

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

2 BERLIN
2 FEBRUAR 1929

HERAUSGEBER:
PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN
ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

DIE UMGEMEINDUNGEN IN WESTDEUTSCHLAND

Vom Beigeordneten a. D. Professor Ehlgötz, Berlin

Mit i. G. 18 Abbildungen

In den nächsten Monaten wird der preuß. Landtag die Regierungsvorlage zu erledigen haben, die für die Verwaltung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes ganz neue Grundlagen schaffen will. Es handelt sich um eine Entscheidung von allergrößter Tragweite, die nicht nur die beteiligten Kreise angeht, sondern das ganze deutsche Volk; denn bei der Bedeutung dieses Industriegebietes in der Wirtschaft Deutschlands, bei der Bedeutung der zu lösenden kommunalpolitischen Aufgaben, bei der Bedeutung der Lösung für die künftige Selbstverwaltungsform

der Kommunen handelt es sich um Fragen allgemeiner Art, die nicht auf die nähere Örtlichkeit beschränkt bleiben. Es verlohnt sich deshalb, die Umgemeindung nach den verschiedensten Gesichtspunkten zu beleuchten. Wenn irgendwo im preuß. Staat eine Rationalisierung der Verwaltung erforderlich, dann ist das im Westen besonders nötig in dieser wirtschaftlich so bedeutenden und sozialpolitisch so gefährlichen Wetterecke Deutschlands, nachdem die Wirtschaft dieses Gebietes mit großzügigem Beispiel in der Rationalisierung den Anfang gemacht hat.



ABB. 1

HÖHENGESTALTUNG NORD-WEST-DEUTSCHLANDS

Es ist ein Zeichen des Vertrauens des preuß. Staates in die neue wirtschaftliche Kraft dieses Gebietes, daß die Staatsregierung nach den Erschütterungen durch Krieg, Revolution, Ruhreintruch mit dem passiven Widerstand sich die kühne Aufgabe stellt, dieses ganze Gebiet, auf dem heute über 5 Millionen Menschen leben, auf den künftigen Gang der Wirtschaft und auf die neuen sozialen Bedürfnisse der Industriebevölkerung abzustellen. Bei der Neuregelung der Gemeindegrenzen muß es dabei Leitsatz sein, daß sie unter Ausschaltung aller Sonderinteressen der einzelnen Städte und Kreise nur vom Standpunkt großzügiger Auffassung der Allgemeininteressen gelöst werden kann.

Die Entwicklung der deutschen Städte hat es schon immer erforderlich gemacht, durch Eingemeindung die Stadtgrenzen zu erweitern. Während aber hierbei die Erweiterung der Stadtgrenze nur der Abschluß einer vorangegangenen Entwicklung war, und Gebilde, die wirtschaftlich und kulturell verwachsen waren, auch verwaltungstechnisch zusammenfaßte, wie es z. B. bei den Eingemeindungen durch die Stadt Köln, Frankfurt, Essen usw. vor dem Kriege geschehen ist, liegt bei den

wendig, vorher einen Blick auf die Oberflächengestaltung Nord-West-Deutschlands zu werfen.

Aus der Oberflächenform Nord-West-Deutschlands ergeben sich zwei große Nord-Süd-Verkehrszüge: Deutsche Seehäfen—Münsterland (bzw. Holland)—Niederrhein—Mittelrhein—Oberrhein, und die andere Linie: Deutsche Seehäfen—Hannover—Leinetal (Kreiensen)—Fuldatal (Bebra)—bzw. Wetterau (Gießen)—Main (Frankfurt)—Oberrhein. Von altersher als Siedlungszüge, als Kultur- und Völkerstraße bekannt, sind diese beiden Linien noch heute für den großen modernen Nord-Süd-Überlandverkehr von größter Bedeutung.

In westöstlicher Richtung ist der Rand zwischen Mittelgebirge und Tiefebene in Richtung Belgien—Hannover der bedeutsamste Verkehrsvermittler. Die Struktur dieses Randes (dem auch das Ruhrgebiet angehört) ist gekennzeichnet durch zwei große Buchten: die Bucht von Köln (im Dreieck Aachen—Bonn—Duisburg) und die Bucht von Münster (im Dreieck Duisburg—Paderborn—Rheine), vgl. die auf Abb. 1, S. 13, dargestellte Höhengestaltung Nord-West-Deutschlands. Die natürlichen Paßstellen des großen Überlandverkehrs beim Verlassen dieser Buchten durch die Gebirgsränder hindurch sind bekannt: Aachen—Lüttich, (Paris) Bonn—Koblenz (—Basel), Bielefeld—Minden (—Berlin) und Osnabrück (—Hamburg) und mit geringerer Bedeutung: Euskirchen—Gerolstein (—Trier), Ruhrtal—Arnsberg (—Kassel) und Lennetal—Siegen (—Gießen—Frankfurt).

Als wichtigstes Ergebnis dieses Überblickes schält sich der markante Knickpunkt der großen Verkehrsmöglichkeiten von Westen und Süden nach Osten und Norden an der Berührungsspitze beider Buchtränder bei Duisburg heraus. Dieser Knickpunkt legt als Hauptachse des Ruhrgebietes mit zwingender Notwendigkeit die West-Ost-Richtung fest (auch für ein kurzes Stück der oben genannten großen Nord-Süd-Linie) und wird dabei erheblich durch die vorh. Untergrundverhältnisse unterstützt. Die von der Natur gegebene Möglichkeit, diese Spitze der Höhenformation in Richtung des mittleren engen Wuppertales zu umgehen, kann die große Bedeutung des Duisburger Knickes kaum schmälern, denn — abgesehen von der starken Anziehungskraft der Bodenschätze — sprechen auch noch andere Gründe für die Benutzung der Ruhrgebietsachse durch den Haupt-West-Ost-Verkehr.

Vom Standpunkte der Gebirgsformation aus gehört das engere Industriegebiet zwar dem Südrande der Münsterischen Bucht an, seine Bewässerung aber ist ganz ausgesprochen zu dem Ausgang der Kölner Bucht und deren großen Tieflandstrom orientiert. Diese Eigentümlichkeit prägt sich durch mehrere parallel zum Rande verlaufende Längstäler aus (Lippe, Emscher, Ruhr). Die zwischenliegenden Wasserscheiden oder Rücken bilden gleichsam die Stufen von der Tiefebene zum Bergland (Abb. 2, neben). Der große Verkehr bedient sich dieser Längstäler und Höhenrücken schon seit Jahrtausenden bis in die Neuzeit hinein und wird es auch weiterhin tun müssen. Die diesen Verkehrstendenzen entsprechenden Siedlungsauswirkungen sind selbstverständlich nicht ausgeblieben und haben in der mehrfachen parallelen Aufreihung der Siedlungskerne an diesen Hauptverkehrssträngen ihren Niederschlag gefunden.

Die für den großen Ost-West-Verkehr so außerordentlich günstige Stufenform der Geländegestaltung läßt andererseits durch das Fehlen größerer Randquertäler bedeutendere Nord-Süd-Verkehrsmöglichkeiten nicht zu. Diese würden ja auch, wie die vorstehende Untersuchung ergeben hat, in der allgemeinen Oberflächenform Nord-West-Deutschlands keinen Rückhalt finden.

Für den heimatischen Verkehr nach Süden hin ist der Oberflächeneinschnitt Ruhrknick bei Steele—Kupferdreh—Deilbachtal (ehem. Prinz-Wilhelm-Bahn), der in beschränktem Maße einen Vorstoß zum Wuppertal zuläßt, von einiger Bedeutung; für den allgemeinen Landesverkehr wichtiger ist die zweite, allerdings fast am Ruhrgebietsrande sich ergebende Möglichkeit Ruhrknick bei Witten—Hagen—Lennetal (Eisenbahn nach Siegen—Frankfurt). Für heimatische Verkehrsadern nach dem flacheren Norden hat die Natur zwar freiere Hand gelassen. Doch in demselben Maße wie die Ausfälle nach dem bergigen Süden durch natürliche Tatsachen beschränkt sind, sind diese nordwärts gerichteten Möglichkeiten infolge der früheren (und wichtigeren) Ausnutzung der West-Ost-Verkehrszüge und der daraus entstandenen Siedlungsorientierung

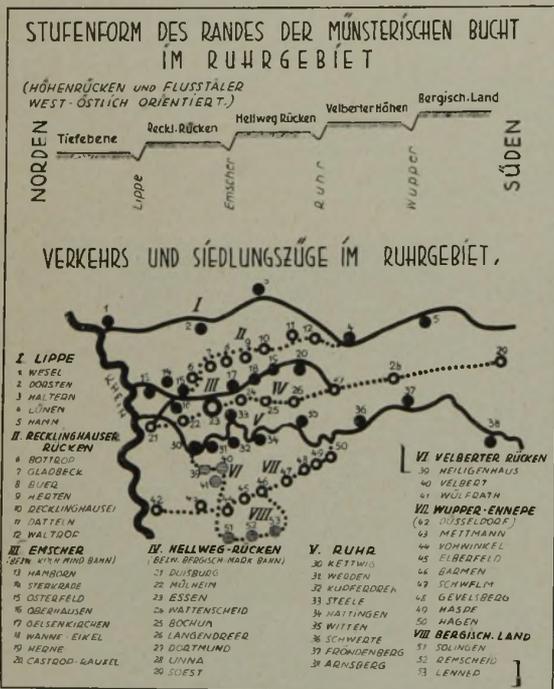


ABB. 2. STUFENFORM DES RANDES DER MÜNSTERISCHEN BUCHT IM RUHRGEBIET

heutigen Eingemeindungen die Sachlage ganz anders. Heute werden oder sollen Gebilde zusammengelegt werden, die zum großen Teil bisher in vollständiger wirtschaftlicher und kultureller Selbstständigkeit nebeneinander lebten. Denn es kann sicherlich nicht von einer Einheit der Städte Gelsenkirchen und Buer gesprochen werden, wenn bedacht wird, daß zwischen den wirtschaftlichen und verwaltungstechnischen Mittelpunkten beider Städte ein großes, völlig unentwickeltes Gebiet liegt, und der Einwohner des neuen Großgebildes, um von dem Bahnhof Buer nach Gelsenkirchen Hbf. zu kommen, eine Eisenbahnfahrt von über 16 km machen muß, während die Entfernung in der Luftlinie nicht die Hälfte beträgt. Noch viel unorganischer scheinen mir die Verhältnisse in dem neuen Groß-Dortmund zu liegen.

Die Ursachen der neuen Eingemeindungspläne liegen auf ganz anderem Gebiete. Es ist der Versuch, schwierige wirtschaftliche, finanzielle, siedlungs- und verkehrstechnische Verhältnisse durch Umorganisation zu bewältigen.

Bei der Umgemeindung wird man die historische und wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes beachten müssen, denn nur mit Kenntnis dieser inneren Zusammenhänge werden sich neue, gesunde, lebensfähige Gebilde schaffen lassen.

Zur Beurteilung der verkehrs- und siedlungs-technischen Einflüsse der Oberfläche ist es es not-



ABB. 3. BERUFGLIEDERUNG EINZELNER STADTKREISE 1925

(Nach Grundlagen für die Neuregelung der kommunalen Grenzen im Ruhrgebiet, Kanold-Pirath)



ABB. 4 (RECHTS OBEN). DEUTSCHE BODENSCHÄTZE. (rd. 1 : 12 000 000)

ABB. 5 (RECHTS, MITTE). AUSDEHNUNG DES STEINKOHLEN-BERGBAUS IM RUHRGEBIET 1 : 600 000

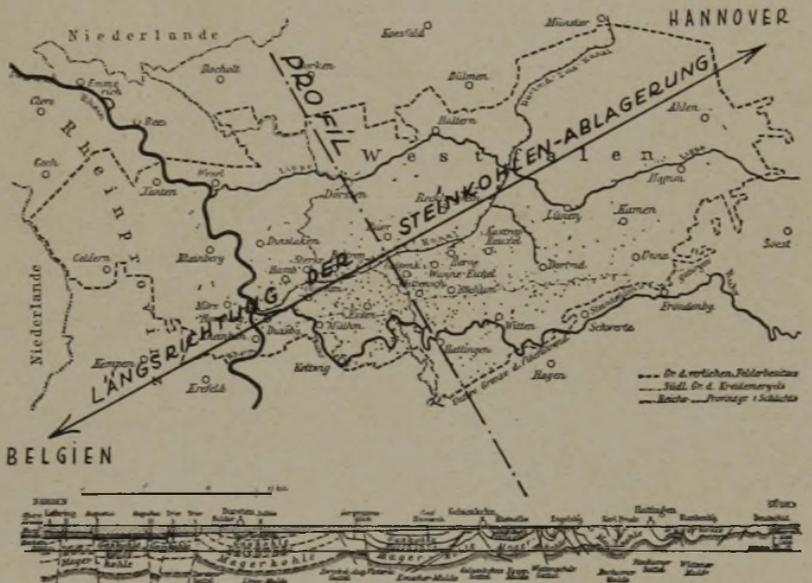
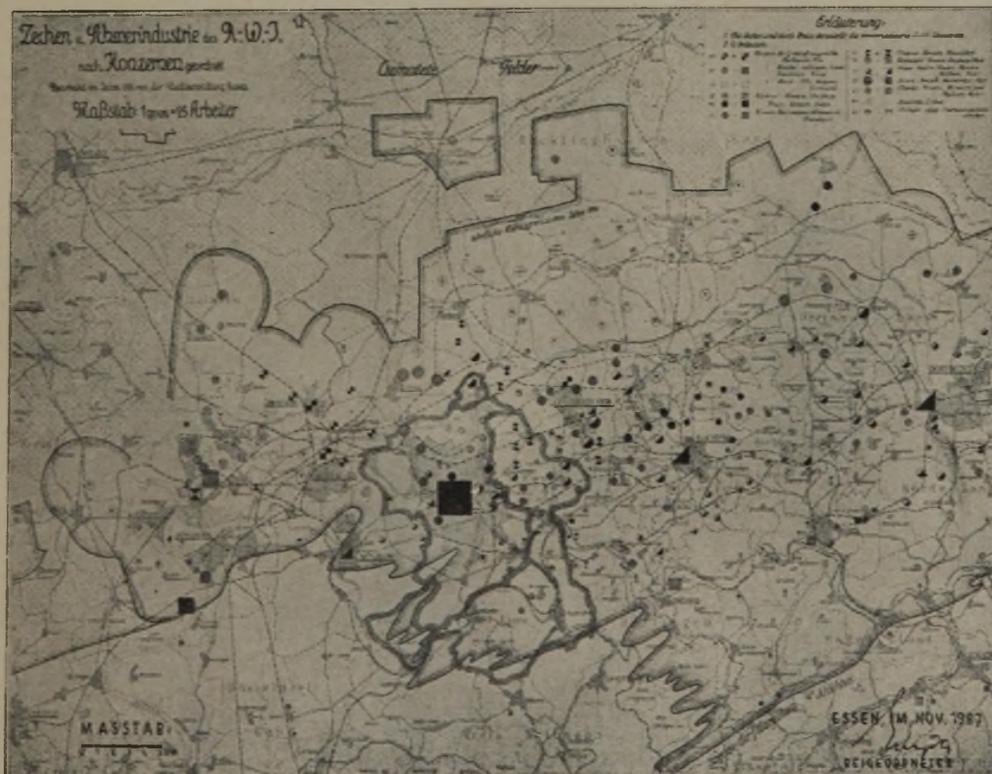


ABB. 6 (HIERUNTER). ZECHEN U. SCHWER-INDUSTRIE DES R.-W.-J. 1 : 500 000



quer verriegelt und nur noch mit verwickelten technischen Einrichtungen bedingt durchführbar.

Der oben geschilderte Mittelgebirgsrand bildet aber geologisch zugleich ein Band reicher Bodenschätze in Richtung Belgien—Ruhrgebiet—Hannover—Sachsen—Oberschlesien, wodurch die an sich schon starke siedlungsbildende Kraft des großen Oberflächen-Verkehrszuges eine ungemeine weitere Verstärkung durch den Untergrund erhält. In der Perlenschnur dieser Schätze ist dem Ruhrgebiet der für die heutige Wirtschaft kostbarste Teil zugefallen. Dieser Teil besteht — abgesehen von früheren kleinen Eisenfunden, auf die nebenhergesagt, der Ursprung einiger industrieller Niederlassungen zurückzuführen ist (z. B. Gutehoffnungshütte, Zeche Ludwig) — aus dem Löwenanteil der gesamten Steinkohlevorräte Deutschlands (Abb. 4, S. 15).

Die Form dieses großen, in der Hauptachse WSW—ONO verlaufenden Steinkohlevorkommens, das den Kern des Wirtschafts- und Siedlungsfundamentes des Ruhrgebietes bildet, läßt sich in ihren Grundzügen am deutlichsten zeigen durch einen Nord-Süd-Querschnitt (Abb. 5, S. 15). Dieser zeigt das Steinkohlengebirge nach Norden einfallend. Die älteren Schichten treten im Süden fast zutage. Die jüngeren Schichten sind im Norden von einer nordwärts immer stärker werdenden Kreidemergelschicht überdeckt. Die südliche Grenze dieser Mergeldeckschicht liegt etwa in Richtung des Hellweg-Zuges (Duisburg—Mülheim—Essen—Bochum—Dortmund). Die südliche Grenze der flözreichen Schichten überhaupt deckt sich etwa mit dem Ruhrlauf zuzüglich einiger noch südwärts der Ruhr gelegenen Zipfel (Landkreise Essen und Hattingen). Durch mehrfache geologische Überschiebungen entstanden in der Hauptrichtung des Bandes von WSW nach ONO mehrere Sättel und Mulden.

Die Siedlung des gesamten Ruhrgebietes ist wirtschaftlich auf der Steinkohle aufgebaut. Die industrielle Ausnutzung der Steinkohle hat die Heranziehung von Eisenschwerindustrie im Gefolge gehabt. Diese beiden Faktoren, die Steinkohlenzechen und die eisenindustriellen Werke, sind die treibenden Kräfte der gesamten Siedlungsentwicklung im Ruhrgebiet. Aus ihnen heraus haben sich natürlich im Laufe der Zeit eine ganze Reihe von Nebenkraften entwickelt, wie Handel, Verkehr, Gewerbe, Handwerk; aber die Hauptgrundlage der Siedlung bildet immer noch die Steinkohle und die Eisenindustrie.

Die Verteilung der Kohlenzechen (Abb. 6, S. 15) im Ruhrgebiet ist abhängig von dem Untergrund. Die südliche Grenze dieser Industrie verläuft etwa entlang der Ruhr, mit deren Lauf ungefähr die südliche Grenze der flözreichen Schichten überhaupt zusammenfällt. Der Kohlenbergbau ist im Süden im Erlöschen und dringt nach Norden weiter vor bis zu einer jetzigen nördlichen Abbaugrenze etwa im Zuge der Lippe. Die stärkste Förderung der Kohle findet zur Zeit im Zuge der Emscher statt. Die westliche Ausdehnung des Kohlenbergbaues ist bereits über den Rhein nach Mors und weiter zur holländischen Grenze vorgedrungen. Die östliche Ausdehnung geht bis über Hamm hinaus. Die räumliche Verteilung der Zechen in diesem Raume ist eine durchaus dezentrische, d. h. die Kohlenschächte sind in Abständen von durchschnittlich 1 bis 2 km angelegt. Dementsprechend hat sich auch die Bergarbeitersiedlung im Bezirk verteilt, so daß für die Siedlung des Ruhrgebietes das Auftreten der einzelliegenden Schachtanlagen mit Arbeitersiedlungen für die notwendige Belegschaft (etwa 1000 bis 2000 Mann) typisch ist. Die Sitze der Eisenschwerindustrie sind von den Standorten der Zechen grundsätzlich verschieden. Sie befinden sich in der Hauptsache in der Nähe der alten Siedlungskerne der Hellwegreihe (Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund). Auch nördlich dieser Reihe hat sich die Eisenschwerindustrie angesetzt, und zwar hauptsächlich in der Nähe des Rheines und der Köln-Mindener Bahn (Ruhrort, Hamborn, Sterkrade, Oberhausen, Gelsenkirchen). Im südlichen Teil des Ruhrgebietes (in der Ruhrzone) befindet sich nur kleinere Eisenschwerindustrie, vor allen Dingen in Hattingen, Witten und Wetter. Diese eisenschwerindustriellen Wirtschaftspunkte haben eine stärkere Belegschaft als die Industrie der Steinkohle. Ganz besonders stark heben sich die eisenindustriellen Belegschaften von Rheinhausen, Hamborn, Bochum und Dortmund hervor, während das

Kruppsche Werk in Essen in seiner Größe alle anderen übertrifft und überhaupt als das größte geschlossen angelegte Werk Westdeutschlands, wenn nicht ganz Deutschlands, anzusprechen ist.

Diese Industrien sind durch die starken wirtschaftlichen Umwälzungen gerade der letzten Jahre zu mächtigen Konzernen zusammengeschlossen, die sich selbstverständlich ohne Rücksicht auf politische kommunale Grenzen über das ganze Industriegebiet erstrecken. Im allgemeinen wird bei der einheitlichen Wirtschaftsgrundlage der Konsolidierung der Wirtschaft im Ruhrgebiet durch die Konzernzusammenschlüsse keine große siedlungstechnische Bedeutung beizumessen sein, es sei denn, daß durch die wirtschaftlichen Zusammenschlüsse aus Rationalisierungsmaßnahmen einzelne Werke aufgehoben und dafür andere verstärkt werden. Schon aus der Karte der Zechen und Industrien (Abb. 6) ist zu erkennen, daß die Industrien sich verschiedenartig über das Gebiet verteilen; dies drückt sich in der Berufsgliederung der Kommunen außerordentlich stark aus (vgl. Abb. 3, S. 15).

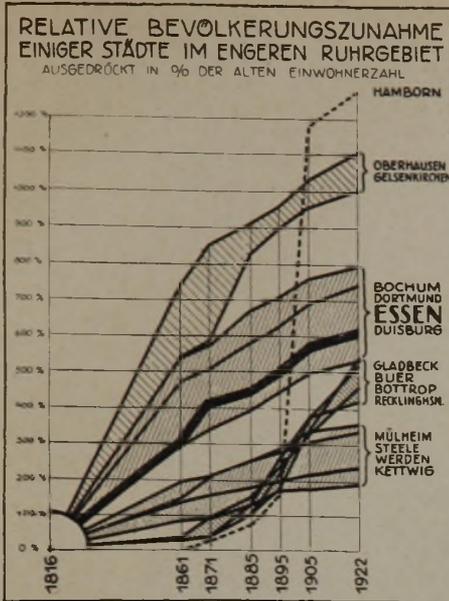
Bei der Betrachtung der Bevölkerungsverhältnisse in Westdeutschland nach dem Plan mit den Orten über 10 000 Einwohnern (Abb. 8, S. 17) ergibt sich eine starke Zusammenballung in der Richtung Duisburg—Essen—Dortmund. Die Entwicklung dieser Bevölkerungsverhältnisse im Laufe der letzten 100 Jahre innerhalb des Industriegebietes geht aus der Karte des Wachstums der Bevölkerung (Abb. 9, S. 17) hervor. Hieraus ist zu ersehen, daß die südlichen Städte vor 100 Jahren eine bedeutend stärkere Besiedlung aufwiesen als die Städte und Kommunen der Emscherzone und darüber hinaus des Recklinghauser Landrückens.

Die Wanderung des Bergbaues von Süden nach dem Norden kommt in dieser Entwicklungsdarstellung außerordentlich stark zum Ausdruck. Da das Ruhrgebiet, wie bereits erwähnt, auf einer Haupt-West-Ost-Achse aufgebaut ist und diese Achse wiederum in mehrfache Teilstränge zerfällt, ist es interessant, die Entwicklung dieser Parallelstränge der West-Ost-Achse während der letzten 100 Jahre zu verfolgen.

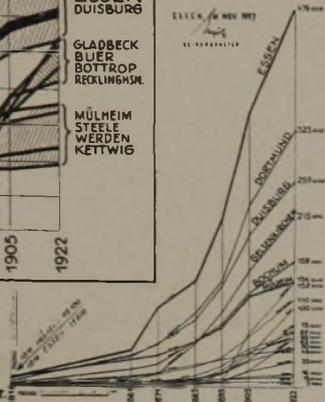
Bei der Betrachtung der relativen Bevölkerungszunahme der Hauptstädte im engeren Ruhrgebiet (Abb. 7, S. 17) ergibt sich nämlich, daß die Entwicklung der Ruhrzone gegenüber der Hellwegreihe außerordentlich zurückgeblieben ist, daß ferner die Emscherzone anfänglich auch die Hellwegzone relativ überflügelt hat, jetzt aber allmählich in die Entwicklungsrichtung der Hellwegzone übergeht, während seit der Jahrhundertwende eine außerordentlich starke Entwicklung der Zone des Recklinghauser Landrückens zu verzeichnen ist, deren weiterer Verlauf sich noch nicht absehen läßt.

Aus obiger Untersuchung läßt sich für die Bevölkerungsvermehrung der einzelnen Zonen etwa als Regel annehmen, daß die Bevölkerungszahl der Kommunen der Ruhrzone sich jährlich um 1 v. H., die der Kommunen der Hellwegreihe und Emscherzone jährlich um 2 v. H. und diejenige der Kommunen des Recklinghauser Landrückens jährlich um etwa 3 v. H. vermehrt. Die letztere Zahl ist allerdings vorsichtig zu bewerten, weil über die wirtschaftliche Zukunft des Kohlenbergbaues (Kohleverflüssigung) im Augenblick noch große Unklarheit besteht. Auch ist wohl anzunehmen, daß die eisenindustrielle Entwicklung der Recklinghauser Zone nicht die Stärke der Hellweg- und Emscherzone erreichen wird. Da Ausnahmen die Regel bestätigen, sei noch darauf hingewiesen, daß seit der Jahrhundertwende aus Anlaß der Gründung eines industriellen Werkes aus dem Nichts heraus die Kommune Hamborn von einem Dorf zu Großstadt sich emporgeschwungen hat, ein Zeichen, daß plötzliche wirtschaftliche Veränderungen gerade im Ruhrgebiet mit seiner starken Bevölkerungsbewegung alle statistisch ermittelten Kurven für die Zukunftsauswertung wertlos machen können.

Die politische Gliederung dieses Gebietes ergibt sich aus der Abb. 11, S. 19. Dabei besteht beispielsweise in den Grundlagen die gegenwärtige Grenzführung im Regierungsbezirk Düsseldorf seit 1822, also seit mehr als 100 Jahren (ohne Berücksichtigung der Eingemeindungen). In diesem Jahrhundert hat dieser Bezirk, wie aus den obigen Ausführungen und den Abbildungen hervorgeht, einen geradezu gigantischen Aufstieg erlebt. An Einwohnerzahl ist er heute beinahe der Reichshauptstadt vergleichbar (3,8 Millionen); mehr als die Hälfte der gesamten deutschen Eisen- und Stahlversorgung, nahezu



ABSOLUTE BEVÖLKERUNGS-ZUNAHME IN ETWA 100 JAHREN



IN BEIDEN TABELLEN SIND FÜR DIE EINZELNEN ENTWICKLUNGS-STADIEN JEWEILS DIE HEUTIGEN STADTFLÄCHEN EINSCHL. SPÄT. EINGEMEINDUNGEN ZUGRUNDEGELEGT.

ABB. 7. RELATIVE BEVÖLKERUNGSZUNAHME EINIGER STÄDTE IM ENGEREN RUHRGEBIET

ABB. 8 (RECHTS). ORTE MIT 100000 U. MEHR EINWOHNERN IM RHEINLAND UND WESTFALEN. (rd. 1 : 2 300 000)

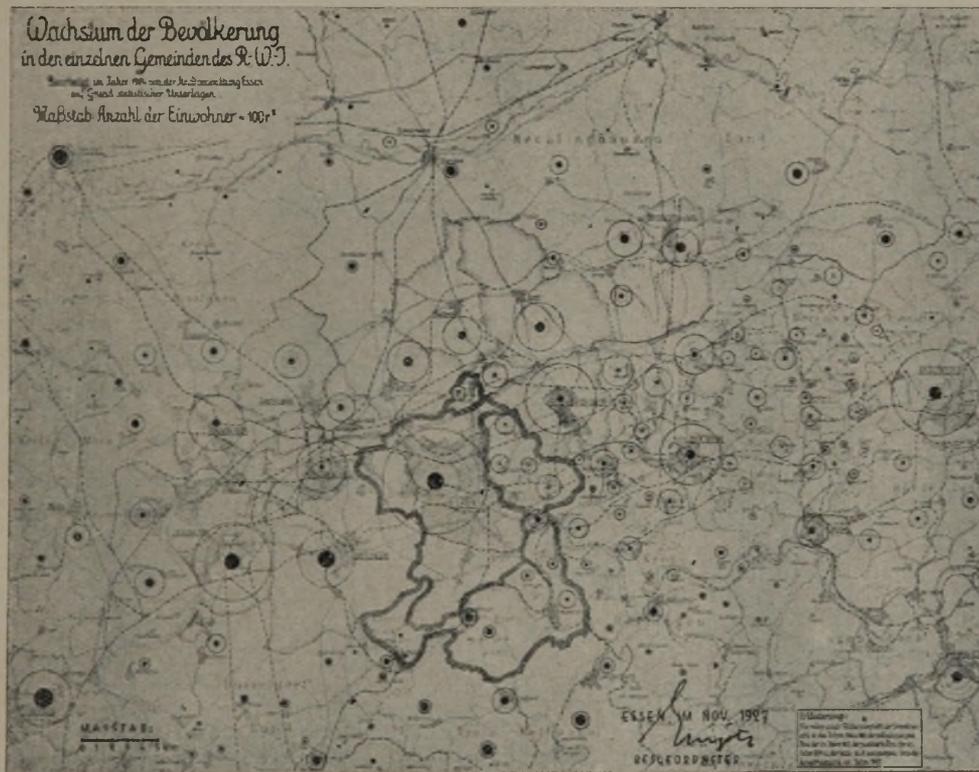
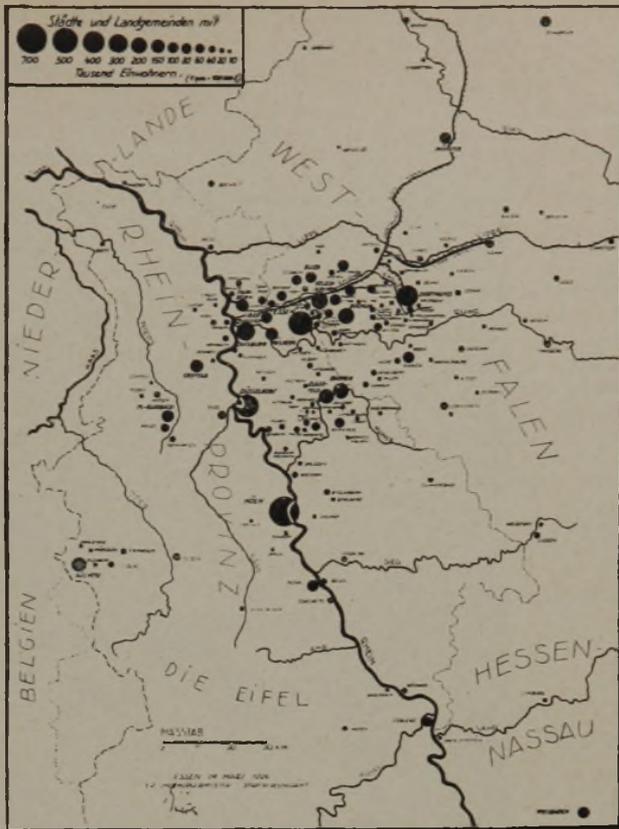


ABB. 9 WACHSTUM DER BEVÖLKERUNG IN DEN EINZELNEN GEMEINDEN DES R.-W.-J. 1 : 500 000

die Hälfte der Steinkohlenförderung — mit Westfalen 80 v. H. — werden in den Zechen, Hochöfen, Walz- und Stahlwerken des Bezirks aufgebracht. In diesem Wirtschaftsraum liegt der größte Binnenhafen des Kontinents, Duisburg-Ruhrort, dessen Gesamtverkehr (1913: 28,9, 1926: 50,8 Mill. t) den Umschlag der Hamburger Seehäfen (1913: 25,8, 1926: 21,9 Mill. t) übersteigt. Hier liegen die alten Plätze der Textilindustrie: Elberfeld, Barmen, der Baumwollindustrie: München-Gladbach, Rheydt, und die auf jahrhundertelange Tradition aufgebaute Seidenindustrie Krefelds. Düsseldorf, der Sitz der Bezirksregierung, ist durch seine Maschinenindustrie und seine Röhrenfabrikation als die Stadt

des Stahls und Eisens bekannt. In Düsseldorf ist die Hauptverwaltung des größten Montantrustes Europas, der Vereinigten Stahlwerke Aktiengesellschaft.

In knapp 50 bis 60 Jahren sind hier die Großstädte aus der Erde geschossen. Für das Wachstum dieser Städte ist Hamborn, die Thyssenstadt, ein typisches Beispiel. 1871 noch ein kleines Dorf. In knapp 60 Jahren eine Großstadt von nahezu 150 000 Einwohnern. In großen Zügen gibt das Schema der wirtschaftlichen Gestaltung (Abb. 12, S. 19) und die Bevölkerungsverteilung am Niederrhein, an Ruhr und Wupper (Abb. 10, S. 18) das Ergebnis dieser Entwicklung in markanter Form wieder.



Es ist ganz selbstverständlich, daß, wenn man der weiteren Entwicklung ungehemmt freien Lauf läßt, die Verhältnisse im Industriegebiet über kurz oder lang zur Katastrophe führen können. Der ganze Bezirk leidet heute an den jahrzehntelangen Sünden einer planlosen Siedlungs- und Verkehrspolitik. Durch das ununterbrochene Hereinströmen stadtfremder Menschen ist das Kleid der Städte bald zu eng geworden. Fortgesetzte Eingemeindungskämpfe beunruhigen seit Jahr und Tag das Gebiet, weil durch die Erfüllung von Teilwünschen keine befriedigende Endlösung zu erzielen war. Es ist Zeit, daß die Entscheidung fällt, die Entscheidung über die Neugliederung des Industriegebietes.

Geht diese Entscheidung nur die 5 Millionen Menschen an, die im Bereich und am Rande dieses Landes der Zechen und Essen wohnen? Ist es nur eine Frage der Steuerverteilung, des Lastenausgleichs, der örtlichen Rivalitäten? Nur eine Frage der Wirtschaft, der Kommunalpolitik, der Verwaltungsreform? Oder geht es um mehr Dinge, die das ganze deutsche Volk angehen? Es geht um das Schicksal jener Millionen, die vom Ackerboden weg, aus der Ruhe der Kleinstadt, aus der gebirgigen Eifel, dem bedächtigten Münsterland, aus der Nähe und der Ferne in den

Rand dieser Städte ist eine Notwendigkeit, weil ein extensiver Getreidebau in diesem Gebiet wirtschaftlich unhaltbar, dagegen die Umstellung auf intensiven Obst-, Gemüse-, Gartenbau erforderlich ist, um der städtischen Bevölkerung aus unmittelbarer Nähe ohne starke Belastung durch Transportkosten hochwertige Produkte aus der einheimischen Scholle zu führen zu können.

Was die wirtschaftliche Entwicklung von Handel und Industrie angeht, so wird wohl niemand mit Sicherheit sagen können, daß der Höhepunkt im rheinisch-westfälischen Industriegebiet bereits überschritten und daß die Ansiedlung neuer Unternehmen nicht zu erwarten sei. Die Bereitstellung von Industriegelände für die nächsten 50 bis 40 Jahre ist mehr als ein Akt kluger Vorsicht, um für die vorhandenen und neu aufkommenden Industrien, für die Standortsänderung der Industrien, für die chemischen, für die Kunstseiden-, für die elektrotechnischen und Automobilindustrien Gelegenheit zur Ansiedlung und zur Ausnutzung der gerade hier gegebenen Standortvorteile (qualifizierte Arbeiterschaft, ausgebildetes Verkehrsnetz, gesicherte, breite Kaufkraft) zu bieten.

Denn das rheinisch-westfälische Industriegebiet wird um seine Stellung in der Zukunft mit anderen Teilen Deutschlands und Europas ernstlich kämpfen müssen. Es gehört daher zu den unmittelbarsten Aufgaben der kommenden Neugliederung, die gefährdende einseitige industrielle Einseitigkeit, die insbesondere im engeren Industriegebiet zwischen Ruhr, Emscher und Lippe liegt, durch Ergänzung nach der fertigindustriellen verarbeitenden Seite auszubauen. Es gilt eine wirtschaftliche Vielseitigkeit zu schaffen, um bei rückläufigen Konjunkturen durch einen Arbeitsausstand die Brotlosigkeit von vielen Tausenden zu verhindern oder wenigstens zu mildern.

Bei der Behandlung der Umgemeindung spielt die grundsätzliche Einstellung zur Großstadt, Mittelstadt, Großkreis und Kreis eine Hauptrolle. Die Oberbürgermeister von Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen-Buer, Bochum und Dortmund halten eine endgültige und großzügige kommunale Umgliederung des Industriegebietes für notwendig. Sie lehnen den Gedanken der Zusammenfassung dieses ganzen Gebietes in einer „Ruhrstadt“ ab. Sie sehen die einzig zweckmäßige Endlösung in der Aufteilung des Gebietes von Düsseldorf bis Dortmund in sechs Großstädte unter Auflösung der im engeren Industriegebiet vorhandenen Landkreise und Mittelstädte.

„Die kommunalpolitische Zersplitterung des engeren Industriegebietes in Großstädte, Mittelstädte und Landkreise bedinge erhöhte Aufwendung für den öffentlichen Verwaltungsapparat. Die Zersplitterung habe ferner zur Folge, daß jeder einzelne kommunale Körper Aufgaben auf kommunalem Gebiet in Angriff nimmt, die bei einer rationellen Aufteilung in nur wenige Großstädte gemeinsam gelöst werden könnten. Das gilt namentlich für Aufgaben auf dem Gebiete der kommunalen Wirtschaftsführung, der Kulturpflege, des Verkehrs- und des Bau- und Siedlungswesens. Der freiwillige Zusammenschluß zur Lösung gemeinsamer Aufgaben in Form von Zweckverbänden oder in anderer Weise gelinge erfahrungsgemäß nur selten . . .“

Des weiteren lehnen die genannten Verwaltungen den Gedanken des Großkreises ab. „Sie verwerfen insbesondere die Verewigung der Landkreisgrenzen und die sich u. a. daraus ergebende praktische Unmöglichkeit des Ausscheidens von kreisangehörigen Städten aus dem Kreise . . .“

Zur Begründung dieses Standpunktes wird folgendes angeführt: „Die Schaffung leistungsfähiger Kreise neben leistungsfähigen Großstädten ist im Interesse der Vereinfachung der Verwaltung notwendig. Insoweit ist die Zusammenlegung von Kreisen zu leistungsfähigen Gebilden grundsätzlich zu begrüßen. Mit dem Begriff ‚Großkreis‘ werden aber scheinbar ganz andere Zwecke verfolgt. Die beabsichtigte Versteinerung der Kreisgrenzen durch Verhinderung des Ausscheidens von bisher kreisangehörigen Städten ist im Interesse der kommunalen Selbstverwaltung dieser Städte unerträglich. Der Versuch, das Ausscheiden aus dem Kreise dauernd unmöglich zu machen, würde zur Ertötung kommunalen Eigenlebens in diesen Gebilden führen.



ABB. 10. BEVÖLKERUNGSVERTEILUNG AM NIEDERRHEIN, RUHR UND WESTFALEN

(Nach: Vorschläge der Stadt Düsseldorf zur kommunalen Neugliederung)

Strudel eines industriellen Aufstiegs hineingerissen werden, der aus Dörfern Großstädte, aus Ackerboden Schutthalden, aus Dorfwegen Automobilstraßen entstehen ließ, vielfach ohne Plan, ohne Zusammenhang, ohne Sorge um die Zukunft.

Der Sinn der Umgliederung muß der sein: den zusammengewürfelten Massen neues Heimatgefühl zu geben, sie zu Bürgern einer großen Gemeinschaft zu machen, sie aus der Abhängigkeit zu erlösen, die durch die Vormachtstellung konzentrierter Industrieunternehmen gegenüber den zersplitterten Gemeinden entsteht. Was bisher vereinzelt geschah, muß im größten Maßstab geplant und verwirklicht werden.

Es gilt also für diese Bevölkerung genügend Wohngebiete, für Industrie geeignetes Siedlungsgebiet und für die Landwirtschaft gesicherte Nutzungsflächen zu schaffen.

Es gilt die Verwaltung dadurch zielsicherer und auch wirtschaftlicher zu gestalten, daß einheitlich zusammenhängende Gebiete in einer einheitlichen Selbstverwaltung zusammengefaßt werden. Für die Lösung vieler dieser Aufgaben ist es heute schon zu spät; man kann an vielen Stellen nur noch die vorhandenen Schäden mildern, jedoch nicht restlos beseitigen. Die Abkehr von der traurigen Mietskasernenentwicklung ist für den Westen ein Gebot der Staatterhaltung, weil eines guten Tages, wenn man die Auflockerung der Großstädte unterläßt, über Nacht eine für das Staatsganze gefährdende Erschütterung eintreten kann. Die Bereitstellung gesicherter Nutzungsflächen für die Landwirtschaft am



ABB. 11. VORHANDENE POLITISCHE GLIEDERUNG DES RHEIN.-WESTF. INDUSTRIE-GEBIETES. 1 : 750000
 Vollfarbig, mit und ohne Schraffierung: Stadtkreise; mit Punkt oder Strich umrandet: Landkreise

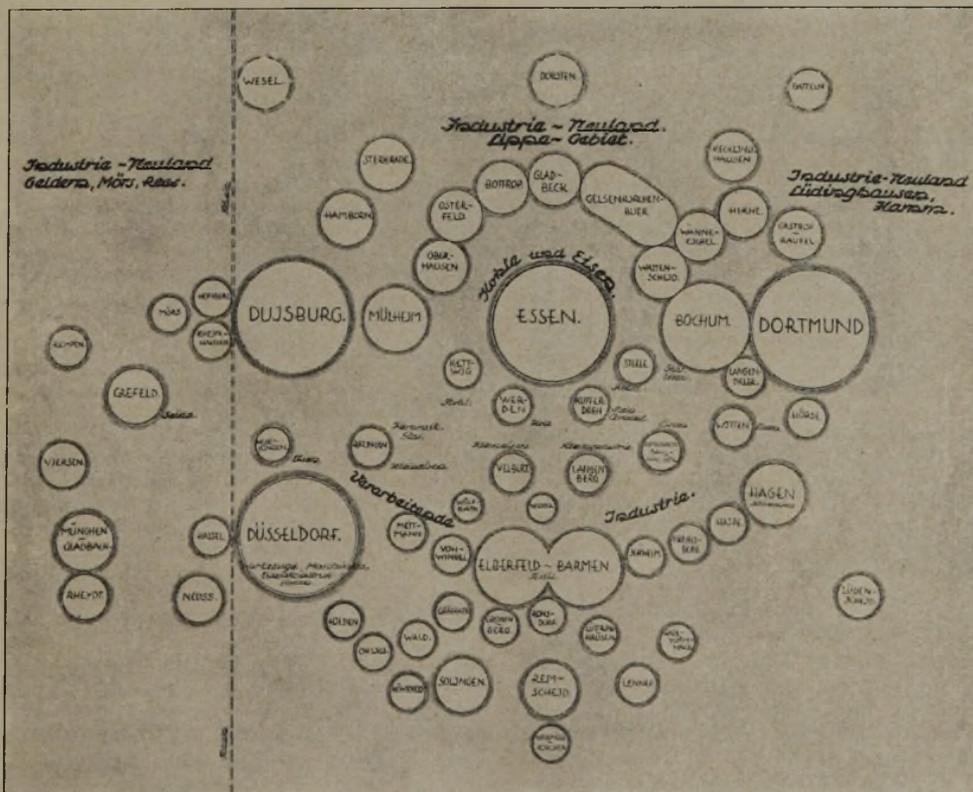


ABB. 12. SCHEMATISCHE DARSTELLUNG DES RHEIN.-WESTF. INDUSTRIE-GEBIETES

Die zentrale Lösung bestimmter kommunaler Aufgaben durch einen Kreis ist in gewissen Fällen durchaus notwendig. Das gilt insbesondere von wirtschaftlichen und Verkehrsaufgaben . . .“

„Die genannten Verwaltungen wenden sich entschieden gegen eine Schwächung der Städte durch Abtrennung solcher Gebiete, die zu ihrem jetzigen Besitzstand gehören. Insbesondere halten sie es für abwegig, zur künstlichen Aufrechterhaltung leistungsschwacher Kommunalgebilde Gebiete von Großstädten abzutrennen. Aus wirtschaftlichen Gründen im Einzelfall gebotene Grenzberichtigungen sollen dabei keineswegs ausgeschlossen sein.

Weniger als in seinem sonstigen Lauf bildet der Rhein im rheinisch-westfälischen Industriegebiet eine geeignete kommunale Grenze. Die gemeinsamen Interessen beider Ufer und ihre gleichmäßige wirtschaftliche Struktur fordern, daß die beiderseitigen Stromgebiete auch im Industriegebiet, nament-

lich im Düsseldorf-Duisburger Bezirk, einer einheitlichen kommunalen Verwaltung unterstellt werden. Dies gilt grundsätzlich auch für die Ruhr; denn Flüsse bilden nur in Ausnahmefällen eine geeignete kommunale Grenze. Der Anbau von Häfen, Umschlagsanlagen, die Durchführung von Brückenbauten und Verkehrsverbesserungen, die Anpassung der beiderseitigen Bebauungspläne, endlich die Ausgestaltung der Flußufer zu Erholungsstätten für die Bevölkerung erfordern, daß die Flußufer in einem kommunalen Gebiete vereinigt sind. Die Erfahrung beweist, daß bei einer Grenzziehung, die die Flußufer in verschiedene kommunale Gebiete verlegt, eine Verständigung zwischen den beteiligten kommunalen Verbänden über die gemeinsame Lösung der oben bezeichneten Aufgaben in der Regel mißlingt . . .“

„Aus diesen allgemeinen Grundsätzen nehmen die Stadtverwaltungen zu dem Neugliederungsplan der Staatsregierung im einzelnen wie folgt Stellung:

(Schluß folgt.)

BAULANDUMLEGUNGEN NACH LEX ADICKES UND DIE UMLEGUNGSBESTIMMUNGEN IM PREUSS. STÄDTEBAUGESETZ

Von Vermessungsrat C. Rohleder, Frankfurt a. M.

Mit 2 Abbildungen

Die Bereitstellung von Baugelände zum Ausgleich der Nachfrage gehört zu den besonders wichtigen Aufgaben der Stadtverwaltungen. Wird hier etwas versäumt, dann gehen alsbald die Baustellenpreise in die Höhe und beeinflussen in unerwünschter Weise auch die Werte der bebauten und unerschlossenen Gebiete. Aber die Befriedigung der Nachfrage nach Bauland ist nicht überall eine ganz leichte Aufgabe. Ein förmlich festgestellter Bebauungsplan und einige ausgebaute Straßen beheben nicht immer alle Schwierigkeiten. Liegt ein stark parzellierter Grundbesitz im Gemenge, schneiden lange, schmale Parzellen spitzwinklig die Straßenfluchten, dann ist in der Regel ein Bauinteressent darauf angewiesen, das erforderliche Gelände von mehreren Besitzern zusammenzukaufen, und ein Abschluß kommt dann meist nicht zustande.

Frankfurt a. M. hat unter den vorbeschriebenen Verhältnissen von jeher gelitten, besonders aber, als in der letzten Hälfte des 19. Jahrhunderts der wirtschaftliche Aufschwung mit voller Kraft einsetzte. Die damalige Stadtvermessungsinspektion hat eine ganze Anzahl freiwilliger Umlegungen kleineren und größeren Umfangs zur Behebung der Anbauschwierigkeiten durchgeführt. Ob.-Bürgermeister Adickes verfolgte dieses Vorgehen mit größtem Interesse und erkannte bald die Notwendigkeit der Schaffung eines besonderen Umlegungsgesetzes. Denn nur unter besonders günstigen Umständen kamen die freiwilligen Umlegungen zum Abschluß. Aus einer schon ziemlich reichen Erfahrung in Umlegung von Grundstücken zur Erschließung von Baugelände entstand dann der erste Gesetzentwurf, der vom Ob.-Bürgermstr. Adickes 1892 dem Herrenhaus zur Beschlußfassung für das gesamte preußische Staatsgebiet vorgelegt wurde. Aber es bedurfte erst eines zehnjährigen Kampfes, ehe in stark verklausulierter Form das Sondergesetz für Frankfurt a. M. erlassen werden konnte. Trotzdem der Gesetzentwurf keine grundbesitzfeindlichen Tendenzen verfolgte, war es ein Kampf gegen das Mißtrauen der Grundbesitzer.

Mit dem Erlaß des Wohnungsgesetzes 1918 ist nun lex Adickes für alle unter ähnlichen Verhältnissen leidenden Städte durch Ortsstatut einföhrbar. Aber die Städte machen nur langsam von diesem Recht Gebrauch. Es besteht dasselbe Mißtrauen, das zunächst von den leitenden Persönlichkeiten der Städte zu überwinden ist. Nicht etwa sind es, wie die Begründung zum Städtebaugesetzentwurf annimmt, starke Mängel des Gesetzes. Die stark verklausulierte Form, die dieses durch die zahlreichen Kommissionsberatungen erhalten hat, mag auch dazu beigetragen haben. Aber wer praktisch mit dem Gesetz gearbeitet hat, erkennt bald in dem feinen filigranartigen Gewebe der Bestimmungen den Geist einer bedeutenden Persönlichkeit, der in mustergültiger Form diese schwierige Materie zu meistern wußte. Die geringen Mängel des Gesetzes treten ganz zurück.

Anstatt nun diese auszumerken, will der neue Städtebaugesetzentwurf zum Teil ganz neue Wege

gehen. Die vorgesehenen Bestimmungen müssen den lebhaften Widerspruch aller Praktiker erwecken. Es ist zu befürchten, daß ein Verfahren Gesetz wird, das sich später in der Anwendung als völlig ungeeignet erweist. Um dies zu erkennen, soll zunächst ein Beispiel nach lex Adickes aus der Praxis mit allen den Umlegungen anhaftenden Eigentümlichkeiten besprochen werden. Dann werden die dem Beispiel nachfolgenden Betrachtungen um so einleuchtender erscheinen. —

Ein Beispielaus der Praxis nach lex Adickes.

Die hier zu besprechende Umlegung ist im Verfahren völlig abgeschlossen. Die Straßen sind angelegt, die ausgewiesenen Grundstücke von den Eigentümern übernommen und in ihrer Mehrheit bereits bebaut.

Die Anregung zur Umlegung ging von der Stadt aus, da in anderen Stadtgegenden mit dem Hinauszögern der Umlegung die schlechtesten Erfahrungen gemacht worden waren. Beispiele für die sich hieraus ergebenden unglücklichen Grundstücksaufteilungen finden sich in allen Städten.

Die Anregung zur Umlegung Röderbergweg fand bei der Mehrzahl der Grundbesitzer Verständnis, und so kam bald ein Antrag auf Umlegung gemäß § 2 Abs. 1 Ziff. 2 des Umlegungsgesetzes zustande.

Das ganze Gebiet hat einen Flächeninhalt von 69 454 qm und steht 61 Personen als Eigentum zu. Lage und die Form der Eigentumsstücke ist für eine Bebauung nach dem festgestellten Bebauungsplan mit geringen Ausnahmen denkbar ungünstig. Da das öffentliche Interesse als gegeben angesehen werden mußte, 41 Eigentümer mit einem Grundbesitz im Umlegungsgebiet von 47 819 qm sich dem Umlegungsantrag anschlossen, konnte die Einleitung des Verfahrens erfolgen.

Die Abgrenzung des Umlegungsgebietes bedarf der Erläuterung (vgl. Abb. 1, S. 21).

Im Westen zieht sich die Grenze am bebauten Besitz der v. R.schen Stiftung entlang, der bereits früher seine Beitragspflicht für die zugehörigen Straßen erfüllt hat. Im Norden verläuft die Grenze ungefähr in der Mitte der Rhönstraße an den noch nicht für die Freilegung in Anspruch genommenen Eigentumsstücken entlang. Haus Nr. 70 und 72 wurden ausgeschlossen, weil die Abtretungspflicht bereits erfüllt war, ebenso einzelne Grundstücke am Röderbergweg.

Nach Feststellung der Umgrenzung wurde das Straßengelände mit 21 855 qm ermittelt, und es ergab sich nach Ausscheidung der öffentlichen Wegeflächen mit 23 qm eine Abtretungsfläche von 51,4 v. H. Der „Krumme Weg“ wurde als Interessenweg und nicht als öffentlicher Weg gemäß § 10 des Gesetzes behandelt. Die im Bebauungsplan festgesetzten Straßen und Plätze des Umlegungsgebietes sollten gemäß einer vom Magistrat eingeholten Erklärung binnen zwei Jahren, vom Tage der Umlegung an gerechnet, für den öffentlichen Verkehr und den Anbau hergestellt werden in der Voraussetzung, daß hierbei eine vorläufige Her-

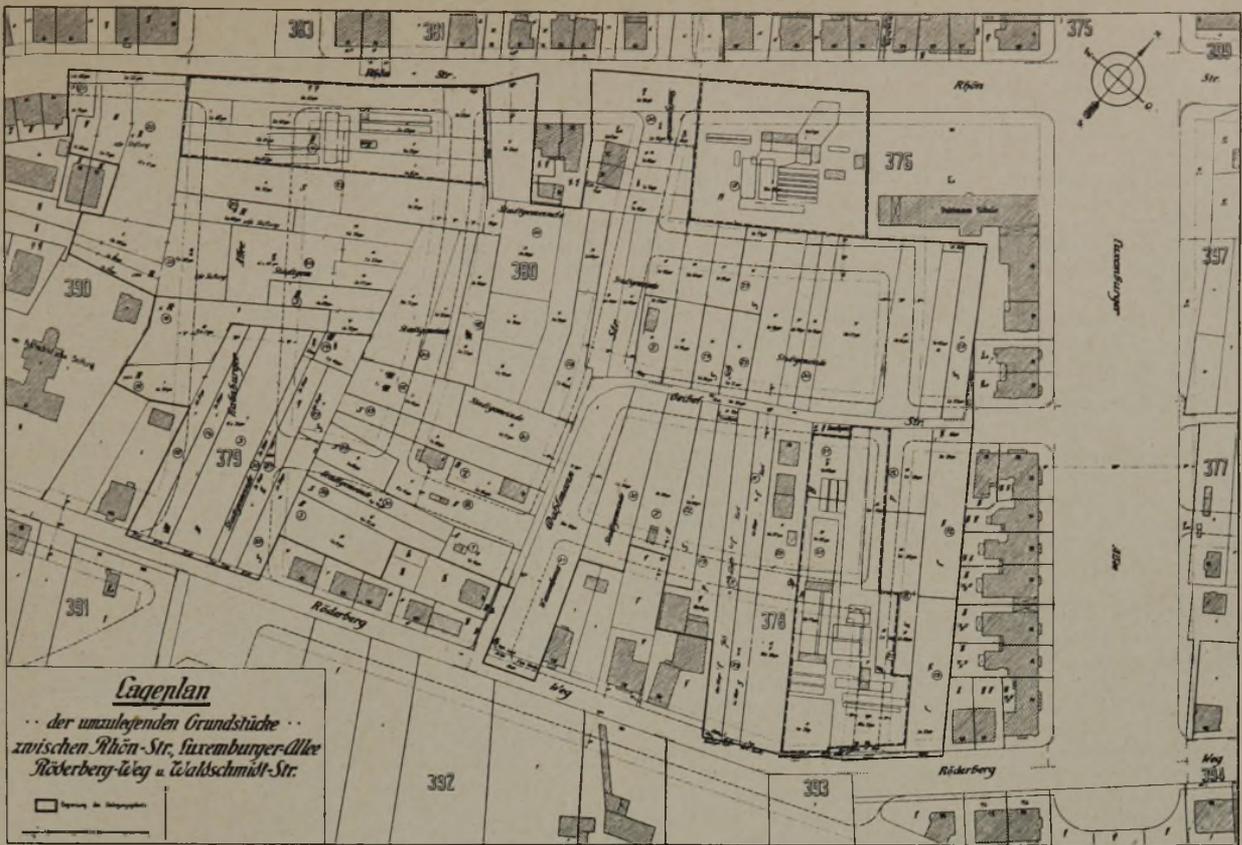


ABB. 1 LAGEPLAN VOR DER UMLEGUNG. 1 : 300 000. — Umgrenzung der ges. Fläche. - - - - Gärtnerei-Gelände

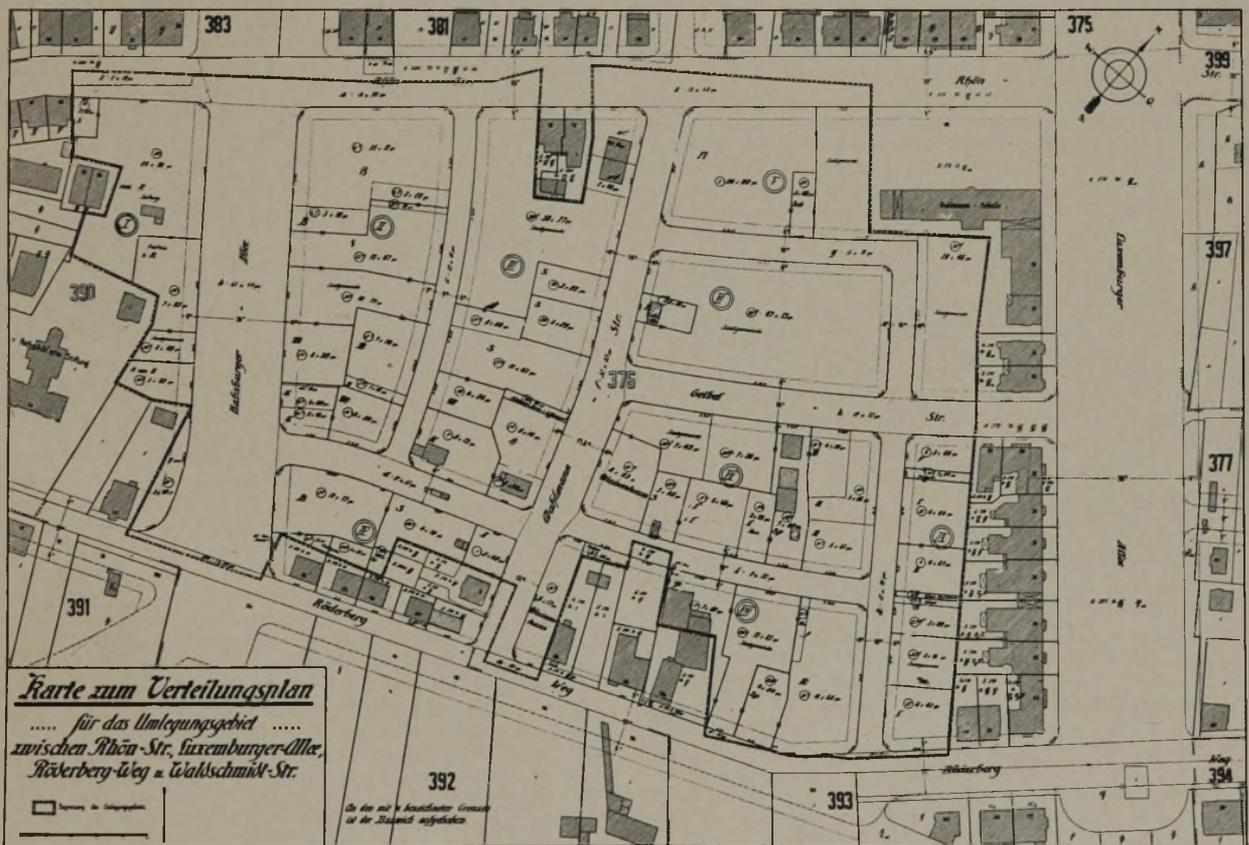


ABB. 2 PLAN FÜR DIE UMLEGUNG. 1 : 300 000. - - - - Umgrenzung des Umlegungs-Geländes

stellung zugelassen und als ausreichend anerkannt werden würde.

Das Verzeichnis der beteiligten Grundeigentümer mit ihren eingeworfenen bzw. einbezogenen Grundstücken wurde zusammen mit den vorstehend angeführten Angaben vier Wochen lang offengelegt, die Offenlegung wurde in ortsüblicher Weise bekannt

gemacht und dies außerdem sämtlichen Beteiligten mit Zustellungsurkunde mitgeteilt. Innerhalb dieser Offenlegungsfrist wurden drei Einsprüche erhoben, von denen zwei ohne weiteres abzuweisen waren, weil Ansprüche erhoben wurden, die erst in späteren Umlegungsverfahren zu entscheiden sind, der dritte, der die Ausschneidung seines gut geschnittenen Grundstücks ver-

langte, aus dem Grunde, weil das betreffende Grundstück erst nach Erledigung der ortstatutarischen Auflagen bebaubar war, außerdem Teile davon zur Freilegung der Dahlmannstraße erforderlich waren. Die Einsprüche wurden auch vom Bezirksausschuß aus diesen Gründen zurückgewiesen, die Voraussetzung für die Einleitung des Umlegungsverfahrens von ihm anerkannt. Daraufhin verfügte der Reg.-Präsident die Einleitung des Verfahrens und ernannte aus den ihm vom Magistrat im Einvernehmen mit den Grundeigentümern vorgeschlagenen Sachverständigen die zur Durchführung berufene Umlegungskommission unter Ernennung eines Reg.-Kommissars als Vorsitzenden.

Für die Umlegung war von Bedeutung:

1. Das Vorhandensein von drei größeren Gärtnereien (stark gestrichelte Umrißlinie in Abb. 1);
2. Die Untersuchung, ob nach dem festgelegten Bebauungsplan die Bildung normaler Baugrundstücke möglich war. Hier stellte sich die Notwendigkeit heraus, einige Straßenzüge zu ändern, weil in zwei Baublocks Hinterland übrig blieb, das nur als minderwertig und damit unter Zubilligung besonderer Entschädigung hätte zugewiesen werden können. Abb. 2 zeigt den endgültigen, von den städtischen Körperschaften abgeänderten Bebauungsplan.

Bezüglich der Handelsgärtnereien wurde festgestellt, daß nur eine vollständige Aufgabe bzw. Verlegung der Betriebe in Frage kommen konnte. Die Gärtnereibesitzer hatten daher außer der Baulandzuweisung nach § 14 des Umlegungsgesetzes noch Anspruch auf Entschädigung für entzogene Gebäude und sonstige Bestandteile sowie für den Verlust des auf die Benutzung des Grundstückes und der Gebäude begründeten Gewerbes. Durch Gutachten der Handelskammer und der Landwirtschaftskammer wurden die Gesichtspunkte festgestellt, die in solchen Fällen bei Bemessung der Entschädigungssummen zu berücksichtigen sind, und unter Hinzuziehung eines erfahrenen gärtnerischen Sachverständigen wurde eine eingehende Bestandsaufnahme vorgenommen, ein Gutachten ausgearbeitet und mit den Beteiligten verhandelt. Mit zwei der Gärtnereibesitzer wurde Einigung erzielt, die Ansprüche des dritten wurden im Verteilungsplan durch Kommissionsbeschluß ausgeglichen.

Nachdem durch Beschaffung von Erbscheinen, Familienattesten usw. die „wirklich Berechtigten“ festgestellt und an Hand eines Vorentwurfes die Wünsche der Beteiligten zur Kenntnis genommen waren, konnte die Bearbeitung des Verteilungsplanes und der zugehörigen Karte, Abb. 2, vor sich gehen. Über die Verteilung der Abfindungsstücke ist zu bemerken:

Die Grundstücke der v. Rschen Stiftung konnten mit den am Rande des Umlegungsgebietes belegenen bebauten Liegenschaften zusammengelegt werden, so daß hier eine große wirtschaftliche Einheit geschaffen wurde. Da das eingeworfene Gelände für den Baublock I südwestlich der Habsburgerallee nicht völlig ausreichte, erhielt die Stadt eine Restparzelle zugeteilt, nachdem zuvor mit der v. Rschen Stiftung eine Ankaufsvereinbarung zustande gekommen war.

In dem gleichen Block ist an alter Stelle noch S. Nr. 24 ausgewiesen.

Auch in Block II sind Gärtner B. Nr. 4, ferner S. Nr. 22, M. Nr. 15, B. Nr. 5, K. Nr. 10 nahezu in der alten Lage ihrer Grundstücke abgefunden. Ebenso hat M. Nr. 14, der mit seinem alten Grundstück ganz in die Habsburgerallee fiel, hier seine Abfindung erhalten.

Verfolgt man die Verteilung in den übrigen Blocks, so wird man überall die Abfindungsgrundstücke in gleicher oder nahezu gleicher Lage der eingeworfenen Grundstücke ausgewiesen sehen. Die Frage nach dem Wert, und das ist bedeutungsvoll, taucht überhaupt nicht auf. Es ist auch bezeichnend für die in lex Adickes vorgesehene Verteilungsart nach Fläche und Lage (§ 12), daß von keinem der Beteiligten hierüber Einspruch erhoben worden ist. Es erfolgten lediglich Einsprüche gegen die Höhe einzelner Entschädigungsfestsetzungen, die aber auch im Wege der Verhandlung durch den Bezirksausschuß behoben werden konnten.

Die Ausweisungen für die Stadt in Block IV, als Hinterland für die Häuser Röderbergweg Nr. 121, 125 und 125, erfolgten auf Wunsch der Hausbesitzer, die diese kleinen Flächen als Gärten verwerten wollten. Sie sind, das es kein Bauland ist, mit einem Minderwert zugunsten der Stadt belastet worden, der dann als umlegungsfähiger Beitrag behandelt wurde.

Auch die kleinen Flächen für die Stadt in Block IX sind auf Antrag der Nachbarn dorthin gelegt, weil diese durch Ankauf dieser Streifen ihre Bauparzelle vergrößern wollten.

An umlegungsfähigen Entschädigungen wurden insgesamt 89 200 M. zugebilligt, teils für niederzulegende Gebäude, teils für Minderwert der Parzellen, teils für Aufgabe von Gärtnereibetrieben. Diese waren also in dem verhältnismäßig kleinen Umlegungsgebiet somit außergewöhnlich hoch. Eine Belastung der Eigentümer mit Umlegungsbeiträgen wäre ganz bedeutend gewesen und hätte für 1^{qm} Baugelände nahezu 2 M. betragen. Es wurde deshalb der Stadtgemeinde und den Eigentümern der Vorschlag gemacht, die Abgeltung der Umlegungsbeiträge nicht in bar, sondern durch eine Mehrzuweisung von Gelände an die Stadt vorzunehmen. Nach den gesetzlichen Bestimmungen sind die Umlegungsbeiträge, wenn sie nicht sofort in bar gezahlt werden, auf Antrag der Eigentümer gegen eine Verzinsung von 3½ v. H. bis zum Verkauf oder zur Bebauung des Grundstückes zu stunden. Es ist dann im Grundbuch eine entsprechende Belastung einzutragen. Die vorläufige Entschädigung hat aber die Stadt zu übernehmen. Die Erledigung der Verpflichtungen durch Geländeabtretung erschien daher der Stadt wie den Grundeigentümern der zweckmäßigere Weg zu sein.

Die Aufstellung des Verteilungsplanes erfolgte, da die Höhe der Entschädigungssumme noch nicht genau zu übersehen war, unter Annahme einer Abtretungsquote von 54,5 v. H., wovon 51,564 v. H. auf Freilegung der Straßen- und Platzflächen entfielen und 2,936 v. H. oder 2059^{qm} Baugelände der Stadt zur Abgeltung der Umlegungsbeiträge bestimmt waren. Unter Annahme eines Preises von 50 M. für das Quadratmeter Rohgelände errechnete sich der Wert der 2059^{qm} Baugelände zu 95 590 M., während die zu zahlende Entschädigung endgültig auf 89 200 M. festgesetzt wurde. Der Überschuß wurde den Eigentümern nach Verhältnis der eingebrachten Grundstücksflächen zurückvergütet.

Es darf hierbei erwähnt werden, daß in anderen Umlegungsverfahren den Gärtnereien statt Barentschädigung eine Mehrzuweisung in Gelände auf Grund freiwilliger Vereinbarung zuerkannt wurde, so daß die Gärtnerei im alten Umfange weiter betrieben werden konnte, was hier nicht möglich war. Bei dieser Lösungsart ist die Fläche der alten Gärtnerei wie alle anderen Grundstücke als Brutto-Gelände anzusehen. Hiervon wird das anteilige Straßen- usw. Gelände in Abzug gebracht. Die Wiederzuweisung etwa bis zur alten Größe ist dann reines Bauland und muß bei der Aufrechnung gegen die zu zahlende Entschädigung als solches bewertet werden.

Über den Verteilungsplan wurde gemäß § 55 des Gesetzes mit den Eigentümern in einem besonderen Termin verhandelt und im Anschluß daran von der Umlegungskommission Beschluß gefaßt. Der Plan nebst Karte wurde daraufhin vier Wochen lang zu jedermanns Einsichtnahme offengelegt. Stadtgemeinde und Eigentümer erhielten je eine Ausfertigung zugestellt, außerdem Bekanntmachung in ortsbüchlicher Weise.

Schlusssbetrachtungen.

Geht man an Hand des vorgetragenen Beispiels des Umlegungsverfahrens nach lex Adickes durch, so wird man den Eindruck gewinnen, daß hier eine einwandfreie und allseitig befriedigende Lösung der Anbauschwierigkeiten gefunden ist. In Frankfurt liegen außerordentlich reiche Erfahrungen in der Anwendung des lex Adickes vor, und es ist bezeichnend, daß weder größere Prozesse anhängig, noch höchstrichterliche Entscheidungen in der ganzen Zeit der Geltung des Gesetzes, also nunmehr seit nahezu 50 Jahren, ergangen sind. Es ist auch, und das muß betont werden, den berufenen Umlegungskommissionen sowohl von seiten der Stadt wie von seiten der Grundbesitzer immer ein uneingeschränktes Vertrauen entgegengebracht worden. Als Mangel des Gesetzes wurden nur empfunden:

1. das etwas Langwierige des Verfahrens,
2. daß die Verteilungsquote aus jedem neuen Umlegungsgebiet ermittelt werden mußte, wodurch manche Bezirke günstig, manche ungünstig abschneiden,
3. daß die Gemeinde mit oft sehr hohen Aufwendungen für Straßenbaukosten, Entschädigungszahlungen und Stundung der Umlegungsbeiträge belastet wird.

Der erste Mangel läßt sich leicht dadurch beheben, daß man schon bei der Aufstellung und Feststellung des Bebauungsplanes prüfen läßt, ob der baulichen Erschließung ein Umlegungsverfahren vorangehen soll.

Dies ist oft an Hand des Bebauungsplanes schon mit einem Blick zu übersehen. Wenn nun eine Umlegung vor der baulichen Erschließung für zweckmäßig gehalten wird, dann würde man das in Frage kommende Gebiet zweckmäßig im Bebauungsplan durch eine kräftige farbige Linie auszugrenzen und es als Umlegungsgebiet zu kennzeichnen haben. Zusammen mit der Offenlegung des Bebauungsplanes würde dann auch die Umlegungsfrage zu prüfen und das Umlegungsrecht dann festzustellen sein. Der Baupolizei ist in Verfolg dieser Maßnahme das Recht zugesprochen, die Bauerlaubnis zu versagen, wenn durch den Neubau die Umlegung des Geländes gefährdet erscheint.

Diese vorzeitige Prüfung der Zweckmäßigkeit einer Umlegung hat den Vorteil, daß sie zu einer Zeit stattfindet, in der die Umlegung selbst noch nicht dringend ist. Tritt die Dringlichkeit später ein, dann genügt ein Antrag beim Reg.-Präsidenten zur Ernennung des Umlegungsausschusses, sofern die Gemeinde anerkannt hat, daß sie aus Gründen des öffentlichen Wohles als notwendig anzusehen ist. Wenn außerdem erreicht wird, daß auch bei den Beschlußbehörden die Umlegung als „Sofort-Sachen“ angesehen werden, dann darf für die Abkürzung des Verfahrens ausreichend vorgesorgt sein.

Zu 2. Zur Behebung des zweiten Mangels wäre eine Bestimmung wie folgt wünschenswert: Es sollte zulässig sein, Teile von größeren Freiflächen, die in einem übermäßig mit Freiflächen belasteten Nachbargebiet vorgesehen sind, so weit in das Umlegungsgebiet hineinzuverlegen, daß für das im Verfahren liegende Gelände und für das die Freiflächen enthaltende Nachbargebiet eine gleiche oder nahezu gleiche Abtretungsquote sich errechnet. Das in die Umlegung hineingenommene Teilstück der benachbarten Freiflächen ist in solchem Falle genau zu bezeichnen und darf für weitere Umlegungsverfahren nicht mehr in Anspruch genommen werden.

Zu 3. Die Belastung der Stadt mit den Kosten der Straßenherstellung und mit der Aufhebung des Verbotes, nach der vorgesehenen Frist die Bauerlaubnis aus dem Grunde nicht mehr versagen zu können, weil die Straße noch nicht fertig sei, ist auch schon bei der Beratung der lex Adickes unangenehm empfunden worden. Aber hiergegen sind seinerzeit die Bedenken fallengelassen, weil der Zweck der Umlegung, nämlich Bauland zu schaffen, hinfällig geworden wäre. Auch verlangt dieser Zweck der Umlegung, daß die Straßen nach einer angemessenen Frist vorhanden sein müssen; denn erst durch die Straße wird das Gelände tatsächlich anbaufähig oder, mit anderen Worten, zu Bauland.

Wie die Aufwendung allzu großer Barmittel durch Geländemehrabtretung verringert werden kann, ist bereits im Beispiel unter I auseinandergesetzt. Die Stundung der Barzahlung gegen $3\frac{1}{2}$ v. H. Verzinsung müßte im neuen Gesetz indexartig geregelt werden.

Somit könnte lex Adickes mit geringen Abänderungen als ein zeitgemäßes Gesetz in das Städtebaugesetz übernommen werden. Der Entwurf geht aber zum Teil ganz neue Wege, und man erhält aus der beigegebenen Begründung keine befriedigende Aufklärung. Im Gegenteil, es muß lebhaft widersprochen werden.

Da ist u. a. gesagt, in dem alten Gesetz trete die Gemeinde in einer für sie lebenswichtigen Angelegenheit stark zurück, und die Grundeigentümer hätten beinahe mehr Befugnisse als die Gemeinde. Das ist z. T. richtig, aber im logischen Nachgehen dieses Gedankens hätte es gelegen, nun die Befugnisse der Gemeinde zu stärken. Statt dessen werden sie im Städtebaugesetzentwurf so weit eingeschränkt, daß fast nichts mehr übrig bleibt. So wird ihr z. B. die Möglichkeit genommen, in Zukunft einen ihrer Beamten als Mitglied in die Umlegungskommission zu entsenden. Es wird hierdurch eine fühlbare Verschlechterung im Geschäftsgang des Umlegungsverfahrens eintreten. Die Umlegung ist eine Fortführung der Stadterweiterungsplanungen, und es ist durchaus notwendig, daß in der Umlegungskommission ein Mitglied, wie seither der geschäftsführende vereidete Landmesser, vorhanden ist, der die notwendige Fühlungnahme mit den Grundeigentümern und der städt. Grundbesitzerverwaltung hat und gleichzeitig mit den in den Stadterweiterungsplanungen verfolgten Absichten vertraut ist. Die Stadtverwaltung kann nicht Jedermann Einblick in ihre Planungen gewähren, wozu sie aber bei einer ortsfremden Behörde, wie sie der Gesetzentwurf vorsieht, gezwungen sein würde. Es ist neuerdings keine irgendwo begründete Klage laut geworden, daß die beamteten Mitglieder

der Umlegungskommission parteiisch ihres Amtes gewaltet hätten. Unbedenklich wäre dagegen eine Bestimmung, daß nicht mehr als ein Drittel der Kommissionsmitglieder städtische Beamte sein dürfen.

Die Begründung zum Gesetzentwurf nimmt weiterhin an, die verhältnismäßig geringe Ausbreitung des Gesetzes sei auf starke Mängel in der lex Adickes zurückzuführen. Das ist ein Irrtum. Ursache ist lediglich, neben der verklausulierten Form des Gesetzes, das Mißtrauen der Grundbesitzer, das zunächst überwunden werden muß, ehe der Entschluß zur ortstatutarischen Einführung in die Tat umgesetzt werden kann. In Frankfurt a. M., wo die Grundbesitzenden Kreise die Vorteile der Umlegung kennengelernt haben, ist das Mißtrauen völlig geschwunden, und es kommt fast ausnahmslos ein Antrag aus der Mehrheit der Beteiligten zustande, um so mehr, als die außerordentlichen Wertsteigerungen der durch Umlegung neu erschlossenen Baugebiete nicht unbekannt geblieben sind.

Nun behauptet die Begründung, daß die Neuerung des Entwurfes, die Umlegung nach Werten, die zuerst in Köln angewandt worden, weil dort wegen der Ausdehnung des Gebietes und der Verschiedenartigkeit der Werte eine Flächenumlegung nicht durchführbar gewesen sei, bei allen Beteiligten die Überzeugung hervorgerufen habe, die Wertumlegung sei bei schwierigen und sehr voneinander abweichenden Wertverhältnissen einer Umlegung nach Flächen weit überlegen. Das Gegenteil ist der Fall. Fest steht, daß auch in Baden und Sachsen, wo die Wertumlegung Gesetz ist, diese sich als praktisch unbrauchbar erwiesen hat. Irreführend ist auch, wenn die Wertumlegung in Gegensatz zur Flächenumlegung gestellt wird. Zur Umlegung nach Fläche gehört die zweite wesentliche Bestimmung, daß die neuen Grundstücke möglichst in der Lage der alten Grundstücke ausgewiesen werden sollen. Hierdurch wird dem Wert der Grundstücke weit besser Rechnung getragen als durch Wertschätzung, da die Werte unbauter Grundstücke keine greifbaren Werte sind, sondern reine Gefühlswerte. Bei den dauernden Schwankungen der wirtschaftlichen Verhältnisse und bei den noch völlig oder nahezu abstrakten Aussichten der Entwicklung des Landes noch auf eine ganze Reihe von Jahren ist die Schätzung des objektiven Wertes an ein Risiko gebunden, das eine Kommission nicht auf sich nehmen kann. Die zunächst so bestechend erscheinende Argumentation, jeder Beteiligte solle so abgefunden werden, daß er nach der Umlegung aus der Gesamtmasse mit dem gleichen Wertanteil hervorgeht, den er vor der Umlegung eingeworfen hat, erscheint daher bei der sogenannten Wertumlegung stark verzerrt und bei der Umlegung nach Fläche, Lage, Zweckmäßigkeit und Billigkeit (lex Adickes) besser gewahrt.

Allenfalls wäre nichts dagegen einzuwenden, wenn beide Umlegungsarten gleichberechtigt nebeneinander im Gesetz verankert werden würden, wobei allerdings dem Umlegungsausschuß dann völlig freie Hand zu lassen wäre, nach welchem Verfahren er umlegen will. Es kann aber schon jetzt vorausgesagt werden, daß die Umlegung nach Werten bald als eine gänzlich überflüssige Belastung des Städtebaugesetzes angesehen werden wird. Man wird sie besser streichen, weil dann die reichsgesetzliche Regelung wegen beabsichtigter Ausschaltung des Rechtsweges nicht mehr erforderlich ist.

Weitere erhebliche Bedenken muß man dagegen haben, daß das Umlegungsverfahren von Amts wegen eingeleitet werden kann. Man sollte dies mindestens auf Fälle beschränken, wo es sich um Sanierung bebauter Stadtteile handelt, in denen die Verhältnisse so liegen, daß aus hygienischen Gründen der Eingriff der Gesundheitspolizei notwendig ist. Die Gemeinde als Betreuerin des öffentlichen Wohles wird immer am besten in der Lage sein, zu beurteilen, ob ein Umlegungsverfahren eingeleitet werden muß oder nicht. Hält weder sie noch der beteiligte Grundbesitzer sie für nötig, dann wird eine Verfügung von Amts wegen auch nicht angebracht sein. Es wäre dann auch die Frage aufzuwerfen, ob der Gemeinde zwangsweise die Kosten der Straßenherstellung und die sonstigen Kosten zugemutet werden können.

Es dürfte nach alledem feststehen, daß die im Städtebaugesetz vorgesehenen Umlegungsbestimmungen einer gründlichen Nachprüfung bedürfen. Zur Zeit kann man, abgesehen von einigen Verbesserungen, darin nur allzuviel Theorie und eher Erschwernisse als Fortschritte für das Verfahren erblicken. —

ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

Allgemeines Siedlungswesen.

1. Die Bedeutung des Planungswesens für Landkreise und kleinere Städte. Ein Wort zur Frage der Rationalisierung in Industrie und Landwirtschaft. Von Reg.-Bmstr. a. D. Gustav Langen.

Zeitschrift für Selbstverwaltung, 12. Jahrg., Nr. 3 vom 1. Februar 1929.

Der Wettstreit der Landkreise und Großstädte wird nicht auf dem formalen Wege der Verwaltungsreform entschieden, sondern durch die tatsächliche Leistung auf wirtschaftlichem, sozialem und kulturellem Gebiet. Am wenigsten organisiert ist sowohl in der Stadt- wie in der Landkreiswirtschaft die Raumfrage, die planmäßige verkehrsgünstige Ausgestaltung des industriellen wie des landwirtschaftlichen Arbeitsraumes. Hier haben die Landkreise, deren Verhältnisse noch umbildungsfähiger sind als die der in ihrem Ausbau schon mehr festgelegten Städte, ein weites aussichtsreiches Feld der Betätigung, besonders auf dem Gebiete der Verkehrsverbesserung, Produktionssteigerung und einer harmonischen, gesunden Siedlungsweise. Der Aufsatz weist auf die demnächst im Verlag „Deutsche Bauzeitung“ erscheinende größere Schrift des Verfassers, „Deutscher Lebensraum“, hin. —

2. Die Verschiebungen im Bevölkerungsaufbau und in der Bevölkerungsentwicklung und das Siedlungsproblem. Von Oberreg.-Rat Dr. Burgdörfer vom Statistischen Reichsamt, Berlin.

Westf. Wohnungsblatt, 19. Jahrg., Nr. 1 vom 15. Januar 1929.

Die deutschen Großstädte bleiben in ihrer Gesamtheit mit einer Geburtenziffer von 15 je 1000 Einwohner (1927) hinter den Erhaltungsstand des Volksbestandes notwendigen Mindestsatz von 17 je 1000 Einwohner erheblich zurück. Der Geburtenüberschuß der Landbevölkerung ist einstweilen noch so hoch, daß er das Geburtendefizit der Städte ausgleicht. Aber ein Überschuß im ganzen ist nicht mehr vorhanden. Damit hat das deutsche Volk aufgehört, ein wachsendes Volk zu sein. Eine weitere Verstärkung des Volkes verschlechtert die Voraussetzungen für die bloße Erhaltung des Volksbestandes. Es gilt daher, durch großzügige Förderung der bäuerlichen Siedlung und der Bestrebungen zur Auflockerung der Großstädte einem weiteren Rückgang der Geburtenziffern vorzubeugen. —

Ländliches Siedlungswesen.

3. Erwerbsgartensiedlungen. Von Dr. Carl Hartwich, Berlin.

Archiv für innere Kolonisation, Bd. 21, Nr. 1 (Januar 1929).

Die Vermehrung bodenwirtschaftlicher Intensivbetriebe ist von besonderer Bedeutung für die Volkswirtschaft. Es ist dem Städtebauer daher dringend zu empfehlen, sich mit der Möglichkeit der Anlage solcher Gartensiedlungen, mit ihrer Finanzierung, ihrem Aufbau und Aufteilungsplan und ihrer Wirtschaftlichkeit zu beschäftigen. Der Aufsatz gibt die nötigen Unterlagen und ein durchgerechnetes Beispiel. —

Städtebau. Gesamtgestaltung.

4. Die Reklame im Stadtbild. Grundsätze für die Überwachung und Leitung des Reklamewesens in den Städten. Von Reg.-Brt. Schneider, Ansbach.

„Deutsche Bauzeitung“, 63. Jahrg., Nr. 8 vom 26. Januar 1929.

Vorschlag zur Beschränkung der Reklame auf das eigene Haus und zur Ablehnung jeder Übertrumpfungsklame. Die Städte sollten Reklamepläne aufstellen, in denen die für die einzelnen Stadtgebiete, Straßen und Plätze der Reklame gezogenen Grenzen festgelegt sind. —

5. Butte und Longview. Planlosigkeit und Höchstleistung. Von Dipl.-Ing. Alphons Siebers, Rotterdam.

Städtebau (Baupolitik), 24. Jahrg., Nr. 1 (Januar 1929).

Der Aufsatz gibt ein ausgezeichnetes Bild amerikanischer Städtegründung. Butte, eine regellos gewachsene Stadt; Longview, eine, auf dem einer einzigen Holzgesellschaft gehörenden, Boden planmäßig auf Zuwachs berechnete Stadtanlage. Beachtenswert die Art, wie man die übliche Verschiebung des Zentrums systematisch vor sich gehen läßt: für den Fall, daß die Zunahme der Stadt eine Vergrößerung der Geschäftshäuser nötig macht, sind gleichwertige Straßen, für die höhere Bebauung vorgeschrieben ist, offengelassen, wodurch das Abreißen von Gebäuden erspart wird. —

Städtebau. Einzelgestaltung.

6. Siedlung Niederrad-Frankfurt a. M. Arch. Stadtrat May, Mitarb. Arch. B. D. A. C. H. Rudloff.

Neubau, 11. Jahrg., Nr. 1 vom 10. Januar 1929. —

7. Siedlung Am Riedhof in Frankfurt a. M. Von Arch. Franz Roeckle, Frankfurt a. M. Zentralbl. der Bauverwaltung, 49. Jahrg., Nr. 3 vom 16. Januar 1929.

Stein, Holz, Eisen 1929, Nr. 1.

8. Die Erschließung des Dammerstocks in Karlsruhe. Von Prof. Dr.-Ing. Dr. Roman Heiligenthal, Karlsruhe.

„Deutsche Bauzeitung“, 63. Jahrg., Nr. 6 vom 19. Januar 1929, Beilage „Wettbewerbe“ Nr. 1.

Bebauungspläne und Typen für Ein- und Mehrfamilienhäuser aus dem Dammerstock-Wettbewerb in Karlsruhe. —

Stein, Holz, Eisen 1929, Nr. 3 und 4.

Die veröffentlichten Bebauungspläne zeigen, daß sich für derartige Aufgaben eine ganz bestimmte, man kann fast sagen schematische Lösungsweise durchzusetzen beginnt. Die Ergebnisse des Wettbewerbes, zu dessen Bedingungen vor allem die Wirtschaftlichkeit gehört, sind besonders beachtenswert im Hinblick auf den von der Reichsforschungsgesellschaft ausgedriebenen Wettbewerb. —

9. Die Großsiedlung Merseburg der Gagfah. (Rationeller Wohnungsbau.) Von Hans Gerlach.

Wohnung, 5. Jahrg., Nr. 8 vom 15. Januar 1929. —

10. Die Erschließung des Geländes der alten Friedhöfe in Hamburg und die bauliche Zukunft der Hamburger Universität. „Deutsche Bauzeitung“ Nr. 8 vom 26. Januar 1929, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 1.

Erörterung des Vorschlages Schumachers, die Universität und den Botanischen Garten an das Eppendorfer Moor zu verlegen und die dadurch gewonnenen Flächen zusammen mit dem zu erschließenden Gelände der alten Friedhöfe zur Entlastung des Zentrums zu verwenden. —

11. Zürich und Vororte. Bebauungspläne und Grünflächen. Von Karl Hippenmeyer.

Städtebau, 24. Jahrg., Nr. 1, 1929.

Solange über die notwendige Eingemeindung der Vororte noch nicht entschieden ist, hat die Stadt Zürich die Bebauungspläne für die Vororte unentgeltlich gearbeitet, um einen einigermaßen geordneten Zusammenhang zu wahren. Der Aufsatz unterrichtet über das Verfahren der Durchführung der Pläne und gibt einige Beispiele. —

12. Die Vestische Kampfbahn und der Wittlinger Wald in Gladbeck. Von Arch. Reg.-Bmstr. Joseph Wilhelm Korte.

Baugilde, 11. Jahrg., Nr. 1 vom 10. Januar 1929.

Stadtbaukunst, 9. Jahrg., Nr. 10 vom 20. Januar 1929.

Ausnutzung eines Waldes für Sport und Erholungsanlagen. —

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 16. Inhalt: Die Umgemeindungen in Westdeutschland — Baulandumlegungen nach Lex Adickes und die Umlegungsbestimmungen im preußischen Städtebaugesetz — Zeitschriftenschau —

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin — Für die Redaktion verantw.: Fritz Eiselen, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48