

BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT

FINANZIERUNG • WOHNUNGSWIRTSCHAFT
BAUINDUSTRIE UND BAUGEWERBE
RECHTSFRAGEN UND -AUSKUNFTE

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 87-88

DBZ
64. JAHR 1930
29. OKTOBER
NR. 43
BERLIN SW 48

HERAUSGEBER REGIERUNGS-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

DIE LANDESBAUORDNUNG IN THÜRINGEN VOM 2. SEPT. 1930 VON OBERBAURAT LUTHARDT, GERA

Die innerpolitischen Grenzen unseres deutschen Vaterlandes sind für den Außenstehenden schwer verständlich. Erfreulicherweise hat sich die deutsche Wirtschaft, zu der ich auch die Reichspost und die Reichsbahn zähle, darüber hinweggesetzt.

Das Schlimmste sind auch nicht die innerpolitischen Grenzlinien und die Verschiedenart der Verwaltungsstellen. Viel schlimmer ist die verschiedenartige Gesetzgebung der Länder.

In einer Druckschrift über die Landesplanung in Mitteldeutschland habe ich nachweisen können, daß in den mit Landesplanungsarbeiten beschäftigten Ländern in den wichtigsten Gesetzen nach wie vor eine verwirrende kaleidoskope Verschiedenheit herrscht, die jede gedeihliche Zusammenarbeit für die Durchführung gemeinschaftlicher Arbeit aufgestellter Pläne auf Schwerste behindert.

Ich verweise auf die in Preußen, Sachsen und Thüringen durchaus verschiedenen Baugesetze, Wassergesetze, Wegegesetze, Steuergesetze, Wohnungsbauverordnungen und die verschiedenartigen Bestimmungen über Gas- und elektrische Fernversorgung.

Ebenso ist es mit anderen Aufgaben auf dem Gebiete der Landesplanung. Unter dem Leitwort: Es gilt die Belange und die Eigenart der Länder zu wahren, arbeitet die Gesetzgebungsmaschine in den Ländern verschieden schnell und langsam und schafft immer wieder neue Gesetze, die nur als Übergänge zu betrachten sind. Denn Städtebauer und Landesplaner müssen an der Forderung einheitlicher Reichsgesetzgebung auf allen technischen Gebieten, besonders der Baugesetze, unbedingt festhalten. Die grundlegenden neuzeitlichen Baumaterialien in Beton und Eisen unterliegen überall den gleichen Beanspruchungen und die Eigenart des oberbayerischen Hauses mit seinem flachen Dache, der Schieferverkleidungen der Häuser in den mitteldeutschen Waldgebirgen und der erforderlichen Schutzverkleidungen der Bauten an den feuchten norddeutschen Meeresküsten kann sehr wohl durch Verordnungen im Rahmen eines einheitlichen deutschen Reichsstädtebaugesetzes gewahrt werden.

Leider ist in absehbarer Zeit eine Änderung nicht zu erwarten und wir können heute eine Reihe von Einzelgesetzentwürfen für den Städtebau kennenlernen, auf die wir nur einen beschränkten Einfluß haben, da die Entscheidungen bei Stellen liegen, die politischen und wirtschaftspolitischen Einflüssen mehr unterliegen, als die der sachverständigen und eigentlichen berufenen Städtebauer.

Das Land Thüringen hat seit etwa 5 Jahren eine ganze Reihe von Baugesetzentwürfen aufgestellt, von denen der letzte als Landesbauordnung vom 2. Sept. d. J. auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom Thür. Ministerium endgültig genehmigt wurde. Die Annahme dieses wichtigen Gesetzes ist außerordentlich zu begrüßen, um so mehr als in Verbindung damit eine neue einheitliche Landesbaupolizeiverordnung in Kraft tritt, die das Baugesetz nach neuzeitlichen Gesichtspunkten wirkungsvoll ergänzt und dadurch ein einheitliches Ganze bildet, wie es andere Länder wohl nicht so schnell erreichen werden. Daß bei den jetzigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen nicht alle Wünsche, besonders der Gemeinden, erfüllt werden konnten, ist selbstverständlich. Es erscheint aber besser ein einheitliches neuzeitliches Städtebaugesetz mit kleinen

Ergänzungsbedürfnissen, als die bisher jeder gesetzlichen Grundlagen für den neuzeitlichen Städtebau entbehrende Gesetzgebung.

Die Verhältnisse für Erlaß eines neuzeitlichen einheitlichen Baugesetzes für Thüringen lagen besonders günstig. Thüringen setzt sich auf 7 kleinen früheren Einzelländern zusammen. Jedes Land hatte sein eigenes Baugesetz. Dazu kamen eine ganze Reihe von Ortsbauordnungen, häufig sehr alten Datums mit unzähligen Nachträgen. Die Handhabung der Baupolizei war für die Baupolizeibehörden sehr erschwert. Aber auch die Aufstellung der Entwürfe für die Architekten war nicht einfach und erforderte für den betreffenden Ort ein Sonderstudium. Mit der am 16. September 1930 in Kraft getretenen Landesbauordnung sind die den Gegenstand bisher behandelnden oder dieser Verordnung entgegenstehenden Bestimmungen aufgehoben.

Aufgehoben sind auch die Vorschriften über Umlegungen im Baugesetz für die Städte des Herzogtums Sachsen-Altenburg vom 14. Januar 1901, in der Bauordnung für das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt vom 4. März 1913, in der Bauordnung für das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen vom 31. März 1904, im Gesetz für das Fürstentum Reuß jüngere Linie, betr. die Anlegung, Veränderung und Bebauung von Straßen und Plätzen vom 12. März 1907, ferner das Gesetz für das Herzogtum Gotha, betreffend die Umlegung von Baugrundstücken vom 10. April 1918, das Gesetz für das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt, die Gründung neuer Ansiedlungen betreffend, vom 11. Dezember 1875, die Ministerialverordnung für das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach, die Errichtung von Bauten im Hochwassergebiet betreffend, vom 15. September 1891 und die Ministerialverordnung für das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach, betr. bau- und sicherheitspol. Vorschriften für Geschäftshäuser v. 22. Juni 1904.

Anhängige Umlegungsverfahren, anhängige Verfahren über Genehmigung von Bebauungsplänen und anhängige baupolizeiliche Verfahren sind nach den bisherigen Vorschriften zu Ende zu führen. Die Mannigfaltigkeit der bisher gültigen baurechtlichen Vorschriften verursachte den staatlichen Baupolizeibehörden, den Landesbauämtern — in geringerem Umfange den Bergämtern — große und wie sich aus folgendem ergibt, völlig unnötige Arbeit, namentlich den Ämtern mit Zuständigkeit über mehrere Kreise.

So hatte anzuwenden z. B.

- das Landesbauamt Gotha: Weimarisches, Gothaisches, Meiningisches, Rudolstädtisches und Sondershausensches,
- das Landesbauamt Gera: Reußisches der älteren und jüngeren Linie, Weimarisches und Altenburgisches,
- das Landesbauamt Saalfeld: Weimarisches, Meiningisches, Rudolstädtisches, Sondershausensches, Altenburgisches und Reußisches Baurecht.

Ging nun z. B. beim Landesbauamt Saalfeld ein Baugesuch oder ein sonstiger Antrag ein, so war zunächst festzustellen, in welchem ehemaligen Lande lag der Wohnort des Gesuchstellers und welches Recht war anzuwenden, Landesgesetz oder ein Ortsgesetz oder eine Polizeiverordnung, oder Landesgesetz oder eine der beiden anderen Rechtsquellen. Eine wesentliche Erschwerung der Prüfung trat dadurch ein, daß in den baugesetzlichen Vorschriften der Länder zahlreiche Punkte verschieden geregelt sind, und daß auch die Ortsgesetze und Polizeiverordnungen eine große Verschiedenheit aufweisen. Endlich müssen die Baupolizeibehörden auch die nach den Verschiedenheiten der einzelnen Landesgesetze usw. verschiedene Rechtsprechung der Gerichte, namentlich des Thür. Oberverwaltungsgerichtes, immer wieder durcharbeiten.

Für die Bauabteilung des Ministeriums gilt das Gleiche wie für die staatlichen Baupolizeibehörden, doch kam hier noch die Beobachtung der Bauordnungen von Stadtkreisen und Gemeinden hinzu.

Es darf hierbei auch nicht übersehen werden, daß der Einwohner einer Gemeinde bei einem Baue oft schwerere Bedingungen erfüllen mußte, als ein Einwohner der Nachbargemeinde desselben Kreises, lediglich weil für die Gemeinden als solche verschiedener früherer Länder verschiedene baurechtliche Vorschriften galten. Dies wurde von der Bevölkerung schwer empfunden.

Es galt daher, in einem Baugesetz für das Land Thüringen einmal die sehr störende Mannigfaltigkeit der Bauvorschriften im Interesse der Bevölkerung und des Arbeitsabbaues zu vereinheitlichen und ferner überlebte Vorschriften durch andere zu ersetzen.

Über die Notverordnung vom Jahre 1923 kann ich hinweggehen.

Die bisher bestehenden Baugesetze waren aber nicht durchaus schlecht. Es gab sogar ganz vorzügliche Baugesetze darunter, die z. T. auf dem seinerzeit vorbildliche sächs. Baugesetz von 1900 aufgebaut waren und restlos in Ergänzung dieses Gesetzes die öffentlichen Belange in zweifelsfreier Weise sicherten. Infolge der in den letzten Jahren an allen Stellen in Erscheinung getretenen Rechtssprechung der ordentlichen und Verwaltungsgerichte galten sie jedoch z. T. als besitzfeindlich. Man darf sich deshalb nicht wundern, wenn das neue Thür. Baugesetz sich als wesentlich besitzfreundlicher erweist als die bisherigen Gesetze, und den Gemeinden neben neuen Rechten auch neue Pflichten im Sinne von § 153 der R. V. zuweist.

Bei der Aufstellung des Gesetzes waren eine ganze Reihe von Gesichtspunkten zu beachten:

Zunächst galt es den Gemeinden die Möglichkeit zu geben, ihre städtebaulichen Belange und die der Baupolizei auf gesetzlicher Grundlage zu wahren. Das geschieht zunächst auf der Grundlage der Selbstverwaltung. Um die Stadtvorstände unabhängig von den Entschlüssen der politisch wechselnden Gemeindevertretungen zu machen, ist ein Teil der Aufgaben als Auftragsangelegenheit vorgesehen. Die Stadtvorstände werden hierdurch selbständiger in ihren Entschlüssen.

Dann waren die Belange der Landesplanung zu sichern, für die es bisher überhaupt noch keine gesetzlichen Grundlagen gab.

Selbstverständlich mußten auch die besonderen Verhältnisse in Thüringen berücksichtigt werden. Es gibt keine Großstädte, nur eine Reihe von Mittelstädten von 50 000 bis 85 000 Einwohnern, dafür eine ganze Reihe von dichtbevölkerten Industriedörfern auf den Höhen des Thür. Waldes und im Braunkohlengebiet.

Ferner waren zu berücksichtigen die besteh. Thür. Gesetze, insbes. die Landesverwaltungsordnung.

Schließlich galt es Rücksicht zu nehmen auf berechnete Forderungen der politischen Parteien und besonders auf die neuere Rechtssprechung. Blitzartig beleuchtet der Fall Bethke, Berlin, die Situation. Im letzten Augenblick galt es auch die hieraus sich ergebenden Gefahren zu umgehen. Wir glauben, es ist erreicht worden durch verschiedene Maßnahmen.

Zunächst ist neben dem Flächenaufteilungspläne wieder der Generalbebauungsplan in das Gesetz aufgenommen worden. Daneben besteht der Fluchtlinienplan weiter, der sich nunmehr nur auf kurze Straßenstrecken und wenige Baublöcke zu erstrecken braucht. Die Gemeinde hat die Möglichkeit, den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Fluchtlinie selbst zu bestimmen, sie kann auch einen Fluchtlinienplan aufheben.

Es sind die Interessen des Grundbesitzes zwar vertreten und die endgültige Belastung der Gemeinde weitergehend als bisher, jedoch sind auch Über-raschungen verhindert, wie im Falle Bethke.

Bei geschickter Handhabung bietet die Landesbauverordnung ein brauchbares Instrument, die bauliche, hygienische und wirtschaftliche Entwicklung der Städte, und zwar über die Grenzen der Stadt hinaus, in Wechselbeziehung mit den Nachbarkreisen und mit den Nachbarländern so zu leiten, daß sie städtebaulich einwandfrei und wirtschaftlich sind.

Überaus wichtig ist die Trennung des Baugesetzes, genannt Landesbauordnung, und der Landesbaupolizei-Verordnung; ebenso wichtig aber ist deren gleichzeitiger Erlaß. Sie ergänzen sich gegenseitig. Hierdurch entsteht eine Einheit und eine Klarheit, wie sie andere Länder nicht kennen. Jede Änderung, die sich aus dem Fortschritt der Technik ergibt, kann im Wege der Landesbaupolizei-Verordnung sofort durch eine Verordnung berücksichtigt werden. Andernfalls wäre eine Änderung des Gesetzes und Anhörung des Landtages erst erforderlich.

(Schluß folgt.)

GROSSTÄDTISCHE KLEINSIEDLUNG IHRE ENTWICKLUNG UND BEDEUTUNG VOM STANDPUNKTE DER GROSSTÄDTISCHEN BEHÖRDEN VON MAG.-OBERBAURAT JOH. GROBLER, BERLIN-HALENSEE (SCHLUSS AUS NR. 39/40)

Die Straßenkosten. Der Ausbau der Straßen bedingt für den Eigentümer besondere Kosten. Der Anteil des Straßenlandes am Bruttoland ist dabei außerordentlich hoch. Er beträgt durchschnittlich z. B. in der Bauklasse Va der Berliner Bauordnung 40 bis 45 v. H. vom Bruttoland, wobei der Anteil an Verkehrsstraßen mit eingerechnet ist. Die Wohnstraßen allein nehmen noch immer etwa 35 v. H. des Baulandes ein. In der viergeschossigen Bauweise haben wir rd. 30 v. H. Straßenanteil, in der dreigeschossigen Bauweise etwa 25 v. H. und in der zweigeschossigen Bauweise etwa 17,5 v. H. Außerdem rechnet man mit einem Anteil von rd. 10 bis 20 v. H. an Freiflächen.

Es kostet ungefähr 1 lfd. m Wohnstraße in der zweigeschossigen Bauweise bei einer Gesamtbreite von 6,50 m = 61 RM, von 8 m = 100 RM, in der dreigeschossigen Bauweise bei einer Gesamtbreite von 10 m = 126 bis 154 RM, von 12 m = 165 bis 192 RM. In der viergeschossigen Bauweise sind bei einer Gesamtbreite von 15 m = 247 bis 367 RM, von 17 m = 277 bis 397 RM und in der fünfgeschossigen Bauweise bei einer Gesamtbreite von 20 m = 376 bis 496 RM, von 22 m = 596 bis 516 RM.

Zu diesen Straßenkosten gesellen sich noch die Kosten für die Berohrung, also für die Kanäle, für die Wasser- und Gasleitung, die zusammen 86,50 RM für 1 lfd. m betragen. Auf Grund dieser Preise erhalten wir als Herstellungskosten der Straßen folgende Preise, wobei wir als Grundlage eine kleine Wohnung von 2½ Zimmer annehmen, deren Länge 7,50 m betragen mag:

Zweigeschossige Bauweise	2300—2700 M	für 1 Haus
dgl. an einer Verkehrsstraße	6000—7000	" " 1
dreigeschossige Bauweise	400	" " 1 Wohnung
dgl. an einer Verkehrsstraße	850	" " 1
viergeschossige Bauweise	400	" " 1
dgl. an einer Verkehrsstraße	650	" " 1
fünfgeschossige Bauweise	410	" " 1
an einer Verkehrsstraße	500	" " 1

Diese Zahlen beweisen, wie außerordentlich ungünstig in bezug auf die Straßenkosten das Kleinsiedlungshaus ist. Man bedenke, daß die Straßenkosten für ein solches Siedlungshaus mit 2500 bis 2700 RM einer jährlichen Miete von 250 bis 270 RM entsprechen. Wenn das Häuschen zu allem Überfluß an einer Straße von einiger Verkehrsbedeutung liegt, so kann sich die jährliche Miete, die für die Herstellung der Straße aufzubringen ist, leicht bis zu 600 bis 700 RM erhöhen. Dies ist der wunde Punkt für die Kleinsiedlung, und es gibt kaum ein Problem, das für sie so wichtig wäre wie dies. An der Senkung der Anliegerbeiträge für Einzelhäuser haben Behörden und Fachleute mit dem größten Eifer während der letzten Jahre gearbeitet, ohne auch nur einen einzigen Schritt vorwärts gekommen zu sein. Man erkennt die Notlage, kann aber nicht helfen.

Um die Anlage von Siedlungen zu erleichtern, hat der Magistrat Berlin Richtlinien herausgegeben, die unter gewissen Voraussetzungen auch das Bauen an unfertigen Straßen erlauben. Nach diesen Richtlinien darf für den Fall, daß zum mindesten ein vom Magistrat beschlossener Fluchtlinienplan vorliegt, ein Grundstück mit einem Wohngebäude auch dann bebaut werden, wenn die Entfernung zwischen diesem und einer Fahrstraße 200 m nicht überschreitet. Es ist selbstverständlich, daß, wenn auch, wie in diesem Falle, die Straße noch nicht sofort hergestellt wird, ihre Anlagekosten vom Eigentümer in irgendeiner Form sichergestellt werden müssen. Immerhin bedeutet diese Bestimmung eine gewisse Erleichterung für die Siedlungstätigkeit bei dem Fehlen von befestigten Straßen.

Die Wohnlaube nimmt eine besondere Stellung in der Siedlungstätigkeit ein. Man kann sogar behaupten, daß diese heute bei der drückenden Wohnungsnot ein wichtiger Faktor im Bauwesen ist. Die ärmere Bevölkerung hofft, mit einer billigen Wohnlaube schnell

zu einer Wohnung zu kommen. Trotzdem nun die Wohnlaube auch in Laienkreisen sehr bekannt ist, sind die gesetzlichen Bestimmungen und besonders die Gründe, die zu diesen gesetzlichen Bestimmungen geführt haben, fast vollkommen unbekannt. Die Wohnlaube stellt quasi ein Mittelding dar zwischen Bauten, die der Baugenehmigung bedürfen und denen, die der Baugenehmigung nicht bedürfen. Nach der Berliner Bauordnung sind Wohnlauben auf ungebauten Grundstücken nicht als Wohnhäuser im Sinne des § 12 des Bauflichtliniengesetzes anzusehen, wenn sie nur vorübergehend, und zwar höchstens für die Zeit vom 15. April bis 15. Oktober jeden Jahres zum Aufenthalt von Menschen dienen und die Bewohner nachweislich anderwärts eine feste Wohnung haben. Wir wissen bereits, was es mit dem § 12 des Bauflichtliniengesetzes zu sagen hat; es bedeutet, daß bei der Genehmigung einer Wohnlaube die Baupolizei nicht in eine Prüfung eintritt, ob die Straße, an der das Grundstück liegt, befestigt ist oder nicht, ob überhaupt eine Straße vorhanden ist oder ob sogar die Wohnlaube auf offenes Feld zu stehen kommt. Es ist selbstverständlich, daß die drückenden Anliegerbeiträge beim Bau einer Wohnlaube fortfallen. Da also die Wohnlaube weder Straßenbefestigung noch Anliegerbeiträge kennt, erfreut sie sich im Publikum einer großen Beliebtheit.

Es ergibt sich aber aus dem Gesagten mit Naturnotwendigkeit, daß die Wohnlaube das Schmerzenskind der Behörde ist. Eine Wohnlaubenkolonie kann die reguläre Siedlungstätigkeit auf Jahre, wahrscheinlich sogar auf mehrere Jahrzehnte völlig unterbinden. Straßen, Plätze, Schulgrundstücke, all das kennt ja die Wohnlaube nicht. Sie pflanzt sich, ohne Rücksicht darauf, wie das spätere Straßennetz aussehen wird, an eine beliebige Stelle in der Landschaft, und man kann getrost behaupten, daß bei einer späteren Herstellung eines Straßennetzes mindestens jede dritte Wohnlaube unmittelbar auf eine Straße zu stehen kommt. Die Behörde ist dann gezwungen, den Eigentümer für den notwendigen Abriß der Wohnlaube zu entschädigen.

Damit nun die großen Schäden, die die Gemeinden bei der Errichtung von Wohnlauben haben können, einigermaßen gemildert werden, hat man in die Bestimmungen verschiedene Einschränkungen eingefügt:

1. Der Bau von Wohnlauben ist auf bestimmte Gebiete beschränkt; diese Gebiete sind so ausgewählt, daß ihre reguläre Besiedlung vorderhand nicht zu erwarten ist.

2. Die Wohnlaube darf nur in der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober dauernd bewohnt werden. Der Besitzer muß anderwärts eine feste Wohnung haben. Durch diese Bestimmung will man verhindern, daß sich jemand in der Wohnlaube dauernd festsetzt.

3. Die Größe der Wohnlaube ist beschränkt. Sie darf eine Grundfläche von höchstens 40 qm haben, dazu kommen eine Veranda von 10 qm und ein Stall von 10 qm.

Trotzdem nun die Bestimmungen deutlich sagen, daß die Wohnlaube nur im Sommer bewohnt werden darf, wird sie doch ganz allgemein als Dauerwohnung benutzt. Die Behörden werden hierbei einfach überumpelt. Der Vorgang ist fast immer der gleiche. Es verkauft jemand seine Stadtwohnung und von dem Gelde kauft er sich ein Grundstück und baut sich eine Wohnlaube darauf. Für den, der keine Wohnung besitzt, ist der Erwerb einer Wohnlaube selbstverständlich weit billiger als der einer festen Wohnung. Die Wohnlaube wird ja in vielen Fällen mit Hilfe einiger Freunde aus billigem Material, z. B. aus Dachlatten, Kistenbrettern und Dachpappe hergestellt und kostet einschließlich des Grundstücks oft genug nur einige hundert Mark.

Wenn die Kolonisten einige Zeit in ihrer Siedlung wohnen, beginnen sie, trotzdem ihnen bekannt ist, daß sie gesetzmäßig nicht das Recht haben, dort dauernd zu wohnen, die Behörden mit Anträgen zu überschütten, in denen sie als Steuerzahler darauf dringen, daß man ihnen anständige Straßen baut, daß man Schulen für ihre Kinder errichtet und was dergleichen Wünsche noch mehr sind.

Wie wir sehen zieht die Anlage wilder Siedlungen sowohl für die Eigentümer als auch für die Behörden große Schäden und Schwierigkeiten nach sich, und die Behörden tun alles, um das wilde Siedeln zu verhindern und das reguläre Siedeln zu erleichtern.

Vorschläge. Zum Schluß sei gestattet, noch einiges darüber mitzuteilen, wie man sich die Förderung dieses an sich guten Gedankens vorstellen kann, denn es ist keine Frage, daß es für das menschliche Wohl weit besser ist, wenn an Stelle der Mietkasernen die Kleinsiedlung träte. Eines der wichtigsten Erfordernisse zur Senkung der Straßenkosten wäre die

Möglichkeit, Wohnstraßen für den Automobilverkehr zu sperren. Man wäre dann in der Lage, die Straßen nur ganz schwach zu befestigen und nur ganz schmal, z. B. 3 m breit, anzulegen, damit sie den allernotwendigsten Verkehr vermitteln können, wobei der Fahrdamm auch dem Fußgängerverkehr zu dienen hat. Der Unterschied in den Preisen, die sich dann ergeben, würde ganz bedeutend sein. Statt der oben erwähnten 3000 bis 7000 RM würde man hier bei äußerster Sparsamkeit mit etwa 700 bis 800 RM für das Grundstück rechnen müssen. Man braucht ja keinesfalls das gesamte großstädtische Kanalnetz für solche Siedlungen einzuführen, sondern man könnte sich begnügen mit dem Wasserleitungsrohr, dessen Kosten für ein Grundstück von 20 m Länge etwa 200 RM betragen würden. Dazu käme dann der Ausbau der halben 3 m breiten chausseierten Straße, der rd. 400 RM für das Grundstück kosten würde, so daß im ganzen also an Straßenausbaukosten auf das Grundstück, unter Anrechnung eines Promenadenweges von der Straße zum Haus, rd. 700 RM entfallen.

Man sieht, daß ein solcher Betrag an Straßenkosten für die Siedler immer noch erschwinglich ist, während die heutigen Kosten die Siedlungstätigkeit vollkommen lahmlegen. Eine gewisse Schwierigkeit wird selbstverständlich bei dem Verbot für den Automobilverkehr die Tatsache bieten, daß viele der Siedler, auch wenn man dabei nur an Siedlungen für die ärmste Bevölkerung denkt, doch so gut gestellt sind, daß sie sich ein Auto leisten können. Mancher ist auch Geschäftsmann und hat einen Wagen für den Transport seiner Produkte nötig. Diese Leute werden der Siedlung durch ihr Bestreben, mit ihrem Auto an ihr Haus heranzufahren zu können, die größten Schwierigkeiten bereiten. Sie werden es sein, die von der Behörde stürmisch die Aufhebung des Autoverbots für die Siedlung verlangen. Es wäre, um den Wünschen der Kolonisten nach einem eigenen Auto, das in der Nähe ihres Hauses untergebracht wird, nachzukommen, durchaus denkbar, die Garagen der Kolonisten nicht am Hause selbst anzulegen, sondern in einem besonderen Garagenhause an der Verkehrsstraße.

Die Verkehrsstraßen müßten der Allgemeinheit zur Last fallen oder aber mit vielgeschossigen Häusern besetzt werden müssen, wobei zu beachten ist, daß diese Häuser durch Schutzstreifen, z. B. durch 15 bis 20 m tiefe Grünstreifen, von den Belästigungen durch die Straße ferngehalten werden, um das Wohnen an diesen Straßen, die allmählich mit dem fortschreitenden Automobilverkehr zu Verkehrsbändern anwachsen, die von dem Dunst und Staub und Lärm und Benzinqualm erfüllt sind und die sich in einer ständigen Erschütterung befinden, überhaupt möglich zu machen.

Bei der Behandlung des gesamten Fragenkomplexes sollte sich Jeder klar machen, daß die Siedlung das Ursprüngliche ist. Ein Ort entsteht durch Gebäude. Wo eben eine Ansammlung von Gebäuden ist, gleichgültig ob mit oder ohne Straßen, ist eine Niederlassung. Der Bau von Straßen wird erst notwendig durch das Vorhandensein der Siedlung. Die Straße ist also das Sekundäre; aber die Siedlung größeren Umfangs kann nicht bestehen, wenn sie nicht an gute Verkehrswege angeschlossen ist. Diese städtebauliche Seite ist daher auch eine volkswirtschaftliche. Wir sollten lernen, rechnerisch zu ermitteln, von welcher Art der Bebauung und von welcher Art der Straßen die Allgemeinheit die größten Vorteile hat.

Es wäre weiter dringend notwendig, eine Siedlungstätigkeit, und sei es auch nur der Verkauf von Parzellen, die nicht auf Grund eines amtlichen Bebauungsplanes erfolgt, zu verhindern. Die Gründe hierfür sind früher bereits angegeben. Man sollte nicht müde werden, durch Siedlerzeitschriften und Tageszeitungen Diejenigen, die siedeln wollen, immer und immer wieder darauf aufmerksam zu machen, daß nur der amtliche Bebauungsplan und die restlose Klärung der Straßenerstellung einen Schutz gegen Verluste und Ärger bieten.

Außerordentlich viel wäre aber auch schon geschehen, wenn die Bauordnungen eine solche Auflockerung des Baulandes verlangen würden, daß zu jeder Wohnung, auch wenn es sich nicht um ein Einfamilienhaus handelt, sondern um eine Etagenwohnung, ein Kleingarten unmittelbar am Hause vorgeschrieben wird. Wenn dann auch nicht gerade das Einfamilienhaus mit Garten erreicht ist, so ist doch wenigstens der Garten für jede Wohnung sichergestellt. Was erreicht

werden muß, ist, an Stelle des Mietkasernendunstes die frische Luft, die Ruhe und der Zusammenhang mit der Natur; dann kann die Familie getrost etwas mehr Miete für ihr Einfamilienhaus zahlen, denn es fallen ja fort die kostspieligen Ausflüge, die Sommerreise

DIE DURCHFÜHRUNG DES REICHSWOHNUNGSBAUPROGRAMMS

Der Reichskommissar für das Wohnungsbauprogramm 1930, Minist.-Rat Dr. Imhoff, hat nunmehr einen zusammenfassenden Bericht über seine Tätigkeit vorgelegt, auf den wir noch zurückkommen, sobald die näheren Ausführungen im Reichsarbeitsblatt veröffentlicht worden sind. Mit Rücksicht auf die allgemeine Bedeutung des Wohnungsbauprogramms wollen wir außer den bereits im „Nachrichtendienst“ in Nr. 85/86 auf S. 11 gebrachten Einzelheiten noch folgende Ergänzungen bringen.

Das zusätzliche Reichswohnungsbauprogramm 1930 hat zum Ziel, die Arbeitslosigkeit und die Wohnungsnot zu bekämpfen. Die Verteilung der Mittel durch das Reichsarbeitsministerium erfolgt unter Berücksichtigung der Arbeitslosigkeit der Baufach- und Bauhilfsarbeiter und der Einwohnerzahl der einzelnen Länder. Mit den Mitteln des Reichsprogramms sollen ausschließlich Kleinstwohnungen einfachster Art erstellt werden. Trotz der Einfachheit müssen die Gebäude aber solide und hygienisch einwandfrei ausgeführt werden.

Die von der Reichsforschungsgesellschaft Mitte September d. J. herausgegebenen, von 25 führenden Architekten bearbeiteten Grundrisse „Die billige, gute Wohnung“ (vgl. Nr. 42 von „Bauwirtschaft und Baurecht“) werden für das zusätzliche Bauprogramm leider nur noch zum kleinen Teil Verwendung finden können, da die Baupläne fast allgemein festliegen. Immerhin wird aber die künftige Bautätigkeit hieraus wertvolle Anregungen schöpfen.

Die Senkung der Preise ist wie für alle Teile des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Regierung so auch für das zusätzliche Wohnungsbauprogramm ein wesentliches Ziel. Bei den Besprechungen ergab sich, daß schon in den letzten Monaten die Baukosten infolge des Mangels an Arbeit gesunken sind, und daß mit einer weiteren Senkung gerechnet wird. (Bestimmte Baustoffzweige und ebenso die etwa zuzuziehenden Architekten haben Preisnachlässe eintreten lassen.) Inwieweit tatsächlich eine solche eintreten wird, werden die dem Reichsarbeitsministerium auf den 1. November dieses Jahres zu erstattenden Berichte der Länder über das Verhältnis der Kosten der Bauabschlüsse des Reichswohnungsbauprogramms zu den Abschlüssen ähnlicher Art ergeben.

Hinsichtlich der Zwischenkredite ist noch nachzutragen, daß das für die heutigen Verhältnisse sehr günstige Angebot der Bau- und Bodenbank, den Zwischenkredit zu 7½ v. H. bei voller Auszahlung zu geben, die erfreuliche Wirkung gehabt hat, daß die Geldinstitute, die selbst Zwischenkredite geben wollen, ihren Zinssatz sogar etwas unter den Zinssatz der Bau- und Bodenbank gesenkt haben (vgl. unsere Notiz „Herabsetzung des Zinssatzes für Zwischenkredite“ von Dr. Schupp in Nummer 42 von „Bauwirtschaft und Baurecht“).

Die Mieten sollen den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen der breiten Schichten der Bevölkerung Rechnung tragen. Das notwendige Maß, das sich aus Errechnung der wirtschaftlichen Lasten (Verzinsung, Tilgung, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten) ergibt, soll 150 v. H. der Friedensmiete einer entsprechenden Altwohnung nicht übersteigen. Im einzelnen schwanken die Mieten, wie bereits erwähnt, zwischen 7 und 11 RM für 1^{qm} und Jahr. Der Höchstsatz von 150 v. H. der Friedensmiete wird vielleicht bei vereinzelt Bauvorhaben nicht eingehalten werden können, wenn die 1. Hypothek durch Fortfall der Beileihung durch die Landesversicherungsanstalt einen höheren Zins erfordert oder die Friedensmiete in der betreffenden Gegend unwirtschaftlich niedrig war. In manchen Fällen wird durch Senkung der Baukosten sich vielleicht noch ein Ausgleich schaffen lassen.

Bekanntlich müssen sich die Firmen, die Bauaufträge erhalten, verpflichten, die erforderlichen

und der Zwang zum Wirtshausbesuch. Man bedenke auch, daß der Bewohner der Mietkasernen im Kriegsfalle viel unglücklicher daran ist als der Besitzer eines kleinen Gartens, der immerhin einen großen Teil seines Gemüse- und Kartoffelbedarfes aus dem Garten holt. —

Arbeitskräfte von den Arbeitsämtern zu beziehen. Wie groß die Zahl der Baufach- und Bauhilfsarbeiter ist, die durch das Arbeitsamt vor Arbeitslosigkeit bewahrt werden oder vor Eintritt der Arbeitslosigkeit neue Arbeit erhalten haben, läßt sich im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht angeben. Auch hierüber werden Klarheit erst die vom Reichsarbeitsministerium auf den 1. November d. J. erbetenen Feststellungen der Länder über die Zahl der infolge des zusätzl. Wohnungsbauprogramms weiterbeschäftigten oder neu eingestellten Arbeiter ergeben. Heute kann aber schon gesagt werden, daß die normalen Bauprogramme in den Ländern und Gemeinden in den Monaten August und September ihrem Abschluß entgegengegangen sind, und daß infolgedessen an sich Entlassungen von Arbeitern erfolgt wären, wenn das Reichsprogramm nicht neue Arbeit geschaffen hätte.

Die Wohnungsnot wird zwar erst im nächsten Frühjahr eine fühlbare Erleichterung erfahren. Die Arbeitslosigkeit ist aber schon im Spätsommer etwas gelindert worden und wird weiterhin im Herbst und vor allem durch die Innenarbeiten während des Winters herabgesetzt werden. Die Erwartungen, die man auf das Reichswohnungsbauprogramm in beiden Richtungen setzte, waren zweifellos vielfach überspannt. Es wurde häufig nicht berücksichtigt, daß die zur Verfügung stehenden Mittel von 100 Mill. RM nur etwa ein Zehntel dessen betragen, was jährlich aus Hauszinssteuermitteln für die Förderung des Wohnungsbaues verwendet wird.

Alles in allem: Im Wohnungsbau geht es vorwärts!

ARBEITSMARKT

Arbeitslosigkeit und Arbeitszeit. Unter dieser Überschrift veröffentlicht das „Institut für Konjunkturforschung“ in seinem diesmaligen Wochenbericht Material zu der bedeutsamen Frage, ob der Arbeitslosigkeit durch eine Verkürzung der Arbeitszeit gesteuert werden kann.

Die Gesamtzahl der Industriearbeiter, also Vollbeschäftigte, Kurzarbeiter und Arbeitslose kann man, so teilt das Institut mit, heute auf etwa 10,5 Millionen schätzen, von denen 2,5 Mill. Industriearbeiter arbeitslos sind. Von den etwa 8,2 Mill. beschäftigten Industriearbeitern arbeiten gegenwärtig etwa 1,8 Mill. mit verkürzter Arbeitszeit. Allerdings ist bei einem großen Teil dieser Kurzarbeiter die Kürzungsdauer verhältnismäßig gering, so daß auch ein Teil von diesen noch von einer allgemeinen Arbeitszeitverkürzung betroffen würde. Nur etwa 6,4 Mill. Arbeiter in der Industrie sind tatsächlich voll beschäftigt, d. h. arbeiten die wöchentlich tariflich festgesetzte Arbeitszeit oder mehr.

Je nachdem, ob man die Arbeitszeit auf 44 oder 40 Stunden in der Woche reduzieren will, wären zu den knapp 6 Mill. Vollbeschäftigten, die gegenwärtig 48 Stunden und mehr in der Woche arbeiten, noch alle die Arbeitskräfte hinzuzurechnen, bei denen die Arbeitszeit 44—48 Stunden oder 40—48 Stunden beträgt. Ausgehend von einer schätzungsweise ermittelten Besetzung der einzelnen Arbeitsgruppen kommt man zu dem Ergebnis, daß von den Arbeitern, die gegenwärtig mehr als 44 Stunden in der Woche arbeiten, rund 350 Mill. Arbeitsstunden in der Woche geleistet werden. Bei einer allgemeinen Herabsetzung auf 44 Stunden würden statt der tatsächlich beschäftigten 6,8 Mill. Arbeiter 7,5 Mill. erforderlich sein, um das gleiche Arbeitsquantum zu verrichten. Es ergäbe sich also rein rechnerisch eine mögliche Mehrbeschäftigung für etwa 0,7 Mill. Arbeiter.

Die entsprechende Rechnung würde bei einer Reduktion auf 40 Stunden dazu führen, daß statt der rund 7,1 Mill. Arbeiter, deren Arbeitszeit gegenwärtig mehr als 48 Stunden beträgt, 8,6 Mill. beschäftigt werden können. In diesem Falle wäre es also — wohl-gemerkt rein rechnerisch — möglich, Mehrbeschäftigung für 1,5 Mill. Arbeitskräfte zu schaffen. —