

geltlich geniesen. Nach dem ersten Grundsatz der Expropriation soll die Entschädigung voll sein, sie ist es aber nicht, wenn der Eigenthümer, blos weil er Expropriat ist, Vortheile bezahlen muß, welche Andere umsonst erhalten, indem die Gemeinde mit ihnen nicht in Rechnungsbeziehungen tritt. Der Expropriat bringt an sich schon ein Opfer durch Veränderung in seinen Verhältnissen, und kommt nun noch in eine rechtlich schlechtere Lage; hätte die abzutretende Fläche einem Anderen und nur die Restparzelle ihm gehört, so hätte ihm der Vortheil, welcher der Restparzelle zufließt, nicht angerechnet werden können. Diese Betrachtungen sind vollkommen anzuerkennen bei allen dem Gemeinwohl dienenden Unternehmungen, deren Nutzen weiteren Kreisen zu Gute kommt, z. B. auch bei Eisenbahnen. Die zufällig durch die Trace Berührten haben bei der Expropriation mehr oder weniger zu leiden, abseits liegende Grundbesitzer und sonstige Leute geniesen Vortheile umsonst. Es mangelt eine gesetzliche Norm, durch welche die Interessenten im weiteren Umfang, alle von der Bahn Nutzen ziehenden Gemeinden, Corporationen, Fabrikanten u. s. w. zu Beiträgen veranlaßt werden können. Hierdurch könnten „Eisenbahnen von lokalem Interesse“ und andere gemeinnützige Unternehmungen vortrefflich unterstützt werden, und jene Unbilligkeit würde wegfallen. Es ist freilich schwer, eine Grenze zu ziehen, wo der Vortheil, also auch die Beitragspflicht aufhört, noch schwerer, das Verhältniß derselben zu bestimmen. Insbesondere müßte der Grundsatz dann auch in umgekehrter Richtung gelten, daß Alle, welche in Folge öffentlicher Anlagen Nachtheile erleiden, Anspruch auf Ersatz hätten; denn bekanntlich kann grade der Werth des Grundeigenthums in weitem Umfange theils erheblich steigen, theils sinken. Die fraglichen Werthsveränderungen werden wegen dieser Schwierigkeiten im Allgemeinen als Zufälligkeiten, ohne Ausgleichung zwischen Demjenigen, welcher sie veranlaßt hat, und Demjenigen, welchen sie betreffen, betrachtet. Bis zu einem gewissen Grade wird aber doch jener Grundsatz bei der neueren Gesetzgebung über Landstrassen in manchen Staaten durchgeführt.

Bei Strassen in Städterweiterungen halten wir die oben angeführten Bedenken nicht für gerechtfertigt, denn es fehlt die Voraussetzung dazu: Grundeigenthum, welches den Vortheil

genießt, ohne abtreten zu müssen. Nur Grundstücke, welche von Strassen berührt werden, und zu denselben abtreten müssen, werden baufähig, andere abseits liegende, im Innern eines Blockes, erlangen eben nicht den Vortheil der Baufähigkeit, es sei denn, daß sie erst durch Verkauf in andere Hände kommen, was aber bei der Expropriation nicht vorauszusehen und nicht zu erzwingen ist. Somit kann eine Gegenrechnung grade bei solchen, und nur bei solchen Besitzern vorgenommen werden, wo sie begründet ist. Sollte freilich die Grenzlinie eines Grundstücks genau mit der künftigen Straßengrenze übereinstimmen, so würde Vortheil ohne Gegenleistung Statt finden, aber das wäre doch ein seltener Zufall, auf den keine besondere Rücksicht zu nehmen. Wohl liegt die Versuchung nahe, daß die beteiligten Grundbesitzer kurz vor der Expropriation eine solche künstliche Grenze durch Parzellirung oder durch Scheinkauf schaffen, aber derartigen Manipulationen ist der Unternehmer, die Gemeinde auch bei anderen Methoden ausgesetzt. Eingeschlossene Grundstücke sollten durch das Verfahren der Regulirung an eine der künftigen Strassen rücken; sobald dies geschehen, fällt aber auch jeder Unterschied unter den Grundbesitzern eines Blockes weg, und Allen kann die Gegenrechnung Seitens der Gemeinde gestellt werden.

Dagegen liegt in einem anderen Punkt allerdings eine ernsthafte Schwierigkeit bei Anwendung der vorliegenden Methode in neu anzulegenden Strassen. Der anzurechnende Vortheil ist proportional der übrig bleibenden Fläche, und doch wird seine Anrechnung begrenzt durch den Werth der abzutretenden Fläche. Hieraus kann eine sehr ungleichmäßige Belastung der einzelnen Grundbesitzer folgen. Der Eine mag etwa die Hälfte seines Besitzes abtreten, und wenn ihm die Werthssteigerung der anderen Hälfte aufs Doppelte des jetzigen Werthes angerechnet wird, so gleicht sich Beides grade aus. Einem Anderen wird vielleicht nur der zehnte Theil seines Grundstücks genommen, und wenn dies auch als Aequivalent des Mehrwerthes eines anderen Zehntels angerechnet wird, so genießt er doch die verdoppelte Werthssteigerung der weiteren acht Zehntel umsonst. Diese Ungleichheiten können durch Regulirung der Grundstücke beseitigt werden, aber kann man diese stets voraussetzen? Und wenn die Regulirung Statt gefunden, so ist wieder die weiter unten zu

erörternde Methode der directen Geldbeiträge bequemer, als die vorliegende. Wir halten daher die Gegenrechnung beim Grund-erwerb nicht für geeignet bei Herstellung neuer Strafse. Bei Verbreiterung bestehender Strafse aber ist die eben geschilderte Unbilligkeit nicht vorhanden; denn hier besteht der Vortheil der betroffenen Grundbesitzer nicht in der erst erzeugten Fähigkeit zu bauen überhaupt, sondern in dem Gewinn an Licht und Luft für ihre Häuser, und in dem erleichterten und verstärkten Verkehr für ihr Geschäft. Diese Vortheile kommen grade an den Strecken, und nur an denjenigen vor, welche verbreitert werden, und mögen auch annähernd proportional dem Maß der Verbreiterung oder der abzutretenden Fläche sein. Andere Häuser, an einer weiter folgenden Strecke von genügender Breite, ziehen davon keinen wesentlichen neuen Gewinn. Die Gemeinde ist daher in der Lage, ihre Gegenrechnung consequent und gerecht anzustellen. Dies war offenbar auch das Motiv, welches in Hamburg zur Anwendung des amerikanischen Grundsatzes geführt hat, denn dort handelte es sich nach dem großen Brande hauptsächlich um Correction alter Strafse. Andere Städte haben das Verfahren von vorn herein entsprechend beschränkt.

So schreibt das Basler Gesetz über Anlage und Correction von Strafse von 1859 vor, dass bei Wegschaffung oder Zurück-setzung von bestehenden Baulichkeiten eine Entschädigung gütlich oder zwangsweise festzusetzen, und hierbei immer die Vortheile mit in Betracht zu ziehen und zu berechnen seien, welche dem Eigentümer der betreffenden Liegenschaft durch die neu aus-zuführende Strafse-correction erwachsen. Dasselbe Prinzip liegt auch der weiteren Bestimmung zu Grunde, wonach bei Anlage neuer oder Correction bestehender Strafse die anstossenden Grund-besitzer verpflichtet sind, diejenigen Einrichtungen und Änderungen, welche dadurch an ihrer Liegenschaft veranlaßt werden, auf ihre eigenen Kosten zu treffen. In Fällen, wo diese Anlage oder Correction den Werth der Liegenschaft bedeutend verringert, oder wo die Kosten der dem Besitzer zufallenden Einrichtungen unverhältnismässig gross sein würden, ist der kleine Rath ermächtigt, nach Billigkeit eine Entschädigung zu erkennen.

Ferner heisst es in der Wiener Bauordnung von 1868, § 20: „Wenn aus Zurückrückung der Baulinie für den übrig

bleibenden Grundstückrest eine Veränderung des Werthes desselben unmittelbar erwächst, so ist diese Werthsveränderung bei Fest-setzung des Betrages der Schadloshaltung mit in Betracht zu ziehen.“ Nach dem Sinn des ganzen Paragraphen betrifft das nicht blos Minderwerthe, sondern auch Mehrwerthe, und bezieht sich nur auf Correction bestehender Strafse, da für neue Parzel-lirungen ein anderer Weg vorgezeichnet wird.

Auch nach der Würtembergischen Bauordnung von 1872 (Art. 8) soll bei Festsetzung der Entschädigung an Besitzer von schon bestehenden Gebäuden zu Gunsten der Gemeinde der Mehr-werth in Berechnung genommen werden, welcher durch die neue Einrichtung der betreffenden Liegenschaft erwächst. Derartige Ge-bäude können sowohl bei der Correction bestehender Strafse in Behandlung kommen, als auch vereinzelt an neu anzulegenden Strafse sich vorfinden. Im letzteren Falle wird eben der Besitzer eines Gebäudes mehr Vortheil von der neuen Strafse ziehen, als derjenige eines unbebauten Grundstückes, und es erscheint billig, jenen vorweg zu belasten, während außerdem sämmtlichen Grundbesitzern durch Ortsstatut gewisse Beiträge zu den Kosten auferlegt werden dürfen.

Eine eigenthümliche Anrechnung des Vortheils von Strafse-correctionen findet noch außer der oben geschilderten in Hamburg Statt. Wird nämlich nur eine Seite einer Strafse verbreitert, so nehmen an dem Vortheil nicht nur die unmittelbar betroffenen Grundbesitzer Theil, sondern auch die gegenüberliegenden, und wenn auch bei diesen eine Expropriations-Schätzung nicht Statt findet, so haben sie doch in consequenter Anwendung jenes amerikanischen Grundsatzes zu den Kosten der Correction beizutragen. Nach dem Baupolizei-Gesetz von 1872 § 88 sollen zu den Kosten einer vom Staat bewirkten Verbreiterung einer Strafse oder eines Kanals, durch Einziehung der Baulinie an einer Seite desselben, die Eigentümer der grade gegenüberliegenden Seite Beiträge leisten. Diese betragen $\frac{1}{3}$ der Grunderwerbskosten (incl. des etwaigen Grundbaues, welcher durch die Verbreiterung unbrauchbar wird, also zu entschädigen ist), höchstens jedoch den Werth von 1 \square^m pro Meter Länge der verbreiterten Strecke, wie solcher aus dem Gesamtbetrag der Grundentschädigung sich ergiebt, und sind auf die ganze Länge gleichförmig zu vertheilen. —

3. Einmalige Geldbeiträge. Bei dieser am allgemeinsten üblichen Methode, um die Grundeigenthümer zur Kostendeckung heranzuziehen, bilden den Ausgangspunkt der Rechnung nicht die Vortheile, welche dem Einzelnen künftig zugehen, und welche immerhin schwierig zu schätzen sind, sondern die wirklichen Kosten des gesamten Straßenauges. Von diesen soll ein gewisser Theil, unter Umständen Alles, durch die Anstößer gedeckt werden, während die Gemeinde den Rest auf sich behält.

Zunächst ist die Frage zu beantworten, wo und wie die Kosten zwischen den Einzelnen und der Gesamtheit zu theilen sind. Es giebt gewöhnlich schon bestehende Wege, die nur corrigirt werden müssen, Landstraßen zwischen Stadt und Umgegend, welche schon bisher und auch künftig wesentlich im Interesse der Gesamtheit liegen. Die Anstößer haben auch bereits Baurecht und Baufähigkeit besessen, und vielleicht ausgeübt, es erscheint daher auf den ersten Blick unbillig, die hier berührten Grundstücke, welche von jeher höheren Werth gehabt haben, ebenso stark zu belasten wie solche, welche an neue Straßen zu liegen kommen, und eine beträchtlichere Steigerung ihres Werthes erfahren. Jene in Frage kommenden Linien bilden gewöhnlich die Hauptstraßen eines „natürlichen“ Straßennetzes. Doch können wir der Meinung nicht beipflichten, welche dieses Netz von großen Linien der Gemeinde allein auferlegen, dagegen die Kosten aller ganz neuen Straßen allein den Privaten überlassen will.*). Wenn auch das öffentliche Interesse bei der ersten Klasse vorwieg, so ist es doch nicht allein vorhanden; denn durch Correction einer Straße und Hereinziehen derselben in das städtische Bebauungsgebiet gewinnt auch dort der Anstößer nicht unerheblich, und zwar, worauf es hier hauptsächlich ankommt, gewinnt er in der Regel an Bodenwerth Mehr, als die Kosten der Verbreiterung, der Fahrbahnverbesserung u. s. w. betragen, so dass es nicht ungerecht ist, ihn mit den letzteren zu belasten. Umgekehrt können neue Straßen, z. B. Ringstraßen, von solcher Bedeutung für den allgemeinen Verkehr geschaffen werden, dass es nicht schicklich wäre, die Allgemeinheit hier von allen Kosten zu befreien. Die Grenze zwischen dem Bedürfnis des allgemeinen und des lokalen

*) Deutsche Bauzeitung 1870, Nr. 24.

Verkehrs ist kaum scharf zu ziehen. Deshalb halten wir die in Berlin gültige Bestimmung für sachgemäß, dass es in Betreff der Beitragspflicht der Anstößer keinen Unterschied machen soll, ob im Zuge der auszuführenden städtischen Straße schon ein Weg bestanden habe oder nicht. Immerhin kommt die Verminderung des Aufwandes in Folge geringeren Neubedarfs an Bodenfläche den Anstößern zu Gute.

Der Gesamtaufwand einer neuen Straße entsteht aus Grunderwerb, Planirung (Erdarbeiten, Durchlässe, Stützmauern), Kanalisation, Herstellung der Fahrbahn und Fußwege. Die Kostentheilung zwischen Gemeinde und Privaten kann nun nach drei Arten erfolgen.

Sachliche Theilung unter den genannten fünf Gegenständen, so dass etwa der Grundbesitzer für Grunderwerb aufkommt, die Gemeinde für die technischen Arbeiten, oder jener für Grunderwerb und Planirung, diese für Kanäle und Oberfläche u. s. w. Dieses Verfahren dürfte bei bedeutenden Anlagen, die in einer Hand ausgeführt werden, etwas verwickelt werden.

Ferner Proportionaltheilung, wonach von den Gesamtkosten jeder Straße ein gewisser, in der ganzen Städterweiterung gleichbleibender, Anteil, z. B. die Hälfte oder zwei Drittel, durch die Grundbesitzer gedeckt werden muss. Die letzteren haben demnach in schmalen Straßen Weniger als in breiten zu entrichten, was dem betreffenden Vortheil für die Gebäude beiläufig entspricht.

Die gebräuchlichste Methode besteht aber darin, dass den Grundbesitzern die Deckung bis zu einem constanten Maximum auferlegt wird. Dieses wird, da die Kosten einer Straße im Allgemeinen mit ihrer Breite wachsen, nach Breitmaß ausgedrückt, und es werden nun die gesamten Herstellungskosten einer Straße so zerlegt, dass die Grundeigenthümer den Theil, welcher einem Streifen von gewisser Breite entsprechen würde, auf sich nehmen, die Gemeinde den etwaigen Ueberschuss an Straßenbreite trägt. Somit werden alle Straßen, deren Breite unter jenem angenommenen Mass liegt, vollständig durch die Grundeigenthümer gedeckt, an allen breiteren haben sie einen im Voraus festgestellten Anteil der Breite zu übernehmen. Insofern bei einem guten Entwurf die Breite mit der Frequenz steigt, ist

hiermit offenbar der Grundsatz befolgt, dass das lokale Bedürfniss der Zugänglichkeit und Entwässerung durch die Nutznieser, der allgemeine Verkehr in sehr breiten Hauptstraßen aber durch die Gesamtheit getragen werden soll. An solchen Straßen, welche nur einseitig angebaut werden, sowie am Umfang freier Plätze würden die Anstößer ebenfalls jenes Normalmaß an Breite zu decken haben, während der ganze Rest, das ganze Innere eines Platzes im Gesammtvortheil liegt. Mittelst dieser Methode gelingt das Abwiegen der beiderseitigen Anteile ebenfalls leicht, da es sich nur um Festsetzung einer Ziffer handelt, welche dann gewöhnlich in der ganzen Städterweiterung beibehalten wird. Im Allgemeinen eignet sie sich vorzugsweise für solche Städte, welche die Grundeigentümer stark belasten können und wollen, also für große Städte; denn wenn das Normalmaß groß gewählt wird, z. B. 20^m, so entsteht bei allen Straßen von geringerer Breite ganz von selbst das richtige Verhältnis, dass der Beitrag der Anlieger proportional zur Straßenbreite steht, ebenso wie der Werth und Vortheil ihrer Grundstücke. Erst bei sehr beträchtlicher Breite, deren weitergehende Vermehrung für die anstossenden Gebäude ziemlich gleichgültig wird, tritt die Gemeinde zur Deckung des Überschusses ein. In kleinen Städten dagegen, welche es für politisch halten, das Grundeigentum nur schwach zu belasten, würde ein constantes geringes Breitenmaß, z. B. 8^m, dem Unterschied der Straßen nicht genügend Rechnung tragen. Die Anstößer in schmalen und in breiten Straßen würden gleich hoch in Anspruch genommen, was zwar die ihnen gewährten absoluten Vortheile noch nirgends erreicht, aber relativ doch unbillig erscheint. Wenn man das geschilderte Verfahren speciell auf die Kanalisation anwenden will, so handelt es sich eigentlich nicht sowohl um die Theilung der Straßenbreite, als um diejenige des Kanalprofils. Die Anstößer bezahlen die Kosten eines gewissen Profils, etwa desjenigen, welches ihnen und der nächsten Umgebung behufs Entwässerung genügen würde; alles Weitere aber trägt die Gemeinde.

Die angeführten drei Theilungsmethoden können ferner auch in gewisser Art combiniert werden. Alle Einzelheiten und die passenden Maßstäbe sollen nunmehr an bestehenden, gesetzlichen Vorschriften erläutert werden.

In Preußen ist nach dem neuen Gesetz vom 2. Juli 1875 die Festsetzung der Höhe der Beiträge den Ortsstatuten überlassen (S. 397). Die Methode, nach welcher, und die äußerste Grenze, bis zu welcher dies zu geschehen hat, sind allgemein dadurch ausgesprochen, dass die angrenzenden Eigentümer nicht für mehr als die Hälfte der Straßenbreite, und wenn die Straße breiter als 26^m ist, nicht für mehr als 13^m der Straßenbreite herangezogen werden können. Wie weit nun von dieser Befugniß Gebrauch gemacht wird, müssen die nächsten Jahre lehren. Zufolge den Ortsstatuten, welche Erfurt und Frankfurt a. O. entworfen haben (October 1875), sind die Anstößer in der That bis zu der höchsten im Staatsgesetz vorgesehenen Grenze des Beitrags oder Ersatzes der erforderlichen oder bereits entstandenen Kosten verpflichtet.

Die bisherige Uebung in preussischen Städten hat gegenwärtig wenig Interesse mehr, da sie auf Grund jenes Gesetzes ohne Zweifel vielfach umgestaltet werden wird. Sie soll daher nur kurz berührt werden. Gesetzlich hatte die Stadtgemeinde in denjenigen Landestheilen, wo die preussische Städteordnung gilt, keine Verpflichtung, neue Straßen anzulegen, sondern nur die Verbindlichkeit, für die vorhandenen Straßen das zu thun, was die Polizei erfordert. Die freiwillige Thätigkeit der Gemeinde aber gestaltete sich, entsprechend der Lebhaftigkeit ihrer Entwicklung, sehr verschieden.*). Volle Belastung finden wir u. A. in Berlin. Jeder Baulustige muss die neu anzulegende Straße von der nächsten bestehenden Straße ab bis zu seinem Grundstück, wenigstens in halber Breite, freilegen. Da nun die Bebauung in der Regel von mehreren Grundbesitzern gleichzeitig oder von einer Baugesellschaft unternommen wird, so wird die unentgeltliche Abtretung des Bodens zu der halben Breite des Straßendamms verlangt. Bei Bebauung eines an einem projectirten öffentlichen Platz belegenen Grundstückes ist die Freilegung der ganzen, durchlaufend gedachten Straßenbreite zu bewerkstelligen, wogegen die Gemeinde das innere Areal des Platzes kauft. Nach demselben Maßstäbe liegen den Anstößern die Kosten der gesamten tech-

*) Doebl, Repertorium des Baurechts und der Baupolizei in Preußen.

nischen Arbeiten ob, für welche Normalvorschriften einer vorzüglichen Construction aufgestellt sind. Nur die Entwässerung war bisher billig, in Form von offenen, oder mit Eisenplatten bedeckten Straßensrinnen. Die Grundbesitzer werden also in sämmtlichen Straßen mit der vollen Breite belastet, sobald sie auf ihren Grundstücken Gebäude errichten wollen. Diese Verpflichtung geht zufolge Polizeiverordnung vom 13. Oct. 1866 in Betreff der Bürgersteige und Straßengerinne noch weiter. Nicht nur müssen diese Bestandtheile gleichzeitig mit der Vollendung jedes Neubaus oder Umbaues vor dem betreffenden Grundstück ausgeführt werden, sondern auch vor unbebauten Grundstücken kann die vorschriftsmässige Herstellung gefordert werden. Ferner sollen Bürgersteige und Straßengerinne vor bereits bebauten Grundstücken, welche der normalen Construction nicht entsprechen, gemäss derselben verbessert werden. Die Straßenstrecken, in welchen die gedachten Verbesserungen geschehen müssen, bestimmt für jedes Jahr das Polizei-Präsidium; in denjenigen, in welchen die Grundeigentümer freiwillig vorgehen wollen, ist die Verbesserung „mit besonderer polizeilicher Erlaubnis gestattet“.

Wesentlich milder war die Behandlung der Grundeigentümer in anderen preussischen Städten, wo mehrfach nur Abtretung der Grundfläche, bez. Ersatz der Grunderwerbskosten verlangt wurde. Das letzte, vor jenem Staatsgesetz erschienene Ortsstatut, dasjenige von Görlitz*), behält den Stadtbehörden die Beschlussfassung darüber vor, unter welchen mit den Anstößern zu vereinbarenden Bedingungen die Gemeinde neue Straßen anlegt oder vorhandene regulirt. Es ist nur im Allgemeinen darauf hingewiesen, dass die Ausführung unter angemessener Beteiligung der Anstößer, namentlich durch unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden und verhältnismässige Beitragsleistung zu den übrigen Herstellungskosten zu erfolgen habe. Nur da, wo die staatliche Oberaufsichtsbehörde die Anlage einer neuen Straße, oder die Verbreiterung oder Verbesserung vorhandener öffentlicher Fahrstraßen Seitens der Stadtgemeinde in geordnetem Wege festsetzt, oder wo die letztere solche Ausführungen im Interesse des öffentlichen Verkehrs oder der

*) Ortsstatut über die Anlage und Unterhaltung der städtischen Straßen vom 23. März 1875, § 6, 11—13.

besseren Verwerthung ihrer Grundstücke beschließt, übernimmt unter Umständen die Stadtgemeinde allein den Aufwand. Wir halten diese Behandlung jeder einzelnen Straßenbaufrage für sich, nach der Individualität des Falles, welche z. B. auch bei der Stadterweiterung von Würzburg gewählt ist, nicht für empfehlenswerth, weil die Baulustigen gern im Voraus die ihnen zufallende Belastung kennen. Die thatsächlichen Verhältnisse sind doch auch so wenig verschieden, und die praktischen Erfahrungen bei der Wiederholung der Fälle so zahlreich, dass sich gewifs allgemeine finanzielle Massstäbe aufstellen lassen. Was die Trottoirs anbelangt, so ist bei allen Neubauten in Görlitz der Bauherr verpflichtet, nach näherer Bestimmung der Stadtbauverwaltung ein Trottoir von Granitplatten herzustellen. Um im Uebrigen an vorhandenen öffentlichen Straßen die Ausdehnung der Trottoirbahnen zu befördern, ist ein solcher Vertheilungs-Massstab eingeführt, dass die Kosten der Materialbeschaffung zwischen der Stadt und den Anstößern hälftig getheilt, die Platten aber auf Kosten der Stadt gelegt werden. Unter diesen Bedingungen steht sowohl der Stadt als den Anstößern die Anregung zum Ausführen neuer Trottoirs zu, doch behält sich im letzteren Falle die Stadt das Urtheil vor, ob im Interesse des öffentlichen Verkehrs auf das Angebot der Hausbesitzer einzugehen sei. Als Beitrag der Hausbesitzer zu den Kosten öffentlicher Abzugskanäle sind allgemein 75 M. für jeden anschliessenden Seitenkanal festgesetzt.

In Dresden*) findet grundsätzlich vollständige Belastung der Grundbesitzer statt: Beschaffung des Areals, die gesammte Neuherstellung in gutem geh- und fahrbarem Zustande (in der Regel mit Chaussirung), die Anlage der öffentlichen Abzugskanäle, und die Instandhaltung der Straße. Zeigt es sich später angemessen, die Fahrbahn zu pflastern oder die Fußwege mit Platten zu belegen, so erfolgt dies ebenfalls auf Rechnung der Anstößer, jedoch an denjenigen öffentlichen Plätzen, welche direct durch Bauunternehmer ausgeführt worden waren, nur bis zur Breite von 8,5^m vor den Fronten der Grundstücke, und noch weniger, falls nach den Verhältnissen eine geringere Breite vom Stadtrath für aus-

*) Regulativ, die Anlegung der Straßen u. s. w. betreffend, von 1856, § 1—7, 10, 12, 15, 22.
Baumeister, Stadterweiterungen.

reichend erachtet wird. Die genannten Vorschriften sind vermutlich später in Betreff der freien Plätze zu hart erschienen; denn die complete Stellung des Geländes und die complete Bezahlung der ersten Herrichtung sind nicht ganz billig, insofern die Gröfse des Platzes durch den Stadtrath bestimmt wird, und den umliegenden Grundbesitzern über eine gewisse Grenze hinaus keinen wesentlichen Vortheil mehr gewährt. Deshalb ist in dem speciellen Regulativ für den Baubezirk zwischen dem böhmischen Bahnhof und der Bergstrasse von 1867 eine mildere Bestimmung getroffen. Die Kosten der Straßen müssen vollständig, selbst bis zu der bedeutenden projectirten Breite von z. Th. 28^m, durch die Anstöfser gedeckt werden; aber an den Plätzen denkt man sich die Straßen in constanter Breite ringsum fortgesetzt und nur die Kosten dieser Streifen den Grundbesitzern auferlegt, welche somit an Plätzen doppelt so viel als an beiderseitig angebauten Straßen zu tragen haben. Die Kosten des inneren Raums freier Plätze werden in allen Beziehungen durch die Stadt übernommen. Letztere verlangt nur, dass das betreffende Areal abgetreten, und der Preis vereinbart sei, ehe sie den Anstöfsern des Platzes Bauerlaubniß giebt, offenbar um sie moralisch zu anständigen Preisen zu nötigen.

In Leipzig*) haben die Grundeigenthümer für die gesammten Herstellungskosten neuer Straßen bis zu einer Breite von 23^m und der die freien Plätze umgebenden Straßenstreifen aufzukommen, unter ziemlich weitgehenden technischen Anforderungen: Die Fahrstrassen sind in der Regel zu pflastern, nur wenn der Rath es ausnahmsweise genehmigt, zu chaussiren, Trottoirs aus Granitplatten, gepflasterte Rinnen und vollständige unterirdische Entwässerung, öffentliche Brunnen, Brücken in der Regel von Stein in einer vom Rath zu bestimmenden Breite. Der etwaige Ueberschuss an Straßenbreite, sowie dasjenige innere Areal eines freien Platzes, welches

*) Regulativ, die neuen städtischen Anbaue und die Regulirung der Straßen betreffend, von 1867, § 4. Indem dieser Paragraph sich nur auf die von Privaten ausgeführten Straßen bezieht, ist neuerdings eine gleichlautende Ergänzung zu § 17 vorgeschlagen worden, um der Stadt den Aufwand für solche Straßen wiedereinzubringen, welche sie aus eigener Initiative und auf eigene Rechnung anlegt. Der Vertheilungsmaßstab zwischen Gemeinde und Privaten wird dadurch unabhängig von der Frage gemacht, welcher von beiden Theilen die Bauleitung besorgt.

nicht aus Straffsentheilen besteht, wird von Seiten der Stadtgemeinde im Bodenwerth zur Hälfte vergütet, in den Kosten der technischen Herstellung vollständig getragen. Die Deckung der Kosten ist hier klar, insbesondere auch bezüglich der Kanalisation, deren Gesamtaufwand nach Verhältniss der entwässerten Verkehrsfläche getheilt wird.

In Wien ist nach der Bauordnung von 1868 bei allen Parzellirungen zu Bauzwecken derjenige Flächenraum, welcher zur Verbreiterung bestehender und zur Eröffnung neuer Straßen erforderlich ist, bis zum Mafse von 22,8^m (12 Klafter) der Straßenbreite unentgeltlich abzutreten. Der darüber hinaus für Straßen oder Plätze benötigte Raum wird durch die Gemeinde entschädigt. Alle technischen Arbeiten liegen der Gemeinde ob, jedoch ist der Anstöfser, sobald er bauen will, zur Herstellung bez. zur Kostendeckung des Gehweges bis auf $\frac{1}{6}$ der Straßenbreite verpflichtet. Breite und Construction desselben werden durch die Behörde bestimmt.

In den württembergischen Städten werden die einzelnen Posten, aus welchen sich der Aufwand für Straßen zusammen setzt, nämlich Grunderwerb, Planirung, Fahrbahn, Fußwege, Abzugskanäle, abgesondert und nach verschiedenartigen Maßstäben zwischen der Gemeinde und den Grundeigenthümern getheilt. Der Maßstab wechselt ferner von Ort zu Ort, und sollen hier als charakteristische Beispiele, wie der Beitrag der Anstöfser mit der Bedeutung des Ortes steigt, die vier Städte Stuttgart, Ulm, Tübingen, Kirchheim angeführt werden, in deren Rahmen sich, soweit bekannt, auch die übrigen neueren Ortsstatuten bewegen*).

Der Aufwand für den Grunderwerb ist in Stuttgart von den angrenzenden Eigenthümern je bis zur Straßenaxe vollständig zu tragen oder zu ersetzen. Bei Straßen, welche nur auf einer Seite angebaut werden sollen, wird, wenn die Straßenbreite nicht mehr als 15^m beträgt, die ganze Straßenbreite, wenn sie mehr beträgt, das Maß von 15^m zu Grunde gelegt. Die Eigenthümer an freien Plätzen sind, wenn entweder der ganze Platz, oder ein der

*) Ortsbaustatut von Stuttgart § 2—6, Ulm § 5—11, Tübingen § 2—7, Kirchheim § 2—7; das erste aus dem Jahr 1874, die drei anderen 1875.

Baulinie entlang laufender Streifen für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist, ebenso zu behandeln, wie diejenigen an einseitig angebauten Straßen. Somit ist die Belastung stärker, wo freie Aussicht dauernd gewährt wird, als wo man ein Gegenüber erhält, was auch ganz billig erscheint. In Ulm fällt der Betrag für Grunderwerb von Straßen den Anstößern insoweit zu, als der von der Stadt gemachte Aufwand die Summe von 200 M. für das Ar übersteigt — offenbar eine recht zweckmässige Methode, um übermässige Forderungen bei der Enteignung möglichst zu hintertreiben, und jedenfalls von der Gemeinde abzuwälzen. Deshalb ist auch eine Maximalbreite als Grenze dieser Beitragspflicht nicht angenommen. In Tübingen soll der Aufwand für Grunderwerb zur Hälfte von den Eigenthümern getragen werden; bei einseitig angebauten und bei sog. Platzstraßen geht die Verpflichtung bis zur Breite von 7,5^m — also durchgehends eine halb so starke Belastung wie in Stuttgart. In Kirchheim gilt der gleiche Maßstab bei Straßen, welche auf beiden Seiten mit Gebäuden besetzt werden dürfen; bei einseitig angebauten Straßen haben die Anstößer nur den vierten Theil des Gesamtaufwandes für Grunderwerb, an freien Plätzen nur eine Breite von 3,75^m zu tragen, werden also in diesen beiden Fällen (im Unterschied gegen Stuttgart und Tübingen) nicht stärker belastet, als die Anstößer von beiderseitig angebauten Straßen.

Was die Erdarbeiten anbelangt, so sollen dieselben in Stuttgart und Tübingen von den Grundbesitzern, nach demselben Maßstabe wie die Grunderwerbskosten, gedeckt werden, während in Ulm und Kirchheim die Gemeinde dafür aufkommt. Die Kosten der Fahrbahn mit Straßenrinne werden überall von der Gemeinde übernommen.

Zur Herstellung von Trottoirs nach vorschriftmässiger Breite und Construction sind in Stuttgart die Eigenthümer der an Straßen und Plätzen liegenden Grundstücke verpflichtet. In denjenigen Straßen, deren Enge keine Trottoirs zulässt, haben die Angrenzer auf dieselbe Breite das Straßenpflaster zu besorgen. In Ulm haben die Eigenthümer einen constanten Beitrag von 10 M. für den laufenden Meter zu entrichten. In Tübingen wird wie in Stuttgart verfahren, jedoch mit durchschnittlich geringerer Breite der Trottoirs. In Kirchheim haben die angrenzenden Eigenthümer an den Kosten

der erstmaligen Herstellung oder der Erneuerung der Trottoirs ein Drittheil der Gemeinde zu ersetzen.

In sämmtlichen genannten Städten haben die Hausbesitzer einen einmaligen Beitrag zu den Herstellungs-, Unterhaltungs- und Reinigungs-Kosten der öffentlichen Abzugskanäle zu leisten. Diese Bestimmung wird sachgemäss in Tübingen ausdrücklich auf neue Kanäle beschränkt, da man ihr nicht wohl rückwirkende Kraft bei alten mangelhaften Dohlen geben kann.

Bei der Stadterweiterung von Mainz ist die Beitragspflicht der Grundbesitzer zu den einzelnen Blöcken auferlegten Herstellungskosten in folgender Weise geregelt*). Die zu sämmtlichen Straßen erforderliche Fläche ist durch die angrenzenden Grundbesitzer in natura zu stellen, und der Stadt zu freiem Eigenthum zu überweisen. Inbegriffen sind die Straßenkreuzungen und die einen freien Platz umgebenden Straßen, als deren Breite die Breite der Fahrbahn zuzüglich der Breite des an der Baulinie herziehenden Fußweges und eines gleichbreiten Geländestreifens auf der anderen Seite der Fahrbahn gelten soll. Auch ist Terrain von städtischen Grundstücken, welches etwa in neue Straßen fällt, von den angrenzenden Grundeigenthümern auf Grund einer schiedsrichterlichen Abschätzung zu kaufen. Die Stadt erwirbt dagegen das innere Platzareal auf ihre Kosten; sie giebt die ihr gehörigen Wege und Straßen, welche in planmässige neue Straßen hineinfallen, unentgeltlich her; sie leistet endlich den stellungspflichtigen Grundbesitzern Geldbeiträge zum Grunderwerb, insoweit derselbe über eine Breite von 16^m bei gewöhnlichen Straßen, von 12^m bei Platzstraßen hinausgeht. Diese letztgenannte Entlastung der Grundbesitzer ist nach den Besteuerungszonen im Gartenfeld (S. 403) regulirt, und beträgt in den 6 Zonen nach der Reihe 16, 11, 8, 5,5, 4, 2,75 Mark per Quadratmeter des über jene Breite hinaus zu stellenden Geländes. Wenngleich diese Form der Beitragspflicht der Grundeigenthümer verwickelt scheint, so hat sie doch unstreitig den guten Zweck, der Stadt viel Arbeit zu sparen und übertriebene Ansprüche abzuschneiden. Sollten die Grundeigenthümer sich mit den Besitzern einzelner Grundstücke über die Abtretung oder über den Kaufpreis nicht gütlich einigen können, so

*) Hessisches Gesetz vom 23. Juni 1875, Art. 1, 2, 6, 8.

wird das planmäßig erforderliche Gelände von der Stadt auf dem Wege der Expropriation erworben, und die Grundeigentümer haben dann an Stelle der Stadt die im Expropriationsverfahren festgesetzte Entschädigung nebst den Kosten des Verfahrens zu bezahlen.

Die Grundbesitzer in Mainz haben ferner die Kosten der Erdarbeiten, der vorläufigen Chaussirung der Fahrbahn, die erste Pflasterung der Fußwege und Rinnen, sowie, wenn die Mehrheit der Anlieger eine Verbesserung verlangt, auch die Kosten der späteren soliden Pflasterung der Fahrbahn und der Herstellung von Trottoirs in der durch die Stadtverordneten zu bestimmenden Art (z. B. durch Asphalt) zu übernehmen. Von diesen Kosten schieft jedoch die Stadt bei gewöhnlichen Straßen von mehr als 16^m Breite und bei Platzstrassen von mehr als 12^m Breite die Hälfte der Kosten für die Mehrbreite zu. Sie übernimmt selbst den Gesamtbetrag der zweiten soliden Herstellung der Straßenoberfläche, im Fall solche nicht auf Antrag der Anstößer, sondern auf Beschluss der Gemeindebehörden erfolgt, ohne einen Ersatz von den Anstößern zu beanspruchen. Was endlich die Abzugskanäle betrifft, so tragen die Grundbesitzer die Kosten der in den neuen Straßen anzulegenden Nebenkanäle, und leisten bei Straßen, in welchen ein Sammelkanal gelegt wird, einen Beitrag, welcher den Kosten eines Nebenkanals entspricht.

In Freiburg i. B.*)) haben die Anstößer der Gemeinde Ersatz zu leisten für den Grunderwerb, für die Hälfte der Kosten der ersten Anlage chaussirter Fahrbahn und überkiester Gehwege einschließlich Rinnen. Hierbei kommen jedoch aufsergewöhnliche Erdarbeiten nicht in Betracht, es ist nur die einfache Planirung und Herrichtung der Oberfläche gemeint. An Straßen, welche nur auf einer Seite angebaut werden, haben die Anstößer an dieser Seite für die genannten Kosten bis zur Straßennaxe aufzukommen. An Straßen über 15^m Breite trägt die Stadt die Kosten für die Mehrbreite. An Gehwegen, welche nach Beschluss des Stadtrathes gepflastert oder sonstwie befestigt werden sollen, entfallen jeweils 1,2^m Breite auf Rechnung der Anstößer.

*) Ortsstatut vom 1. Juni 1872.

Gemeindestrassen.

Maßstäbe der Vertheilung der Kosten auf die einzelnen Grundbesitzer. Normalbeiträge. Zeitpunkt der Beitragserhebung.

Unter Gemeindestrassen verstehen wir solche städtische Straßen, bei welchen nicht nur der allgemeine und specielle Bauplan, sondern auch die Ausführung unmittelbar durch die Gemeinde, bez. ihre technischen Beamten besorgt wird. Wenn nun eine Gemeindestraße längs einer Anzahl von Grundstücken angelegt oder verbessert wird, so ist derjenige Anteil des Kostenaufwandes, den die Eigentümer ersetzen sollen, auf dieselben einzeln zu vertheilen. Nach welchem Maßstabe soll dies geschehen? Da das Motiv in dem Vortheil liegt, welcher den Grundstücken durch die neue Anlage erwächst, so wäre zu untersuchen, wie dieser Vortheil durch die Einzelnen ausgenützt werden kann, und da finden wir ebenso mannichfaltige Momente, wie etwa bei dem Tarif einer öffentlichen Wasserversorgung. Es ist der Flächeninhalt des Grundstücks von Einfluss auf seine Werthserhöhung, aber auch seine Frontlänge an der neuen Straße; ferner könnte die Zahl der Geschosse und der Zimmer, oder das bewohnte Volumen, welches in Folge der baupolizeilichen Vorschriften zu erzielen ist, in Frage kommen, — und bei der Kanalisation auch der Steuerwerth, die Absicht Gewerbsräume herzustellen u. s. w. Von allen diesen Factoren sind tatsächlich nur Fläche und Frontlänge als Maßstäbe für die Kostenaustheilung unter einer Reihe von Grundstücken gewählt worden, weil diese Daten geometrisch einfach zu ermitteln sind und am hervorragendsten auf die Werthserhöhung einwirken. Die Steigerung des Werthes als Bauplatz ist zunächst der Fläche proportional; zwischen zwei gleich großen Stücken würde aber wieder die Frontlänge für die Ausnützbarkeit entscheiden, denn diese bedingt die Anlage von Läden, Eingängen, Vorderzimmern. Von zwei Grundstücken mit gleicher Frontlänge erlangt dasjenige mit größerer Tiefe, also mit größerem Flächeninhalt mehr Vortheil, aber doch nur bis zu einem gewissen Grade, insofern die Anlage von Hintergebäuden in Folge baupolizeilicher Vorschriften nicht so

vortheilhaft ist, als diejenige von Vordergebäuden (S. 333). Wenn bei allen beteiligten Grundstücken Fläche und Frontlänge unter sich proportional sind, führen beide Maßstäbe natürlich zu demselben Resultat. Dies ist bei dem Verfahren der Regulirung der Fall, welches somit auch aus dem Grunde zu empfehlen ist, weil es eine einfache und gerechte Austheilung der zu deckenden Strafens Kosten zulässt. Ja ein Theil dieser Kosten, diejenigen für den Grunderwerb, brauchen dann nicht einmal in Geld ermittelt zu werden; denn die Grundbesitzer eines Blockes treten die Strafensfläche in natura ab, im richtigen Verhältniss zu dem Vortheil, welcher jedem Einzelnen unter ihnen zukommt.

Abgesehen hiervon liegt der Maßstab der Fläche vorzugsweise da zu Grunde, wo der Vortheil bei der Expropriation in Gegenrechnung gestellt wird, denn die betreffende Abschätzung erfolgt gewöhnlich nach dem Flächeninhalt. Auch die Methode der Besteuerung wählt meistens diesen Maßstab, analog der Grundsteuer (S. 403), obgleich auch die Besteuerung nach der Frontlänge wohl ausführbar sein würde. Bei der Festsetzung einmaliger Kostenbeiträge Seitens der anstossenden Grundbesitzer wird dagegen selten die Fläche zu Grunde gelegt, sondern fast immer die Frontlänge. Ein Beispiel für den Flächenmaßstab gab der Entwurf für die Städterweiterung von Zürich längs der Seeufer. In den betreffenden Concurrenz-Bedingungen war eine Werthsvermehrung des Terrains bis auf 60^m Abstand von den neu zu projectirenden Quaistrassen vorausgesetzt, und zwar in folgenden Beträgen pro □^m:

bisher bestandenes neu gewonnenes Land,
Land: Auffüllung im See:

In der Stadt:	10—23 Fr.	47—83 Fr.
In den Vororten:	5—13 "	19—42 "

Belege für die Frontlänge als Maßstab der Kostenvertheilung geben sämmtliche im vorigen Kapitel angeführte Städte, welche einmalige Beiträge von dem Grundbesitzer fordern. Es ist jedenfalls der bequemste Maßstab, wenngleich gewisse Unbilligkeiten nicht zu erkennen sind. Grundstücke von großer Länge an der Straße und geringer Tiefe werden stärker belastet, aber der Besitzer ist im Stande, die Fronte durch Vorderhäuser bestens auszunützen, und kann auf seine Hintermänner, welche vielleicht nur an Nebenstraßen stossen, einen moralischen Druck ausüben,

denn es liegt häufig die Nothwendigkeit vor, alle diese Grundstücke in eine Hand zu bringen, um sie bauwürdig zu machen.

Es wird kein Unterschied zwischen bebauten und unbebauten Theilen der Frontlänge gemacht, d. h. man rechnet nicht die Hausfronte, sondern die ganze Grundstücksfronte, auch wenn neben dem Hause unbebaute Räume an die Straße stoßen, oder das Haus von der Straße durch einen Vorgarten getrennt ist. Denn die zufällige Disposition der Bauherren über ihre Grundstücke kann nicht in Frage kommen, wo die Werthserhöhung als Bauplatz dem Ganzen zu Gute kommt, und auch bei späteren Umbauten wohl noch vollständig ausgenutzt werden kann. In Freiburg steht es dem Stadtrathe frei, wenn sich zwischen den Häusern ausgedehnte Gärten, Anlagen, Wege befinden, die Beiträge hierfür ganz oder theilweise nachzulassen. Bei späterer dichterer Bebauung muss jedoch nachgezahlt werden. Diese Maßregel erscheint nicht unzweckmäßig, um die Grundeigentümer vorerst zu schonen.

Die Grundstückfronte gilt auch dann, wenn sie mit den Nachbargrenzen schiefe Winkel bildet. Man denkt sich von den beiden Endpunkten der Fronte Perpendikel zur Straßenrichtung gezogen, der Anstößer hat dann aufzukommen für die Kosten derjenigen rechteckigen Strafensfläche, welche durch diese Perpendikel, seine Fronte und die Strafensaxe, bez. eine andere parallele Linie, welche die Beitragspflicht der Privaten begrenzt, umgeben ist.

An Strafenskreuzungen sind verschiedene Methoden gewählt, um die Kosten der den beiden Strafzen gemeinsamen viereckigen Kreuzungsfläche umzulegen. Das mildeste Verfahren besteht darin, dass die Gemeinde dieselben übernimmt, das strengste in einer Belastung der Eckgrundstücke. Ein Eckgrundstück hätte dann die gesamte Fläche zu decken, welche zwischen seinen beiden Fronten und den beiden Strafzenaxen eingeschlossen ist, wobei der einem Eckgrundstück erwachsende Vortheil so groß unterstellt ist, um diese Mehrbelastung gegen andere Grundstücke billig zu finden (z. B. Dresden). Eine Vermittelung auf geometrischem Wege ist bei schiefwinkligen Ecken in Stuttgart*) versucht, führt jedoch zu Umständlichkeiten, welche kaum der Mühe werth scheinen. Dagegen sollen in Mainz**)

*) Ortsbaustatut § 4.

**) Hessisches Gesetz vom 23. Juni 1875, Art. 4.

die Kosten der Kreuzungsfläche (Grunderwerb, Strafseherstellung, Kanalstücke) nicht von den Besitzern der Eckgrundstücke allein getragen, sondern auf alle Bauplätze bis zur nächstfolgenden Kreuzung umgelegt und nach Verhältnis der Frontlänge ersetzt werden. Dies Verfahren ist namentlich bei Statt findender Regulirung leicht auszuführen.

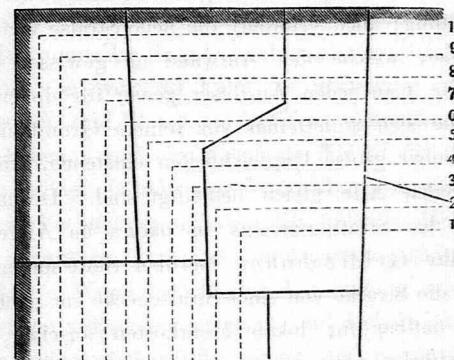
Wieder anders werden Eckgrundstücke und andere, an mehrere Straßen grenzende Grundstücke in Hamburg im Betreff des Beitrags zu Sielen behandelt, ausgehend davon, dass zur Entwässerung eines solchen Grundstücks das Siel in einer Strafse genügt*). Es bezahlen Eckgrundstücke nur für eine, und zwar für die längere Fronte ihren Beitrag. Grundstücke an drei kanalisierten Straßen bezahlen nur für eine, und zwar für die längste Fronte, so lange dieselbe länger als die Summe der beiden anderen ist, anderenfalls muss der Beitrag für die Summe der beiden kürzeren, bez. wenn alle Fronten gleich lang sind, von zwei Fronten entrichtet werden. Von durchgehenden Grundstücken, welche vorn und hinten an eine Strafse stoßen, wird der Beitrag ebenfalls nur für die längere der beiden Fronten erhoben, bis etwa der Eigenthümer auch an der kürzeren Fronte anschließt, und damit auch hier zahlungspflichtig wird. Sofern er jedoch einen der beiden Anschlüsse nur für Regenwasser bestimmt, und die Tiefe des Grundstücks unter 20^m beträgt, kann ihm der Sielbeitrag für die kleinere der beiden Fronten erlassen werden. Ganze Blöcke in einer Hand werden, sofern in allen umgebenden Straßen Siele erbaut werden, wie doppelte Eckstücke behandelt, zahlen also für die beiden längsten Fronten zusammen. In allen diesen Fällen sind jedoch, bei etwaigen späteren Parzellirungen, die Käufer solcher Bauplätze, welche an bisher befreite Fronten stoßen, zur Nachzahlung nach Verhältnis der von ihnen erworbenen Fronten verpflichtet. Diese Methode ist ganz rationell, empfiehlt sich aber doch wohl nur, wo die zu deckenden Baugegenstände getrennt behandelt werden. Wenn dagegen der Gesamtaufwand in Einem zu ersetzen ist, dürfen wohl auch bezüglich der Entwässerung die Eckgrundstücke höher belastet werden, indem der betreffende Anteil geringfügig im Verhältnis zu Grunderwerb und eigentlichem Strafsebau auszufallen pflegt.

*) Gesetz vom 21. Juli 1875, § 2.

Dass Fläche und Fronte gleichzeitig von Einfluss auf die Werthssteigerung von Grundstücken sind, hat in Gotha zu einem vermittelnden Verfahren veranlaßt*). Man denkt sich parallel zur Strafse zehn Streifen von je 4^m Breite, deren Beitragspflicht wie die Zahlenreihe 1 bis 10 steigt. Für jedes einzelne Grundstück sind die Flächeninhalte zu ermitteln, welche in jeden der zehn Streifen fallen. Bezeichnet man dieselben mit f_1 bis f_{10} , so wird der Gesamtbetrag des Grundstücks dargestellt durch die Formel:

$$c (f_1 + 2 f_2 + 3 f_3 + \dots + 10 f_{10}).$$

Die Grundquote c wird von Seiten der Gemeindebehörde so bestimmt, dass die Beiträge aller Grundstücke genügen, um die Gesamtkosten der Strafseherstellung zu decken. Bei Grundstücken von geringer Tiefe fallen die ersten Glieder obiger Reihe aus, bei



Blöcken unter 80^m Tiefe ebenfalls. Ueber 40^m Tiefe hinaus wird überhaupt nichts bezahlt. Diese Methode steigert also den Beitrag einmal mit der Frontlänge und dann mit der Tiefe, letzteres aber in abnehmender Skala, und löst unstreitig das vorliegende Problem in vortrefflicher Weise. Nichtsdestoweniger scheinen uns die Weitläufigkeiten zu gross. Wenn man bedenkt, dass die 7 hinteren Streifen gleichwertig mit den 3 vorderen sind (annähernd $1 + \dots + 7 = 8 + 9 + 10$), und dass auf die Tiefe der drei vorderen, also auf 12^m, wohl jede Nachbargrenze ohne Brechung durchläuft, so kommt man zu dem Schluss, dass mindestens die Hälfte der Beitragspflicht auch nach dem einfachen Frontmaßstab

*) Bauordnung vom 9. April 1870.

umgelegt werden könnte, statt nach diesem Verfahren. Je ungleichförmiger die Grundstücke sind, desto eher ist zudem eine Regulirung des ganzen Blockes angezeigt, und in Folge deren würde es vollends unnöthig, Fläche und Fronte gleichzeitig zu Rathe zu ziehen, da beide Momente unter einander proportional angeordnet werden. —

Es ist nun die Schwierigkeit zu erörtern, wie man die ungleichartigen Kosten, welche auf verschiedenen Strecken derselben Straße entstehen, austheilen soll. Das Grundeigenthum kann am Anfang einer Straße wertvoll, am Ende niedrig im Preise sein; der eine Besitzer hat auf starke Minderwerthe Anspruch, der andere nicht; hier besteht vielleicht schon eine Baulichkeit, welche zu verändern ist, dort liegt leeres Feld vor. Weitere Unterschiede ereignen sich bei der Fundamentirung der Kanäle, bei der Höhe der Erdanschüttung; auch erfordert die neue Straße vielleicht einige Wasserturmlässe, welche den Aufwand an gewissen Stellen vertheuern. Wollte man jeden Anstößer genau für diejenige Strecke belasten, welche sich unmittelbar vor seinem Grundstück befindet, so könnten offenbar große Ungleichheiten entstehen, während doch an den Vortheilen Alle gleich betheiligt sind. Deshalb ist auch die Abtretung des Strafseitenterrains in natura im Allgemeinen unbillig, und sollte Geldrechnung hierüber Statt finden (S. 407). Soll man etwa die Strecke von einer Strafsecke zur nächstfolgenden als gemeinsam haftbar für lokale Mehrkosten ansehen, oder eine noch längere Strecke, einen weiter ausgedehnten Bezirk annehmen, um alle Kostenunterschiede innerhalb desselben auszugleichen? Dieser Gegenstand ist unseres Wissens in wenigen Städten klar gestellt, es heißt gewöhnlich nur, dass die Beiträge zu jeder einzelnen Straße oder diejenigen zu den Straßen überhaupt von der Gesamtheit der Grundeigenthümer aufgebracht werden sollen, ohne festzusetzen, wo die Grenzen der Kostengruppe liegen. Wenn zur Zeit nur eine kurze Strafseitenstrecke ausgeführt wird, so ist die Auslegung zwar einfach, kann aber doch unbillige Lasten gegenüber der vorhergegangenen oder der folgenden Strecke ergeben. Bei größeren Anlagen, welche gleichzeitig zur Ausführung kommen, wäre es vermutlich Sache der Gemeinde, die „Gesamtheit der Grundeigenthümer“ zu definiren, aber die Basis des Verfahrens bleibt immer noch unsicher. So entscheidet in Leipzig

der Rath, wenn sich die Interessenten unter einander nicht zu einigen vermögen*); falls aber die Stadtgemeinde selbst ins Spiel kommt, ist ein schiedsgerichtliches Verfahren vorgesehen. Auch in Basel**) soll ein Schiedsgericht Statt finden, falls über die Kosten, über die Vertheilung unter die einzelnen Grundbesitzer, über das Mass der Beteiligung der Stadt gütliche Verständigung nicht erzielt werden kann.

Bestimmteres findet sich in Dresden **), jedoch nur bezüglich der Kanalisation. Die anliegenden Grundbesitzer haben, ein Jeder nach Verhältniss der Frontlänge seines Grundstücks, beizutragen. Hierbei ist es ohne Einfluss, ob und aus welchen Gründen der Bau auf dem einen Tracte der Straße oder des Platzes einen größeren Kostenaufwand, als auf einem anderen erfordert. Es bestimmen sich vielmehr die Beiträge nach dem Gesamtaufwand. Dasselbe gilt, wenn der Kanal durch mehrere Straßen und Plätze zu führen ist, in welchem Falle die Adjacenten sämtlicher betroffenen Straßen und Plätze zu dem Gesamtaufwand gleichmäßig beizutragen haben. Soll ein Kanal als Ablauf für mehrere andere dienen, und bedingt deshalb eine kostspieligere Construction, so ist dessen Bau in Verbindung mit dem der untergeordneten Kanäle als ein Ganzes anzusehen, und sind alle Adjacenten gleichmäßig beizutragen schuldig. Wenn jedoch eine Vereinigung neu anzulegender Kanäle mit schon vorhandenen eintritt, und deshalb eine Erweiterung der letzteren erforderlich wird, so ist der hierdurch entstehende Aufwand von der Stadtgemeinde zu tragen. Hiernach ist als einheitliche Kostengruppe jeder Bezirk anzusehen, dessen Kanalisation zusammenhängend und gleichzeitig ausgeführt wird. Bei ähnlichem Verfahren bezüglich des Grunderwerbs und des eigentlichen Straßenaubaus würden aber augenscheinlich die schmäleren Straßen in Nachtheil gegen die breiteren kommen, während die Werthssteigerung doch grade umgekehrt sich verhält.

*) Regulativ von 1867, § 19. Hierzu wird gegenwärtig eine Ergänzung berathen, wonach der ordentliche Rechtsweg denjenigen Beteiligten vorbehalten bleibt, welche sich bei der Entscheidung des Raths nicht beruhigen.

**) Gesetz von 1859, § 8.

***) Regulativ von 1856, § 17.

Bei der Stadterweiterung von Mainz wurde durch Hobrecht*) vorgeschlagen, dass sämmtliche Kosten der Straßen und Plätze im ganzen Erweiterungsbezirk von der Gesamtheit aller Grundeigentümer in demselben gleichförmig getragen werden sollten. Die letzteren wären in eine Gesellschaft, nach Art der Deichverbände, vereinigt, und mit dem Expropriationsrecht ausgestattet worden. Nach einem Voranschlag ergäbe die Vertheilung der Gesamtkosten auf die nach Abzug der Verkehrsfläche übrig bleibende Privatfläche eine Belastung von 12 M. pro \square^m ; und war eine Werthssteigerung in diesem Betrag mit Wahrscheinlichkeit auf dem gesammten Gebiete des Gartenfeldes vorherzusehen. Zweckmäßig erscheint ein solches Verfahren unstreitig bei geschlossenen Bezirken, um die Kosten von vorn herein zu übersehen, dagegen unausführbar bei Stadterweiterungen mit fließenden Grenzen. Aber auch in Mainz hat man mit Rücksicht auf den allmählichen Fortschritt der Bebauung, welche das Ende des „Gartenfeldes“ wohl erst in später Zeit erreichen wird, eine kleinere Gruppe zur gleichförmigen Vertheilung der Straßekosten innerhalb ihrer lokalen Grenzen gewählt (Gesetz von 1875). Es ist, wie schon oben bei den Eckbauplätzen angedeutet wurde, die Straßentrecke zwischen zwei auf einander folgenden Querstraßen, oder die gegenüberliegenden Seiten zweier benachbarter Blöcke zusammen genommen. Dabei ist noch ausdrücklich erläutert, dass bei Verbreiterung eines bestehenden Weges die auf beiden Seiten angrenzenden Grundeigentümer verpflichtet sind, die Kosten der Geländestellung zu gleichen Theilen zu tragen. Die genannte Einheit bei der Kostenaustheilung genügt für die Terrainverhältnisse von Mainz, wo erhebliche Unterschiede bei der Herstellung von Straßen nicht vorkommen. Bei starkem Terrainwechsel, Wasserdurchlässen u. dgl. wäre sie meistens zu klein.

Die angeführten Beispiele zeigen mehr die Schwierigkeiten der Aufgabe, als eine allgemein brauchbare Methode zu ihrer Lösung. Wir glauben eine solche Methode in der Einführung von Normalbeiträgen zu erkennen. Es sollen dies abgerundete Geldsätze sein, welche die übereinstimmende Beitragspflicht aller Grundeigentümer einer Straße oder eines Bezirkes pro Meter Front bezeichnen.

*) Stadterweiterung von Mainz, Gutachten des K. Bauraths Hobrecht in Berlin, 1873.

Sie beruhen auf durchschnittlichen Voranschlägen über diejenigen Baugegenstände oder Anteile, welche man den Grundeigentümern zur Deckung überweisen will. Eine scharfe Ermittlung aller einzelnen Strecken ist nicht erforderlich, noch weniger ein Nachweis von Seiten der Gemeinde über die Entstehung oder später über die Richtigkeit der Schätzung gegenüber den Kosten der wirklichen Ausführung. War der Anschlag zu gering, so hat die Gemeinde die Ueberschreitung auf sich zu nehmen; war er zu hoch, so ist er immerhin noch unbedeutend gegen den Vortheil, welchen die belasteten Grundeigentümer aus den neuen Straßen empfangen. Im Allgemeinen können solche Differenzen nach den lokalen Verhältnissen einzelner Strecken garnicht ausbleiben, ihre Ausgleichung unter eine grössere Anzahl Betheiliger ist eben der Zweck des Normalbeitrags; ob und in welchem Umfang sie zutrifft, muss die Gemeinde riskiren. Sie macht das Geschäft gleichsam als Grossunternehmer, und schliesst es ja bei fortdauerndem Wachsthum der Stadt eigentlich niemals ab. Die Grundbesitzer und Baulustigen aber kommen in die angenehme Lage, die ihnen zufallenden Beiträge im Voraus übersehen, und ihre Bauprojecte danach einrichten zu können. Die Bodenpreise reguliren sich fester und gleichförmiger, wenn die Lasten so gut wie die Vortheile im Voraus bekannt sind.

Normalbeiträge sind nicht nothwendig constante Zahlen nach Ort und Zeit, sondern bedürfen in drei Hinsichten einer gewissen Regulirung. Zunächst nach der Lage verschiedener Stadtbezirke. Die Verhältnisse derselben können in so hohem Grade von einander abweichen, dass es ungerecht sein würde, die Straßekosten zu vermischen. Nach einer Richtung findet sich vielleicht eine Niederung, welche kostspielige Entwässerungen und hohe Auffüllungen veranlaßt, nach einer anderen gutes ebenes Gelände, auf welchem die Straßen ohne Weiteres ausgelegt werden dürfen. Namentlich liegen in den Preisen des Grunderwerbs zuweilen grosse Unterschiede vor nach der Beliebtheit einer Gegend zum Wohnen, oder nach ihrer Zweckmäßigkeit zu industriellen Anlagen. Eine sog. theure Gegend soll und kann auch höher besteuert werden, als eine billige oder abgelegene. Die Gemeinde muss daher das ganze Gebiet das Stadterweiterungsplans in Bezirke mit möglichst natürlichen Grenzen theilen, deren Normalbeiträge gesondert festgesetzt werden. Doch braucht man darin nicht gar ängstliche Unterschiede zu machen,

weil bis zu einem gewissen Grade doch alle Einwohner Interesse am gemeinsamen Aufblühen haben, und entsprechend an den Lasten Theil nehmen können. Unter Umständen dürfte es sich empfehlen, den Normalbeitrag in zwei Theile zu zerlegen, für Grunderwerb einerseits und für die technischen Arbeiten andererseits. Der letztere kann vielleicht constant für die ganze Stadt sein, wenn keine wesentlichen Bodenunterschiede vorliegen; und nur der erstere als der schwankendste Factor wird bezirksweise festgesetzt, oder, wenn man will, überhaupt von der Vorausbestimmung ausgeschlossen, um einen moralischen Druck auf die Abtretungspflichtigen auszuüben.

Ein zweiter Factor zur Klassificirung der Normalbeiträge liegt in der Breite der Straßen. Im Falle die Anstößer für die Straßekosten in voller Breite, oder doch bis zu einer ansehnlichen Breite aufkommen sollen, muß für jede Straßenbreite ein specieller Normalbeitrag aufgestellt werden. Es empfiehlt sich deshalb, das Netz mit einer beschränkten Anzahl von Straßeklassen zu entwerfen (S. 119). Doch kann man auch, da die Kosten ungefähr proportional zur Breite wachsen, einen Normalbeitrag pro Meter Breite und pro Meter Fronte, also pro Quadratmeter der jedem Einzelnen zufallenden Straßenfläche festsetzen, mit welchem man dann bei allen beliebigen Straßenbreiten auskommt. Wo die Gemeinde etwa nur Kostendeckung bis zur Breite der geringsten Straßeklasse, z. B. 15^m, verlangt, und jeden Ueberschufs auf sich nimmt, genügt natürlich ebenfalls ein Normalbeitrag für alle beliebig gewählten Straßenbreiten in der ganzen Stadterweiterung.

Einen Einfluß auf die Höhe der Normalbeiträge muß man endlich noch den Zeitverhältnissen einräumen. Die Preise ändern sich, sowohl im Grundeigenthum, als in Arbeit und Material zum Straßenbau. Im Allgemeinen steigen sie, und es muß der Gemeinde die Befugnis zustehen, hiernach die Normalbeiträge von Zeit zu Zeit zu reguliren. Es kann auch vorkommen, daß die Baulust sinkt, und es doch der Wunsch der Gemeinde ist, die Stadterweiterung zu befördern: sie sieht sich dann vielleicht veranlaßt, die Beiträge herunter zu setzen. Jedenfalls bildet diese Methode ein praktisches Mittel, um eine Stadterweiterung in finanzieller Beziehung einiger Maßen in der Hand zu behalten, und den Einfluß einer ungehörigen Spekulation zu mildern.

Ausgeföhrte Beispiele von Normalbeiträgen sind uns nur spär-

lich bekannt: Die Wettiner Straße in Dresden ist in drei auf einander folgende Strecken von verschiedenem Aufwand getrennt, und der Ersatzanspruch der Stadt für Beschaffung des Straßeneareals, Straßenerstellung und Kanalisation auf 124, 106, 88 Thaler pro Meter Grundstückfront festgesetzt (Regulativ von 1872).

Im Allgemeinen wird in Dresden für neu angelegte Abzugskanäle ein Normalbeitrag von 22,5 M. pro Meter jeder Straßenseite gefordert; indessen denkt man dem Vernehmen nach an eine Erhöhung. In Frankfurt a. M. wurde neuerdings zur Kanalisation ein Normalbeitrag von 30 M. pro Meter Fronte vorgeschlagen, und in neuen Baubezirken auch bereits thatsächlich erhoben. Dagegen werden in Heidelberg nur 8,6 M. von den Anstößern gefordert.*)

Der Beitrag in Hamburg für den gleichen Gegenstand beträgt 21 M., und ebensoviel für jeden Meter des Haussiels zwischen der Trottoirkante und dem öffentlichen Siel, auch noch 6 M. für Herstellung des Mundloches in dem letzteren. Ein Vorschlag des Senats, diesen Beitrag den erhöhten Preisen entsprechend auf 30 M. zu steigern, ist durch die Bürgerschaft abgelehnt (Juni 1875), aus dem bezeichnenden Grunde, weil hier nicht Leistung und Gegenleistung sich nothwendig ausgleichen müssen, sondern nur ein Beitrag gefordert werden solle, und die ganze Stadt Interesse an einer guten Entwässerung jedes einzelnen Grundstückes habe. Der Beitrag kann entweder auf einmal entrichtet, oder in eine während 30 Jahren mit 6% vom Betrage zu erhebende Sielsteuer verwandelt werden. Zu den Trottoirs, welche die Stadt ausführt, wird in Hamburg ein Normalbeitrag von 3,6 M. pro Quadratmeter Trottoirfläche entrichtet, bei etwaiger späterer Verbreiterung entsprechend nachbezahlt.**)

In Bremen haben die Anstößer zur Neuherstellung einer Straßenoberfläche pro 100 □' beizutragen: 18 M. für behauenes Pflaster, 15 M. für Asphalttrottoirs, 12 M. für Plattentrottoirs, 6 M. für rauhes Pflaster. Bei Umlegung des Pflasters kommt die Hälfte dieser Sätze zur Anwendung.

*) Ortsstatut vom 4. Mai 1874.

**) Baupolizei-Gesetz von 1865, § 81. Gesetz vom 21. Juli 1875, betreffend die Anlegung von Sielen und Privatstraßen, § 2, 3.

Auch in Freiburg i. B. ist der Preis für die erste Einrichtung überschotterter Fahrstrassen und überkiester Gehwege zum Voraus auf unbestimmte Zeit festgesetzt und zwar auf 2 M. pro \square^m . Hier von fällt die Hälfte auf Rechnung der anstossenden Grundeigentümer (S. 422).

Wir denken, dass die Methode der Normalbeiträge bei Stadtverweiterungen immer mehr Eingang finden wird, indem sie mannichfache Vortheile bietet. Auch hat die Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine im Sept. 1874 zu Berlin folgende durch den Verfasser beantragte These angenommen :

„Der Stadtgemeinde kommt die Befugniß zu, sich für die von ihr aufgewandten 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 Regulirung vorausgegangen ist, besonders Normalbeiträge pro Meter der Frontlänge jedes Grundstücks.“ —

Es ist nun die Frage zu erörtern, wann die Beiträge erhoben werden sollen. Der geeignete Zeitpunkt fällt keineswegs immer mit dem Beginn oder mit der Vollendung des Strafsenbaues zusammen, sondern richtet sich nach der Absicht der Grundeigentümer, Gebäude zu errichten. Das betreffende Baugesuch bietet Gelegenheit, mit dem einzelnen Grundbesitzer abzurechnen. Zwar ist formell dieser Zusammenhang durch Entscheidungen preußischer Gerichte abgewiesen: die Genehmigung des Baues kann nicht von der Anerkennung der Beitragspflicht abhängig gemacht werden, und bildet die letztere im juristischen Sinne eine Reallast des Grundstücks, unabhängig von dem etwa darauf befindlichen Gebäude. Materiell aber sind jedenfalls erst mit dem Charakter als Bauplatz die Werthserhöhung des Grundstücks, und die Nutznießung der Strafse, also die Motive der Beitragspflicht, constatirt. Sämtliche Gesetze normiren daher auch die Beitragspflicht der Anstößer auf den Zeitpunkt, „sobald sie auf ihren Grundstücken Gebäude errichten“.*)

*) Dieser Wortlaut der oben angeführten Staatsgesetze (S. 397) ist wohl nicht glücklich gewählt, indem er streng genommen die zur Zeit der Strafsenanlage schon bestehenden Gebäude den Beiträgen nicht unter-

Ein Baugesuch kann dem Strafsenbau vorhergehen oder ihm nachfolgen. Im ersten Fall pflegt man den Beitrag in verschiedenen Formen zu erheben: Baarzahlung, Uebergabe des Strafsenterrains, Cautionsstellung. Baarzahlung ist wohl nur bei geringfügigen Beträgen angemessen, denn es erscheint unbillig, dem Baulustigen eine erhebliche Summe abzunehmen, ehe das Aequivalent, die neue Strafse, tatsächlich zu Stande kommt, und ihm dazu noch Zinsenverlust auf unbestimmte Zeit zuzufügen. Es wird deshalb gewöhnlich die Wahl gelassen, ob der Grundeigentümer gleich jetzt sich seiner Pflicht entledigen will. Die Freilegung des Strafsenterrains in natura ist aus den oben mehrfach berührten Gründen überhaupt dem einzelnen Grundbesitzer gegenüber kein rationelles Verfahren, und hier kommt noch dazu, dass das vorzeitig gebrachte Opfer an Terrain Niemanden Nutzen bringt. Lässt man es dem Eigentümer bis zur wirklichen Herstellung der Strafse, so kann er es möglicherweise noch als Garten oder Gewerbsplatz verwenden. Die Freilegung, im wörtlichen Sinne genommen, wie sie in preußischen Städten bis jetzt vielfach verlangt worden ist, dürfte besser durch die hypothekarisch gesicherte künftige Eigentums-Ueberweisung, oder durch Cautionsstellung ersetzt werden, das Erstere, wenn Abtretung in natura, das Letztere, wenn Geldrechnung über den Grunderwerb statt findet.

Es bleibt daher für die meisten Fälle bei einer Caution als praktischem Verfahren zur Schonung der Eigentümer und zur Sicherung der Gemeinde. Die Höhe der Caution wird entweder nach „Normalbeiträgen“ genau, oder nach einem Voranschlag der städtischen Bauverwaltung beiläufig berechnet. Im letzteren Fall, wo der Grundbesitzer für die tatsächlichen Kosten des Strafsenbaues haftbar gemacht werden soll, muss derselbe sich für alle etwaigen Mehrkosten verbindlich erklären, also unter Umständen nachzahlen. Im Gegenfalle wird nur der geringere Betrag der wirklichen Ausführungskosten eingefordert. Diese Unsicherheit empfiehlt wiederum die Methode der Normalbeiträge. Die Sicherleistung kann auf mancherlei Weise erfolgen: Hinterlegen von

wirft, sondern nur die künftigen Absichten berührt. Der Gesetzgeber wollte aber zweifellos alle Hausbesitzer belasten, so dass mit Bebauung des letzten Grundstücks der Aufwand vollständig gedeckt sei. Die Bestimmung hat somit in einem gewissen Sinne rückwirkende Kraft.

Staatspapieren oder anderen Geldwerthen bei der Stadtkasse, Verpfändung von Vermögensobjecten, Eintragen einer Hypothek auf das zu bebauende Grundstück, u. a. m. In jedem Fall muss die Prüfung der Sicherheit der Gemeindebehörde vorbehalten bleiben. In Leipzig*) ist im Voraus bestimmt, dass eine Hypothek als Caution genügen solle, wenn die sicher zu stellende Anschlagssumme, einschließlich etwaiger, bereits eingetragener anderer Hypotheken, drei Viertheile des auf Verlangen durch Sachverständige abzuschätzenden Bauplatzwerthes nicht übersteigt. Die Rückgabe der Caution erfolgt in der Regel nach vollständiger Herstellung der Straße. Nach dem Ermessen der Gemeindebehörde dürfte übrigens in vielen Fällen ein rechtsgültig gegebenes Versprechen des Grundeigentümers genügende Sicherheit gewähren, um zur Zeit der Herstellung der Straße den Beitrag einziehen zu können; ja es wird wohl die Baugenehmigung bedingungslos ertheilt, und später nur das Ortsbaustatut als Handhabe zum Heranziehen der Grundbesitzer gebraucht. Dies ist namentlich in kleineren Städten, wo die Vermögens-Verhältnisse allgemeiner bekannt sind, üblich, ferner der einzige mögliche Weg dort, wo man ohne „Gesuch“ bauen darf.

Von Grundstücken, welche zur Zeit der Strafseherstellung noch unbebaut sind, kann der Beitrag füglich noch nicht erhoben werden. Ackerfeld oder Gartenland bedarf nicht nothwendig einer bequemeren Zufahrt oder unterirdischen Entwässerung. Zwar steigt der Bodenwerth auch hier, aber er wird nicht thatsächlich ausgenutzt. Die einzige uns bekannte Ausnahme ist neuerdings in Hamburg eingeführt, wonach der Beitrag zu Sielen von unbebauten Grundstücken in der Höhe von 9 M. pro Meter erhoben, und der Rest mit 12 M. erst bei späterer Bebauung nachbezahlt werden soll.**) Sonst wird allgemein der Gesamtaufwand des Strafsebaues als Auslage der Gemeinde gegenüber den unbebauten Grundstücken angesehen, und der Ersatz erst bei der Errichtung von Gebäuden verlangt. Hier muss natürlich Baarzahlung Statt finden, ehe die Bewilligung zum Bau ausgesprochen wird. Zuweilen wird gegenüber den später Bauenden auf Ersatz der vorhergegangenen

*) Regulativ von 1867, § 5.

**) Gesetz vom 21. Juli 1875, betreffend die Anlegung von Sielen und Privatstraßen, § 2.

Unterhaltungskosten der Straße verzichtet, während solche den ersten Baulustigen bis zu einer fünfjährigen Periode angerechnet wurden — ein Verfahren, welches zwar die Rechnung vereinfacht, aber uns sachlich unbillig scheint.*)

Neuerdings ist auf dem badischen Städtegebiet die Frage berathen worden, ob nicht die Gemeinde berechtigt sein solle, für solche Beiträge, welche erst nach Vollendung der Straße, bei später eintretender Baulust erhoben werden, Zinsen für die Zwischenzeit anzurechnen. Die Frage ist dort bejaht worden, indem die Baukosten ein von der Gemeinde ausgelegtes Kapital bilden, und manchmal Jahre lang auf ihrem Budget ruhen bleiben. Dieser Standpunkt ist aber wohl anfechtbar, denn der betreffende Grundbesitzer trägt keine Schuld an dem Zinsverlust; er hat weder die Gemeinde veranlaßt, die Straße so früh herzustellen, noch wesentlichen Gebrauch von der letzteren gemacht, ehe die Baulust in ihm erwachte. Die Existenz der Straße und die Abtretung von Grund und Boden zu derselben konnte ihm vielleicht sogar, je nachdem er sein Grundstück benutzte, unangenehm und unvortheilhaft sein. Wenn er sich die Werthserhöhung seines Grundstücks wohl gefallen lassen, und bei etwaigem Verkauf zu Nutze machen wird, so ist eben damit die Gelegenheit zur Deckung der Gemeinde gekommen, denn der Käufer wird in der Regel nur dann einen hohen Preis bezahlen, wenn er einen Bauplatz wünscht.

Die fraglichen Zinsen könnten unter Umständen recht drückend ausfallen. Wenn z. B. der Anstößer 20—25 Jahre mit dem Bauen wartet, so hätte sich mittlerweile seine Deckungspflicht ungefähr verdoppelt. Wie oft kommt es aber vor, dass ein Gartenbesitzer noch weit längere Zeit seinen gewohnten Aufenthalt zu erhalten wünscht. Jedenfalls ist die Verzinsung des Beitrags ein unnöthig weitläufiges Verfahren, denn es kommt finanziell auf dasselbe heraus, wenn man den Beitrag gleich bei Herstellung der Straße einfordert; der Pflichtige büsst in diesem Falle den Betrag der fraglichen Zinsen an seinem jährlichen Einkommen ein, statt sie später summarisch an die Gemeinde entrichten zu müssen. Man könnte also lieber bebaute und unbebaute Grundstücke gleichzeitig belasten, womit allen Beteiligten die Sache einfach gemacht wird, in der

*) Ortsstatut von Erfurt, § 5.

Voraussetzung, daß wohl kein Grundstück für immer unbebaut bleiben wird.

Soviel uns bekannt, wird bis jetzt nirgends im Sinne des badischen Städtegesetzes verfahren, vielmehr haben alle Staatsgesetze, welche sich mit der Kostendeckung beschäftigen, den Gemeinden zum Einziehen von Beiträgen erst dann Befugniß gegeben, wenn auf den angrenzenden Grundstücken Gebäude errichtet werden. Bei der Stadterweiterung von Mainz beginnt allerdings die Besteuerung früher, aber sie betrifft nur einen Theil des Gesamtaufwandes, und zwar denjenigen, welcher allen Grundstücken schon im unbebauten Zustande Vortheile gewährt (S. 402). Es entspricht gewifs der Aufgabe der Gemeinde, nicht blos die örtlichen, sondern auch die zeitlichen Unterschiede der Straßenbaukosten theils auf sich zu nehmen, theils zwischen den einzelnen Grundeigenthümern auszugleichen. Wenn ein beträchtlicher Zinsenverlust für die Gemeinde zu befürchten, so könnten die „Normalbeiträge“ etwas höher gestellt werden, ein weniger drückendes und auffallendes Verfahren als die Zinsenberechnung. Wir glauben jedoch, daß bei weisem Vorgehen im Straßenbau, wovon die folgenden Kapitel handeln werden, der Zinsenverlust niemals sehr bedeutend anwachsen wird.

Es kommt nicht selten vor, daß von den Anliegern einer Gemeindestrafe statt der Geldbeiträge Arbeiten in natura geleistet werden. In vielen Städten, z. B. in Berlin, Nürnberg, Darmstadt, Stuttgart, Karlsruhe, ist dies mit den Fußwegen längs der Häuser der Fall. Bei der Erweiterung von Mainz ist bezüglich der Erdarbeiten zur Herstellung des Straßenkörpers offengelassen, ob dieselben von der Stadt oder von den Grundbesitzern ausgeführt werden. Anderswo ist die Frage, ob die Herstellung einzelner oder aller Arbeiten direct durch die Grundbesitzer besorgt wird, der Entscheidung für den einzelnen Fall vorbehalten.*). Dies letztere ist auch wohl der richtigste Weg, denn offenbar muß die wirtschaftliche Rücksicht maßgebend sein, wer gut und billig zugleich baut, der Grundbesitzer selbst oder die Gemeinde auf dessen Rechnung. Wie bei allen technischen Arbeiten kommt es hierwegen auf planmäßige Leitung und Sachkennniß an. Diese Eigenschaften sind bei kleineren Grundbesitzern im Allgemeinen nicht vorauszu-

*) Ortsstatut für Erfurt von 1875, § 2, 5.

setzen: hier würde jeder Einzelne ungleichförmig und theuer bauen, und bei der Fahrbahn und Kanalisation entstünde eine ganz ungehörige Flickerei. Auch bei den Fußwegen scheint die Herstellung durch die Anstößer kaum praktisch, ein summarisches Verfahren erzielt in neuen Straßen gewifs bessere Resultate. Höchstens möchte die Erdarbeit Hand in Hand mit dem Ausgraben des Bauplatzes Vortheile gewähren, so daß man hier nach Umständen die Mitwirkung der Anstößer vorbehalten kann. Uebernimmt die städtische Bauverwaltung die ganze Ausführung, so wird voraussichtlich im großen Maßstabe billiger gebaut, und zugleich solide im Interesse der der Gemeinde später zufallenden Unterhaltung. Doch darf den angrenzenden Grundbesitzern gegen die Art der Herstellung und gegen technische Einzelheiten ein Widerspruchsrecht nicht gestattet werden, selbst wenn sie für sämmtliche Kosten aufkommen müssen.

Handelt es sich um Straßen auf zusammenhängendem Terrain in einer Hand, so wird es umgekehrt nicht selten von Vortheil sein, dem Grundeigenthümer, etwa einer Baugesellschaft, die Herstellung zu überlassen. Insbesondere wenn gleichzeitig Häuser gebaut werden wollen, liegt die Leitung des Straßenbaues in sachkundiger Hand, und kann mit demselben Personal und Material betrieben werden (folg. Kapitel).

Indessen kann die Uebertragung einzelner oder sämmtlicher Arbeiten an Grundbesitzer niemals erzwungen werden, wie etwa die Enteignung von Gelände, oder die Bezahlung von Beiträgen. Wenn einige Ortsstatuten, wenigstens dem Wortlaut nach, dem Grundeigenthümer eine derartige persönliche Baupflicht, ähnlich der Bodenabtretung in natura, auferlegen, so geht das unseres Erachtens über die durch das öffentliche Interesse begründete Befugniß hinaus, und erinnert einiger Maßen an den Frohndienst. Denn grundsätzlich liegt die Ausführung der im Stadterweiterungsplan festgesetzten Straßen ohne Zweifel der Gemeinde ob, wie es z. B. in dem badischen Ortsstraßen-Gesetz von 1868 und in der württembergischen Allgemeinen Bauordnung von 1872 ausdrücklich hervorgehoben ist.

21. Kapitel.

Privatstrassen.

Erläuterung des Begriffes Privatstrafse. Festsetzung des Bauplans. Bauliche Ausführung. Termin der Uebernahme einer Privatstrafse durch die Gemeinde.

Der Begriff Privatstrafse ist in den uns vorliegenden Gesetzen und Verordnungen keineswegs übereinstimmend festgestellt. Ueberhaupt mangelt es leider den meisten deutschen Städten noch an einer klaren Uebersicht der bei einer Stadterweiterung vorkommenden Strafzen aus wirthschaftlichen Gesichtspunkten. Die Ortsstatuten müsten deutlich angeben, wem der Entwurf und wem die Ausführung zufallen kann oder soll, wie die Kosten-deckung zu vollziehen, und hiernach die verschiedenen gesetzlichen Formen, nach welchen neue Strafzen zu Stande kommen, aus einander gehalten werden. Von Privatstrafzen ist erst an wenigen Orten die Rede, und zwar dem Namen nach noch seltener als der Sache nach. Wir wollen in der Folge unter dieser Bezeichnung solche Strafzen verstehen, deren bauliche Ausführung von Privaten auf eigenem Terrain und auf eigene Rechnung freiwillig unternommen wird. Als Unternehmer kann ein einzelner großer Grundeigentümer, ein Consortium mehrerer Nachbaren, eine Baugesellschaft auftreten. Entscheidend für den Charakter einer Privatstrafse soll es dagegen nicht sein, von wem der erste Entwurf ausgeht: dies kann sowohl der Gemeinde als dem Unternehmer zukommen, und macht für das fernere Verhältniss zwischen beiden Theilen, für die gesetzliche Behandlung einer Privatstrafse keinen erheblichen Unterschied, wenn gleich die Baulust des Unternehmers ziemlich stark von diesem Punkte abhängen mag.

Prüfen wir nach dieser Definition die bestehenden Bauordnungen*),

*) Hamburgisches Gesetz vom 21. Juli 1875, § 5—7. Bauordnung von Bremen § 19. Regulativ von Dresden § 1, 4, 6, 7; von Leipzig § 1 bis 13, 17. Ortsstatut von Görlitz § 14—16, von Frankfurt a. O. § 4. Bauordnung von Würtemberg Art. 14, von Wiesbaden § 83, von Düsseldorf § 20. Gesetz von 1849 für Frankfurt a. M. § 7. Badisches Ortsstrafzen-Gesetz von 1868, Art. 10. Reglement von 1852 für Antwerpen, Art. 1—4. Englische Towns improvement clauses act, Art. 54—63.

so finden wir dieselbe am genauesten zutreffend in Görlitz. Hier werden ausdrücklich solche Privatstrafzen behandelt, welche in dem Stadtbebauungsplan vorgesehen sind, und solche, welche außerhalb des Bebauungsplans liegen; bei der ersten geht also der Bauplan von der Gemeinde, bei der anderen von dem Unternehmer aus, nach Feststellung desselben ist aber das Verfahren übereinstimmend. Auch in Antwerpen scheint dieselbe Anschauung zu herrschen, insofern in dem dortigen Reglement einmal von der Billigung des Alignementsplans durch die Behörden die Rede ist, ein anderes Mal von der Unterwerfung des Unternehmers unter den ihm Seitens des Gemeinderathes vorgeschriebenen Alignementsplan.

In den Regulativen von Dresden und Leipzig kommt zwar die Benennung „Privatstrafse“ nicht vor, doch sind dieselben in den oben angenommenen, wesentlichen Eigenschaften geschildert, und heißen Strafzen zum Zweck der Bebauung. Ihnen gegenüber stehen Strafzen, welche „aus wohlfahrtspolizeilicher Notwendigkeit“, oder „im Interesse des öffentlichen Verkehrs“ durch die Stadtgemeinde unternommen und ausgeführt werden, vorbehaltlich der Beitragspflicht der Anstößer — also Gemeindestrafzen. Diese Eintheilung nach den Zwecken ist offenbar bedeutungslos, da bei jeder Strafze mehr oder weniger beide Zwecke, Bebauung und Verkehr, gefördert werden sollen. Es wäre daher wünschenswerth, das eigentlich unterscheidende Merkmal, nämlich wer die Bauausführung leitet, an die Spitze zu stellen, während dasselbe in beiden Regulativen etwas verwischt worden ist.*)

In den Bestimmungen für Hamburg, Bremen, Düsseldorf, Wiesbaden wird als charakteristische Eigenschaft einer Privatstrafse vorausgesetzt, dass das Project vom Unternehmer frei gewählt werde. Sowohl der Entwurf als die Ausführung sind seine Sache, beides jedoch unter Ueberwachung der Gemeinde. Man könnte solche Strafzen „Privatstrafzen im engeren Sinne“ nennen, insofern die Privatthätigkeit bei ihnen den weitesten Spielraum hat. Sie sind jedenfalls die ursprüngliche Form des Strafzenbaues durch Privatleute, wie sie sich vor Allem in England entwickelt hat, erschöpft

*) Das Regulativ von Dresden, aus dem Jahre 1856, ist jeweils durch spezielle Verordnungen für einzelne Baubezirke ergänzt oder ersetzt worden. Demjenigen für Leipzig von 1867 steht dem Vernehmen nach eine Umarbeitung bevor.

jedoch noch nicht die möglichen Formen der Realisirung von Straßen für eine Städterweiterung. Straßen, welche durch die Gemeinde vorgeschrieben, und durch Privatunternehmer freiwillig ausgeführt werden, sind in den Bauordnungen der genannten Städte wenigstens nicht ausdrücklich erwähnt, gehören jedoch nach unserer Auffassung ebenfalls zu den Privatstraßen.

Die allgemeine Bauordnung von Württemberg beschränkt den Begriff der Privatstraßen auf solche, für welche ein öffentliches Bedürfnis nicht vorliegt, und bestimmt für die an denselben zu errichtenden Baulichkeiten die für Hintergebäude gültigen Vorschriften. Es scheinen also mehr abgelegene Wege, Hofgassen u. dgl. gemeint zu sein, auch haben die württembergischen Städte in ihren Ortsstatuten keinerlei Bestimmungen getroffen, wonach sich eine schwunghaftere Thätigkeit von Baugesellschaften regeln könnte. Ebensowenig ist dies bis jetzt in Baden der Fall, wo das betreffende Staatsgesetz die Privatstraßen ebenfalls nur andeutend berührt. —

Indem wir nun im Folgenden die einzelnen Massregeln in Bezug der Privatstraßen erörtern, und zwar zunächst die Feststellung ihres Bauplans, beginnen wir nach der historischen Entwicklung mit den „Privatstraßen im engeren Sinne“, deren Entwurf vom Unternehmer ausgeht. Der Vortheil eines solchen Vorgehens liegt für die Gemeinde vor Allem in ihrer Entlastung von Geschäften. Grunderwerb und technische Herstellung mit allen Vorarbeiten ergeben in lebhaft sich entwickelnden Städten soviel Arbeit, selbst bei der Form des Grossaccordes, dass die Gemeinde alle Ursache hat, davon nicht Mehr auf sich zu nehmen, als im dringenden öffentlichen Interesse liegt. Wenn auch die Kosten bis zu einem gewissen Grade durch die Anstößer wieder ersetzt werden, so ist doch eine bedeutende Auslage an Kapital und Arbeit erforderlich, und mancher Aufwand für Vorarbeiten, freie Plätze, Anlagen, belastet die Gemeinde dauernd. Ferner fordert es die Baulust, also das Gemeinwohl, wenn die Freiheit der Baulustigen nur solche Einschränkungen erfährt, welche das Interesse der Gesamtheit, hier insbesondere der allgemeine Verkehr, unumgänglich erheischt. Ein einzelner kleiner Grundbesitzer kann natürlich die Richtung und Breite einer neuen Straße nicht bestimmen wollen. Gegenüber einem grossen Areal wäre es zwar gesetzlich correct,

aber unnötig und unbillig, wenn die Gemeinde rücksichtslos jede einzelne Straße vorschreibt, deren Zahl und Lage doch für den allgemeinen Verkehr mehr oder weniger gleichgültig ist. Dem Eigentümer aber erwächst ein wesentlicher Vortheil, wenn er das Straßennetz einiger Massen frei bestimmen kann, entsprechend denjenigen Gebäudeklassen, welche er für vortheilhaft hält. Er kann dadurch sein Terrain gut ausnutzen, und gut an den Mann bringen. Es ist ihm in der Regel auch ein richtiges Urtheil über die Bedürfnisse nach gewissen Wohnungsgattungen zuzutrauen, weil sich hierauf sein eigenes Interesse gründet, und kann somit der Wohnungsfrage leicht besser gedient werden, als wenn Gemeindetechniker die Eintheilung machen. Aehnlich wird ja auch bei Privat-Eisenbahnen das Project nicht vom Staat gemacht und vorgeschrieben, sondern die Unternehmer gestalten es für ihre Absichten — und deshalb gewöhnlich auch für das Verkehrsbedürfnis — vortheilhaft, und der Staat hat blos die allgemeinen Interessen durch ordentliche Anschlüsse und solide Construction zu wahren.

Unsere Zeit erstrebt bekanntlich auf wirthschaftlichem Gebiet möglichst freie Bewegung für die Unternehmungslust, besonders in Gesellschaftsform. Gewiss werden künftig noch mehr Baugesellschaften, Genossenschaften von Grundbesitzern u. s. w. die städtische Entwicklung in die Hand nehmen, was derselben — unter Fernhaltung der schwindelhaften Triebe der Gründerzeit mittelst entsprechender Gesetzgebung — nur von Vortheil sein kann, weil eine grössere Summe von Geschäftskenntnis und Intelligenz zusammen kommt. Derartige Absichten würden durch die bevormundende Vorschrift eines vollständigen Straßennetzes von vorn herein abgestossen; es sind vielmehr nur diejenigen nothwendigen Bedingungen aufzulegen, welche sich auf den Zusammenhang des Specialentwurfs mit dem allgemeinen Erweiterungsplan beziehen.

Vor Allem hat der Unternehmer einen Bauplan der beabsichtigten Straßenanlage vorzulegen, aus welchem die Lage seines Areals und der Umgebung, die Straßenlinien und Baufluchten, der Zusammenhang mit vorhandenen und mit künftigen öffentlichen oder privaten Straßen nach Grundriss- und Höhen-Verhältnissen zu ersehen sind. Selbstverständlich gehören auch alle Wasserläufe

zur Vorlage, nebst Wasserdurchlässen, Correctionen und Uferbauten, sowie die Kanalisation und deren Verbindung mit bereits vorhandenen derartigen Einrichtungen. Die Gemeindebehörde, bez. die Baupolizei unter Mitwirkung des Magistrates, hat die Zweckmässigkeit und Nützlichkeit des Entwurfes zu prüfen, und es wird nicht unzweckmässig sein, die hierbei wesentlichen Gesichtspunkte schon in der Ortsbauordnung bekannt zu geben, damit die Ausarbeitung des Entwurfes nicht fruchtlose Arbeit sei. Dies ist z. B. in Bremen, Leipzig, Görlitz besonders eingehend geschehen. Aufser Constructionsvorschriften für Pflaster, Fußwege, Kanäle u. s. w. wäre insbesondere eine Minimalbreite für die Straßen vorzuschreiben. Dies Maß dürfte übrigens füglich geringer gewählt werden, als die Klassification der öffentlichen Straßen im Allgemeinen normirt (S. 120); denn hier handelt es sich häufig um ganz untergeordnete Nebenstraßen, welche fast ohne durchgehenden Verkehr nur ein gewisses Bauterrain aufschliessen sollen. Das durchschnittliche Minimum von 15^m möchten wir daher hier nicht für die Straßenbreite, sondern für den Abstand zwischen den beiden Baufluchten der Straße vorschlagen, und dem Unternehmer gestatten, dass mittelst Vorgärten die eigentliche Straße auf etwa 8^m beschränkt wird. Hierdurch sind Verkehr und Gesundheit gleichzeitig gebührend berücksichtigt, und dem Unternehmer keine unnötigen Kosten auferlegt. Die Vorgärten können eventuell zur künftigen Verbreiterung der Straße vorgemerkt werden. In England sind 9^m als geringste Breite für Straßen mit abgesonderter Fahrbahn (carriage road), 6^m für Wege mit einheitlicher Oberfläche vorgeschrieben; ferner für Privatstraßen in Bremen 9^m, in Antwerpen 10^m. Uebrigens muss die Breite von Privatstraßen, in welchen ein lebhafter Verkehr zu erwarten ist, entsprechend der allgemeinen Klassification, welche zu diesem Zweck veröffentlicht werden möge, gewählt werden, und es steht der Prüfungsbehörde jedenfalls zu, dem Unternehmer nöthigenfalls im öffentlichen Interesse Abänderungen vorzuschreiben.

Der Anschluss einer von Privaten anzulegenden neuen Straße sollte in der Regel und falls thunlich so beschafft werden, dass sie an beiden Enden mit anderen Straßen in Verbindung tritt. Die Anlage von Sackstraßen ist nur zu gestatten, wenn gegründete Aussicht vorhanden ist, dass eine solche Straße in nicht ferner

Zeit durchgeführt werden wird, und wenn am Ende derselben ein provisorischer Wendeplatz angelegt wird. Auch bezüglich der Abkantung und Abrundung von Straßen-Ecken sind allgemeine Vorschriften im Voraus zweckmässig. Sonst aber ist, wo es sich um ein grösseres Areal handelt, das System des Straßennetzes freizugeben. Es erscheint uns garnicht angemessen, „besonders auf die Gradführung und rechtwinklige Kreuzung der neu anzulegenden Straßen“ hinzuweisen (Leipzig); im Gegentheil originelle, wenn auch unpraktische Straßenzüge sind soweit zu gestatten, als nicht wichtige durchlaufende Verkehrsrichtungen dadurch gestört werden.

Die Prüfung des vorgelegten Plans durch die Gemeinde sollte recht liberal sein. Es geht entschieden zu weit, wenn in Leipzig dem Rathe vorbehalten bleibt, selbst im Falle der Bereitwilligkeit des Unternehmers zur Erfüllung sämmtlicher Bedingungen, aus Rücksichten auf das Gemeinwohl die Genehmigung zu versagen. Was können dies für Rücksichten sein? Falls die Gemeinde etwa über das Terrain anderweitig disponiren will, so müfste ein solcher Eingriff in das Baurecht durch Enteignung gerechtfertigt werden. Nach badischem Gesetz kann der Unternehmer, falls sein Gesuch vom Gemeinderath zurückgewiesen oder nicht binnen 3 Wochen verbeschieden wird, sich an das Bezirksamt wenden, behufs Vernehmung des Gemeinderaths und weiterer Entscheidung, allein prinzipiell sichergestellt ist die letztere damit noch nicht. Dagegen trifft, wie uns dünkt, die württembergische Bauordnung das Richtige, indem sie sagt: „Die Zustimmung des Gemeinderaths und die Genehmigung der Regierungsbehörde darf nicht versagt werden, wenn die Privatstraßen nach den Vorschriften dieses Gesetzes angelegt werden, und weder der übrige Theil des Ortsbauplans noch das Visir der öffentlichen Straßen, noch die öffentlichen Einrichtungen für die Zu- oder Ableitung des Wassers oder für Zuleitung des Gases u. dgl. eine Aenderung zu erleiden haben.“ u. s. f. Noch freier ist der Standpunkt des Unternehmers nach englischem Gesetz. Aehnlich wie bei Gebäuden ist auch bei Straßen nicht eine „Bitte um Genehmigung“, sondern eine Anzeige der Bauabsicht einzureichen. Auf die Anzeige muss binnen 6 Wochen durch den Baubeamten des betreffenden Collegiums die Höhenlage der neuen Straße bestimmt werden,

welche sämmtliche Baulichkeiten einzuhalten haben, vorbehaltlich einer Appellation des Unternehmers an höhere Instanzen. Wird die Anzeige unterlassen oder die vorgeschriebene Höhe nicht befolgt, so ist der Unternehmer für alle Kosten haftbar, welche in Folge etwaiger, durch die Commission für nothwendig erachteter Abänderungen entstehen. Andererseits darf der Unternehmer, falls ihm innerhalb jener Frist die Höhe nicht bestimmt sein sollte, nach eigenem Gutdünken verfahren, und ist dann die Commission für Abänderungskosten verantwortlich.

Es ist nunmehr die Frage zu erörtern, ob es nicht zweckmässig sei, die Unternehmer von Privatstraßen im Voraus über die Anschauungen der Gemeinde bezüglich der Stadterweiterung zu unterrichten, damit sie ihre Entwürfe denselben thunlichst anschmiegen, und bei der Prüfung weniger Abänderungen zu erleiden haben. Dies würde mittelst eines allgemeinen Stadterweiterungsplans geschehen können. Damit fällt jedoch die Nothwendigkeit eines speciellen Bauplans nicht weg, ein solcher muss immerhin durch den Unternehmer ausgearbeitet und zur Prüfung vorgelegt werden, weil eine Menge von Einzelheiten erst unmittelbar vor der Ausführung erledigt werden kann.

Die vorliegende Frage ist einer von den im städtischen Bauwesen häufig wiederkehrenden Gegenständen, wobei zwischen dem öffentlichen Interesse und der individuellen Freiheit eine Grenze gezogen werden muss. Offenbar kommt Alles darauf an, welche Strafenzüge im Stadterweiterungsplan verzeichnet, und zwar — wie wir hier auf Grund früherer Erörterungen (S. 87) wiederholen — unabänderlich festgesetzt sind. Beschränkt man sich auf solche Straßen, bei welchen gar kein Zweifel über ihre Nothwendigkeit, Richtung und Breite obwaltet, so kann dies dem Privatunternehmer nur angenehm sein: er hat sichere Anhaltlinien und innerhalb dieses Hauptnetzes gewöhnlich noch ziemlichen Spielraum für seine eigenen Zwecke. Wird aber der Stadtplan durch die Gemeinde vollständig ins Einzelne ausgearbeitet, so kann von Privatstraßen im engeren Sinne garnicht mehr die Rede sein; es sind nur noch solche da, deren Ausführung ein Unternehmer freiwillig übernimmt, ohne jedoch beim Entwurf wesentlich eigene Ideen verfolgen zu können. Wir halten natürlich, um dem nützlichen Institut der Privatstraßen Vorschub zu leisten,

das erste Verfahren für empfehlenswerth, das zweite in der Regel für unzweckmässig.

Indessen hängt das richtige Verhalten der Gemeinde noch von sonstigen Umständen ab. Sie vermag nicht sicher vorauszusehen, an welchen Stellen ihres Gebietes und in welchem Umfange Privatunternehmer an den Straßenbau herantreten werden, und muss doch der Neigung einzelner Grundbesitzer zum Häuserbauen bei Zeiten die Baulinien vorschreiben. Wenn die Gemeinde heute auf parzellirtem Terrain Straßen projectirt, so kann morgen eine Gesellschaft sich bilden, welche Alles zusammen legt und füglich selbst ein Strafsennetz wählen dürfte. Bei lebhafter Entwicklung und in grossen Städten kann man eher auf private Unternehmungslust im grossen Massstabe hoffen, in kleinen Verhältnissen muss die Gemeinde mehr selbst Hand anlegen. Daher ist jedenfalls Vorsicht nothwendig, während man andererseits nicht zu besorgen braucht, durch die gemeindeseitige Festsetzung eines Straßenplans die Unternehmungslust von Privaten gänzlich abzuschrecken. Denn es bleiben diesen immer noch Vortheile an Zeit und Geld, wenn sie selber die Straßen ausführen, statt die Ausführung Seitens der Gemeinde mit Geldbeiträgen zu unterstützen. Sie können die Straße zu einer ihnen gelegenen Zeit, und namentlich so frühzeitig herstellen, um sie für den Materialtransport und zur Entwässerung beim Häuserbau zu benutzen; die Materialanschaffung, Aufsicht und Verwaltungskosten gehen zwischen Straßenbau und Häuserbau Hand in Hand, was bei schwunghafter Betrieb beider Gegenständen, welche der Unternehmer bezahlt, zu Gute kommen wird.

In manchen Fällen zeigen örtliche Verhältnisse, vorhandene Gebäude, Anschlüsse, Gewässer die Lage einer Straße, auch einer Nebenstraße, so zweifellos an, dass die Einzeichnung in den Stadtbauplan keinem Bedenken unterliegt. In anderen Fällen fragen Privatunternehmer um Rath, ehe sie ihren Entwurf anfertigen, und auch hier würde das betreffende Bruchstück eines Erweiterungsplans nützlich sein. Ferner wird der Grad der Freiheit, welchen man dem Unternehmer einräumt, mit dem Abstande vom Stadt kern zusammenhängen. Bei entfernten Kolonieen mag er sich völlig frei bewegen, neben schon angebauten Bezirken dagegen wird die Gemeinde mehr Einwirkung ausüben wollen.

Unter so mannichfältigen Umständen ist es Sache der Gemeinde-Politik, die künftigen Straßen mehr oder weniger im Voraus festzusetzen, und abzuwarten, ob die Baulust von Privaten sich des vorgeschriebenen Planes annimmt (vgl. 22. Kap.). Aus diesem Gesichtspunkt hat man in Görlitz folgende Bestimmungen getroffen:

„Für die Anlage neuer Straßen ist fortan zunächst der aufgestellte und genehmigte Stadtbebauungsplan maßgebend. Alle in diesem Plane vorgesehenen Straßen, welche bis jetzt nicht ausgeführt, oder zur Ausführung Seitens der Stadtgemeinde beschlossen sind, werden zunächst als Privatstraßen angesehen.“

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Straßenzüge haben hier nach nur die Bedeutung, dass die Stadtgemeinde die fortgesetzte Bebauung in der dort festgesetzten Richtung zulassen will. Die Anlage anderer Straßen ist nicht ausgeschlossen, sofern von den Interessenten die für derartige Anlagen festgesetzten Bedingungen erfüllt werden, und die Zweckmäßigkeit und Zulässigkeit der Anlage von den Behörden anerkannt wird u. s. w.“

Wir können uns hiermit wohl einverstanden erklären, in der Voraussetzung, dass der Stadtbebauungsplan mit entsprechender weiser Zurückhaltung angelegt, und dass „andere“ Straßen nicht gleichbedeutend mit „abgeänderte“, sondern mit „weitere“ Straßen sei. Auch in dem Leipziger Regulativ wird nicht ein für alle Mal bestimmt, welches Maß der Einwirkung auf den Entwurf jedem der Beteiligten zukomme, sondern nur im Allgemeinen gesagt, dass der Bauplan unter Uebereinstimmung des Rathes, der Stadtverordneten und des Unternehmers festgesetzt werde (§ 6). Der letztere hat jedoch immer die technische Ausarbeitung des Plans zu besorgen. In denjenigen Städten, in welchen der Entwurf formell dem Unternehmer anheim gegeben ist, fehlt es vermutlich in der Praxis dennoch nicht an Fällen, wo von vorn herein die Behörde durch Rath und That scharf einwirkt, so dass auch dort Privatstraßen im engeren und im weiteren Sinn ohne genaue Scheidung in einander übergehen.

Bei ausgedehnten Privatstraßennetzen liegt wohl das Bedürfnis vor, einzelne Hauptstraßen mit großer Breite und freie Plätze anzulegen. Insofern der Unternehmer dergleichen freiwillig projectirt, ist anzunehmen, dass er auch Vortheile davon erwartet,

weil die anstossenden Gebäude an Annehmlichkeit und Werth gewinnen, und es liegt ein rechtlicher Grund nicht vor, ihm von den betreffenden Kosten etwas abzunehmen. Doch mag es zuweilen Sache der Billigkeit sein, ihm bis zu einem gewissen Grade Vergütung von Seiten der Gemeinde zu geben, weil namentlich freie Plätze auch weiter hinaus wohlthätig und vortheilhaft sind. Wenn man hierbei nicht den üblichen allgemeinen Theilungsmaßstab zwischen Gemeinde und Grundeigentümern anlegen will, was sich der Einfachheit wegen empfiehlt, so mag etwa der Unternehmer das Gelände stellen, und die Gemeinde die Zurichtung der Oberfläche des eigentlichen Platzes, Fahrbar- und Gehbarmachung, Pflanzungen, Entwässerung, bezahlen.

Anders wo die Gemeinde breite Straßen und freie Plätze vorschreibt, sei es im Voraus durch den Stadterweiterungsplan, sei es durch Abänderung eines von dem Unternehmer vorgelegten Projectes. Durch eine solche Vorschrift wird eben das öffentliche Interesse constatirt, und dafür hat keinesfalls der Unternehmer aufzukommen. Es liegt kein Grund vor, zu diesem Ende bei Privatstraßen ein anderes Theilungsverhältnis zu Grunde zu legen, wie bei Gemeindestraßen. So kommen z. B. in Leipzig beide Kategorien von Straßen bis zur Breite von 23^m auf Rechnung der Privaten (S. 418). Auch in dem preußischen Ortsstraßen-Gesetz von 1875 § 15 wird ein und dasselbe Maximum 26^m vorgeschrieben, ob es sich um die Leistung eines Unternehmers, oder einzelner angrenzender Eigentümer handelt. In Bremen, wo Gemeindestraßen nicht nach Breitenmaß, sondern in anderer Weise durch die Anstösser gedeckt werden (S. 433), ist für Privatstraßen, bei welchen eine Verbreiterung über das Minimum von 9^m durch die Behörden angeordnet wird, speciell bestimmt, dass der Unternehmer verpflichtet sei, die Straße in der beschlossenen Breite freizulegen, aber für den Werth des mehr zu verwendenden Grundeigentums und die Mehrkosten der technischen Arbeiten Entschädigung verlangen dürfe. Ebenso fallen die Kosten einer Kanalanlage, welche in einem das Bedürfnis der anzulegenden Straße selbst übersteigenden Maße verlangt wird, dem Unternehmer nur nach Maßgabe dieses Seitens der Behörde festzustellenden Bedürfnisses zur Last. Ähnlich gilt in Hamburg das Maß von 17^m als gesetzliches Minimum der Straßenbreite,

und geht aus den bürgerschaftlichen Verhandlungen über diese erst neuerdings normirte Ziffer hervor, dass man dadurch eben-sowohl den Unternehmer gegen unbegrenzte Mehrforderungen der Baudeputation schützen, als dem öffentlichen Verkehr gerecht werden wollte. Die Behörde ist nun befugt, bei Privatstrassen eine solche Breite durchzusetzen, welche insbesondere die Anlage eines Pferdebahn - Gleises gestattet, andererseits aber auch nach den Lokalverhältnissen und nach ihrem Dafürhalten geringere Breiten zu erlauben. Ueber 17^m hinaus muss die Stadt entschädigen.

Gegenüber diesen Beispielen scheint uns die Anordnung in Görlitz zu weitgehend, wonach zwar eine Minimalbreite neuer Privatstrassen auf 15^m festgesetzt wird, aber doch ganz allgemein eine gröfsere Breite mittelst Vorschrift des Bebauungsplans oder der Behörden vorbehalten bleibt. Für diese gröfsere Breite hat allein der Unternehmer aufzukommen, welcher „den vollständigen Ausbau der Straße nach den festgesetzten Plänen auf seine Kosten übernimmt“. Auf ähnliche Art ist in den letzten Jahren in vielen deutschen Städten thatsächlich verfahren. Grofse Bauunternehmer ließen sich willig den Bebauungsplan eines umfangreichen Areals vorschreiben, stellten alle Straßen und freien Plätze opulent her, und machten beim Verkauf der einzelnen Bauplätze oder Gebäude doch noch gute Geschäfte. Diese Praxis war zwar gesetzlich kaum festgestellt, aber durch Uebung zugelassen, und natürlich den Gemeinden angenehm, und es mag auffallen, dass dieselben bei gesetzlicher Regelung (z. B. durch das preussische Gesetz von 1875) nun veranlaßt werden sollen, zu Unternehmungen, deren Ausführung sie nicht veranlaßt haben, Beiträge zu leisten, um selbige geräumiger und gesünder zu gestalten. Indessen kommen unstreitig breite Straßen und freie Plätze der gesamten Bevölkerung, und nicht blos ihrem Zuwachs zu Gute, und thatsächlich kann ja die Beteiligung der Gemeinde so stark beschränkt werden, wie man es mit Rücksicht auf die Baulust im Allgemeinen, und auf die Bedeutung des speciellen Unternehmens für klug hält: sie wird sich in der Regel nur auf das innere Areal eines oder einiger freier Plätze in umfangreichen neuen Bezirken beziehen. Sobald man diese Frage allgemein grundsätzlich ordnen will, halten wir das angeführte bisherige Verfahren weder für gerecht, weil es allgemeine Interessen auf Privatkosten fördert, noch für zweck-

mäsig, weil es den Unternehmer unberechenbaren Forderungen der Behörden unterwirft. —

Das weitere Verhältnis zwischen Gemeinde und Grundbesitzer ist nun dasjenige zwischen Bauherr und Unternehmer, und wird häufig zweckmäßig durch einen besonderen Bauvertrag geregelt, welchem die Straßenpläne und Constructionsbedingungen zu Grunde liegen. Wenn der Zusammenhang mit anderen Straßen oder Baugruppen es wünschenswerth macht, kann ein bestimmter Vollendungstermin im Verhältnis zu den beabsichtigten Gebäuden gewählt werden. Dass man aber die Straße complet fertig verlangt, ehe die Häuser begonnen werden dürfen,*) scheint zu hart, denn es werden dem Unternehmer dadurch die Vortheile der gleichzeitigen Ausführung beider Gegenstände entzogen; auch treibt das eigene Interesse den Unternehmer ohnedies zur baldigen Herrichtung der Straße, welche ihm den Materialtransport zum Häuserbau erleichtert. Dagegen muss die Baugenehmigung zu den Häusern versagt bleiben, so lange nicht die Erfüllung der Straßenbaupflicht mindestens durch eine Caution sichergestellt ist — ganz gleich wie in dem Falle, wo die Caution die Beiträge in Geld garantiren soll.

Die Gemeinde führt sodann durch ihre technischen Beamten Controle über die Güte der Arbeit. Im Fall ungenügender Herstellung verlangt sie die Abstellung der Mängel in einer angemessenen Frist, und führt nach deren fruchtlosem Verlauf die Ergänzung auf Kosten des Unternehmers aus. Bis zur vollständigen Uebernahme bleibt die Unterhaltung und Straßenreinigung, gewöhnlich auch die Beleuchtung, vor bebauten und unbebauten Grundstücken Sache des Unternehmers. Eine eigentliche Garantie über die Zeit der Vollendung hinaus dürfte bei der Einfachheit derartiger Bauten überflüssig sein, abgesehen von der mehrfach auferlegten fortdauernden Unterhaltungspflicht auf ein oder einige Jahre. Schliesslich wird die Caution zurückgegeben, aber eine Abrechnung erfolgt nur, wenn der Unternehmer Mehr ausgeführt hat, als er freiwillig übernommen, oder in seiner Eigenschaft als Grundeigentümer nach dem betreffenden Ortsstatut zu decken pflichtig ist. In der That nimmt man in den Bauvertrag

*) Dresdener Regulativ von 1856, § 1.

gewöhnlich auch die bauliche Herstellung des von der Gemeinde etwa geforderten Ueberschusses an Straßendurchfahrt, sowie von freien Plätzen und von Straßendurchfahrt auf benachbartem sonstigem Privatgelände auf, um Alles gleichartig zu erhalten, und die technische Leitung nicht zu zersplittern. Diese Mehrleistungen sind dann dem Unternehmer zu vergüten, sei es nach vereinbarten Einzelpreisen, sei es im Verhältnis zu den wirklich von ihm aufgewendeten Kosten für das Ganze.

Andererseits behält sich die Gemeinde auch wohl solche Gegenstände zur eigenen Ausführung vor, welche sie nach ihrer Erfahrung, mit ihren Materialvorräthen oder ihren Normal-Constructionsstücken glaubt besser herstellen zu können.*). In Leipzig ist sogar ganz allgemein Vereinbarung über die Ausführung durch die Beamten des Rathes vorbehalten, in welchem Falle Cautionsbestellung nach Voranschlag der städtischen Beamten erforderlich ist. Doch entspricht dies offenbar so wenig dem Charakter einer Privatstraße, daß es richtiger erscheint, im Ortsstatut diejenigen Baugegenstände bestimmt zu nennen, welche die Gemeinde entweder in jedem Falle oder unter Umständen sich selbst vorbehält. Auch erklärt sie sich von vorn herein berechtigt, ihre Arbeiten zur geeigneten Zeit, eingreifend in die Operationen des Unternehmers, oder nach Vollendung derselben zur Ausführung zu bringen. Je mehr darin die Gemeinde selbst Hand anlegt, um so mehr kommt es zu einer Gemeindestrafe mit Naturalbeiträgen der Grundbesitzer (S. 438), und in der That läßt sich eine ganz scharfe Grenze zwischen Gemeindestrafen und Privatstrafen nicht ziehen.

Ferner ist, je nach der Natur dieser Gegenstände, festzusetzen, ob und wie die Kosten durch den Unternehmer gedeckt werden müssen. So werden in Hamburg Siele, Wasserröhren und Gasröhren durch die Stadt gelegt, und kommen die gewöhnlichen Beiträge der Anwohner, bez. des Unternehmers zu den Sielkosten

*) Seltsamer Weise bestimmt die Bremer Bauordnung bei „den von Privaten anzulegenden neuen Straßen“ später, daß diese Straßen „von der Straßenbaudeputation auf Kosten der Unternehmer herzustellen“ seien. Es scheinen hier Gemeindestrafen und Privatstrafen vermengt zu sein.

zur Anwendung (S. 433). In Leipzig ist — außer dem oben angeführten allgemeinen Vorbehalt — noch ausdrücklich der Rath ermächtigt, vor Pflasterung oder Chaussirung der Straße, die nöthigen Beleuchtungs-, Entwässerungs- und Wasserzuführungsanlagen ausführen zu lassen, und jede polizeiliche Verfügung darüber zu treffen. In Dresden werden Abzugskanäle und Pflasterungen jederzeit durch das Stadtbauamt ausgeführt, nach übereinstimmenden Normalbeiträgen bei Gemeinde- und Privatstrassen.

Dagegen haben in Görlitz die Unternehmer auf ihre Kosten alles zum Straßendbau Gehörige zu besorgen: Die Kanalisirung wird entweder im Bebauungsplan, oder in jedem einzelnen Falle von der Stadtbauverwaltung vorgeschrieben. Sollte die Kanalisirung wegen mangelnder Abwässerung zur Zeit der Straßanlage noch nicht hergestellt werden können, so bleibt der Unternehmer nichtsdestoweniger dazu verpflichtet, sobald der Ablauf geschaffen ist, und der Magistrat die Ausführung verlangt. Außerdem muß der Unternehmer auf Anforderung und Anweisung Gasröhren und Laternen herstellen, deren Werth jedoch später bei Uebernahme der Straße Seitens der Stadt nach einem Tarif rückvergütet wird. Aehnlich fällt auch in Antwerpen die complete Einrichtung einer Privatstraße dem Unternehmer zu.

Welche Maßregeln bei den besprochenen Gegenständen die zweckmäßigsten sind, hängt theils von deren Beschaffenheit, theils von dem Umfang des Privatunternehmens ab, und thut die Gemeinde wohl gut, sich hierin (wie oben gesagt) einen gewissen Spielraum vorzubehalten. Handelt es sich um einzelne Straßendurchfahrt, so werden besonders die verschiedenen Röhrenleitungen besser und billiger durch die städtische Verwaltung besorgt. In grossen Kolonien oder dgl. mag dagegen Alles den Privatunternehmern anheimfallen, und würde hier ja selbst die Lieferung von Wasser und Gas und die Beseitigung der Schmutzwasser nicht immer nach den gewöhnlichen Normen der städtischen Verwaltung erfolgen können. —

Als letzter Punkt in dem Vertragsverhältnis zwischen Gemeinde und Unternehmer ist noch der Termin der Uebernahme der Privatstraße zu erörtern. Der Unternehmer wünscht natürlich, die ihm obliegende Unterhaltung der Straße möglichst bald auf die

Gemeinde abzuwälzen, während das Interesse der letzteren dahin geht, keine leeren Straßen zu bekommen, welche zunächst nur durch Materialtransporte zu Neubauten abgenutzt werden, und durch ein allgemeineres Verkehrsbedürfnis noch nicht gefordert werden. Je früher aber die Gemeinde den Privatunternehmern entgegen zu kommen verspricht, desto mehr wird die Baulust geweckt, und billig ist es sicherlich, die Unterhaltungspflicht anzutreten, sobald der Verkehr eine gewisse Höhe erreicht hat. Es sind daher wirtschaftspolitische Rücksichten entscheidend, und dem entsprechend die Maßnahmen in den uns bekannten Städten mannigfaltig. Ungeeignet aber erscheint es uns auch bei diesem Punkt, die Entscheidung dem Ermessen der Gemeinde in jedem einzelnen Falle vorzubehalten, wie es im Ortsstatut von Görlitz heißt: „Die gute Unterhaltung des Straßenpflasters und der übrigen Anlagen ist so lange Sache des Unternehmers, bis die Stadtbehörden die Bebauung soweit vorgeschritten erachten, dass die Uebernahme der Straße als öffentliche Seitens der Stadtgemeinde erfolgen kann und soll.“ Auch in Düsseldorf und Wiesbaden bleibt die Uebernahme von Privatstraßen besonderer Vereinbarung mit der städtischen Verwaltung vorbehalten. Wenn hiernach der Termin gleich bei der Genehmigung jedes Unternehmens ausgemacht wird, so ist das immerhin schon ein Fortschritt. Man kann jedoch unseres Erachtens füglich eine für sämmtliche Privatstraßen einer Stadt gültige und genaue Bestimmung treffen, und wird hierdurch den Unternehmern eine gewisse Beruhigung gewähren. Wir finden hierüber in den Bauordnungen folgendes:

In Bremen und Frankfurt a. M. erfolgt die Uebernahme alsbald nach der Vollendung.

In Leipzig ist das Gleiche der Fall, und zwar in der Form, dass die planmäßig hergestellten Straßen, Kanäle, Brücken u. s. w. der Stadt zum Eigenthum und zur künftigen Unterhaltung angeboten werden müssen. Binnen 6 Wochen nach diesem Angebot hat sodann der Rath die Anlagen prüfen zu lassen, etwaige Ausstellungen den Beteiligten zu eröffnen, und binnen einer angemessenen Frist die Abstellung etwaiger Mängel aufzugeben. Erfolgt eine solche Verfügung nicht, so gelten die Anlagen als planmäßig ausgeführt, und die Uebernahme ist als stillschweigend

geschehen zu betrachten. Wenn nun auch von diesem Zeitpunkt an die Unterhaltung und Reinigung der Straße Sache der Stadt geworden ist, so steht doch den Anstößern ein Anspruch auf Beleuchtung und Wasserzuleitung erst dann zu, wenn mindestens ein Drittheil der Frontlänge beider Straßenseiten zusammengerechnet mit Wohnhäusern versehen ist. Bis dahin sind allein polizeiliche Gründe maßgebend. Es bleibt jedoch den Anstößern unbenommen, eine einstweilige Straßenbeleuchtung und Wasserzuführung auf ihre Kosten herstellen zu lassen, und sich später entschädigen zu lassen, wenn und soweit diese Einrichtungen von der Stadt übernommen werden sollten.

In Hamburg hat man die Uebernahme zugesagt, sobald die Hälfte der an der Straße belegenen Bauplätze bebaut, und die Verbindung mit bestehenden Straßen an beiden Enden hergestellt ist. Diese Bestimmung ist neuerdings (Juni 1875) dahin erläutert worden, dass die bebauten Strecken die Hälfte der bebaubaren Fronten ausmachen müssen, wobei neben freistehenden Gebäuden der unbebaute Raum bis zur Breite von 4^m an jeder Seite der bebauten Fronte hinzugerechnet wird.

Beiläufig übereinstimmend hiermit wird dem Vernehmen nach auch in Breslau eine von Privaten hergestellte Straße durch die Gemeinde dann übernommen, wenn sie eine Durchgangsstraße geworden, und zur grösseren Hälfte bebaut ist.

Nach dem Regulativ von Dresden liegt die Instandhaltung der durch Privatunternehmer hergestellten Straßen unter Aufsicht und nach Anordnung des Stadtrathes den Besitzern der anliegenden Grundstücke ob. Dies können entweder noch die ersten Unternehmer sein, oder die Käufer der von ihnen parzellirten Bauplätze, bez. hergestellten Gebäude. Die Unterhaltungspflicht ist also eine Dienstbarkeit der angrenzenden Grundstücke, und erstreckt sich bis zur ersten Pflasterung. Es wird von Privatstraßen im Anfang nur ein ordentlicher geh- und fahrbarer Zustand verlangt, und die definitive Herstellung mit städtischem Pflaster auf einen späteren Zeitpunkt vorausgesetzt, welcher entweder auf Anordnung des Stadtrathes im allgemeinen Verkehrs-Interesse, oder auf Entschließung der anliegenden Grundeigentümer beruht. Sind dieselben hierbei verschiedener Meinung, so entscheidet die Mehrheit, nach Verhältnis der Frontlängen. Die Kosten der ersten Pflasterung sind, von wem

auch diese Maßregel ausgehen mag, noch durch die Anstößer zu tragen, die Ausführung ist dem Stadtbauamt vorbehalten. Von diesem Zeitpunkt an erfolgt die Unterhaltung der Fahrbahn auf alleinige Kosten der Stadtgemeinde, wogegen die Fußwege nach Dresdener Uebung für immer in Rechnung der Anstößer verbleiben.

Wir halten das eben geschilderte Verfahren für recht empfehlenswerth. Es erspart dem Unternehmer zum Anfang Anlagekapital, und belastet die Gemeinde doch erst in einem Zeitpunkt, wo die Straße wirklich vollendet und verkehrsfähig ist. Die Unternehmer, bez. ihre Rechtsnachfolger können selbst überlegen und bestimmen, welches der für sie vortheilhafteste Termin der Uebergabe der Straße ist. Unter Umständen werden sie gleich zu Anfang pflastern, um die Unterhaltungspflicht los zu werden; in anderen Fällen werden sie sich der letzteren noch lange unterziehen, um die Kosten der Pflasterung zu sparen. Materialpreise und Frequenz sind hierbei maßgebend. Das Verfahren ist insbesondere geeignet, die Baulust zu untergeordneten Privatstraßen zu wecken, bei welchen die andernwärts geforderte, sofortige Verwendung der besten Materialien und Constructionen sachlich garnicht gerechtfertigt ist. Dass die Gemeinde berechtigt sein muss, die Pflasterung zu verlangen, sobald der wachsende Verkehr sie erheischt, ist in ihrem allgemeinen Aufsichtsrecht wohl begründet. Wir möchten nur noch eine ergänzende Bestimmung wünschen, dass unter Umständen auch eine nicht gepflasterte Straße als öffentliche übernommen werden kann, wenn sie in einem vorzüglichen Zustande sich befindet, und wenn der Verkehr stark geworden ist; denn es kommen ja in den Bezirken einer Städterweiterung heutzutage Fahrbahnen mit guter Chaussirung oder Asphaltirung vor, deren Abnutzung vorzugsweise durch den allgemeinen Verkehr erfolgt und daher billiger Weise nicht fortwährend den Anstößern zur Last gelegt werden kann.

Das Dresdener Verfahren beruht auf ähnlichen Anschauungen wie das englische Gesetz. Auch in England kann auf Grund des Entschlusses der Mehrheit der Anstößer eine Straße zu einer öffentlichen (public highway) erklärt werden, wenn dieselbe zur Befriedigung der betreffenden Districts-Commission für Straßenunterhaltung gepflastert oder sonstwie gut hergestellt ist. Die Mehrheit wird nach den Werthsverhältnissen der anstossenden Grundstücke berechnet. Um diesen Uebergang zu befördern, dient die weitere

Bestimmung, dass wenn $\frac{2}{3}$ der Anstößer die geordnete Herstellung besorgt haben oder besorgen wollen, die Commission berechtigt ist, dem letzten Drittel einen angemessenen Termin zu dem gleichen Vorgehen zu setzen, und eventuell die Zurichtung auf deren Kosten zu vollziehen. Nach Erklärung der Straße zu einer öffentlichen hat für die Folge die Commission für die Unterhaltung zu sorgen, allerdings auch wieder mittelst Beiträge, welche wesentlich denselben Anstößern zufallen; denn die Districte, in deren einen eine solche Straße nun aufgenommen ist, sind meistens klein, und fallen nicht mit Gemeindebezirken zusammen. Somit kann eigentlich nur die gemeinschaftliche Besorgung der Geschäfte für eine zusammenhängende Gruppe von Straßen Vortheile gewähren, und diese Vortheile werden von dem Unabhängigkeitssinn der Engländer häufig so gering angeschlagen, dass Privatstraßen für immer im Eigenthum und in der Ueberwachung des Unternehmers, bez. seiner Nachfolger im Grundbesitz verbleiben. Dazu kommt die Uebung, Grundeigenthum auf eine längere Periode (gewöhnlich 99 Jahre) an Bauunternehmer zum Zweck des Häuserbaues zu verpachten, wobei die zugehörigen Straßen nicht anders als die Bauplätze behandelt werden, und die gesamte Fläche schliesslich an den Grundherrn zurückfällt. Man findet daher Baubezirke, deren Strafseingänge mit Thoren versehen sind, um die Unverletzlichkeit des Privateigenthums zu kennzeichnen, und um den allgemeinen Verkehr, welcher nicht den Zwecken der Bewohner dient, und die Straßen stark abnutzen würde, zurückzuweisen. Eine solche Ausbildung des Begriffes „Privatstraße“ entspricht nicht grade den deutschen Anschauungen, nach welchen jede städtische Straße in der Regel von Jedermann begangen und befahren werden darf, und ist unseres Wissens noch weniger in Ortsstatuten speciell festgestellt, wenngleich analoge Fälle in der Landwirtschaft zahlreich genug vorkommen. Wir halten jedoch diese Kategorie von „Privatstraßen im engsten Sinne“ für wohl beachtenswerth, für geeignet, das Bedürfniss nach stillen Wohnungen zu befriedigen, und dem Unternehmer anfänglich Unterhaltungskosten zu ersparen. Es müfste natürlich der Gemeinde die Befugnis zustehen, bei Prüfung des Straßenbauplans, über den speciellen Charakter der beabsichtigten Straßen mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Richtungen und Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs zu entscheiden.

Zuweilen liegt eine Privatstrafse an der Grenze des dem Unternehmer gehörigen Areals, z. B. wenn ein zwischen zwei Gwannen befindlicher Feldweg verbreitert wird, während der Unternehmer nur die Grundstücke an einer Seite erwerben konnte oder wollte. Der Unternehmer braucht den Vortheil der durch ihn hergestellten neuen Strafse den gegenüberliegenden Grundbesitzern selbstredend nicht unentgeltlich einzuräumen, sondern muss dasselbe Recht auf Kostenbeiträge in Anspruch nehmen, welches die Gemeinde bei einer Gemeindestrafse besitzt. Es ist somit die Höhe der Deckungspflicht nach dem ortsüblichen allgemeinen Maßstab, und der Zeitpunkt auf den Eintritt der Baulust zu normiren. Dieser Gegenstand ist in Leipzig und Bremen speciell ausgebildet. Dort kann, wenn ein Grundbesitzer an der Grenze seines Grundstücks eine Strafse angelegt hat, dem an der anderen Seite dieser Strafse angrenzenden Grundeigenthümer das Aufführen von Gebäuden so lange durch die Behörde versagt werden, als er nicht nach Verhältniss der Frontlänge und der halben Straßenbreite den von dem Unternehmer bestrittenen Aufwand für Areal und Straßenbau entschädigt, oder sich sonst mit ihm geeinigt hat. In Bremen ist außerdem von Seitenstraßen die Rede: Der Eigenthümer eines Grundstücks, welches an einer von Dritten angelegten Strafse liegt, ist nur dann berechtigt, an derselben zu bauen, oder eine Seitenstrafse in dieselbe einmünden zu lassen, wenn er vorab dem Unternehmer jener Strafse einen verhältnismäfsigen Ersatz der Kosten geleistet hat. Die Gröfse der Entschädigung wird erforderlichen Falles von den Behörden festgestellt, und das Recht darauf erlischt auch nicht durch eine dem Verpflichteten etwa von der Baupolizei ertheilte Bauerlaubniß.

Der angeführte Anspruch gegen baulustige Nachbaren kann wohl nicht immer scharf berechnet werden. Wenn z. B. eine Brücke, oder ein Abzugskanal zur Einmündung von Seitenstraßen oder von Seitenkanälen mit benutzt werden will, so lässt sich die Vergütung höchstens nach Verhältniss der baufähigen Fläche oder dgl. beiläufig bestimmen, und dürfte hier ein schiedsgerichtliches Verfahren am Platze sein, sofern gütliche Vereinbarung misslingt. Bei den gewöhnlichen Fällen, wo ein einzelner Bauplatz direct an die Privatstrafse grenzt, gilt der allgemeine Vertheilungs-Maßstab, wie zwischen Gemeinde und Privaten; aber derselbe beschränkt auch den Anspruch des ersten Unternehmers in der Art, dass die späteren Nutz-

nieser seiner Anlage nur bis zu einem gewissen Maximum der Straßenbreite beitragspflichtig sind. Hat der Unternehmer seine Strafse noch breiter angelegt, oder freie Plätze an fremdes Grund-eigenthum stossen lassen, so bleibt der betreffende Mehraufwand ihm dauernd zur Last, so gut wie im gleichen Falle der Gemeinde selbst. Es erscheint daher immer wohlgethan, wenn der Unternehmer einer Privatstrafse im Voraus mit seinen gegenüber liegenden Nachbaren Vereinbarung über deren Beitragspflicht zu schliessen sucht, oder die Entscheidung darüber schon bei Gelegenheit der Vorlage seines Straßenplans herbeiführt.

Wenn der Unternehmer einer Privatstrafse die an derselben liegenden Bauplätze nicht selbst bebaut, sondern verkauft, so mag er es für gut halten, den künftigen Baulustigen gewisse Beschränkungen hinsichtlich der Bebauung oder Benutzung des Terrains aufzuerlegen (vgl. S. 267 und 331). In diesem Falle werden bei der Uebernahme der Strafse durch die Gemeinde die fraglichen Beschränkungen nicht aufgehoben, sondern die Ueberwachung derselben wird zur Obliegenheit der Gemeinde. Außer diesem Punkt ist in Hamburg noch Vorsorge getroffen, dass die an der Strafse belegenen neuen Bauplätze als selbständige Grundstücke in das Grundbuch eingetragen werden können, selbst vor dem Termin der Straßenübernahme, um sie leichter verkäuflich zu machen.

Vollzug der Stadterweiterung.

Special-Entwürfe neuer Straßen. Termin zur Ausführung derselben. Behandlung isolirter Gebäude. Anschluss der Häuser an die Kanalisation.

Bei der Durchführung eines Stadterweiterungsplans stößt man sofort auf die Frage, ob und welche Entschädigungsansprüche den Privatgrundbesitzern dafür zustehen, dass Baufluchten über ihr Terrain gezogen sind, und die zu künftigen Straßen und Plätzen bestimmte Grundfläche von der Bebauung ausgeschlossen ist. Kann die Gemeinde ohne Weiteres die von Privaten beabsichtigten Neubauten

an die künftigen, noch nicht ausgeführten Straßen binden, somit das Baurecht schon früher beschränken, als sie etwa daran geht, die künftige Straßenfläche zu erwerben und die Straße herzustellen; oder muss sie alsbald eine Gegenleistung machen, sei es den vollständigen Ankauf des vom Bau ausgeschlossenen Terrains, oder eine einstweilige Entschädigung für die auferlegte Dienstbarkeit des Nichtbebauens? Dieser Gegenstand ist in der Praxis und in der Gesetzgebung verschiedenartig, und z. Th. in entgegengesetztem Sinne behandelt, wie zunächst in folgenden Beispielen geschildert werden soll.

In Zürich herrscht die Anschauung, dass das individuelle Baurecht in keiner Weise ohne sofortige Entschädigung eingeschränkt werden dürfe. Die Gemeinde beabsichtigte vor mehreren Jahren, auf Grund von Vorschlägen namhafter Architekten, einen umfassenden Plan für die innere und äußere Stadterweiterung, in der Hoffnung, bestimmte Baulinien für alle Zeit sicher zu stellen, und neuen Hindernissen eines rationalen Strafensystems vorzubeugen. Es ergab sich aber bei Gelegenheit von Prozessen, dass ein Baugesuch nicht verweigert werden dürfe, wenn es an die projectirten Zukunftsstraßen nicht passte. Die Festsetzung eines umfassenden Plans ist daher aufgegeben, und statt dessen die Bearbeitung einzelner Gruppen vorgenommen, deren Verwirklichung in bestimmter naher Aussicht steht, sowie die Baulinien an bestehenden Straßen revidirt.

Nach dem badischen Gesetz von 1868, die Anlage der Ortsstraßen und die Feststellung der Baufluchten betreffend, können diejenigen, welche durch Feststellung der Bauflucht genöthigt sind, einen Theil ihres Eigenthums unüberbaut zu lassen, wegen dieser Einschränkung eine Entschädigung nicht verlangen (Art. 17). Auch kann der Gemeinderath die Abtretung des Straßeterrains zu jedem ihm geeigneten Zeitpunkte, und zwar, soweit die Bestimmungen über Restparzellen nicht entgegen stehen, auf einmal oder stückweise, sowohl der Länge als der Breite nach verlangen (Art. 5). In scharfem Gegensatz zu diesen der Gemeinde günstigen Festsetzungen heifst es aber in Art. 8, dass das Einhalten der festgestellten Bauflucht und Straßenhöhe bei neu anzulegenden Ortsstraßen nur da verlangt werden kann, wo die Straße bis zu dem Bauplatz und längs desselben bereits von der Gemeinde übernommen, auf mindestens 4,5^m Breite in der endgültigen Straßenhöhe für Fußgänger

und Fuhrwerk hergestellt und in ihrer ganzen künftigen Breite abgepfählt ist, oder wo diesen Bedingungen ohne Verzug Genüge geleistet wird. Während also eine directe Entschädigung (in Geld) an den Baulustigen abgewiesen ist, wird der Gemeinde ein unter Umständen sehr viel kostspieligerer Straßenbau zugeschoben. Wenn ein Grundbesitzer auf entlegener Stelle ein Haus in einer Lage und Höhe ausführen will, welche den künftigen Straßenprojecten widerstreitet, so kann er nur dadurch hiervon abgehalten werden, dass die Gemeinde sofort ihm selbst und vielleicht einer Reihe von Nachbaren Terrain abkauft und die Straße herstellt, also seinem Grundstück Vortheile und Werthserhöhung auf Kosten aller anderen Steuerzahler zuwendet. Der Baulustige selbst hat hiervon nach dem Grundsatz der Kostendeckung in den meisten Fällen nur einen Theil zu tragen. Es ist gewiss ungeeignet, dass die Gesamtheit so beträchtliche Kosten aufwendet, um die Baulust zu unterstützen. Dazu kommt noch, dass der Aufwand der Gemeinde für Straßen-Unterhaltung, Bewachung, Beleuchtung ebenfalls steigt, und zwar bei vereinzelten Häusern in ganz unverhältnismässigem Grade.

Die Erfahrungen badischer Städte in dieser Frage haben neuerdings zu dem Wunsche des Städtetages geführt, obige Bestimmung des Gesetzes zu ändern. Der bei dieser Gelegenheit vorgeschlagene Ausweg scheint uns jedoch nicht glücklich gewählt. Die Gemeinden wollen nämlich die ihnen nach Art. 8 obliegende Verpflichtung auf neu anzulegende Straßen innerhalb des Ortsetters beschränkt wissen, während außerhalb des Ortsetters die Baulustigen sich dem Ortsbauplan unterwerfen, und für die erforderliche Straßenanlage aus eigenen Mitteln sorgen sollen. Die Grenzen des Ortsetters hätte — nach Anhören des Gemeinderathes — der Bezirksrath zu bestimmen. Wir können uns mit der Wiederbelebung des im städtischen Bauwesen schon halb entschlafenen Institutes eines Ortsetters nicht befrieden. Eine solche künstliche Grenze müfste zudem jeweils verschoben werden, denn wenn außerhalb viele Häuser entstanden sind, so wird man dieselben doch wohl in die engere Stadt hereinziehen wollen. Oder will die Gemeinde zwar ihr Recht, Baulinien vorzuschreiben, auf beliebige Entfernungen ausdehnen, dagegen ihre Pflicht, für Verkehr und Sicherheit zu sorgen, dauernd auf einen kleinen Bezirk beschränken? Es kann unter Umständen sachlich viel richtiger sein, dass die Gemeinde

sich zur Herstellung einer wichtigen neuen Straße im Außenbezirk verpflichtet, als dass sie auf Anforderung eines Einzelnen eine kleine Nebenstraße im Inneren anlegen müsste. Wir glauben, dass die im Art. 8 ausgesprochene Straßenbaupflicht der Gemeinde nicht nach lokalen Unterschieden, sondern nach dem zeitlichen Fortschritt der Bebauung zu normiren sei (s. u.). Jedenfalls aber sollte die Bestimmung des Art. 17, dass dem Grundbesitzer für Einschränkung seines Baurechtes keine Entschädigung gebühre, vollständig und überall in Gültigkeit treten.

In großer Verwirrung haben sich die vorliegenden Verhältnisse in Preussen, und speciell in Berlin, vor Erlass des Gesetzes vom 2. Juli 1875 befunden.*). Die Staatsverwaltung hat stets angenommen, dass den Besitzern desjenigen Terrains, welches durch den Bebauungsplan zu Straßen und Plätzen bestimmt ist, ein Rechtsanspruch auf Entschädigung erst dann zustehe, wenn dies Terrain tatsächlich für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen wird. Hiernach wurden Baugesuche, welche mit dem Bebauungsplan collidirten, zurückgewiesen. Ein weiterer Stützpunkt konnte in der Bestimmung des Landrechts gefunden werden, dass kein Bau zur Verunstaltung der Städte dienen dürfe, was als zutreffend angenommen wurde, wenn ein Bau ohne Rücksicht auf die Lage und Breite künftig anzulegender Straßen, insbesondere innerhalb der künftigen Straßenfläche, zugelassen wäre. Diesem Verfahren haben sich die Privateigentümer entweder gutwillig unterworfen, oder es wurden weitergehende Entschädigungsansprüche in den deshalb anhängig gemachten Prozessen zurückgewiesen. Später hat aber die Entscheidung der Gerichte die Sache völlig umgekehrt, und eine Entschädigung des Grundbesitzers in den Fällen anerkannt, wo ein Bauproject nicht in den Bebauungsplan passt und deshalb verweigert werden müsste. Die Gründe liegen wesentlich darin, dass die Aufstellung eines Bebauungsplans bis dahin nicht an rechtsverbindliche Formen gebunden war, um das individuelle Baurecht danach einschränken

*) Vgl. Deutsche Bauzeitung 1870, Nr. 24 und Deutsche Gemeinde-Zeitung 1874, Nr. 11. Ferner die Motive zur Vorlage des Gesetzes über Anlegung von Straßen und Plätzen an den preußischen Landtag, vom 28. Januar 1875.

zu können, dass jene Klausel wegen Verunstaltung nicht auf künftige und draussen gelegene Straßen anwendbar ist, dass die Bauverweigerung nicht gleichsam als Strafe gegen Renitenten verhängt werden darf. Statt der früheren Beschränkung der Grundeigentümer erwuchs nun den Gemeinden eine große Gefahr; denn die durch höchste gerichtliche Entscheidung anerkannten Entschädigungsansprüche mussten entweder mittelst Umgestaltung des Bebauungsplans befriedigt, oder wenn man diesen intact erhalten wollte, wirklich bezahlt werden. Man wählte bald den einen, bald den anderen Ausweg, und dabei waltete noch das seltsame Verhängnis, dass die Polizeibehörde den Bebauungsplan vorgezeichnet hatte, und über alle etwaigen Abänderungen entschied, aber die Kosten jedesmal der Gemeinde, in deren Bereich das Alignement festgestellt worden, zur Last fielen. Außerdem kann kein Unterschied zwischen wirklichen und fingirten Baugesuchen gemacht werden, und es lag nahe, dass die letzteren zahlreich und mit absichtlicher Verletzung des Bebauungsplans hervortreten würden, um ihren spekulativen Urhebern auf bequeme Weise Gewinne in Kapital oder Rente zu verschaffen. In dem städtischen Etat wurden „Entschädigungen für Versagung der Bauerlaubnis wegen des Bebauungsplans“ zur stehenden Rubrik.

Dieser ganze heillose Zustand ist nun durch das Gesetz vom 2. Juli 1875 glücklich beseitigt (§ 11, 13). Hiernach tritt mit dem Tage der öffentlichen Bekanntmachung des gesetzlich festgestellten Ortsbauplans die Beschränkung des Grundeigentums, dass Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, endgültig ein; und kann eine Entschädigung erst gefordert werden, wenn die zu Straßen und Plätzen bestimmten Grundflächen auf Verlangen der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr abgetreten werden. Die einzige Ausnahme bildet der oben (S. 376) schon erwähnte Fall, wenn die Straßenfluchtlinie ein zur Bebauung geeignetes Grundstück neben einer bereits bestehenden Straße trifft; hier muss die Gemeinde den Eigentümer entschädigen, sobald die Bebauung des Grundstücks beabsichtigt und an die Fluchtlinie der neuen Straße gebunden wird.

Am entschiedensten ist das Prinzip, dass die Gemeinde befugt sei, das Baurecht der Grundeigentümer durch Stadterweiterungs-

pläne ohne Gegenleistung zu beschränken, in der Allgemeinen Bauordnung für Württemberg von 1872 ausgesprochen. Es heißt hier in Art. 6:

„Auf einer bisher nicht überbauten Grundfläche, welche nach dem Ortsbauplan zu einer Ortsstrasse oder zu einem öffentlichen Platz oder zur Anlage von Vorgärten bestimmt ist, darf von Feststellung dieses Planes an kein Bauwesen mehr errichtet werden. Für diese Beschränkung seines Baurechts gebührt dem Eigentümer keine Entschädigung. Die in die projectirten Ortsstrassen und Plätze fallende Grundfläche kann der Eigentümer bis zur Abtragung an die Gemeinde benützen, und mit einer dem Bedürfnis entsprechenden Einfriedigung versehen, auch solche Bauten darauf errichten, welche die Polizeibehörde unter der Bedingung, daß auf ihr Verlangen der Eigentümer dieselben zu jeder Zeit auf seine Kosten wieder zu entfernen hat, und unter Sicherstellung der Gemeinde gegen jeden daraus entspringenden Schaden besonders gestattet.“

Bei Betrachtung der im Vorstehenden angeführten Bestimmungen verschiedener Länder erscheint als Hauptmoment der Gegensatz zwischen dem Baurecht der Privaten und dem Interesse der Gemeinde. Wir geben unbedenklich dem letzteren den Vorzug, weil sonst die Durchführung eines Stadterweiterungsplans unsägliche Verlegenheiten und Opfer veranlassen würde. Diese große Aufgabe der Gesamtheit muß durch die Einzelnen erleichtert werden. Analoge Fälle bilden die Beschränkungen, welche dem Grundeigenthum in der Nähe von Festungen durch das Reichsgesetz von 1871 auferlegt werden, ferner diejenigen, welchen die Baulustigen sich aus Rücksichten der Feuersicherheit und Gesundheit unterwerfen müssen, Freilassung von Abständen, Hofräumen u. s. w. So wenig hierfür Entschädigungen gewährt werden, weil das Privatinteresse sich dem öffentlichen unterordnen muß, so wenig dürfen aus der Verpflichtung, künftiges Strafseiten-terrain unbebaut zu lassen, Ansprüche geltend gemacht werden. Dazu kommt noch, daß die Strassen eine wesentliche Bedingung für die Benutzung der Häuser selbst bilden, und ein Eigentümer, dessen Grundstück von der Straße durchschnitten wird, in der Regel noch einen erheblichen Gewinn macht, insofern der übrigbleibende Theil in einen an der Straße liegenden Bauplatz verwandelt wird. Will

man aber diesen Vortheil nicht gelten lassen, weil derselbe bei einer anderen Gelegenheit in Anrechnung kommt (19. Kapitel), so wird doch keinesfalls dem Eigentümer ein positiver Nachtheil zugefügt. Der Plan an sich hindert nicht die Fortsetzung der bisherigen Benutzungsweise des Grundstücks, sondern nur eine anderweitige Verwendung, nämlich das Bauen, auf einem gewissen Theil. Häufig wird übrigens der Eigentümer auch diesen Theil vortheilhafter als bisher ausnützen können, als Garten oder Gewerbeplatz neben seinem Neubau. Ja er kann sogar provisorische Baulichkeiten darauf errichten, wenn die künftige Herstellung der Straße fern genug zu liegen scheint, um den oben angeführten Revers einzugehen. Es kann ihm durch sein Haus mittlerweile soviel Vortheil zufliessen, daß das spätere Abreissen kaum Bedenken erregt.

Damit die relative Beschränkung des Baurechtes an solchen Grundstücken, welche in einen öffentlichen Platz fallen, und deshalb ganz oder größtentheils für bauunfähig erklärt werden, nicht unbillig lange dauere, enthält die württembergische Bauordnung noch die zweckmäßige Bestimmung, daß der Eigentümer den Ankauf Seitens der Gemeinde verlangen könne, sobald die Grundfläche zu den den Platz umgebenden Strafseiten-Teilen erworben ist. Er soll also nicht nach dem Belieben der Gemeinde, möglicherweise für immer, auf einer grünen Insel liegen bleiben.*). Hiermit contrastirt dann freilich die Befugniß der Gemeinde, vorzuschreiben, daß eine Straße oder eine Strecke derselben nur an einer Seite mit Gebäuden besetzt werden dürfe, ohne daß den Grundeigentümern an der unbebauten Seite eine Entschädigung gebühre;**) denn darin liegt eine dauernde Entziehung des Baurechtes auf ganzen Grundstücken vor, welche unzweifelhaft viel empfindlicher ist, als die vorübergehende Beschränkung eines Theils. Wir haben uns über diesen Gegenstand schon früher ausgesprochen (S. 363). Als weitere, beinahe selbstverständliche, Ergänzung zu obigen Grundsätzen ist noch anzuführen, daß ein Entschädigungsanspruch unzweifelhaft vorliegt, wenn die projectirte

*) Die gleiche Bestimmung ist auch für die Stadterweiterung von Mainz vorgesehen. Hessisches Gesetz vom 23. Juni 1875, Art. 8.

**) Württembergische Bauordnung Art. 6, 9.

Fluchtlinie ein bebautes Grundstück durchschneidet, sobald der Eigenthümer eine Erneuerung der Gebäude beabsichtigt. Wird der Wiederaufbau auf der seitherigen Grundfläche deshalb untersagt, weil diese letztere ganz oder zum Theil zur Herstellung einer Strafse oder eines Platzes bestimmt ist, so kann der Eigenthümer verlangen, daß das Strafse nareal, bez. das ganze Grundstück sofort Seitens der Gemeinde erworben werde.*)

Wie die Gemeinde das Recht der Abänderung von Erweiterungsplänen nicht entbehren kann, aber davon möglichst wenig Gebrauch machen sollte, so verhält es sich auch mit dem vorliegenden Recht, jedes Baugesuch an die projectirten Baulinien zu binden. Sie muß dieses Recht besitzen, aber es würde nicht zum allgemeinen Wohl, zur Förderung der Baulust dienen, wenn sie es in extremer Weise ausnützen wollte, indem bis in die fernsten Gegenden der Gemarkung die Stellung aller Neubauten vorgeschrieben wird. Viele derselben werden längst vergangen sein, bis das Gros des städtischen Anbaues hinausrückt; viele sind mehr oder weniger gleichgültig für die Grundzüge des Erweiterungsplans. Man kann in künftigen Binnenvierteln gern Bauten zulassen, und die Nebenstraßen nach ihnen einrichten, statt umgekehrt, oder der Zukunft die Verbesserung überlassen, welche bei steigendem Bodenwerth und dichterer Bebauung durch die Besitzer selbst herbeigeführt wird. Auch die Anwendung der Reverse sollte hier vorsichtig sein, um die Baulust nicht zu verscheuchen, und wenigstens nicht zu so komischen Fällen ausgebautet werden, wie sie bei Schuppen und Baracken weit vor den Thoren Berlins vorgekommen sein sollen. Dagegen ist es an den wichtigeren Straßen, wo gewöhnlich am frühesten Baulustige sich ansiedeln, nothwendig, von vorn herein Baulinien vorzuschreiben und einzuhalten; und hier nimmt jenes Recht der Gemeinde auch am wenigsten den Schein der Willkür an, weil die Strafse entweder schon als Landstrafse oder Feldweg besteht, oder doch in nicht zu ferner Zukunft wirklich hergestellt wird.

Wir gelangen damit abermals auf den schon früher mit mehreren anderen Motiven belegten Grundsatz, bei einer Stadt-

*) Badisches Gesetz von 1868, Art. 5. Würtembergische Bauordnung, Art. 7. Preußisches Gesetz von 1875, § 13, Nr. 2.

erweiterung vorerst nur ein umfassendes Netz der Haupt-Verkehrslien zu entwerfen, und die Bearbeitung der einzelnen Gruppen jeweils nach dem Bedürfniss der näheren Zukunft vorzunehmen (5. Kapitel). Wann und in welchem Umfange aber das Letztere zu geschehen habe, ist eine der schwierigsten Fragen beim Fortschreiten der Stadterweiterung, und doch im Allgemeinen nur andeutungsweise zu behandeln, weil eine Menge lokaler Umstände zu berücksichtigen ist. Der Hauptgesichtspunkt ist wohl der, daß die Gemeinde durch Aufstellung von Specialbebauungsplänen die Baulust zu leiten vermag. Ohne irgendwo das individuelle Baurecht aufzuheben, hat doch die Gemeinde das Vorrecht, mittelst Festlegung von Straßennetzen gewisse Bezirke vorzugsweise zur Bebauung anzuweisen, und wenn dies unter gehöriger Fühlung mit dem Stande der Wohnungsfrage geschieht, so werden viele Baulustige, namentlich kleinere Leute, sich bereitwillig dorthin setzen. Die Gemeinde behält somit die Richtung und Raschheit der Stadterweiterung einiger Massen in der Hand, und kann, soviel an ihr liegt, die projectirte Gruppierung des Plans wirklich an die vorgesehenen Bezirke fesseln. Bald werden Wohnungsviertel, bald Industriebezirke im Einzelnen entworfen, je nachdem das Bedürfniss der Bevölkerung hervortritt, auch kann großen Bau gesellschaften durch Aufschließung von parzellirtem Terrain Con currenz gemacht werden.

Es mag recht verführerisch sein, die Einzelbearbeitung früh zu vollziehen, und in manchen deutschen Städten hat man dieselbe unstreitig schon viel zu weit ausgedehnt. Namentlich hat man sich in Acht zu nehmen, der privaten Unternehmungslust unnötig Fesseln anzulegen (vgl. S. 446). Das Interesse der Gemeinde geht hier zusammen mit demjenigen der Grundeigenthümer. So lange es in Districten mit landwirtschaftlichem oder gewerblichem Betrieb noch nicht rentabel ist, Zwischenstraßen und kleinere Blöcke zu projectiren, wünschen die Besitzer keine hinderlichen Zukunfts-Baulinien, und die Gemeinde braucht sich nicht durch Feststellung solcher die Hände zu binden. Sobald das Bedürfniss aber eintritt, werden entweder die Privaten selbst dafür sorgen, oder es ist dann Zeit, daß die Gemeinde detaillierte Baupläne aufstellt.

Aber auch nicht zu spät dürfen die einzelnen Gruppen be-

handelt werden. Wenn die Gemeinde damit zögert, und es zugleich an grösseren Privatunternehmern fehlt, so setzen sich die Baulustigen vorzugsweise an die vorhandenen Hauptstrassen der Stadterweiterung, und die zwischenliegenden grossen Flächen bleiben vorerst unbebaut. Dieser weitläufige sperrige Anbau veranlaßt verhältnismässig viele Kosten der Straßensubvention, auch lohnen sich verbesserte Communicationsmittel bei der spärlichen Bevölkerung noch nicht, so daß es unbequem und trotzdem nothwendig wird, die dünne Bebauung an jeder Radialstrasse stets weiter fortzusetzen.

Die beiden grössen deutschen Städte, Berlin und Hamburg, geben Belege, wie man in der ersten zu früh, in der zweiten zu spät mit dem Entwurf von Einzelgruppen vorgegangen ist. Uebrigens hängt es auch von etwaigen „natürlichen Grenzen“ ab, welche Flächen jeweils mit einem detaillirten Straßennetz zu versehen sind. Es ist zweckmässig, einiger Massen geschlossene Bezirke gleichartig und gleichzeitig zu behandeln. Wasserläufe, Befestigungslien, künftige Ringstrassen geben darin Anhalt. So enthält z. B. der Erweiterungsbezirk von Magdeburg zwischen der alten Stadt und dem neuen Bahnhof 50 Hectaren, derjenige von Mainz zwischen der alten Stadt, der neuen Bahnlinie und dem Rhein 220^{H.A.}. Bei der lebhaften Entwicklung von Dresden hat man den Bezirk südlich vom böhmischen Bahnhof mit 120^{H.A.}, und denjenigen zwischen der Blasewitzer Straße und dem Grossen Garten mit 150^{H.A.} auf ein Mal eingetheilt. —

Nächst der passenden Zeit für den Entwurf neuer Strassen kommt es nun weiter auf die Zeit ihrer Herstellung an, im Fall sich die Privatthätigkeit nicht dazu herbeilässt. Wann ist es zweckmässig, wann nothwendig, eine Gemeindestrasse zu eröffnen? Hinsichtlich dieser Frage geben die uns bekannten Landesgesetze, sofern sie sich überhaupt damit beschäftigen, nur die äufserste Grenze an, also den Zeitpunkt der Nothwendigkeit. So besteht nach der neuen bayerischen Gemeindeordnung (Art. 38 und 157) die gesetzliche Verpflichtung der Gemeinde, diejenigen Wege und Strassen, welche zur Erfüllung des Gemeindezweckes und zur Ermöglichung des gemeindlichen Zusammenlebens nothwendig sind, herzustellen und zu unterhalten. Etwas genauer ist der äufserste Zeitpunkt in der württembergischen Landesbauordnung

(Art. 13) angegeben. Hiernach ist die Gemeinde zur Herstellung der im Ortsbauplane vorgesehenen Strassen verpflichtet, wenn und soweit an solchen neue oder ältere Gebäude in regelmässiger Folge an die Gebäude bestehender Strassen sich anreihen. Sobald der sofortige Beginn der Ausführung einer solchen Gebäuderiehe gesichert ist, hat die Gemeinde die Straßensfläche insoweit zu erwerben und zu planiren, als erforderlich ist, um eine Zufahrt zu jener zu eröffnen. Die Vollendung des Straßensbaues muß in diesem Fall ohne Zweifel nach Vollendung der Gebäuderiehe nachgeholt werden. Diese Bestimmungen bedürfen in einem geordneten Gemeinwesen keiner Rechtfertigung, und ebenso selbstverständlich steht es in Deutschland der staatlichen Oberaufsichtsbehörde zu, einer nachlässigen Gemeinde die Herstellung einer für die allgemeinen Verkehrsinteressen nothwendigen Straße aufzuerlegen.

Ein Anderes ist die Zweckmässigkeitsfrage. Es wird nicht immer weise sein, jenen äufsersten Termin abzuwarten, also die Straße erst dann anzulegen, wenn alle Häuser an derselben fertig geworden sind. Wir müssen hierbei mancherlei Beziehungen erwägen. Im Interesse des Gemeindebudgets liegt es zunächst, daß eine Straße um die andere vollständig mit Gebäuden besetzt und mit den Strassen zunächst der Stadt der Anfang gemacht wird. Bei compactem Fortschritt der Ueberbauung würden die Kosten des Straßensbaues, soweit sie die Gemeinde dauernd oder auslagsweise angehen, möglichst vermindert. Ferner wäre auf einfachste und wohlfeilste Art die Möglichkeit geboten, den Bewohnern alle jene Einrichtungen zu verschaffen, welche das städtische Zusammenleben fordert: Straßens-Unterhaltung und Reinigung, Beleuchtung und Wasserleitung, Entwässerung, Sicherheitspolizei u. s. w. Daraus folgt, daß die Gemeinde bei Ausführung neuer Strassen mit einer gewissen Vorsicht und Zurückhaltung verfahren muß. Aber die Privaten können doch nicht genötigt werden, strassenweise gleichzeitig zu bauen. Sie wünschen, auch bei vereinzelter Stellung, möglichst früh in den Genuss einer öffentlichen Straße mit allem Zubehör zu gelangen, obgleich dies der Gemeinde die Nothwendigkeit auferlegt, sowohl für die erste Herstellung der Straße mehr Kapital auszulegen, bis alle Anstösser deckungspflichtig werden, als auch gröfsere Kosten für die ständigen Mass-

regeln zum Besten des Verkehrs und der Gesundheit zu tragen. Wenn nun auch sicherlich kein Einzelner die Herstellung einer projectirten Gemeindestrafse erzwingen kann, weil er die Absicht hat, grade hier ein Gebäude zu errichten, so dient es doch ebenso gewifs zur Förderung der Baulust, wenn die Gemeinde frühzeitig freiwillig daran geht, und hiermit wird ja ebenfalls ein allgemeines Interesse, die Wohnungsfrage, unterstützt. Das gewöhnliche Verfahren von Baugesellschaften dürfte hierbei lehrreich sein. Hier werden zuerst die Strafse und dann die Häuser gebaut, dadurch ist der Materialtransport und die Entwässerung erleichtert, die Gesundheit der künftigen Gebäude und ihr Anschluss an erhöhte Straßendämme gesichert, das Ganze bekommt von vorn herein für das Publikum einen geordneten Anstrich und wird nutzbringender. Wenn diese Vortheile auch zunächst den einzelnen Bauenden zu Gute kommen, so ist die Verminderung der Häuser-Baukosten und die stärkere Concurrenz doch zugleich für die allgemeine Wohnungsfrage willkommen.

Angesichts der geschilderten Gegensätze lässt sich die Frage über den zur Eröffnung einer Strafse geeigneten Zeitpunkt nicht allgemein beantworten. Es wird vielmehr Sache der wirtschaftlichen Politik in jeder einzelnen Gemeinde sein, zu vergleichen, ob die Förderung der Baulust durch frühzeitigen Strafsenbau, oder ob die Belastung der Gemeinde durch Strafse-Unterhaltung schwerer wiegt. Es kann nach der ganzen Entwicklung der Stadt richtig sein, zuweilen Gemeindestrafse anzulegen, wo noch kein einziges Haus steht, anderswo aber mit ihrer Herstellung fast bis zum Aeufsersten zu warten. Deshalb finden wir auch in den meisten Verordnungen diese Frage garnicht berührt, oder ausdrücklich dem Ermessen der Gemeindebehörde vorbehalten. So wird nach dem Frankfurter Gesetz von 1849, § 6, der Zeitpunkt zur Herstellung einer Strafse vom Senat bestimmt, den Anstößern steht ein Recht auf jene Herstellung nicht zu. In einem der neuesten preussischen Ortsstatute (Erfurt § 5) ist die Ausführung einer Strafse in bestimmte Aussicht gestellt, sobald durch die Einzahlungen, bez. durch die hypothekarischen Eintragungen Seitens der sämmtlichen angrenzenden Grundstückbesitzer die Kosten der ganzen Strafse oder eines zusammenhängenden gröfsen Theils derselben gedeckt sind. Doch wird auch eine Herstellung vor

Deckung der Gesamtkosten in das Bereich der Möglichkeit gestellt.

Indessen scheint uns ein solches Verfahren die Grundbesitzer unnötigen Chancen auszusetzen. Für die Baulustigen ist es jedenfalls wünschenswerth, irgend eine Sicherheit über den Termin der Herstellung neuer Strafse im Voraus zu haben, eine allgemein bekannte Sicherheit, nach welcher sie sich einrichten können, und wissen, in welcher Zeit ihr Neubau eine definitive Strafse, Entwässerung u. s. f. bekommen wird, denn davon hängt der Werth des Neubaues wesentlich mit ab. Auch würden die bei jeder projectirten Strafse wiederkehrenden Klagen und Bitten an die Gemeinde um baldige Ausführung abgeschnitten. Wenn nun auch die Unterschiede von Stadt zu Stadt erheblich sind, so kann man doch nach den Erfahrungen innerhalb eines Gemeinwesens sicherlich einen Durchschnittstermin festsetzen, zu welchem die Gemeinde sich freiwillig im Voraus verpflichtet, statt jeden einzelnen Fall für sich zu beurtheilen. Namentlich ist dies bei lebhafter Entwicklung, in gröfsen Städten, zu wünschen. Das Ortsstatut sollte allgemein die Herstellung und Unterhaltung jeder Strafse des Stadterweiterungsplans Seitens der Gemeinde zusagen, sobald Sicherheit besteht, dass ein gewisser Theil aller angrenzenden Grundstücke mit Häusern versehen sein wird.*). Eine Anleitung hierzu giebt die württembergische Bauordnung (Art. 13), wonach die Voraussetzungen, unter welchen die Herstellung einer Gemeindestrafse durch das öffentliche Bedürfnis geboten erscheint, im Ortsbaustatut näher bestimmt werden können. Leider hat keine Stadt in Württemberg sich bis jetzt hierauf eingelassen. Nur von Seiten des Vereins für Baukunde wurde in dem Entwurf eines Ortsbaustatuts für Stuttgart folgende Bestimmung vorgesehen (§ 4), aber nicht eingeführt:

„Die Gemeinde ist zur Herstellung der im Ortsbauplan vorgesehenen Strafse verpflichtet, wenn und soweit an solchen neue oder ältere Gebäude in regelmässiger Folge an die Gebäude bestehender Strafse sich anreihen, oder in solcher Ausdehnung erbaut werden, dass sie eine bestimmte Strafsestrecke bis zum

*) Vgl. die 7. These des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine aus den Berathungen im Sept. 1874 zu Berlin.

äußersten Gebäude gerechnet, zu einem Drittel ausfüllen, wobei Abstände und Querstraßen einzurechnen sind.“

Bei der Stadterweiterung von Mainz*) erfolgt die Eröffnung einer neuen Straßenstrecke auf Antrag sämmtlicher Besitzer der einander gegenüber liegenden Fassadenlinien zweier planmäßiger Blöcke, bei Straßen, welche öffentliche Plätze umgeben, auf Antrag sämmtlicher Besitzer einer Seite des Platzes. Die gewählte Form des „Antrages“ bezeichnet übrigens keinerlei Vorrecht der Grundeigentümer, sondern sucht nur die Erklärung derselben betreffend die Kostendeckung gleich mit zu verschmelzen. Da alle zustimmen müssen, so hat die Stadt keinerlei Kapitalauslagen für Grundeigentümer, welche erst später bauen wollen, und in der That ist die unmittelbare Errichtung von Häusern keineswegs als unumgängliche Bedingung der Straßeneröffnung vorausgesetzt. Es soll überdies eine frühere Eröffnung der Straße erfolgen, wenn die Besitzer an einer Seite derselben unter sich einverstanden sind, und sich zur vorlagsweisen Tragung der sämmtlichen Kosten verpflichten. Jene baulustigen Grundeigentümer sind dann berechtigt, den Rückersatz der Hälfte der Straßenbaukosten auf Grund einer geprüften Verwendungsrechnung (jedoch ohne Zinsenzuschlag) von den gegenüber liegenden Grundbesitzern zu verlangen, sobald diese letzteren ebenfalls daran gehen, ihre Grundstücke zu bebauen. Den hiernach zahlungspflichtigen Grundbesitzern soll keine Baugenehmigung ertheilt werden, so lange sie nicht die vollzogene Zahlung nachgewiesen haben (vgl. S. 458).

Bei den Vorberathungen zur Mainzer Stadterweiterung wurde noch vorgeschlagen, dass die Eröffnung einer Straße auch schon durch eine Majorität von $\frac{3}{4}$ oder von $\frac{4}{5}$ der ganzen Frontlänge durchgesetzt werden dürfe, falls diese Majorität die Gesamtkosten vorlagsweise auf sich nimmt. Ein solches Verfahren wäre ganz analog zu der Regulirung der Grundstücke (S. 391), welche doch meistens mit der Absicht, zu bauen und eine Straße zu erlangen, zusammen treffen wird. Leider ist dieser gewiss angemessene Vorschlag, welcher weder der Stadt noch den widerstrebenden Grundbesitzern wesentliche Opfer zumuthet, in das Gesetz nicht aufgenommen worden, obgleich man kaum erwarten kann, dass ein

*) Hessisches Gesetz vom 23. Juni 1875, Art. 9, 10.

Grundbesitzer durch den ihm auferlegten Zwang der Regulirung geneigter wird, die Herstellung der Straße auf seine Kosten freiwillig zuzugeben; im Gegentheil wird sein Unmuth zunächst eher steigen, bis einmal die Baulust auch in ihm erwacht, oder sein regulirtes Eigenthum in andere Hände übergeht.

Es ist zu hoffen, dass in künftigen Ortsstatuten grösserer Städte der Termin der Eröffnung neuer Straßen nicht mehr unbestimmt gelassen wird. Immerhin wird eine weitsichtige Gemeindeverwaltung den Termin zuweilen noch früher wählen, als wozu sie sich allgemein verpflichtet hatte. Sie vermag durch factische Herstellung neuer Straßen ganz besonders der Wohnungsnöth abzuhelfen, die Stadterweiterung nach Ort und Zeit zu leiten, und dies ist doch oft ein wichtigerer Punkt für das Gemeinwohl, als ein gewisser Verlust an Zinsen des Anlagekapitals und an Unterhaltungskosten. Namentlich sollten die Hauptstraßen einer Stadterweiterung frühzeitig städtisch hergestellt und entwässert werden. Dadurch wird Privatthätigkeit in die untergeordneten Maschen des Netzes angezogen, und hat die Gemeinde bei den letzteren um so weniger selbst Hand anzulegen. —

Wir treten nunmehr an die Frage, wie baulustige Grundbesitzer in isolirter Lage zu behandeln sind. Es will Jemand auf freiem Felde ein Gebäude errichten. Eine städtisch angelegte Straße besteht nicht, ebensowenig die Absicht der Gemeinde, eine solche demnächst auszuführen; auch vermag der Mann nicht, seine Nachbaren zur Herstellung einer Privatstraße zu bewegen. Unter welchen Bedingungen darf er nun sein Baurecht ausüben? Die drei Motive der Baupolizei: Feuersicherheit, Gesundheit, Verkehrsfreiheit, fordern hier insbesondere: 1) dass ein Zugang für Feuerlöschgeräthe beschafft werde, 2) dass der Neubau mit Vorrichtungen zur Reinigung und Entwässerung versehen werde, 3) dass die festgesetzten Baulinien etwaiger Zukunftstraßen respectirt werden. Der letztere Punkt ist oben bereits erörtert, und ohne Weiteres zu erfüllen. Hier wäre nur noch die Bedingung zu erwähnen, dass durch den projectirten Bau der Regulirung des betreffenden Blockes in zweckmäßige Bauplätze nicht vorgegriffen werden darf.*). Bei den zwei anderen Punkten müssen, wenn

*) Erweiterung von Mainz, a. a. O. Art. 11.

man nicht die Baufähigkeit abschneiden will, die Forderungen an städtische Bebauung gemildert werden, vorbehaltlich späterer completer Erfüllung, sobald durch die Ausführung der Zukunftsstrasse Gelegenheit dazu gegeben ist. Wir halten diesen Ausweg, dessen Kosten selbstverständlich dem Baulustigen zufallen, für zweckmäßig, um die Baulust nicht unnöthig zu hemmen, und für ausführbar, was im Folgenden, mit Belegen aus einigen Bauordnungen, nachzuweisen sein wird.

Behufs Zugänglichkeit isolirter Gebäude bedarf es offenbar nicht einer Strafse in definitiver Breite. Als hinreichend werden z. B. in Baden 4,5^m, in Wiesbaden je nach der Bedeutung und Zahl der aufzuführenden Gebäude 4—6^m, in Düsseldorf 7^m angesehen.*). In der württembergischen Bauordnung, und bei der Stadterweiterung von Mainz wird ein bestimmtes Maß nicht vorgeschrieben, aber der Grundsatz ebenfalls anerkannt, dass das Interesse der öffentlichen Sicherheit durch einen fahrbaren Weg von der nächsten öffentlichen Strafse ab befriedigt werde. Desgleichen würde eine ganz einfache Befestigung des Weges um so mehr genügen, als auch die Höhenlage im Zuge einer künftigen Strafse gewöhnlich noch nicht erreicht werden kann. Nach welcher Richtung der Weg anzulegen sein wird, hängt von den Lokalverhältnissen ab. Zuweilen wird das Grundstück doch irgendwo an eine genügende Landstrasse stossen, so dass der Unternehmer den Weg auf seinem Eigenthum, wenn auch nicht grade in der Richtung einer Zukunftsstrasse bewerkstelligen kann. Anderswo mag er mit gleichgesinnten Nachbaren zusammen treten, oder denselben ein Wegrecht abkaufen. Falls das letztere durch gütliche Vereinbarung nicht gelingt, so möchten wir die zwangswise Erwerbung allgemein ermöglicht wissen, und zwar, wenn das zum Bebauen bestimmte Grundstück an eine schon im Ortsbauplan aufgenommene Strafse oder freien Platz stösst, in der Art, dass der provisorische Weg in das Terrain der künftigen Strafse fällt. Dieser Wunsch stützt sich auf das Institut der Nothwege, welches zunächst hauptsächlich im landwirthschaftlichen Interesse gesetzlich festgestellt ist. Wer von einem öffentlichen

*) Badisches Ortsstrassen-Gesetz von 1868, Art. 8. Baupolizei-Ordnung von Düsseldorf § 20, von Wiesbaden § 77.

Wege auf sein Grundstück ohne erhebliche Schwierigkeiten nicht anders gelangen kann, als über die Grundstücke seiner Nachbaren, kann von diesen gegen vollständige Entschädigung ein Wegrecht fordern. Er hat die Expropriationsbefugnis in Betreff einer Dienstbarkeit. Das Recht auf Nothwege, aus der Billigkeit abgeleitet, findet sich wohl in allen deutschen Partikularrechten, mit dem Unterschiede, dass es z. Th. nur dann besteht, wenn es unmöglich ist, ohne den Nothweg auf das (eingeschlossene) Grundstück zu gelangen, z. Th. aber auch schon, wenn unverhältnismässige Schwierigkeiten vorliegen. Die erstere Anschauung, mehr zu Gunsten der Betroffenen, liegt z. B. im Gebiete des rheinisch-französischen Rechtes und in Frankfurt a. M. vor.*). Nach dem ersten muss der Nothweg an einem Ort angewiesen werden, wo er demjenigen, über dessen Grundstück er gestattet wird, am unschädlichsten ist. In Frankfurt a. M. sind Nothwege zudem auf Grundstücke, welche zur Gärtnerei oder zum Feldbau verwendet werden, und auf eine Breite von 2,3^m beschränkt. Weitherziger schon darf in Sachsen**) ein Nothweg gefordert werden, nicht nur wenn ohne solchen die wirthschaftliche Benützung des Grundstücks unmöglich ist, sondern auch wenn der Aufwand für Anlegung eines anderen Weges, oder die aus dem Gebrauch eines vorhandenen Weges entstehende Beschwerde zu dem Ertrag des Grundstückes in keinem Verhältnis stehen würde. Die Richtung soll so festgestellt werden, dass weder dem Betroffenen grosse Belästigungen, noch dem Berechtigten unverhältnismässige Kosten erwachsen. Am günstigsten für den letzteren aber gestaltet sich die preussische Bestimmung: „Begünstigungen, welche zu erheblichen Verbesserungen eines anderen Grundstücks nothwendig sind, dürfen insofern nicht versagt werden, als der Eigenthümer dadurch in dem bisherigen freien Gebrauch seiner Sache nicht gestört, noch an nützlichen Verbesserungen, die er selbst an dieser Sache vornehmen könnte, gehindert wird.“***) Hieraus ist, wenn der baulustige Grundbesitzer nicht schon eine für bauliche und wohnliche Zwecke angemessene Zufahrt besitzt, un-

*) Code Napoleon, Art. 682—685. Frankfurter Gesetz vom 1. April 1851, § 13—28.

**) Sächsisches Civilrecht, § 345—349.

***) Preussisches Landrecht, I, 22, § 9.

mittelbar zu folgern, daß er sich eine solche verschaffen kann, sobald er sein Grundstück durch Errichtung von Gebäuden „erheblich verbessert“, andererseits aber auch, daß die Richtung des Nothweges mit der künftigen Strafse zusammenfallen muß, um den Nachbaren die gleichen „nützlichen Verbesserungen“ offen zu halten. Es ist freilich zu bezweifeln, ob das preußische Landrecht bei obiger Regel bauliche Zwecke im Auge gehabt hat, aber es scheint uns zulässig, solche zu interpretiren, und gewiß wünschenswerth, sie in einem künftigen Baurecht ausdrücklich aufzunehmen. Die fragliche Dienstbarkeit bereitet eine künftige Strafse vor und erleichtert zugleich das Bauen der Nachbaren. Den letzteren gegenüber müßte ein ähnlicher Ersatzanspruch des ersten Anlegers gelten, wie bei Herstellung einer Privatstrafse (S. 458). Nachdem auf diese Weise eine gewisse Anzahl von Gebäuden sich an einander gereiht hat, tritt der Zeitpunkt ein, wo die Gemeinde an die Ausführung einer städtischen Strafse statt des Nothweges zu schreiten hat, es sei denn, daß bis dahin die private Unternehmungslust diese Verbesserung besorgt.

Schwieriger als die Zugänglichkeit ist die Entwässerung isolirter Gebäude zu bewerkstelligen. Von provisorischen Kanälen kann nicht wohl die Rede sein. Dagegen wird sich manchmal die Möglichkeit darbieten, unter einem Feldwege oder Nothwege im Zuge der künftigen Strafse schon den definitiven Abzugskanal anzulegen; nur ist der letztere vielleicht noch durch weitere Wege, Landstraßen u. s. w. fortzusetzen, bis er das bestehende Kanalnetz erreicht. Es ist daher denkbar, daß diese Maßregel den einzelnen Baulustigen, trotz späterer Rückvergütung durch die Nachbaren, sehr stark belastet. Dasselbe gilt bezüglich direkter Entwässerungskanäle — unabhängig vom allgemeinen städtischen Netz — in nächstbelegene öffentliche Wasserläufe, welche dazu etwa geeignet sind. Bei dem Begehr einer derartigen, definitiven Entwässerung, welche freilich an sich sehr wünschenswerth ist, sollte daher eine Grenze festgesetzt werden, über welche hinaus der Baulustige nicht mehr zu ihrer Herstellung gezwungen werden kann. Dies ist vorbildlich in England der Fall.*)

*) Towns improvement clauses act, Art. 35, 36. Public health act, Art. 49. Metropolis local management act, Art. 73.

Kein Haus darf, innerhalb der Grenzen der Ortsstatuten, errichtet werden, ohne daß seine Höhenlage eine Entwässerung in ein bestehendes oder projectirtes Siel, oder in einen zur Aufnahme von Schmutzwasser zulässigen öffentlichen Wasserlauf, oder in das Meer gestattet. Und wenn solche Entwässerungsmittel innerhalb 30^m Abstand bestehen, soll ein Zweigkanal dahin nach Vorschrift der betreffenden Behörde ausgeführt werden. Das englische Gesetz unterläßt auch nicht, eine Maßregel vorzuschreiben, im Fall die eben genannte Bedingung nicht zutrifft, und der Eigentümer nicht freiwillig Mehr thut. Sie besteht in einer wasserdichten Grube zur Aufnahme sämmtlicher Brauchwasser aus dem beabsichtigten Gebäude, ebenfalls nach Anordnung der Behörde auszuführen, aber sie soll ausdrücklich nur provisorisch sein, bis ein öffentliches Siel sich der Behausung auf den Abstand von 30^m genähert haben wird. Das gleiche provisorische Hülfsmittel ist für Einzelgebäude bei der Mainzer Stadterweiterung vorgeschrieben, während andere Verordnungen hiervon entweder garnicht sprechen, oder ganz allgemein eine „Entwässerung“ verlangen. Hiermit kann denn freilich das Unbilligste von dem Baulustigen gefordert, oder das Gemeinschädlichste zugelassen werden, und es ist sicherlich nothwendig, allgemein bestimmte Vorschriften zu geben. Zufolge der im 11. Kapitel gepflogenen Erörterungen sollte der jungfräuliche Boden im Bereich von Stadterweiterungen unbedingt rein erhalten bleiben, demnach können sich die provisorischen Maßregeln bei einzelnen Gebäuden von der completen Kanalisation nur dadurch unterscheiden, daß sie keine Rücksicht auf Straßenverkehr zu nehmen brauchen; sanitarisch müssen sie von vorn herein möglichst untadelhaft sein. Unseres Erachtens wären demnach zum Sammeln und Entfernen der vor kommenden Effluvien folgende Mittel geeignet:

1) Regenwasser in offenen Gräben längs der Landstraßen, Nothwege oder Ackerfurchen, kurz im Anschluß an das bestehende Entwässerungssystem der Erdoberfläche. Wo dies unpraktisch erscheint, wären auch Senkgruben zum Versickern auf den zum Bauen bestimmten Grundstücken zulässig, jedoch in einem angemessenen Abstande von Brunnen und Fundamenten.

2) Brauchwasser in genügend großen, wasserdichten Gruben, in welchen die Unreinigkeiten sich absetzen und von

Zeit zu Zeit entfernt werden, während dem geklärten Wasser mittelst Ueberlauf und Siebvorrichtung derselbe Weg wie dem Regenwasser angewiesen wird. Die Gruben sind thunlichst gegen Versickerung und gegen Verdunstung zu sichern. Wenn dies letztere nun zwar niemals vollkommen gelingen, und wenn das „geklärte“ Wasser niemals chemisch rein sein wird, so darf doch wohl eine geringe und vorübergehende Gefahr zugelassen werden, in Anbetracht, dass es im Inneren unserer Städte meistens noch viel schlechter damit bestellt ist.*). Bei industriellem Abwasser wäre eventuell eine chemische Reinigung zu verlangen.

3) Excremente in Tonnen, sei es mit der bestimmten Vorschrift, solche später durch Anschluss an die Kanalisirung zu ersetzen, sei es auf unbestimmte längere Zeit. Für die Abfuhr hätte der Eigenthümer selbst zu sorgen, bez. bei Benützung eines allgemeinen Abfuhrsystems die etwaigen Mehrkosten wegen seiner entfernten Lage zu tragen. Tonnen sind zugleich besser und billiger als Gruben, sowie später leicht gegeht ein etwaiges Schwemmsystem zu vertauschen, besonders wenn baulich gleich darauf Rücksicht genommen wird.

Die angeführten drei Maßregeln werden allerdings den bauenden Grundeigenthümer einiger Maßen belasten, und zu einer Ueberlegung veranlassen, ob es nicht gerathener ist, alsbald die definitive Entwässerung vorzunehmen, vorausgesetzt, dass diese überhaupt schon ausführbar. Allein das vorgeschlagene Verfahren erscheint milde im Vergleiche zu den Maßnahmen in bayerischen und preussischen Städten, welche auf ein gänzliches Verbot isolirter Baulichkeiten hinauslaufen. Nach § 74 der bayerischen Allgemeinen Bauordnung von 1864 darf nämlich die Bewilligung zu Bauführungen in neuen Stadtanlagen erst dann ertheilt werden, wenn die Herstellung des Strafenskörpers für die ganze Bauanlage gesichert ist. Hierauf gestützt wird z. B. im Stadterweiterungsgebiete von Würzburg**) die Baubewilligung zu „Hauptgebäuden“ nur gegeben, wenn die betreffende Straße hergestellt,

*) Derartige Vorschriften finden sich z. B. im Ulmer Ortsbaustatut § 3 und in der Düsseldorfer Bauordnung § 52, 75.

**) Ortspolizeiliche Vorschriften vom 16. Juni 1874, § 3, 24.

oder ihre Herstellung zuvor geordnet, bez. ein Detailbebauungsplan für dieselbe festgesetzt ist. Die Schärfe dieser Bestimmung soll zufolge der „Motive“ durch eine den Verhältnissen Rechnung tragende Auslegung des Wortes: Hauptgebäude gemildert werden. Außerhalb des Stadterweiterungsgebietes dürfen dagegen isolirte Gebäude errichtet werden, wenn eine ordentliche Zufahrt gesichert ist. Durchaus analoge Anschauungen gelten in Wiesbaden.*). Uns scheint hierbei vor Allem die Unterscheidung innerhalb und außerhalb des Stadterweiterungsplans willkürlich und gefährlich. Wenn man das Bauen dort erschwert, hier erleichtert, so mag es leicht dahin kommen, dass der Anbau, besonders von Villen und Industriebauten sich in einem gewissen Abstande von der Stadt früher verdichtet, als unmittelbar vor derselben. Die Grenzen des Erweiterungsplans sollten so weit gezogen sein, dass von Bauten außerhalb des Plans nach städtischer Bauordnung garnicht die Rede sein kann; sofern dies nicht der Fall, sind sie eben noch fliesend und wandelbar, und passen aus diesem Grunde nicht als Kriterium.

Einen anderweitigen Unterschied zieht das preussische Gesetz, betreffend die Anlegung von Straßen in Städten u. s. w. von 1875. Es heisst hier in § 12:

„Durch Ortsstatut kann festgestellt werden, dass an Straßen oder Straßentheilen, welche noch nicht gemäss der baupolizeilichen Bestimmungen des Ortes für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Straßen einen Ausgang haben, nicht errichtet werden dürfen. Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen, und bedarf der Bestätigung des Bezirksrathes. Gegen den Beschluss des Bezirksrathes ist innerhalb 21 Tagen die Beschwerde bei dem Provinzialrathe zulässig.“

Hiernach kann also die Baubewilligung für Wohngebäude an solchen Straßen, welche noch nicht befestigt, entwässert und zugänglich sind, versagt werden, und man muss zugeben, dass diese Gattung von Bauten die Rücksichten der Feuersicherheit und Gesundheit am entschiedensten erheischt. Besonders sind ja die

*) Baupolizei-Ordnung von 1873, § 77.

Schreckenzustände in den halbangebauten Zukunftstrassen von Berlin berüchtigt genug geworden. Hier wurde bis vor Kurzem die Bauerlaubniß zu jedem Neubau an einer planmäßig projectirten Straße gegeben, sofern eine Zufahrt vorhanden war. Als solche wurde das Straßenland in halber Straßenbreite bis zur nächsten bestehenden Straße als ausreichend erachtet, aber weder eine weitere Planirung desselben, noch Pflasterung oder Entwässerung verlangt. In Folge dessen entstanden nun vielstöckige Wohnhäuser, von Sand oder Sumpf umgeben, in lebensgefährlicher und gesundheitsschädlicher Lage, und fortgesetzte Klagen an die Stadtgemeinde, dem Nothstande durch Regulirung der Straße und Entwässerungsanlagen abzuhelfen, welche für vereinzelte Gebäude nur mit unverhältnismäßigen Opfern hätten befriedigt werden können. Diese Wahrnehmungen haben ausgesprochener Maßen jene Gesetzesbestimmung wesentlich veranlaßt, welcher übrigens schon am 24. Dez. 1874 eine Bekanntmachung des Polizei-Präsidiums und des Magistrats von Berlin in gleichem Sinne vorhing. Später hat ein Ortsstatut für den Gemeindebezirk Berlin sich noch ausdrücklich auf den Boden des Staatsgesetzes vom 2. Juli 1875 gestellt, und auch andere preußische Städte, Stettin, Frankfurt a. O. und Erfurt, sind seither dem Fingerzeige des Gesetzes vollständig gefolgt.

Das Verbot von Wohngebäuden ist allerdings die denkbar einfachste und radikalste Maßregel zur Verhinderung der Missstände, welche bei der bisherigen Praxis entstanden sind. War es aber notwendig, war es zweckmäßig, nunmehr genau den entgegengesetzten Weg einzuschlagen? Wir müssen diese Frage entschieden verneinen. Dass es möglich ist, einen Mittelweg einzuschlagen, glauben wir oben nachgewiesen zu haben, und dieser Mittelweg muss ja doch schließlich für alle Baulichkeiten, welche nicht Wohnhäuser sind, betreten werden. Man kann z. B. bei industriellen Bauten weder den nackten Erdboden als Zufahrt ansehen, noch sie in der ganzen Umgegend einer Stadt untersagen. Daneben wollen aber auch Arbeiter, Wächter ihre Behausung aufschlagen. Ferner Landhäuser, sollen auch diese an städtisch gepflasterte und entwässerte Straßen gebunden werden? Wenn etwa auf die Anlage einer Privatstraße durch den Baulustigen als ein Mittel zur Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen

für isolirte Wohnhäuser hingewiesen wird, so ist dagegen zu sagen, dass ein einzelner, kleinerer Grundbesitzer solches garnicht durchsetzen kann, und dass eine „definitive Entwässerung“ weit außen vor der Stadt unausführbar ist. Bei den Berathungen der Commission des Abgeordneten-Hauses hat man wohl vorausgesehen, dass die Bauthätigkeit erheblich beschränkt werden könnte, und ausgesprochen, dass jene Maßregel nicht überall als angemessen erachtet, sondern nur die Befugniß dazu ertheilt werde. Dass die preußischen Städte diesen Wink beherzigen, ist in ihrem eigenen Interesse zu hoffen, aber gefährlich bleibt immer, wie das Beispiel der oben angeführten Städte zeigt, die Anleitung des Staatsgesetzes.

In Berlin, dessen rasches Wachsthum die in der Folge zu erwartende Beeinträchtigung der Baulust besonders bedenklich macht, ist Seitens der Behörden alsbald ein Gegenmittel für notwendig erachtet. Es wird nämlich der Magistrat nicht nur fortfahren, geeignete bereits freigelegte Straßenstrecken im Voraus zu pflastern und mit Entwässerungsanlagen zu versehen, sondern auch durch einen alljährlichen öffentlichen Aufruf eine Reihe von projectirten Straßen bezeichnen, welche für den Fall der Freilegung und Abtretung des Landes, und soweit die budgetmäßigen Mittel reichen, im Laufe des Jahres gepflastert und entwässert werden sollen. Bei den manchfachen Verhandlungen, welche jedenfalls erforderlich werden, um die Herstellung der Straßen vorzubereiten, und die Genehmigung aller competenten Behörden herbeizuführen, ist die Niedersetzung einer eigenen Deputation vorgeschlagen, welcher die Vollmacht zur definitiven Feststellung der aufzurufenden Straßen ertheilt wird; in der Weise, wie sich die alljährliche Auswahl der zu regulirenden Bürgersteige bewährt hat. Die Deputation wird im Stande sein, nach dem ihr zugehenden Material unter Berücksichtigung aller einschlagenden Verhältnisse eine planmäßige und den Bedürfnissen aller Stadtgegenden entsprechende Auswahl zu treffen. Die Ausführung der Straßen soll dann in der Reihenfolge statt finden, in welcher der Nachweis der unentgeltlichen Abtretung des Geländes erbracht wird.

Unstreitig ist das geschilderte Verfahren ein glücklich gewähltes Mittel, um den Fortschritt der Bebauung planmäßig zu vollziehen. Die Deputation kann vielleicht als ein Anfang zu der

vielersehnten Centralbehörde für die gesammte Stadterweiterung begrüßt werden. Die ausgesetzte Prämie an die Grundeigentümer: alsbaldige Herstellung einer Gemeindestrasse, wird gewifs nicht verfehlten, schwankende Personen zur Baulust, oder zum Verkauf ihrer Grundstücke an Bauunternehmer zu bewegen, und somit die Bauthätigkeit regeln. Es ist auch wohl zu erwarten, dass gegen einzelne zurückhaltende Grundbesitzer eventuell die Expropriation in Anwendung gebracht werden wird, um nicht eine ganze Reihe von Nachbaren für den Eigensinn der Ersteren zu bestrafen; dass also die Gemeinde sich auch hie und da zur Auslage von Baukapital entschliesst, um Ordnung im Ganzen zu erhalten. So sehr wir daher dem künftigen gemeindeseitigen Verfahren in Berlin unseren Beifall zollen, so vermögen wir doch darin nicht Mehr zu erkennen, als eine zweckmäfsige Regelung der unzweifelhaften Obliegenheit der Gemeinde: Straßen auszuführen, wenn das Anlagekapital gedeckt ist. Ein genügender Ersatz für das Verbot isolirter Wohngebäude scheint uns damit noch keineswegs gegeben; und wir meinen, dass man, um die berechtigte Baulust für mancherlei Bedürfnisse in der gesammten Umgebung einer grossen Stadt nicht ungebührlich zu hemmen, demnächst veranlaßt sein wird, dies Verbot praktisch zu mildern, und endlich durch bestimmte Vorschriften über provisorische Zugänglichkeit und Entwässerung zu ersetzen. Dann wird das planmäfsige Vorgehen mit Gemeindestrassen immer noch den Werth behalten, dass der im engeren Sinne städtische Anbau möglichst compact bleibt, und dass Privatstrassen sich ebenfalls gern hier anschliessen. —

Wenn zu den Aufgaben der Stadterweiterung auch eine rationelle Kanalisation, sowohl in alten als in neuen Straßen, gerechnet wird, so ist beim Fortschritt dieses Werkes die Frage über den Anschluss der Häuser zu behandeln. Man hat hierbei nicht nur künftig beabsichtigten, sondern auch vorhandenen Gebäuden Vorschriften zu ertheilen, und in den letzteren die mehreren Schwierigkeiten zu überwinden, weil durch das Beseitigen alter ungeeigneter, und durch das Einrichten neuer zweckmäfsiger Vorkehrungen zur Reinigung und Entwässerung den Eigentümern Kosten erwachsen. Nichtsdestoweniger muss grundsätzlich und allgemein der Anschluss der Privaten obligatorisch sein: ein

Hauskanal wird verlangt von jedem bestehenden Hause, sobald die Straße vor demselben einen öffentlichen Kanal erhält; ferner von jedem neuen Hause gleichzeitig mit seiner Erbauung. Offenbar ist ein derartiges, gleichzeitiges und gemeinsames Verfahren ganz unerlässlich, um die Vortheile guter Abzugskanäle für die allgemeine Reinlichkeit und Gesundheit wirklich zu gewinnen. Wenn man Jedem überlassen würde, ob und wann er sich der unterirdischen Ableitung bedienen wollte, oder den Umbau jedes vorhandenen Anwesens abwarten, so würden die einsichtigen Leute noch lange durch ihre nachlässigen Nachbaren belästigt sein — eine wahre Ironie auf die öffentliche Gesundheit, aus Hochachtung vor der persönlichen Freiheit. Zwang ist in diesem Gebiete ebenso, ja noch besser begründet, als in mancher anderen polizeilichen Einrichtung; er ist aber nicht einmal hart oder pekuniär nachtheilig für den Einzelnen; denn die Ausgaben für den Hauskanal und für die inneren Anschlussröhren steigern die Benutzbarkeit, Bequemlichkeit und Gesundheit, somit den Werth des Grundstücks ganz erheblich. Die Erfahrung lehrt in allen Städten, wo Straßen theils mit, theils ohne Kanalisation (vollständig und richtig vorausgesetzt) bestehen, dass die Wohnungen mit dieser Einrichtung besonders gesucht sind, und bald empfinden die anderen Hausbesitzer es nicht mehr als Zwang, sondern als Bedürfniss, ihren glücklichen Concurrenten gleichgestellt zu werden.

Ferner ist auch deshalb Werth auf alsbaldigen Anschluss zu legen, weil dadurch die Arbeiten einfacher und billiger werden. Mit der Ausführung des öffentlichen Kanals in einer Straße können gleichzeitig sämmtliche Seitenkanäle zu bestehenden Häusern (auf Rechnung der Hausbesitzer) gelegt werden, um Alles solid und gleichförmig und mit der geringsten Störung des Straßenverkehrs zu erhalten. Auch die Entwässerung innerhalb der Grundstücke, welche gleich wichtig für die Gesundheit, und gleich schwierig in der Ausführung ist, kann den Privaten nicht ohne Weiteres überlassen bleiben, sondern ist entweder durch die Stadtbörde, oder nach genauen Vorschriften unter deren Genehmigung und Ueberwachung auszuführen.

Um alles Dieses an bestehenden Gebäuden zu bewerkstelligen, bez. abzuändern, ist Zeit und Geld erforderlich. Um es aber

nicht allzulange zu verschieben, ist in manchen Städten ein Termin angesetzt, bis zu welchem jeder Grundbesitzer die Sache besorgt haben muss, widrigenfalls sie executorisch durch die Polizeibehörde ausgeführt wird. Hierdurch werden dann freilich in Miethhäusern zunächst die schuldlosen Miether belästigt, vielleicht gar vertrieben, und dem Hausherrn unter Umständen ein Gefallen gethan, wenn die Polizei ihm den Bauführer stellt. Auch entsteht die Rechtsfrage, wer für die so leicht denkbaren Beschädigungen des Hauses in Folge von Aufgrabungen, Wanddurchbrüchen und dgl., für den etwaigen Verlust an Miete bei vorübergehender Vertreibung der Miether aufzukommen hat. Diese Schwierigkeiten dürften wohl einer Geldstrafe bei Ueberschreitung des Termins, ähnlich wie bei Bauaccorden, den Vorrang einräumen, worauf erst äussersten Falles die Execution folgen würde. Der Termin ist entsprechend der Bedeutung der Arbeit zu wählen, welche wieder abhängt theils von der Schnelligkeit des Fortschrittes der Kanalisirung, und dem Andrang zu Hausanschlüssen, theils von dem Werth, welchen man der Verbesserung im Vergleich zu den bisherigen Zuständen beilegt. Diese und einige sonstige Einzelheiten mögen aus der folgenden Aufzählung von Städten entnommen werden, welche den obligatorischen Anschluss an die Kanäle eingeführt haben.

Als Städte, in welchen die Ableitung von Regen- und Brauchwasser obligatorisch, diejenige der Excremente aber noch untersagt ist, sind beispielsweise zu nennen: Stuttgart, München, Nürnberg, Würzburg, Heidelberg, Magdeburg, Bremen.*). Freilich sind nicht alle diese Städte vollständig und rationell kanalisiert, und sind deshalb außer den Exrementen z. Th. auch ekelhafte oder faulige Gewerbwasser von der Aufnahme in die „Dohlen“ ausgeschlossen. Die Vorkehrungen, welche in den nicht kanalisierten Theilen gebraucht, bez. vorgeschrieben sind, kommen als bloße Surrogate hier nicht in Betracht. In Nürnberg sind 30^m als äusserste Entfernung angenommen, auf welche der Grund-

*) Ortsbaustatut von Stuttgart § 2. Polizeivorschrift für München von 1864, dgl. für Nürnberg von 1873; dgl. für Würzburg von 1864. Ortsstatut für Heidelberg von 1874. Bauordnung von Magdeburg, § 19, dgl. von Bremen § 15.

besitzer noch zur Herstellung eines Seitenkanals in den Straßekanal, in die Pegnitz oder in den Fischbach verpflichtet ist. Dies Maß stimmt überein mit dem oben schon angeführten englischen Gesetz (S. 477), welches nicht nur für Neubauten, sondern auch für bestehende Gebäude in Anwendung kommt.

In Paris*) muss jeder Neubau in einer kanalisierten Straße zur Ableitung seines Regen- und Brauchwassers in den öffentlichen Kanal eingerichtet werden. Dieselbe Einrichtung soll bei jedem bestehenden Hause im Fall einer Hauptparatur, und auf alle Fälle vor Ablauf von 10 Jahren getroffen werden. Die Abgabe der flüssigen Abläufe aus Abtrittgruben oder Scheidetonnen ist nicht obligatorisch, aber allgemein zulässig, sofern das Haus Wasserleitung und Scheideapparate nach einem von der Verwaltung genehmigten Muster besitzt.

Bei der Kanalisirung von Berlin**) ist der obligatorische Anschluss jedes bebauten Grundstücks für Regen- und Brauchwasser festgesetzt. Die Einrichtung von Wasser closets in einem Hause ist Sache des freien Willens, ihr Anschluss an die Kanäle aber sodann obligatorisch. Auch die Beseitigung bestehender Abtrittgruben ist noch nicht verlangt, aber weder deren Verbindung mit den Kanälen, noch die Anlegung neuer Gruben gestattet. Durch öffentliche Bekanntmachung werden diejenigen Straßestrecken bezeichnet, in welchen die Kanalisation zur Ausführung gelangt. Innerhalb 6 Wochen nach dieser Bekanntmachung haben die Grundeigentümer ein vollständiges Entwässerungs-Project einzureichen, und innerhalb 6 Wochen nach dessen Genehmigung die Ausführung zu vollziehen. Vor der Inbetriebsetzung erfolgt eine Revision der Polizeibehörde. Gleichzeitig werden alle vorhandenen Arten offener Entwässerung beseitigt. Um den gesundheitlichen Fortschritt zu vervollständigen, muss gleichzeitig mit der Entwässerung die städtische Wasserleitung in jedes Grundstück, welches noch nicht damit versehen, oder durch private Einrichtungen sichergestellt ist, eingeführt werden. Der betreffende Antrag ist innerhalb des zuerst angeführten 6 wöchentlichen

*) Decrete vom 26. März 1852 und 2. Juli 1867.

**) Polizei-Verordnung vom 14. Juli 1874. Ortsstatut vom 4. Sept. 1874.

Termins an die Verwaltung der städtischen Wasserwerke einzureichen. Bei Vernachlässigung der angeordneten Termine wird executorisches Einschreiten in Aussicht gestellt. Es ist wohl zu erwarten, dass in Folge der angeführten Maßregeln auch die Abtrittgruben bald verschwinden, und zahlreiche Wasserclosets freiwillig eingerichtet werden.

Beispiele der obligatorischen Entwässerung der Grundstücke, einschließlich der Excremente, in vorhandene oder erbaut werdende Abzugskanäle geben Hamburg, Danzig, und in Ausführung begriffen Basel.*). Als Termin zum Anschluss sind in Danzig 3 Monate, nachdem von Seiten der Stadt die Verbindung des Strafsenkanals mit der Grundstücksgrenze hergestellt ist, bewilligt, widrigfalls Strafe und Execution Statt findet. Einen Monat später müssen alle Abtrittgruben, Senklöcher, Trummen beseitigt und aufgefüllt, alle Abtritt-Bestandtheile, welche nicht bei der neuen Einrichtung zu verwenden waren, durch Vermauerung unschädlich gemacht werden. Diese energischen Maßregeln sind noch überholt durch den freiwilligen Andrang der Hausbesitzer, um die Wohlthaten der rationellen Entwässerung zu erlangen. Auch hat der obligatorische Anschluss an die Abzugskanäle zahlreich zum freiwilligen Anschluss an die Wasserleitung veranlaßt, weil Beides gleichzeitig billiger auszuführen ist, und allerdings auch zusammengehört.

In Hamburg und Basel wird „sofortiger“ Anschluss der Gebäude nach Anlage des öffentlichen Kanals gefordert, wobei die Hauskanäle unter dem Strafenterrain gleich mit ausgeführt werden. Ausnahmen von dieser Verpflichtung, unter Ansetzen eines Termins von 10 Jahren, werden in Hamburg für solche Grundstücke bewilligt, welche bereits das Recht einer anderweitigen Entwässerung in offene Wasserläufe besitzen; in Basel für solche Bauwesen, wo große Schwierigkeiten durch enge Bauart vorliegen, und ein umfassenderer Umbau wahrscheinlich ist. Um den 10jährigen Termin thunlichst abzukürzen, soll einmal den betreffenden Grundeigenthümern in Hamburg, welche innerhalb

*) Hamburger Baupolizeigesetz, § 77—79, ergänzt durch das Gesetz vom 21. Juli 1875. Ortsstatut für Danzig vom 10. Juni 1870, Gesetzentwurf für Basel von 1873.

3 Jahren nach Vollendung des Sieles anschliessen, die Hälfte des Sielbeitrages erlassen werden, und ferner die Verpflichtung zum Einmünden in das öffentliche Siel unbedingt eintreten, sobald das bisher in den offenen Wasserlauf entwässernde Haus etwa umgebaut wird. — Einige andere Ausnahmen betreffen die Qualität der Abwasser. Grundstücke, welche in Hamburg an Schifffahrtskanälen belegen sind, dürfen dahin die freiliegenden Regenröhren an der Wasserseite, unter Umständen auch große Reinwassermengen von Dampfmaschinen, sowie sehr tiefe Keller ableiten, während im Uebrigen die Entwässerung vorschriftsmäßig in das Strafseniel zu erfolgen hat. In Basel ist besondere Bestimmung über industrielle Abwasser vorbehalten, deren Beschaffenheit möglicher Weise den Auslass in den Rhein, sowie auch die für später beabsichtigte Berieselung stören würde, und daher eine chemische Reinigung verlangt.

In Frankfurt a. M. war schon nach Gesetz vom 3. Januar 1862 der Anschluss bebauter Liegenschaften vorgeschrieben: 1) in bereits kanalisierten Strafsen im Falle des Neubaues oder der Verlegung bereits bestehender Wasserabläufe, 2) in Straßen, welche künftig mit einem städtischen Kanal versehen werden, gleichzeitig mit der Anlage desselben, bei allen Gebäuden. Der Anschluss betraf Regen- und Brauchwasser, und sollte nur bei etwaiger tiefer Lage des Grundstückes erlassen werden. Sonst sollten alle Senkgruben, welche bisher diese Abwasser aufgenommen hatten, in einer von der Baubehörde anzuberaumenden Frist beseitigt werden, bei Strafe von 100 fl. und Berechtigung der Baubehörde, auf Gefahr und alleinige Kosten des Eigentümers die Senkgrube zu beseitigen und das Wasser in den öffentlichen Kanal abzuleiten. Nachdem eine neue, rationelle Kanalisation für sämmtliche Arten von Flüssigkeiten begonnen, wurden durch mehrere Verordnungen im Jahr 1871 die Bedingungen bekannt gemacht, unter welchen die Entwässerung der Gebäulichkeiten, Höfe und Gärten, und die Einführung der Excremente in die neuen Kanäle gestattet wird. Diese Bedingungen betonen hauptsächlich die Vollständigkeit der Entwässerung eines Grundstückes von allen unreinen Flüssigkeiten, auch des etwaigen Grundwassers, die vollkommene Durchspülung aller Abfälle durch die Privatröhren bis in den städtischen Kanal, und die

Beseitigung aller Gruben, somit gleichzeitige Ordnung in allen Beziehungen. Diese Forderung macht die Anlagen im Hause verhältnismässig billiger, und ist praktisch gegenüber solchen Hausbesitzern, welche noch keine richtige Einsicht über die Kanalisation haben. Der Plan und die Ausführung jeder Haus-Einrichtung unterliegt selbstverständlich der amtlichen Prüfung, und sind vortreffliche Normalien zur Erleichterung des Verfahrens ausgearbeitet. Seither ist der Andrang der Grundbesitzer so ungewöhnlich stark, dass dem Kanalbau-Bureau eine grosse Arbeitslast erwachsen ist. Und dies ist auch der Grund, weshalb der Anschluss an die neuen Kanäle noch nicht obligatorisch gemacht ist. Möglicherweise vollzieht sich schon auf diesem Wege die Reinigung und Entwässerung der Privatgrundstücke, anderenfalls müsste später das, was jetzt gestattet ist, vorgeschrieben werden.

Von allen Gattungen unreiner Flüssigkeiten wird es am schwersten fallen, für die Excremente die obligatorische Ableitung in die Kanäle durchzusetzen. Wo das Schwemmsystem noch unbekannt ist, werden nicht nur alle im 11. Kapitel besprochenen Einwendungen, sondern auch die Kosten der Abänderung in bestehenden Gebäuden hervorgekehrt. Es muss zugegeben werden, dass diese Kosten gewöhnlich im Verhältnis zur abgeleiteten Flüssigkeitsmenge erheblicher sind, als bei Regen- und Brauchwasser; denn wenn auch nicht eigentliche Wasser closets erforderlich sind, so muss doch für verstärkte Durchspülung der Hauröhren gesorgt werden. Man hat deshalb vorgeschlagen, bei einer im Uebrigen zum Fortschwemmen der Excremente geeigneten Kanalisation doch vorerst nur Regen- und Brauchwasser zwangsläufig hineinzubringen, dagegen den Anschluss der Abritte Jedem zu überlassen, in der Hoffnung, dass das Beispiel und der Erfolg der Einsichtigen allmählich wirken, und dass später die Zeit kommt, um gegen eine Minderheit von Nachlässigen Zwang auszuüben. So ist z. B. in Berlin die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, die Entwässerung eines Grundstückes auf Regen- und Brauchwasser zu beschränken, obgleich indirect die zwangsweise Einführung der Wasserversorgung es stets nahe legt, alsbald auch Wasserspülung in die Abritte zu bringen, und Alles gleichzeitig, mithin billiger einzurichten. Sobald dann ein grosser Theil der

Einwohner sich freiwillig des Schwemmsystems bedient, erheischt die Billigkeit, sie nicht mehr zu einem Abfuhrsystem mit Gemeindesubvention beisteuern zu lassen: die Gemeinde hebt die letztere auf, und überlässt den Hausbesitzern, welche noch die Abfuhr vorziehen, solche auf eigne Rechnung zu bewerkstelligen — als wirksamste indirekte Nöthigung auf den kostenfreien Weg des Schwemmsystems.

Bei der Frage des obligatorischen Anschlusses an öffentliche Kanäle ist auch noch der Umstand wichtig, wie die Spülung derselben besorgt wird. Zu diesem Zweck können dreierlei Quellen in Frage kommen: das Kanalwasser selbst; directe Einführung frischen Wassers aus der öffentlichen Wasserleitung; periodische Ströme aus Flüssen und Bächen, aus Sammelbehältern von offenem oder Grundwasser. In dem Kanalinhalt, wesentlich aus Regen- und Brauchwasser bestehend, ist auf das Regenwasser nicht viel zu rechnen. In der unberechenbaren Zwischenzeit zweier Regengüsse würden sich, falls die Spülung ebenso lange unterbrochen wird, die festen Bestandtheile des Kanalwassers ablagern, Stauungen und Stillstand des Unrathes ergeben, dessen abermalige Lösung Sache des Zufalls ist. Um sich auch in regenarmen Zeiten helfen zu können, muss das Brauchwasser allein schon eine erhebliche Menge ausmachen. Dies setzt reiche Wasserversorgung und starken Wasserverbrauch, mindestens etwa 120 Liter pro Tag und Kopf, und zahlreiche Zuleitungen aus den Häusern oder aus Nebenkanälen voraus, dann erst ist das Product der Häuser dünnflüssig genug, um ohne Weiteres stetig zu fließen. Wo diese Bedingung nicht erfüllt wird, sind vor Allem die Nebenstrände, welche nur für eine beschränkte Zahl von Häusern dienen, oder noch nicht völlig angebaute Strafzen durchziehen, sowie die obersten Ausläufer des Kanalnetzes mit weiterem frischen Wasser zu versehen, welcher dann den grösseren und tiefer liegenden Kanälen ebenfalls zu Gute kommt, so dass diese einen directen Zuschuss eher entbehren können. Ob der fragliche Zuschuss aus der Wasserleitung oder aus sonstigen Gewässern bezogen wird, hängt natürlich von dem Vorhandensein der letzteren und ihrer Höhenlage ab. Ausschliesslich auf die Wasserleitung sind z. B. angewiesen: Berlin, München, Lübeck, Witten, Basel, Crefeld. Dagegen dient in Würzburg Bach- und Flusswasser, in Frank-

furt a. M. gesammeltes Grundwasser zur Ergänzung bei der Spülung, beinahe für das gesammte Kanalnetz. Vielfach kommt eine Combination vor, in der Art, dass ein Theil des Netzes aus natürlichen Wasserläufen gespült wird, während der andere, wegen seiner Entfernung oder Höhenlage nicht erreichbar, auf sich selbst, bez. auf die Wasserleitung angewiesen bleibt: Hamburg, Danzig, Breslau, Nürnberg.

Bei der Wahl der Spülmethode kommen ferner die Kosten der Herbeischaffung frischen Wassers einerseits, und der Wegschaffung desselben als Vermehrung des Kanalinhaltes andererseits in Betracht. Wo Beides Nichts kostet, ist der Zuschuss von frischem Wasser unter allen Umständen wegen Reinlichkeit und Zuverlässigkeit höchst nützlich, und wird daher selbst dann beibehalten, wenn bei zunehmendem Wasserverbrauch in den Häusern die Quantität des Brauchwassers vielleicht für sich allein zur Spülung genügen würde (Hamburg, Danzig). Wo aber frisches Wasser theuer zu beschaffen, vielleicht aus einer Wasserleitung mit kostspieligem Betrieb, oder wo zur Beseitigung des Kanalinhalt-Pumpen erforderlich, wird beim Spülen thunlichste Beschränkung auf das Kanalwasser selbst am Platze sein.

Kanäle mit disponiblem und billigem frischen Zufluss bedürfen nicht den sofortigen Anschluss aller Häuser. Die Besitzer dürften hinsichtlich der Spülung allmählich oder freiwillig sich anschließen. Wo aber jene Vorbedingung nicht erfüllt ist, knüpft sich die Herstellung eines Kanals an die Bedingung allgemeinen, sofortigen Anschlusses. Die Frage ist besonders in den Außenbezirken einer sich erweiternden Stadt wichtig. Wenn an einer neuen, im Bau begriffenen Straße der gröfsere Theil der Häuser mit Wasserleitung versehen und dem öffentlichen Kanal angeschlossen ist, aber erst dann, kann der letztere in der Regel ohne Beihilfe von frischem Spülwasser reingehalten werden; bis dahin muss gewöhnlich die öffentliche Wasserleitung mit solchem aushelfen, falls andere Gewässer nicht zu Gebote stehen. Wünschenswerth zur Beschleunigung eines geordneten Zustandes bleibt daher immer eine wohlfeile Wasserversorgung. Dann wird es im Interesse der Hauseigentümer liegen, gleichzeitig die Zu- und Ableitung des Wassers in ihrem Anwesen einzurichten, dann erscheint auch der obligatorische Anschluss in neuen und alten Gebäuden um so weniger hart.

Sollte aber nicht der Anschluss an die allgemeine Wasserleitung ebenso zur Pflicht gemacht werden, wie derjenige an die allgemeine Entwässerung? Dies ist nach dem oben Angeführten in Berlin der Fall. In allen anderen Städten hat man vermutlich den indirekten Antrieb, und die Annehmlichkeit einer Wasserleitung für genügend erachtet, sowie auch die etwa bestehende private Bebeschaffung des Wassers nicht stören wollen. Die letztere mag ja immerhin, falls genügend nach Quantität und Qualität, zugegeben werden. Im Allgemeinen aber scheint uns bei dem gewöhnlichen Zustande der Brunnen im Stadtgebiet, der Zwang, reines Wasser zu brauchen, im gesundheitlichen Interesse fast ebenso sehr geboten, wie der Zwang, das verbrauchte Wasser ordnungsmässig zu beseitigen. Mindestens ist dies in älteren Stadttheilen der Fall, und in neuen ist wieder die gleichzeitige Ausführung beider Röhrensysteme in den Häusern eine Ersparnis. Neuerdings hat der deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege hinsichtlich der Stadterweiterungen, außer dem obligatorischen Anschluss der bebaut werdenden Grundstücke an die allgemeine Entwässerungsanlage, beschlossen (These Nr. 9 und 18):

„Eine reichliche Wasserversorgung des in Aussicht genommenen Baubezirks, womöglich durch eine Quellwasserleitung, ist erforderlich. Privatbrunnen sind möglichst wenig in Aussicht zu nehmen.“

Jedem neuen Wohngebäude muss frisches reines Wasser zugeführt werden. Ist eine allgemeine Wasserversorgung hergestellt, so soll jedes Haus, oder richtiger jede Wohnung bez. Stockwerk, einen Wasserhahn erhalten.“

Aus diesen Betrachtungen ergiebt sich abermals der innige Zusammenhang zwischen der systematischen Zuleitung und Ableitung des Wassers, auf welchen im 11. Kapitel wiederholt hingewiesen wurde. Mag man die Wasserleitung mehr als directe Annehmlichkeit, die Kanalisation mehr als nothwendiges Uebel ansehen, so sind jedenfalls beide Netze möglichst gleichzeitig zu erstreben und einzuführen. Die Wasserleitung allein bleibt nur ein halb vollbrachtes Werk, verbessert die Zustände nur theilweise, und vergrössert sogar in Folge ihrer Benutzung bestehende Uebelstände und Verlegenheiten der Entwässerung, so dass sie nicht zum allgemeinen Bedürfniss wird. Eine gute Entwässerung unterstützt zugleich die Rentabilität des Wasserwerkes, welches wie

jede gewerbliche Einrichtung um so vortheilhafter arbeitet, je mehr der Verbrauch steigt. Umgekehrt würde die Kanalisation allein unzweckmässig sein, weil sie öfters bestehende Brunnen versiegen macht, weil die Spülung theuer oder gar unmöglich werden kann, weil das Schwemmsystem der Excremente ohne Wasserleitung im Hause unausführbar ist. Beide Systeme ergänzen sich daher, beide sind gleich nothwendig für das materielle Wohlsein einer modernen Stadt.

210469458	110881146
090170283	27. AUG. 1981 FC
170470618	140702099
240470348	210383197
170474083	031083128
031074085	
28. Nov. 1974	El
12■275008	
27. 3. 75	
50975068	
22. Dez. 1975	FO
23■476182	
08676025	
30■876057	
211076144	
11■277119	
12. Mai 1977	FC
031178137	
160781188	
180282115	

N11< 17222172 090

UB Karlsruhe