

## ANLIEGERBEITRÄGE UND NEUZEITLICHER BEBAUUNGSPLAN

VON VERMESSUNGSRAT ROHLEDER, FRANKFURT A. M.

MIT 8 ABBILDUNGEN

Neuzeitlicher Städtebau verfolgt eine Reihe von Grundsätzen, die in der weiter zurückliegenden Zeit wohl hin und wieder angewendet, aber nicht in so ausgeprägter Form in den Vordergrund gestellt wurden. Insbesondere sind hier zu nennen:

Die strenge Richtung der Bauzeilen in den Wohnlagen von Norden nach Süden, um eine gute Belichtung und Besonnung der Wohnräume herbeizuführen (Abbildung 1, S. 114).

Die Auflösung der Straßenwandung in quergestellte Bauzeilen, um die Wohnräume dem lärmenden Straßenverkehr fernzuhalten und ihnen freien Ausblick in die Hausgärten zu geben (Abb. 2, S. 114).

Die Staffelung mehrerer Baugrundstücke hintereinander, um die Straßenherstellungskosten weitgehend auszunutzen (Abb. 3, S. 114).

Die Einschaltung von Wohnhöfen in das Innere großer Baublocks, um eine ruhige Wohnlage herbeizuführen, und auch, um die notwendigen Erschließungsstraßen eines Geländes auf ein möglichst niedriges Maß zu bringen (Abb. 4, S. 114).

Diese Bestrebungen haben sichtbare Erfolge herbeigeführt. In den neuen Siedlungen haben Licht, Luft und Sonne ungehindert Zutritt zu ruhig gelegenen Wohnungen. Andererseits läßt die rationelle Ausnutzung der Straßenlängen durch Angliederung möglichst großer Baublockflächen es zu, daß weite Grünflächen in die Baugebiete eingefügt werden, ohne daß das frühere Verhältnis von Freiflächen zu Bauland sich dadurch ändert. In den Frankfurter Bebauungsplänen der Vorkriegszeit hat dies Verhältnis 35 bis 40 v. H. vom Rohgelände betragen. Betrachtet man die Pläne aus jener Zeit, dann sieht man breite Straßen, kurze Baublocks, aber selten einen Grünplatz von größerem Ausmaß. Höchstens liegt ein grünes Schmuckplätzchen inselartig in den, in endlosen Reihen sich hinziehenden Baublocken.

Heute unterbrechen große zusammenhängende Grünflächen, oft in erheblicher Breite, weiträumig angelegte Bauquartiere. Das Verhältnis von Freiflächenland zu Bauland ist aber immer noch 35 : 65 bis 40 : 60. Das ist ein klarer Beweis, daß der neuzeitliche Städtebau alten Erschließungsmethoden überlegen ist.

Die Entwicklung der besten Erschließungsformen ist noch nicht abgeschlossen. Das Problem „Trennung des Fußgängerverkehrs vom Fahrverkehr“ oder „Trennung der Wohnräume von den Geschäfts-, Arbeits- und Verkehrsräumen“ ist erst unvollkommen gelöst. Vorschläge liegen auch hier vor und haben auch einzelne gut gelungene Sonderlösungen herbeigeführt. In der Regel aber sieht man z. B. die Hauptverkehrsstraßen noch als sogenannte „Korridor-Straßen“ mit mehrstöckigen Gebäuden besetzt, die man dort vorgesehen hat, um die Breite der Straße und die damit verbundenen großen Herstellungskosten wirtschaftlich auszunutzen. Es besteht aber wohl kein Zweifel, daß das Wohnen an diesen Straßen bei Verkehrslärm und Straßenstaub nicht zu den Annehmlichkeiten gehört. Läßt die Himmelsrichtung nicht Querstellung zur Straßenflucht zu, wie in Abb. 2, dann wird eine Lösung, wie sie Abb. 5 bringt, manchmal annehmbarer erscheinen. Unmittelbar an der Straße stehen nur einstöckige Bauten, vorne mit Läden, nach dem Garten die Wohnräume. Stichwege mit Wendekreuz

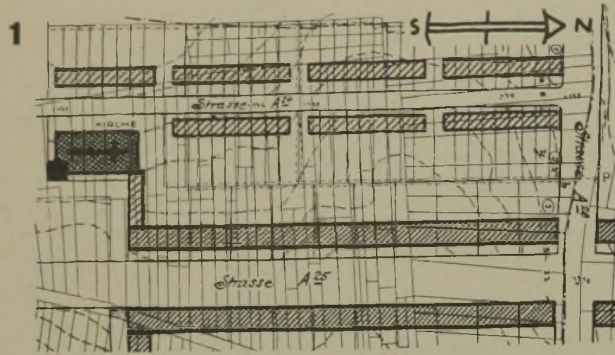
für Automobile und sonstiges Fuhrwerk erschließen dann drei- bis vierstöckige Mietsbauten, die einerseits an Hausgärten, u. U. mit der Rückseite an einem den Baublock durchziehenden Park liegen. Wird die andere Straßenseite gleichartig behandelt, dann liegen diese hohen Bauten in weiten Abständen voneinander. Man kann unbedenklich auf hohe Geschoszzahlen übergehen; denn gerade die oberen Wohnungen mit ihrer weiten Aussicht über große Stadtgebiete werden die begehrtesten sein. Dem Entwurf Abb. 5 lagen ähnliche Gedanken zugrunde.

Alle diese Bestrebungen verfolgen volksgesundheitliche Ziele und sollen das Zusammenwohnen großer Menschenmassen in den Städten erträglich gestalten. Sie stehen aber zum Teil nicht mehr im Einklang mit manchen Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes, das heute noch immer die gesetzliche Grundlage für die Stadterweiterungen ist und voraussichtlich auch noch recht lange sein wird. Insbesondere ist es die Verteilung der Straßenherstellungskosten, die nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bei den neuen Erschließungsformen Härten, zum Teil offensibare Ungerechtigkeiten herbeiführt. Auch bei den Umlegungen zur Erschließung von Bauland entstehen Schwierigkeiten, weil Grundstücke gleicher Fläche und gleicher baulicher Ausnutzbarkeit oft zu ganz erheblichen unterschiedlichen Straßenbeitragsleistungen verpflichtet werden. Es kann dies soweit führen, daß die beteiligten Grundeigentümer derartige Zuweisungsstücke mit Recht als minderwertig ablehnen müssen.

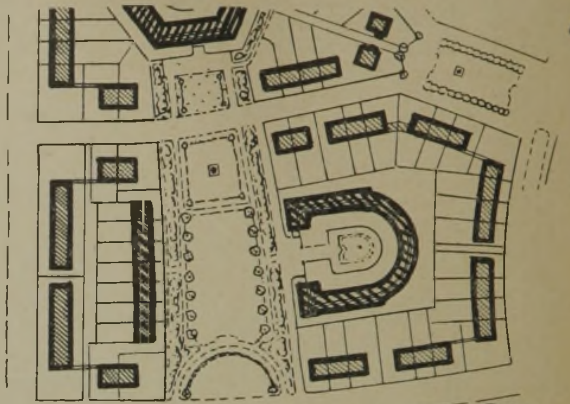
Man wird also gut tun, rechtzeitig eine Revision veralteter ortsgesetzlicher Bestimmungen herbeizuführen, um gerüstet zu sein, wenn ihre Anwendung zur Durchführung moderner Planungen akut wird. Die Frage mag, um die Notwendigkeit unverzüglichen Handelns augenscheinlich zu machen, an Hand von Beispielen im folgenden etwas eingehender untersucht werden:

Das Fluchtliniengesetz von 1875 gibt bekanntlich den Gemeinden das Recht, ortsstatarische Bestimmungen zu erlassen, nach denen die Straßenherstellungskosten von den Anliegern wieder eingezogen werden können. § 15 dieses Gesetzes verpflichtet dazu die angrenzenden Eigentümer und sieht die Verteilung der Kosten nach Verhältnis der Länge ihrer die Straße berührenden Grenze vor. Nach diesen Bestimmungen sind wohl die meisten Ortsstatute erlassen. Trotzdem sich alsbald hinsichtlich der Eckbaustellen in reinen Wohngebieten Härten herausgestellt haben, haben nur wenige Gemeinden von dem § 10 des Kommunalabgabengesetzes von 1895 Gebrauch gemacht, nach dem auch ein anderer Verteilungsmaßstab, z. B. der nach der bebauungsfähigen Fläche, für die Verteilung der Straßenkosten in Anwendung kommen kann.

Beispiel Abb. 1, eine moderne Baulanderschließung, hat reine Nord-Süd-Straßen, eine breite Verkehrsstraße mit dreigeschossigen Bauten, westlich davon eine schmale Wohnstraße mit zweigeschossigen Bauten. Die langen Baublocks werden durch Querstraßen unterbrochen, die nur Richtungswert, keinen Anbauwert haben. Eine dieser Straßen ist im Beispiel 1 noch teilweise dargestellt.

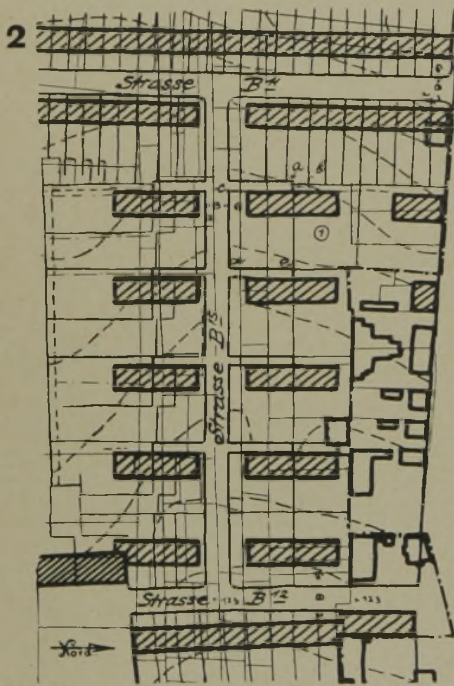


1 STRENGE NORD-SÜD-RICHTUNG DER BAUZEILEN. QUERSTRASSE HAT NUR RICHTUNGSWERT, KEINEN ANBAUWERT.



4

4 AUFTeilUNG EINES GROSSEN BAUBLOCKS DURCH INNEN-PARK, 4-GESCHOSSIGE BEBAUUNG IM BLOCKINNERN, 2-GESCHOSSIGE AN DEN VERKEHRSSTRASSEN.

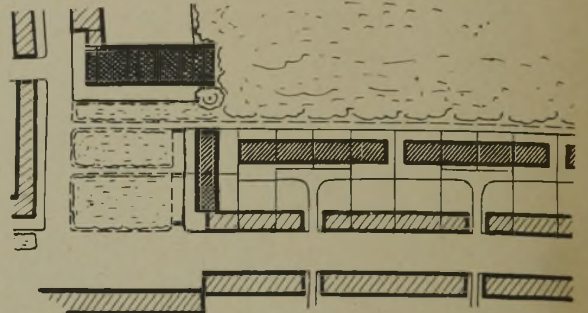


2 BAUZEILEN IN NORD-SÜD-RICHTUNG AN SEITENWEGEN ZUR VERKEHRSSTRASSE.

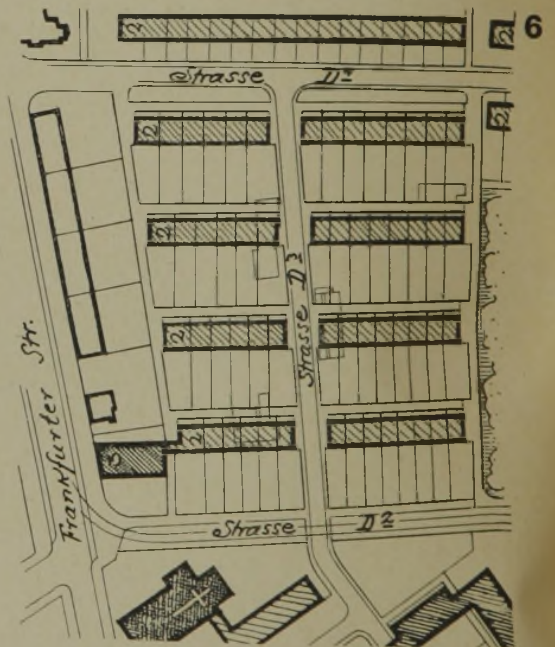
3 HINTERGELÄNDE DURCH STICHWEGE FÜR BEBAUUNG ERSCLOSSEN.

5 VERKEHRSSTRASSE MIT 1-GESCHOSS. LADENBAUTEN, DAHINTER IN RUHIGERER LAGE 4-GESCHOSS. WOHNBAUTEN.

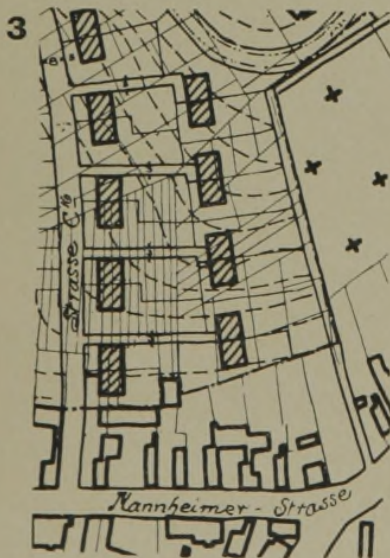
6 DIE SEITENWEGE VOR DEN BAUZEILEN IN EINER RICHTUNG FÜR DURCHFABRT ZUGELASSEN.



5

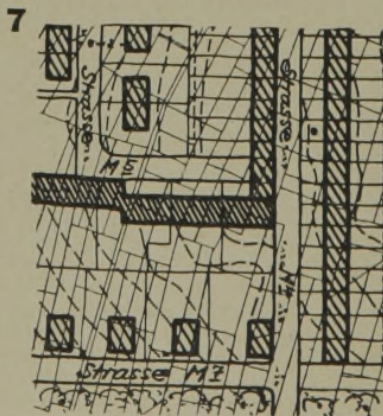


6

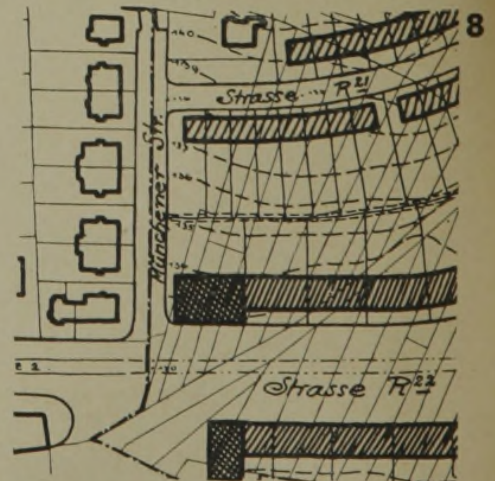


3

7 U. 8 VERSCHIEDENE BAUHÖHEN (BAUKLASSEN), IN EINEM STRASSENZUG.



7



8

Zweckmäßigerweise sollte man solche Richtungsstraßen in Teilstücke zerlegen und diese den abgehenden Anbaustraßen zuschlagen. Denn sie bringen den Wohnstraßen den notwendigen Anschluß an das Hauptverkehrsnetz. In unserem Beispiel würde danach das Teilstück der Straße A 26 westlich der Linie A—B zur projektierten Straße A 24, östlich der Linie A—B zur projektierten Straße A 25 gehören. Es würden die Gesamtkosten der Straße A 24 mit den Teilstücken der Querstraßen zu ermitteln, und diese etwa nach Verhältnis der zugelassenen Baufläche auf die einzelnen Grundstücke umzulegen sein. Man könnte das als eine gerechte Verteilung ansehen.

Nach den Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes ist diese Verteilungsart aber nicht zulässig. Man kann Anlieger der Straße A 24 nicht zu Kosten der Straße A 26 heranziehen. Anlieger der Straße A 26 sind nur die wenigen Grundstücke 1, 2, 5 usw. Diese müßten — berechtigt — die auf ihre Straßenfront in der Straße A 24 entfallenden Kosten zahlen. Jedoch wäre es unbillig, wollte man ihnen für ihre ganze Straßenfront in der Straße A 26 auch die Kosten dieser Straße auferlegen. § 10 K. A. G. bringt in diesem Falle keine Abhilfe. Wollte man die bebauungsfähige Fläche als Verteilungsgrundlage nehmen, so können für die Straße A 26 immer nur die unmittelbaren Anlieger belastet werden. Man würde zu dem gleichen unbefriedigenden Ergebnis kommen wie nach den Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes.

Im Bauland-Umlegungsverfahren stößt man auf geradezu groteske Schwierigkeiten. Angenommen — vgl. Abb. 1 — zwei Besitzer hätten je 280 qm Rohgelände in die Umlegungsmasse gegeben, die bei einem Einheitspreis von 21 RM je Quadratmeter Rohgelände einen Wertgegenstand von 5880 RM darstellen. Bei 30 v. H. Freilegungsquote, Straßenbaukosten in der Straße A 24 von 100 RM je Frontmeter, in der Straße A 26 von 300 RM je Frontmeter stellt sich nach der Umlegung die Rechnung wie folgt: X erhält die Parzelle 2 = 210 qm, Y die Parzelle 12 = 210 qm, beide können 6 m Straßenfront bebauen, ihre Grundstücke sind 33 m tief. Im Anbaufall müßte Y 600 RM, dagegen X  $600 + 35 \times 300 = 11\,100$  RM Anliegerbeiträge entrichten. Parzelle 2 für Eigentümer X ist also wegen zu hoher Belastung mit Straßenbaukosten minderwertig. Aber auch die Zuerkennung eines Minderwertes und die Verteilung dieses Minderwertes auf Grund des § 16 (lex Adickes) in Verbindung mit den §§ 24 und 29 auf sämtliche Umlegungsteilnehmer führt nicht zum Ziele. Es entstände der wohl nicht als empfehlenswert zu beschreitende Weg, daß ein Grundbesitzer, der 5880 RM in die Masse gegeben hat, aus dieser 10 500 RM in bar und außerdem ein Baugrundstück im Werte von 5880 RM zurückerhält. Aus solchem Verfahren würden Folgerungen und Handlungen der Beteiligten entstehen, deren Erörterung hier zu weit führen würde und die diesen Weg zur Lösung nicht als gangbar erscheinen lassen.

Im Beispiel 2 sind die Bauzeilen quer zur Straßenrichtung gestellt. Ebenso im Beispiel 6, S. 114.

Zunächst wird man im Zweifel sein können, ob die Seitenwege als Teile der 8 m breiten Verkehrsstraße anzusehen sind, oder ob sie selbständige Straßen sind. Grundstück 1 in Abb. 2 wäre dann nur anliegend am Seitenweg, nicht der Straße selbst anliegend. In Abb. 2 könnte man aber immerhin die Auffassung zur Geltung bringen, die Straße sei mit den Seitenwegen als zusammengehörig zu betrachten und demgemäß auch zu behandeln. Zu Abb. 6 hingegen, wo die Seitenwege fahrbar werden und von Straße zu Straße durchgehen, könnte schließlich die Rechtsauffassung sich durchsetzen, jeder Seitenweg sei als Straße für sich anzusehen, und die Anlieger seien nur beitragspflichtig für das schmale Wegestück, nicht für die eigentliche Straße selbst.

Aber selbst wenn das ganze System als eine Straße angesehen wird, weil Straßennamen, Hausnummern, Entwässerung zu diesem Schlusse führen, so entstehen in der Verteilung der Anliegerbeiträge nach dem Fluchtliniengesetz doch nicht zu rechtfertigende Unterschiede. Grundstück 1 in Abb. 2 ist nur mit der kurzen Strecke A—B angrenzend, Grundstück 2 dagegen mit der außerordentlich langen Strecke B—C—D—E. Die Verteilung der Straßenbaukosten nach der Frontlänge führt also hier zu krassen Unbilligkeiten. Hier ist die bauliche Ausnutzbarkeit nach § 10 K. A. G. der bessere Verteilungsmaßstab.

Ähnlich wie in Abb. 2 liegen die Verhältnisse bei Aufschließungsmethoden nach Abb. 5. Auch hier kann die Frontlänge nicht Maßstab für die Verteilung sein, sondern wieder die bauliche Ausnutzbarkeit.

Abb. 7 und 8, S. 114 bringen noch andere Erschließungsarten, indem innerhalb eines Straßenzuges für anliegende Grundstücke verschiedenartige Bebauung vorgesehen ist. In Abb. 7 springt die Bauvorschrift über von offener eingeschossiger Hausbebauung zur dreigeschossigen geschlossenen Bauweise. In Abb. 8 liegt an der R 22-Straße neben dreigeschossigen Reihenhäusern ein vier- bis fünfgeschossiger Eckbau, in der Münchener Straße, neben zweigeschossigem Reihenhäusern ein vier- bis fünfgeschossiger Eckbau. In solchen Fällen wird die baulich zulässige Wohnfläche als Schlüssel für die Verteilung zweckmäßig erscheinen.

Die Beispiele haben gezeigt, daß die Städte ihre Ortsstatute ändern müssen. Sie können vielleicht in den Anbauverträgen bei unfertigen Straßen manchen Ungerechtigkeiten Rechnung tragen. War aber das Gelände in einer Umlegung, dann ist nach Ablauf der Straßenherstellungsfristen dieser Weg nicht mehr gangbar. Die Gemeinde hat den Anbauenden nicht mehr in der Hand, da gemäß § 23 (lex Ad.) die Bauerlaubnis aus dem Grunde, daß die Straßenherstellung noch nicht erfolgt sei, nicht versagt werden kann.

Die einzige gesetzliche Grundlage, nach der z. Z. eine gerechte Verteilung möglich zu sein scheint, ist der § 9 des Kommunalabgabengesetzes. Auf Grund dieser Bestimmung sind die Beiträge für Herstellung und Unterhaltung von Veranstaltungen, die durch das öffentliche Interesse erfordert werden, nach den Vorteilen zu bemessen. Diese Verteilungsgrundlage ist schon von einigen Städten ortstatutarisch festgelegt. Insbesondere in den Umlegungsgebieten scheint, solange im Städtebaugesetz die Frage noch nicht in ähnlicher Weise gelöst ist, § 9 K. A. G. die einzige Möglichkeit zu sein, um aus den Schwierigkeiten herauszukommen. Man hätte dann vom Gesamtgebiet die Straßenherstellungskosten aufzustellen und den Straßenkosten-Verteilungsplan mit Angabe über die Art der Einziehung vier Wochen lang offenzulegen. Es ist ein förmliches Beschlußverfahren durchzuführen, und zwar zweckmäßigerweise gleichzeitig mit dem Umlegungsverfahren, weil erstrittene Änderungen in dem einen Verfahren die gerechte Verteilungsgrundlage in dem anderen Verfahren beeinflussen könnten. Man darf sich auch nicht verhehlen, daß es zweifelhaft bleibt, ob § 9 K. A. G. überhaupt anwendbar ist. Nach wie vor können sich Anlieger schmaler Straßen darauf berufen, das Verfahren sei eine Umgehung des § 15 Fl. Ges. und daher unzulässig.

Jedenfalls ist es notwendig und an der Zeit, daß die Gemeinden den angeschnittenen Fragen ihre Aufmerksamkeit zuwenden, damit den einzelnen Gemeinden nicht Schwierigkeiten entstehen, die sie allein nicht überwinden können. —

## ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

### Ländliches Siedlungswesen.

238. Rentengutsiedlung Tramischen.  
Ostpreuß. Heim 1929/30 Nr. 11.

239. Der Plan für den zukünftigen Wieringermeerpolder. Von S. J. van Embden.

Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1930 Nr. 7.

### Städtebau. Gesamtgestaltung.

240. Die Bodenbeschaffung für die großstädtischen Kleinsiedlungen. Von Fedor Reuscher.

Privatwirtschaftlicher Landerwerb verhindert spekulative Preisbildung. Kommunale Bodenvorratswirtschaft erschüttert die Bodenkreditwirtschaft.

Grundeigentum 1930 Nr. 27.

241. Amerikanischer Städtebau. Von Martin Wagner.

„Die Amerikaner haben uns (den deutschen Städtebauern) wenig zu sagen, es sei denn, daß sie uns durch

Gegenbeispiele belehren und uns sagen, wie wir Großstädte nicht bauen dürfen.“

DBZ 1950 Nr. 53/54. Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 9.

### Städtebau. Einzelgestaltung.

242. Die Sicherung und Durchführung von Planungen mit Hilfe der Umlegungen. Von Heß. Briefe des Landesplanungsverbandes Düsseldorf Nr. 16 (Juli).

243. Die Führung elektrischer Schienenbahnen innerhalb der Straßen. Ihr Einfluß auf Bebauungsplan und Fluchtlinien. Von Fritz Faber. DBZ 1950 Nr. 59/60. Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 10.

244/45. Einfamilien-Reihenhaus mit Südorientierung. Von Gustav Lüdecke. Vorschläge zur Verdichtung der Bebauung mit Kleinwohnungen. Von Walter Kratz. Lüdecke stellt die Besonnungsfrage, Kratz das Problem der billigen Wohnung in den Vordergrund. Stein, Holz, Eisen 1950 Nr. 14.

246. Gartenstadt Welwyn. Ein Sonderheft, das Aufsätze über das kulturelle Leben, über neue Ingenieurbauten, über die Arbeit in der Gemeindeverwaltung, über die industrielle Entwicklung, über das Geschäftsleben, über die gesundheitlichen Einrichtungen, über die Schule und über den Gartenbau in Welwyn bringt. Garden cities and town planning 1950 Nr. 1.

247. Die Bedeutung der Wohnungsgesetze für die Gartenstadt Welwyn. Von R. C. Wallhead. Garden cities and town planning 1950 Nr. 2.

248. Reichsheimstätten in Köln. Von Franz Stöcker. Bauwelt 1950 Nr. 31.

249. Siedlungsbauten in Duisburg. Von Dieter Neubau 1950 Nr. 14.

250. Die Siedlungstätigkeit in Köln. Von Niggemeyer. Neubau 1950 Nr. 14.

251. Die Gartenstadt am Kittelbach in Düsseldorf. Von Fr. Becker und E. Kutzner. Bauwelt 1950 Nr. 27.

252. Siedlung Rundling in Leipzig-Lößnig. Von Hubert Ritter. Wasmuths Monatshefte 1950 Nr. 7.

253. Städtische Wohnkolonie Uthof (Zürich). Von Kündig und Oetiker. Schweizer. Bauzeitung 1950 Bd. 96 Nr. 3.

254. Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für das Gebiet des südl. Brückenkopfes der Lorraine-Brücke in Bern. Schweizer. Bauzeitung 1950 Bd. 96 Nr. 1.

255. Neugestaltung des Friedrich-Wilhelm-Platzes in Erfurt. Von Hans Pleßner. Wasmuths Monatshefte 1950 Nr. 7.

256. Turmhaus am Reichstag? Äußerungen von Cornelius Gurlitt, Martin Kießling, Hans und Oskar Gerson, Fritz Höger. Wasmuths Monatshefte 1950 Nr. 7.

257. Zum Umbau des Bubenbergplatzes in Bern. Von Albert v. Pfyffer. (Vgl. Nr. 184.) Schweizer. Bauzeitung 1950 Bd. 96 Nr. 3.

258. Die Ausweisung von Heimstättengärten und Dauerkleingärten in Groß-Berlin. Von Johannes Grobler. DBZ 1950 Nr. 53/54. Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 9.

259. Groß-Berliner Siedlungsgrün. Von Leberecht Migge. Wohnung 1950/51 Nr. 4.

### Landesplanung.

260. Ist Landesplanung notwendig? Von R. Schmidt. Entwicklung und Aufgaben des Ruhrsiedlungsverbandes. Die Folgerungen für Württemberg. Süddeutsche Bauzeitung 1950 Nr. 26—29.

261. Gartenstadt und Landsiedlung in ihrem Zusammenhang. Von Franz Oppenheimer. Die Wurzel aller sozialen Mißstände ist die Existenz des Großgrundeigentums und die Abwanderung vom Lande. Die Gartenstadtbewegung hat daher als höchstes Ziel die Beseitigung dieses Grundübels. Gartenstadt 1950 Nr. 1/3.

262. Siedlungsaufgaben der Großgemeinden nach der Umgemeindung im rhein.-westf. Industriegebiet. Von Hermann Ehlgötz. (Vgl. Nr. 254.)

Rhein. Blätter für Wohnungswesen und Bauberatung 1950 Nr. 7.

263. Landesplanung und Planwesen im niederelbischen Städtgebiet. Von Nüsse. Mitt. des Reichsamtes für Landesaufnahme 1950/51 Nr. 1.

### Gesetzliche Grundlagen.

264. Kolonisation oder Städtebau? Eine bodenwirtschaftliche Kritik des geplanten Städtebaugesetzes. Von Leberecht Migge. Migge fordert klare Unterscheidung zwischen „Städtebau“ und „Kolonisation“. Gartenstadt 1950 Nr. 1/5.

265. Ein neuer Entwurf zur Änderung des sächs. Baugesetzes. Von Bock. DBZ 1950 Nr. 53/54. Beilage „Bauwirtschaft und Baurecht“ Nr. 25.

266. Hygiene im neuen sächs. Baugesetz. Von Bock. Gesundh.-Ingenieur 1950 Nr. 30.

267. Förderung und Regelung der Städteplanung durch ein neues tschechoslowak. Baugesetz. Von Adolf Funk-Ressel. Stein, Holz, Eisen 1950 Nr. 14.

268. Ein Gesetz zur Beseitigung der verwahrlosten Wohnungsquartiere in Großbritannien. Von H. Chapman. Intern. Mitteil. über Wohnungswesen und Städtebau, Mai 1950.

269. Städtebau in Neuseeland. Von R. B. Hammond. Der Inhalt des Neuseeländer Städtebaugesetzes. Intern. Mitteilungen über Wohnungswesen und Städtebau, Februar 1950.

270—285. Das Reichsgerichtsurteil vom 28. Februar 1950 betr. § 13 des preuß. Fluchtliniengesetzes. Dieses für den deutschen Städtebau außerordentlich bedeutsame Urteil, das den Berliner Stadtbaurat Wagner zu seiner Gegenschrift „Das Reichsgericht als Scherbenegericht gegen den deutschen Städtebau“ anregt hat, hat Meinungsäußerungen für und wider in großer Zahl hervorgerufen.

Achtung vor dem Privateigentum. Baukurier 1950 Nr. 62.

Ascher, Neue Grundsätze des Bodenrechts, Folgerungen aus einem Reichsgerichtsurteil. Bauwelt 1950 Nr. 17.

Ascher, Unrecht im Städtebau? Bauwelt 1950 Nr. 23.

Cincinnati, Reichsverfassung und Reichsgericht. Deutsche Hausbesitzer-Zeitung 1950 Nr. 21.

Duelberg, Die Baubeschränkungen auf Grund des Straßen- und Baufahrtengesetzes. Die Entschädigungspflicht der Gemeinden. Landgemeinde 1950 Nr. 11.

von Eynern, Reichsgericht und preußisches Fluchtliniengesetz. Dt. Wohnungsarchiv 1950 Nr. 5.

Fluchtlinienfestlegung und Reichsverfassung. Rhein. Blätter für Wohnungswesen und Bauberatung 1950 Nr. 6.

Isay, Die Fluchtlinienpolitik der Kommunen. Grundeigentum 1950 Nr. 18.

Meschert, Reichsgerichtsurteil „D-B“ und Stadtplanung. Gartenkunst 1950 Nr. 7.

Loewy, Freiflächenausweisungen und ihre rechtl. Behandlung. D. Wohnungsarchiv 1950 Nr. 4.

Meyer-Wendt, Reichsgerichtsurteil und Stadtentwicklung. Bauamt und Gemeindebau 1950 Nr. 11.

Paulsen, Das Reichsgerichtsurteil gegen den deutschen Städtebau. Bauwelt 1950 Nr. 21.

Saß, Auswirkungen des „Freiflächen-Urteils“ des Reichsgerichts. Grundeigentum 1950 Nr. 19.

Schlichting, Fluchtliniengesetz verstößt gegen Reichsverfassung! Grundeigentum 1950 Nr. 16.

Schwan, Reichsgericht und Stadtplanung. Zeitschrift für Wohnungswesen 1950 Nr. 11.

Sierks, Die ungesetzliche Freiflächenpolitik der Städte und Gemeinden. Kommunales Echo 1950 Nr. 21.