



## **Der Städtebau**

**Stübben, Josef**

**Stuttgart, 1907**

1. Kap. Aufgaben des Staates, der Gemeinde und der Privaten

---

[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 Bestimmungen<sup>69)</sup> 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

<sup>69)</sup> 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.

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. Bezüglich 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.