

DIE VERBREITERUNG DER RÖMER-BRÜCKE IN TRIER

VON REG.-BAUMSTR. OTTO SCHMIDT, BEIGEORDNETEM DER STADT TRIER • 13 ABBILDUNGEN



Alter Zustand vor dem jetzigen Umbau

Bei der Verbreiterung der Römerbrücke, die zur Zeit durchgeführt wird, handelte es sich um die Lösung einer Bauaufgabe von außerordentlicher Schwierigkeit. Insbesondere war es nicht leicht die Frage zu beantworten, wo in diesem Fall die Grenze zwischen denkmalpflegerischen und verkehrstechnischen Belangen zu ziehen bzw. was überhaupt Aufgabe der Denkmalpflege sei.

Nachdem ich bereits früher a. O. über die allgemeine städtebauliche Situation der Trierer Römerbrücke berichtet habe, soll sich der nachstehende Bericht auf das im Sinne obiger Fragestellungen Wesentliche beschränken.

Abb. 2 zeigt im Stadtplanausschnitt anschaulich die starke Zusammenpressung des Verkehrs auf der alten Brücke, die mit ihren 2 Spuren den landseitig auf 7, stadtseitig sogar auf 15 vorhandenen oder projektmäßig festliegenden Spuren ankommenden Fuhrverkehr bewältigen mußte. Hierbei fiel erschwerend ins Gewicht, daß diese beiden vorhandenen Spuren, wie aus dem in Abb. 4 dargestellten Lageplan hervorgeht, auch noch einen, auf 2 Gleisen in beiden Richtungen ziemlich regen, Straßenbahnverkehr aufzunehmen hatten. Verkehrstechnisch besonders ungünstig wirkte sich hierbei das — zum Ubertluß durch ein sehr starkes Gefälle behinderte — Zusammentreffen der verschiedenen Verkehrsrichtungen auf dem stadtseitigen Brückenkopf aus.

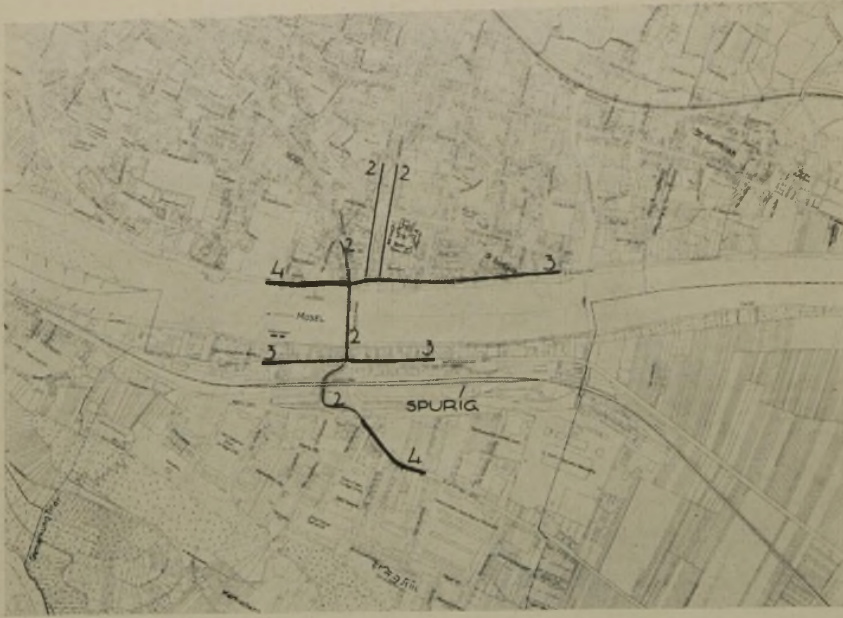
Das aus Abb. 5 ersichtliche Profil des alten Zustandes läßt erkennen, daß die Behinderung des

Fußgängerverkehrs auf den beiden schmalen Gehwegen wohl den größten Mißstand darstellte. Insbesondere schien hierbei eine einwandfreie Unterhaltung der alten Fahrbahn technisch beinahe unmöglich und somit war der arme Fußgänger ständig von Schmutzspritzern bedroht.

Abb. 6 zeigt demgegenüber das erste i. J. 1914 aufgestellte Umbauprojekt, das in konstruktiver Beziehung von dem damals der Fa. Dykerhoff u. Widmann angehörenden Prof. Rüth, in architektonisch-ästhetischer Beziehung von Professor Meißner, Darmstadt, aufgestellt wurde. Es sah den Abbruch der oberstromseitigen Brückenvorköpfe vor, die unter Verwendung der alten Bauelemente und vollständiger Angleichung an den alten Zustand in solcher Breite neu errichtet werden sollten, daß sich eine 4spurige Fahrbahn von 10 m und ein beiderseitiger Bürgersteig von je 2,50 m ergaben. Hierbei konnte ein Teil der Gewölbverbreiterung noch von dem alten Pfeilerteil aufgenommen werden, da die im Jahre 1715 errichteten Gewölbe die etwa i. J. 19 v. Chr. — mit hölzernem Oberbau — aus mächtigen Basaltlavablöcken errichteten Pfeiler nicht ganz beanspruchten.

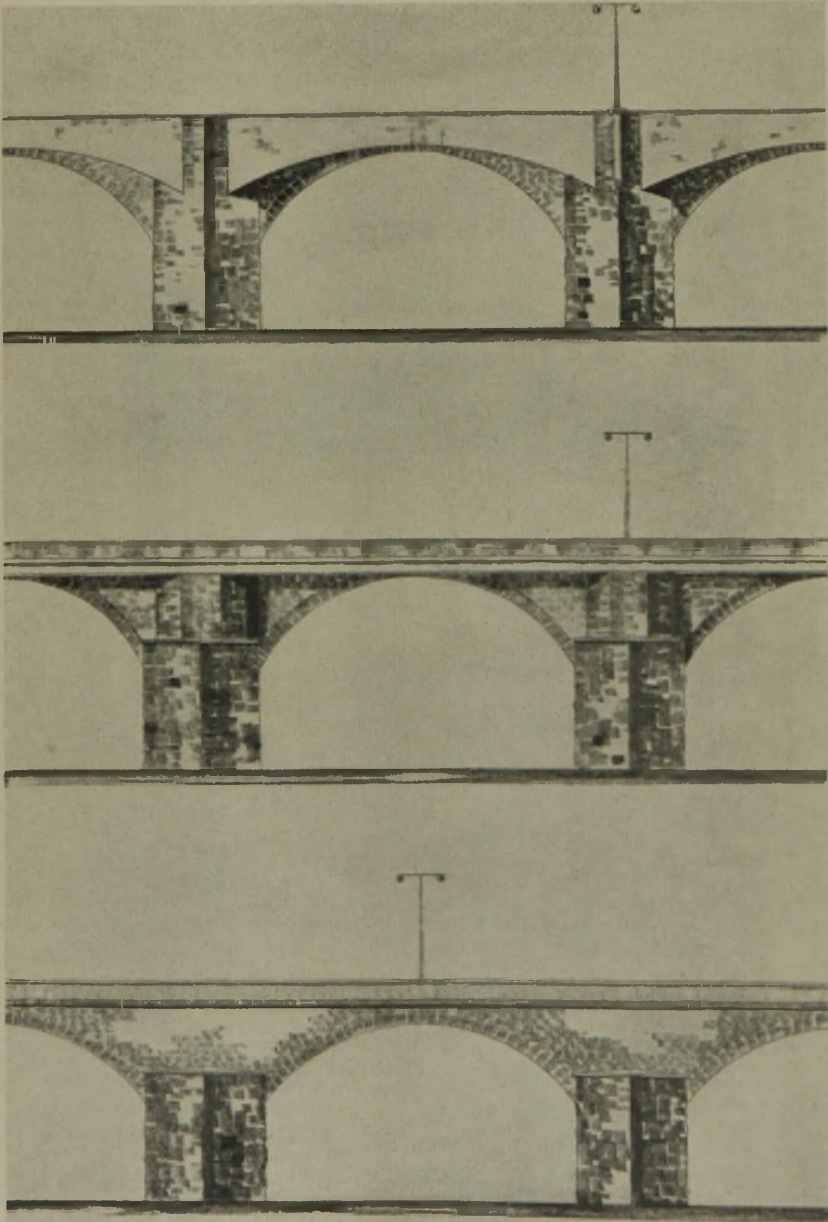
Erst nach dem Kriege wurde dann die Aufgabe infolge Drängens des landseitigen Stadtteils Trier-West um die Jahreswende 1919/20 wieder in Angriff genommen, indem man beschloß, die bauliche Aufgabe zum Gegenstand eines Wettbewerbes zu machen, dem seitens der Stadt Trier folgende Bedingungen zugrunde gelegt werden sollten:

2



Stadtplan-Ausschnitt und Lage der Brücke zu den Verkehrswegen

3

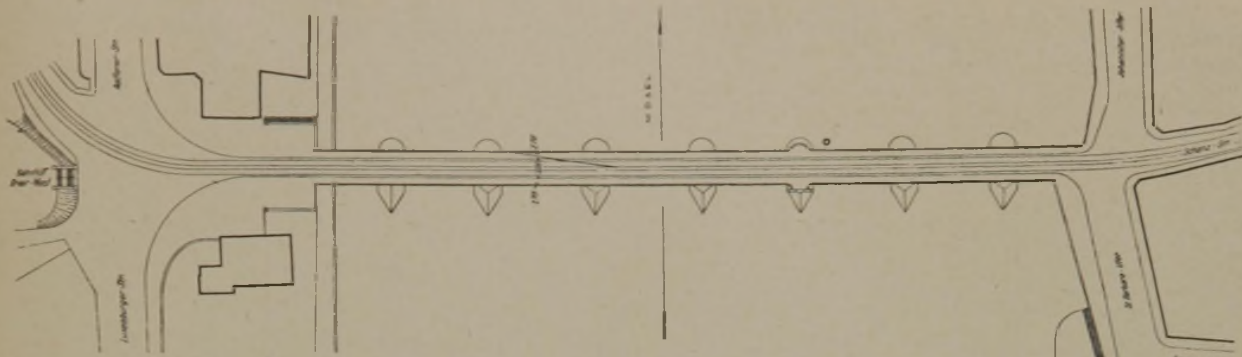


a. Entwurf Stadt

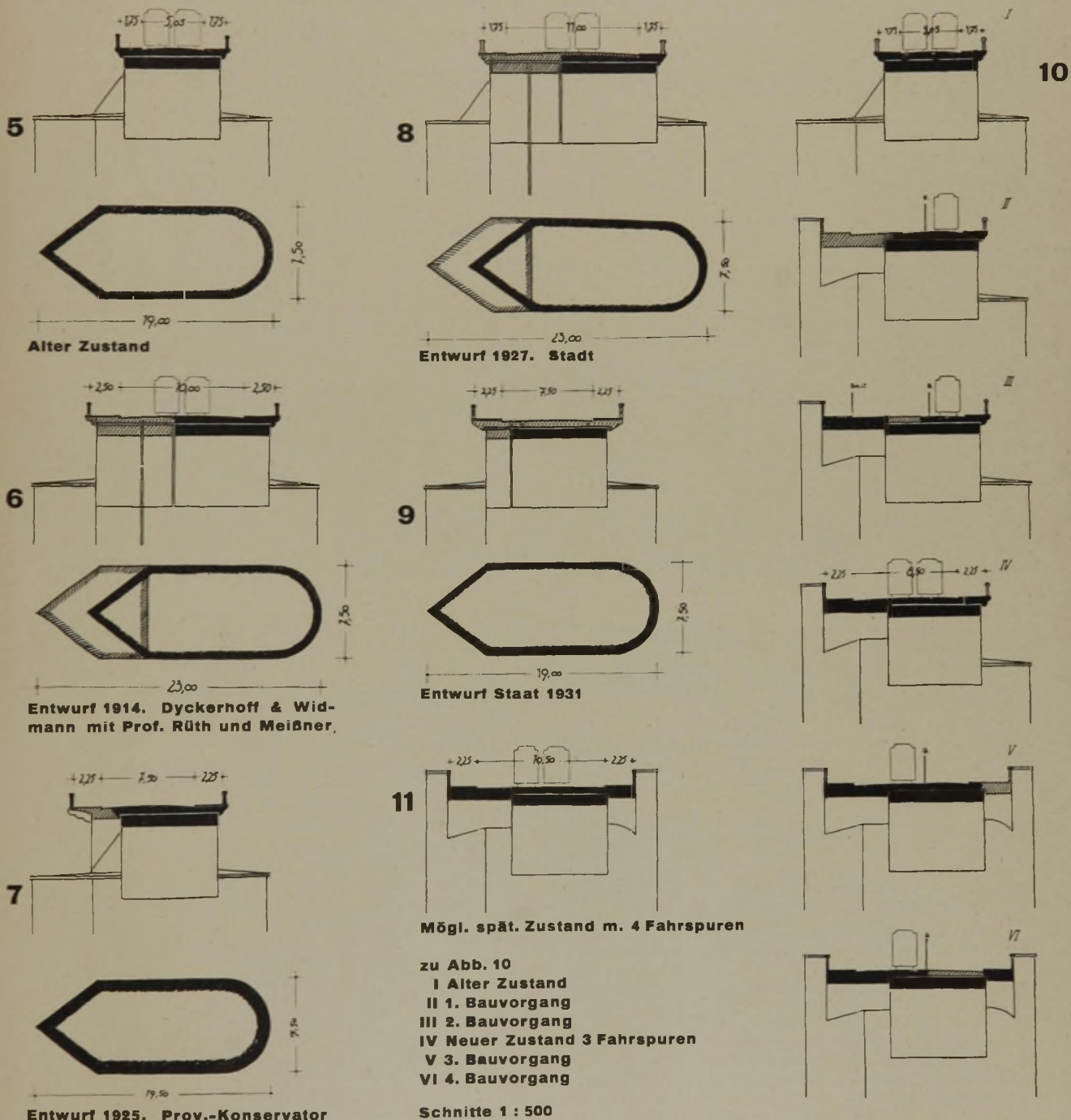
b. Entwurf M. A. N.

c. Entwurf Staat

VERBREITERUNG DER RÖMER-BRÜCKE IN TRIER



Lageplan der Brücke 1 : 2000



„Bei der geschichtlichen Bedeutung des Bauwerks und bei der Rolle, die es im Stadtbild spielt, stellt die Erbreiterung nicht nur eine technische, sondern in hohem Maß auch eine den Anforderungen der Denkmalpflege Rechnung tragende künstlerische Aufgabe dar. Es wird anzustreben sein, den äußeren

Eindruck der Brücke, das Verhältnis der Bögen zu den Pfeilern usw. möglichst zu erhalten. Die Brücke soll eine lichte Weite von wenigstens 12,50 m zwischen den Brüstungen erhalten, wovon 7,50 m auf die Fahrbahn und je 2,50 m auf die beiderseitigen Fußgängerwege entfallen sollen. Es ist erwünscht, wird

aber nicht als Forderung gestellt, die Erbreiterung über die obigen Maße hinaus so weit vorzunehmen, daß die Fahrstraße vier Fahrbahnen aufnehmen kann, wofür mindestens 9,60 m erforderlich wären. Falls eine künstlerische und im Sinne der Denkmalpflege erträgliche Lösung gefunden wird, die dies ohne unverhältnismäßige Mehrkosten ermöglicht, so würde einem solchen Entwurf der Vorzug gegeben."

Durch die Zeitumstände verzögerte sich die Angelegenheit erneut bis zum Jahre 1925. Ein damals eingeholtes Gutachten des Provinzialkonservators Renard führte betr. der eingangs erwähnten Antithese folgendes aus:

"Es liegt auf der Hand, daß Denkmalpflege und Heimatschutz eine Erbreiterung der Römerbrücke am liebsten durch eine Verkehrsentlastung mittels einer neuen weiteren Moselbrücke ganz ausgeschaltet wissen möchten. In dem malerischen Bild des Bauwerkes haben die römische Zeit, das Mittelalter, das 18. und der Anfang des 19. Jahrhunderts so charakteristische Spuren hinterlassen, daß eine weitere Umgestaltung mit den notwendigerweise sich ergebenden modernen Konstruktionsmitteln die jetzige Erscheinung nur stören kann. Dabei können selbstverständlich Denkmalpflege und Heimatschutz nicht die Notwendigkeit einer Verkehrsverbesserung verkennen; denn die Brücke wird dauernd, d. h. trotz evtl. starker Entlastung durch eine neue Moselbrücke einen großen Teil des Verkehrs bewältigen müssen. Andererseits darf aber auch nicht verkannt werden, daß bei weiterer Bebauung des linken Moselufers die Lage des Bahnhofes und der Eisenbahn eine befriedigende Lösung der Zufahrten zu der Brücke für wachsenden Verkehr nicht gewährleisten können und daß daher über kurz oder lang eine weitere Moselbrücke wahrscheinlich zur Notwendigkeit werden wird. Wenn also Denkmalpflege und Heimatschutz unter den zeitigen Verhältnissen eine Erbreiterung nicht grundsätzlich ablehnen können, sondern zu einem Kompromiß bereit sein müssen, so ergab die Besichtigung mit Sicherheit doch das eine, daß die Programmforderung eines lichten Ausmaßes von 2 x 2,50 m Gehwegen und von 4 x 2,50 m Fahrbahn = insgesamt 15 m lichter Breite sich nicht wird erzielen lassen, ohne daß der Charakter des Bauwerkes vollkommen verlorengeht."

Abb. 7 zeigt den im Rahmen dieses Gutachtens seitens des Provinzialkonservators gemachten Vorschlag, die Brücke stromabwärts im alten Zustand zu belassen und die Verbreiterung nach Oberstrom nur soweit vorzunehmen, als es die vorhandene Pfeilerstärke unter Zuhilfenahme einer geringen Auskrugung des Bürgersteiges zuließ.

Nach wiederum durch die Zeitverhältnisse bedingter Zwischenpause wurde dann i. J. 1927 der Berichterstatter aufgefordert, ein Projekt vorzulegen.

Ohne Kenntnis des Projektes Rütth-Meißner, das während der Kriegs- oder Nachkriegszeit in einem Aktenschränk verschwunden war, machte er — wie Abb. 8 erkennen läßt — konstruktiv fast aufs Haar den gleichen Vorschlag. Er begründete ihn damit, daß s. E. nur eine solche Lösung einwandfreie Verkehrsverhältnisse infolge Durchführung eines klar getrennten Richtungsverkehrs und klare statische Verhältnisse infolge Ablösung der Verbreiterung von der in ihrer Tragfähigkeit nicht übersehbaren römischen Gründung schaffen könnte.

Etwas gegen das Projekt einzuwendende Bedenken in strombau- und schiffahrtstechnischer Beziehung konnte ein im November 1927 eingeholtes Gutachten des Geh. Baurats Hartmann zerstreuen, das unter Bezugnahme auf die Ausführungen von Reg.-Baurat Krey u. Prof. Rehbock*) darlegte, daß ein befürchteter Stau weder in der unkanalisierten, noch viel weniger in der etwa kanalisierten Mosel zu befürchten sei und auch die Durchfahrtsweite vollkommen für die in Frage kommenden Schiffsgefäße von 600—1000 t ausreichte.

Eine im Juni 1928 durchgeführte Bohrung an den Vorköpfen ergab dann betr. des Baugrundes an den 5 Pfeilern der Landseite in ungefähr 1,50—3,50 m Tiefe Fels, an den übrigen Pfeilern in ungefähr 2 m Tiefe rote Lette, darunter in etwa 8—9 m Tiefe Fels. Betr. der alten Pfeiler wurde bei niedrigstem Wasserstand an einer Stelle festgestellt, daß eine doppelte, im Inneren mit Ton ausgefüllte Balkenspundwand den Pfeiler umschloß, über deren Tiefe jedoch nichts festgestellt werden konnte.

Ein zu dem Projekt eingeholtes Gutachten des Provinzialkonservators Renard deckte sich zwar

*) Zentralblatt der Bauverwaltung 1919, S. 472 und S. 197.

grundsätzlich in etwa mit dem vorerwähnten, kam jedoch den Absichten der Stadt einen kleinen Schritt weiter entgegen, indem es ausführte,

„daß die Denkmalpflege am liebsten eine Verbreiterung vermieden wissen möchte, daß sie aber je nach der Dringlichkeit des Gesamtverkehrs die Verbreiterung auf 3 Fahrbreiten unter Erhaltung der Pfeiler oder auf 4 Fahrbreiten unter Verlängerung der Pfeiler schließlich als tragbar ansehen könne, sofern diese Pfeilerverlängerung auch technisch einwandfrei zu lösen sei bzw. unbedenklich erscheine“.

Eine hierauf durchgeführte Prüfung der Rechtslage ergab, daß das Land Preußen als Eigentümer verpflichtet sei, die mit Rücksicht auf den Verkehr notwendige Verbreiterung der Brücke durchzuführen.

Endlich im Herbst 1928 nahm dann die Angelegenheit durch Vermittelung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz greifbare Gestalt an, der sich in tatkräftigster Weise bei den preuß. Zentralinstanzen für Bereitstellung der erford. Baumittel einsetzte.

Wenn auch seitens der Stadt Trier nach wie vor eine Verbreiterung auf 4 Fahrspuren als das Wünschenswerte bezeichnet wurde, so begnügte man sich doch endgültig hierbei auf die Verfolgung einer 5spurigen Verbreiterung. Maßgebend hierfür war insbesondere der Umstand, daß nur eine solche Verbreiterung die Zustimmung der durch den Landeskonservator Dr. Hiecke vertretenen obersten preuß. Denkmalpflegeinstanz finden konnte und die Möglichkeit einer finanziellen Einigung zwischen Staat und Stadt bot. 1930 erfolgte die Bereitstellung der Mittel auf der Basis, daß seitens des preuß. Staates der Kostenanteil für den Unterbau, seitens der Stadt Trier der Kostenanteil für die Brückenfahrbahn nebst Straßenbahn, Leitungen usw. übernommen wurde.

Es handelte sich hiernach lediglich noch darum, wie im einzelnen die 5spurige Verbreiterung durchgeführt werden sollte. Abb. 9 zeigt hierzu den seitens der Rheinstrombauverwaltung gemachten Vorschlag: Weiterführung des Brückengewölbes in der bisherigen Form im Rahmen der noch verfügbaren Pfeilerbreite; Gewinnung des im Rahmen einer Lichtbreite von 13 m erforderlichen Restmaßes durch beiderseitige gleichmäßige Vorkragung der Gehwege mit Brüstung in Beton.

Abb. 10 u. 11 zeigt demgegenüber den seitens des Berichterstatters gemachten Vorschlag, unter Erhaltung der alten stromabseitigen Brüstung die gesamte Verbreiterung durch ein zwischen den aufzumauernden Pfeilerköpfen einzuspannendes Betongewölbe stromaufwärts zu verlegen. Diese Ausführungsart sollte — wie aus Abb. 10 ersichtlich ist — in 2 Bauabschnitten die vereinbarte Verbreiterung auf 5 Spuren durchführen, hierbei jedoch eine etwaige spätere 4spurige Verbreiterung in möglichst einfacher Weise durch eine gleichartige Konstruktion stromabwärts offenhalten.

In der Abb. 5 ist die oberstromseitige Ansicht des staatlichen Entwurfs (c), dem städtischen Entwurf (a) und einer hierzu seitens der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg ausgearbeiteten Variante in Eisenkonstruktion (b) gegenübergestellt.

In denkmalpflegerischer Beziehung unterscheiden sich die Vorschläge der Stadt Trier und der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg grundsätzlich von dem Vorschlag des Staates. Bei ersteren wird alles Neuhinzukommende bewußt in Material, Konstruktion und Form von dem alten Bestand abgesetzt und der Versuch gemacht, das alte möglichst unverdeckt sichtbar zu erhalten. Bei letzterem wird die neuhinzukommende Gewölbeverbreiterung bewußt in der Form dem alten Gewölbe angeglichen, unbeschadet des Umstandes, daß aus statischen Gründen hierbei eine neuartige Konstruktion (Eisenbeton mit Werksteinverblendung) gewählt werden mußte.

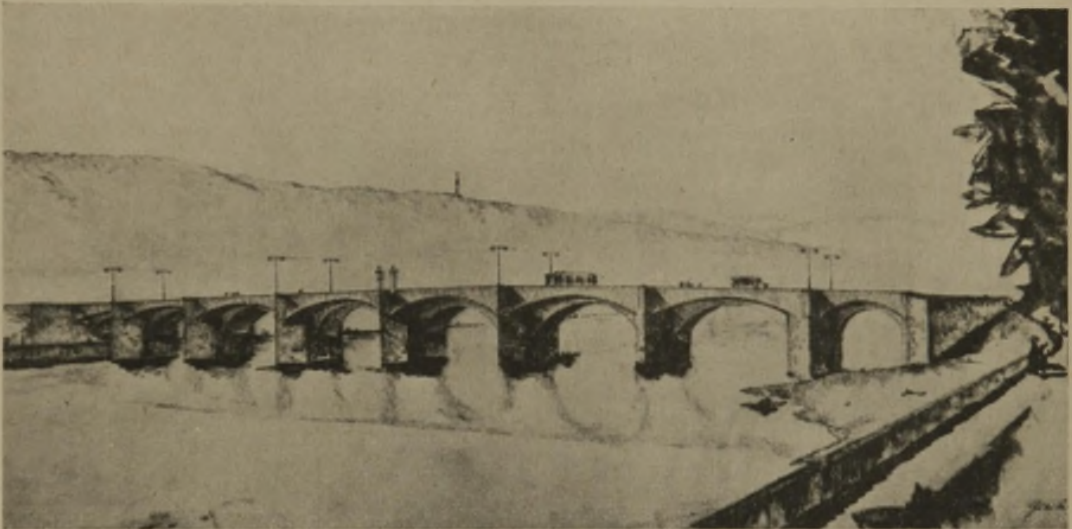
Die Wirkung dieser verschiedenartigen Auffassungen ist auch aus den Abb. 1, 12 u. 13 gut erkennbar. Zur Ausführung wurde der Entwurf der Rheinstrombauverwaltung, Preußisches Wasserbauamt Trier (Abb. 9) bestimmt.

Entwurf
der Stadt



12

Entwurf
des Staates



13

DIE VER-
BREITE-
RUNG DER
RÖMER-
BRÜCKE
IN TRIER

NOTVERORDNUNG UND FREIFLÄCHENAUSWEISUNG

WELCHE FORDERUNGEN SIND AUS DEN BESTIMMUNGEN DER NOTVERORDNUNG VOM 6. JUNI 1931 FÜR DIE PRAKTISCHE STÄDTEBAULICHE TÄTIGKEIT DER GEMEINDEN, INSBESONDERE IN BEZUG AUF DIE FREIFLÄCHENAUSWEISUNG ZU ZIEHEN?

VON MAG.-OBERBAURAT DR.-ING. HELLMUT DELIUS, BERLIN

1. Die Freiflächenausweisung als solche in dem heute als notwendig anerkannten Umfange wird auch in dieser Regelung nicht ausdrücklich sanktioniert. Es wird bekanntlich bestritten, daß für diese Ausweisung die Vorschriften des Wohnungsgesetzes von 1918 eine gesetzliche Handhabe böten, während in Baden die unentgeltliche Inanspruchnahme von Grünflächen als „öffentliche Plätze“ nicht auf Schwierigkeiten stieß. Diese Frage ist tatsächlich keineswegs einwandfrei entschieden. Es muß vielmehr angenommen werden, daß auf alle Fälle die Ausweisung sogenannter „wilder“ Freiflächen, d. h. solcher, die nicht den Charakter von Verkehrsplätzen im Sinne des § 1 des Fluchtliniengesetzes in der Fassung des Wohnungsgesetzes von 1918 haben, unwirksam ist. Dem steht allein entgegen, daß die Ausweisung solcher Freiflächen bisher ministeriell genehmigt oder verlangt ist und dem Grundgedanken des Wohnungsgesetzes entsprechen. Andere spätere Gesetze tragen dem offen Rechnung (Ruhrsiedl.-Verbandsgesetz 1920).

In § 3 der Notverordnung wird aber nur auf die landesrechtlichen Vorschriften Bezug genommen; der Begriff der Freifläche wird dabei nicht

näher präzisiert als durch die Bedingung, daß die Freifläche „zum Zwecke des öffentlichen Gebrauchs vorwiegend aus Gründen der Volkserholung und Volksgesundheit“ und mit der Wirkung ausgewiesen werden soll, „daß eine Bebauung auf die Dauer ausgeschlossen ist“.

§ 3. (1) Wird ein Grundstück (Grundstücksteil) in dem landesrechtlich vorgeschriebenen Verfahren (durch Fluchtlinien, Baulinien, Freiflächengrenzen oder auf sonstige Weise) als Freifläche zum Zwecke des öffentlichen Gebrauchs vorwiegend aus Gründen der Volksgesundheit oder Volkserholung mit der Wirkung ausgewiesen, daß eine Bebauung auf die Dauer ausgeschlossen ist, so kann der Eigentümer für eine durch die Beschränkung seines Eigentums entstehende Wertminderung des Grundstücks (Grundstücksteiles) eine angemessene Entschädigung verlangen.

Ein Begriff für die Freifläche als Grünfläche, der einheitlich und allgemein gilt, hat sich auch in der Praxis tatsächlich noch nicht herausgebildet.

Schon deshalb und da nicht zu übersehen ist, ob die Bestimmungen eines künftigen Reichsstädtebaugesetzes sich bezüglich der Eigentumsentschädigung im Rahmen der Notverordnung halten werden,

empfiehlt es sich, von den Bestimmungen der Notverordnung nur soweit Gebrauch zu machen, wie es die gegenwärtigen Umstände erfordern und gestatten. Es wird deshalb Aufgabe der städtebaulichen Planung der allernächsten Zukunft sein, auf die Durchführung der Pläne möglichst mit Hilfe privatrechtlicher Vereinbarungen, durch Gelände-austausch oder auf andere Weise auszugehen.

2. Der Mangel einer notwendigen Handhabe zur Finanzierung der Freiflächen wird auch durch die Notverordnung offenbar. In der Begründung zu § 3 des Gesetzentwurfes über die Entschädigungspflicht und den Rechtsweg bei Enteignungen auf dem Gebiete des Städtebaues (April 1931) heißt es zwar: „Es entspricht in diesen Fällen (der Freiflächenausweisung), in denen eine äußerst weitgehende Beanspruchung des Privateigentums zu öffentlichen Zwecken erfolgt, der Billigkeit, daß auch die Allgemeinheit den Grundeigentümer entschädigt.“

Der Gesetzentwurf wie die Notverordnung enthalten aber nichts über die Möglichkeit, die doch als notwendig anerkannte Freiflächenausweisung auch zu finanzieren. Wenn die Gemeinden ihre Freiflächen und die Entschädigungen für alle Grade von Eigentumsbeschränkungen aus allgemeinen Mitteln finanzieren sollen, so heißt das, daß sie nie von ihren städtebaulichen Befugnissen in der notwendigen Weise Gebrauch machen können.

Es nützt auch nichts, wenn die Städte jetzt bereits bei der Aufstellung der Bebauungsplanentwürfe ein Finanzprogramm für die Durchführung aufstellen, da die notwendige Beweglichkeit solcher Planungen nach kurzem oder zum mindesten bei der Durchführung alle Berechnungen über den Haufen wirft und die Bewertungsgrundlagen nur relativ bleiben können. Als Grundlage kann aber nur ein absoluter, gesetzlich verankerter Maßstab dienen. Ob dieser nun in der von Arntz-Köln vorgeschlagenen Form — Umlegung der Kosten im ganzen nach dem Steuerwert der Grundstücke (auch Dr. Schmidt verlangt die Beziehung zwischen Steuerwert und Enteignungswert) — oder etwa als Sonderbesteuerung für städtebauliche Arbeiten, wie in der Novelle 1930 zum Sächsischen Baugesetz nach amerikanischem Vorbild gefunden wird, ist eine zweite Frage. Das Fehlen des von Stadthaurat Dr. Wagner und anderen längst wiederholt geforderten Städtebau-Finanzgesetzes bedeutet eine Lücke in der reichsrechtlichen Regelung.

Die Vorschriften der Notverordnung auch in dieser Beziehung können die Gemeinden nur veranlassen, auf Mittel und Wege zu sinnen, die eine gesunde Freiflächenpolitik auch sonst (d. h. landesrechtliche Fluchtlinienausweisung) ermöglichen. Das kann z. B. geschehen, indem bestimmte Gebiete von der Bebauung im Hinblick auf ungeeigneten Baugrund, Grundwasserstand oder sonstige Umstände, die den Bau öffentlicher Straßen oder Entwässerungsanlagen unzumutbar erscheinen lassen, mit anderen gesetzlichen Mitteln als denen der Fluchtlinienausweisung, also etwa bauordnungsmäßig, ausgeschlossen werden, gegebenenfalls unter Mitwirkung staatlicher Behörden (Kulturbauamt, Polizeipräsident als Hochwasserschutzbehörde u. a.).

3. Die Anwendung der Bestimmungen der Notverordnung erstreckt sich auf alle Fälle aus dem Gebiete des Städtebaues, bei denen durch behördliche, auf gesetzlicher Grundlage beruhende Maßnahmen eine Entziehung oder Beschränkung des Eigentums — Enteignung oder Teilenteignung — erfolgt.

§ 1. Für Enteignungen, die nach dem 13. August 1919 und vor dem 1. April 1933 auf dem Gebiete des Städtebaues, insbesondere der Planung, Fluchtlinien (Baulinien-) festsetzung und Grundstücksumlegung sowie zur Erhaltung des Baumbestandes und zur Freigabe von Uferwegen, gemäß landesrechtlichen, vor Inkrafttreten dieses Kapitels erlassenen Vorschriften vollzogen worden sind oder noch vollzogen werden, wird nach den Vorschriften der §§ 2 bis 5 Entschädigung gewährt. § 3 gilt auch für Enteignungen, die innerhalb dieses Zeitraumes gemäß künftigen landesrechtlichen Vorschriften auf dem genannten Rechtsgebiete vollzogen werden.

Die in diesem Paragraphen gegebene Aufzählung (Planung, Fluchtlinien-[Baulinien-] festsetzung, Grundstücksumlegung, Maßnahmen zur Erhaltung des

Baumbestandes und zur Freigabe von Uferwegen) enthält nur Beispiele und soll nicht erschöpfend sein.

Der § 1 entspricht im wesentlichen dem § 1 des Gesetzentwurfes. Neu ist nur die Anführung von Enteignungen auf Grund der Vorschriften zur Erhaltung des Baumbestandes und zur Freigabe von Uferwegen, deren Hereinnahme vom Deutschen Städtetag während der Beratungen gefordert worden war. Was mit dem in der Aufzählung genannten Begriff „Planung“ gesagt sein soll, ist unklar.

Gemäß dem Antrage des Städtetages sind in der Notverordnung diejenigen Bestimmungen des Gesetzentwurfes nicht aufgenommen, nach denen ein Entschädigungsanspruch auch im Falle einer „Umgehung“ von Freiflächenausweisungen durch andere Maßnahmen der Gemeinden gegeben sein sollte. Darunter fallen nicht poliz. Anordnungen für die Gesamtheit aller Eigentümer (z. B. Bauordnungen). Ob Sonderpolizeiverordnungen, die sich nur auf einen beschränkten Kreis von Eigentümern auswirken, als Enteignungen im Sinne der Notverordnung anzusprechen sind (z. B. Maßnahmen zur Durchführung des Naturschutzes rückwärtiger Baufluchtlinien usw.), ist noch unbestimmt.

Wenn auch angenommen werden kann, daß insbesondere der Erlaß von Bauordnungen, die Aufstellung von internen Nutzungs- und Flächenaufteilungsplänen (das soll vermutlich mit dem Worte „Planung“ des § 1 ausgedrückt werden) und die Anwendung des kommunalen Bauverbots — Verbot des Bauens an unfertigen Straßen — im Rahmen neuzeitlicher städtebaul. Grundsätze keine Entschädigungsansprüche auslösen, so ist es doch zweckmäßig, von solchen Maßnahmen vorläufig abzusehen.

Für Bauverbote auf Grund von noch nicht gemäß § 7 des Fluchtliniengesetzes offengelegten Bebauungsplänen ist nämlich Schadenersatz zu leisten. Soweit die erste Auslegung erfolgt ist, wird zwar auch vor Abschluß des Verfahrens gegen die Anwendung der §§ 15 und 14 des Fluchtliniengesetzes nichts einzuwenden sein, es entsteht aber für den Fall, daß der Plan nicht definitiv festgesetzt wird, das Risiko, daß nachträglich doch Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können, weil das Verbot ja nur auf Grund einer vorläufigen, später nicht festgestellten Fluchtlinie ergangen ist. An dieser Rechtslage wird auch durch die Notverordnung nichts geändert, weil in dieser Beziehung die betreffenden landesrechtlichen Vorschriften aufrechterhalten sind. Dasselbe gilt für Bauverbote im Zusammenhang mit solchen Fluchtlinienverfahren, die infolge veränderter Verhältnisse jahrelang geruht haben oder deren Fortsetzung nicht mehr beabsichtigt ist.

4. Besondere Einzelbestimmungen. a) Die Verordnung macht die Entstehung des Entschädigungsanspruchs von einer durch die Eigentumsbeschränkung bewirkten Wertminderung abhängig, während der Gesetzentwurf in seinem § 3 im Falle der Beschränkung des Eigentums durch Freiflächenausweisung dem Eigentümer einen Anspruch auf Erstattung einer angemessenen Entschädigung schlechweg gab, ohne Prüfung der Voraussetzungen dieses Anspruchs. Jetzt heißt es dagegen:

Eine Wertminderung ist nicht gegeben, wenn und soweit durch die Ausweisung eine bei Eintritt der Beschränkung tatsächlich ausgeübte oder nach Lage der Verhältnisse mögliche Benutzungsart nicht eingeschränkt wird.

Damit ist bei landwirtschaftlich, gärtnerisch oder forstwirtschaftlich usw. genutzten Grünflächen eine Entschädigungspflicht ausgeschlossen (vgl. Entwurf zum Reichsbaulandgesetz § 12). Der Ausweisung solcher Flächen als Freiflächen steht also nichts im Wege. Offen dagegen bleibt die Frage, ob auch z. B. für die Kleingartenflächen auf merkantilem Bauland ein Schadenersatzanspruch entsteht. Nach Auffassung des Städtetages ist das nur dann der Fall, wenn der Eigentümer einen konkreten Schaden nachweisen kann, nicht etwa nur einen Schaden auf Grund der Freiflächenausweisung als solcher. Dies folgt aus der Formulierung des § 3, Abs. 1, Satz 1. Diese Auffassung wird von der Regierung geteilt, die sich in dieser Beziehung auf den Standpunkt des Reichsgerichts stellt, einen Entschädigungsanspruch

nur von den tatsächlichen Voraussetzungen des Einzelfalls abhängig zu machen.

Weiter wird bestimmt:

§ 3 (5). Beträgt die Wertminderung mehr als die Hälfte des Grundstückswertes, so kann der Eigentümer bis zum Ablauf von 4½ Jahren nach Entstehung des Anspruchs von der Gemeinde (Gemeindeverband) statt der Entschädigung die Übernahme des Grundstücks (Grundstücksteils) im Wege des Ankaufs oder der Enteignung verlangen. Die Gemeinde (Gemeindeverband) hat sich bis zum Ablauf von fünf Jahren nach Entstehung des Anspruchs über das Verlangen zu erklären; lehnt sie das Verlangen ab, so ist die Freiflächenausweisung aufzuheben.

Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß auf keinen Fall eine Entschädigung für die Beschränkung des Eigentums und der Kaufpreis nebeneinander gefordert werden können.

Eine Verschlechterung der Regelung gegenüber dem Gesetzentwurf liegt für die Gemeinden in § 4, in dem die bereits vor Inkrafttreten der Verordnung erfolgten Freiflächenausweisungen geregelt werden:

§ 4. Ist für Beschränkungen des Eigentums, die bei Inkrafttretens dieses Kapitels bereits vollzogen waren, nach § 5 eine Entschädigung zu leisten und ist die Leistung der Entschädigung noch nicht in dem Enteignungsverfahren oder vertraglich bestimmt, so gelten die Vorschriften des § 5 mit folgender Maßgabe:

1. Der Anspruch auf Entschädigung wird frühestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Kapitels fällig;
2. für die Bemessung der Wertminderung ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Kapitels maßgebend;
3. der Eigentümer kann die Übernahme des Grundstücks in den Fällen, in denen die in § 5 Abs. 3 Satz 1 vorgesehene Frist bereits abgelaufen ist oder früher als 1½ Jahre nach Inkrafttreten dieses Kapitels ablaufen würde, bis zum Ablauf dieser 1½ Jahre verlangen; die Gemeinde (Gemeindeverband) hat sich in diesen Fällen bis zum Ablauf von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Kapitels über das Verlangen zu erklären.

Nach dem Gesetzentwurf sollte für diese Fälle der Entschädigungsanspruch erst mit Inkrafttreten des Gesetzes und die Fälligkeit frühestens fünf Jahre danach entstehen. In den Fällen des § 4 der Verordnung wird der Anspruch nunmehr mit der Ausweisung der Freifläche als entstanden vorausgesetzt und die Fälligkeitsfristen erheblich verkürzt.

Für die nach § 5 der Verordnung entschädigungspflichtigen Freiflächenausweisungen, für die die Leistung der Entschädigung noch nicht in einem Enteignungsverfahren oder vertraglich bestimmt ist, wird nach § 4 der Anspruch frühestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der Notverordnung, also am 5. Juni 1955, fällig. Für die Bemessung der Wertminderung soll der 5. Juni 1951 als Stichtag maßgebend sein, um die Wertermittlung für die z. T. schon lange Zeit zurückliegenden Fälle zu erleichtern. In den zurückliegenden Fällen, in denen die Wertminderung des Grundstücks mehr als die Hälfte beträgt und die Übernahmefrist von 4½ Jahren bereits abgelaufen ist, oder in denen diese Frist früher als 1½ Jahre nach Inkrafttreten der Notverordnung ablaufen würde, kann der Eigentümer die Übernahme bis zum Ablauf dieser 1½ Jahre verlangen.

Damit wird jetzt den Gemeinden nur die Herauschiebung der Leistungen, wenn auch nur auf kurze Sicht, durch die Aufstellung eines Finanzierungsprogramms ermöglicht. Von einer Werterhöhung der Grundstücke (Grundstücksteile), die doch in vielen Fällen aus der Plananlage automatisch folgt und die Entschädigung bedeutet, ist nirgends die Rede. Der Reichsbaulandgesetzentwurf schrieb dagegen in § 14 vor, daß „im Falle einer Teilenteignung eine dem Restgrundstück aus der Durchführung des Planes erwachsende Werterhöhung auf die Entschädigung anzurechnen“ sei.

b) § 3 sieht eine Entschädigungsverpflichtung nur bei Freiflächenausweisungen vor.

§ 3 (6). Für die Verpflichtung zur Entschädigung bei Beanspruchung von Grundstücken (Grundstücksteilen) für Gartenanlagen, Schmuck- und Kinderspielplätze, soweit sie nach Lage und Größe gemäß anerkannten städtebaulichen Grundsätzen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse als Bestandteile öffentlicher Straßen und Plätze anzusehen sind, gilt § 2; die Abs. 1 bis 5 finden keine Anwendung.

Dem Antrage der Gemeinden entsprechend ist in § 5 Abs. 6 der Freiflächenbegriff dahin eingeschränkt

worden, daß Gartenanlagen, Schmuck- und Kinderspielplätze in gewissen Grenzen nicht entschädigungspflichtig sein sollen, für diese Anlagen also § 2 der Verordnung (Weitergeltung der Landesgesetze) Anwendung findet.

§ 2. Für die Enteignung ist eine Entschädigung vorbehaltenlich des § 3 zu leisten, wenn und soweit dies in den § 1 Satz 1 genannten landesrechtlichen Vorschriften vorgesehen ist.

In Abs. 6 heißt es über diese Anlagen: „... soweit sie nach Lage und Größe gemäß anerkannten städtebaulichen Grundsätzen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse als Bestandteile öffentlicher Straßen und Plätze anzusehen sind.“ Diese Fassung wird zweifellos zu zahlreichen Streitfällen Anlaß geben, denn es gibt für diese Fälle keine anerkannten städtebaulichen Grundsätze. Welche dieser Freiflächen als Bestandteile öffentlicher Straßen und Plätze angesehen werden können, muß deshalb in jedem Einzelfalle sorgfältig geprüft werden, um Entschädigungsansprüchen entgegenzutreten zu können. Das Ergebnis dieser Prüfung wird aber in jedem Falle mehr oder weniger subjektiv ausfallen müssen, wenn nicht noch nähere Ausführungsbestimmungen zu dieser Vorschrift gegeben werden. Ein allgemein gültiger Maßstab für die Größe und Zahl dieser Plätze ist ebensowenig vorhanden. Mit dem bisherigen Brauche, bei dem solche Flächen in einem Gesamthundertatz von 20 bis 50 für Straßenland und Freiflächen zusammen erfaßt wurden, wird man hierbei nichts anfangen können. Ebensowenig kann die Größenbemessung allein maßgebend sein.

5. Schlußfolgerungen. Die erste Folgerung, die aus der Notverordnung für den praktischen Städtebau zu ziehen ist, kann deshalb nur lauten: Feststellung eines allgemeingültigen absoluten Maßstabes für die Einzelarten kleinerer Grünflächen im Zusammenhang mit dem Straßennetz und damit genaue Detaillierung des Grünflächenbedarfs überhaupt.

Dabei wird man nicht an der Untersuchung von Goldmerstein und Stodieck (Wie atmet die Stadt? Neue Feststellungen über die Bedeutung der Parkanlagen für die Lüfterneuerung in den Großstädten; Berlin 1951) vorbeigehen können. Die Verfasser glauben aus ihrer Untersuchung folgern zu müssen, daß zahlreiche kleinere, verteilte Freiflächen für die Lüfterneuerung vorteilhafter seien als große zusammenhängende Grünkomplexe an einzelnen Stellen der Stadt. Ferner muß in diesem Zusammenhang der notwendigen und erwünschten Entvölkerung der Städte durch Abwanderung aufs Land die erforderliche Beachtung geschenkt werden. Es ist dann nicht ausgeschlossen, daß in Verfolg dieser Überlegungen die bisherigen Grundsätze der Freiflächenpolitik verlassen werden müßten.

Die Bestimmungen der Notverordnung über die Entschädigungsverpflichtung legen den Gemeinden weiterhin einen starken Zwang in der Freiflächenausweisung auf. Es ist zunächst notwendig, die Fluchtlinienpläne für Freiflächen, bei denen die Beschränkung des Eigentums nach dem 15. August 1919 und vor dem 6. Juni 1951 vollzogen war, auf ihre finanzielle Auswirkung sofort nachzuprüfen, um die Kosten etatisieren zu können.

Dabei sind, wenn man sich auf die förmlich festgestellten Pläne beschränkt, zu unterscheiden:

1. Solche Flächen, für die eine Entschädigung nach § 3, Abs. 1, vorletzter Satz, nicht gewährt zu werden braucht;
2. solche Flächen, deren Wertminderung mehr als die Hälfte beträgt, so daß eine Entschädigung zu zahlen ist;
3. solche Flächen, für die infolge einer Wertminderung über 50 v. H. die Übernahme gefordert werden kann.

Bei den nicht förmlich festgestellten Plänen und bei solchen, die inzwischen aufgehoben sind, bei denen die Entschädigungsfrage aber noch nicht erledigt ist, ist zu untersuchen, welche Gründe die Durchführung des Verfahrens bis zur förmlichen Feststellung ratsam erscheinen lassen, welche Kosten hierdurch entstehen und zur Abgeltung der Teilentschädigung.

Das Ziel wird in jedem Falle zunächst sein, eine Verringerung des Aufwandes an Barmitteln zu erreichen. Das ist durch Verhandlungen mit den Eigentümern — Verzicht auf Entschädigung bei Rückgabe

der freien Verfügung über das Eigentum — oder durch Grundstückstausch usw. möglich. Im ganzen werden die einschränkenden Vorschriften des § 3 der Verordnung über die Voraussetzungen der Entstehung des Entschädigungsanspruches es den Gemeinden bei ihren Auseinandersetzungen mit den Eigentümern ermöglichen, günstigere Bedingungen zu erzielen als es bisher möglich war. Darüber hinaus bleibt die Forderung nach einer reichsgesetzlichen Regelung der Freiflächenfinanzierung bestehen, in welcher Richtung auch das Ergebnis für die planmäßige Größe und Verteilung der Grünflächen liegen mag.

Es ist anzunehmen, daß sich nach der Regelung durch die Notverordnung keine erheblichen finanziellen Belastungen für die Gemeinden ergeben werden, zumal Freiflächenausweisungen ohne private Vereinbarung nur im Wege des Fluchtlinienverfahrens die Ausnahme zu bilden pflegen. In der Regel werden privatrechtliche Vereinbarungen die kostenlose Überlassung von Freiflächenteilen oder Austauschgrundstücken zur Freiflächenbildung ermöglicht haben und auch in Zukunft — zum mindesten bei Parzellierungen — ermöglichen. Dieses Verfahren wird auch das Erstrebenswerte bleiben. Es ist anzunehmen, daß auch weiterhin vor dem Fluchtlinienverfahren in den meisten Fällen Aufschließungsverträge abgeschlossen werden können. Trotzdem sind auch wilde Parzellierungen nicht zu vermeiden.

VERMISCHTES

Die Verunstaltung des Landschaftsbildes durch Tankstellenreklame. Nach den baupolizeilichen Bestimmungen ist die Versagung der Genehmigung einer Zapfstellenreklame oder jeder Reklame im allgemeinen nur möglich, wenn ein Orts- oder Landschaftsbild von besonderem Werte verunstaltet wird. Durch orts- oder bezirkspolizeiliche Vorschriften hat man diesen Begriff da und dort enger gefaßt und nur allgemein von der Verunstaltung des Landschaftsbildes gesprochen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um ein „wertvolles“ oder „besonders schönes“ Bild handelt.

Die Bestrebungen des Deutschen Heimatschutzes gehen seit Jahren in derselben Richtung. Man sagt mit Recht, daß das Landschaftsbild vor jeder Verunstaltung geschützt werden muß, gleichgültig ob es sich um eine besonders schöne oder charakteristische Landschaft handelt oder nicht. Wer will über derartige Dinge Richter sein? Gerade die Landstriche, deren landschaftliche Reize verborgen liegen und höchstens gelegentlich durch das Auge des Malers entdeckt werden, bedürfen desselben Schutzes wie jene, die als Sehenswürdigkeiten anerkannt sind.

Seit etwa zwei Jahren hat nun ein furchtbares Zerstörungswerk an unserem Landschaftsbild dadurch eingesetzt, daß die Großfirmen, die Betriebsstoff für den Autoverkehr liefern, rücksichtslos allerorts große emaillierte Blechschilder aufstellen, in denen sie ihre Betriebsstoffe anpreisen. Schilder von einer Größenabmessung, wie man sie bisher an der Landstraße nicht kannte, lenken den Autofahrer von der Übersichtlichkeit des Weges ab und machen es unmöglich, unser schönes deutsches Landschaftsbild in seiner vornehmen Farbgebung überhaupt noch ungestört genießen zu können.

Vor einigen Jahren hat man sich in Heimatschutzkreisen noch überlegt, ob man nicht verlangen soll, daß die Zapfständer der Tankstellen, wie es in der Schweiz meistens üblich ist, im unteren Teile grau oder graugrün gestrichen werden. Heute spricht darüber niemand mehr, man kann nur mit Entsetzen feststellen, wie diese Streckenreklame überhand nimmt. Die Landstraße ist zur Plakatsäule für die Zapfstellenreklame geworden.

Hier kann nur eine allgemeine Säuberungsaktion und eine entschiedene Stellungnahme der Reichs- wie der Landesregierungen Abhilfe schaffen. In manchen Verordnungen oder Erlassen von Länderregie-

Eine wesentliche Handhabe der Freiflächenpolitik könnte ferner ein Umlegungsverfahren bilden, wenn es, wie anlässlich der Vorschläge zum preußischen und Reichsstädtebaugesetz verlangt, einfacher als das zur Zeit mögliche, gestaltet und der Prozentsatz der abzutretenden Flächen im Hinblick auf die Grünflächen und nach der Bebauungsdichte besonders hervorgehoben und gestaffelt wird (vgl. Bayerisches Gesetz über die Erschließung von Baugelände vom 4. Juli 1923, das die Grundstücksumlegung mit einem Anteil von 55 v. H. für den Gemeindebedarf als Wesentlichstes enthält). Da ein solches Verfahren jedoch noch fehlt, bleibt den Gemeinden nichts anderes übrig, als auf „Umgehungen“ zu sinnen, solange die Freiflächenausweisung nicht auf andere Weise und reichsrechtlich gesetzlich und finanziell sichergestellt wird. Zu diesen Umgehungen gehört auch die Möglichkeit, für die Bebauung ungeeignetes Gelände zur Freifläche zu machen oder derartige Geländeflächen, im Besitz des Eigentümers, anlässlich von Aufschließungen oder Bauungen durch private Vereinbarung öffentlich zugänglich zu machen. Derartige Möglichkeiten bleiben den Gemeinden auf dem Bauordnungswege offen — sie sind selbst von der Polizeibehörde in einzelnen Fällen in diesem Sinne gefordert worden —, solange nicht die Beschränkungen dieser Art auch als verfassungswidrig im Sinne Art. 153, 2 der Reichsverfassung erklärt werden. —

rungen (z. B. Baden) ist bereits ausgesprochen, daß eine Zapfstelle, deren Ständer farbig angestrichen ist, als Reklame für Betriebsstoffe völlig genügt. Für die allgemeine Anwendung dieses Standpunkts muß eingetreten werden.

Es hat keinen Sinn, die Landschaft auf diese Weise zu verunstalten, wenn man weiß, daß in jedem kleinen Ort sich mindestens eine, meistens aber mehrere Zapfstellen befinden. Was nützt es dem Autofahrer, wenn er liest, daß in 1000, 500 oder 20^m Entfernung der oder jene Betriebsstoff zu haben ist, wenn er nicht mehr fahren kann? Hier muß er doch den Weg zu Fuß antreten, um zur nächsten Behausung zu kommen, wo er sich befragen kann. Ebenso unsinnig ist es, vor und hinter jeder Zapfstelle im Abstand von etwa 20–50^m je ein hohes Schild in schreienden Farben anzubringen, das verkündet, daß jetzt eine Zapfstelle kommt. Die mit ausländischen Geldern finanzierten Firmen übertreffen sich in diesem Zerstörungswerk.

Ein Volk, das noch Liebe zur Heimat hat und noch mit dem Boden verwurzelt ist, sollte diese Verirrungen des Reklamewesens nicht dulden. Selbst im Lande der lauten Reklame, in Amerika, hat man aus diesem Gefühl heraus unter Schülern Stoßtrupps gebildet, die diese Schilder wegnehmen.

Das Versagen des Wortlautes mancher Verordnungen hat folgende Gründe: Die Verunstaltung des Landschaftsbildes hat heute einen anderen Sinn bekommen, als dies bei Abfassung der meisten Bauordnungen vorzusehen war. Ein großer Teil der Bevölkerung genießt das Landschaftsbild heute nicht mehr im Spazierengehen, sondern von der Kabine des Wagens aus im Spazierenfahren. Der Begriff des Landschaftsbildes war früher gewissermaßen an einen festen Standort gebunden, von dem aus man eine schöne Landschaft übersehen konnte. Heute erscheint dem Autofahrer das Landschaftsbild als eine Aufeinanderfolge von Eindrücken. Das einzige Bild ist ersetzt durch einen Bildstreifen. Durch diese Folge von Eindrücken wirkt die Benzin- und Zapfstellenreklame in der Landschaft ungleich stärker und abstoßender als im Einzelbild. Aus diesen Gründen wird man dazu kommen müssen, den Begriff des Landschaftsbildes in diesem Sinne ausulegen und unsere Landschaft von jeder Streckenreklame freizuhalten.

Zweck dieser Zeilen ist, die Architektenschaft und die Behörden auf die Gefahr aufmerksam zu machen und sie zu gemeinsamem Vorgehen aufzurufen. — Ob.-Reg.-Baurat Dr. h. c. L. S c h m i e d e r, Heidelberg.