufmerksam zu folgen und zeitig Rechnung zu tragen. Untätigkeit auf diesem Gebiete rächt sich fehr, und Unterlassungen lassen sich schwer nachholen. Die gewaltigen Umbauten, welche die Gegenwart in fast allen gröfseren Städten an Bahnhöfen und Bahnstrecken vornimmt, zeigen die grosse Wichtigkeit dieser an manchen Orten schon zu lange aufgeschobenen Aufgabe.

442.
Staat
als Stadt-
erweiterungs-
Unternehmer
und als
Arbeitgeber.

Tritt der Staat in der Eigenschaft als Landeigentümer selbst als Stadterweiterungs-Unternehmer auf, so kann leicht eine Gefahr des Konflikts der Pflichten eintreten. Als Auffichtsbehörde über der Gemeinde, als Unternehmer unter der Gemeindeverwaltung stehend, ist, selbst bei einer vorsichtigen Teilung der Zuständigkeit, der sachgemäfs Ausgleich der Interessen schwierig. Der Staat wird sich deshalb von diesem Unternehmungsgebiete möglichst fernhalten; er widmet sich dagegen mehr und mehr der Errichtung von Wohnungen für seine Beamten und Arbeiter. Nicht »Dienstwohnungen« sind hier gemeint, sondern gewöhnliche Mietwohnungen. Wir loben und empfehlen, ja wir erwarten es fast von einem sozial einsichtigen Großgewerbetreibenden, dass er sich um die Wohnungsverhältnisse seiner

Arbeiter durch Errichtung geeigneter Häuser bekümmere, in denen wenigstens ein Teil der von ihm Abhängigen auf Wunsch gegen mäfsige Verzinsung seines Kapitals menschenwürdige, preiswerte Wohnungen findet. Ist es zu viel verlangt, dass auch die Stadtgemeinde für ihre Hunderte von Arbeitern und kleinen Beamten, und dass besonders der Staat für die Taufende und Abertausende der von ihm unmittelbar Abhängigen in ähnlicher Weise forse? Uebrigens muss rühmend anerkannt werden, dass Preussen und andere deutsche Staaten, auch mehrere Städte im letzten Jahrzehnt sich dieser sozialen Pflicht lebhaft bewusst geworden und in die Wohnungsfürsorge für ihre Arbeiter und niederen Angestellten tatkräftig eingetreten sind.

Als erste Aufgabe der Gemeindeverwaltung bezeichneten wir oben den Erlass ortstatutarischer und ortspolizeilicher Bestimmungen. Gegenstand der Ortsstatuten ist die örtliche Ausbildung der Bestimmungen über Baubeschränkung, Grenzregulierung, Umlegung der Baugrundstücke und Aufbringung der Strafsekosten nach Maßgabe der landesgesetzlichen Grundlagen, ferner über die Benutzung der Gemeindeanstalten und des Gemeindeeigentumes (Sielnetz, Wasserversorgung, Beleuchtung, Straßenreinigung und Abfuhr, Bauzäune, Erker und Balkone u. s. w.; vergl. Kap. 6 dieses Abschnittes). Die ortspolizeiliche Regelung erstreckt sich auf dieselben Gegenstände, sowie auf den Straßenverkehr und besonders auf die eigentliche Bauordnung (siehe Kap. 7). Die Tätigkeit der Gemeinde zur Aufstellung und Feststellung der Strafse- und Baufluchlinien wurde schon oben erläutert. Auch die Ausführung der Straßenbauten mit ihrem ganzen Zubehör liegt in der Regel am besten in der Hand der Gemeindeorgane, weil hierdurch eine fachgemässere Bauweise gesichert ist als bei Ueberlassung dieser Tätigkeit an interessierte Grundbesitzer. Es wäre allerdings ein Fehler, hier die unter behördlicher Aufsicht stehende Privattätigkeit überhaupt auszuschliessen zu wollen; unter Umständen ist sogar die Arbeit einer grossen Erwerbsgenossenschaft, geleitet von einsichtigen Technikern, der mitunter zerfahrenen und umständlichen Kommunalitätigkeit vorzuziehen.

Behufs Erzielung einer zweckmässigen Gestaltung der Baugrundstücke soll die Gemeinde sich nicht bloß auf statutarische Vorschriften beschränken; sie soll selbst die Grenzausgleiche, die Umlegungen und Zusammenlegungen fördern und leiten; sie soll im Fortschreiten des Strafseausbaues die öffentliche Ordnung und den öffentlichen Verkehr wahren. Sie ist die berufene Beschützerin der öffentlichen Gesundheit hinsichtlich der Trinkwasserbeschaffung, der Beseitigung der Hausabfälle, der Entwässerung, des Auffüllungsmaterials für Straßen und Plätze, der Reinhaltung öffentlicher Wasserläufe, der Anpflanzungen und der Verhinderung allzu dichter Bebauung.

Die Notwendigkeit der frühzeitigen Beschaffung geeigneter Baustellen für die erforderlichen öffentlichen Gebäude gilt für die Gemeinde wie für den Staat, und zwar auch bezüglich solcher Bauwerke, deren Bauplätze nicht bei der Planaufstellung aus architektonischen oder wirtschaftlichen Rücksichten bereits von vornherein in den Baulinien vorgesehen sind. Je früher die Gemeinde sich zur wirklichen Ausführung der geplanten öffentlichen Gartenanlagen, der Schmuckplätze und der in Aussicht genommenen Gemeindebauten entschliesst, desto wirkfamer und wohltuender beeinflusst sie den geregelten Fortschritt und die freundliche Gestaltung neuer Stadtteile.

443.
Gemeinde
als
Gesetzgeberin,
Polizeiobrigkeit
und
Wohlfahrts-
behörde.

444.
Gemeinde
als
Bauherrin.

445.
Gemeinde
als
Stadt-
erweiterungs-
Unternehmerin.

Als Selbstunternehmerin einer Stadterweiterung endlich erfüllt die Gemeinde einen wesentlichen Teil ihres Berufes. Indem sie eigenes oder angekauftes fiskalisches oder privates Gelände mit einem zweckmässigen, gesundheitlich, sozial und künstlerisch durchdachten Bebauungsplane überzieht, die Straßen und Plätze und Pflanzungen selbst herstellt, die Baugründe selbst zerlegt und mit bestimmten Bauvorschriften verkauft, ist sie in der Lage, Einheitliches und Schönes zu schaffen und zugleich auf die Bebauung der Privatgelände vordbildlich einzuwirken, die Spekulation einzuschränken und die Wohnungspreise zu ermässigen.

Sie kann ferner die Bebauung begünstigen durch erleichterte Bedingungen für die Bezahlung des Baulandes und für die Errichtung von Kleinwohnungen, durch frühzeitige Schaffung öffentlicher Verkehrsmittel und öffentlicher Gebäude und Gartenanlagen, ferner durch Gewährung von Steuererleichterungen oder Abgabenfreiheit für einen gewissen, dem Neubau folgenden Zeitraum, sowie durch Unterstützung von kirchlichen oder gemeinnützigen Bauabsichten.

446.
Gemeinde
als
Arbeitgeberin
und
Verkehrs-
Unternehmerin.

Erfolgreicher noch kann die Gemeinde zur Lösung der Wohnungsfrage beitragen, wenn auch sie für ihre Beamten und ständigen Arbeiter Wohnungen errichtet und dieselben auf Wunsch gegen mässige Verzinsung mietweise abgibt, wie dies oben bereits für den Staat als Arbeitgeber empfohlen wurde. Die Stadt Frankfurt a. M. hat auf diesem Gebiete ein fruchtbringendes Beispiel gegeben, und zahlreiche andere Städte sind bereits gefolgt. Und wie der Staat Verkehrsunternehmer im grossen geworden ist, so kann die Gemeinde zum allgemeinen Nutzen in ihren Grenzen Verkehrsanstalten anlegen und betreiben. Städtische Häfen, Brücken und Fähren sind keine Seltenheit. Stadtbahnen in kommunalem Betriebe gibt es unseres Wissens noch nicht; wohl aber ist wieder Frankfurt a. M. mit der »Verstadtlichung« von Straßenbahnen pfadweisend vorgegangen. Wer die grossen Schwierigkeiten kennt, die infolge der Ueberlassung öffentlicher Straßenteile an private Erwerbsgesellschaften zwischen diesen Gesellschaften und den Gemeinden fast regelmässig sich einstellen, und zwar zum Schaden der Bürger, der wird mit dem Verfasser der Meinung sein, dass, wenn auch von einer allgemeinen Verstadtlichung des Straßenbahnwesens kaum die Rede sein kann, doch die Stadtverwaltungen beim Ablauf der gegenwärtigen Konzessionen oder bei Schaffung neuer Linien die Frage der eigenen Uebernahme des Betriebes sich prüfend vorzulegen haben. In Berlin ist zwar vorläufig diese Frage zu Gunsten einer Konzessionsverlängerung der Grossen Berliner Straßenbahngeellschaft beantwortet worden; aber die Stadt hat andere Linien angekauft und ist mit der Planung eigener Straßenbahn- und Stadtbahnlinien lebhaft beschäftigt. Andere Städte, die sich — meist mit gutem Erfolg — in den ganzen oder teilweisen Besitz ihrer Straßenbahnen gesetzt haben, sind Darmstadt, Düsseldorf, Oberhausen, Köln, Königsberg, München, Münster i. W., M.-Gladbach u. f. w.

447.
Privatwirtschaft
neben den
öffentlichen
Verkehrs-
einrichtungen.

Aber was bleibt, wenn die Gemeindetätigkeit eine solche Ausdehnung gewinnt, der Privatwirtschaft übrig, in welcher doch Gemeinde, Provinz und Staat die Wurzeln ihrer Kraft finden? Diese Frage erscheint allerdings nicht ganz unberechtigt angesichts der Vermehrung der durch Staats-, Provinzial- und Gemeindebehörden geführten Betriebe. Andererseits aber hat auch die Erwerbs- und Gewerbetätigkeit der Privatpersonen in den letzten Jahrzehnten an Vielgestaltigkeit und Lebhaftigkeit gewaltig zugenommen, und bezüglich der vorhin besprochenen Verkehrsanstalten steht der Verfasser keineswegs auf dem Standpunkte, die Privatwirtschaft grund-

fätzlich ausschliessen zu wollen. Der Betrieb von Vollbahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen wird hoffentlich trotz des Mitbewerbes von Staat und Gemeinde tüchtigen Gesellschaften stets zugänglich sein; und den letzteren dürfte jedenfalls vorwiegend der Betrieb der ländlichen Nebenbahnen zweiter und dritter Ordnung zustehen, eine segensreiche Verkehrsart, die an Bedeutung stets zugenommen hat.

Auf dem Gebiete des eigentlichen Städtebaues sind der Privatwirtschaft weite Gebiete erschlossen. Der An- und Verkauf von Baugründen ist leider zum Gewerbe geworden, und zwar zu einem schwunghaften und gewinnreichen in den schnell-wachsenden Städten. Das Wort »leider« ist eingeschoben, weil eine schlechte Art dieses Gewerbebetriebes oft die größten Missstände hervorgerufen hat, indem künstlich erzeugte Spekulationsgewinne und, mehr noch, untätigtes Festhalten von Bau-land die Preise der Grundstücke in nachteiligster Weise steigern, die immer dichtere Bebauung herbeiführen, die Mieten erhöhen und die städtische Wohnungsfrage verschärfen.

Um eine eigentliche Stadterweiterungstätigkeit zu entwickeln, bedarf es des Besitzes nicht bloß einzelner Grundstücke, sondern einer zusammenhängenden Landfläche von solcher Größe, dass wenigstens eine Straße oder eine Straßentrecke zwischen zwei Kreuzungen zum Gegenstande der Unternehmung gemacht werden kann. Der Besitzer einer solchen Fläche oder, bei zerteiltem Besitze, die Gemeinschaft der Besitzer kann die Straße »eröffnen«, d. h. das Straßeland nach dem öffentlich festgestellten Stadtbauplante freilegen und der Gemeinde übereignen und auf Grund eines mit der Gemeinde abzuschließenden Vertrages den Straßbau entweder den Ortsregeln entsprechend selbst ausführen oder durch die Gemeinde gegen Zahlung ausführen lassen.

Ist der zusammenhängende Besitz von größerer Ausdehnung, so kann der Eigentümer unter Beobachtung der von der Gemeinde bestimmten Hauptlinien die Unterteilung des Straßennetzes selbst entwerfen und, nachdem der Plan von der Gemeinde und den sonst zuständigen Behörden geprüft und festgestellt ist, die Straßen selbst ausführen.

In beiden Fällen wird es im Interesse sowohl des Unternehmers als der Allgemeinheit liegen, dass die neuen Straßen, sobald sie dem öffentlichen Verkehre in erheblichem Masse dienen und insbesondere mit einer beträchtlichen Zahl von Häusern bebaut sind, von der Gemeinde »übernommen« werden, d. h. in das Eigentum und die Unterhaltungspflicht der Gemeinde übergehen.

Es handelt sich also hierbei um öffentliche Straßen, die von Privaten ausgeführt und zum Teile auch entworfen werden, allerdings unter Mitwirkung der Gemeinde, welche die Planfeststellung nicht aus der Hand geben kann und die Herstellung der Wasserversorgungs- und Sielanlagen ebenfalls nur ausnahmsweise anderen überlassen wird.

Anders liegen die Verhältnisse bei solchen Straßen, die von Privaten geplant und hergestellt werden und nicht zur Uebernahme seitens der Gemeinde bestimmt sind. Dies sind nicht mehr öffentliche, sondern Privatstraßen, welche von den Besitzern dauernd zu unterhalten sind, übrigens auch abgeschlossen und veräußert werden können. Das preußische Fluchtliniengesetz enthält über solche Anlagen nichts; auch andere Gesetzgebungen regeln diesen Gegenstand wenig. Die gewöhnlichen, für den allgemeinen Verkehr nötigen Glieder des Straßennetzes sind zur Behandlung als Privatstraßen ungeeignet; zweckmäßig sind aber die letzteren zur

448.
Baugrund-
spekulation.

449.
Privat-
straßen.

Aufteilung sehr geräumiger Baublöcke, zur Erschließung großer, im Inneren von Blöcken liegenden Grundstücke oder zur stärkeren Ausnutzung wertvoller Grundflächen im Inneren der Altstadt. Paris und London sind reich an solchen Privatanlagen, *Cités, Inns, Terraces, Buildings* genannt (vergl. Fig. 99 bis 102, S. 64; Fig. 332 u. 333, S. 139); namentlich aber gehören hierher die »Passagen« (Fig. 103 bis 107, S. 65 bis 67) und viele sog. »Höfe«, d. h. Straßenflächen, welche in das Innere von Grundstücken sich hinein erstrecken und dort mit selbständigen Wohngebäuden besetzt werden. Diese Höfe sind in vielen Fällen eine für die Gesundheit und Sicherheit verwerfliche Einrichtung; die Entstehung neuer sollte deshalb von Gemeinde und von der Polizei nach Möglichkeit verhindert werden.

Außerdem gibt es, besonders in unentwickelten oder mangelhaft verwalteten Städten, oft noch eine Reihe sog. »Privatstraßen«, welche mehr oder weniger willkürlich durch ungeregelter Anbau ohne Zutun der Gemeinde oder unter Duldung der Gemeinde, jedoch ohne regelrechten Straßenausbau, entstanden sind. Solche Anlagen, um die sich niemand recht kümmert oder die nur gelegentlich auf polizeilichen Befehl vom Eigentümer unterhalten werden, sind vielfach ein öffentliches Ärgernis. In gut verwalteten Städten sollten sie nicht vorkommen. Die Uebernahme derselben in die Hand der Gemeinde ist schließlich unvermeidlich.

450.
Häuserbau.

Der Anteil, den die Privatwirtschaft am Städtebau durch Errichtung von Wohn- und Geschäftshäusern, sowie von gewerblichen Anstalten nimmt, entspricht naturgemäß der bedeutendsten und berufensten Tätigkeit der Privatpersonen. Es handelt sich dabei sowohl um den Bau von Wohn- und Geschäftshäusern zum eigenen Bewohnen und von gewerblichen Anlagen zum eigenen Betriebe, als um die Errichtung von Gebäuden für den Verkauf und die Vermietung. Die letztere Art des Bauens wird durch Kapitalisten bezüglich einzelner Gebäude oder durch Gesellschaften und Genossenschaften hinsichtlich ganzer Gruppen oder Stadtteile ausgeübt. Markt und Preise richten sich danach, ob die Bautätigkeit dem Bedürfnis entspricht, ob sie demselben folgt oder ihm voran geht. Bezuglich der Wohnungen für die unteren Bevölkerungsklassen folgt gemeinlich die Bautätigkeit dem Bedürfnis langsam nach, was eine beständige Art von Wohnungsnott der genannten Klassen zur Folge hat. Der Grund dieser Erscheinung liegt in der schwierigen Verkäuflichkeit und der unangenehmen Verwaltung derartiger Wohngebäude. Das oft empfohlene, noch keineswegs ausreichend gehandhabte Mittel zur Abhilfe besteht in dem Eintreten gemeinnütziger Gesellschaften zur Errichtung von Arbeiterwohnungen und in der oben besprochenen Tätigkeit der Gemeinden und des Staates. Allerdings sind die Arbeiterfamilien am meisten geneigt, in der Wohnungsmiete zu sparen, und nehmen deshalb vielfach mit Räumen fürlieb, welche die Eigenschaften menschenwürdiger Wohngelasse nicht besitzen. So ziehen herzlose Hauseigentümer nicht selten aus ihren schlechten Gebäuden zwar für die einzelnen Gelasse niedrige Mieten, aber im ganzen hohe Zinserträge, die Errichtung ordentlicher Wohnungen erschwerend und die Tätigkeit gemeinnütziger Gesellschaften lähmend. Notwendige Gegenmittel sind neben der Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit der Erlaß und die Handhabung polizeilicher Wohnungsvorschriften, ortstatutarischer Wohnungsordnungen und eine zielbewußte Wohnungsgesetzgebung.

2. Kapitel.

Beschränkung der Baufreiheit.

Es mag dahingestellt bleiben, ob das Baurecht ein natürlicher Ausfluss des Eigentumsrechtes ist, wie die einen sagen, oder ob das Anbaurecht dem Eigentümer des Bodens erst verliehen werden muss, wie die anderen lehren — für den planmässigen Vollzug einer Städterweiterung, für den Städtebau, ist die Beschränkung des Baurechtes als eine unbedingte Notwendigkeit gesetzgeberisch festzustellen. Eine volle Baufreiheit besteht in den Kulturstaten überhaupt nicht; gewissen Beschränkungen in der Bebauungsart seines eigenen Grundstückes ist jedermann durch Baupolizeivorschriften unterworfen; man hält dies allgemein für selbstverständlich. Für den Vollzug des Städtebaues ist es aber nötig, nicht bloß hinsichtlich des »wie« die Bebauung eines Grundstückes zu beschränken, sondern auch die Fragen, »ob« und »wann« ein Grundstück bebaut werden darf, zu regeln.

451.
Bau-
beschränkungen
und
Bauverbote.

Durch Gesetzgebung sind von der Bebauung ausgeschlossen oder in der Bebauung wesentlich beschränkt die im ersten, zweiten und dritten Festungsrayon liegenden Grundstücke; hier hat der Militärfiskus bei Neuanlage von Festungswerken, welche diese Beschränkungen im Gefolge hat, den Eigentümern eine billige Entschädigung zu gewähren. Gesetzgeberisch geordnet oder zu ordnen sind die notwendigen Beschränkungen des Bauens im Ueberschwemmungsgebiete der Flüsse, da es offenbar im allgemeinen Interesse unzulässig ist, Bauten zu errichten, welche den Hochwasserabfluss in nachteiliger Weise verhindern. Die gleiche Notwendigkeit liegt für die Freihaltung der durch den gesetzlich festgestellten Stadtbauplan zu Straßen und freien Plätzen bestimmten Flächen vor, einschließlich der etwa zu Vorgärten bestimmten Grundflächen.

In dieser Beziehung lautet die Städterweiterungsthese des »Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine« (siehe Anhang): »Die Eigentumsverhältnisse, welche mit Festsetzung eines Städterweiterungsplanes sich bilden, sowie die Verpflichtungen der Anstösser einerseits und der Gemeinde andererseits bedürfen der gesetzlichen Regelung. Auf Flächen, welche zu künftigen Straßen und Plätzen bestimmt sind, darf nach gesetzlicher Feststellung des Planes nicht mehr oder nur gegen Revers gebaut werden. Dem Eigentümer gebührt wegen dieser Beschränkung keine Entschädigung, dagegen das Recht, zu verlangen, dass Grundstücke in künftigen Plätzen angekauft werden, sobald die umliegenden Straßen hergestellt sind. Für Zugänglichkeit und Entwässerung von vereinzelten Neubauten muss zunächst durch die Eigentümer gesorgt werden. Doch sollte die Gemeinde sich allgemein zur vollständigen Herstellung und Unterhaltung einer neuen Straße verbindlich machen, sobald Sicherheit besteht, dass ein gewisser Teil aller angrenzender Grundstückfronten mit Häusern bebaut wird.«

Die Gesetzgebung und Uebung ist in den verschiedenen Staaten bezüglich des in Rede stehenden Baurechtes sehr verschieden, zum Teile unvollkommen und nicht frei von Willkür.

452.
Gesetzgebung
über
Freihaltung
des Straßengeländes.

⁷⁰⁾ Siehe auch:

BAUMEISTER, a. a. O., Kap. 4.
Ueber Städterweiterung, insbesondere in hygienischer Beziehung. Deutsch. Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1886, S. 9.

Maßregeln zur Erreichung gefunden Wohnens. Deutsch. Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1889, S. 9; 1890, S. 23.

In Preusen ist das Bauverbot bezüglich des planmässigen Strafseitenlandes ein unbedingtes. Eine Entschädigung für diese Beschränkung wird aber nach § 13 des Fluchtliniengesetzes (siehe Anhang) gewährt in drei Fällen, nämlich: 1) sobald die Gemeinde aus eigenem Entschluss das zur Straße bestimmte Land in Besitz nehmen will; 2) wenn vorhandene Gebäude abgebrochen werden, deren Grundfläche nicht mehr bebaut werden darf; 3) wenn der Eigentümer eines an einer fertigen Straße liegenden Grundstückes an der Bebauung desselben durch Festsetzung einer zukünftigen Querstraße gehindert wird und das Grundstück in der Fluchtlinie dieser neuen Straße bebaut. Ergänzt sind diese Bestimmungen durch höchste Entscheidungen dahin, dass die Entschädigungspflicht auch eintritt: 4) für Grundstücke, welche an einer fertigen Straße liegen, aber ganz oder mit Ausnahme bebauungsunfähiger Reste in eine festgesetzte neue Querstraße fallen, und 5) für die in einen öffentlichen Platz fallenden Grundflächen, sobald die umliegenden Strafse hergestellt sind.

Hierach wird, der These des »Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine« entsprechend, durch Feststellung eines Stadterweiterungsplanes auf unbebautem Gelände alles von Strafseiten und Plätzen in Anspruch genommene Land mit dem Bauverbot belegt, und zwar in den meisten Fällen, ohne den Betroffenen einen Anspruch auf Entschädigung zuzugestehen. Das preussische Gesetz berücksichtigt eben mit Recht, dass die Werterhöhung des verbleibenden Baugrundes die Beschränkung des Strafseitenlandes in der Regel mehr als ausgleicht, und dass die Ausnutzung einer Grundfläche als Baugrund die Freilassung des Strafseitenlandes notwendig voraussetzt.

Dagegen dürfte das württembergische Gesetz, welches den Gemeinden das Recht verleiht, zu bestimmen, dass nur eine Seite der Straße mit Gebäuden besetzt werden darf, und zwar ohne den Eigentümern der von der Bebauung ausgeschlossenen Seite für diese Beschränkung ein Recht auf Schadenersatz zuzugestehen, zu weit gehen. Es gibt gewiss manche Fälle, wo man beispielsweise an einer auf der Berglehne geführten Straße aus Schönheits- und anderen Gründen nur die Bebauung der Bergseite zulassen darf; eine billige Entschädigung sollte indes den im Allgemeininteresse betroffenen Eigentümern zukommen, wenn nicht die bauliche Benutzung der Grundstücke von einer anderen Straße her ermöglicht wird.

Ein dauerndes Bauverbot müsste bloß das Strafseitenland und Vorgartenland treffen, während das Bauland nur Beschränkungen hinsichtlich der Fragen »wann« und »wie« unterworfen sein sollte, also bezüglich der Zeit und der Art der Bebauung.

Nach § 12 des preussischen Fluchtliniengesetzes ist jede Gemeinde befugt, durch Erlass eines Ortsstatuts vorzuschreiben, dass Wohngebäude an den festgestellten Strafseiten des Bebauungsplanes in der Regel erst dann errichtet werden dürfen, nachdem vorher die Straße planmäßig, den »Baupolizeilichen Bestimmungen« entsprechend, fertiggestellt ist. Die meisten preussischen Städte haben ein solches Ortsstatut erlassen (vergl. die Ortsstatuten für Berlin und Cöln im Anhange); aber wenige Städte führen es wirklich aus. Gewöhnlich lässt man den Baulustigen in die Stadtkafe einen gewissen Strafseitenkostenbeitrag zahlen und das Strafseitenland an die Gemeinde unentgeltlich abtreten und hat dann gegen den Anbau an unfertigen Wegen nichts mehr zu erinnern. Durch dieses Verfahren wird, wenn auch der Schutz der Gemeinden gegen die durch das wilde Bauen erwachsenden hohen Strafseitenbauausgaben ein ausgesprochener Zweck des Fluchtliniengesetzes ist, die Schwierigkeit nicht gelöst; sondern es wird die Entstehung von Zuständen zugelassen, welche nach Verkehrs- und Gesundheitsrücksichten zu beklagen sind und deren Beseitigung mit neuen Geldopfern schließlich der Gemeinde obliegen wird. Die preussischen Städte

453.
Bauverbot
an
unfertigen
Straßen.

follten, von der gesetzlichen Befugnis weisen Gebrauch machend, möglichst allgemein den Straßebau mit Wasserversorgung, Entwässerung und Beleuchtung dem Häuserbau vorzugehen lassen, also das Bauverbot an unfertigen Straßen wenigstens der Regel nach durchzuführen, zugleich aber auch den Straßebau fördern und in ihren »Baupolizeilichen Bestimmungen« keine übertriebenen Ansprüche an Straßen stellen, die für den Anbau als fertig gelten.

Auch in Bayern, Hessen und Sachsen darf der Anbau in der Regel nicht erfolgen, bevor die Straßen nicht kanalisiert und hergestellt oder bevor ihre Durchführung nicht gesichert ist. In anderen Staaten und Städten fehlt meist das Verbot, an unfertigen Straßen zu bauen; so in Baden und Hamburg, ferner in Straßburg, wo an den unfertigen Straßen der Stadterweiterung jeder bauen darf, wenn er nur das Erdgeschoss in die planmäßige Höhe legt und das Haus parallel zur Fluchtlinie errichtet. In Mainz und Wien ist die Bauerlaubnis u. a. auch davon abhängig, dass die zweckmäßige Einteilung des ganzen von Straßen umzogenen Baublockes durch den Einzelbau nicht verhindert wird. Die letztere, überaus empfehlenswerte Bestimmung fehlt leider anderwärts fast allgemein; wir werden in Kap. 4 dieses Abschnittes darauf zurückkommen.

Zweckmässigerweise ermächtigt ferner das hessische Baugesetz (siehe Anhang) die Städte, das Bauen außerhalb des Bereiches des Ortsbauplans überhaupt zu untersagen, eine Ermächtigung, welche nur in vorsichtiger Weise wird angewendet werden dürfen. In Preussen tritt die Möglichkeit des Bauverbotes umgekehrt erst ein, nachdem der Fluchtlinienplan festgestellt ist.

Bezüglich der Art der Bebauung können Beschränkungen auferlegt werden entweder im Wege des Vertrages (durch grundbuchliche Eintragung), besonders beim Verkaufe von Baugrundstücken, oder durch Ortsstatuten und Polizeiverordnungen. Die vertraglichen Bestimmungen beziehen sich beispielsweise auf den Aufschluss gewerblicher Anlagen, auf Höhe und Baustil oder Baustoffe der Gebäude, auf die offene oder halboffene Bauweise und ihre Einzelheiten.

Durch Ortsstatuten auf gesetzlicher Grundlage können gewisse Stadtgegenden überhaupt dem Bau von lästigen Fabriken und dem Betriebe störender oder gesundheitsgefährdlicher Gewerbe entzogen werden. Die Gewerbeordnung des Deutschen Reiches hat im Absatz 3 des § 23 diesen Fall vorgesehen, indem sie sagt: »Der Landesgesetzgebung bleibt vorbehalten, zu verfügen, inwieweit durch Ortsstatuten darüber Bestimmung getroffen werden kann, dass einzelne Ortsteile vorzugsweise zu Anlagen der im § 16 erwähnten Art zu bestimmen, in anderen Ortsteilen aber dergleichen Anlagen gar nicht oder nur unter besonderen Beschränkungen zuzulassen sind.« Der genannte § 16 handelt von denjenigen namhaft gemachten Gewerbeanlagen, deren Errichtung überhaupt mit einer besonderen behördlichen Vorprüfung vor Erteilung der Bauerlaubnis verknüpft ist. Die Königreiche Sachsen und Würtemberg, die Großherzogtümer Baden und Hessen und die Herzogtümer Anhalt und Braunschweig haben die in § 23 vorbehaltene Landesgesetzgebung erlassen und dadurch ihren Städten die Möglichkeit geboten, fabrikfreie Stadtteile anzulegen und zu bewahren. In den übrigen deutschen Staaten ist der Gegenstand noch nicht gesetzgeberisch geregelt; der »Deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege« hat, in Übereinstimmung mit anderen Vereinen und zahlreichen Städten, die allgemeine Regelung wiederholt angeregt⁷¹⁾. Uebrigens hat diese Frage den wesent-

454.
Beschränkungen
hinsichtlich
der Bauart.

⁷¹⁾ Siehe: Oertliche Lage der Fabriken in Städten. Deutsche Viert. f. öff. Gesundheitspf. 1889, S. 42.

lichsten Teil ihrer Bedeutung eingebüßt durch die praktischen Fortschritte, die in vielen Städten durch die »Abstufung der Baupolizeivorschriften« gemacht worden sind. Durch Erlaß von »Zonenbauordnungen« oder »Staffelbauordnungen« ist es teils auf ausdrücklicher gesetzlicher Grundlage (Sachsen, Württemberg), teils auf Grund ortspolizeilicher Befugnisse möglich, nicht bloß die in § 16 der Reichsgewerbeordnung erwähnten Gewerbebetriebe, sondern alle lästigen oder unerwünschten Betriebe aus bestimmten, dem ruhigen Wohnen vorbehaltenen Ortsteilen fernzuhalten und außerdem hinsichtlich der Bauart und Baudichtigkeit alle diejenigen Beschränkungen aufzuerlegen, die für die verschiedenen Bezirke aus gesundheitlichen und sozialen Gründen als nötig erkannt werden. Näheres hierüber enthält Kap. 7 dieses Abschnittes.

3. Kapitel.

Enteignung.

^{455.}
Gesetzgebung.
Den Gemeinden ist in fast allen Kulturstaaten das Recht eingeräumt, das Strafseitenland auf Grund eines gesetzlich festgesetzten Fluchtlinienplanes zu enteignen, d. h. dem Eigentümer zwangsweise gegen Entschädigung zu entziehen. Die Förmlichkeiten, welche zu diesem Behufe zu befolgen sind, und die Vorschriften für die Art der Ermittlung des Schadensersatzes sind allerdings in den verschiedenen Ländern sehr verschieden. Ausnahmen bilden unseres Wissens Mecklenburg, wo das Enteignungsrecht zu Zwecken der Stadtvergrößerung nicht besteht, und Bayern, wo sich das Enteignungsrecht auf Strafseiten, nicht auf Gemeindestrafse erstreckt, was die Ausführung von Stadtvergrößerungen auf das äußerste erschweren muß.

Das preußische Fluchtliniengesetz sagt in § 11 kurz und bündig: »Mit dem Tage, an welchem die im § 8 vorgeschriebene Offenlegung (des festgestellten Planes) beginnt, tritt die Beschränkung des Grundeigentümers, daß Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus vertragt werden können, endgültig ein. Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Strafseitenfluchtlinien für Strafseiten und Plätze bestimmte Grundfläche dem Eigentümer zu entziehen.« Die Entziehung geschieht auf Antrag der Gemeinde durch das im Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 vorgeschriebene Verfahren, ohne daß es, wie bei anderen gemeinnützigen Unternehmungen, einer besonderen königlichen Verordnung bedarf.

^{456.}
Höhe
der
Entschädigung.
Für die Bestimmung der Höhe der Entschädigung sind die Fragen entscheidend, auf welchen Zeitpunkt der abzuschätzende Wert des der Enteignung unterliegenden Grundstückes zu beziehen und ob der Wert des Grundstückes »als Bauplatz« zu entschädigen ist.

Die erste Frage ist von großer Wichtigkeit bei Städten oder Stadtteilen, wo die Grundpreise infolge des starken Vorschreitens der Bebauung oder infolge von Eisenbahnbauten oder sonstigen die Werte beeinflussenden Anlagen im raschen Steigen begriffen sind. Es kommen drei verschiedene Tage in Frage, nämlich 1) der Tag der Feststellung und öffentlichen Bekanntmachung des Strafseitenplanes, 2) der Tag des Enteignungsantrages und 3) der Tag des Eigentumsüberganges.

Alle drei Zeitpunkte haben eine gewisse Berechtigung: der Tag 1, weil es unbillig erscheint, der Gemeindekasse die Zahlung von Spekulationswerten aufzubürden, welche erst nach der Feststellung der Baubefchränkung für den Baugrund im allgemeinen, vielleicht gerade auf Grund des Planes, entstanden sind; der Tag 2, weil erst an diesem die Gemeinde ihr Enteignungsrecht wirklich ausgeübt hat, und der Tag 3, weil erst an ihm der Eigentümer der Rechte und Pflichten an seinem Grundstücke entbunden und durch Zahlung der Entschädigungssumme in den Stand gesetzt wird, sich anderweitigen Ersatz zu schaffen. Die Rechtspflege, welche früher vorwiegend den Tag der Planfeststellung als für die Wertbemessung maßgebend annahm, betrachtet, wenigstens in Preußen, in jüngerer Zeit den Tag des Enteignungsantrages als den maßgeblichen.

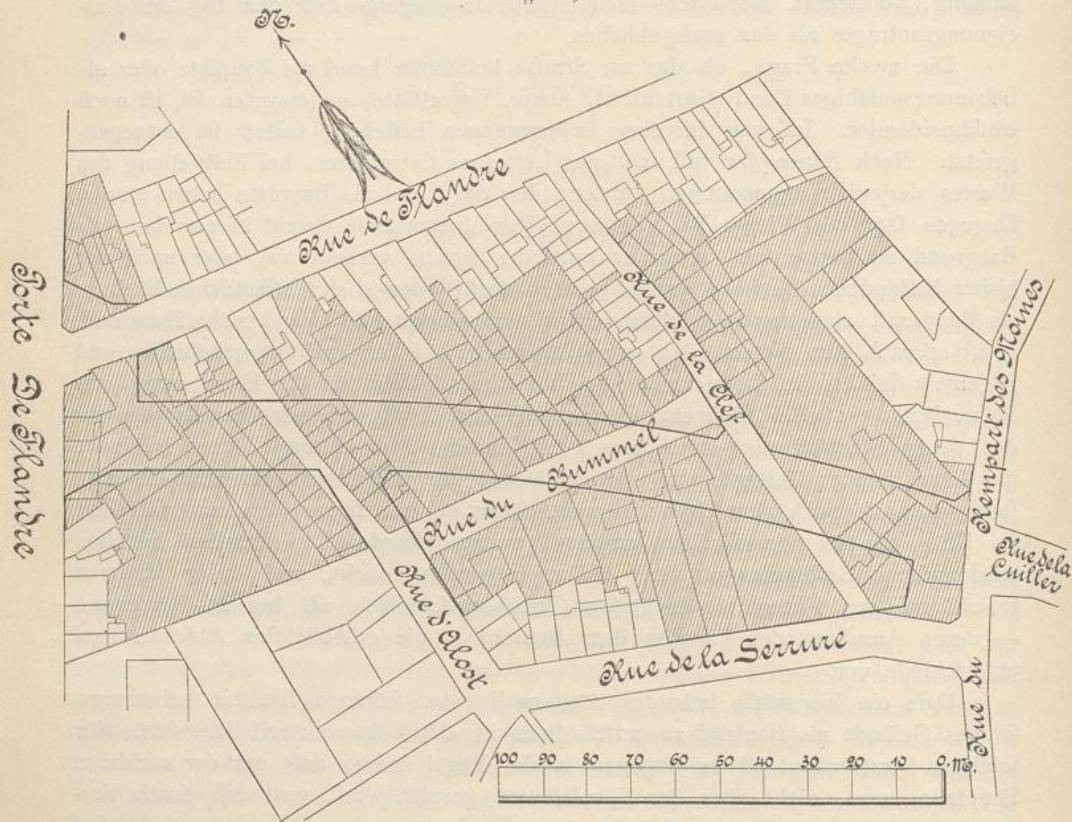
Die zweite Frage, ob das zur Straße bestimmte Land als Bauplatz oder als bebauungsunfähiges Land (Gartenland, Acker, Lagerstätte) zu bewerten sei, ist noch einschneidender. Insofern hierüber Bestimmungen bestehen, lauten sie entgegengesetzt. Nach *Baumeister* soll laut des Leipziger Ortsgesetzes bei Feststellung des Wertes derjenige angenommen werden, den das Land als Bauplatz haben würde. Dagegen sagt die Wiener Bauordnung: »Der abzutretende Grund ist nur dann als Baugrund zu betrachten, wenn er entweder bereits verbaut war oder nach der bisher bestandenen Baulinie verbaut werden durfte oder in den öffentlichen Büchern als Baugrund eingetragen erschien. War der abzutretende Grund nicht Baugrund, so ist er nach dem Nutzen, den er mit Rücksicht auf Zeit und Ort gewöhnlich und allgemein leistet, zu bewerten.« Im hessischen Gesetz für die Erweiterung von Mainz heißt es: »Bei Abschätzungen von Gelände, welches nach dem Bauplan für den neuen Stadtteil nur zur Anlage von Kanälen, Straßen und Plätzen bestimmt ist, kann solches Gelände nicht zu den etwa für Bauplätze geeigneten Preisen, sondern nur so hoch abgeschätzt werden, als es je nach seiner Benutzungsfähigkeit als Feld, Garten oder Hofraite gewertet werden konnte.« In Preußen bestehen ausdrückliche Bestimmungen über diesen Gegenstand nicht, und daher kommen sowohl bei den Enteignungsbehörden (Bezirksauschüssen), als bei den Gerichten — deren Anrufung den Parteien stets freisteht — die erheblichsten Abschätzungsunterschiede vor.

Dass ein bis dahin bebautes oder nach einer früheren Baulinie bebauungsfähiges Gelände als Bauland zu entschädigen ist, dürfte kaum zweifelhaft sein. Für sonstiges Straßensegel ist es dagegen in der Regel billig, dass nur der wirkliche Benutzungswert, nicht aber der Bauplatzwert gezahlt wird, weil erst durch Verwendung der abzugebenden Fläche zum Straßensegel der übrigbleibende Besitz wirklich ein Bauplatz wird, der Besitzer also im Mehrwert des letzteren einen vollen Ersatz findet. Dies passt aber nur so lange, als die zu enteignenden Besitzer des Straßensegels zugleich die in gleichem Massen beteiligten (beim Anbau schließlich die Straßenanlagekosten erstattenden) Eigentümer des anstoßenden Baulandes sind. Andernfalls wird den letzteren durch eine zu geringe Entschädigung der ersten ein unverdienter Vorteil zugewiesen. Zur Vermeidung einer derartigen Ungerechtigkeit wird oft so verfahren, dass das Straßensegel zwar nicht als Bauland, wohl aber mit dem durchschnittlichen allgemeinen Bodenwerte der Ortslage unter Berücksichtigung der Zugänglichkeit, Gestalt und Tiefe des in Betracht kommenden Grundstückes entschädigt wird. An einem Beispiel möge — ohne grundsätzliche Billigung auszusprechen — dies erläutert werden.

Der Preis fertiger Baustellen möge zu der für die Enteignung mafsgebenden Zeit in einer Ortslage 50 Mark für das Quadratmeter betragen. Gefetzt, die Grundstücke haben durchschnittlich ein Drittel ihrer Fläche für Strafseiten abzugeben und für jedes Quadratmeter Bauland 5 Mark an Strafsebaukosten aufzubringen. Alsdann ergibt sich der durchschnittliche allgemeine Bodenwert des rohen Landes $(50 - 5)^{2/3} = 30$ Mark für das Quadratmeter, während der Wert derselben Einheit für die Benutzung als Garten oder Lagerplatz vielleicht nur zu 5 bis 10 Mark abschätzen wäre.

Bei teilweise zu enteignenden Grundstücken von fehr geringer Tiefe oder von ungewöhnlich großer Tiefe träfe selbstredend diese Durchschnittsberechnung nicht zu; bei den ersteren würde

Fig. 629.

Zonenenteignung an der *Porte de Flandre* zu Brüssel⁷³⁾.

die Entschädigung höher, bei den letzteren erheblich niedriger ausfallen müssen, da der Schaden immer nur in dem Unterschiede zwischen dem Werte des ursprünglichen und dem Werte des verbleibenden Grundstückes besteht.

457.
Wert-
steigerung
der
Grundstücke

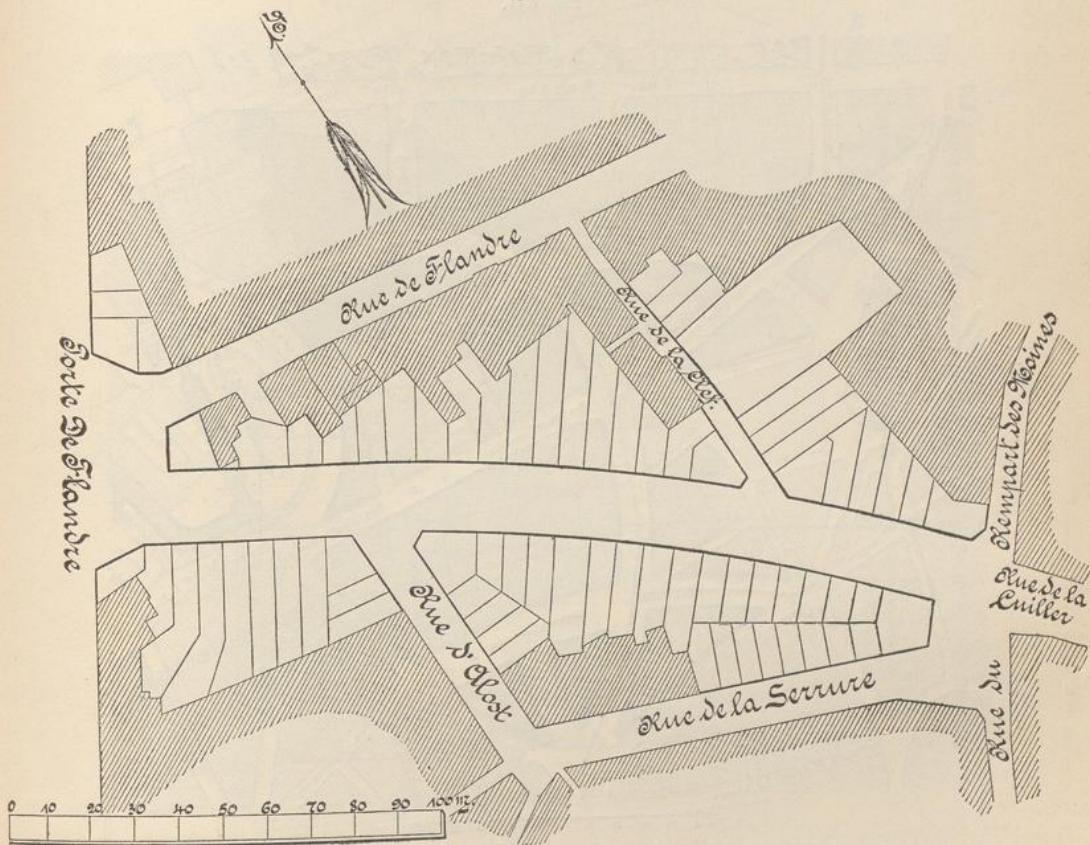
Nur in wenigen Staaten, z. B. in Württemberg, Sachsen, Hamburg, Frankreich, Nordamerika, gestatten die Enteignungsgesetze die Anrechnung eines dem verbleibenden Grundstücke erwachsenden Mehrwertes auf die Entschädigung der Enteignungsfläche. In den meisten Staaten ist ein solches Verfahren ausdrücklich ausgeschlossen; zudem gebührt dem Enteigneten nicht blos die Entschädigung des vollen Wertes der ihm abgenommenen Grundfläche an sich, sondern auch die Schad-

Ishaltung für besondere Geschäfts- und Nutzungsachteile, sowie für eine etwaige Wertverminderung der Restfläche. Der letztere Punkt kann bei neuen Strafseanlagen, besonders bei solchen, welche die Grundstücksgrenzen schief schneiden, sehr wichtig werden und leicht zu Ungerechtigkeiten führen.

Nach dem preußischen Gefetz kann zwar der Eigentümer die Uebernahme des ganzen Grundstückes verlangen, wenn daselbe durch die Fluchtlinie so weit in Anspruch genommen wird, dass das Restgrundstück nach den baupolizeilichen Be-

458.
Enteignung
von
Restflächen.

Fig. 630.



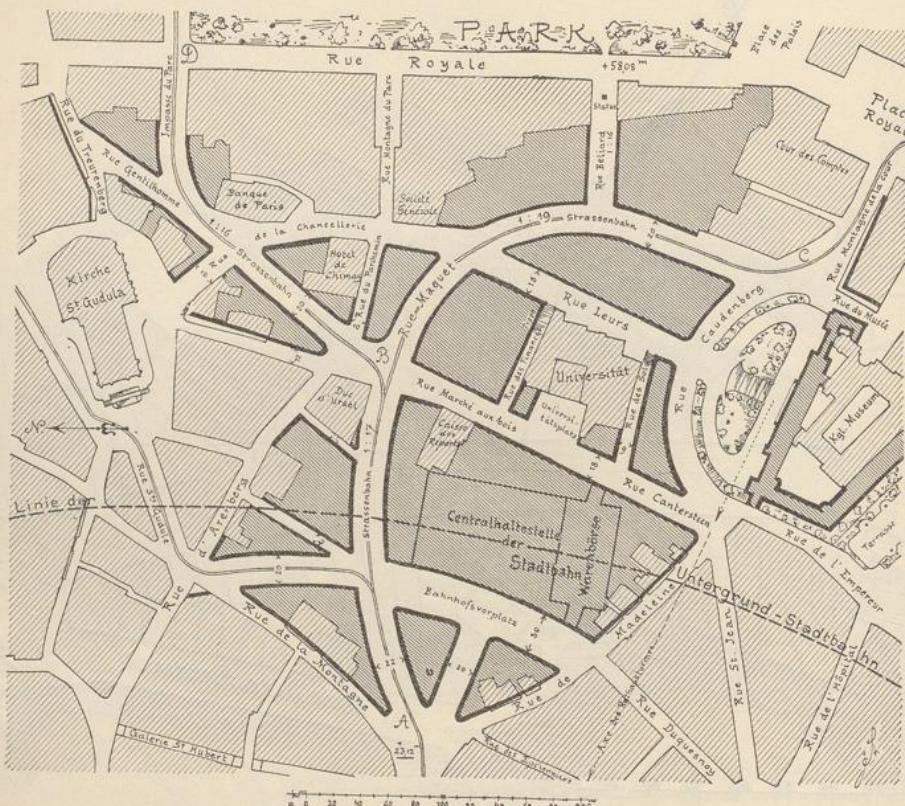
Einteilung des durch die in Fig. 629 dargestellte Enteignung gewonnenen Baugeländes⁷³⁾.

stimmungen des Ortes nicht mehr zur Bebauung brauchbar ist. Aber der Gemeinde steht das Recht der Enteignung des ungeeignet werdenden Restes gegen Entschädigung nicht zu; im Gegenteile kann der Besitzer nach freier Wahl den Rest behalten und in diesem Falle sogar die Gemeinde obendrein noch zur Schadlosbehaltung für die entstehende Formverschlechterung und Bebauungsunfähigkeit desselben verpflichten. Dies ist offenbar ein Unrecht und umso mehr der Abhilfe bedürftig, als die ungeeigneten Reststücke nicht bloß in häflicher Weise selbst unbaut liegen bleiben, sondern auch die Bebauung der Nachbargrundstücke behindern

und oft eine wirtschaftlich und gesundheitlich unzweckmässige Bebauung herbeiführen. Man nennt solche Restflächen mitunter »Vexierstreifen« oder »Prellstreifen«, weil sie in der Hand eigennütziger und rücksichtsloser Eigentümer dazu missbraucht werden, den Nachbar absichtlich zu benachteiligen, um von ihm einen hohen Abfindungspreis zu erzwingen.

Etwas günstiger sind die schweizerischen, badischen und braunschweigischen Enteignungsge setze, welche wenigstens in solchen Fällen die Gemeinden zur Enteignung der Restflächen ermächtigen, in welchen die verlangte Entschädigung der

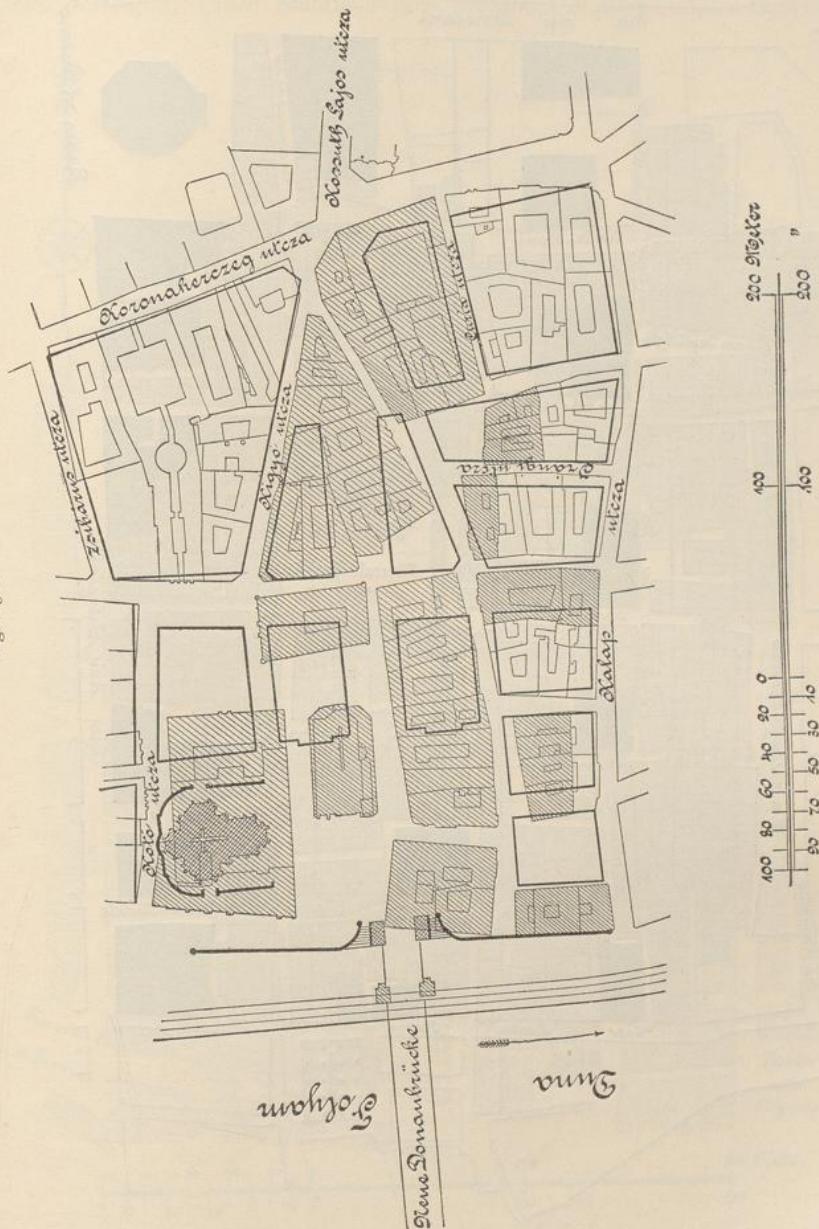
Fig. 631.

Straßendurchbrüche zu Brüssel⁷⁴⁾.

Wertverminderung mehr als $\frac{1}{4}$ des Wertes beträgt. Aber eine gesetzliche Berechtigung, die Reststücke gerade wegen ihrer Bebauungsunfähigkeit zu enteignen, gibt es, soviel bekannt, bisher in deutschen Staaten nicht. Belgien, Frankreich, England und Ungarn sind uns in dieser Beziehung vor. Der »Deutsche Verein für öffentliche Gefundheitspflege« verlangte in den Beschlüssen seiner Generalversammlung zu Freiburg i. Br. ausdrücklich, dass den Gemeinden das Recht zu gewähren sei, »sich in den Besitz der zur Durchführung des Bebauungsplanes nötigen Grundstücke einschließlich der zur Bebauung ungeeigneten Grundstücksreste im Wege des Enteignungsverfahrens zu setzen«. Allerdings wird das Reststück in der

Hand der Gemeinde noch nicht bebauungsfähig, es sei denn, daß es zufällig mit anderen Restflächen oder sonstigen Grundstücken der Gemeinde vereinigt werden kann oder daß der Nachbar sich sofort zur Uebernahme des Restes bereit erklärt.

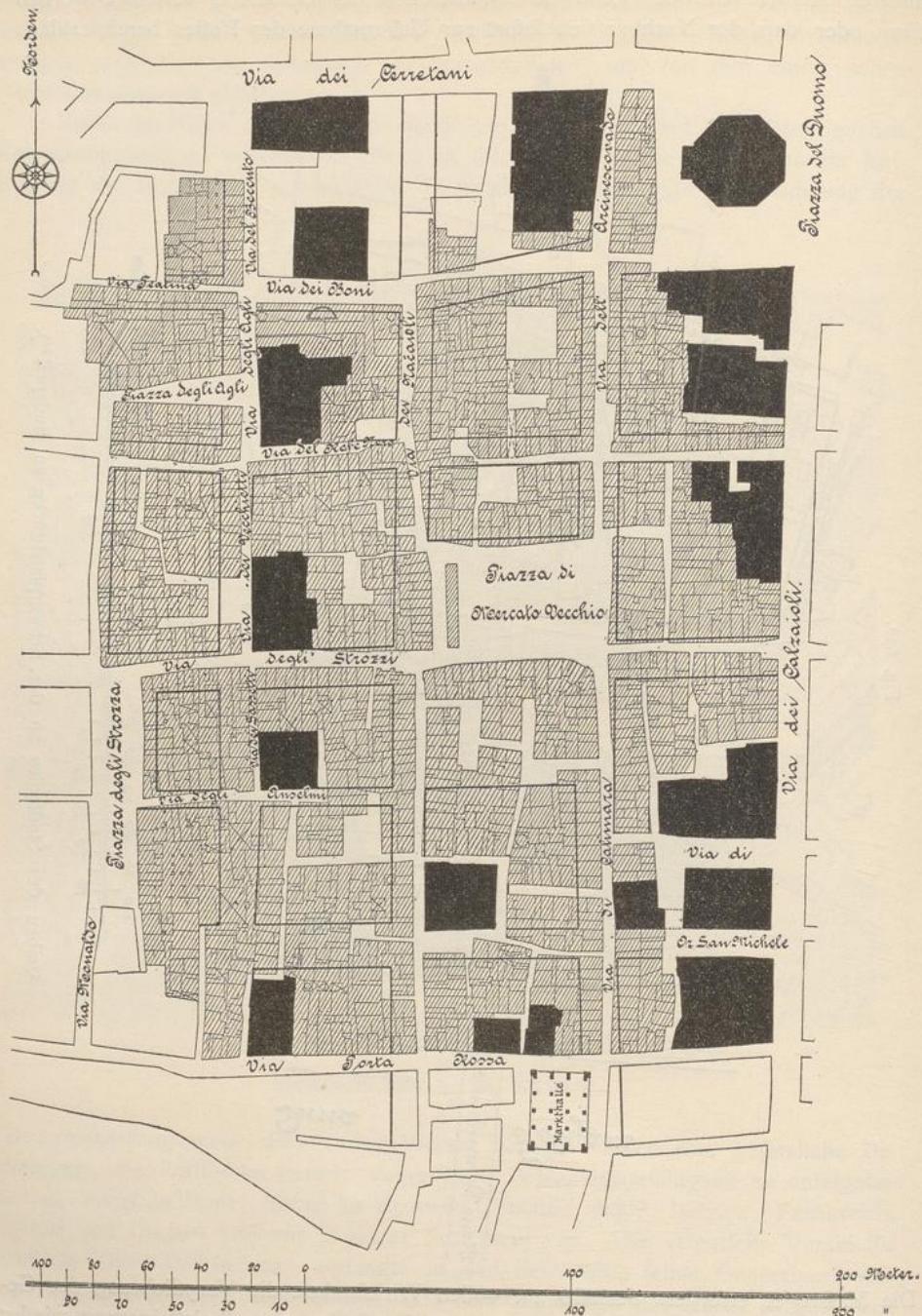
Fig. 632.



Umbau des Stadtteiles an der Schwuplitzbrücke zu Budapest³³).

Die Maßregel erfordert deshalb zur vollen Wirksamkeit die Verpflichtung der Gemeinde, das Reststück zur Bildung geordneter Baustellen ohne Preissteigerung wieder abzugeben, und ferner die gesetzliche Ausbildung der Eineignungs- und Umlegungsbefugnis, von welcher in Kap. 4 die Rede sein wird.

Fig. 633.



Umbau der Stadtmitte von Florenz

Alter Zustand 13).

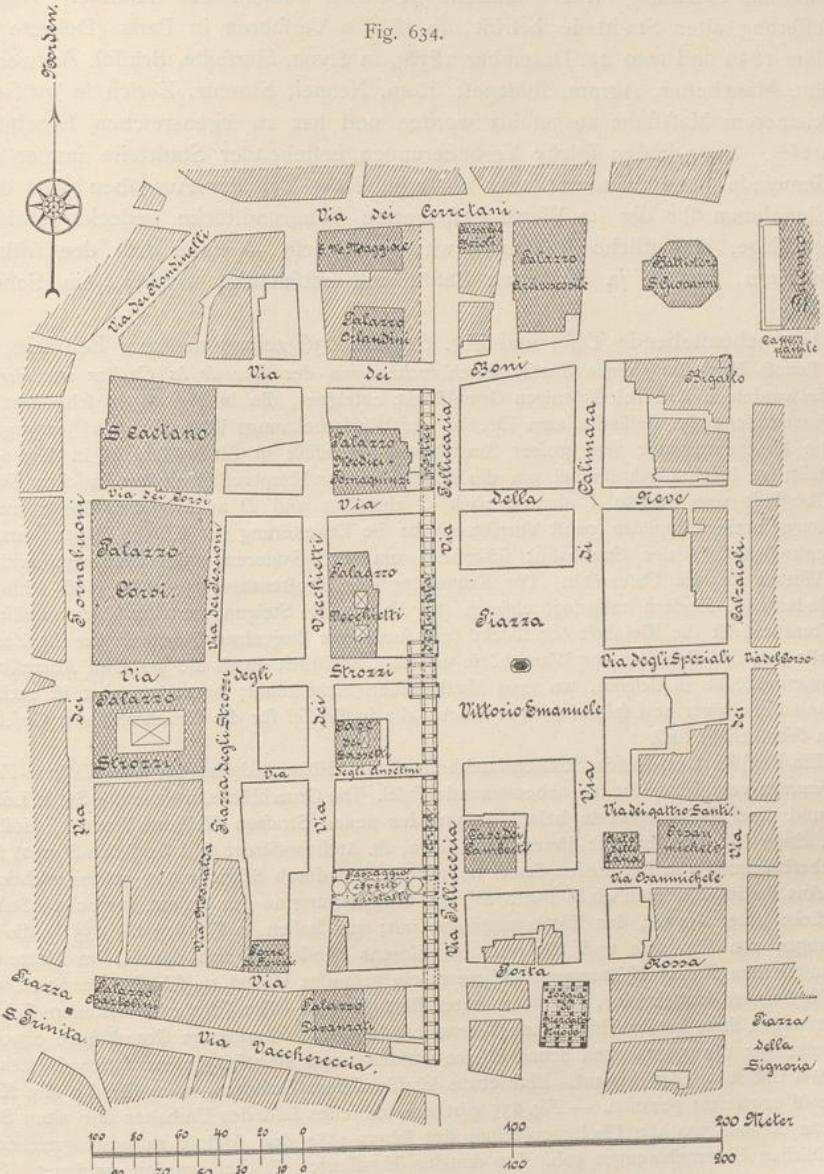
Die oben genannten Staaten Belgien, Frankreich, England und Ungarn, auch Italien und die Schweiz, besitzen noch weitergehende Enteignungsgegesetze, welche das Ziel verfolgen, ganze Stadtteile oder Gebäudekomplexe wegen Gesundheits-

459.

Zonen-

enteignung.

Fig. 634.



Umbau der Stadtmitte von Florenz.

Neuer Zustand⁷³).

widrigkeit oder Verkehrserschwerung zu enteignen, um an ihrer Stelle einen gefundernen Stadtteil und zweckmäfsige Verkehrstrassen anzulegen. Zu diesem Behufe wird die ganze Zone der in Betracht kommenden Grundstücke enteignet; dann

werden neue Strafsenzenge ausgelegt und künstgerecht hergestellt, zweckmäßige Baugrundstücke eingeteilt und verkauft. In Belgien bezieht sich nach dem im Anhang auszüglich mitgeteilten Gesetz vom 1. Juli 1858 und 15. November 1867 dies auch auf die Schaffung neuer Stadtteile in bisher unbebautem Gelände. Was die Verbesserung alter Stadtteile betrifft, so ist das Verfahren in Paris (Dekrete vom 26. März 1852 und vom 27. Dezember 1858), in Lyon, Marseille, Brüssel, Antwerpen, London, Manchester, Agram, Budapest, Rom, Neapel, Florenz, Zürich in größerem und kleinerem Maßstabe ausgeführt worden und hat zu segensreichen Ergebnissen geführt⁷²⁾. Zwar kosten solche Verbesserungen bestehender Stadtteile immer noch der Gemeinde hohe Summen; aber ein erheblicher Teil der Ausgaben wird durch die Einnahmen für die im Werte gesteigerten Baugrundstücke gedeckt, und eine zweckmäßige, einheitliche Bebauung wird ermöglicht — ohne daß den früheren Eigentümern, welche ja für ihren Besitz voll entschädigt werden, ein Schaden erwächst.

^{460.}
Beispiele
ausgeführt
Zonen-
enteignungen.

Die nebenstehende Tafel und Fig. 629 bis 636 zeigen mehrere Beispiele.

Behufs Herstellung eines Strafsendurchbruches von der *Rue de la Cuiller* zur *Porte de Flandre* wurden in Brüssel diejenigen Grundstücke enteignet, die in Fig. 629⁷³⁾ schraffiert sind. Die Neuauftteilung des Geländes zum Zwecke der Wiederbebauung ist in Fig. 630⁷⁴⁾ angegeben.

— Eine Zonenenteignung von großer Ausdehnung, ebenfalls in Alt-Brüssel, ist in Fig. 631⁷⁴⁾ dargestellt; es handelt sich hierbei um die Bildung zweier Hauptverkehrslinien zwischen Nieder- und Oberstadt vom Punkte *A* über *B* nach *C* einerseits und *D* andererseits; ferner um die Gewinnung zweier Bauplätze (nebst Vorplätzen) für die Erweiterung der Königl. Museen und für die Zentralhaltestelle der Stadtbahn; schließlich um die »Sanierung« des gesundheitswidrigen alten Viertels an der Universität. Die Krümmung der Strafsenzenge hat nicht bloß schönheitliche Bedeutung, sondern entspringt zugleich der Absicht, die Steigungsverhältnisse zu ermäßigen. Bemerkenswert ist die Kleinheit der Blöcke (mit Ausnahme desjenigen Blockes, der die Zentralhaltestelle und den Bauplatz der Warenbörsen umfaßt), erklärt durch die geringen Abmessungen der Baugrundstücke in Belgien, wo man Mietkafernen nicht kennt; bemerkenswert ist auch die Häufigkeit dreieckiger und spitzwinkeliger Blöcke, die in Brüssel für die Errichtung von Geschäftshäusern sehr beliebt sind.

Ein Beispiel Londoner Strafsendurchbrüche und Höhenänderungen, die *Holborn-Valley Improvements*, veranschaulicht die nebenstehende Tafel. Die Grundstücke, welche die Stadt London auf Grund einer Parlamentsakte behufs Anlage der neuen Straßen Holborn-Viaduct, Holborn-Circus, Snow-Hill, Charterhouse-Street, Shoe-Lane, St. Andrew-Street und St. Bride-Street, sowie zur Ueberbrückung von Farringdon-Street enteignete, sind durch Schraffierung gekennzeichnet.

Aus Budapest teilen wir in Fig. 632⁷⁵⁾ die Umgestaltung an der Zufahrt zur neuen Schwurplatzbrücke unter Angabe der Enteignungszone mit; aus Italien in Fig. 633 bis 635⁷⁶⁾ die Umgestaltungen von Florenz und Neapel. In Florenz handelt es sich darum, im Herzen der Stadt unter dem Namen *Risanamento del centro* ein gefundenes Viertel zu schaffen an Stelle einer Menge lichtarmer, ungesunder, dicht bewohnter Baulichkeiten. Die schwarz gehaltenen Gebäude wurden wegen ihres künstgeschichtlichen Wertes erhalten, die schraffierten Grundstücke erworben und freigelegt; die gewonnenen neuen Blöcke wurden unter Belassung eines freien Platzes von $82 \times 90\text{ m}$ Größe wieder bebaut. Eine etwas künstlerischere Gestaltung wäre für die alte Kunstadt wohl erwünscht gewesen. — Fig. 635 gibt ein teilweises Bild des Umbaues der alten Stadtteile von Neapel, wo die Choleraepidemie des Jahres 1884 den Anstoß zu umfangreichen gesundheitlichen Unternehmungen gab. Die dunkler schraffierten Flächen wurden enteignet. Unter den neu angelegten Straßen sind am bedeutendsten der breite, vom Hauptbahnhof in die Stadt führende *Corso Re d'Italia* und seine Gabelung nach der *Via Medina* und der *Piazza Municipio*; gleichzeitig wurden zum Unterbringen der zum Ausziehen genötigten armen Bevölkerung neue Viertel mit geeigneten Wohnungen an der Aufsenseite der Stadt erbaut.

⁷²⁾ Siehe: Wochbl. f. Baukde. 1886, S. 499 — ebenda, S. 465 — ferner: BAUMEISTER, R., J. CLASSEN & J. STÜBBEN. Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung. Berlin. 1897. S. 78—97.

⁷³⁾ Aus der in Fußnote 77 genannten Denkschrift.

⁷⁴⁾ Aus: Deutsche Bauz. 1904, S. 333.

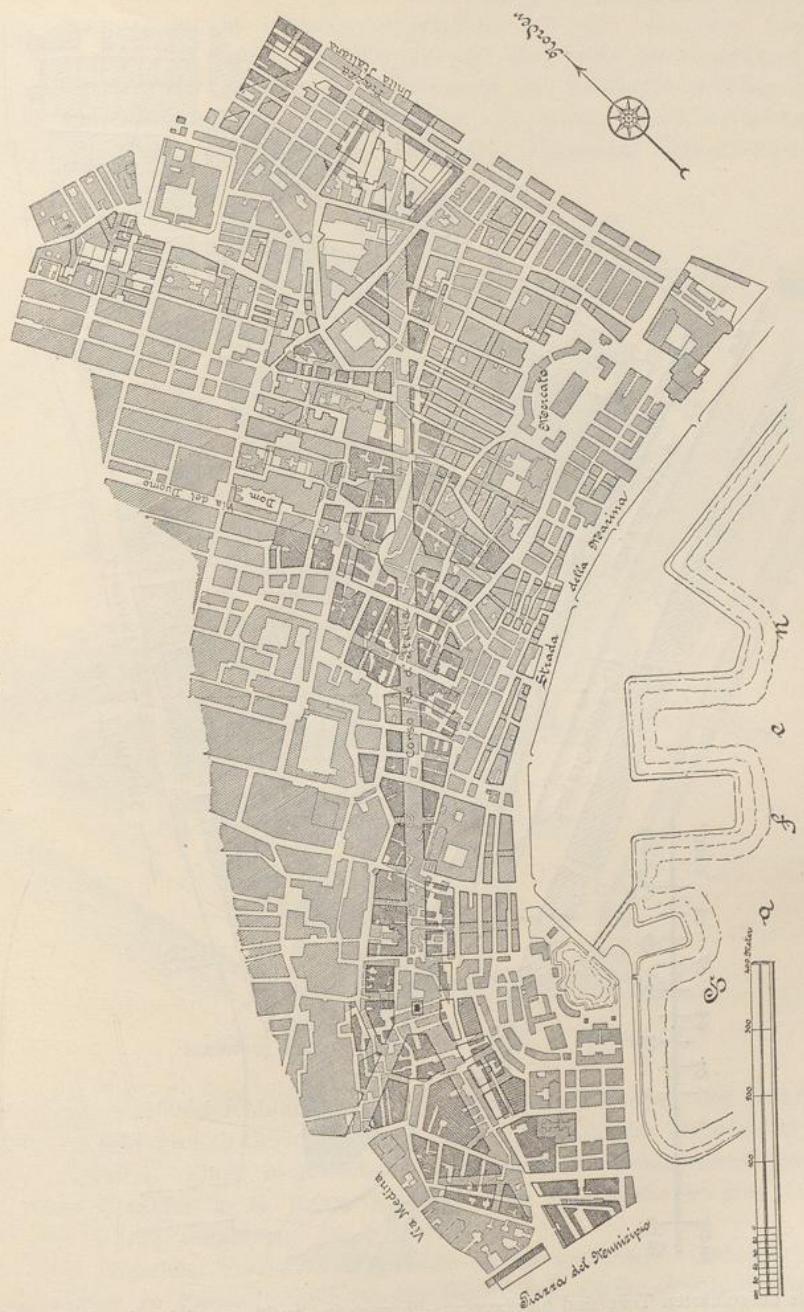
E n t e i g n u n g s p l a n
für die Anlage des Holborn-Viadukts und der benachbarten
Straßendurchbrüche zu London.

Handbuch der Architektur. IV, 9. (z. Aufl.)

Den Umbau des Zähringer Viertels in Zürich nebst der durch dunklere Schraffur hervor gehobenen Enteignungszone stellt Fig. 636⁷³⁾ dar.

In Oesterreich besteht zwar keine allgemeine gesetzliche Regelung der Zonenenteignung;

Fig. 635.



Anlage des *Corpo Re d'Italia* und anderer Strafsendurchbrüche zu Neapel⁷³⁾.

durch besonderes Reichsgesetz vom 11. Februar 1893 ist aber der Stadt Prag eine Enteignung in beträchtlichem Umfange ermöglicht worden, um das übervölkerte und ungefundne Gebiet der Josefsstadt nebst Umgebung zu „faniieren“.

Ein ähnliches Unternehmen ist die in Hamburg auf Grund eines Sondergesetzes zum Teil ausgeführte, zum Teil noch in Ausführung begriffene Sanierung eines alten Stadtteiles, der sog. südlichen Neustadt. Die Enteignungs-, bzw. Erwerbungszone ist in Fig. 637⁷⁵⁾ schraffiert;

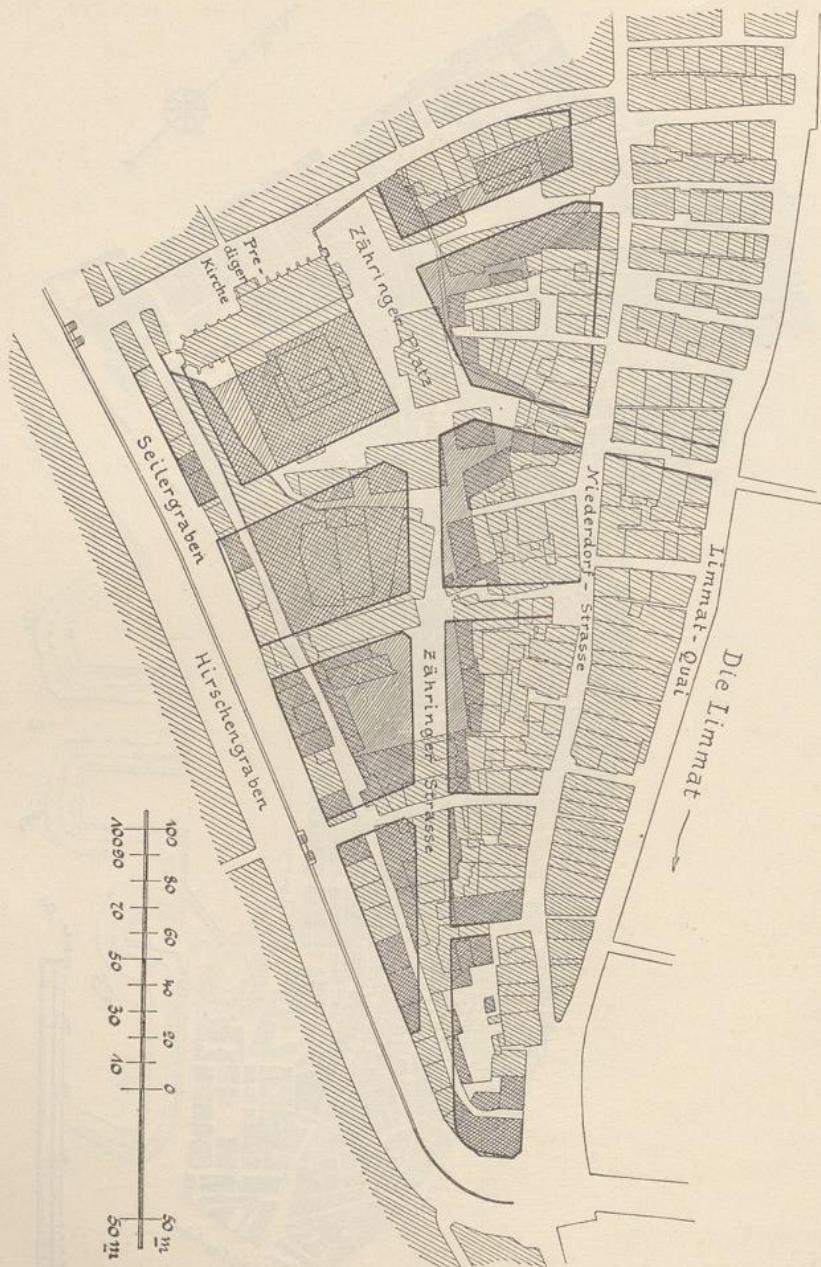


Fig. 636.

Umbau des Zähringer Viertels zu Zürich^{73).}

die bereits ausgeführten Teile sind ausgezogen; die noch in Ausführung stehenden sind punktiert. Die Ausführung dieser ausgedehnten, durch die Cholera von 1892 veranlaßten Umgestaltung wurde auf 9 Jahre verteilt; die Beschaffung eines Vorrates passender neuer Wohnungen ging den-

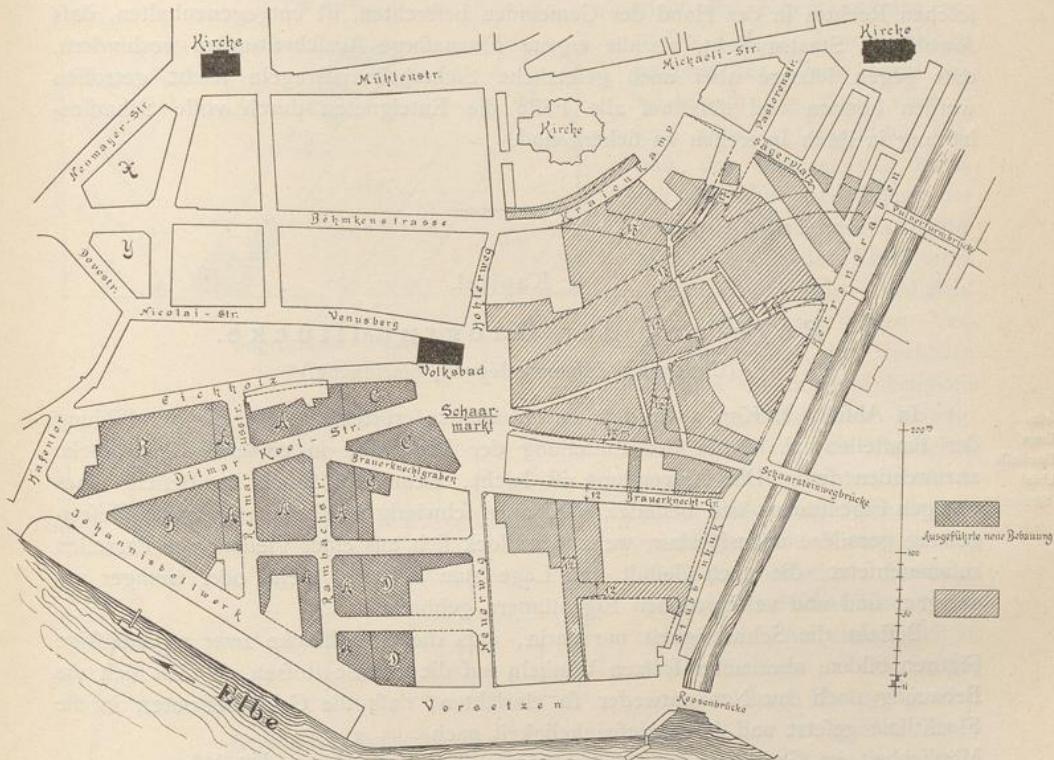
⁷⁵⁾ Aus: Zentralbl. f. allg. Gesundheitspf., 1904, S. 389.

einzelnen Abschnitten der Ausführung voraus. Das starke Zerschneiden der Wände des Schaarmarktes wäre wohl vermieden worden.

Im übrigen Deutschland, wo mit Ausnahme des Königreiches Sachsen (vergl. §§ 68 bis 71 des im Anhang mitgeteilten Auszuges aus dem Sächsischen Allg. Baugesetz) das Enteignungsrecht sich auf die Fläche der zukünftigen Straße beschränkt, dazu für die Formverschlechterung der Reststücke meistens noch besondere Entschädigungen zu leisten sind und die infolge des Unternehmens ein-tretende Wertsteigerung den Eigentümern der anliegenden Grundflächen zufällt,

461.
Schwierigkeiten
und
Bemühungen
in
Deutschland.

Fig. 637.

Sanierung der südlichen »Neustadt« zu Hamburg⁷⁵⁾.

finden grosse Straßendurchbrüche und innere Stadtregulierungen der gedachten Art wegen der sehr grossen Geldopfer eine Seltenheit, obwohl das Bedürfnis an manchen Orten vorwaltet. Einen in Ausführung begriffenen Straßendurchbruch im Inneren der Stadt Frankfurt a. M. haben wir bereits in Kap. 8 des vorigen Abschnittes (Fig. 522, S. 235) mitgeteilt.

Der »Deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege« verlangte in feiner Versammlung zu Freiburg 1885 für die Gemeinden allgemein das Recht, »ungefundne Stadtgegenden durch ausgedehnte Enteignungsbefugnisse ohne unverhältnismässige Kosten umzugestalten«. Und in der Verfammlung zu Straßburg wurde die Forderung wiederholt mit den Worten: »Werden . . . ganze Häusergruppen

oder Ortsbezirke für unbenutzbar erklärt, so hat die Gemeinde das Recht, den vollständigen Umbau zu veranlassen oder vorzunehmen; es steht ihr zu dem Zweck bezüglich aller in dem umzubauenden Bezirk befindlichen Grundstücke und Gebäude die Zwangseignung zu⁷⁶⁾. Der internationale Kongress zu Paris 1889 empfahl eine ähnliche Gesetzgebung zu Gunsten der Erzielung gesunder Arbeiterwohnungen.

Die gleiche Forderung ist unter Umständen durch das Verkehrsbedürfnis zu begründen. Ob es sich auch empfiehlt, die Zonenenteignung im unbebauten Aufsengelände nach belgischem Vorbilde auf deutsche Verhältnisse zu übertragen, möge dahingestellt bleiben. Denjenigen, welche einen möglichen Missbrauch eines solchen Rechtes in der Hand der Gemeinden befürchten, ist entgegenzuhalten, dass sowohl die Staatsaufsicht, als die eigene Finanzsorge Auschreitungen verhindern, dass gegen letztere aber auch gesetzliche Sicherheitsmaßregeln leicht getroffen werden können und dass auf alle Fälle die Enteigneten durch volle Schadloshaltung in ihren Interessen zu sichern sind.

4. Kapitel.

Regelung der Baugrundstücke.

(Umlegung, Zusammenlegung, Eineignung.)

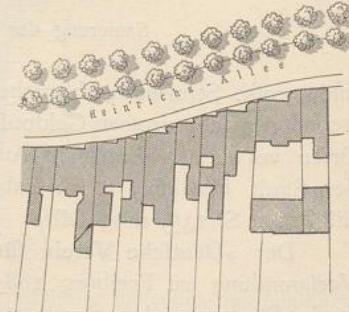
462.
Lage
der Baustelle
schief
zur Straße.

In Abschn. 2, Kap. 3 wurden die Grundsätze erörtert, welche bei der Bildung der Baustellen, d. h. bei der Einteilung der Baublöcke in einzelne Grundstücke anzuwenden sind. Die Anwendung ist leicht, wenn der Block im Besitze eines einzigen Eigentümers sich befindet, wird aber schwierig und bei mangelhafter Gesetzgebung geradezu unausführbar, wenn der Block sich aus einer Vielheit von Parzellen zusammensetzt, die nach Gestalt und Lage zum Bebauen mehr oder weniger ungeeignet sind und verschiedenen Eigentümern gehören.

Besteht die Schwierigkeit nur darin, dass die Grundstücke zwar regelmäßige Figuren bilden, aber unter spitzen Winkeln auf die Straße stoßen, so lässt sich die Bebauung noch zur Not entweder so einrichten, dass die Gebäudefronten in die Fluchtlinie gesetzt und die Schiefwinkeligkeit nach Möglichkeit im Grundriss der Räume überwunden wird, oder derart, dass rechtwinkelige Gebäude errichtet werden, deren Fronten sägeförmig oder — wie es bei der Kavallerie heißt — *en échelon* zur Straße stehen. Erstes wird in den meisten Bauordnungen verlangt; letzteres ist in alten Städten (z. B. Nürnberg) zuweilen reizvoll unter Anordnung von Erkern und Altanen ausgeführt (vergl. auch Fig. 638 aus Aachen). Ist auch die sägeförmige Bebauung im allgemeinen für moderne Städte wegen der oft sich bildenden Schmutzwinkel und dunklen Rücksprünge weniger geeignet, so liegt doch zu

⁷⁶⁾ Siehe: Deutsche Viert. f. öff. Gesundheitspf. 1890, S. 60.

Fig. 638.



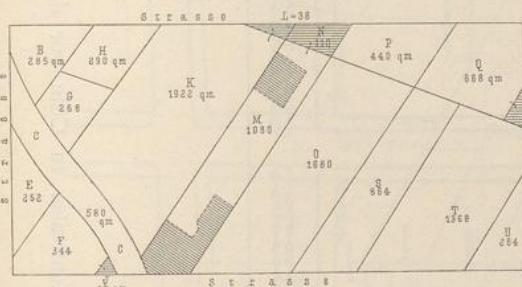
Schiefe Grundstückslage an der Heinrichs-Allee zu Aachen.

einem polizeilichen Verbot kein Grund vor, wenn der gute Anschluss eines jeden Hauses an das vortretende Nachbarhaus gesichert ist. Die ohne einen solchen Anschluss bei geschlossener Bebauung vortretenden rohen Giebelmauern sind empfindlich störend, auch dann, wenn die Grundstückseinfriedigungen in die durchgehende Fluchlinie gesetzt werden. Für die offene Bauweise ist die blosse schiefwinkelige Lage der Grundstücke weniger hinderlich, aber ebenfalls unerwünscht und für die Ausnutzung und Unterteilung immer nachteilig.

Größer wird die Schwierigkeit, wenn die Grundstücksgrenzen völlig regellos im Baublock verlaufen und die Fluchlinien sich im Hinblick auf die sonstigen Anforderungen des Stadtbauplanes nicht den Eigentumslinien anpassen lassen. Einen solchen ungeregelten Block zeigt beispielweise Fig. 639, welcher kein einziges Grundstück enthält, das ohne eigenen Nachteil und ohne Schädigung der Nachbarn bebaut werden könnte.

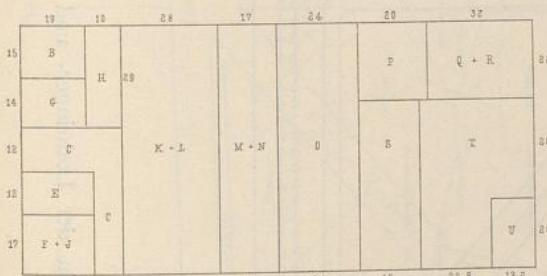
463.
Regelloose
Lage der
Grundstücke.

Fig. 639.



Ungeordneter Baublock.

Fig. 640.

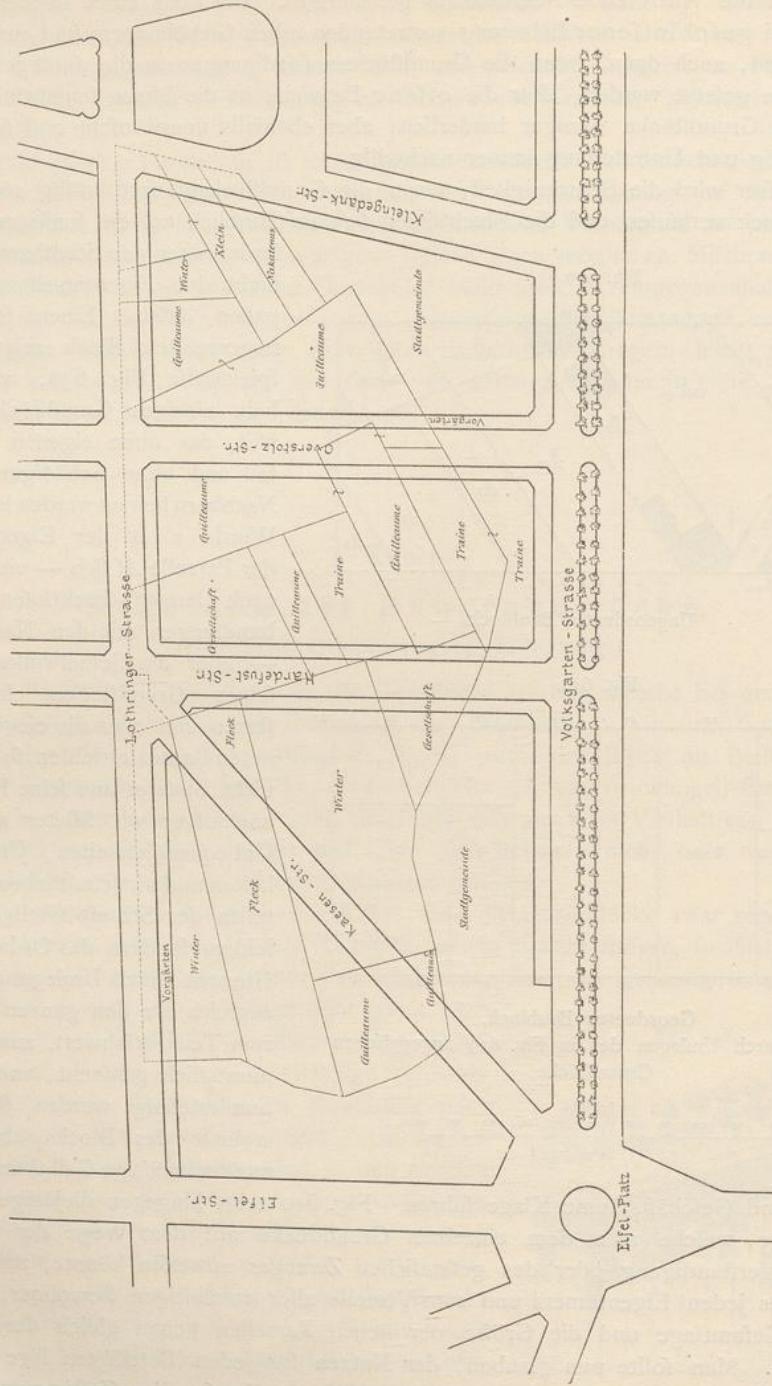


Geordneter Baublock,
erzielt durch Umlegen der in Fig. 639 angegebenen
Grundstücke.

Würde z. B. der Eigentümer der Parzelle *M* sich — vielleicht nach langen fruchtlosen Verhandlungen mit den Nachbarn — über die Schiefwinkeligkeit seines Grundstückes hinwegsetzen und etwa die eingezogenen Bauten errichten, so hätten nicht blos er und seine Rechtsnachfolger wie Mieter an den Unbequemlichkeiten, Unschönheiten und wirtschaftlichen Nachteilen der Schiefwinkeligkeit zu leiden, sondern das Ordnen der Grenzen durch Umlegung wäre zugleich für den ganzen Block zum Teile erschwert, zum Teile unmöglich gemacht, und jahrhundertelang werden die Bewohner des Blocks über die unzweckmäßige Gestaltung ihrer

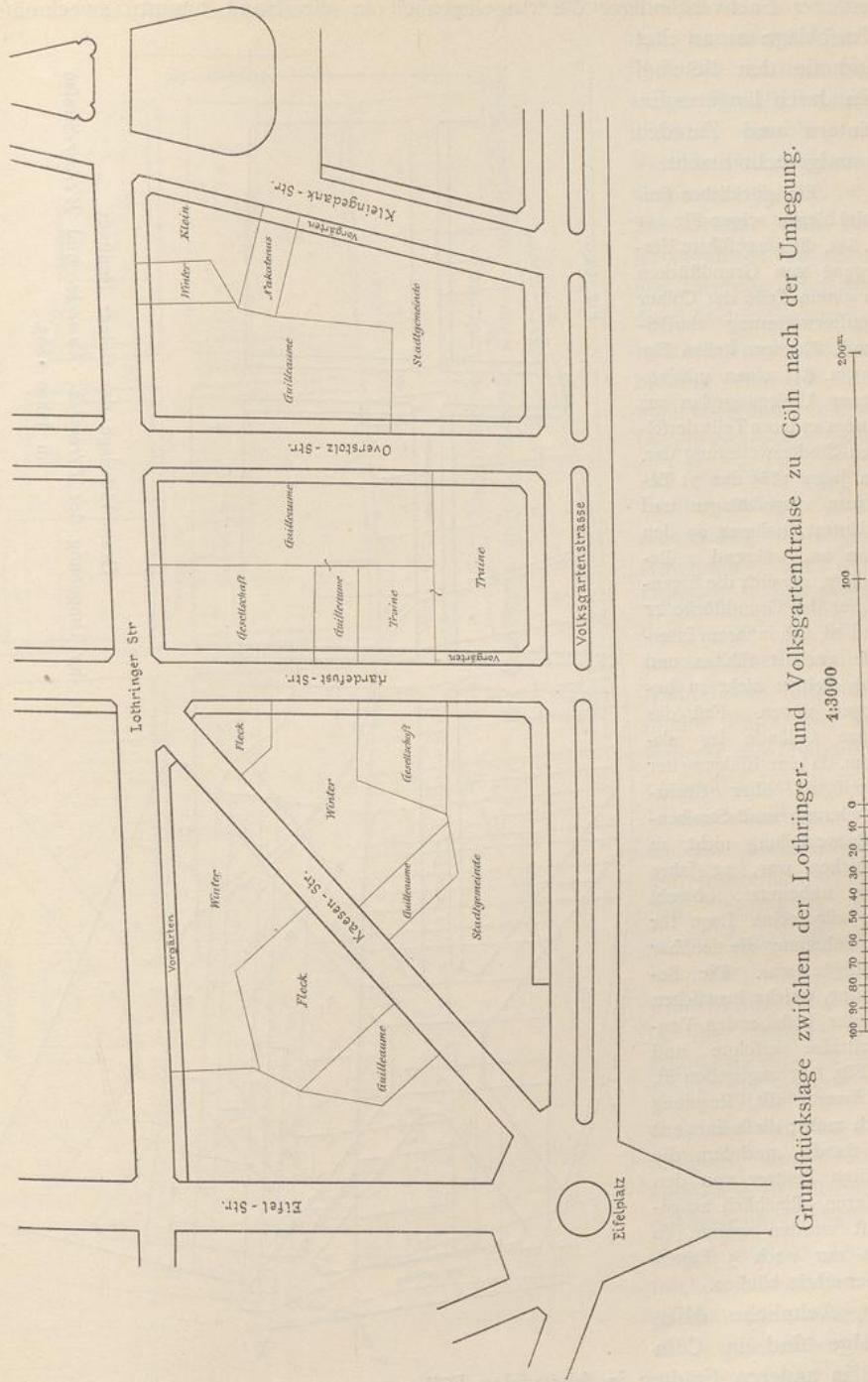
Wohn- und Geschäftsräume Klage führen. Fig. 640 zeigt hingegen diejenige Form und Lage, welche man dem einzelnen Grundstücke auf dem Wege der gegenseitigen Verständigung oder des gesetzlichen Zwanges anweisen könnte, zum Vorteile eines jeden Eigentümers und zum Vorteile aller zukünftigen Bewohner; dabei ist die Gesamtlage und die Grösse der neuen Parzellen genau gleich derjenigen der alten. Man sollte nun glauben, der Nutzen für jeden Beteiligten läge so auf der Hand, dass es nur der Anregung bedürfte, um die freudige Zustimmung aller zu erlangen. Aber die menschliche Natur ist leider anders geartet. Nur mit

Fig. 641.

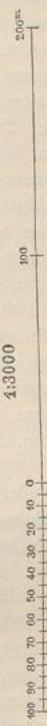


Grundstückslage zwischen der Lothringer- und Volksgartenstraße zu Cöln vor der Umlegung.

Fig. 642.



Grundstückslage zwischen der Lothinger- und Volksgartenstraße zu Cöln nach der Umlegung.

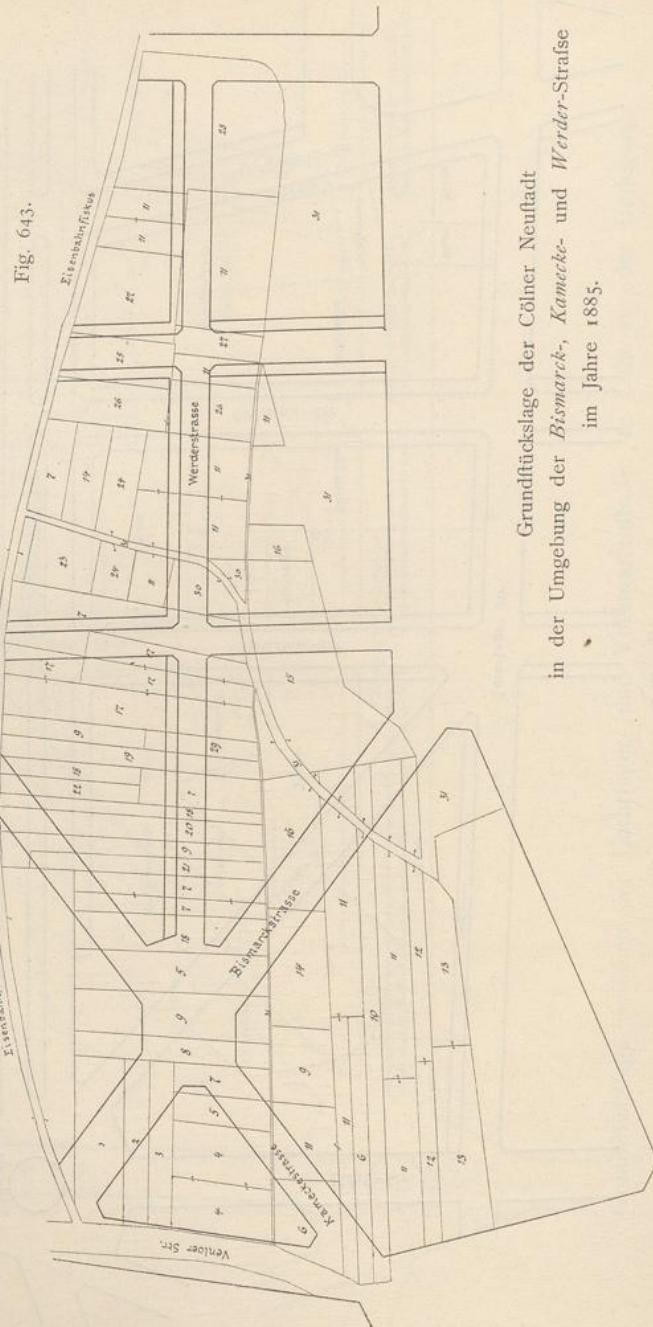


Mühe und nicht immer gelingt die freiwillige Verständigung, wenn ein unparteiischer Sachverständiger die Angelegenheit in die Hand nimmt, zweckmässige Vorschläge ausarbeitet und sie den Beteiligten durch längeres Erläutern und Zureden mundgerecht macht.

Ein glückliches Beispiel hierfür zeigen Fig. 641 u. 642, die ausgeführte Umlegung von Grundstücken in einem Teile der Cölner Stadterweiterung darstellend. Dagegen stellen Fig. 643 u. 644 einen mislungenen Umlegungsplan aus einem anderen Teile derselben Stadterweiterung dar. Im Jahre 1885 den 31 Besitzern vorgefchlagen und erläutert, nahmen 29 den Plan an, während 2 Beteiligte, nämlich die Eigentümer der Grundstücke 11 und 16, sich in ihrem Interesse verletzt fühlten und zum Beitritt nicht zu bewegen waren. Fast das ganze Gelände lag alsdann, da eine Einigung der Beteiligten über Grenzregulierung und Straßensenkostenverteilung nicht zu erreichen war, 12 Jahre lang unbunutzt, obwohl die allgemeine Lage für die Bebauung die denkbar günstigste war. Die Bebauung, welche inzwischen an der bestehenden Venloerstraße erfolgte und in Fig. 645 angegeben ist, erschwerte die Regelung noch mehr; diese kam erst zu stande, nachdem die meisten Besitzer von den anderen allmählich ausgkauft worden waren, so dass nur noch 5 Eigentümer übrig blieben.

464.
Schwierigkeiten
der
freiwilligen
Umlegung.

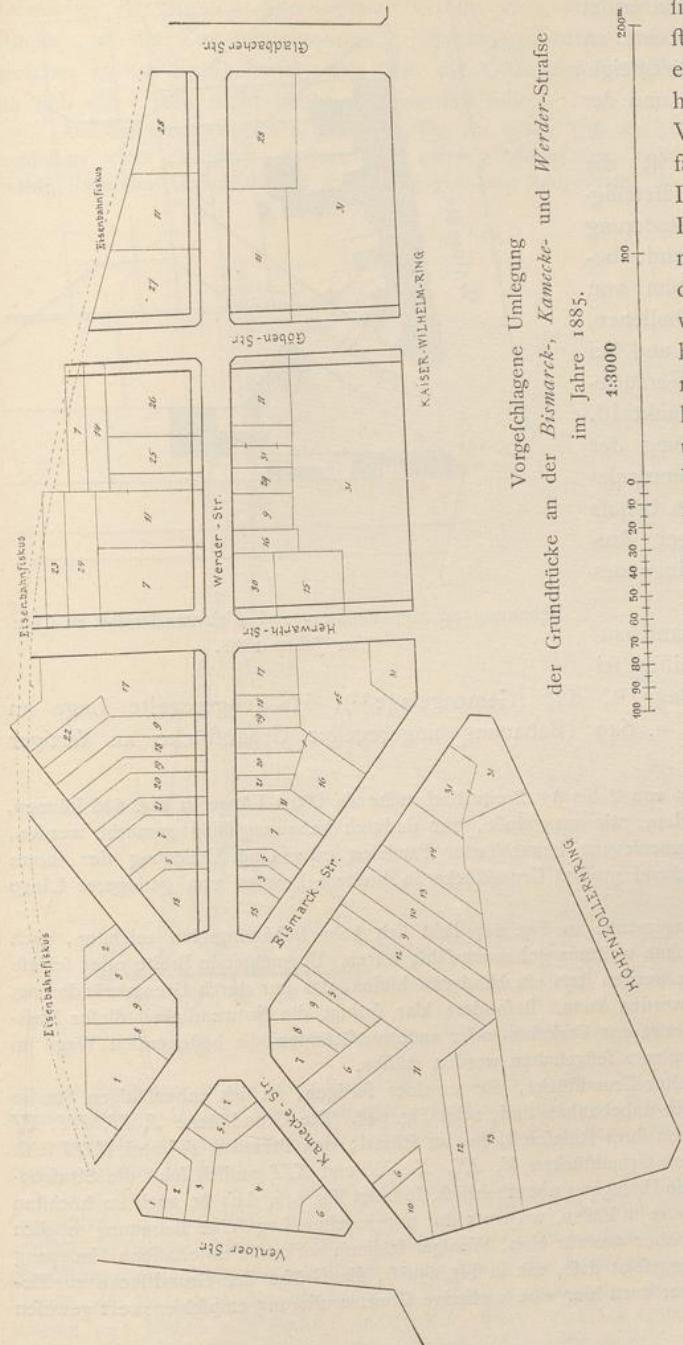
Aehnliche Misserfolge sind in Cöln wie in anderen Städten in sehr vielen Fällen zu verzeichnen, wo eine Umlegung gröfseren Umfangs auf dem Wege freiwilliger Zustimmung aller Beteiligten ver-



fucht wird. Die Folge ist nicht selten eine schiefe, ungeregelte, unzweckmässige und unwirtschaftliche Bebauung ganzer Blöcke oder Stadtteile. Und welche Gründe

find es, welche fast stets die Zustimmung einiger Beteiligten verhindern, obwohl der Vorteil jedem Unbefangenen einleuchtet? Die Gründe sind die Befangenheit im eigenen Interesse oder der durchdachte Eigennutz, welcher durch Zurückhaltung eine für sich noch vorteilhaftere Umlegung zu erzielen hofft, und der Neid auf den Vorteil anderer. Fast regelmäßig wird eine Ablehnung mit dem Hinweise begründet, dass irgend ein anderer noch besser fahre! Nicht selten sind auch solche Fälle, wo ein Besitzer die Umlegung planmäßig vereitelt mit Rücksicht auf seine an anderer Stelle liegenden Interessen, welche den Aufschluss des neuen Baublockes für ihn zur Zeit unerwünscht machen; oder in der Absicht, ein Hindernis (ein »Sperrfort«) zu bilden, welches die anderen Beteiligten, um endlich zum Ziele zu gelangen, mit teuerem Gelde auskaufen müssen! Durch solchen schmutzigen Eigennutz ist — mangels einer gesetzlichen Re-

Fig. 644.



befreit haben oder wenn durch kostspieligen Zusammenkauf der Besitz vereinigt ist, dann leidet die Gesamtheit durch eine an sich unbegründete Preissteigerung des Baugrundes und der Mieten.

465.
Notwendigkeit
der
gesetzlichen
Umlegung.

Zuweilen aber ist die Uebereinstimmung der Beteiligten für die Grenzveränderung nicht einmal ausreichend, besonders beim Eigentum von Minderjährigen, Verschollenen, in Konkurs Geratenen und bei Grundflächen, deren Veräußerung gesetzlich beschränkt ist. Die gesetzliche Regelung der Umlegung und Zusammenlegung von Grundstücken behufs Erzielung zweckmässiger Baustellen ist somit ein dringendes Bedürfnis.

466.
Beispiele
für das
Umlegungs-
bedürfnis.

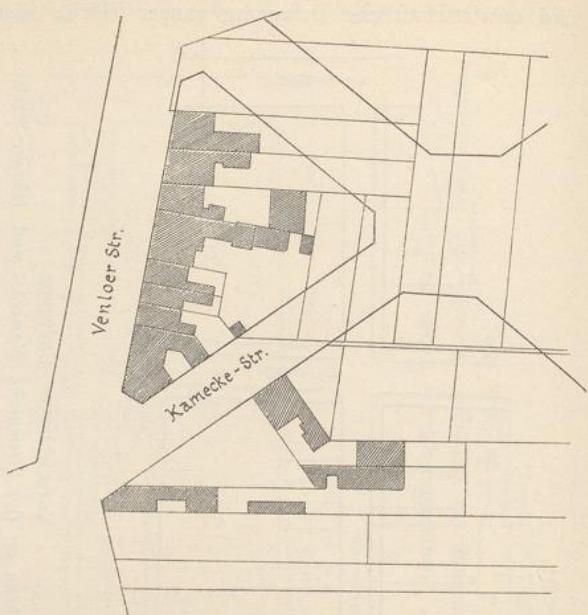
Zur weiteren Veranschaulichung dieses Bedürfnisses sei auf Fig. 646 (Streifenlage⁷⁷), 647 (Gemengelage⁷⁷), 648 (ungeregelter Lage an fertiger Landstrasse⁷⁷) u. 649 (Bebauung ungeregelter Grundstücke an fertiger Strasse⁷⁷) verwiesen.

Die Eigentumsstreifen von 2 bis 3 m Breite und mehr als 200 m Länge in Fig. 646 können, man möge die Blöcke gestalten, wie man wolle, nur dadurch bebauungsfähig gemacht werden, dass entweder eine Zusammenlegung benachbarter Parzellen oder eine Umlegung der ihrem Flächeninhalt nach ausreichend grossen Grundstücke in breitere Formen von geringerer Länge stattfindet.

Für das Grundstücksgemenge in Fig. 647 lässt sich kein Bebauungsplan zeichnen, nach welchem alle Grundstücke ohne weiteres bebauungsfähig wären. Ungenügende Breite oder schiefrechte vorhandener Parzellen werden stets ein Hindernis bilden, das nur durch Grenzveränderung, d. h. Umlegung, befreit werden kann. Besonders klar springt die Notwendigkeit dieser Maßregel in die Augen, wenn etwa aus Verkehrs- oder anderen Gründen die bestehenden Wege im Straßennetz des Bebauungsplanes festgehalten werden müssen.

Ein Beispiel ungeregelter Grundstücke, die an einer fertigen, an sich anbaufähigen Straße liegen und dennoch färmlich unbebaubar sind, zeigt Fig. 648. Die Grundstücke I, II, III, VI und VII sind, abgesehen von ihrer schiefen Lage, zu schmal; den Parzellen IV und VIII fehlt es an genügender Tiefe; den Grundstücken V, IX, X, XI und XII endlich fehlt die Straßenseite. Ist in solchen Fällen die Umlegung unentbehrlich, so zeigt Fig. 649, dass sie auch im höchsten Grade erwünscht gewesen wäre in Fällen, wo trotz der ungeregelten Lage eine Bebauung möglich war und ausgeführt wurde; aber was für eine! Weniger schlimm wirkt die unterlassene Umlegung bei offener Bauweise, vorausgesetzt dass, wie in Fig. 650⁷⁷), die Größe der Grundstücke zur Bebauung ausreichte. Dass aber auch hier eine vorherige Grenzregulierung empfehlenswert gewesen wäre, liegt auf der Hand.

Fig. 645.



Bebauung an der Venloer- und Kamecke-Straße zu Köln
im Jahre 1888.

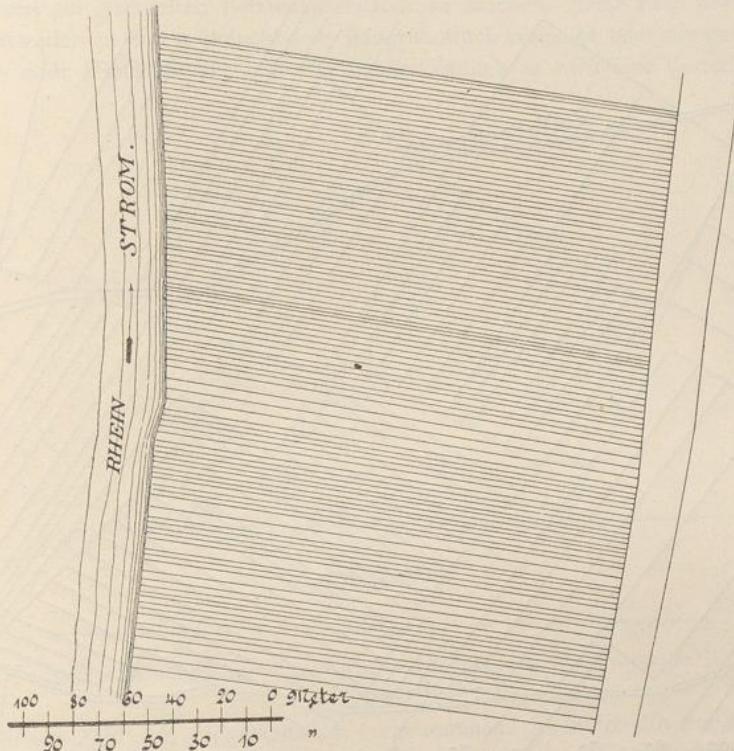
⁷⁷⁾ Aus: Denkschriften des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Heft 2: Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung. Von R. Baumeister, J. Claffen & J. Stübben. Berlin 1897.

Ausgeföhrte Umlegungsbeispiele aus Hannover, Hamburg, Frankfurt a. M. und Zürich sind in Fig. 651 bis 658 dargestellt. Sie sind zumeist der vom Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine über »die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung«⁷⁸⁾ herausgegebenen Denkschrift entnommen, in welcher es auf S. 23 heißt, dass über die Güte der betreffenden Bebauungspläne an sich ein Urteil nicht abgegeben werden sollte.

Aus der hannoverschen Umlegung (Fig. 651 u. 652⁷⁷⁾) ist der Nutzen für jeden Beteiligten besonders leicht ersichtlich. Besitzer Nr. 1 empfing beispielsweise statt 12 zerteilt und unregelmäßig liegender Grundstücke 4 regelmässig gestaltete Baugelände; Nr. 2 fand seinen Besitz gut

467.
Beispiele
ausgeföhrter
Umlegungen.

Fig. 646.



Grundstückslage in Streifenform zu Cöln.

geregelt fast genau in der alten Lage wieder, ähnlich Nr. 3. Nr. 4 erzielte statt seiner früheren schiefwinkeligen Parzelle zwei vortreffliche Rechtecke mit vier Straßenfronten in der früheren, aber verbesserten Lage; ähnlich Nr. 5 und 6. Der verschlossene Grundstücksstreifen Nr. 7 wurde zum wertvollen Eckbauplatz.

Fig. 653 u. 654⁷⁷⁾ aus Hamburg zeigen die oft vorkommende Lage, bei welcher alle Grundstücke unter spitzem Winkel zu der von den Verhältnissen gegebenen Straßenrichtung verlaufen. Die an sich so einfache Umlegung in rechtwinkelige Bauplätze ist aber, wenn der gesetzliche Zwang fehlt, nur ausführbar, wenn keiner der Beteiligten widerspricht. Die Erfahrung beweist die Häufigkeit des ablehnenden Verhaltens Einzelner. Hat sich endlich nach langem Warten und Mühen ein Besitzer entschlossen, sein Grundstück trotz der schiefen Lage zu bebauen, so ist die Umlegung meist nicht mehr möglich und die ganze Straße zur schiefen Bebauung verurteilt.

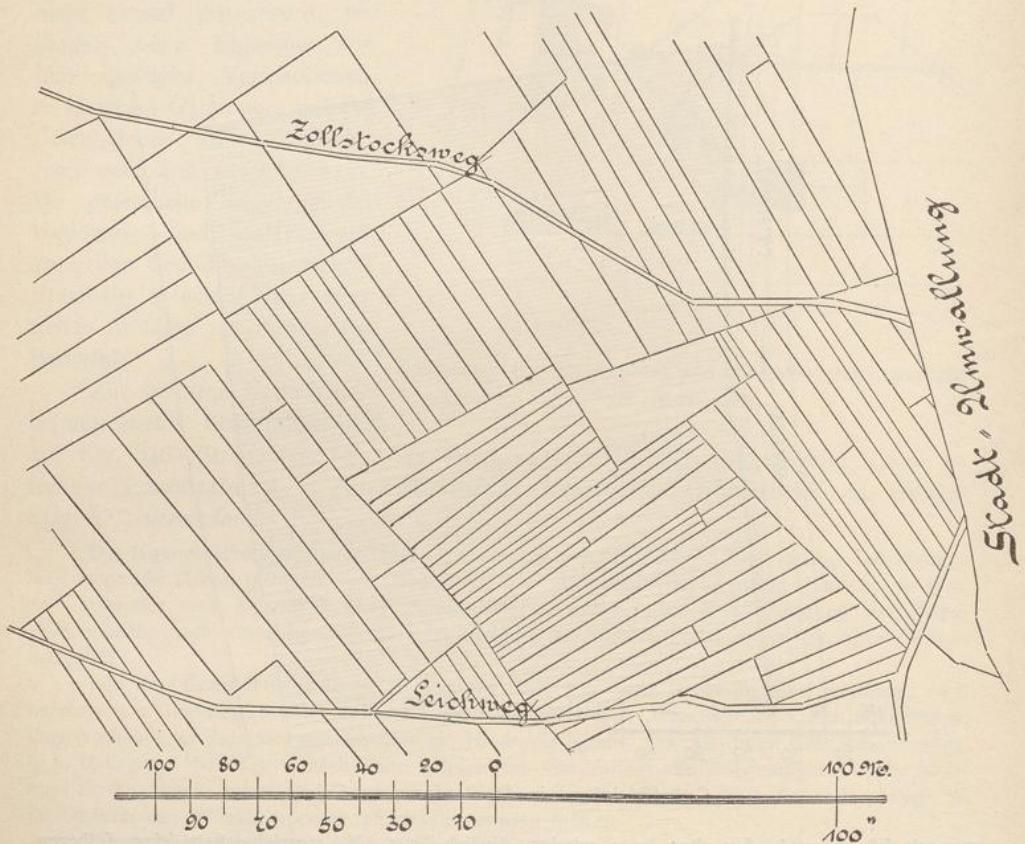
⁷⁸⁾ Berlin 1897..

Eine Umlegung in dem stark parzellierten Gelände der sog. Kiesheide zu Frankfurt a. M. ist in Fig. 655 u. 656 veranschaulicht. — Eine Umlegung in Zürich nach dem dort so genannten Quartierplanverfahren stellen Fig. 657 u. 658⁷⁷⁾ dar. Besitzer 1 verliert nördlich der Mattengasse und gewinnt südlich derselben. Nr. 4 erhält drei Baugrundstücke von brauchbarer Form und Lage; Nr. 5 und 6 ebenso. Nr. 7 erwirbt von Nr. 6 eine Ergänzung an der Mattengasse; Nr. 8 wird zu einem brauchbaren Eckgrundstück, Nr. 9 zu zwei folchen Eckbauplätzen in der ursprünglichen Lage umgeformt.

Mögen auch in den mitgeteilten Fällen die Fluchtlinienpläne selbst verbessерungsfähig erscheinen, so dürfte daraus doch das Wesen und der Nutzen der

^{468.}
Zusammen-
legung.

Fig. 647.

Grundstücksgemenge zu Köln⁷⁷⁾.

Umlegung zweifelfrei hervorgehen. Grundstücke, die im Inneren eines Blockes liegen, ohne an die Baufreilinien zu stoßen, können überhaupt nur durch Umlegung oder Zusammenlegung bebauungsfähig gemacht werden. Die Zusammenlegung spielt im übrigen bei städtischen Baugrundstücken eine weit geringere Rolle als beim landwirtschaftlichen Besitze. Während dort die Zusammenlegung (Verkoppelung) der zersplitterten Grundflächen desselben Besitzers zu einem oder mehreren größeren Gründen wegen der vorteilhafteren und richtigeren Bewirtschaftung angestrebt wird, kann es sich bei dem städtischen Besitze, der ja ohnehin

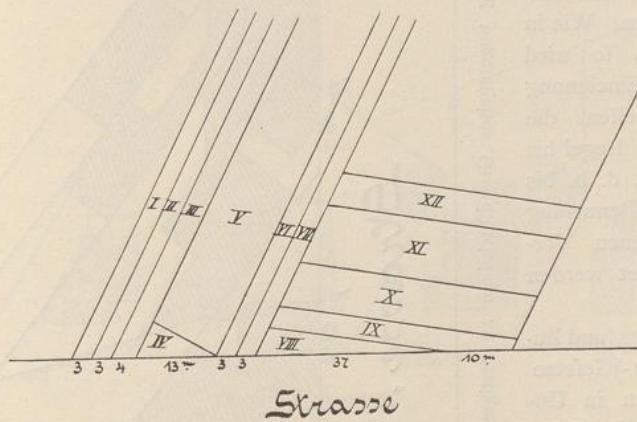
zur Zerteilung in einzelne Bauplätze bestimmt ist, wesentlich nur da um Zusammenlegung handeln, wo die Zersplitterung so weit geht, daß aus der einzelnen Parzelle, selbst bei der Umlegung in eine andere Form, ein brauchbarer Bauplatz nicht mehr gebildet werden kann. Zwei oder mehrere solcher Kleinflächen zusammengelegt, führen zum Ziele, zum Nutzen des Eigentümers und zum Vorteile der Nachbarn, welche aus Rücksichten der Schönheit und der Sicherheit das Liegenbleiben bebauungsunfähiger Flächenteile zwischen ihren Häusern nicht wünschen können.

Die Zusammenlegung tritt aber namentlich als notwendig hervor, um selbständige unbrauchbare Reststücke abgetrennter Parzellen oder alter Wege und Wasserläufe zur geregelten Bebauung nutzbar zu machen. Und zwar werden diese Reste entweder zu einem brauchbaren Baugrundstück vereinigt oder der geeignetsten Nachbar- oder Hinterparzelle einverleibt, oder endlich es wird eine Verteilung unter

469.

Eineignung.

Fig. 648.



Nicht bebauungsfähige ungeregelte Grundstücke an fertiger Straße⁷⁷⁾.

eine grössere Zahl von Liegenschaften vorgenommen. Es findet also eine Zusammenlegung von Grundflächen verschiedener Eigentümer in einen einheitlichen Besitz statt, ein Vorgang, der in den Freiburger Thesen (Absatz 3^h) mit dem Worte »Eineignung« bezeichnet ist (siehe Anhang). Im besonderen würden diejenigen Restflächen anderen Besitzern »einzuaignen« sein, die vorher beim Straßenbau als bebauungsunfähig »enteignet« wurden. Fig. 639 u. 640 zeigen die Eineignung der Restflächen *L*, *N*, *F* und *R*. Es bedarf der gesetzlichen oder, besser, der ortssstatutarischen Regelung, wie gross ein Grundstück oder ein Grundstücksrest sein müsse, um nach den Ge pflogenheiten des Ortes als bebauungsfähig angesehen zu werden; geringere Flächen sollten der Enteignung und Eineignung unterliegen.

Diejenigen, welche in dieser zwangsweisen Besitzanweisung etwas Ungeheuerliches erblicken, möchten wir darauf aufmerksam machen, dass es jedenfalls weit einschneidender ist, jemand im öffentlichen Interesse durch Enteignung von seinem Besitze, unter Umständen von Haus und Hof, zu vertreiben, als aus zwingenden

Zweckmässigkeitsgründen eine immerhin kleine Mehrfläche gegen mässige Wertschätzung und billige Zahlungsbedingungen seinem Besitze hinzuzufügen. Zudem wird das Verfahren der Eineignung bei der Regelung der Baufluchten in alten Straßensystemen und Stadtvierteln an vielen Orten tatsächlich ohne Schwierigkeit ausgeübt. Um mit einem Neubau in die Fluchtlinie vorzurücken, muss der Bauherr im Wege der Verständigung mit der Gemeinde den erforderlichen Teil des bisherigen Straßensystems erwerben. Wie in diesem Falle, so wird auch bei der Eineignung von Restparzellen die Zahlung in der Regel bis zur Bebauung, d. h. bis zur wirklichen Benutzung des dargebotenen Vorteiles, gestundet werden können.

^{470.}
Gefetzgebung

Umlegungs-(und Zusammenlegungs-)Gesetze wurden erlassen in Ungarn für den Wiederaufbau der durch Überschwemmung zerstörten Stadt Szegedin, in Hessen für die Mainzer Stadterweiterung, in Preusen für den Wiederaufbau des abgebrannten Städtchens Brotterode und zu Gunsten der Erweiterung der Stadt Frankfurt a. M., außerdem für allgemeine Geltung in Baden, Sachsen, Hamburg und im Kanton Zürich. Auszüge aus dem badischen, sächsischen, Hamburger und Frankfurter Gesetz sind im Anhang mitgeteilt.

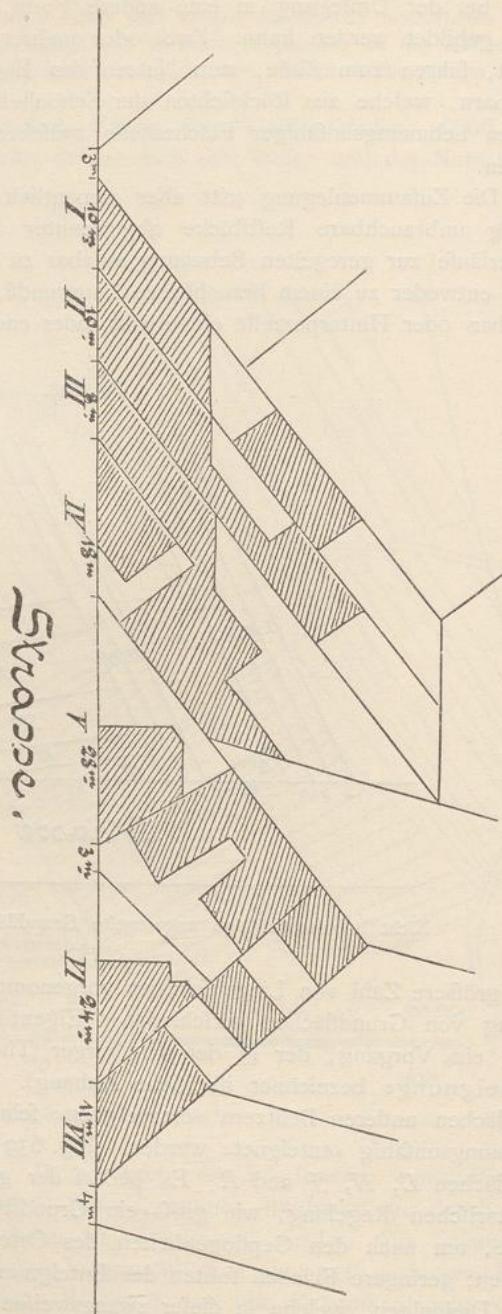
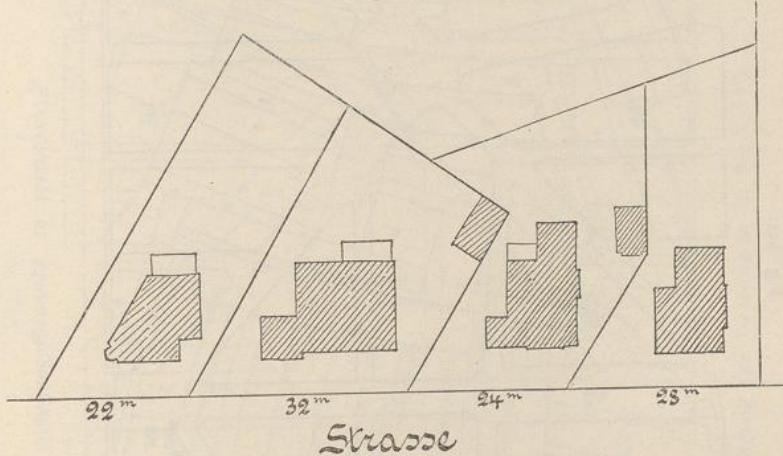


Fig. 649.

Die wichtigsten Grundsätze des der unermüdlichen Tätigkeit des Oberbürgermeisters *Adickes* zu verdankenden Frankfurter Umlegegesetzes sind die folgenden.

Die Umlegung ist aus Gründen des öffentlichen Wohles vorzunehmen. — Handelsgärtnerien, Baumschulen, Parkanlagen können ausgenommen werden. — Die Umlegung erfolgt auf Antrag der Gemeindebehörden oder von mehr als der Hälfte der Eigentümer, wenn diese zugleich mehr als die Hälfte der Fläche besitzen. — Das Strafse- und Platzgelände wird aus der Masse vorweg ausgeschieden und der Stadt überwiesen; die Restmasse wird in Gestalt geordneter Bauplätze unter die Eigentümer verteilt, und zwar nach dem Verhältnis der eingeworfenen Grundstücke. — Die Zuweisung soll tunlichst in derselben örtlichen Lage erfolgen, in welcher sich die zu ersetzenden Grundflächen befinden. — Für das zu Strafse und Plätzen erforderliche Gelände ist Geldentschädigung zu gewähren, soweit dies 30 Vomhundert der von den Eigentümern eingeworfenen Fläche übersteigt; in diesem Falle aber findet die Umlegung nur mit Zustimmung des Magistrats statt. — Für entzogene Gebäude, Handelsgärtnerien, Baumschulen und dergl. ist gegebenenfalls Entschädigung in Geld zu gewähren. — Zwerggrundstücke sind auf Wunsch zur Bildung von Bau-

Fig. 650.

Landhausbau auf ungeregelten Grundstücken⁷⁷⁾.

stellen, die in den gemeinsamen Besitz der Beteiligten übergehen, zusammenzulegen, anderenfalls zu enteignen und entweder den Nachbargrundstücken gegen Vergütung einzueignen oder in die allgemeine Verteilung aufzunehmen. — Die Ausführung des Umlegethefahrs wird bewirkt durch eine Kommission, bestehend aus zwei Kommissaren des Regierungspräsidenten und wenigstens je einem Bauverständigen, Rechtskundigen, Landmesser und einem weiteren Sachverständigen. — Die Kommission bestimmt, innerhalb welcher Frist die Strafse und Plätze für Verkehr und Anbau fertigzustellen sind; falls die Umlegung auf Antrag der Gemeindebehörden erfolgt, darf die Frist vier Jahre nicht überschreiten. — Während des Verfahrens kann die Baupolizeibehörde die Genehmigung zur Errichtung von Bauten auf dem Umlegungsgelände, insoweit sie die Umlegung erschweren würden, verfagen.

Diese Grundsätze stimmen mit denjenigen des badischen Ortsstrafengesetzes ziemlich genau überein; einen bemerkenswerten Unterschied bildet jedoch die Ausscheidung des für Strafse und Plätze erforderlichen Geländes.

Während dieses nach dem Frankfurter Gesetz aus der Masse vorweg ausgeschieden wird und bis zu 30 Vomhundert der Gesamtfläche unentgeltlich an die Gemeinde fällt, ist es in Baden seitens der Gemeinde vor der Umlegung zu erwerben und beim Anbau der Gemeinde wieder zu vergüten. Die Bemessung, bzw. Beschränkung des unentgeltlich abzutretenden Strafselandes auf

30 Vomhundert ist eine nicht unbedenkliche Mafssregel. In vielen Fällen ist dieser Prozentsatz für einen bestimmten Teil des Baugebietes zu hoch; in anderen ist er zu gering; letzteres namentlich

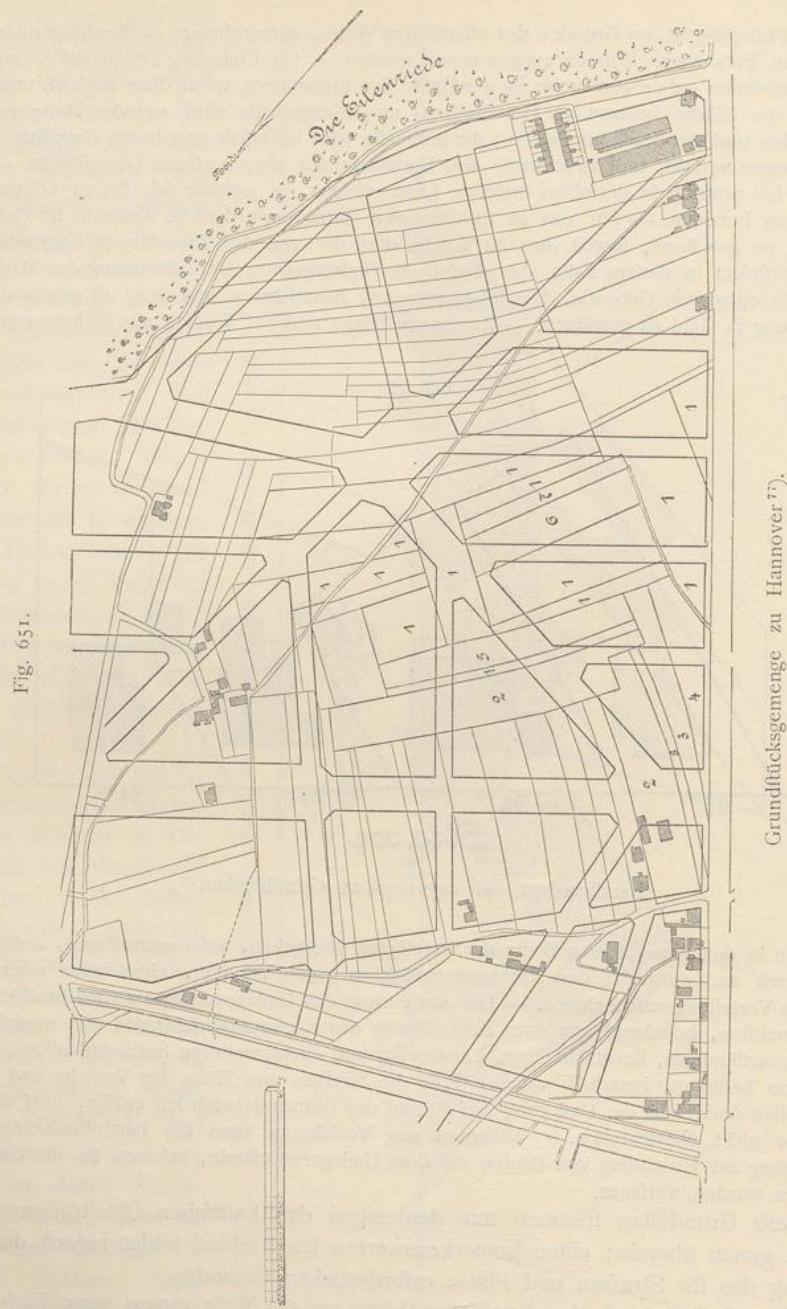


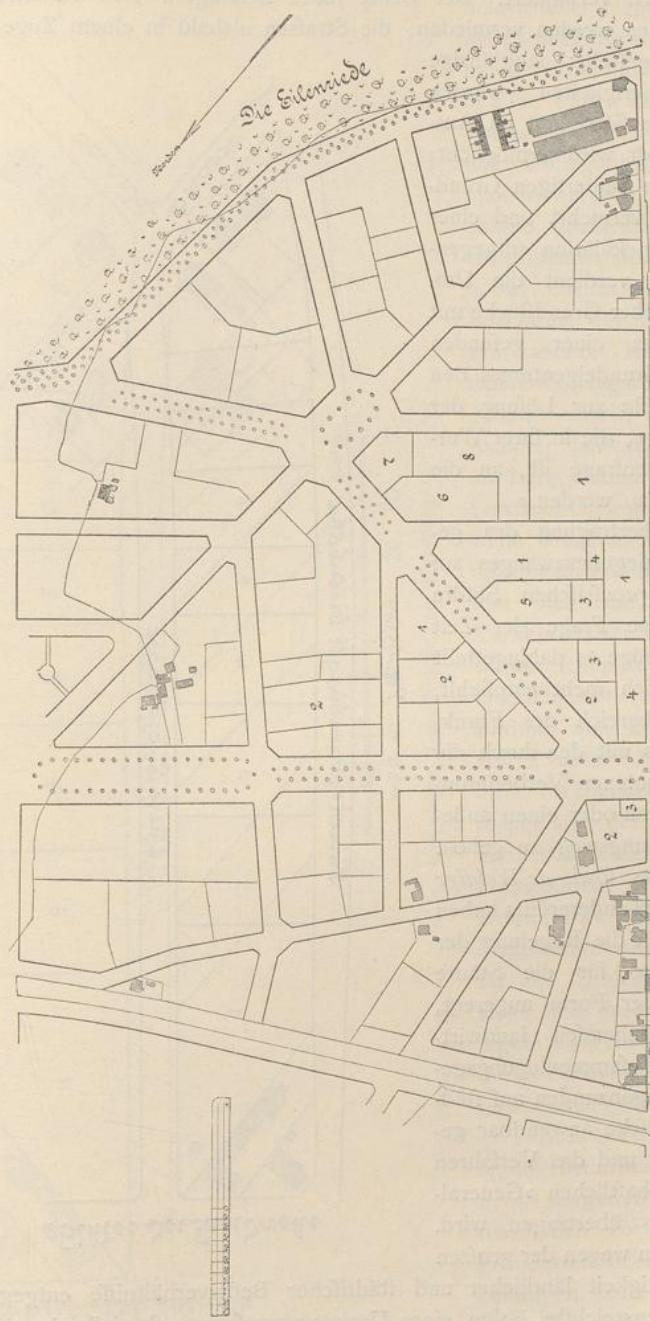
Fig. 651.

Grundstücksgemenge zu Hannover⁷⁷).

da, wo das Gelände von breiten Verkehrstraßen geschnitten und ein öffentlicher Platz freigehalten werden soll. In Fällen erster Art kann die Gemeinde durch den festgesetzten Prozentsatz zu

unnötig breiten Straßen verleitet werden, während in Fällen der zweiten Art eine unerwünschte Beschränkung der öffentlichen Flächen oder die Unterlassung der Umlegung eintreten könnte. Die

Fig. 652.

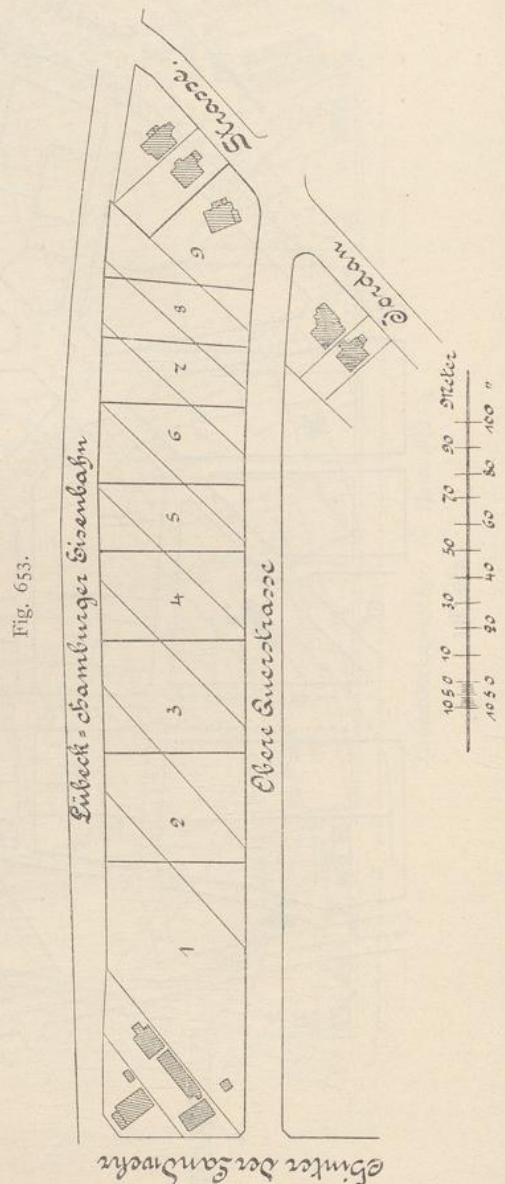
Umlegung der Grundstücke in Fig. 651⁷⁾.

in Frankfurt ausgeführten Umlegungen sind übrigens auch bei höherem Prozentfalte zu stände gekommen, indem die Grundbesitzer auf eine Entschädigung verzichteten.

Die Vorteile der Umlegung fasst eine Denkschrift des Frankfurter Stadtbauamtes wie folgt zusammen: »Eine wirtschaftlich und gesundheitlich unzweckmäfsige Bebauung wird verhindert. Der Besitz jedes Beteiligten wird verbessert. Verunstaltete Straßen werden vermieden, die Straßen alsbald in einem Zuge zusammenhängend hergestellt; langjährige Verkehrsschwierigkeiten werden behoben; eine Stetigkeit im Ausbau der Stadt wird ermöglicht; der Markt an baufertigen Grundstücken wird vermehrt und einer schädlichen Spekulation entgegengewirkt. So verdient die Umlegung städtischer Grundstücke mit ihrer Tendenz einer gesunden Reform des Grundeigentumes den vielerlei Mitteln zur Lösung der Wohnungsfrage, die in ihrer Wurzel eine Bodenfrage ist, an die Seite gestellt zu werden.«

Die Uebertragung des geistlichen Umlegungzwanges auf die übrigen preussischen Städte dürfte nur eine Frage der Zeit sein. Dabei möge es dahingestellt sein, ob es sich mehr empfiehlt, den Geltungsbereich des Frankfurter Gesetzes mit den durch die Erfahrung gebotenen Verbesserungen auszudehnen oder einen anderen Gesetzgebungsweg zu gehen. Kürzer einerseits, sowie *de Weldige* und *Fahrenhorst* andererseits haben in jüngster Zeit die Regelung der Umlegungsfrage für die Städte Preußens in der Form angeregt, dass die bestehenden landwirtschaftlichen Zusammenlegungsgesetze durch Ergänzungen auf städtische Grundstücke anwendbar gemacht werden und das Verfahren den landwirtschaftlichen »Generalkommissionen« übertragen wird. *Adickes* ist dem wegen der großen Verschiedenartigkeit ländlicher und städtischer Besitzverhältnisse entgegengetreten.

Die segensreichste Folge eines Umlegungsgesetzes ist vielleicht die, dass es nur selten angewendet zu werden braucht, weil im Hinblick auf den sonst drohenden gesetzlichen Zwang auch die widerstrebenden Besitzer zur freiwilligen Umlegung,



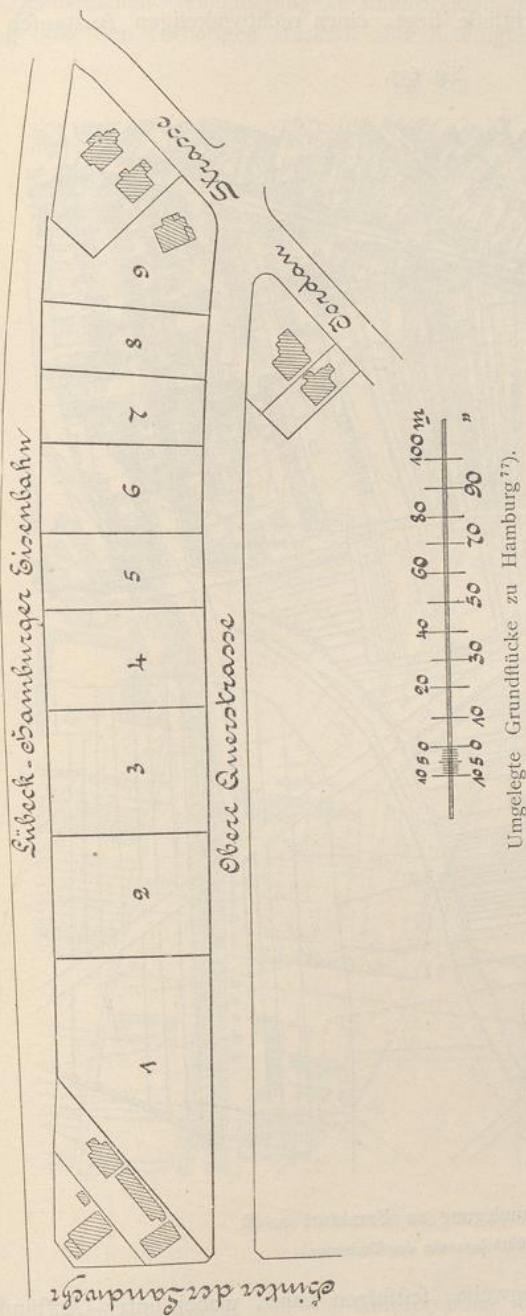
Grundstücksumlegung zu Hamburg [?].

die zunächst immer anzustreben ist, geneigter sind. Leider darf nicht verschwiegen werden, dass in Verkennung des Wesens der Umlegung auch einzelne technische

Schriftsteller gegen die gesetzliche Umlegung aufgetreten sind, in der Annahme, man könne in allen Fällen die Linien eines Bebauungsplanes so ziehen, dass das Umlegungsbedürfnis vermieden werde. Dass diese Annahme unzutreffend ist, lehrt ein prüfender Blick auf Fig. 646 u. 647. Selbst wenn außer der Beachtung der Eigentumsgrenzen andere Rücksichten für den Bebauungsplan nicht massgebend wären, wenn die Aufsuchung passender Steigungen am Berggehänge keine schrägen Straßenrichtungen veranlaßte, wenn Brücken, Eisenbahnunterführungen, Bahnhöfe und Stadttore nicht die Richtung von Verkehrstraßen vorschrieben; so wären schon die im Westen Deutschlands oft bestehende Bildung von Eigentumsstreifen von 2 bis 3 m Breite, die noch öfter vorkommende völlige Gemengelage der Ackerparzellen und endlich die so häufig vorkommenden eingeschlossenen Grundstücke ohne Zufahrt oder Straßenfront zwingende Gründe für die Umlegung. Sie vollzieht sich deshalb bei verständigem Vorgehen überall, sei es durch freiwillige Verständigung, sei es durch gesetzlichen Zwang.

Sitte's Versuch, das Umlegungsbedürfnis der in Fig. 643 u. 651 dargestellten Grundstücke durch den Vorschlag eines abgeänderten Bebauungsplanes zu beseitigen, hatte die Folge, dass nicht bloß seine Planvorschläge

Fig. 64.



als unausführbar befunden, sondern Umlegungen auch für den Fall als notwendig nachgewiesen wurden, dass diese Planvorschläge zur Annahme gelangten.

Die Stelle eines eigentlichen Umlegungsgesetzes vertritt auf unvollkommene Weise in Bafel der im Anhang mitgeteilte § 52 des Gesetzes über Hochbauten vom 27. Juni 1895, wonach der Regierungsrat, wenn die Grenze zwischen zwei Grundstücken schief zur Baufuchtlinie liegt, einen rechtwinkeligen Austausch bis

Fig. 655.



Grundstücksumlegung zu Frankfurt a. M.

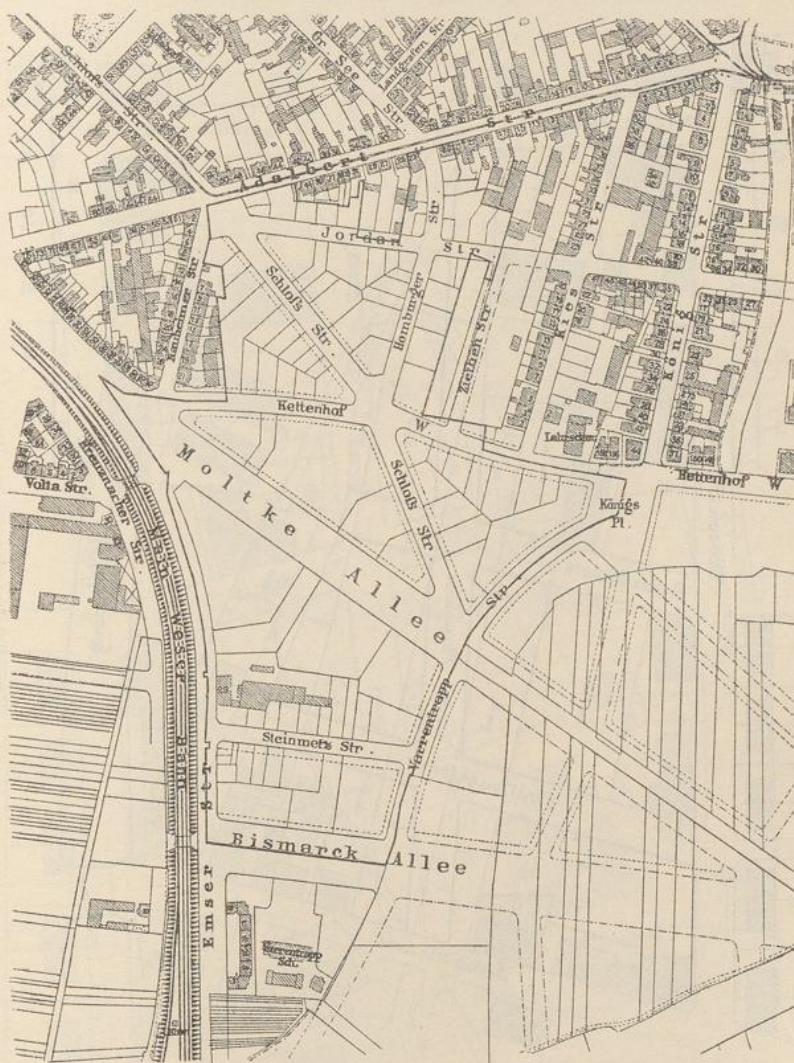
Grundstückslage vor der Umlegung.

auf 15 m Tiefe, nötigenfalls zwangweise, festsetzen kann, wobei unter Umständen Schadenersatz des einen an den anderen Nachbar eintritt.

In Wien sucht man, da ein in Fachkreisen wiederholt vorgeschlagenes Umlegungsgesetz fehlt, die Umlegung dadurch zu erreichen, dass gemäss den

§§ 3 u. 5 der Bauordnung vom 17. Jänner 1883 vor dem Nachsuchen einer Bau-
erlaubnis der Plan über die Abteilung des Grundes in fachgemäße Baustellen
der behördlichen Genehmigung zu unterbreiten ist. Dies setzt die vorherige Eini-
gung oder den vorherigen Auskauf aller beteiligten Grundbesitzer voraus.

Fig. 656.



Grundstücksumlegung zu Frankfurt a. M.

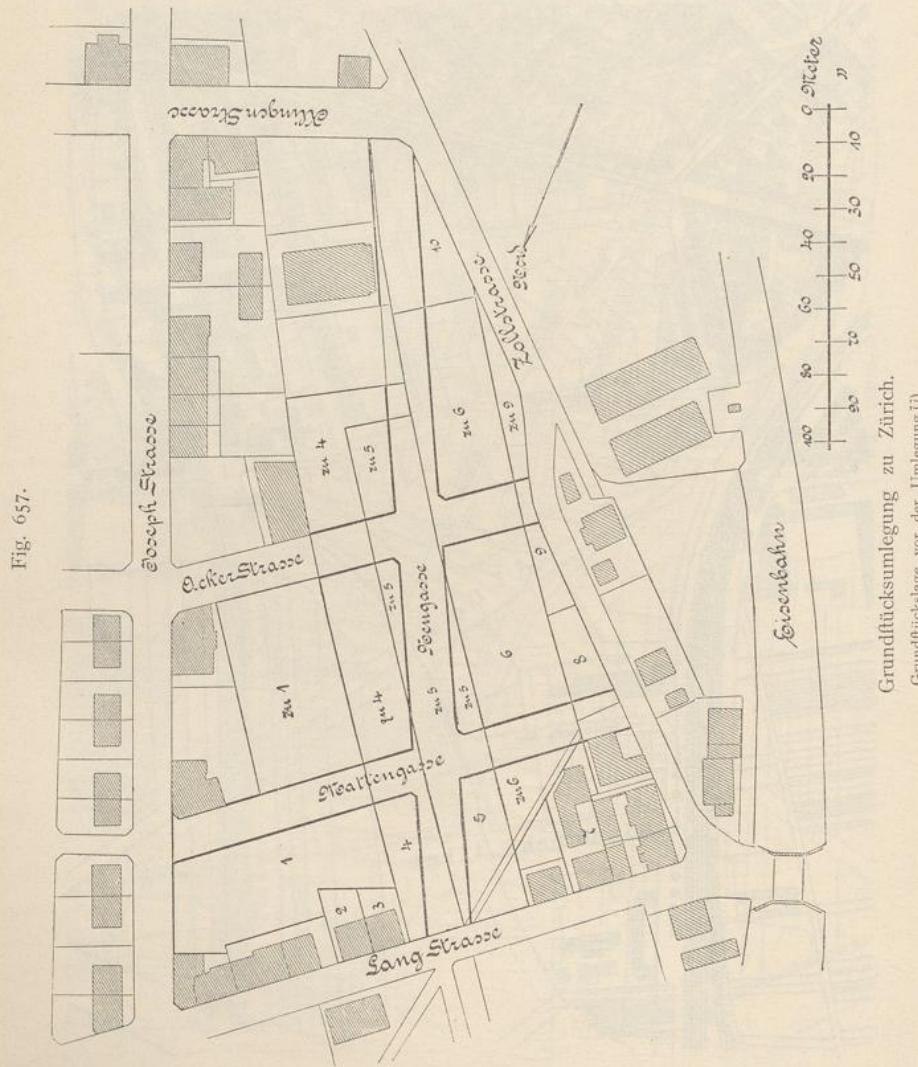
Grundstückslage nach der Umlegung.

Hoffentlich nimmt sich die Gesetzgebung in Bälde allgemeiner dieses Gegen-
standes an. Bis dahin sollte aber wenigstens der Gemeinde oder der Baupolizei-
behörde das Recht zustehen, die Erlaubnis zur Errichtung von Gebäuden auf den
ungeregelten Grundstücken — wie in Wien — zu versagen, weil der Beginn der

Bebauung, wie bei Fig. 643 u. 653 besprochen wurde, die spätere Regelung oft ganz vereiteln kann.

471.
Verfahren
bei der
Umlegung.

Es würde zu weit führen, hier das geometrische Verfahren, welches bei der Ausführung der Grundstücksumlegung anzuwenden ist, eingehend darzulegen. Eine beständige, allgemeine Praxis hat sich hierin noch nicht gebildet. Einige Haupt-



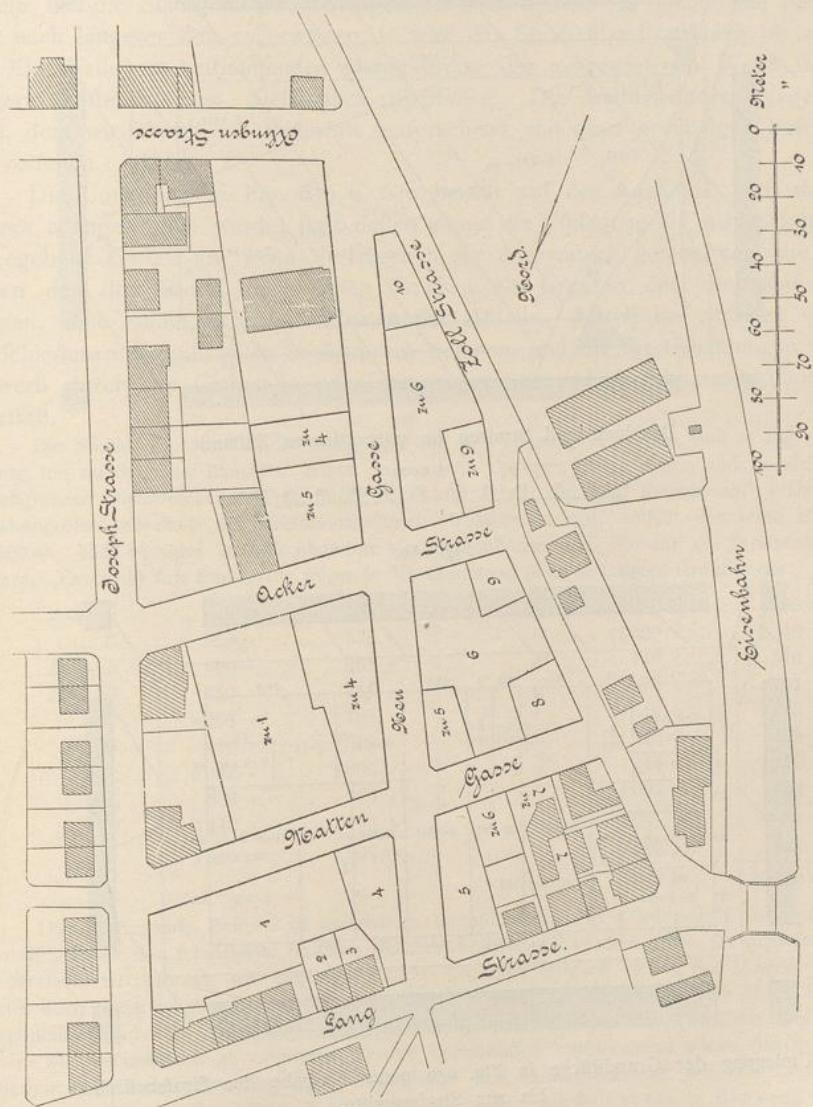
Grundstücksumlegung zu Zürich,
Grundstückslage vor der Umlegung (1).

gesichtspunkte anzugeben, dürfte aber zweckmäßig sein, während im übrigen auf die mehrfach genannte »Denkschrift des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine« und die vortrefflichen Arbeiten von *Abendroth* verwiesen sei.

Die Grösse und Begrenzung der Umlegungsfläche ist ganz nach den Verhältnissen der Oertlichkeit zu wählen. Die Umlegung kann sich auf einen einzelnen Block oder auf einen Blockteil beschränken; sie kann auch mehrere Blöcke oder

größere Flächen des Baugeländes umfassen. Die Umlegung im einzelnen Block oder Blockteil empfiehlt sich besonders für Bauland, das an bereits geregelten, zum Anbau mehr oder minder fertigen Straßen liegt. Handelt es sich dagegen um die Erschließung von Gelände, für welches die neuen Straßen nur entworfen sind, so ist (wie in Fig. 641, 643, 651, 655 u. 657) eine größere Ausdehnung des Um-

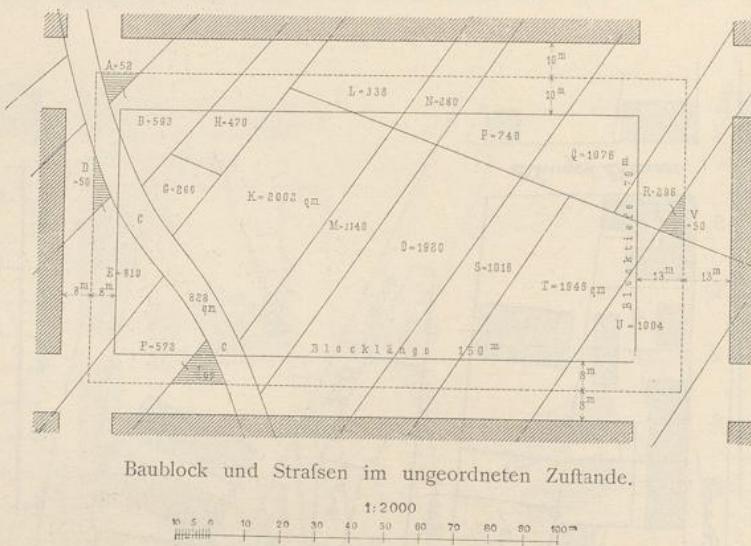
Fig. 658.



Ein beträchtlicher Unterschied besteht in der Behandlung des Strafzenlandes. Nach Baumeister kann entweder

- die Gemeinde vor der Umlegung das Strafzenland erwerben, oder

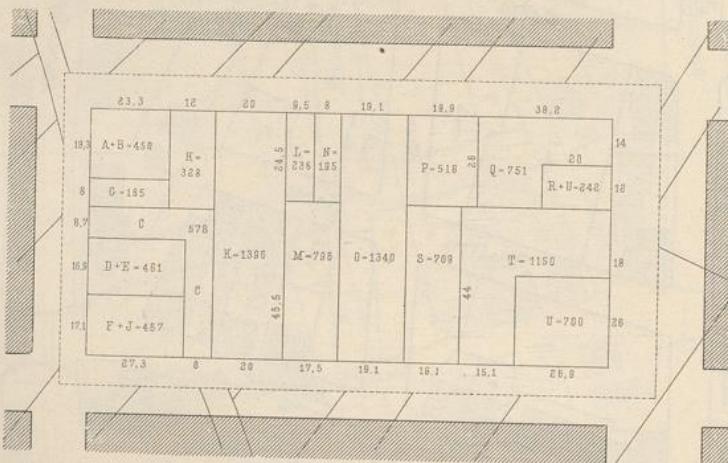
Fig. 659.



Baublock und Strafzen im ungeordneten Zustande.

1:2000
0 5 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m

Fig. 660.



Die Gerechtigkeit spricht, wenn die Strafsen alsbald hergestellt werden sollen, für das Verfahren b nach der oben mitgeteilten Frankfurter Art. Ist dagegen der Ausbau der Strafsen zunächst nicht nötig und nicht beabsichtigt, so kann das Verfahren c zweckmäßig sein, wenn über den Erwerbspreis eine sachgemäße Festsetzung getroffen ist. Besser ist noch die von *Abendroth* formulierte, bei neueren Umlegungen (z. B. in Dortmund) angewandte Art: »Das Strafsenland ist von vornherein für die Stadtgemeinde unentgeltlich auszuweisen. Ist jedoch die Bebauung erst nach längerer Zeit zu erwarten, so wird das Strafsenland vorläufig bis zu einer im Einzelfalle zu bestimmenden Mindestbreite der ausgewiesenen Wege den Anliegern kostenlos zum Niefsbrauch überlassen. Die freibleibenden Wegeflächen sind, dem wirtschaftlichen Bedürfnis entsprechend, mit einer vorläufigen Befestigung zu versehen.«

Die Umlegung in Fig. 639 u. 640 beruht auf der Annahme, dass das Verfahren a angewendet wurde; statt dessen nimmt die Umlegung die in Fig. 659 u. 660 angegebene Gestalt an, wenn Verfahren b zur Anwendung gelangt und die Mittellinien der den Block umgebenden Strafsen als Grenzen der Umlegungsflächen dienen. Die zufälligen Ungleichheiten der Anteile, welche die Strafsen von den verschiedenen Grundstücken in Anspruch nehmen, und die Wertschätzungen für den Erwerb durch die Gemeinde oder den gegenseitigen Ersatz kommen dadurch in Fortfall.

Die Stücke L, N und R, die in Fig. 639 ent- und eingeeignet wurden, find in Fig. 659 grofs genug, um durch ganze Bauplätze ersetzt zu werden. Dagegen kommen nun andere, nicht in die Blockgrenzen hineinreichende Trennstücke A, D und V zur Ent- und Eineignung. Während die Flächengröfse innerhalb der Strafsenmittellinien 15048 qm beträgt, enthält der reine Block nur 10500 qm; 4548 qm oder 30,2 Vomhundert der Gesamtfläche find also für die Strafsenanlage zu opfern. Es ergibt sich sonach die folgende Verkleinerung aller beteiligter Grundstücke:

<i>A + B</i>	645 qm	450 qm	<i>N</i>	280 qm	195 qm
<i>C</i>	828 "	578 "	<i>O</i>	1920 "	1340 "
<i>D + E</i>	660 "	461 "	<i>P</i>	740 "	516 "
<i>F + J</i>	669 "	467 "	<i>Q</i>	1076 "	751 "
<i>G</i>	266 "	185 "	<i>R + V</i>	346 "	242 "
<i>H</i>	470 "	328 "	<i>S</i>	1016 "	709 "
<i>K</i>	2002 "	1396 "	<i>T</i>	1648 "	1150 "
<i>L</i>	338 "	236 "	<i>U</i>	1004 "	700 "
<i>M</i>	1140 "	796 "		8030 qm	5603 qm
	7018 qm	4897 qm		+ 7018 "	4897 "
			<i>zusammen</i>	15048 qm	10500 qm.

Das vorliegende Beispiel ist keineswegs unanfechtbar. So würden sich die Besitzer der Grundstücke an den schmaleren Strafsen darüber beschweren können, dass sie denselben Anteil an Strafsenland verlieren, wie diejenigen an den breiteren Strafsen, denen der Vorteil der Mehrbreite doch allein zu gute kommt. Es kann deshalb gerechter erscheinen, den Block durch ein Diagonalkreuz in vier Dreiecke zu zerlegen und für jedes Dreieck das Verhältnis des Strafsenlandes zur Gesamtfläche zu ermitteln. Diesen Verhältnissen entsprechend wären die in den verschiedenen Dreieckblöcken liegenden Grundstücke und Grundstücksteile bei der Umlegung zu verkleinern. Die alte Wegefläche C ist sowohl in Fig. 640, wie in Fig. 660 in Baugrund umgelegt; richtiger und gerechter ist es, derartige Teile öffentlicher Wege, für welche ja die neuen Strafsen als Ersatz dienen, in die Masse einzuwirfen und unter die Genossen zu verteilen. Das letztere gilt auch für die wegen ihrer Kleinheit in Baugrundstücke nicht umwandelbare Restflächen A, D, J und V, welche vorstehend den Nachbarbesitzern eingeeignet wurden.

Eine befondere Behandlung verdient, wie *Abendroth* zutreffend ausführt, die Umlegung von Bauland an geregelten Strafsen. Hier empfiehlt sich die Einschätzung

der Werte der verschiedenen Grundflächen, namentlich von Vorderland und Hinterland, oder nach Streifen parallel zur Baufuchlinie. Die Wertunterschiede sind als dann beim Ausweis der neuen Baugrundstücke zu berücksichtigen. Derartige Umlegungen in Blöcken, die von fertigen oder annähernd fertigen Straßen umgeben sind, werden in der Regel der freien Verständigung der Beteiligten, nicht dem gesetzlichen Zwang unterliegen.

5. Kapitel.

Aufbringung der Stadterweiterungskosten.

472.
Art
der Kosten.

Die Kosten, um deren Aufbringung es sich bei der Ausführung einer Stadterweiterung handelt, lassen sich in zwei Gruppen zerlegen: die eine Gruppe umfasst alle jene Ausgaben, welche geleistet werden müssen, um das Gelände überhaupt dem städtischen Anbau zugänglich zu machen, z. B. Ausgaben für Flusverlegungen, Brücken, Eindeichungen, Hauptentwässerungsanäle, Verlegung von Festungswerken, Aufhebung von Rayonbeschränkungen, während die zweite Gruppe sich aus den Aufwendungen für diejenigen Arbeiten zusammensetzt, die zur Ausführung der Straßenanlagen nebst deren Zubehör im einzelnen erforderlich sind.

Die Kosten der ersten Gruppe werden in der Regel ganz oder vorwiegend von der Gemeinde bestritten, oft auch einer Gruppe von Bewohnern oder Besitzern, die den Hauptvorteil haben, auf Grund besonderer Gesetze, wenigstens teilweise, zur Last gelegt. Die Kosten der zweiten Art, d. h. die eigentlichen Straßenanlagekosten mit Einschluß der Grunderwerbskosten, werden dagegen zumeist nur von den Anliegern getragen oder von diesen bei Errichtung von Bauten an die Gemeinde erstattet.

473.
Leistungen
der
Gemeinde.

Die Leistungen der Gemeinde, nach Abzug etwaiger von den Bevorteilten aufzuwendenden Kostenteilen (sog. Präzipialbeiträgen oder Vorbelastungen), entsprechen dem allgemeinen Interesse, das die Gemeinde als solche an der Erweiterung ihres Bebauungsgebietes oder ihrer Grenzen nimmt, um ihre Lebens- und Entwicklungskraft zu erhalten oder zu steigern. Oft wird die Gemeinde durch freiwillige Beiträge beteiligter Privatpersonen, des Staates oder einer Unternehmergesellschaft unterstützt. Mitunter auch tritt der Staat oder eine solche Gesellschaft ganz an die Stelle der Gemeinde. Ist letztere aber leistungsfähig, so wird sie im allgemeinen vorziehen, die Erfüllung der ihr obliegenden Aufgaben nicht Anderen zu überlassen; denn die Nichterfüllung derartiger, immer mit Risiko verknüpften Aufgaben begreift in der Regel auch den Verzicht auf Rechte in sich.

474.
Heranziehen
der
Grundbesitzer.

Bezüglich der zweiten Kostengruppe bestehen in den meisten Staaten gesetzliche Festsetzungen über die Heranziehung der Grundbesitzer. Im allgemeinen werden die Kosten der gewöhnlichen Straßen mit allem Zubehör, wie bereits erwähnt, von den Anliegern bestritten; die Leistungspflicht der Gemeinde beginnt erst bei Ueberschreitung einer gewissen Straßenbreite und bezieht sich ferner auf die öffentlichen Plätze, Gartenanlagen, Verschönerungen und auf die Zinsen, welche bis zu der seitens des verpflichteten Anliegers wirklich erfolgenden Zahlungsleistung verfallen. Die fechste Stadterweiterungstheorie des »Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine« sagt hierüber das folgende: »Der Stadtgemeinde kommt

die Befugnis zu, sich für die von ihr aufgewendeten Kosten neuer Straßen mit Zubehör Deckung von Seiten der anstossenden Grundeigentümer zu verschaffen. Unter den betreffenden finanziellen Formen empfehlen sich, namentlich wenn das Verfahren der Regulierung (Umlegung) vorausgegangen ist, besonders Normalbeiträge für das Meter der Frontlänge jedes Grundstückes.« Der § 15 des preußischen Fluchtliniengesetzes lautet: »Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, dass bei der Anlegung einer neuen oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Straße, sowie beim Anbau an schon vorhandenen, bisher unbebauten Straßen und Straßen- teilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigentümern — von letzteren, sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten — die Freilegung (Grunderwerbung), erste Einrichtung, Entwässerung und Beleuchtungs- vorrichtung der Straße in der dem Bedürfnisse entsprechenden Weise beschafft, sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung, bzw. ein verhältnismässiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Massnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde. Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigentümer nicht für mehr als die Hälfte der Straßenbreite, und wenn die Straße breiter ist als 26 m, nicht für mehr als 13 m der Straßenbreite herangezogen werden. Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der gesamten Straßenanlage und bzw. ihre Unterhaltung zusammenzurechnen und den Eigentümern nach Verhältnis der Länge ihrer die Straße berührenden Grenze zur Last zu legen.« In den anderen deutschen Staaten bestehen ähnliche Bestimmungen. In Sachsen ist jedoch die Beitragspflicht auf die Breite einer Straßenhälfte bis zu 12 m, in Elsass-Lothringen bis zu 10 m, in Hessen bis zu 8 m beschränkt; bei einseitiger Bebauung erstreckt sich in Sachsen der Beitrag bis auf 15 m (an freien Plätzen bis auf 24 m) Breite. In Hessen-Darmstadt haben die Anlieger nur denjenigen Teil der Grunderwerbskosten zu tragen, der den Preis von 70 Pfennigen für 1 qm übersteigt.

Bei der Verteilung der Straßenkosten nach den Frontlängen fällt auf Eckhäuser eine entsprechende Beitragspflicht für beide Straßen. Dies geht, obwohl eine stärkere Belastung der wertvolleren Eckgrundstücke nicht ungerechtfertigt ist, doch oft über das billige Mass hinaus und erzeugt nicht selten Schwierigkeiten, die mitunter durch einen anderweitigen, friedlichen Ausgleich unter den Beteiligten geschlichtet werden.

Es darf übrigens nicht verschwiegen werden, dass es sozial unrichtig ist, die Beiträge nur nach der Frontlänge zu berechnen, während die Tiefe und Höhe der Baulichkeiten und die Flächengröße der Grundstücke außer Betracht bleiben. Da aber die Verteilung in der Regel schon vorgenommen werden muss, sobald der erste Bau an der Straße oder Straßenstrecke errichtet wird, und zu diesem Zeitpunkte die Art der späteren Bauten und oft auch die Bemessung der Baugrundstücke noch nicht bekannt ist, so muss anerkannt werden, dass die Auffindung eines besseren, anwendbaren Verteilungsmaßstabes auf Schwierigkeiten stößt. Dennoch ist es gelungen, an einzelnen Orten, so in Gotha, die Flächengröße bei der Beitragsberechnung zu berücksichtigen.

Wie die preußischen Städte die sonstigen bei der Kostenaufbringung hervortretenden Fragen geordnet haben, dies zeigen als Beispiele die im Anhang mitgeteilten Ortsstatuten für Berlin und Cöln. Das Gesetz und die Ortsstatuten unterscheiden die Anlage neuer Straßenstrecken einerseits und den Anbau an schon vorhandenen, bisher unbewohnten Straßenstrecken andererseits.

475.
Anbau an
vorhandenen,
bisher
unbewohnten
Straßen.

Ueber das Wesen einer »schon vorhandenen, bisher unbebauten Straße« herrschen vielfache Meinungsverschiedenheiten. Die Gemeinden suchen diesem Begriffe behufs Erzielung der Kostendeckung die weiteste, die Anlieger aus dem entgegengesetzten Grunde die engste Auslegung zu geben. Wird die Straßenstrecke nicht als eine im Sinne des Gesetzes »schon vorhandene, bisher unbebaute« anerkannt, so ist der Anlieger nicht bloß von Kostenbeiträgen entbunden, sondern hat im Gegenteil von der Gemeinde Entschädigung für Landabtretung u. f. w. zu beanspruchen. Sicher hat der Gesetzgeber nicht die Beitragspflicht an alten, längst für den Anbau, wenn auch nur streckenweise, benutzten Stadtstraßen festsetzen wollen (d. h. an sog. historischen Straßen); aber es würde auch zu weit gehen, wenn man geltend machen wollte, der Gesetzgeber habe nur »neu entworfene, aber noch unfertige« Straßen im Auge gehabt. Ein Feldweg, ein bekiepter Gemeindeweg oder auch eine Landstraße, die nach dem festgestellten Stadtbauplane dazu bestimmt sind, breitere Stadtstraßen mit verbesserter Richtung und verbesserten Höhenverhältnissen zu werden, sind gewiss als solche Straßen zu betrachten, auf welche die Beitragspflicht des § 15 des preußischen Gesetzes Anwendung findet. Für die Beurteilung der Sachlage und der Kostenfrage ist es gleichgültig, ob die neue Straße mitten durch das Feld gezogen wird oder ob in sie streckenweise ein alter, unangebauter Weg fällt. Im übrigen können Rechtsfragen hier selbstredend nicht erschöpfend behandelt werden.

476.
Normal-
beiträge.

Zur Ermittlung der Anliegerbeiträge werden die Kosten einer ganzen Strecke zusammengezählt und verteilt; zugehörige Teile von Straßenkreuzungen und Straßenabzweigungen werden mit eingerechnet. So bilden sich für Erdarbeiten, Pflasterung und Bürgersteige bei annähernd gleichartigem Gelände fast von selbst Normalbeiträge nach dem laufenden Meter Frontlänge, unter Umständen auch nach dem Kubikmeter Bauwerk oder nach anderen Verteilungsmaßstäben, sowie nach der Straßenbreite. Bei manchen Stadterweiterungen geht man bezüglich der Kanalisation und der Beleuchtungsanlage einen Schritt weiter, indem es für den Anliegerbeitrag gleichgültig sein soll, ob in der Straße ein Hauptkanal von großem oder ein Kanalrohr von geringem Querschnitt, ein Hauptgasrohr von 60 cm oder ein Nebenrohr von 10 cm Weite liegt. Das Kanalnetz wie das Gasrohrnetz oder das elektrische Kabelnetz haben für jeden Anlieger den gleichen Wert, mögen die Hauptleitungen in dieser oder jener Straße liegen.

Auf Grund dieser Erwägungen ist in Cöln der Kostenbeitrag zum Kanalbau allgemein (mit Einschluss der Kosten für die städtischerseits herzustellenden Hausanschlüsse) auf 40 Mark, derjenige zum Bau des Gasrohrnetzes auf 12 Mark für jedes laufende Meter Grundstücksfront festgesetzt worden, so dass es nunmehr möglich war, bei mittlerer Ausführungsgüte für den ganzen Straßenbau (ohne Grunderwerb) Normalbeiträge zu fordern, welche nach der Straßenbreite von 180 bis zu 100 Mark für das Frontmeter sich abstuften.

Am einfachsten gestaltet sich die Beitragsfrage, wenn die Gemeinde selbst die Eigentümerin des Baulandes ist, das sie durch neue Straßen aufgeschlossen hat. Hier ist es eine bloße Zweckmässigkeitsfrage der Verkaufspolitik, ob man durch die Verkaufsbedingungen hohe, niedrige oder gar keine Beiträge ausbedingt; durch geringere oder höhere Kaufgebote wird sich dieser Unterschied mehr oder weniger ausgleichen. In der Cölnner Stadterweiterung wurde für städtische Grundstücke in diesem Sinne die Beitragspflicht auf ungefähr ein Drittel des normalen Satzes ermässigt, was auf den Durchschnittsmenschen eine gewisse Anziehungskraft ausübt.

Ist für die Verbreiterung einer alten, bebauten Straße eine Fluchtlinie förmlich festgesetzt, so können nach preußischem Gesetze Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus ohne Anspruch auf Schadenersatz unterfragt werden, und zwar nicht bloß solche Bauvornahmen, welche eine Verstärkung oder eine Vergrößerung der Dauerhaftigkeit des Gebäudes herbeiführen würden. Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten sind dagegen statthaft; zu den letzteren gehören auch diejenigen zur Erhaltung eines Gebäudes nötigen Erneuerungen, welche durch den Abbruch eines Nachbargebäudes veranlaßt sind. Die Neubauten, welche übrigens in Städten weit mehr durch die Absicht, eine bessere Ausnutzung des Baugrundes zu erzielen, als durch Baulosigkeit herbeigeführt werden, treten eine nach der anderen in die Fluchtlinie, und nun entsteht während der oft sehr langen Uebergangszeit jene häfliche Zahnlückenform der Straßenbegrenzung, die wir in alten Städten so oft zu fehlen Gelegenheit haben. Zur Verbesserung der Ansicht und zur Beseitigung von Schmutzwinkeln gestattet man wohl, die Lücke bis zur alten Häuserlinie durch einen Erdgeschossvorbau oder schräge Schaufenster und ähnliche Einrichtungen zu schließen, welche beim Neubau der Nachbarhäuser wieder fortzunehmen sind. Namentlich in französischen Städten sind diese »Lückenbüßer« sehr üblich. Wir sind leider genötigt, solche vorübergehende Notbehelfe und Unschönheiten, selbst wenn sie Jahrzehnte dauern sollten, mit in den Kauf zu nehmen, wenn die Verbreiterung der engen Straße eine Notwendigkeit ist; wir müssen uns aber in der Regel mit der allmäßlichen Erreichung des Ziels begnügen, weil die sofortige Verbreiterung unerschwingliche Summen erheischen würde.

477.
Uebergangs-
zustand.

6. Kapitel.

Benutzung der Straßen durch die Anstößer für Privatzwecke.

Teils Zweckmässigkeitsgründe, teils die wirtschaftliche Notwendigkeit bringen es mit sich, daß zwischen der öffentlichen Straße und den Privatgrundstücken nicht eine so scharfe Grenze des Eigentumes und der Benutzung gezogen werden kann, wie zwischen zwei Privatgrundstücken.

Die Grenze des öffentlichen Gemeindeeigentumes wird zwar bei völlig geordneten Straßenverhältnissen durch die Straßenfluchtlinie klar bestimmt. Aber eines-teils sind die Verhältnisse vieler Straßen durchaus nicht so unbedingt geregelt, und anderenteils ist selbst bei voller Ordnung die Straßenfluchtlinie als Grenze durchaus nicht augenscheinlich leicht erkennbar.

Es gibt ältere Straßen, deren Bürgersteige als Eigentumszubehör der anliegenden Grundstücke betrachtet werden oder in deren Fläche Freitreppe, Auffahrtsrampen, Kellerfrohre und ähnliche Privatanlagen vortreten, die entweder Eigentum des Hausbesitzers oder doch servitutmäßig berechtigt sind. Und auch an neueren Straßen, die bisher von den — besonders in England üblichen — Lichtgräben der Kellergeschosse oder den Vorgärten der Erdgeschosse eingefaßt waren, treten oft, wenn aus gewerblichen Gründen allmäßlich die Lichtgräben verfüllt und die Vorgärten beseitigt werden, Grenzunklarheiten ein. Dafs solchen Unklarheiten bei der Ausführung neuer Stadtteile nach Kräften vorzubeugen ist, versteht sich von selbst.

478.
Eigentums-
grenze.

Am wirksamsten ist dies gemeinlich zu erreichen durch die Forderung einer unvergänglichen, bleibenden Einfriedigung aller Privatgrundstücke in der Strafseitenflucht auch in denjenigen Fällen, wo die Vorderwand der Gebäude nicht bis an die Strafseitenflucht herantritt; von berechtigten Ausnahmen wird im nächsten Kapitel die Rede sein. In älteren Stadtteilen ist ebenso das Bestreben der Gemeinde darauf zu richten, durch freiwilliges Uebereinkommen oder Enteignung jene in die Strafseitenflucht vortretenden Bauteile nach Möglichkeit zu beseitigen, dieselben aber bei Errichtung von Neubauten nicht mehr zuzulassen.

479.
Vorspringende
Gebäudefekte.

Aber auch wenn eine klare Eigentums- und Strafsgrenze vorhanden ist, pflegt man eine Benutzung des öffentlichen Grundes oder der öffentlichen Luftfäule durch gewisse vorspringende Gebäudeteile nicht völlig auszuschließen. Allgemein wird gestattet, dass die Absätze der Fundamentmauern eines Neubaues in den Strafsegrund vorspringen, während ebenso allgemein die aufgehende Vorderwand in die Lichtbreite der Straße nicht vortreten darf. Die Ebene der aufgehenden Gebäudemauern bildet demnach in der Regel die Grenze des Strafseigentumes. Vor dieser Ebene jeden Einsprung in das Strafselicht zu untersagen, würde offenbar zu weit führen. Gesimse, überstehende Dächer, Sockelvorsprünge werden deshalb fast überall mit gewissen Einschränkungen als zulässig betrachtet. Ein besonderes Interesse für solche Einschränkungen waltet zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen bezüglich des unteren, 2 bis 3 m über die Straße sich erhebenden Gebäudeteiles vor. In dieser Zone überhaupt keine Vorsprünge zu gestatten, würde ebenfalls zu weit gehen. Es erscheint vielmehr die Vorschrift solcher Bauordnungen empfehlenswert, die in der Höhenzone bis zu 2,50 m Vorsprünge von etwa 1 Vomhundert der Strafsebreite, bis zu höchstens 25 oder 40 cm zulassen. Die Berliner Bauordnung erlaubt überall Sockelvorsprünge von 13 cm und in breiten Strafseiten auch vortretende Treppenstufen von 20 cm Breite. Jedenfalls sollten stärker ausladende Bauteile, wie Freitreppen, Fensterläden, feste und bewegliche Schirmdächer, in der genannten Höhenzone von ungefähr 2,50 m allgemein unzulässig sein, im übrigen aber im künstlerischen Interesse diejenigen Freiheiten gelassen werden, die mit Verkehr und Ordnung verträglich sind.

Ueber der Höhenzone, sowie unter der Bürgersteigebene kann den vortretenden Gebäudeteilen ein größerer Spielraum gewährt werden. In der Höhe handelt es sich um Schirmdächer, Ladenschilder, Hauslaternen, Geschäftszeichen (wie Zunftwappen, Stiefel, Handschuhe, Uhren, Maßkrüge), Fenster und Fensterläden, Balkone, Erker, Stockwerksüberkragungen, Dachüberstände u. f. w.; in der Tiefe kommen Kellerhälfte, Kellerlichter, Kellereingänge und Bürgersteig-Unterkellerungen in Frage.

In letzterer Beziehung herrschen in den verschiedenen Städten Gegebenheiten von dreierlei Art. Die einen verbieten jede bauliche Anlage in oder unter der Bürgersteigfläche, was bei engen, vom Verkehrs erfüllten Strafseiten berechtigt ist. Die anderen verbieten zwar Kellereingänge mit beweglichen Türen in der Strafseitenfläche ebenfalls unbedingt, lassen aber zur Beleuchtung des Keller-, bzw. Sockelgeschosses oder zum Einbringen der Heizkohlen etc. Kellerhälfte, bzw. Bodeneinschnitte unter der Bedingung zu, dass sie nicht mehr als ein bestimmtes Maß (15 bis 30 cm) vor die Baufluchlinie vortreten und in der Bürgersteigebene durch starke Glasplatten, Steinplatten, geriffelte Gussseifenplatten oder Eisengitter sicher überdeckt oder in anderer Weise sicher umfriedigt werden, ein Gebrauch, welcher bei breiten

Straßen als eine den Hausbesitzern willkommene Erleichterung unbedenklich sein mag. Die dritte Klasse von Städten, besonders in Belgien, Holland und England, geht so weit, dass sie gegen bestimmte Abgaben die Unterkellerung der Bürgersteige mit Anlage sicherer Deckenlichter (Rohglasplatten) für unbedenklich findet. In Amerika erstreckt sich diese private Ausnutzung der Bürgersteige zugleich auf erhebliche Teile der Oberfläche, welche von Vortreppen, Vordächern, Wirtschafts- und Verkaufsgegenständen eingenommen, also dem öffentlichen Verkehr entzogen werden. Für europäische Verhältnisse ist eine solche Freiheit in der Benutzung öffentlichen Eigentumes unangebracht; auf besonders breiten Bürgersteigen pflegt jedoch in manchen Städten das Besetzen bestimmter Flächen mit Stühlen und Tischen an Bier- oder Kaffeehäusern gegen Miete zugelassen zu werden.

Was die vorspringenden Gebäudeteile in der Höhe betrifft, so werden Schirmdächer, Ladenschilder, Hausleuchten und Geschäftszeichen ziemlich allgemein unentgeltlich oder gegen geringe Abgabe gestattet, sobald sie über der Lichthöhe von 2,50 bis 3,00 m sich befinden; durch Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes werden Auschreitungen leicht verhindert. Nach außen auffschlagende Fensterläden sind an städtischen Straßen fast außer Gebrauch gekommen; nach außen auffschlagende Fenster werden bald zugelassen, bald unterfragt; das letztere ist zur größeren Sicherheit der auf der Straße verkehrenden Personen vorzuziehen. Für Balkone und Erker gelten mancherlei Bestimmungen. Die Berliner Bauordnung gestattet solche Anlagen nur in Straßen von mehr als 15 m Breite und in einer größten Ausladung von 1,30 m. In Rom lässt man sogar Balkone bis zu 80 cm Vorsprung in Straßen von weniger als 7 m Breite zu; in breiteren Straßen wächst der erlaubte Vorsprung. Bei weniger als 12 m Straßenbreite gestattet man in Brüssel 70 cm, bei breiteren Straßen 90 cm Balkonvorsprung; dabei soll die freie Höhe über dem Bürgersteig wenigstens 3,50 m betragen. Das Cölner Ortsstatut über Erker und Balkone hat eine abgestufte Reihe der zulässigen Ausladungen bei verschiedenen Straßenbreiten festgesetzt, und zwar von 30 cm bei 7 m bis zu 120 cm bei 20 m Breite; in Straßen von weniger als 7 m Breite sind Erkervorsprünge überhaupt unzulässig; das Ausladungsmaximum ist 1,20 m. Auch müssen, wie in Berlin, die Balkone und Erker um wenigstens das Anderthalbfache ihrer Ausladung von der Nachbargrenze entfernt sein. Durch die Bestimmung, dass die vortretenden Bauteile nur einen gewissen Bruchteil (in Berlin $\frac{1}{3}$, in Cöln $\frac{2}{5}$) der Gebäudebreite einnehmen dürfen, wird das Entstehen ganzer Stockwerksüberbauten, die ehemals so beliebt und gebräuchlich waren, verhindert; im Einverständnis der Nachbarn sollten aber Ausnahmen mit gewissen Einschränkungen statthaft sein. Auch für die Ausladung der Dachgesimse oder Dachüberstände finden sich in einzelnen Städten beschränkende Bestimmungen.

Durch die oben erwähnte, ziemlich allgemein geltende Vorschrift, dass die aufgehende Vorderwand der Gebäude die Ebene der Straßenflucht bilden muss, jedenfalls nicht über diese hinaus vortreten darf, wird eine kräftige Massengliederung der Gebäudefronten erschwert. Zwar ist die Bildung von Risaliten möglich, wenn der Bauherr um das Maß derselben den Hauptteil der Fassade hinter die Bauflucht zurückzieht. Da aber das Streben nach möglichster Ausnutzung des Bodens leider von diesem Opfer zurückhält, so entstehen jene langweilig glatten Straßenwände, durch die so viele moderne Straßen sich von Stadtteilen älterer Art unterscheiden. Die Gemeinde kann dieser langweiligen Glätte dadurch

480.
Massen-
gliederung
der
Gebäude,
Bereicherung
des
Straßenbildes.

entgegenwirken, dass sie wenigstens in breiten Straßen Risalite vor der Straßenfluchtlinie zulässt, dass sie also das Opfer an Boden bringt, welches der Privatmann zu bringen sich scheut. An der neuen Ringstraße und an öffentlichen Plätzen zu Köln wurden in diesem Sinne Risalite von 25 cm Vorsprung bis zu $\frac{2}{5}$ der Fassadenbreite unentgeltlich gestattet, was ein wohltuendes Relief in die Straßenwände gebracht hat. Durch die blosse Freiheit, die Gebäude um ein beliebiges Maß (also auch mehr als 25 cm) hinter die Straßenfluchtlinie zurückstellen zu dürfen, kann ein solches Relief nicht in erwünschter Weise erzielt werden, weil einerseits das Interesse des Bauherrn, der sein Grundstück in der Regel nach Kräften ausnutzen will, verletzt wird und weil andererseits auch die Gemeinde die Entstehung von Schmutzwinkeln und unbedeckten Brandgiebeln nicht fördern kann. Aufmerksame Erwägung und Anwendung verdient aber der von *Baumeister* herührende Vorschlag, eine doppelte Straßenfluchtlinie festzustellen mit einem Abstande von 0,50 bis 1,50 m. Dieser Abstand soll dazu dienen, das Relief der Hausfronten aufzunehmen derart, dass die reine aufgehende Umfassungsmauer in die zurückliegende Linie gerückt wird, im Zwischenraume aber Risalite, Portale, Veranden, auch Vortreppen, Kellereingänge und dergl. nach Wunsch des Bauherrn untergebracht werden können. Die Bauordnungen von Mannheim und Posen enthalten, obwohl unvollkommene, Bestimmungen in diesem Sinne. Selbstredend wird eine Einfriedigung in der vorderen Straßenfluchtlinie nicht verlangt, ein angemessener Anschluss an Nachbargebäude aber notwendig, falls der Rücksprung ein verschiedener ist. *Tittrich* empfiehlt⁷⁹⁾ zur größeren Belebung des Straßenbildes eine derartige Anordnung, dass die vordere Straßenlinie und die hintere Linie divergierend verlaufen.

Noch größere Freiheit ist zulässig und deren Anwendung erwünscht, wenn zwischen der Straßenflucht und der Bauflucht ein an der Straße eingefriedigter Vorgarten liegt. Hier können niedrige Vorbauten (von weniger als 1,00 oder 1,25 m Höhe) unter Umständen unbedenklich bis an die Straße herantreten, während aufsteigende Vorbauten (welche nicht mehr als etwa $\frac{1}{3}$ bis $\frac{2}{5}$ der Gebäudefront bedecken) einen erheblichen Teil der Vorgartenbreite, etwa $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$, einnehmen dürfen. Liegt hinter den Vorgärten keine geschlossene Bauflucht, sondern eine Reihe freistehender Gebäude (Villen), so ist die Innehaltung der geraden Baulinie nicht allein unnötig, sondern es ist im Gegenteil erwünscht, dass den einzelnen Bauten in ihrer Stellung hinter der Baulinie volle Freiheit gewährt werde.

Einen Gegensatz zu den Vorgärten bilden die besonders in italienischen Städten beliebten offenen Hallen, welche der Fahrstraße entlang bedeckte öffentliche Gehwege unter den Obergeschoßen der Häuser bilden. Während bei Anordnung von Vorgärten die Straßen von den Häusern abgerückt sind, dringt bei Anordnung dieser »Kolonnen« (*Portici*, Bogengänge, Lauben) die Straße auf 4 bis 7 m Tiefe gewissermaßen in die Häuser ein. Für die *Portici* entlang der neuen Tiberuferstraße (*Lungo Tevere*, siehe Fig. 257, S. 114) zu Rom sind festgesetzt: eine lichte Hallenweite von 6,00 m, ein lichter Abstand der Säulen oder Pfeiler von mindestens 3,50 m, eine Lichthöhe der Öffnungen von wenigstens 7,50 m bei bogenförmigem und 7,00 m bei wagrechtem Abschluss (Art. 18 des *Regolamento edilizio per il commune di Roma in vigore dal 14 Febbraio 1887*). Auch in deutschen Städten ist die Wiederanwendung der ehemals so beliebten Laubengänge an geeigneten

⁷⁹⁾ In: *Wege und Ziele moderner Städtebaukunst*. München 1903.

Stellen, besonders an freien Plätzen und zur Unterbrechung langer gerader Straßenseiten dringend erwünscht; dabei kann den einzelnen Häusern eine grössere Freiheit in der Ausbildung der Lauben gelassen werden, als es das italienische Reglement vor sieht. In einer alten englischen Stadt, Chester, sind sogar zweigeschoßige Laubengänge an ganzen Straßenzügen erhalten und werden auch bei Neubauten angewandt.

Ebenso erscheint es empfehlenswert, die in Italien viel gepflegte Ueberbrückung der Straßeneinfassungen durch Bogenstellungen und ähnliche Baukörper an solchen Stellen wieder einzuführen, wo die beiderseitigen Eigentumsverhältnisse und die Verkehrsansforderungen es gestatten. Die Erzielung geschlossener Straßen- und Platzwandungen kann dadurch gefördert und mancher angenehme Wechsel in ein sonst eintöniges Stadtbild gebracht werden.

Kehren wir nach dieser Abschweifung zur Benutzung der gewöhnlichen Straßenseiten durch die Anstösser für Privatzwecke zurück, so finden wir noch eine Gruppe hierher gehöriger Benutzungsarten, die auf baulicher oder wirtschaftlicher Notwendigkeit beruhen.

Während der Bauausführung muss der Bauende einen Teil des Straßenseitenlandes zur Aufstellung von Gerüsten benutzen. Der Eigentümer muss sowohl bei oberirdischer, als bei unterirdischer Entwässerung sein Wasser auf oder in den Straßenseitenkörper leiten. Wenn er sein Haus an öffentliche Leitungen für Wasser-, Licht-, Wärme- oder Kraftversorgung anschliessen will, muss er den Straßenseitenkörper benutzen. Durch Ortsstatuten oder Polizeivorschriften pflegen diese Benutzungen geregelt zu werden.

Was die Baugerüste und Absperrungen (Bauzäune) während des Bauens oder des Niederlegens von Häusern betrifft, so wird man jedem Eigentümer ein Recht auf unentgeltliche Inanspruchnahme eines gewissen notwendigen Masses der Straßenseite (80 bis 100 cm Breite) zugestehen müssen. Wünscht der Bauherr zur Erleichterung seiner Arbeiten, zur Aufstellung breiterer Gerüste, zur Lagerung von Baustoffen eine grössere Straßenseitenbreite zu benutzen, so kann dies, wenn der Verkehr es überhaupt zulässt, gegen Zahlung einer Miete gestattet werden, welche an einigen Orten nach der eingenommenen Fläche (z. B. Aachen, Köln), an anderen nach der Länge der Grundstücksfront (z. B. Brüssel) berechnet wird.

Ebenso pflegen die Gemeinden geringe laufende Jahresabgaben für die Erlaubnis zu erheben, Hauswasser mittels Rohren unter der Bürgersteigfläche oder mittels bedeckter Rinnen oder unter Anwendung von Haustein oder Gusseisen in der Bürgersteigfläche in die Straßenseitenrinne zu leiten.

Nach ausgeführter Kanalisation fallen diese oberirdischen Abflüsse fort; die Stadt stellt alsdann entweder für eigene Rechnung oder für Rechnung des Hausbesitzers die Hausanschlussrohre her; der Besitzer aber ist verpflichtet, seine Hausentwässerung in dieses Anschlussrohr einzuführen und in der Regel für die Benutzung des städtischen Kanalnetzes eine laufende Jahresgebühr an die Stadtkasse zu entrichten. Diese Gebühr wird entweder nach dem Mietsertrag des Hauses, nach dem Feuerversicherungswert, als Quote der Wasserversorgungsabgabe, als Jahreszahlung für jedes Fallrohr des Hauses oder als Jahresabgabe für jedes laufende Meter Grundstückfront berechnet. Die letztere Berechnungsart ist vielleicht nicht die gerechteste, aber die einfachste und sicherste; sie beträgt in verschiedenen Städten ungefähr 1 bis 3 Mark für das laufende Meter mit gewissen Erleichterungen für Eckhäuser und unbebaute Fronten.

481.
Baugerüste
und
Bauzäune.

482.
Anschluss
an die
öffentliche
Entwässerung.

Die Kanalgebühr, welche der Leistung anzupassen ist, beträgt dort, wo die Abortstoffe nicht aufgenommen werden, weniger als in denjenigen Städten, in welchen die volle Schwemmkanalisation mit Spülaborten eingeführt ist. Auch ist zu berücksichtigen, ob die Gemeinde genötigt ist, die Kanalwasser vor ihrem Einlaf in den Fluss unter Aufwendung großer Kosten zu klären. Immer aber sollte als Grundsatz feststehen, daß die Kosten des Kanalbetriebes, der Kanalunterhaltung, der Baukostenverzinsung und der Klärung nicht allein von den Hausbesitzern, sondern etwa zur Hälfte von der Gemeinde, d. h. von der Gemeinschaft der Steuerzahler, aufzubringen seien, weil beiden die Leistung zu gute kommt, den Hausbesitzern durch Ersparung von Abfuhr- und Reinigungskosten, der Allgemeinheit durch Entwässerung der Straßen, Plätze und öffentlichen Anlagen, sowie durch die vermehrte Annehmlichkeit und verbesserte Gesundheit. Zudem haben die Erbauer neuer Straßen, welche die Anlagekosten der Kanäle bezahlt haben, ein Anrecht darauf, nicht auch noch diese Kosten verzinsen zu müssen, was durch die empfohlene Teilung vermieden wird.

483.
Sonstige
Haus-
anschlüsse.

Aehnliche Abgaben, wie für die Benutzung der Kanalisation, sind für die Teilnahme an der Wasser-, Licht-, Wärme- und Kraftversorgung zu zahlen, und zwar gewöhnlich auf Grund von Messung der abgegebenen Mengen durch geeignete Vorrichtungen (Wassermesser, Gasmesser, Elektrizitätszähler u. f. w.) unter Festsetzung eines bestimmten Mindestbetrages. Andere Verbrauchstarife, z. B. nach dem Mietsertrage des Hauses, nach der Größe der Liegenschaft, nach Zapfstellen, nach der Flammenzahl u. f. w., sind nicht ausgeschlossen, haben sich aber im allgemeinen weniger bewährt. Insbesondere hat ein von der Messung des Wasserverbrauches absehender Wassertarif zwar Vorteile vom gesundheitlichen Standpunkte, ist aber geeignet, die Wasservergeudung zu begünstigen, steigert deshalb die Betriebskosten und demgemäß auch, trotz scheinbarer Wohlfeilheit des Kubikmeters, die Jahresabgaben der Verbraucher. Die im Straßenkörper liegenden Anschlussleitungen von der Hauptleitung zum Hause werden in der Regel vom Besitzer des Wasser-, Gas-, Elektrizitätswerkes u. f. w., gewöhnlich also von der Gemeinde, für Rechnung des Hausbesitzers hergestellt.

7. Kapitel.

Bauordnung.

484.
Aufgaben
der
Baupolizei.

Nachdem mehrere wichtige Zweige der Baugesetzgebung in Kap. 2 bis 6 dieses Abschnittes erörtert wurden, ist das Gebiet der hier zu besprechenden eigentlichen Bauordnung auf die Art der Bebauung innerhalb der festgesetzten Blockgrenzen eingeschränkt. Die Wahrung dieser Bauordnung im engeren Sinne liegt der Baupolizei ob; die letztere ist in der Regel eine kommunale Dienststelle, ausnahmsweise auch eine neben der Gemeinde eingesetzte staatliche Behörde. Die laufende Aufgabe der Baupolizei ist an sich keine positive, sondern eine vorbeugende. Sie hat die Verstöße gegen die geltenden Bauordnungsvorschriften nach Möglichkeit zu verhindern, zu diesem Zwecke alle Bauentwürfe vor der Ausführung hinsichtlich ihrer Uebereinstimmung mit der Bauordnung zu prüfen und nötigenfalls die Änderung zu veranlassen; sie hat ferner die Bauten in bestimmten Fristen zu unter-

fuchen und schliefslich als benutzbar zu erklären. Auch Bauuntersuchungen außerhalb der Fristen sind notwendig, um die Befolgung der Vorschriften zu sichern und Bauunfälle nach Möglichkeit zu verhindern. Die eigentliche Sicherheit gegen Unfälle liegt freilich nicht in der polizeilichen Aufsicht, sondern in der Sachkunde und Gewissenhaftigkeit der ausführenden Personen.

Eine wichtige positive Aufgabe der Baupolizeibehörden aber liegt in der Verbesserung bestehender und Herausgabe neuer Bauvorschriften, neuer Bauordnungen. Diese Aufgabe ist umso wichtiger, als Bauordnung und Wohnungsfrage eng zusammenhängen⁸⁰⁾. Zuständig für die Bauordnungsvorschriften sind teils die Landesgesetzgebung, teils die Landes- und Ortspolizeibehörden, teils (so in Süddeutschland) die Verwaltung und Vertretung der Gemeinde.

Die Bauordnungen bilden deshalb besonders im Deutschen Reich ein reichhaltiges Kunterbunt, in welchem die Orts- und Stammesverschiedenheiten sich mehr als nötig ausprägen. Bestrebungen im Schoße der Deutschen Architekten- und Ingenieur-Vereine, welche in gewissem Umfange eine deutsche Reichsbauordnung im Auge hatten, führten zu *Baumeister's* verdienstvollem Werke: »Normale Bauordnung nebst Erläuterungen (Wiesbaden 1880)«, selbst nicht einen Gesetzentwurf, sondern einen wissenschaftlichen Anhalt bildend für die Aufstellung und Umgestaltung örtlicher Baupolizeivorschriften. Zugleich aber hat *Baumeister's* Arbeit den Beweis geliefert, dass es möglich ist, wesentliche Vorschriften der Baupolizei für ganz Deutschland einheitlich festzustellen, während die weitere Ausgestaltung den städtischen Gemeinden und ländlichen Kreisen zu überlassen sein wird. In der folgenden Zeit haben die Reichstagsabgeordneten *Kalle*, *Miquel* und *Fäger* den Erlass gewisser reichsgesetzlicher Bauvorschriften, besonders solcher zum Schutze des gesunden Wohnens, wiederholt angeregt; der Verein »Reichswohnungsgesetz« hat diese und andere Bestrebungen aufgenommen. Aus den Anträgen *Miquel's* und *Baumeister's* im »Deutschen Verein für öffentliche Gesundheitspflege« ist der dem Reichskanzleramt überreichte Entwurf »Reichsgesetzliche Vorschriften zum Schutz des gesunden Wohnens« entstanden, welcher im Anhange dieses Halbbandes abgedruckt ist.

Seither haben sich die staatlichen Gesetzgebungen und die Fachvereine in Deutschland und Oesterreich vielfach mit den Fragen der Bauordnung beschäftigt. Am vollkommensten ist wohl das »Allgemeine Baugesetz« des Königreiches Sachsen vom Jahre 1900; und fördernd haben sich vor allem die Verhandlungen und Beschlüsse des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege erwiesen, dessen Stuttgarter Schlussätze wir im Anhang mitteilen.

Nach gleicher Schablone kann alles Bauwesen in den Städten und Landschaften Deutschlands nicht behandelt werden; nicht einmal in derselben Gemeinde sollten die Vorschriften überall die gleichen sein. Für die Altstadt, für neue Stadtteile und für ländliche Bezirke derselben Stadtgemeinde empfehlen sich sachsenmässige Verschiedenheiten der Bauordnung: in der Altstadt, um geschichtlich gewordene Wirtschafts- und Vermögensinteressen zu schonen; in der Neustadt, um eine weiträumigere und gesündere Bebauung herbeizuführen; in Vorstadtbezirken, um nicht das weitere Entstehen vorstädtischer und ländlicher Bauten zu erschweren und um Industriebauten an passender Stelle zu erleichtern. So entstanden in einer grossen Zahl deutscher Städte die Zonen- oder Staffelbauordnungen. Das Wesen

485.
Vielerlei
der bau-
polizeilichen
Vorschriften
und ihre
Entwicklung.

486.
Verschiedenheit
der
Bauordnung
in
verschiedenen
Stadtteilen.

⁸⁰⁾ Siehe: STÜBBEN, J. Wohnungsfrage und Bauordnung. Wochschr. d. Arch.-Ver. zu Berlin 1906, S. 13.

der Staffelung besteht⁸¹⁾ »in der Abstufung der Vorschriften über Weiträumigkeit, Stockwerkszahl, Gebäudehöhe, Gebäudekonstruktion und gewerbliche Anlagen nach örtlichen Gelände-, Verkehrs- und Wertverhältnissen und wirtschaftlichen Möglichkeiten einerseits und den sozialen Bedürfnissen der Bevölkerung andererseits«.

487.
Inhalt
der
Bauordnung.

Zunächst ist es nötig, dass eine Bauordnung in allen Dingen feste Grundsätze aufstelle und so wenig als möglich das polizeiliche Ermessen vorwalten lasse; weder dem verantwortlichen Beamten noch dem Baulustigen ist mit Unsicherheiten, die im Einzelfalle der Grund zu Streitigkeiten sind, gedient.

Der Inhalt der Bauordnung soll sich erstrecken auf Vorschriften über die Formen des baupolizeilichen Verfahrens, über die Sicherung des Verkehrs, der Gesundheit und der Standfähigkeit, über den Schutz gegen Feuersgefahr und über die nachbarlichen Beziehungen. Auch sozialen Gesichtspunkten hat die Bauordnung Rechnung zu tragen, indem sie mitwirkt, das Massenmiethaus zu bekämpfen, dagegen die Entstehung von Bürgerhäusern (d. h. Ein- bis Dreifamilienhäusern), von Gebäuden, die eine mäfsige Anzahl von Kleinwohnungen enthalten, und von kleinen Häusern überhaupt, zu fördern. Schliesslich ist der Schutz der »Schönheit« insoweit Aufgabe der Bauordnung, als »Verunstaltungen« von Straßen und Plätzen zu verhüten sind. Dies ist besonders in alten Städten und in der Umgebung monumentalener Bauten von Bedeutung und bildet einen wichtigen Zweig der »Denkmalpflege«.

488.
Bauerlaubnis.

Die Förmlichkeiten des baupolizeilichen Verfahrens werden von den Baulustigen stets ungern ertragen werden; auch Wohltaten will man nicht aufgedrängt haben. Die Vereinfachung der Formen und die tünlichst geringe Belästigung des Bauenden werden darum vielerorts angestrebt, leider oft mit dem entgegengesetzten Erfolge, ähnlich wie jene bekannte Art behördlicher Verfügungen, welche zur »Verminderung des Schreibwesens« einige neue Schreibereien einzuführen pflegt. Die Bauenden sind stellenweise so weit gegangen, zu verlangen, dass der Beginn des Bauens nicht von einer polizeilichen »Bauerlaubnis« abhängig gemacht werde, sondern nur von der Vorlage des Planes, nach dessen Prüfung nicht eine »Bauerlaubnis«, sondern ein »Bauschein« erteilt werden soll. Im Hinblick auf die in Kap. 2 gedachten notwendigen Baubeschränkungen geht diese Forderung zu weit; vielleicht aber ist es angängig, die Bauerlaubnis, d. h. die Erklärung, dass gebaut werden darf, im Interesse der Bauvorbereitungen mit geringstem Zeitverluste vorweg zu erteilen, den Bauschein aber, d. h. die Erklärung, wie gebaut werden darf, nach Prüfung der Zeichnungen folgen zu lassen. Etwaige Änderungen des Planes durch den Bauschein oder durch besondere Vorschriften desselben fallen natürlich dem Bauherrn auf alle Fälle zur Last. Für gewerbliche Anlagen sind erweiterte Förmlichkeiten, für lästige Gewerbe (vergl. Kap. 2) sogar unter Zuziehung der Oeffentlichkeit, notwendig und meist durch ein bestimmtes Verfahren geregelt.

489.
Ortliche
Prüfungen.

Drei örtliche polizeiliche Prüfungen pflegen zu folgen, nämlich die Abnahme des Sockels (wegen Fluchlinie und Höhenlage), die Abnahme des Rohbaues (wegen Konstruktionsicherheit und Befolgung von Bauvorschriften) und die Abnahme des fertigen Baues (wegen Erklärung der Benutzungsfähigkeit in gesundheitlicher Beziehung). Gelegentliche Zwischenprüfungen bei unzuverlässigen Unternehmern und auf Grund besonderer Vorkommnisse sind nicht ausgeschlossen. Die Privat-tätigkeit erleidet hierdurch eine Reihe von allgemein notwendigen, wenn auch im einzelnen

⁸¹⁾ Siehe: STÜBBEN, J. Zur Frage der Stuttgarter Bauordnung. Deutsche Viert. f. öff. Gesundheitspf. 1903, S. 344.

Falle meist entbehrlichen Eingriffen, deren sachgemäße, nicht störende Ausführung bei den Beamten der Baupolizei einen besonderen Takt und ein reifes Urteil voraussetzt. Staatliche und Gemeindebauten pflegen zuweilen diesem gesetzlichen Eingreifen entzogen, auch sonstigen Bauordnungsvorschriften nicht unterworfen zu sein. Nach unserer Auffassung ist dies ein *Privilegium odiosum*, welches mit dem Wesen der Baupolizei, die nicht aus dem Misstrauen gegen einzelne, sondern aus dem Schutze aller ihre Daseinsberechtigung herleitet, unverträglich ist.

Infoweit die Vorschriften zur Sicherung des Verkehrs die öffentliche Straße betreffen, sind sie schon früher, besonders in Kap. 6, besprochen worden. Außerdem handelt es sich noch um den Verkehr im Hause und auf dem Grundstück, also um Vorschriften bezüglich der Treppen und Flure, der Zugänge, der Tore, Fahrten und Höfe, besonders der (z. B. in Hamburg verbreiteten) Wohnhöfe, sowie um Verkehrsmärsregeln während der Bauausführung.

490.
Verkehrs-
vorschriften.

Die wichtigsten Baupolizeivorschriften sind diejenigen, welche sich auf den Schutz der Gesundheit beziehen. Wie die Rücksichten der öffentlichen Gesundheit im ganzen Städtebau eine vornehme, oft die vornehmste Rolle spielen, so sollten sie auch in den Ortsbauordnungen weit mehr vorherrschend sein, als es an manchen Orten der Fall ist. Die seinerzeit von *Miquel* betriebene einheitliche reichsgezetzliche Regelung der Wohnungsfrage bezieht sich gerade auf den Schutz der Gesundheit. Auf den (im Anhang mitgeteilten) Gesetzentwurf des »Deutschen Vereines für öffentliche Gesundheitspflege« haben wir schon oben hingewiesen. Wir wollen diesen — durch die neuere Entwicklung zum Teile überholten — Entwurf, der ausdrücklich nur Mindestanforderungen enthalten und weitergehende Landes-, Provinzial- und Ortsverordnungen keineswegs ausschliessen soll, hier durch wenige Bemerkungen erläutern.

491.
Gesundheitliche
Vorschriften.

Der Abschnitt I handelt von Strafsen und Bauplätzen. Der zweite Absatz desselben spricht nur einen allgemeinen Hinweis aus, weil es untunlich erschien, im Hinblick auf grosse Privatgärten, Bahnhöfe und ähnliche unbebaute Flächen und auf Bebauungspläne, welche nur die Hauptverkehrszüge, nicht aber die Blockeinteilung festsetzen, einen geringsten Prozentsatz des Flächeninhaltes (z. B. 25 oder 30 Vomhundert) als Mindestmaß bestimmt vorzuschreiben. Der dritte Absatz fordert für die Gemeinden das gesetzliche Recht, an gewissen Strafsen und Vorgärten und für gewisse Stadtteile die offene Bauweise vorzuschreiben, welche ja nicht bloß im offen gebauten Bezirke dem Licht, der Luft und dem Sonnenchein möglichst freien Zutritt gestattet, sondern auch den benachbarten Stadtteilen als Luftzugang und frische Luftquelle dient. Der vierte Absatz soll dem vielerorts üblichen Aufhöhen der Strafsen und Plätze mittels Baufschutt, Hausabfälle, pflanzlicher und tierischer Reste entgegenwirken.

Der Abschnitt II spricht von der Neuherstellung von Gebäuden im Gegenfazte zur Neuerstellung von einzelnen Räumen, welche im Abschnitt III behandelt werden. Größte Gebäudehöhe und geringste Hofbreite sind in § 2 und § 3 für Neubauten auf bisher unbebauten und auf bisher bebauten Grundstücken geregelt, und zwar für letztere Grundstücke so wenig streng, daß auch Städte mit alten engen Strafsen und kleiner Grundstücksteilung (Einzelhausstädte) damit werden auskommen können, während von Miethausstädten mit breiten Strafsen und großen Grundstücken eine Verschärfung der Bestimmungen erwartet werden muss. Ueber der zulässigen Maximalhöhe ist die Festsetzung eines größten Dachwinkels (45 bis 60 Grad) üblich und notwendig. Die Hofgrößte ist von der Gebäudehöhe, nicht aber von der Grundstücksgröße abhängig gemacht, weil letzteres bei kleinen Grundstücken zu ungenügenden, bei geräumigen Grundstücken zu unbilligen Forderungen führt. Manche Eckhäuser, deren Wohnräume fämtlich an Strafsen liegen, können zudem den Hof ganz entbehren. § 4 spricht aus Gesundheitsrücksichten ein Bauverbot aus und fällt deshalb unter die bereits in unserem Kap. 2 behandelten Baubeschränkungen. § 5 stellt die Mindestanforderungen fest, welche bezüglich der Aborte, der Ställe und der Geschäftsräume (gewerblicher Betriebe) zu stellen sind. Gerade die Aborte und Hausentwässerungs-

anlagen, sowohl folche, die an ein städtisches Kanalnetz angegeschlossen sind, als auch diejenigen, welche in Gruben, Tonnen oder Straßengrinnen führen, verlangen gesundheitlich eine überaus aufmerksame Behandlung, welche indeffen an dieser Stelle nicht eingehend besprochen werden kann^{82).}

Der Abschnitt III unterscheidet »Wohnräume«, d. h. Räume einer Wohnung, und »zu längerem Aufenthalt von Menschen dienende Räume«, unter welchen außer den Wohngelassen auch Werkstätten, Läden, Konzertäle und dergl. zu verstehen sind. Die Geschofshöhe von 2,50 m wird man gewifs nur ausnahmsweise zulassen und im allgemeinen 3,00 m oder 3,20 m als lichtes Mindestmaß vorschreiben. Einschneidend ist das mit der Berliner Bauordnung übereinstimmende Verbot aller Wohnungen, welche höher als im IV. Obergeschoß liegen. Es wäre ein Segen, wenn die mit dem Baugrundwucher Hand in Hand gehende Vermehrung der Geschoffe, welche zwar nicht in Mittelstädten, wohl aber in einzelnen Großstädten, wie Rom, Paris, Wien, New York, einen beunruhigenden Grad angenommen hat, durch ein solches Gesetz eingeschränkt würde. Der unnatürlichen und schädlichen Verdichtung der städtischen Bevölkerung nach Kräften entgegenzuarbeiten, ist eine Hauptaufgabe der öffentlichen Gefundheitspflege^{83).} Ebenso sind Kellerwohnungen, trotz scheinbar zweifelhafter Ergebnisse statistischer Untersuchungen, als bedenklich zu betrachten; deshalb sollen nach § 8 ganze Wohnungen in Kellergeschoßen überhaupt nicht mehr angelegt werden dürfen und einzelne Wohn- oder Geschäftsräume nur, wenn der Fußboden höchstens 1 m unter der Fenstersturz wenigstens 1 m über der Erdoberfläche liegt.

Der Abschnitt IV, welcher die Benutzung fertiger Räume im gesundheitlichen Interesse beschränkt, ist gesetzgeberisch im wesentlichen neu, aber von grösster Wichtigkeit, da der gesundheitliche Zweck der Bauordnungsvorschriften vereitelt wird, wenn Gelasse zum Wohnen und besonders zum Schlafen benutzt werden, welche im Sinne des polizeilich genehmigten Bauentwurfes zu anderer Benutzung bestimmt waren, oder wenn durch Ueberfüllung den Bewohnern die nötige Lebensluft genommen oder verdorben wird. Der Luftraum von 5 cbm für ein Kind und von 10 cbm für einen Erwachsenen ist ein solches Minimum, das die Gesellschaft die Folgen des Räumens der hiernach überfüllten Wohnungen tragen, also für Vermehrung der wohlfreien Arbeiterwohnungen sorgen muss, wenn bisher in wirklich manchen Städten Familien der ärmeren Volksklassen durch Wohnungsmangel und Wohnungsteuerung genötigt sind, sich in so menschenunwürdiger Weise zusammenzupferchen.

Das in Absatz 2 des § 10 zugelassene Mindestmaß von 0,10 qm Fensterfläche für ein Kind an Licht und von 0,20 qm für eine erwachsene Person ist außerordentlich gering. Absatz 2 des § 7 sichert in der Regel eine grössere Lichtfläche; aber die dort für Dachkammerfenster gestattete Ausnahme musste bezüglich des Lichtbedarfes jeder Person in § 10, Absatz 2 begrenzt werden.

Neu, wenigstens für Deutschland, sind auch die beiden in § 11 verlangten Gesetzesbestimmungen, von welchen die erste gegen einzelne ungefundene Wohnungen, die zweite gegen gesundheitswidrige ganze Bezirke gerichtet ist. Alle im Bezirk liegenden Gebäude und Grundstücke sollen demnach behufs vollständigen Umbaues der Enteignung unterliegen. Es würde dadurch den Gemeinden im Interesse der öffentlichen Gefundheit diejenige, allerdings weitgehende und deshalb mit den nötigen Vorfichtsmaßregeln zu umgebende Befugnis erteilt werden, welche in unserem Kap. 3 sowohl bezüglich gesundheitswidriger, als bezüglich verkehrswidriger Stadtteile verlangt wurde^{84).}

Schulen, Versammlungsräume, gewerbliche Anstalten bedürfen hinfällig ihrer baulichen Einrichtung und ihrer Benutzung besonderer und erweiterter gesundheitlicher Vorschriften, deren Erörterung hier zu weit führen würde.

Sind auch die *Miquel-Baumeister'schen* Mindestvorschriften durch die grosse Zahl der inzwischen erlassenen Staffelbauordnungen, Wohnungspolizeiverordnungen

⁸²⁾ Vergl. die nachstehenden Schriften W. P. GERHARD'S: Die Einrichtung der Hausentwässerungsanlagen. Berlin 1879. — *House drainage and sanitary plumbing. Providence 1872.* — *Hints on the drainage and sewerage of dwellings. New York 1884.* — *Sanitary drainage of tenementhouses. Hartford 1884.* — Die Haus-Kanalisation. Prinzipien und Winke für eine rationelle Anlage von Hausentwässerungen. Leipzig 1885. — *Guide to sanitary house-infection. New York 1885.* — *The drainage of a house. Boston 1888.* — Ferner: PUTZEYS, F. *Du drainage domestique etc. Liège 1885.* — SCHWARZFISCHER, K. Die Hausentwässerungsanlagen und ihre Ausführung. München 1883. — PRIDGIN TEALE, T. Lebensgefahr im eigenen Haufe. Für deutsche Verhältnisse bearbeitet von H. WANSLEBEN. Kiel 1886.

⁸³⁾ Vergl. WASSERFÜHR. Die Gefundheitsgefährdungen der Bevölkerungsdichtigkeit in den modernen Miethäusern. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspf. 1886, S. 185.

⁸⁴⁾ Siehe auch die Verhandlungen über diesen Gesetzentwurf in: Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspf. 1890, S. 20—60.

und Wohnungsordnungen überholt, so schien es uns doch wichtig, sie als eine Grundlage der modernen Entwicklung kurz zu besprechen. Der neue preußische Wohnungsgesetzentwurf (1905) beabsichtigt, ähnliche Mindestanforderungen festzusetzen und außerdem die Abstufung der Bauordnung im Bereich derselben Gemeinde auf eine zweifelfreie Rechtsgrundlage zu stellen.

Die baupolizeilichen Vorschriften zu Gunsten der Standfähigkeit und Feuersicherheit bezeichnen gleich den gesundheitlichen Bestimmungen, das Menschenleben zu schützen, und erweitern diese Bestrebung auf den Schutz der menschlichen Habe. Und zwar handelt es sich weniger um eine wohlwollende Bevormundung des Bauenden selbst, als um einen wirksamen, vorbeugenden Schutz der Bewohner und der Nachbarn gegen verkehrte oder bedenkliche Bauausführungen, mögen diese aus Unkenntnis oder aus Eigennutz entstehen.

Zur Sicherung der Standfähigkeit findet man in älteren und in kleinstädtischen Bauordnungen oft eingehende Vorschriften über Mauerdicken, Widerlager, Balkenstärken, Dachbinder u. f. w., während die neueren Bauordnungen sich in lobenswerter Weise vorwiegend auf die Feststellung der Grundlagen für den Nachweis der Standfähigkeit beschränken, bestehend in den Eigengewichts- und Belastungszahlen, sowie in den Grenzen der zulässigen Beanspruchung der ortsüblichen Baustoffe und des Baugrundes. Die für technische Fortschritte in Herstellungsweisen und Baustoffen nötige Freiheit des Baumeisters und des Bauunternehmers, welche durch allgemeine Festsetzung bestimmter Mauerstärken, Holzdicken oder Eisenprofile in lästiger Weise behindert wird, findet durch die polizeiliche Vor- und Nachprüfung und den unbedingten Auschluss ungeeigneter Baustoffe ihre natürliche Begrenzung.

Die Sicherung gegen Feuersbrünste bedingt in den Städten im allgemeinen den Massivbau, sowohl bezüglich der Umfassungswände, als hinsichtlich derjenigen Innenmauern, welche den Deckenbalken als Auflager und dem Treppenhause zum Abschluss dienen. Umfassungen in Holzfachwerk pflegen bei offener Bauweise gestattet zu werden, bei geschlossenem Reihenbau nur dann, wenn der Abstand des betreffenden Gebäudeteiles von der Grenze wenigstens ein bestimmtes Maß beträgt, welches in den verschiedenen Städten zwischen 1 und 10 m (!) schwankt. Statt des reinen Steinbaues wird vielerorts unter Umständen Holzfachwerk mit 13 cm starker Vormauerung zugelassen. Eisenfachwerk wird kaum anders zu behandeln sein wie Holzfachwerk; dass Eisenfachwerk ein gleichwertiger Ersatz für Massivbau sei, kann nach den gemachten Erfahrungen nicht mehr zugestanden werden. Die zu verlangenden Grenzabstände werden größer, sobald die Umfassungswand Öffnungen (Türen und Fenster) erhalten oder wenn dieselbe ganz aus Holz hergestellt werden soll. Auch werden für Fachwerk- und Holzbauten überhaupt größte Höhen-, Längen- und Breitenmaße festgesetzt, über welche hinaus stets der Steinbau (oder Eisenbau) anzuwenden ist. Die Dachdeckung aller städtischer Gebäude soll ausnahmslos feuersicher sein.

Die Feuerschutzworschriften für das Innere der Gebäude haben sich noch zu beziehen auf Treppen, welche in Bauten größeren Umfangs massiv, d. h. unverbrennlich und feuersicher, sein sollen, auf Dampfkesselanlagen, Schornsteine, Feuerstätten und Gasleitungen, auf die sichere Herstellung der Durchfahrten und Ausgänge zur Straße, auf die Anordnung von Brandmauern und den Schutz eiserner Balken und Stützen.

492.
Vorschriften
zu Gunsten
der Stand-
fähigkeit.

493.
Sicherung
gegen Feuer.

Brandmauern, d. h. massive Trennungswände, welche bis über Dach gehen und möglichst mit selbstschließenden, unverbrennlichen Türen versehen sind, pflegen bei größeren Gebäuden in Abständen von 30 bis 40 m verlangt zu werden. Für eiserne Balken und Stützen, die keineswegs feuersicher sind, werden unverbrennliche Umhüllungen gefordert. Die große Mannigfaltigkeit der Feuerschutzvorschriften in den verschiedenen Städten und Ländern ist in dem Gegenstande selbst nicht begründet. Manche Vereinfachung und größere Uebereinstimmung wären erwünscht. Möge man aber den Fachwerkbau nicht allzusehr erschweren! Derfelbe hat für gewerbliche Bauten, welche für den Fall der Gefahr mit den nötigen Rettungseinrichtungen (z. B. äußerer Sicherheitstreppen) ausgestattet sind, für die Bebauung ländlicher Bezirke und schließlich für städtische Villenviertel eine erhebliche wirtschaftliche und künstlerische Bedeutung. Ein mit Fachwerkbauten, besonders in den Obergeschoßen, untermischter Villenstadtteil, in völlig offener Bauart durchgeführt, also mit freistehenden, nicht sehr hohen Gebäuden, ist gewiss großen Feuersbrünsten weniger zugänglich als die hohen massiven Stein- und Eisenbauten, mit welchen das Innere unserer Großstädte so dicht bedeckt ist. Im ersten Rayon von Festungen, wo nur 7 m hohe Holzgebäude und im zweiten Rayon, wo nur 13 m hohe Fachwerkbauten gesetzlich zulässig sind, ist die Vorschrift der offenen Bauweise mit ansehnlichen Zwischenräumen der beste und wohl allein mögliche Feuerschutz.

494.
Regelung
nachbarlicher
Beziehungen.

Als eine fernere Aufgabe der Bauordnung haben wir oben die Regelung gewisser nachbarlicher Beziehungen genannt. Die Freiheit der baulichen Ausnutzung eines Grundstückes ist gegenüber den Ansprüchen des Nachbarn nur wenig beschränkt. Luft und Licht dürfen ihm beeinträchtigt werden, ohne dass er einen Anspruch geltend machen könnte. Im Geltungsbereiche des französischen Rechtes kann sogar jeder städtische Grundbesitzer seinen Nachbar auf dem Wege Rechtens nötigen, zu dulden, dass die Grenzmauer und die Gebäudeumfassung zur Hälfte auf das eine, zur Hälfte auf das andere Grundstück gesetzt werden, und infofern jemand die Umfassungsmauer seines Hauses auf seinem Eigentum, aber an der Grenze errichtet haben sollte, ist der Nachbar jederzeit berechtigt, die Hälfte dieser Mauer zwangsweise gegen Erstattung des Wertes zu erwerben. Durch das neue bürgerliche Gesetzbuch ist dieses unbedingte Recht der Gemeinschaftlichkeit in ganz Deutschland abgeschafft. Viele Bauordnungen lassen aber die Gemeinschaftlichkeit der Grenzmauern im beiderseitigen Einvernehmen zu; andere verbieten sie. Eine allgemein berechtigte Forderung ist es jedenfalls, dass in gemeinschaftlichen Mauern keine Höhlungen (Nischen, Schränke) oder gar Schornsteine enthalten sein sollen, welche zur Schwächung der Standfähigkeit führen, sowie zu Verwechslungen und gegenseitigen Belästigungen fast immer Anlass geben.

Sonstige Nachbarbeziehungen kommen bezüglich der Entwässerungsanlagen und der Aborten in Frage. Die oberirdische Abwasserleitung des einen Grundstückes über andere ist für Neubauten, weil zu unvermeidlichem Zwist führend, als unzulässig zu erklären; auch bei unterirdischem Anschluss an das städtische Sielnetz soll jedes Haus für sich selbstständig entwässert werden. Ebenso ist hinsichtlich der Aborten und Abortgruben nicht bloß jede Gemeinschaftlichkeit zu untersagen; sondern es müssen diese Einrichtungen, Spülaborde ausgenommen, auch eine zur Verhütung nachbarlicher Belästigungen ausreichende Entfernung von der Grenze (60 bis 100 cm) beobachten.

Einen besonderen Einfluss auf benachbarte Grundstücke üben die Lokomotiv-eisenbahnen aus, infofern als sie sowohl durch Erschütterungen, wie durch Funken den Gebäuden gefährlich werden können. Der ersten Gefährdungsart kann nur durch die Standfestigkeit der Bauten, der letzteren durch feuersichere Bauart vorbeugt werden; außerdem sind in verschiedenen Ländern verschiedenerlei Abstände der Neubauten von Eisenbahnen vorgeschrieben. *Baumeister* schlägt die allgemeine Festsetzung geringster Abstände von 3 m für geschlossene Massivmauern, 8 m für gewöhnliche feuersichere Bauten, 30 m für feuergefährliche Bauten und Stoffe vor, und zwar gemessen von der Mitte des nächsten Gleises.

Die sozialen Gesichtspunkte können, unter entsprechender Gestaltung des Bebauungsplanes und der Parzellierung, nur durch eine sachgemäße Abstufung der Bauordnungsvorschriften wahrgenommen werden, da man im Kern der Städte die berechtigten wirtschaftlichen Interessen, die sich dort gebildet haben, nicht verletzen und auch in neuen Stadtteilen die infolge bisheriger Entwicklung zu Recht bestehenden Bodenwerte nicht außer acht lassen darf. Wo aber die Bodenwerte noch gering sind und namentlich wo es sich um noch jungfräuliches Gelände handelt, da liegen keine berechtigten Interessen vor, welche die Rücksicht auf die Gesundheit und soziales Wohlbefinden in den Hintergrund drängen könnten. Hier kann man das Massenmiethaus verbieten, die Höhe der Gebäude, die Zahl der Stockwerke, die Hinterbauten u. s. w. einschränken und zugleich die Entstehung des kleinen Hauses, sowie die Errichtung von Miethäusern mit wenigen lustigen Kleinwohnungen durch Parzellierung und Bauordnung begünstigen.

Die Abstufung der Bauordnung soll in diesem Sinne eine doppelte sein eines-teils nach örtlichen Bezirken, anderenteils nach Gebäudegattungen.

Nach Ortsbezirken bezieht sich die Staffelung im wesentlichen auf folgende Punkte: zulässige Gebäudehöhe, Verhältnis zwischen der Gebäudehöhe und der Straßenbreite einerseits, sowie der Hofbreite andererseits (Lichtwinkel), Zahl der Stockwerke, Zulassung oder Verbot von Keller- und Dachwohnungen, Zahl der Wohnungen im Hause, Zulassung oder Verbot von Hintergebäuden und Hinterwohnungen, Begrenzung der Gebäudetiefe und infolgedessen Freihaltung des Blockinneren (hintere Baulinie), Zulassung oder Verbot von Fabriken, offene, bzw. Gruppen- und halboffene Bauweise (siehe Art. 6, S. 10).

Die Abstufung der Baubestimmungen nach Gebäudegattungen bezieht sich zunächst auf die Baustoffe (Massivbau, Eisenfachwerk, Holzfachwerk), sodann auf etwaige Mindeststärken für Mauern und Decken, auf die Breite und Bauart und Zahl der Treppen, auf Durchfahrten oder Durchgänge zum Hofe, auf die Zahl und Licht-höhe der Stockwerke, auf die Zulassung gemeinschaftlicher Brandmauern u. s. w. Es leuchtet ein, dass in diesen Punkten ein erheblicher Unterschied besteht, je nachdem es sich um eine Mietkaferne, bzw. ein großes Miethaus mit Höfen und Hintergebäuden oder aber um ein Einfamilienhaus, bzw. ein Haus mit wenigen Kleinwohnungen handelt, je nachdem die offene Bauweise oder der geschlossene Reihenbau angewandt wird, je nachdem Fabrikbauten oder reine Wohngebäude in Frage stehen.

So soll in neueren Stadtteilen die Entstehung jenes weiträumigeren, gesunderen, angenehmeren und sozial besseren Wohnungswesens begünstigt werden, auf welches man in vielen älteren Stadtvierteln, hauptsächlich wegen der hohen Bodenwerte, zum Teil auch aus Rücksicht auf geschäftliche Betriebe, verzichten muss.

495.
Soziale
Gefichts-
punkte.

496.
Staffelung.

Vergleichende Zusammenstellung von Hauptanforderungen aus neueren Staffelbauordnungen.

	Bau- klassen	Ist geschlossene Be- bauung fläthhaft oder offene Bauweise vorgeschrieben?	Unge- fährer Anteil am gan- zen Bau- gelände	Zulässige Zahl der Wohn- geschosse (ohne Anrechnung von Keller- und Dachgeschoss)	Größter zu bebauender Anteil der Grundstücks- fläche in normalen Fällen	Geringster Hofraum	Größte zulässige Höhe der Gebäude (bis zur Dachtraufe)	Bemerkungen
Barmen	I	geschlossen	17	{ Vordergeb. 4 Hintergeb. 3	0,75*	30	18	* Aufserdem 0,05 ein- glechloßig.
	IIa	desgl.	24	3	0,50**	40	15	** Aufserdem 0,10 ein- glechloßig.
	IIb	offen	1	3				
	IIIa	geschlossen	28	{ Vordergeb. 3 Hintergeb. 2	0,40**	50	15	
	IIIb	offen	28	3				
	IIIc	desgl.	12	2				
Cöln	Ia	geschlossen	1,50	4	0,75	2,50 m Mindestbreite	20	* Der Klafe III findet auf weiteres auch alle außerhalb des Be- bauungsplans liegenden Flächen (Ackerlände- reien, Fertigungswerke, Stadtwald, Rheinfront) zugeteilt.
	IB	desgl.	7	4	0,65	3 m desgl.	20	
	II	desgl.	17	3	0,50**	3 m desgl.	15	
	III*	desgl.	57	2	0,50	3 m desgl.	11	
	IV	offen	17,50	2	0,40	{ 3 m Mindelhofbreite 5 m Mindelwichtbr.	15	** 0,45 bei Gebäude- höhen bis zu 9 m.
Halle a. S.	I	geschlossen	10	4	0,75			
	II	desgl.	45	3	0,67			
	III	desgl.	22,50	2	0,60			
	IV	offen	22,50	2	0,50			
München	I	geschlossen	—	Vorder- gebäude Rück- gebäude	—	Vorder- gebäude gebäu-de	Rück- gebäude gebäu-de	* In alten Bauan- lagen 0,75 bis 0,80.
	II	desgl.	—	5 4	0,67*	—	22 22	** In der offenen Bauweise bleibt außer dem Vorgarten auch der feitliche Wich auf Haustiefe außer Rech- nung.
	III	desgl.	—	4 4	0,67	—	18 18	
	IV	desgl.	—	4 2	0,67	—	18 18	
	V	desgl.	—	3 2	0,67	—	15 15	
	VI	offen	—	2 1	0,67	—	12 12	
	VII	desgl.	—	4 4	0,67	—	20 20	
	VIII	desgl.	—	4 2	0,67**	—	18 18	
	IX	desgl.	—	3 2	0,67	—	15 15	
			2 1		0,50		9 9	
							12 12	

Polen	I	geschlossen	8	5	0,70*	{ } 33 — 33 — 24 — —	33	20
	II a	desgl. mit Fabriken- begünfti- gang	6	4	0,67		22	22
	II b	desgl. ohne gang	32	{ }			17,50	17,50
	III a	offen	5	{ }	0,60		15	15
	III b	oder halboffen **	25	{ }			—	—
	IV a	geschlossen	14	{ }	0,55		—	—
	IV b	offen oder halboffen **	10	{ }			—	—
		geschlossen					—	—
Wien	I	geschlossen	2	5 bis 6	0,85	{ } 12 12 12 — — 25	12	25
	II	desgl.	14	5	0,85		25	25
	III	desgl.	10	4	0,85		—	—
	IV a	offen	20	3	—		—	—
	IV b	geschlossen	4	3	—		—	—
	V	Fabrikviertel	24	—	0,85		25	25
Wiesbaden	I	geschlossen	3,60	{ Vordergeb. 4 Hintergeb. 3 }	erster Streifen 1,00 zweiter " 0,80 dritter " 0,50	{ } 19 19 80 60 60 40 je nach der Grundstücksgröße	19	19
	II	desgl.	15,40	wie vor	erster Streifen 1,00 zweiter " 0,50 dritter " 0,35		19	19
	III	desgl.	7	3	erster Streifen 1,00 zweiter " 0,35 dritter " 0,30		15	15
	IV	Gruppenbauweise	7	3	0,40		15	15
	V	offen	9,50	3	0,33		15	15
	VI	desgl.	14	3	0,25		19	19
	VII*	desgl.	43,30	3	0,20*		19	19
	VIII	halboffen	0,20	{ Vordergeb. 4 Hintergeb. 3 }	0,50		19	19
				Vom- hundert	Quadr.-Met.	Met.		

* Hofüberdachung unter Unitäden flach.
** In der Bauklafe III a und IV a ist unter bestimmten Voraussetzungen den Beteiligten die Wahl gelassen zwischen der offenen Gruppen- und der halboffenen Bauweise (siehe Art 4 bis 7, S. 10 u. 11).

* Ein großer Teil des Baubereiches VII kommt vorläufig nicht zur Bebauung; es ist nicht unwahrscheinlich, dass Teile dieses Gebietes später zu engerer Bebauung vorgesehen werden.

** Der erste Streifen erhebt sich von der Baufachlinie bis zur Tiefe von 6 m, der zweite Streifen von da bis zur Tiefe von 32 m.

497.
Polizeiliche
Sorge für
Schönheit
und
Denkmalpflege.

Unter Umständen wird schließlich auch die »Aesthetik«, die Sorge für das »schöne« Aussehen der Gebäude als ein Gebiet baupolizeilicher Tätigkeit angesehen. So verkehrt auch die Ansicht ist, durch bloße polizeiliche Einwirkung könne man schöne Fassaden und schöne Straßen schaffen, und so gründlich die in früheren Zeiten beliebte baupolizeiliche Schematisierung der Höhe, der Stockwerkszahl, der Gesimse, des Bauübers, kurzweg der Hausansichten gegenüber unseren heutigen Anschauungen und Schönheitsbegriffen sich verirrt hat; so gibt es doch Fälle, wo die Polizei zwar nicht Schönes zu schaffen, aber doch augenscheinliche »Verunstaltungen« mit Recht zu verhindern sucht. Ist doch auch bei Festsetzung von Fluchtrouten nach § 3 des preußischen Fluchtroutengesetzes darauf Bedacht zu nehmen, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze nicht eintritt.

Es lassen sich drei Fälle aufzählen, in welchen gegen grobe Unschönheiten polizeiliches Einschreiten am Platze ist. Wenn ein Hauseigentümer aus Geiz oder Böswilligkeit sein Gebäude verkommen läßt, so sollte die Polizei ihn zur Ausbefferung des Putzes, der Fenster, des Daches u. f. w., auch zur Erneuerung des Anstriches, anhalten können; dieser Fall kommt in manchen Orten häufiger vor, als man denkt. Zweitens ist die Möglichkeit eines baupolizeilichen Verbotes solcher Bauten erwünscht, die in einem Block mit ungeregelten Grundstücksgrenzen mit Sicherheit die Verunstaltung der Straßenansicht und der ganzen Blockbebauung befürchten lassen (vergl. Fig. 639, 645 u. 649); durch gesetzliche Grenzumlegung wird allerdings diesem Uebelstande besser und wirksamer vorgebeugt.

Der dritte Fall begreift die oben bereits erwähnte baupolizeiliche Einwirkung auf die Denkmalpflege in sich. Die Höhen, die Baustoffe, die Formen und Farben von Neu- und Umbauten sind in den Bauordnungen mancher Städte (z. B. Hildesheim, Frankfurt a. M., Nürnberg, Rotenburg o. T., Lindau, Prag) gewissen polizeilichen Vorschriften und Einschränkungen unterworfen, um alte Straßen- und Platzbilder nach Möglichkeit zu erhalten und die Umgebung von Baudenkmälern vor Verunstaltung zu schützen. Auch auf die Unterhaltung und Abänderung kunst- oder geschichtswerter Bauten beziehen sich derartige Bestimmungen, mitunter auch auf die Erzielung harmonischer Gesamtwirkung an neuen Plätzen und Straßen. Die hindernde Tätigkeit der Polizeibehörde bedarf aber auf diesem Gebiete der Ergänzung durch förderndes Wirken von Staat und Gemeinde, indem die Baulustigen durch sachgemäßen Rat, unter gewissen Bedingungen auch durch Geldzuschüsse, endlich durch architektonische vorbildliche Entwürfe unterstützt werden, wie letzteres beispielsweise durch öffentliche Wettbewerbe in Bremen, Lübeck, Köln u. a. O. geschehen ist.

498.
Bauvorschriften
seitens des
bisherigen
Grund-
eigentümers.

Eine etwas weitergehende Einwirkung auf die ästhetische Ausbildung der Gebäude, als die Polizei, kann der Eigentümer größerer Grundflächen ausüben, indem er bestimmte Bauvorschriften zur Bedingung des Verkaufes macht. Sowohl Bau- gesellschaften als Gemeinden haben dieses Mittel mit vielem Erfolge angewendet; so in Berlin, München, Köln, Düsseldorf. Aber vor zu weitgehenden Architekturvorschriften muß auch in solchen Fällen gewarnt werden; auf gesundheitliche Rückfichten (Verbot zu großer Höhen, zu schmaler Baustellen, zu dichter Bebauung), auf die Sicherung eines bestimmten Straßencharakters (Landhäuser, Auschluß von Gewerben) und auf die Vorschrift echter Baustoffe (Hausteine, Blendziegel) werden sich folche Vertragsvorbehalte in der Regel beschränken. Im übrigen führt bei gefundenen Zuständen der Wettbewerb unter den Baumeistern am besten zur Schön-

1. Größte zulässige Gebäudehöhe (h) an der Straße (Straßenbreite = δ):

2. Größte zulässige Gebäudehöhe (h_1) am Hofe (Hofbreite = f):
(Für ältere Baustellen sind meist Erleichterungen gewährt)

3. Geringstes Maß (R) des Hofraumes (Fläche des ganzen Grundstückes = G):

4. Größte zulässige Zahl der Wohngeschosse:

5. Zulässigkeit von Kellerwohnungen:

6. Geringste Gebäudeabstände bei Fachwerkbauten:

7. Werden feuerfeste Haustreppen verlangt?

8. Ist in bestimmten Stadtteilen gesetzlich oder polizeilich nur die offene Bauweise gefordert, d. h. sind obligatorische Villenbezirke vorgesehen?

9. Ist die Enteignung ganzer Grundstückskomplexe (auch außerhalb der Straßenfluchtlinien) behufs Herstellung von Straßendurchbrüchen gesetzlich zulässig?

Auszug aus verschiedenen städtischen Bauordnungen (vom Jahre 1889).

49
Polize
Sorge
Schö
un
Denkma

49
Bauvorf
feitens
bisher
Gru
eigentü

heit, zur Mannigfaltigkeit. Den Wettbewerb durch Auschreibung von Preisen für die in einer bestimmten Zeit entstehenden besten Wohnhäuser anzueifern, könnten sich manche Gemeinden, nach dem Vorbilde von Brüssel, angelegen sein lassen.

Wir wollen diese Erörterungen, deren weitere Ausdehnung den Zweck des vorliegenden Halbbandes überschreiten würde, nebenstehend durch Hinzufügen eines älteren tabellarischen Auszuges aus verschiedenen städtischen Bauordnungen (vom Jahre 1889), sowie der auf S. 412 u. 413 mitgeteilten Zusammenstellung der Hauptanforderungen beschließen, die wir einigen neueren Staffelbauordnungen aus West-, Nord- und Süddeutschland, sowie Oesterreich entnommen haben (vom Jahre 1905).

Literatur
zum 4. Abschnitt.

a) Verschiedenes.

- FRIEDRICH, R. Das Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875. Berlin 1882 und neuere Auflagen.
- GIARUSSO, F. *Piano regolatore e di risanamento di Palermo*, Palermo 1885.
- TRÉLAT, E. *Contribution de l'architecture à la salubrité des maisons et des villes*. Paris 1890.
- BARDE, CH. *Salubrité des habitations et hygiène des villes*. Paris 1892.
- MEYN, E. Stadterweiterungen in rechtlicher Beziehung. Berlin 1893.
- STÜBBEN, J. Der Umbau der Stadtmitte von Florenz. Deutsche Bauz. 1893, S. 34.
- STÜBBEN, J. Das Enteignungsrecht der Städte bei Stadterweiterungen und Stadtverbesserungen. Leipzig 1894.
- BLASHILL, TH. Ueber die Niederlegung eines gröfsen ungefundenen Stadtteils in London und die Errichtung neuer Arbeiterwohnungen auf dem Gelände. Vortrag auf dem internationalen hygienischen Kongreß zu Budapest 1894.
- WEYL, TH. Die Affanirung Neapels. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1894, S. 246.
- STÜBBEN, J. Gefundheitliche Verbesserungen baulicher Art in italienischen Städten. Bonn 1895.
- Handbuch der Hygiene. Herausg. von WEYL. Bd. IV, Abt. 2: Hygiene des Städtebaus. Von J. STÜBBEN. Jena 1896.
- OTTERMANN, C. Das Fluchtniengesetz vom 2. Juli 1875. Berlin 1897.
- BAUMEISTER, R., J. CLASSEN & J. STÜBBEN. Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung. Berlin 1897.
- OLSHAUSEN, H. & J. REINCKE. Ueber Wohnungspflege in England und Schottland. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1897, S. 195.
- REINARTZ. Drei Abhandlungen über das Straßenanlegungsgesetz vom 2. Juli 1875. Preufs. Verwaltungsbl. 1898, S. 223; 1899, S. 91.
- AENGENEYNDT. Durchführung eines Teiles des Bebauungsplanes im nördlichen Stadtteil Hannovers. Techn. Gemeindebl. 1899, S. 241.
- Fortschritte in der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in Hamburg. Deutsche Bauz. 1900, S. 239; 1904, S. 379.
- OLSHAUSEN, H. Zur Sanierung der Städte. Techn. Gemeindebl. 1900, S. 289.
- ABENDROTH, A. Zum Fluchtniengesetz. Sonderabdruck aus: Allg. Vermessungsnachrichten 1900.
- HÖPFNER. Verbesserung der Verkehrs- und Gefundheitsverhältnisse durch Niederlegung alter Stadtteile. Techn. Gemeindebl. 1900, S. 163.
- ANTONI & BAUMEISTER. Vorträge über die Abstufung der Straßenbeiträge und die baupolizeiliche Erleichterung von Kleinwohnungen. Geschäftsbericht des Vereins zur Förderung des Arbeiterwohnungswesens in Frankfurt a. M. 1901.
- Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Nr. XCV: Stadterweiterungsplan und seine Durchführung. Von J. STÜBBEN. Leipzig 1901.

- Zur Sanierung Hamburgs. Techn. Gemeindebl. 1900, S. 33.
- STÜBBEN, J. Das Umlegungsgesetz für Frankfurt a. M. Deutsche Bauz. 1902, S. 401.
- KÜSTER. Die Erforschung von Baugeländen und die Bildung geeigneter Baustellen durch Umlegung der Grundstücke. Düsseldorf 1903.
- DE WELDIGE & FAHRENHORST. Die Grundstücksumlegung in Stadtfeldmarken und in der Südostfeldmark Dortmund. Dortmund 1903.
- ABENDROTH, A. Die Umlegung von Bauland. Sonderabdruck aus: Allg. Vermessungsnachrichten 1902, Juni.
- ABENDROTH, A. Die wirtschaftliche Seite der Bebauungspläne. Allg. Vermessungsnachrichten 1902, November.
- ABENDROTH, A. Die Aufstellung und Durchführung von amtlichen Bebauungsplänen. Leitfaden u. f. w. Berlin 1903.
- SITTE, C. Lageplan und Enteignung. Der Städtebau 1904, S. 5, 17, 35.
- WOLFF, C. & G. AENGENEYNDT. Lageplan und Enteignung. Der Städtebau 1904, S. 37.
- STÜBBEN, J. Neuere Bestrebungen zugunsten eines preußischen Umlegungsgesetzes für städtische Baugrundstücke. Zeitschr. f. Wohnungswesen 1904, S. 253. Techn. Gemeindebl. 1904, Nr. 8, 12. Deutsche Bauz. 1904, S. 299.
- MAY, M. Die Regulierung von Baugrundflächen in Baden. Zeitschr. f. Wohnungswesen 1904, S. 325.
- STÜBBEN, J. Die Umgestaltung von Alt-Brüssel. Deutsche Bauz. 1904, S. 333.
- STÜBBEN, J. Die Sanierung der sogenannten südlichen Neustadt zu Hamburg. Zentralbl. f. allg. Gefundheitspfl. 1904, S. 389.
- STÜBBEN, J. Stadtbauplan, Enteignung und Umlegung. Der Städtebau 1904, S. 127; 1905, S. 38. Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in den inneren Stadtteilen Hamburgs. Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 74.
- Zur Frage der Bauland-Umlegung. Der Städtebau 1905, S. 133.
- AMICUS. Die Gemeindestrafen und die Bildung geeigneter Baustellen in Bayern. Der Städtebau 1906, S. 64.

3) Bauordnungswesen.

- LUKOMSKI, T. & J. PÉRIN. *Police des constructions etc.* Paris 1869.
- BAUMEISTER, R. Normale Bauordnung nebst Erläuterungen. Wiesbaden 1880.
- KALLE. Die Wohnungsgesetzgebung. Gegenwart, Bd. 32, S. 433.
- KUNTZE, O. Motivierter Entwurf eines deutschen Gefundheits-Baugefetzes. Leipzig 1882.
- GRUNER, O. Aufgaben und Ziele der Baupolizei. Allg. Bauz. 1887, S. 33.
- MIQUEL & R. BAUMEISTER. Maßregeln zur Erreichung gefunden Wohnens. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1889, S. 9.
- Entwurf reichsgefechtlicher Vorschriften zum Schutze gefunden Wohnens. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1890, S. 58.
- BAUMEISTER, R. Die Abstufung der Bauordnung für den Kern, die Außenbezirke und die Vororte. Zentralbl. d. Bauv. 1892, S. 425.
- GRUBER, F. v. Anhaltspunkte für die Verfassung neuer Bauordnungen. Wien 1893.
- ADICKES & BAUMEISTER. Die unterschiedliche Behandlung der Bauordnungen für das Innere, die Außenbezirke und die Umgebungen von Städten. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1894, S. 13.
- Oest. Ing.- u. Arch.-Verein. Grundlagen für die Verfassung einer Bauordnung der Stadt Wien. Wien 1894.
- ADICKES, CLASSEN & HINCKELDEYNN. Die Notwendigkeit der weiträumigen Bebauung bei Stadtweiterungen und die rechtlichen Mittel und technischen Mittel zu ihrer Durchführung. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1895, S. 101.
- BRANDTS, M. Die Arbeiterwohnungsfrage eine Frage des Stadtbauplans und der Stadtbauordnung. Arbeiterwohl 1897, Heft 1—3.
- STÜBBEN, J. Stadtbauordnung und Stadtbauplan in besonderer Rücksicht auf die Ermöglichung guter und billiger Wohnungen. Techn. Gemeindebl. 1898, S. 294.
- PETERS, Die Hygiene im Städtebau unter besonderer Berücksichtigung der Bebauungspläne und der Zonenbauordnungen. Techn. Gemeindebl. 1898, S. 81.

- STÜBBEN, J. Stadtbaupläne und Baupolizeiverordnungen im Königreich Sachsen. *Zentralbl. f. allg. Gefundheitspfl.* 1899, S. 267.
- GRUNER, O. Hinterlandbebauung. *Techn. Gemeindebl.* 1899, S. 39.
- GRUNER, O. Praktische Wirkksamkeit der Baupolizei. *Techn. Gemeindebl.* 1899, Nr. 22.
- Ueber die Verteilung von Lichtquellen im Freien und in geschlossenen Räumen. *Wiener Bauindustrie-Zeitung*, Jahrg. 7, S. 539, 551.
- RUMPELT, K. Das allgemeine Baugefetz für das Königreich Sachsen. Leipzig 1900.
- GRUNER, O. Das neue Allgemeine Baugefetz für das Königreich Sachsen. *Zeitschr. f. Arch. u. Ing.* 1900, S. 181.
- GRUNER, O. Die Pariser Bauordnung. *Techn. Gemeindebl.* 1900, S. 124.
- FRANZ, W. Die Stadterweiterung von Stuttgart. *Techn. Gemeindebl.* 1900, S. 81.
- STÜBBEN, J. Die weiträumige Bauweise im Stadterweiterungsgelände zu Stuttgart. *Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl.* 1900, S. 537.
- SCHILLING, SIMONY, STÜBBEN. Bauordnung und Stadterweiterung in den »Neuen Unterforschungen des Vereins für Sozialpolitik über die Wohnungsfrage in Deutschland und im Auslande«. Band I. Leipzig 1901.
- BECK. Die neue Bauordnung der Stadt Mannheim. *Techn. Gemeindebl.* 1901, S. 241.
- BAUMEISTER, R. Die Stadterweiterung und Bauordnung von Mannheim. *Zentralbl. d. Bauw.* 1901, S. 422.
- Die Stuttgarter Stadterweiterung, mit volkswissenschaftlichen, hygienischen und künstlerischen Gutachten. Denkschrift herausgegeben vom Stadtschultheissenamt in Stuttgart. Stuttgart 1901.
- BAUMEISTER, R. Die Stadterweiterung von Stuttgart. *Deutsche Bauz.* 1901, S. 555.
- STÜBBEN, J. Die Frage der Bauordnung im Stuttgarter Aufsengelände. *Zentralbl. der Bauverw.* 1901, S. 620.
- BAUMEISTER, R. Die Stuttgarter Stadterweiterung. *Deutsche Bauz.* 1902, S. 86.
- STÜBBEN, J. Die Bedeutung der Bauordnungen und Bebauungspläne für das Wohnungswesen. Herausgegeben vom Verein »Reichswohnungsgesetz«. Göttingen 1902.
- SCHILLING. Die Abstufung der Bauordnungsvorchriften behufs Erleichterung des Bauens von kleinen Häusern. *Techn. Gemeindebl.* 1902, S. 289.
- RUPRECHT. Aus der neuen Bauordnung der Stadt Hannover. *Techn. Gemeindebl.* 1902, S. 321.
- TITTRICH. Wege und Ziele moderner Städtekunst. München 1903.
- MAYREDER, K. Städtische Bauordnungen mit besonderer Berücksichtigung der Wohnungsfrage. Wien 1903.
- Die neue Baupolizeiordnung für die Berliner Vororte. *Deutsche Bauz.* 1903, S. 290.
- Die neue Bauordnung für die Stadt Posen. *Deutsche Bauz.* 1903, S. 331.
- GRUNER, O. Eine neue Bauordnung für Dresden. *Zentralbl. f. d. deutsche Baugew.* 1903, Nr. 99.
- RUMPELT & STÜBBEN. Die Bauordnung im Dienste der öffentlichen Gefundheitspflege. Deutsche Viert. f. öff. Gefundheitspfl. 1904, S. 156, 172.
- OEHMKE, TH. Gefundheit und weiträumige Stadtbebauung. Berlin 1904.
- FABARIUS. Die Bedeutung der Baupolizeiordnung für das städtische Wohnungswesen. Kassel 1904.
- PAULY. Genossenschaftsbau und Baupolizei. *Zeitschr. f. Wohnungswesen* 1904, Nr. 3.
- MOORMANN. Die Erhaltung alter Städtebilder. *Zentralbl. d. Bauverw.* 1904, S. 398.
- GRUNER, O. Die Baupolizei in früherer Zeit. *Baugwks-Zeitung* 1904, Nr. 20.
- LOESTI. Staffelbauordnung von München. *Deutsche Bauz.* 1904, S. 538.
- Die Münchener Staffelbauordnung. *Zentralbl. d. Bauw.* 1904, S. 638.
- FRENTZEN & STÜBBEN. Die städtische Bauordnung in Beziehung zur Denkmalpflege. Fünfter Tag für Denkmalpflege zu Mainz 1904. Stenographischer Bericht [Berlin] S. 108. — Auch: Bau-polizeiliche Mitteilungen 1905, Nr. 1 u. 2.
- GÖECKE, TH. Von den Beziehungen der Zonenbauordnung zum Bebauungsplane. Der Städtebau 1905, S. 2.
- FABARIUS. Viel Häuser und kein Heim. Zur Naturgeschichte des städtischen Wohnhauses. Kassel 1905.
- STÜBBEN, J. Baupolizei und künstlerische Mannigfaltigkeit. *Deutsche Bauz.* 1905, S. 129.
- Handbuch der Architektur. IV. 9. (2. Aufl.)

- STÜBBEN, J. Wohnungsfrage und Bauordnung. Baupolizeiliche Mitteilungen 1905, Nr. 4 u. 5.
Deutsche Städtezeitg. 1905, Nr. 24 u. 25. Gefundh.-Ing. 1905, S. 190.
- BAUMEISTER, R. Die Hauptpunkte von Bauordnungen. Jahrbuch der Bodenreform 1905, S. 241.
- HORSFALL, T. C. Noch einmal Kleinhaus und Mietkaferne. Uebersetzt von C. J. Fuchs. Zeitschr.
f. Wohnungswesen 1906, S. 241.
- Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Entwurf des Gemeinderats-
auschusses. Wien 1906.
- OEHMCKE. Bauordnung für Großstadterweiterungen und Weiträumigkeit. Techn. Gemeindebl.
1906, S. 49.