

Straßenbau.

E. Richter.

Die Neuherstellung und die Unterhaltung der öffentlichen Straßen Hamburgs erfolgen durch das Ingenieurwesen der Baudeputation auf Staatskosten. Die Eigentümer der an solche Straßen angrenzenden Grundstücke sind verpflichtet, sobald sie das Frontrecht an einer neuen, vom Staate hergestellten Straße erwerben, dem Staate die Kosten der Straßenanlage zu ersetzen. Ausgenommen sind diejenigen Eigentümer, die ihre Grundstücke

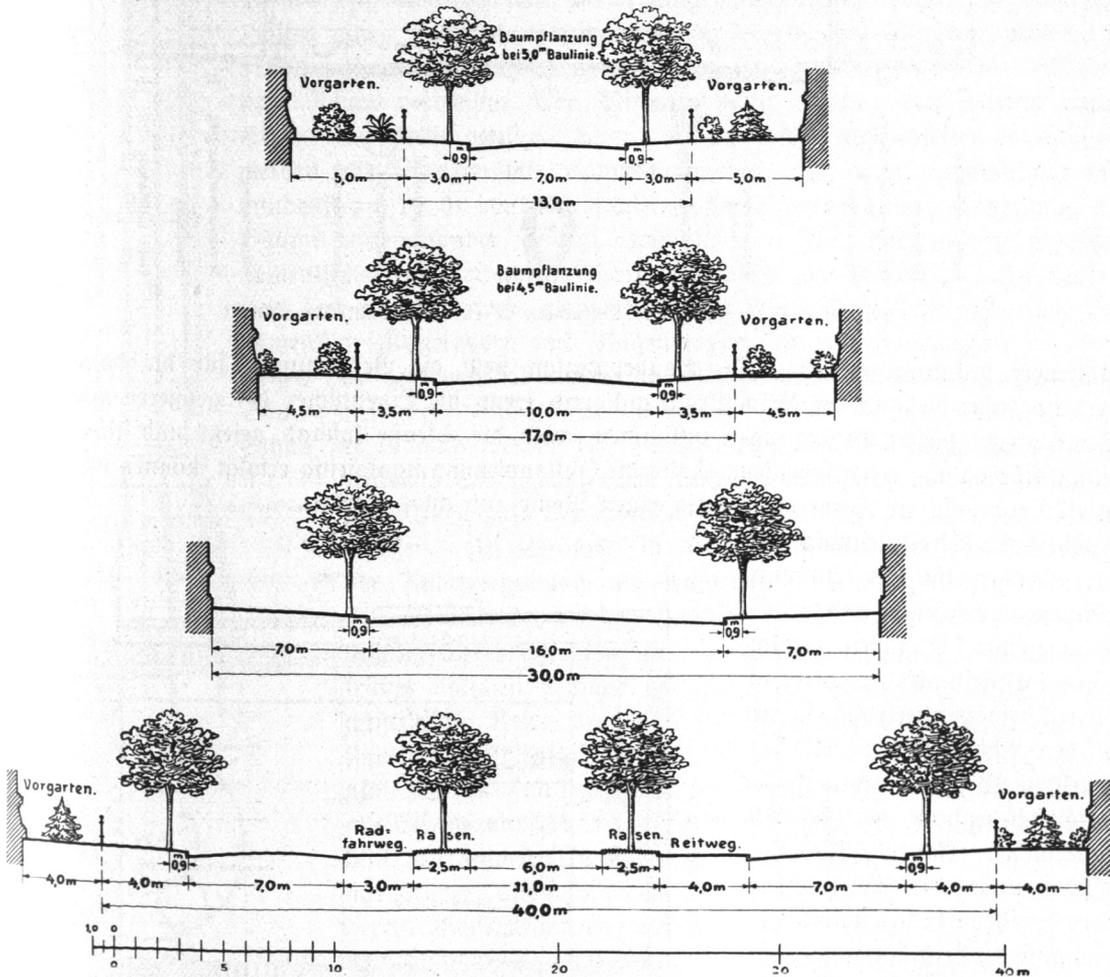


Abb. 260 bis 263. Einteilung der Straßen mit einer Breite von 13 bis 40 m

vom Staate nach Herstellung der Straße erwerben. Die zu ersetzenden Kosten umfassen sowohl den Wert der für die Straße einschließlich der Fußwege verwendeten Flächen, als auch die Kosten für ihre Herstellung und Pflasterung einschließlich des Anschlusses an einmündende andere Straßen und Plätze. Nicht eingerechnet werden die Kosten der Ziele und der Fußwegbefestigung, für die die Bezahlungspflichten anderweitig geregelt sind. Beträgt die Straßenbreite mehr als 17 m, so werden nur diejenigen Kosten berechnet, die die Herstellung in nur 17 m Breite erfordert haben würde. An Stelle der Barzahlung kann eine während 30 Jahren mit 6% vom Kapital zu erhebende Rente treten.

Rücksicht auf die Unterbringung der Versorgungsnetze“) gegebenen Anregung entsprechend, wurde bei dem Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Strasse im Jahre 1892 ein Versuch mit der Unterbringung der Leitungen in einem unterirdischen Gang gemacht. Dieser Leitungsgang (Abb. 265) liegt auf der einen Straßenseite, fast unmittelbar an den Häusern, um die Hausanschlüsse ohne Aufgrabung beschaffen zu können. Er hat eine Länge von 455 m, und ein Meter kostet etwa 116 Mark. Der Leitungsgang hat besondere Übelstände nicht verursacht; der großen Kosten wegen wurde von einer weiteren Ausführung solcher Anlagen jedoch abgesehen.

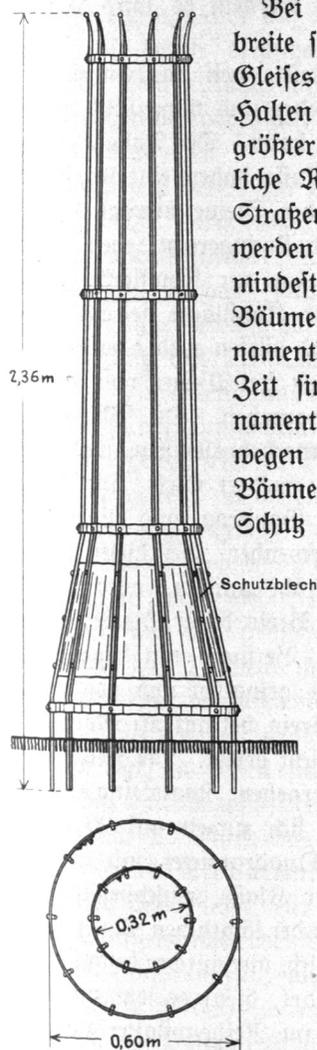


Abb. 266 und 267. Baumkorb.

Bei den durch Straßenbahnen befahrenen Straßen wird die Fahrdammbreite so gewählt, daß zwischen den Kantsteinen und der Mitte des nächsten Gleises ein Abstand von 3,5 m eingehalten werden kann, so daß zum Halten eines nach der Straßenordnung zugelassenen Wagens von 2,5 m größter Breite neben den 2 m breiten Straßenbahnwagen der erforderliche Raum verbleibt. Der Mindestabstand zwischen den Mitteln zweier Straßenbahngleise beträgt 2,65 m. Soweit die Straßenbreiten es zulassen, werden alle Straßen mit Bäumen versehen, die in einem Abstande von mindestens 0,70 m von der Kante gepflanzt werden. Die Entfernung der Bäume untereinander beträgt etwa 12 m. Zur Verwendung gelangen namentlich Ulmen, Linden, Ahorn, Platanen und Kastanien. In neuerer Zeit sind auch Versuche gemacht mit der Anwendung von Zwergbäumen, namentlich Kugelhorn und Kugelakazien, in solchen Straßen, in denen wegen des geringen Abstandes der Häuser von der Kante starkwüchsige Bäume den angrenzenden Gebäuden zuviel Licht entziehen würden. Zum Schutz der Bäume werden fast durchgehends Baumkörbe angeordnet, die teilweise mit Schutzblechen versehen sind (Abb. 266 und 267), um den Wurzelhals der Bäume gegen schädliche Verunreinigungen zu schützen. In Straßen, in denen eine undurchlässige Pflasterung der Fahrstraße und der Fußwege hergestellt wird, werden die Bäume mit Baumrosten versehen, unter denen der Fußweg unbefestigt bleibt. An Stelle der früher üblichen gemusterten gußeisernen Roste, die teuer sind und unter dem Verkehr glatt werden, sind jetzt Roste aus Eisenbeton (Abb. 268 und 269) verwendet. In Alleen mit großen, alten Bäumen, deren Wasserbedürfnis mit den üblichen Einrichtungen nicht befriedigt werden kann, werden besondere unterirdische

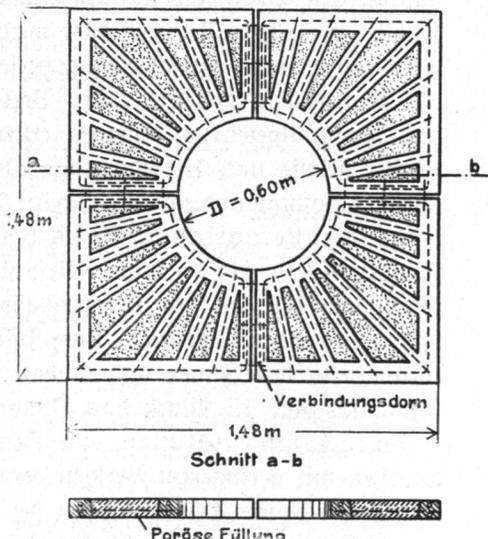


Abb. 268 und 269. Baumrost aus Eisenbeton.

Bewässerungsvorrichtungen hergestellt. Ebenso wie die Bäume werden auch alle andern Gegenstände, wie Gaslaternen, Straßenbahnmaste, Feuermelder, Autorufapparate, Telephonverteiler usw., in mindestens 70 cm Abstand von der Kante aufgestellt. Zur Ableitung der Tageswasser von den Straßen in die Siele dienen im Rinnstein liegende Sieleinsläufe, die aus gußeisernen Rosten über gemauerten Schlammfängen bestehen, die gegen das Siegel durch eine gußeiserne Geruchsverschlusklappe abgeschlossen sind.

Für die Wahl der Befestigungsart der Fahrdämme und Fußwege ist der zu erwartende Verkehr entscheidend.

Fahrstraße. Die Fahrbahnplasterung bestand in früheren Jahren vorherrschend aus dem sogenannten rauhen oder Polygonalplaster, nur in den Straßen der inneren Stadt und in einigen Hauptstraßen der Außenstadtteile war Reihenplaster hergestellt. Bei den stetig sich steigenden Ansprüchen auf Geräuschverminderung und bei der wachsenden Größe der Wagen- gewichte und -ladungen konnte diese Plasterart als den Bedürfnissen der Großstadt und den Forderungen auf Wirtschaftlichkeit entsprechend nicht mehr verteidigt werden, es wird deshalb rauhes Plaster im Stadtgebiete nicht mehr verwendet.

Das Reihenplaster wird meist aus nordischem Gestein hergestellt, weil das einheimische Material wegen der billigeren Arbeitslöhne in Norwegen und Schweden und namentlich wegen der billigen Seeschiffsfrachten nicht in erfolgreichen Wettbewerb treten kann. Der Ankauf erfolgt fast durchgehends in öffentlicher Ausschreibung. Die Steine erster Klasse haben eine Kopffläche von 12 bis 24 cm Länge und 10 bis 15 cm Breite. Die Höhe der Steine beträgt 19 bis 21 cm. Die Kopffläche muß ein rechtwinkliges Viereck bilden und fluchtgerecht, eben, scharf und vollkantig bearbeitet sein. Die Grundfläche der Steine soll eine zur Kopffläche gleichlaufende ebene Fläche sein, deren Größe mindestens zwei Drittel der Kopffläche beträgt. Die Seitenflächen müssen in 4 cm Höhe senkrecht zur Kopffläche stehen und dürfen weder vortretende Buckel, noch zu starke Vertiefungen haben. Diese Steine werden zurzeit frei Wagen vom Hauptsteinlagerplatz mit 66 Mark das Kubikmeter an die Baustellen abgegeben. Die Plasterung mit Reihensteinen erster Klasse erfolgt im wesentlichen in den Hauptverkehrsstraßen, wo neben der Durchführung schweren Lastverkehrs die Geräuschverminderung gefordert wird. Die Fugen dieser Plasterung werden mit einer Mischung aus Asphaltmehl, Goudron und Paraffinöl vergossen. Eine zweite Sorte Reihensteine wird in Nebenstraßen verwendet. Bei diesen ist ein etwas größerer Spielraum in der Breite und namentlich in der Höhe zulässig, auch werden geringere Anforderungen an die Güte der Bearbeitung gestellt. Der Preis dieser Steine beträgt ab Hauptsteinlager 46 Mark das Kubikmeter. Neuerdings sind Versuche mit einer noch geringeren Sorte von Reihensteinen angestellt, die mit der Maschine gespalten und von Hand nur an den Ecken und Kanten etwas nachgerichtet werden. Der Preis beträgt 40 Mark das Kubikmeter. Das Reihenplaster wird auf eine 18 cm hohe Grandschicht gesetzt. Die Herstellung wird meistens im Ausschreibungsverfahren an Plasterübernehmer vergeben; staatsseitig werden alle Materialien geliefert. Der Preis des fertigen Pflasters stellt sich zurzeit auf 20 Mark das Quadratmeter mit Steinen erster Klasse, auf 17 Mark das Quadratmeter mit Steinen zweiter Klasse und 15 Mark das Quadratmeter mit Steinen dritter Klasse, einschließlich einjähriger Haftung und einschließlich der Arbeiten für das Pflasterbett und der sämtlichen Materialien.

Brückensteinpflaster. Dieses Plaster ist dem Reihenplaster ähnlich, nur mit der beschränkten Höhe von 9½ bis 10½ cm. Ursprünglich nur auf Brücken verwendet, dient es jetzt zur Ausplasterung der von den Straßenbahnen zu unterhaltenden Flächen im Reihenplaster zwischen und neben den Schienen. Das Plaster wird auf eine 20 cm hohe Betonschicht gesetzt und ebenfalls in den Fugen mit Asphalt vergossen. Der Preis des fertigen Pflasters beträgt mit Betonunterlage 19 Mark das Quadratmeter.

Schlackensteinpflaster aus Steinen der Mansfelder Gewerkschaft wurde zeitweilig in Straßen mit geringerem Verkehr verwendet und ist wegen seiner ebenen Oberfläche und der geräuschmindernden Eigenschaft bei der Bevölkerung beliebt. Das Material hat aber neben den mannigfachen guten Eigenschaften den Mangel, daß es durch seine blasige Beschaffenheit den Pferdedung festhält und damit zu Geruchsbelästigungen Veranlassung geben kann. Der Preis des Pflasters, das im übrigen wie das Granitreihenplaster behandelt wird, ist 17 Mark das Quadratmeter. (S. auch Radfahrwege S. 159.)

Chaussierung. Wegen der großen Unterhaltungsarbeiten und der Staubplage hat sich die Chaussierung als ungeeignet erwiesen. Die vorhandenen Flächen sind deshalb in den letzten Jahren fast sämtlich mit einer Kleinpflasterdecke versehen worden. Zurzeit wird Chaussierung nur als Unterlage für späteres Kleinpflaster hergestellt.

Kleinpflaster. Nachdem sich dieses Pflaster als Decklage auf vorhandenen Chaussees besonders unter dem Automobilverkehr sehr gut bewährt hat, ist man in den letzten Jahren dazu übergegangen, nicht nur auf allen Chaussees, sondern auch in Straßen mit leichterem Verkehr Kleinpflaster auf neuer Packlage oder Betonunterlage herzustellen. Neben nordischem Granit ist auch deutsches Gestein, Basalt, Grauwacke und Kohlen sandstein, verwendet worden. Fester Kohlen sandstein hat sich wegen seines gleichmäßigen Abschleifens für Kleinpflasterungen besonders gut bewährt. Der Preis einschließlich neuer Packlage beträgt 11 Mark das Quadratmeter.

Stampfasphalt. In den letzten Jahren ist in zunehmendem Maße Stampfasphalt gelegt worden. Die Vergebung erfolgt in öffentlicher Ausschreibung, in der Regel mit einer dreijährigen unentgeltlichen und einer weiteren zwölfjährigen Unterhaltungspflicht gegen Zahlung von 50 Pf. für das Jahr und das Quadratmeter. Der Preis einschließlich 20 cm hoher Betonunterlage beträgt zurzeit 10 Mark das Quadratmeter. Wegen der erheblichen Geräuschverminderung und der Sauberkeit ist diese Pflasterart beliebt; sie erfordert aber große Unterhaltungs- und Reinigungskosten. In der heißen, trockenen Jahreszeit wird Klage geführt über die starke Staubaufwirbelung und über Geruchsbelästigung.

Hartgussasphalt. Dieses Pflaster wurde versuchsweise in einigen Straßen mit größerem Gefälle hergestellt, in denen Stampfasphalt wegen seiner Glätte nicht anwendbar war und der Zusammenhang angrenzender Asphaltflächen gewahrt werden sollte. Der Preis betrug unter den für Stampfasphalt üblichen Bedingungen ebenfalls 10 Mark das Quadratmeter.

Holzpfaster. Bei Benutzung von Weichholzarten hat sich Holzpfaster nicht bewährt. Abgesehen von den großen Reinigungs- und Unterhaltungskosten, machte sich namentlich die Eigenschaft des Treibens unangenehm bemerkbar. Versuche mit australischen Harthölzern haben ebenfalls keine vollbefriedigenden Ergebnisse gehabt, so daß Holzpfaster ausnahmsweise nur noch in Straßen mit größerem Gefälle ausgeführt wird, in denen man auf Geräuschlosigkeit Gewicht legt, in denen sich aber das glatte Stampfasphaltpfaster nicht ausführen läßt. Der Preis des Hartholzpfasters unter der Unterhaltungspflicht wie beim Stampfasphalt ist sehr hoch und beträgt 22 Mark das Quadratmeter.

Teer- und Asphaltmakadam. Diese Pflasterarten sind versuchsweise bei Straßen im Stadtpark ausgeführt; ein Urteil kann noch nicht gefällt werden.

Die Straßenflächen der Stadt betragen am 31. Dezember 1912 (vor der Eingemeindung der Vororte) 8663000 qm, wovon 3683000 qm auf die Fußwege entfallen. Unter der Fahrbahnfläche von 4980000 qm waren vorhanden:

1899000 qm Polygonalpflaster,	106000 qm Kleinpflaster,
1047000 „ Reihenspflaster mit Fugenverguß,	58000 „ Chaussee,
606000 „ Reihenspflaster ohne Fugenverguß,	57000 „ Reitwege,
303000 „ Brückensteinpflaster ohne Beton,	28000 „ Radfahrwege aus Schlacken,
467000 „ Asphaltpfaster,	8000 „ Bohlenbelag der Brücken,
24000 „ Hartholzpfaster,	13000 „ Betonpfaster,
4000 „ Weichholzpfaster,	232000 „ unbefestigte, sogenannte Sommerwege.
128000 „ Schlackensteinpflaster,	

Pflaster in den Straßenbahnstrecken. Der Straßenbahngesellschaft liegt die Pflasterunterhaltung in dem sogenannten Pflichtstreifen, das heißt der Fläche zwischen den Schienen, zwischen den Gleisen und 30 cm seitwärts von den äußeren Schienen, ob. In den Marsch-

gebieten werden die Gleise und das Pflaster wegen des beweglichen Untergrundes nur auf Grandbettung gesetzt, in den Beestgebieten wird aber meistens eine durchgehende, 20 cm starke Betonunterlage unter der Gleisanlage hergestellt. Auf eine gute Gleisentwässerung wird sowohl wegen der Pflasterunterhaltung, als auch der Erhaltung des Betriebsmaterials der Straßenbahn durch Einbau von Entwässerungstrummen (Abb. 270) besonderes Gewicht gelegt. Solche Entwässerungen werden an den Fußpunkten aller Gefällstrecken, in den Tiefpunkten und auch sonst in angemessenen Entfernungen mit Anschluß an die Kanalisation angelegt.

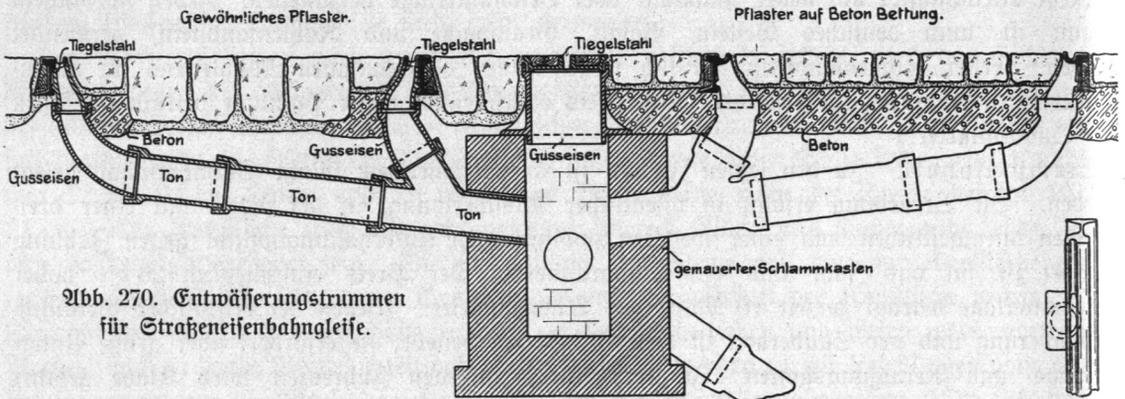


Abb. 270. Entwässerungstrummen für Straßeneisenbahngleise.

Reitwege. In Hamburg werden in immer ausgedehnterem Maße Reitwege angelegt. Ein besonderer Bedarf für Reitwege war in früheren Jahren nicht vorhanden, weil die Straßen unmittelbar vor der inneren Stadt nur mit Pflasterstreifen in der Mitte versehen waren, an die sich seitwärts Sandstreifen, sogenannte Sommerwege, anschlossen, die für den Reitverkehr geeignete Flächen boten. Durch die allmähliche Vollauspflasterung der Straßen infolge des zunehmenden Verkehrs sind diese Flächen verloren gegangen, und es mehrten sich die Ansprüche auf Herstellung besonderer Reitwege. Diesem Verlangen wird bei dem weiteren Ausbau der Stadt durch größere Breiten der Hauptstraßen tunlichst Rechnung getragen, besonders sind bei der Anlage des Stadtparkes ausgedehnte Reitwege vorgesehen, die den Reitern einen Ersatz für die früher dort befindlichen unbefestigten Feldwege bieten. Die Reitwege werden in



Abb. 271. Querschnitt durch einen Reitweg.

der Weise hergestellt, wie die Abb. 271 zeigt. Die untere Packlage wird mit kleinen, mit Schlacken verpackten Tonrohren an die Zieltrummen angeschlossen. Auf die Packlage von 16 cm Höhe wird je eine Schicht grober und mittlerer Schlacke aus der Müllverbrennungsanstalt von 2 cm Stärke aufgebracht, und als Decklage folgt eine 10 cm hohe Schicht aus zwei Teilen Grand, einem Teil Lohe und einem Teil Sägespäähnen. Diese Ausführung hat sich bewährt, weil sie eine weiche, nachgiebige und stets feuchte und deshalb staubfreie Decke bildet, die auch dem Fußgängerquerverkehr keine Beschwerden verursacht. Die Unterhaltung beschränkt sich auf das Zurechtharken der Oberfläche und eine Auffüllung der Decke zur Ergänzung des verspillten Materials. Nachdem in den letzten Jahren die Beschaffung von geeigneter Lohe immer mehr Schwierigkeit bereitet, ist neuerdings der Versuch gemacht, die Deckschicht aus einem Gemisch von Torfstreu und Sand herzustellen. Die Versuche haben sich bis jetzt gut bewährt.

Radfahrwege. Zu Beginn des Radfahrsports wurde allgemein die Forderung besonderer Radfahrwege erhoben, die bei dem derzeit besonders unebenen rauen Pflaster berechtigt war. Es wurden deshalb in ausgedehntem Umfang solche Wege geschaffen, wobei diese je nach den örtlichen

Verhältnissen in die Sommerwege, an die Grenzen der Fußwege oder in die Fahrstraße neben dem Rinnstein eingebaut wurden. Die Anordnung im Sommerwege mußte bald wieder aufgegeben werden, weil sich zeigte, daß diese Wege von dem sonstigen Straßensfuhrwerk vielfach benutzt und bald vollständig zerfahren wurden. Auch die Anordnung in den Fußwegen zwischen Rante und Baumreihe führte in dicht bebauten Straßen bald zu Unbelständen, indem die dort spielenden Kinder durch die Radfahrer gefährdet wurden. Es ist jetzt der Radfahrweg in der Fahrstraße als richtig belegen anerkannt und er ist fast durchgehend dort hergestellt worden, wo die Straßen noch mit schlechtem, rauhem Pflaster oder mit Chaussee befestigt sind. Dagegen werden bei allen Straßen mit Reihenpflaster

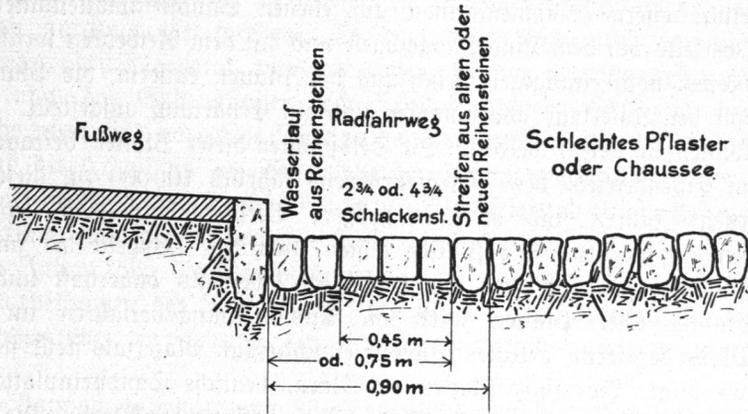


Abb. 272. Querschnitt durch einen Radfahrweg.

ebenso wie bei Kleinpflaster, Holz- und Asphaltpflaster keine Radfahrwege angelegt. Die übliche Anordnung der an beiden Straßenseiten hergestellten Radfahrwege ist aus der Abb. 272 ersichtlich. Schlackensteine haben sich für diesen Zweck gut bewährt.

Fußwege. Die Fußwege werden von der Fahrstraße durch eine erhöhte Rante getrennt. Die Granitkantsteine werden für nicht endgültige Pflasterungen nur in 15 cm Breite, für endgültige Pflasterungen in 36 cm Breite hergestellt. Überfahrten über die Fußwege nach den angrenzenden Grundstücken werden mit bestem Reihenpflaster genau in der Fußwegsfläche liegend gepflastert. Der Rinnstein wird auf 5 cm unter Kantsteinhöhe gehoben und der Kantstein selbst auf 7 cm Breite gebrochen, um die Auffahrt der Wagen zu erleichtern. Die erste Befestigung der Fußwege besteht meistens aus einfacher, 8 cm starker Schlackendecke, die mit einer dünnen Lage feinerer Schlacken ausgeglichen wird. Auf diese Schlackenlage kommt eine dünne Schicht bindiger Deckerde, und schließlich wird das Ganze mit einer 1 cm dicken Brandschicht abgedeckt. Die Schlacke stammt zum größten Teil aus der Müllverbrennungsanlage. Das Quadratmeter derartiger Fußwege kostet 1,20 Mark. Diese Befestigungsweise hat sich im allgemeinen bewährt, sie ist gut trocken und angenehm zu begehen. Nur im Winter, wenn Frost im Boden ist, so daß das Tauwasser nicht abziehen kann, wird die Decke weich. Ein Unbelstand ist ferner die verhältnismäßig große Staubbildung bei trockenem Wetter. Zur Vermeidung des Staubes sind Versuche mit Oberflächen- und Innenteerung angestellt, doch haben diese Versuche bisher kein abschließendes Ergebnis gehabt. Für das Gedeihen der Straßenbäume ist diese Befestigung zweifellos am vorteilhaftesten. Bei zunehmendem Verkehr werden aber die Unterhaltungsarbeiten zu bedeutend, es wird dann meistens mit der Legung eines Plattenstreifens in der Fußwegmitte vorgegangen, bis schließlich eine Ganzauslegung mit Platten erfolgt. In Straßen mit Bäumen wird entweder der Streifen zwischen der Rante und den Platten mit Pflaster aus kleinen Steinen versehen, oder unmittelbar um den Baum eine Fläche von Platten freigehalten. Für den Plattenbelag der Fußwege wurden früher meistens Yorkshiresandsteinplatten verwendet. Der Preis ist aber in den letzten Jahren durch die hohen Zollsätze so erhöht, daß sie fast nur noch in der inneren Stadt gelegt werden. Die außerdem verwendeten Platten aus dem Main- und Wesergebiet sind zwar erheblich billiger, aber weniger widerstandsfähig und besonders stark zur Schmutzaufnahme geneigt. In den Außengebieten werden seit Jahren Zementplatten verwendet, die vom Ingenieurwesen hergestellt werden und sich bei nicht

zu starkem Verkehr durchaus bewährt haben. Diese Zementplatten haben eine Größe von 60×85 cm und eine Stärke von 7 cm. Der Rand ist 1 cm unterschritten. Die Herstellung erfolgt aus einer sorgfältigen Mischung von einem Teil Portlandzement auf drei Teile Riesel sand, dessen Riesel höchstens 7 mm Größe haben. Das Gemisch wird als flüssiger Brei in zweiseitige eiserne Rahmenformen auf ebenen Sandsteinplattenunterlagen eingeschlemmt und die Oberseite mit dem Lineal abgezogen und mit dem Reibebrett sorgfältig abgerieben. Die Rahmen werden nach eintägiger Erhärtung der Platten entfernt, die Platten nach weiteren zwei Tagen von der Unterlage abgenommen und zur Erhärtung aufgestellt. Nach sechswöchiger Erhärtung können sie gelegt werden. Die Selbstkosten dieser Platten betragen 2,15 Mark. Zurzeit werden im Eigenbetriebe des Ingenieurwesens jährlich 100000 qm dieser Platten hergestellt. In den letzten Jahren sind daneben größere Versuche mit stark gepreßten Zementkünststeinplatten gemacht worden. Die Platten kosten etwa das Doppelte der im eigenen Betriebe hergestellten einfachen Zementplatten, sie haben sich aber als dauerhaft und gut begehbar erwiesen. Die Legung aller Platten wird im Ausschreibungsverfahren an Übernehmer vergeben. Der Preis der fertig gelegten Platten einschließlich Materials stellt sich für das Quadratmeter etwa wie folgt: Yorkshire-Platten 12 Mark, deutsche Sandsteinplatten 10 Mark, Kunststeinplatten 7 Mark, Zementplatten 5 Mark, Mosaikpflaster 6 Mark. Die Herstellung und Unterhaltung des Fußwegbelages erfolgt staatsseitig. Die Eigentümer der anliegenden Grundstücke haben zu den Herstellungskosten des Plattenbelages einen Beitrag von 3,60 Mark für das Quadratmeter zu leisten.

Die Aufgrabungen im öffentlichen Grunde und ihre Regelung.

Curt Merkel.

Mit dem Straßenbau auf das engste verknüpft sind die Aufgrabungen im öffentlichen Grunde. Bestimmungen über solche Aufgrabungen gab es in Hamburg bereits vor Jahrhunderten.

Im Jahre 1788 wurde eine abgeänderte hamburgische Gassenordnung erlassen, weil die mehrmals ergangenen Verordnungen auf den Gassen, Märkten und Plätzen noch nicht denjenigen Grad der Sicherheit herbeigeführt hatten, der in einer wohlgeordneten Stadt erwartet werden konnte. Der § 3 dieser Gassenordnung enthielt eine Bestimmung über Sicherung von Aufgrabungen durch Bretter, Latten, Wächter und Leuchten. Diese Aufgrabungen wurden nur durch Ausbesserungsarbeiten an den Vorsegen und an den Brunnenhölzern, worunter die hölzernen Wasserleitungsrohre zu verstehen sind, erforderlich, war doch der Straßengrund in jener Zeit im allgemeinen noch von Leitungen frei. Die Straßenordnung von 1788 blieb bis zum Jahre 1881 in Kraft.

In die Straßenordnung von 1881 wurden keinerlei Bestimmungen über Aufgrabungen in dem öffentlichen Grund aufgenommen, weil diese dem in der Zwischenzeit entstandenen Baupolizeigesetz einverleibt waren.

Der große Hamburger Brand, der auf vielen Gebieten der Technik Neuerungen herbeiführte, gab auch den Anstoß, ausgedehntere baupolizeiliche und feuerpolizeiliche Bestimmungen zu erlassen. Die Übertragung dieser lediglich für den abgebrannten Stadtteil gültigen Bestimmungen auf das übrige Stadtgebiet erfolgte erst nach außerordentlich langwierigen Verhandlungen und Kämpfen.