

kannt, so ist der Anlieger nicht bloß von Kostenbeiträgen entbunden, sondern hat im Gegentheil von der Gemeinde Entschädigung für Landabtretung u. f. w. zu beanspruchen. Sicher hat der Gesetzgeber nicht die Beitragspflicht an alten, längst für den Anbau, wenn auch nur streckenweise, benutzten Stadtstraßen fest setzen wollen; aber es dürfte auch zu weit gehen, wenn man geltend machen wollte, der Gesetzgeber habe nur »neu entworfene, aber noch unfertige« Straßen im Auge gehabt. Ein Feldweg, ein bekiester Gemeindeweg oder auch eine Landstraße, die nach dem fest gestellten Stadtbauplane dazu bestimmt sind, breite Stadtstraßen mit verbesserter Richtung und verbesserten Höhenverhältnissen zu werden, sind gewiss als solche Straßen zu betrachten, auf welche die Beitragspflicht des §. 15 des preussischen Gesetzes Anwendung findet. Für die Beurtheilung der Sachlage und der Kostenfrage ist es gleichgiltig, ob die neue Stadtstraße mitten durch das Feld gezogen wird oder ob in dieselbe streckenweise ein alter, unangebauter Weg fällt.

429.
Normalbeiträge.

Zur Ermittlung der Anliegerbeiträge werden die Kosten einer ganzen Strecke zusammengezählt und gleichmäÙig vertheilt; zugehörige Theile von Straßenskreuzungen und Straßenabzweigungen werden mit eingerechnet. So bilden sich für Erdarbeiten, Pflasterung und Bürgersteige bei annähernd gleichartigem Gelände fast von selbst Normalbeiträge nach dem laufenden Meter Frontlänge und nach der Straßenbreite. Bei der Kölner Stadterweiterung geht man bezüglich der Canalisation und der Beleuchtungs-Anlage einen Schritt weiter, indem es für den Anliegerbeitrag gleichgiltig sein soll, ob in der Straße ein Hauptcanal von großem oder ein Canalrohr von geringem Querschnitt, ein Hauptgasrohr von 60 cm oder ein Nebenrohr von 10 cm Weite liegt. Das Canalnetz, wie das Gasrohrnetz oder das elektrische Kabelnetz haben für jeden Anlieger den gleichen Werth, mögen die Hauptleitungen in dieser oder jener Straße liegen.

Auf Grund dieser Erwägungen ist in Köln der Kostenbeitrag zum Canalbau allgemein (mit Einfluß der Kosten für die städtischerseits herzustellenden Hausanschlüsse) auf 40 Mark, derjenige zum Bau des Gasrohrnetzes auf 12 Mark für jedes laufende Meter Grundstücksfront fest gesetzt worden, so daß es nunmehr möglich ist, bei mittlerer Ausführungsgüte für den ganzen Straßenbau (ohne Grunderwerb) Normalbeiträge zu fordern, welche nach der Straßenbreite von 180 bis zu 100 Mark für das Frontmeter abgestuft sind.

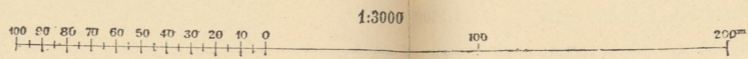
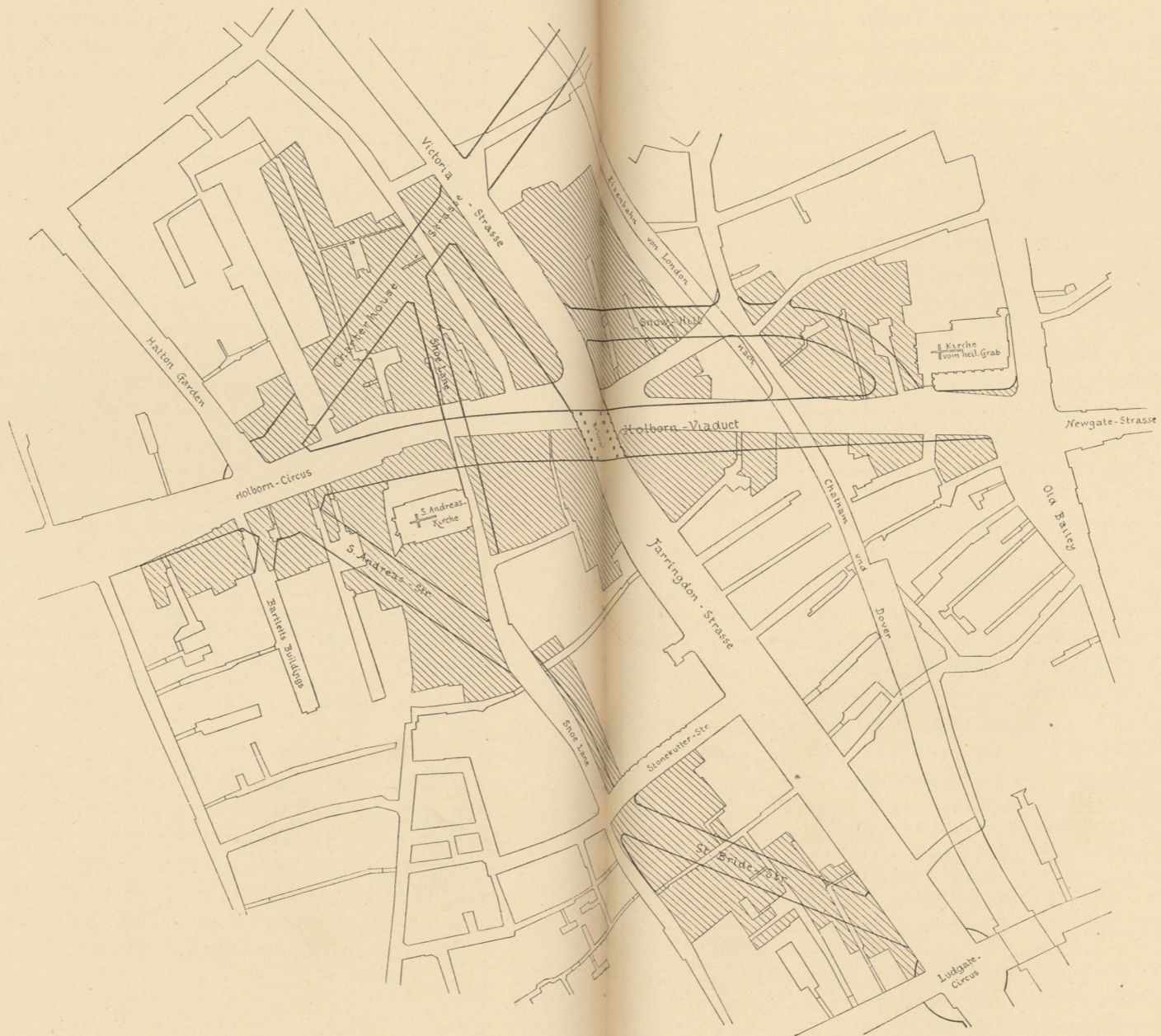
Am einfachsten gestaltet sich die Beitragsfrage, wenn die Gemeinde selbst die Eigenthümerin des Baulandes ist, welches sie durch neue Straßen aufgeschlossen hat. Hier ist es eine bloße Zweckmäßigskeitsfrage der Verkaufs-Politik, ob man durch die Verkaufsbedingungen hohe, niedrige oder gar keine Beiträge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

6. Kapitel.

Die Straßendurchbrüche und die Verbesserung alter Straßen.

430.
Wirkung der Stadterweiterung auf die Altstadt.

Nimmt eine Festungsstadt eine plötzliche Erweiterung vor oder findet bei einer offenen Stadt zeitweise eine starke Entwicklung nach außen statt, so hat diese Ausdehnung auch den entschiedensten Einfluß auf die Verkehrs-, Geschäfts- und



Enteignungsplan
für die Anlage des Holborn-Viaduktes und der benachbarten
Straßendurchbrüche zu London.

Werthverhältniffe der inneren Stadt. Zuweilen treten zwar Verschiebungen ungünstiger Art ein, wie schon in Art. 57 (S. 33) erörtert wurde. In der Regel aber werden Verkehr und Geschäft befruchtet, die Werthe gesteigert. Die Bauthätigkeit am äußeren Rande der Stadt wirkt anregend auf die Bauluft im Inneren; die Kapitalien, welche draussen erworben wurden, werden auch in der Altstadt werbend und verbeßernd angelegt. Bei den Stadterweiterungen von Magdeburg, Köln und Antwerpen ist dieser Vorgang besonders klar in die Erscheinung getreten. Die Altstadt verjüngt sich; der gewachlene Verkehr, die gehobenen Ansprüche fühlen sich überall beengt und beschränkt. Deshalb bedarf jeder Stadterweiterungsplan nach außen der umsichtigen Ergänzung nach innen. Neue Radien, neue Diagonalen sind durchzulegen (z. B. Antwerpen, Magdeburg); vorhandene, bisher aber getrennte Straßenzüge sind mit einander zu verbinden; alte enge Straßen und Gassen sind aus Verkehrs- und Gefundheitsrückfichten zu verbreitern; die Höhenlage einzelner Straßen oder ganzer Stadttheile ist zu verbeßern; gefundheitswidrige oder verkehrswidrige Stadttheile sind unter Umständen ganz niederzulegen und durch neue zu erfetzen.

Schon in Kap. 3 dieses Abschnittes wurden die Gründe besprochen, welche den Straßendurchbrüchen und Stadtverbeßerungen größeren Maßstabes in Deutschland entgegenstehen. Das Enteignungsgesetz, welches solche Maßregeln begünstigen sollte, erschwert oder verhindert sie. Die Uebertragung der Durchbruchkosten auf die neuen Grundstücksfronten ist wegen der unerfchwinglichen Höhe im Allgemeinen undurchführbar und würde im Falle der Durchführbarkeit nicht zum Ziele führen, weil die Umlegung der Grenzen (siehe Kap. 4) fehlt. Die wenigen Straßendurchbrüche von Bedeutung, welche in Deutschland ausgeführt wurden (z. B. in Frankfurt a. M., Hannover, Magdeburg, Berlin), sind meist das Werk von Baugesellschaften, welche die Grundstücke mit kaufmännischer Klugheit zusammenkauften und ihren Plan gewöhnlich mit Unterstützungen aus öffentlichen Mitteln durchführten. Bis zur gefetzlichen Regelung dieser Materie dürften sich Grundfätze über die Art der Ausführung von Straßendurchbrüchen und Stadtverbeßerungen der in Rede stehenden Art kaum aufstellen lassen. Die Thätigkeit der deutschen Stadtgemeinden wird sich im Allgemeinen auf den Durchbruch kurzer Straßenverbindungen für Verkehrs- und Canalisationszwecke so wie auf Nivellements-Verbeßerungen beschränken.

Ein Beispiel Londoner Straßendurchbrüche und Höhenänderungen, die *Holborn-Valley-Improvements*, zeigt die neben stehende Tafel. Die Grundstücke, welche die Stadt London auf Grund einer Parlaments-Acte behufs Anlage der neuen Straßen *Holborn-Viaduct*, *Holborn-Circus*, *Snow-Hill*, *Charterhouse-Street*, *Shoe-Lane*, *St. Andrew-Street* und *St. Bride-Street*, so wie zur Ueberbrückung von *Farringdon-Street* enteignete, sind durch Schraffirung gekennzeichnet.

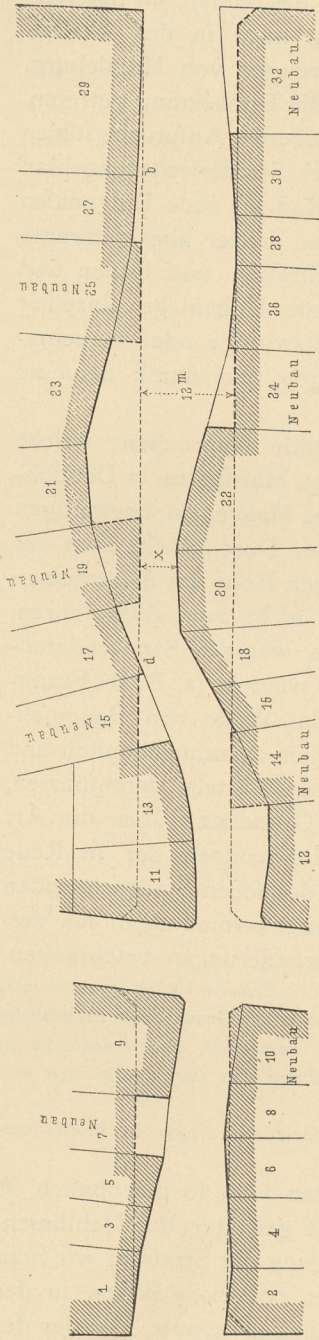
Auch das in Fig. 490 (S. 244) dargestellte neue *Quartier Ste.-Marie aux Neiges* in Brüssel entstand auf ähnliche Art.

So selten solche Unternehmungen in deutschen Städten sind, so gewöhnlich ist die allmähliche Verbreiterung alter Straßen auf Grund fest gesetzter Baufluchtlinien. Der Zweck dieser Fluchtlinien ist keineswegs die Geradelegung der Straßen, wie man aus mangelhaften Entwürfen, welche jeden concaven oder convexen Bogen in der Straßelinie ängstlich abzuschneiden suchen, mitunter schliessen könnte. Weder der Verkehr, noch die Schönheit verlangen durchaus eine geradlinige Richtung oder Begrenzung der StraÙe. Krümmungen und Vorsprünge sind im Gegentheile oft geeignet, das Bild der StraÙe zu verschönern (vergl. Abfchn. 2, Kap. 4, unter c); der Verkehr fordert nur hinreichende Breite und Vermeidung, bezw. Befeitigung solcher

431.
Schwierigkeit
der Straßendurchbrüche
und
Verbeßerungen.

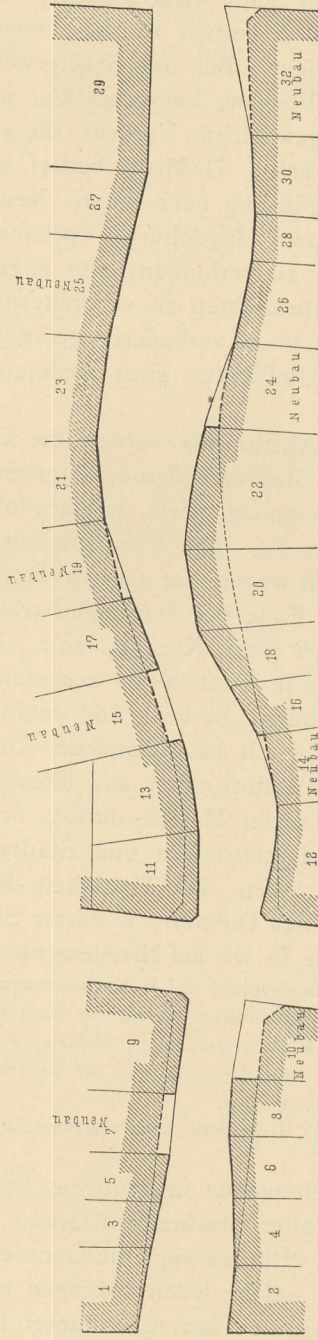
432.
Festsetzung
der
Fluchtlinien
für alte
Straßen.

Fig. 526.



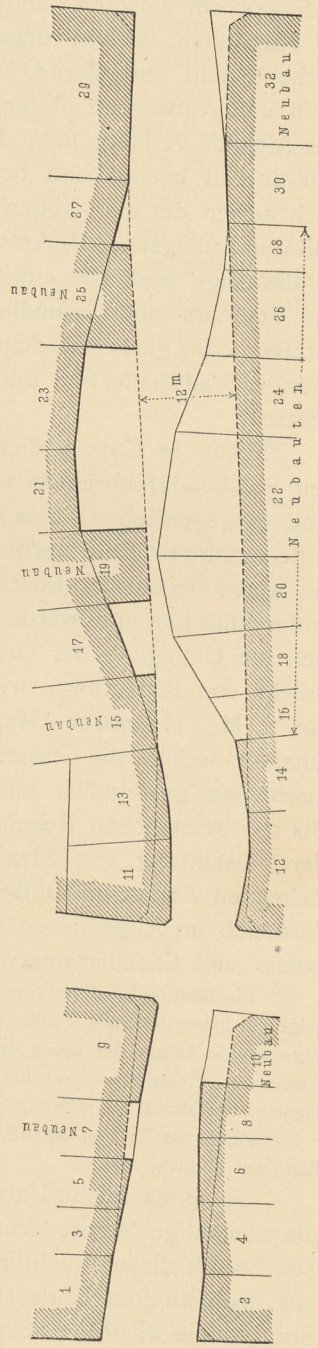
Unzulässige
Fluchtlinien.

Fig. 527.

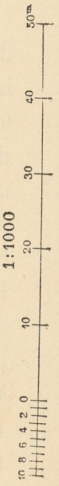


Empfehlenswerthe
Fluchtlinien.

Fig. 528.



Fluchtlinien
für den Fall
des fortigen
Neubaus
der Häuserreihe
Nr. 16 bis 28.



Vorfprünge, Winkel und Wendungen, welche die Uebersichtlichkeit der Strafsenfläche, besonders der Fahrbahn, erschweren. Es ist daher in der Regel ein Fehler, den concaven Bogen einer Strafsenlinie durch eine die Strafe verfmälernde, gerade Fluchtlinie ersetzen zu wollen, und die Aufopferung bisherigen Strafsenlandes zur Bebauung ist nur ausnahmsweise gerechtfertigt. Der Fluchtlinien-Festsetzung in Fig. 526 ist diejenige in Fig. 527 jedenfalls vorzuziehen, vorausgesetzt, daß die die Strafe begrenzenden Häuser nicht etwa gleichzeitig abgebrochen werden sollen, sondern daß es sich, wie gewöhnlich, darum handelt, Linien zu bestimmen, nach welchen die Baumeister sich richten sollen, sobald die alten Häuser, heute dieses, später jenes, je nach dem Willen der Besitzer, durch Neubauten ersetzt werden sollen. Aus dem Umfande, daß die Reihenfolge der Neubauten unbekannt ist, geht hervor, daß die neue Baulinie $a b$ in Fig. 526 doppelt unrichtig ist, wenn der Abstand x von der alten gegenüber liegenden Bauflucht für den Strafsenverkehr nicht ausreichend breit ist. Soll die alte krumme Strafsenstrecke dagegen mit einem einzigen Schläge beseitigt werden oder findet wenigstens der Abbruch und Neubau der convexen Häuserreihe sofort statt (Fig. 528), so liegt kein Grund vor, von einer Geradelegung der Strafe Abstand zu nehmen, es sei denn, daß die Anschlüsse an beiden Enden oder an einem Ende eine Biegung als zweckmäfsig erscheinen lassen. Im Uebrigen sind Verkehrszweckmäfsigkeit und Schönheitsgefühl in den einzelnen Fällen entscheidend.

Oft auch verlangt die geringe Tiefe der Grundstücke an der einen Strafsenseite dringend, daß die Strafsenverbreiterung auf der gegenüber liegenden Seite erzielt werde.

Manche Gemeinden legen sich zur Verbreiterung alter Strafsen und Gassen beträchtliche Opfer auf. So zahlt die Stadt Köln jährlich mehr als 150000 Mark an Grundentschädigungen für das Zurücktreten der Neubauten in die Fluchtlinie. Auch hier führt das preussische Enteignungsgesetz, wie die meisten anderen, nach Ansicht des Verfassers eine Unbilligkeit durch die Bestimmung herbei, daß eine augenfällige Werthsteigerung des verbleibenden Baugrundstückes bei Bemessung des Schadenersatzes für den zur Strafsenverbreiterung abzutretenden Theil außer Ansatz bleibt.

Wenn eine durchschnittlich 6^m breite Strafe beispielsweise auf durchschnittlich 12^m erweitert wird, so sind die, wenn auch um etwas verkleinerten Grundstücke an der neuen Strafsenlinie in der Regel erheblich mehr werth, wie die ursprünglichen Grundstücke an der engen Gasse. Denn die Strafe gewinnt an Ansehen und Verkehr, und die Ausnutzungsfähigkeit der Grundstücke steigt wesentlich durch die zulässige grössere Gebäudehöhe; dem Eigenthümer erwächst deshalb ein Nachtheil für gewöhnlich überhaupt nicht. Nichts desto weniger hat die Gemeinde den vollen Werth des abzutretenden Grundstückstreifens zu entschädigen und oft noch eine Reihe von Nebenkosten zu bestreiten; dabei wird irriger Weise meistens sogar derjenige Werth geschätzt, welcher im Grundstückshandel vorgehend im Hinblick auf die in Ausführung begriffene Strafsenverbreiterung sich gebildet hat. Der Schadenersatz sollte billiger Weise höchstens nach Maßgabe desjenigen Werthes bemessen werden, den die Grundstücke vor der Verbreiterung hatten, und mit Rücksicht darauf, daß die den Werth bestimmende Lage an der Strafsenfront erhalten bleibt, daß also das Grundstück nur an Tiefe — vielleicht an überflüssiger Tiefe — verliert.

So fallen die Kosten der Strafsenverbreiterungen in den meisten deutschen

Städten der Gemeinde, d. h. der Gemeinschaft aller Steuerzahler, zur Last, während die Anlieger den Vortheil der Werthsteigerung ihrer Grundstücke unentgeltlich genießen. In Hamburg, Stuttgart und Basel dagegen findet eine Anrechnung der Werthsteigerung auf den Schadenseratz für abgetretene Theile statt; ja in Hamburg wird sogar ein Theil der entstehenden Werthsteigerung bei einseitiger Straßenerweiterung den Besitzern der gegenüber liegenden Grundstücke zu zahlen auferlegt, und zwar haben diese gegenüber liegenden Eigenthümer der Stadt-Casse ein Drittel der Verbreiterungskosten, jedoch höchstens den Werth eines Quadr.-Meters Boden für jedes Met $\frac{1}{2}$ Front, zu ersetzen (§. 106 des Baupolizei-Gesetzes vom 23. Juni 1882).

434.
Uebergangs-
zustand.

Ist für die Verbreiterung einer alten, bebauten StraÙe eine Fluchtlinie förmlich fest gesetzt, so können nach preussischem Gesetze Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus ohne Anspruch auf Schadenseratz unterfragt werden, und zwar nicht bloß solche Bauvorhaben, welche eine Verstärkung oder eine Vergrößerung der Dauerhaftigkeit des Gebäudes herbeiführen würden. Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten sind dagegen statthaft; zu den letzteren gehören auch diejenigen zur Erhaltung eines Gebäudes nöthigen Erneuerungen, welche durch den Abbruch eines Nachbargebäudes veranlaßt sind. Die Neubauten, welche übrigens in Städten weit mehr durch die Absicht, eine bessere Ausnutzung des Baugrundes zu erzielen, als durch Baulosigkeit herbeigeführt werden, treten eine nach der anderen in die Fluchtlinie, und nun entsteht während der oft sehr langen Uebergangszeit jene häßliche Zahnlückenform der StraÙenbegrenzung, die wir in alten Städten so oft zu sehen Gelegenheit haben. Zur Verbesserung der Ansicht und zur Beseitigung von Schmutzwinkeln gestattet man wohl, die Lücke bis zur alten Häuserlinie durch einen Erdgeschoss-Vorbau oder schiefe Schaufenster und ähnliche Einrichtungen zu schließen, welche beim Neubau der Nachbarhäuser wieder fortzunehmen sind. Namentlich in französischen Städten sind diese »Lückenbüßer« sehr üblich. Wir sind leider genöthigt, solche vorübergehenden Nothbehelfe und Unschönheiten, selbst wenn sie Jahrzehnte dauern sollten, mit in den Kauf zu nehmen; denn die Verbreiterung der engen StraÙen ist eine Nothwendigkeit. Wir müssen uns aber in der Regel mit der allmählichen Erreichung des Zieles begnügen, weil die sofortige Verbreiterung unerreichbare Summen erheischen würde.

7. Kapitel.

Die Benutzung der StraÙen durch die Anstößer für Privatzwecke.

435.
Eigenthums-
grenze.

Theils Zweckmäßigkeitsgründe, theils die wirthschaftliche Nothwendigkeit bringen es mit sich, daß zwischen der öffentlichen StraÙe und den Privatgrundstücken nicht eine so scharfe Grenze des Eigenthumes und der Benutzung gezogen werden kann, wie zwischen zwei Privatgrundstücken.

Die Grenze des öffentlichen Gemeindeguthums wird zwar bei völlig geordneten StraÙenverhältnissen durch die StraÙenfluchtlinie klar bestimmt. Aber eines theils sind die Verhältnisse vieler StraÙen durchaus nicht geregelt, und anderentheils