

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Schlusser's Bau- und Feuerpolizeiliche Vorschriften in Baden

Schlusser, Gustav

Karlsruhe, 1924

3. Darlegungen des bautechnischen Referenten des Ministeriums des
Innern vom 29. November 1908 über die bei [...]

[urn:nbn:de:bsz:31-140419](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-140419)

über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung und der Zivilprozessordnung betreffend, vorzugsweise Befriedigung ihrer Forderung aus dem Erlös des Grundstücks beanspruchen, so hat sie beim Bezirksamt Antrag auf Ausstellung einer schriftlichen Bestätigung gemäß § 25 Absatz 2 des Ortsstraßengesetzes zu stellen.

2. Dem Antrage sind die zur Ausstellung der Bestätigung nötigen Unterlagen und in jedem Fall ein Auszug aus dem Verzeichnis des § 13 dieser Verordnung anzuschließen.

VI. Übergangsbestimmung.

§ 16. 1. Die bei Verkündung dieser Verordnung bereits erlassenen Gemeindebeschlüsse über Aufstellung allgemeiner Grundsätze nach §§ 3 und 10 dieser Verordnung sind, soweit sie nicht aufgehoben werden, mit dem Ortsstraßengesetze vom 15. Oktober 1908 spätestens bis zum 1. Januar 1910 in Übereinstimmung zu bringen.

2. Auf das Verfahren hierbei finden die Vorschriften des § 3 entsprechende Anwendung.

3. Darlegungen des bautechnischen Referenten des Ministeriums des Innern vom 29. November 1908 über die bei Ausarbeitung von Ortsstraßenplänen vorzugsweise berücksichtigungswerten technischen Gesichtspunkte.

(Zu § 2 des Ortsstraßengesetzes.)

Der § 2 des Ortsstraßengesetzes vom 15. Oktober 1908 gibt die Hauptgesichtspunkte an, welche für die Gemeinde als die Auftraggeberin und den Planfertiger des Ortsbauplanes als den Beauftragten bei der Aufstellung eines Ortsbauplanes maßgebend sein sollen. Das moderne Leben stellt an die Stadtbaukunst und damit an Gemeinden und Bearbeiter der Ortsbaupläne erhöhte und andere Anforderungen als frühere Zeiten. Wenn man sich bis vor wenigen Jahrzehnten noch damit begnügen konnte, den Ausbau größerer und kleinerer Orte nur von Fall zu Fall und in ganz bescheidenem Maße stückweise vorzunehmen, so zwingen heute an denselben Stellen oftmals die Entwicklung der Eisenbahn, des Kleinbahnwesens, des Automobilverkehrs, die erhöhten Anforderungen an die Gesundheit, die Zunahme des Handels und Verkehrs, die Fortschritte auf dem Gebiete der Technik, und der dadurch bedingte Zug der arbeitenden Bevölkerung nach der Stadt, endlich auch der Wunsch des Stadtbewohners, fern von dem Betriebe, Lärm und Staub der Großstadt Erholung zu finden, zu Anlagen nach veränderten Gesichtspunkten.

Dazu kommt als mehr „moderner“ Wunsch die Absicht, Stadt und Dorf nicht allein zweckmäßig, sondern auch schön auf- und auszubauen.

Die Arbeiter und ihre Familien sollen gesund und billig, wenn möglich im eigenen Haus mit Garten wohnen, die Industrie soll in der Nähe der natürlichen oder künstlichen Verkehrswege abseits der Stadt liegen, die Wohlhabenden suchen Wohnungen in freier Lage, zu einer Zeit des Jahres auch Kurorte und Bäder auf. Wirtschaftliche, soziale, gesundheitliche und schönheitliche Forderungen sind es also in der Hauptsache, welche die Aufstellung des Ortsbauplanes beeinflussen. Diese bedingen in Industrie-Orten und größeren Städten eine räumliche strenge Trennung der einzelnen Erwerbs- und Wohnbezirke und schaffen dort Industrie-, Geschäfts- und Wohnviertel; eine weniger strenge in kleineren Städten und Landorten.

Ziffer 1 des § 2 des OstG. weist darauf hin, daß die Pläne neuer Ortsstraßen in einem dem voraussichtlichen Bedürfnisse entsprechenden Umfange festzustellen sind. Das Gesetz verlangt also, daß die Gemeinde bei der Aufstellung des Planes den Blick gleich in die Zukunft richtet und zu übersehen sucht, welche Entwicklung voraussichtlich der Ort in den nächsten Jahrzehnten nehmen wird, daß sie darnach für diejenigen Geländeteile, in denen in absehbarer Zeit eine Bautätigkeit einsetzen wird, die Grundlagen der Art der Bebauung festsetzt, und daß sie einen Übersichtsplan mit Angabe der Hauptstraßenzüge für die Zukunft bei Zeiten vorbereitet. Das ist zunächst bei Großstädten notwendig, dann aber auch bei kleineren Städten und Landorten, denen aus besonderen Gründen eine rasche Entwicklung bevorsteht (Kur- und Badeorte, Orte in der Nähe großer Wasserkraftanlagen, Orte mit stark und rasch zunehmender Industrie u. d. m.). Wird später das Gebiet der Bebauung erschlossen werden, so ist der Plan nach dem auftretenden Bedürfnis amtlich festzustellen und es sind dann auch die maßgebenden baupolizeilichen Vorschriften in Form einer Bauordnung zu erlassen. Auf welche Reihe von Jahren ein neu aufgestellter Ortsbauplan genügen soll, muß dem Einzelfalle vorbehalten bleiben; in großen Städten rechnet man mit 25–35 Jahren, für die das voraussichtliche Bedürfnis zeichnerisch, nicht aber amtlich, festzulegen ist. Veränderungen in der Entwicklung des Ortes, das Eintreten von Naturereignissen, die Anlage einer Bahn, einer Wasserstraße, vermögen zwar manchmal dem geplanten Straßennetz eine veränderte Form und Richtung zu geben, aber auch in diesen Fällen wird der ausgearbeitete Gesamtplan als Programm und Grundlage wesentliche Dienste leisten. Bei diesem planmäßigen Vorgehen hat es die Gemeinde dann auch in der Hand, sofern der ausgearbeitete Plan nicht in seinem ganzen Umfange von vornherein der Allgemeinheit bekannt wird, sich bei Zeiten und mit verhältnismäßig geringen Opfern in den Besitz größerer bebauungsfähiger Flächen zu setzen und diese damit der Spekulation, dem Feinde einer gesunden und künstlerischen Entwicklung zu entreißen, und beim Verkauf der Grund-

stücke auf eine gediegene Bauart hinzuwirken. Sie wird damit im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt wirtschaftlich handeln, denn je größer der Gemeindebesitz und je billiger die Abgabe desselben, desto gesünder die Verhältnisse in derselben. Besondere Rücksicht wird die Gemeinde bei der Aufstellung und Bearbeitung des Planes auch auf lokale Verhältnisse, auf die oft außerordentlich schwierigen Rechts- und Besitzverhältnisse der Grundstücke zu nehmen haben; allgemeine Regeln in Form von Leitsätzen lassen sich dafür kaum geben, die Kunst des Städtebaues läßt sich nicht in Formeln zwingen. „Anpassen an die Verhältnisse, nicht Verallgemeinern, nicht Ausschachten bis in den letzten Winkel“, das wird immer der oberste Grundsatz sein müssen. Eine verständige und weitschauende Gemeindeverwaltung und ein durch die Praxis und durch die Empfindung befähigter Techniker werden im Stande sein, Gutes zu schaffen; die erste in Form eines Programms, der zweite durch die Verarbeitung desselben.

Der Kern eines Ortes, die Altstadt, wird in ausgedehntem Maße den Geschäften, Waren-, Kauf- und Miethäusern vorzubehalten sein, der diese umziehende Ring im allgemeinen der mehr offenen landhausmäßigen Bebauung, in dem Außenbezirke, der Windrichtung gegen die Stadt abgewendet, werden am zweckmäßigsten die industriellen Anwesen liegen. Die Wohnungsdichtigkeit wird am stärksten im Mittelpunkt sein, sie wird nach den Außenbezirken abnehmen; im Mittelpunkt am stärksten deshalb, weil da hohe Kauf- oder Etagenhäuser, bedingt durch die hohen Bodenpreise entstehen müssen, weil da auch deshalb die Grundstücke in weitem Maße auszunützen sein werden. Die Altstadt mit den vorhandenen Straßenzügen und den nach den Nachbarorten ziehenden Fuß- und Fahrwegen wird bei jedem neuen Ortsbauplan meist auch die Richtung der neuen Hauptverkehrslinien angeben können, denen sich dann in geeigneter Form, Lage und Linienführung nach dem Bedürfnis die sog. Wohnstraßen, frei vom Verkehr, anschließen sollen.

Die Lage, Breite und die Linienführung der Straßen wird in jedem einzelnen Falle beeinflusst werden durch die Forderung zweckmäßig gestalteter Baublöcke, durch die vielleicht wechselnde Höhenlage des Bodens, die Richtung des Windes, den Stand der Sonne, kleine Bachläufe, vorhandene wertvolle Bauten, Fernblicke u. dergl. mehr. Bestimmte Plätze, gut verteilt, zweckmäßig gelegen und im Gesamtmaß ausgiebig bemessen, sind als Erholungs-, Verkehrs-, Denkmal-, Spiel- und Architekturplätze vorzusehen, das Bedürfnis an öffentlichen Bauten wird rechtzeitig planmäßig festgelegt werden müssen.

Nur allzuwenig Beachtung haben manche Gemeinden in den letzten Jahrzehnten diesen Forderungen geschenkt und allzu planlos sind sie und allzu gefühllos ist der Techniker an die zu lösende Aufgabe herangetreten; hystemlos sind darum auch die Baublöcke in der Form von Rechtecken aneinander gereiht worden, ein rechtwinkeliges Netz von Straßen hat diese umzogen, die Straßen in einer bestimmten Breite, die häufig, besonders in den Wohnbezirken das notwendige und

wünschenswerte Maß wesentlich überschritt, leider hat man gar oft die Breite der Straßen irtümlich als den Gradmesser der Zweckmäßigkeit und Schönheit angesehen, die Forderung der wirtschaftlichen Ausnützung indessen darüber vergessen. Breite Straßen bedingen große Anliegerbeiträge, verkürzen die anliegenden Grundstückstiefen und geben Gelegenheit zu einer unerwünschten Höhenentwicklung der Häuser. Dem sind heute die so manchmal unsagbar öden Orts- und Straßenbilder zuzuschreiben, dem sind so manche reizende Fernblicke aus Straßen, ist dann auch so manche Erholungs- und Grünplatzanlage und so manches alte Gebäude zum Opfer gefallen. In erster Stelle haben ja allerdings die Forderungen des Verkehrs zu stehen, und an zweiter erst die der Schönheit; indessen kann in all' den Fällen, in denen das Auge verletzt wird, nachgewiesen werden, daß es nur des guten Willens und eines guten Beraters der Gemeinde bedurft hätte, beides in geeigneter Form zu einem gesunden und befriedigenden Ganzen zu verarbeiten. Die schönsten Häuser werden unshön da wirken, wo Ortsbauplan und Bauordnung ungenügend sind.

Eine sanfte Krümmung der Straße wird manchmal wohlthuend wirken (Salzstraße Freiburg, Hauptstraße Wolfsach); ein staffelförmiger Hausbau im Grundriß, namentlich in kleineren Orten, ein Vor- und Zurücksetzen der Hausflucht wird reizvolle Bilder abgeben (Ladenburg), ohne die Forderungen des Verkehrs und der Gesundheit zu verletzen. Allzulange Straßen wirken auf das Auge ermüdend, Abwechselungen in der Breite, sei es auch nur in der Form einspringender Ecken, verletzter Hausfluchtlinien an Straßenkreuzungen, geben häufig willkommene Gelegenheit für die Schaffung von Sitzplätzen, Droschkenhaltestellen, Denkmälern u. dergl. mehr.

Die so oft, leider auch oft an unrichtiger Stelle vorgeschriebenen Vorgärten vor den Häusern werden den Zweck nur dann erfüllen, wenn sie eine Tiefe von mindestens 5 m haben, geringere Tiefenmaße hindern eine günstige Gestaltung der Gartenanlagen und geben den Gärten etwas kümmerliches, Krankhaftes. In einzelnen Fällen wird auch zu prüfen sein, ob dem Garten nicht besser die Gestalt und Erscheinungsform eines einfachen grünen Rasenstreifens ohne oder mit leichtem niederem Abschluß zu geben ist, deren beider Unterhaltung den Besitzer recht wenig kostet, der den Staub und Lärm der Straße fernhält, auch die Möglichkeit eines gemüthlichen Sitzplatzes für die Inassen des Hauses abgibt, der Straße das Wesen einer grünen Parkstraße verleiht und der jederzeit die Möglichkeit bietet, bei stark wachsendem Verkehr teilweise oder ganz zur Straße herangezogen zu werden. In vielen Fällen, in denen die Anlage eines Vorgartens von mindestens 5 m nicht möglich ist, wird man besser auf diesen ganz verzichten oder solche grüne Rasenstreifen schaffen. Ein gesunder Garten- und Baumwuchs kann nur da gedeihen, wo ihn die Sonnenstrahlen erreichen, wo das nicht der Fall ist, erstirbt er. Ein einziger Baum im kleinen Orte an der richtigen Stelle wird Wunder wirken, eine kleine Baumgruppe mit Bank,

Denkmal oder Brunnen wird schöne Abwechslung im Ortsbild bieten, eine Baumreihe auf der Sonnenseite, mindestens aber 7 m vom Haus entfernt, als Umrahmung eines Erholungsplatzes wird oft erfreulich aussehen.

Nicht immer hat die Straßenflucht auch Bauflucht zu sein, manchmal wird es sogar erwünscht sein, namentlich auch in kleineren Orten, die eine rege Bautätigkeit nicht aufweisen, lediglich eine äußere Baufluchtlinie festzusetzen, die nicht überschritten werden darf, hinter die die Häuser indessen zurückgestellt werden dürfen. Ob, wann, wo und in welchem Maße dies der Fall sein kann, ist durch den Ortsstraßenplan zu bestimmen, wogegen durch örtliche Bauordnung die Festsetzung einer hinteren Baufluchtlinie im Interesse der Erhaltung einer großen zusammenhängenden unüberbauten inneren Bodenfläche vorgesehen werden kann. Daß bei der Inplanlegung das starre und strenge Einhalten gerader Baufluchtlinien nicht immer notwendig, manchmal sogar nicht einmal wünschenswert sein kann, das zeigt so manche alte staffelförmig gebaute badische Stadt (Ladenburg). Eine „Modernisierung“ solcher Orte durch eine Geradlegung der Straßenlage, der Hausfluchtlinien, also eine „Begradigung“ ist nicht immer nötig und nicht immer geeignet, die Schönheit eines Ortes zu heben, und zeugt oft von wenig Verständnis für die ästhetische Seite der Städtebaukunst.

Die „Sanierung“ der Altstadt, d. i. der bei den gesteigerten Verkehrs- und Gesundheitsansprüchen notwendige Umbau derselben wird mitunter unter voller Verkennung des geschichtlich Gewordenen und in einer über das Bedürfnis hinausgehenden Weise derart vorgenommen, daß die Straßen gerade gerichtet und übermäßig verbreitert werden, interessante Bauwerke, Wahrzeichen des Ortes zum Opfer fallen, auf den platzartigen Erweiterungen Denkmale, Brunnen und Bäume als verkehrstörend entfernt werden, alte Stadttore, die die Grenze der Altstadt und damit die Geschichte des Ortes deutlich angeben, der Sanierung zum Opfer fallen. In vielen dieser Fälle handelt es sich dabei um eine allzugroße Betonung der Verkehrsrücksichten, manchmal auch um ein zu geringes Verständnis für die Schönheiten des Ortsbildes; ein guter Wille und ein tüchtiger Berater werden auch da immer den goldenen Mittelweg zu finden wissen (Sanierung der Altstadt Stuttgart, Martinstor Freiburg, Storchentor Zell a. H.). Das rechtzeitige Eintragen der wertvollen Bauten eines Ortes und wertvoller Fernblicke in den Ortsbauplan mit deutlich auffälliger Farbe erscheint darum angezeigt, ebenso auch die deutliche Kennzeichnung der solche Gegenstände behandelnden Akten und Umschläge (Nürnberg, Dresden-Stadt und Dresden-Land).

Ob eine Straße nur auf einer Seite oder auf beiden von der Bebauung freibleiben soll, wird wesentlich von dem Zweck und der Lage derselben abhängen. Die einseitige Bebauung wird unter Umständen da am Platze sein, wo Straßen z. B. einem Bergabhang, weithin sichtbar, als Hang- und Panoramastraßen, einem Flußlauf,

dem Seeufer, einer Parkanlage entlang führen. Gänzlich auszuschließen wird die Bebauung da sein, wo z. B. wertvolle Ausblicke nach allen Seiten erhalten bleiben sollen. Im ersten Falle wird meist eine Trennung zwischen der bebauten Fahrstraße und den nicht bebauten Fußsteigen einzutreten haben. Die Fahrstraße wird am Bergfuß, wo die Bodenwerte am höchsten stehen, mit Mietshäusern, weiter oben, wo die Bodenpreise niedriger, mit freistehenden Villen in Gärten besetzt sein und auf der Bergkuppe, wenn möglich, von der Bebauung ganz freizubleiben haben. Diese Fahrstraßen oder Fußwege werden auf der Talseite von der Bebauung meist freizuhalten sein, damit dem Fußgänger und dem Bewohner der Häuser ein möglichst ungehinderter Blick nach dem Tale erhalten bleibt und dem den Berg Beschauenden keine Hinterhausseiten sichtbar werden. Die Führung der Straße wird wesentlich durch die Gestaltung des Bergabhangs und durch die Erhaltung vorhandener Fernblicke gegeben sein. Die Breitenabmessungen können mäßige sein, da ein Durchgangsverkehr und eine starke Entwicklung des Verkehrs an solchen Stellen nicht zu erwarten ist. Die den Flußläufen, dem Hafen, dem See entlang führenden Straßen, die Uferstraßen, dem Zwecke nach Promenaden, Park- oder Lastenstraßen, werden im letzten Falle unmittelbar am Wasser liegen müssen und mit Speichern, Lagerhäusern eng bebaut sein, in den beiden erstgenannten Fällen dagegen vom Ufer entfernt liegen und so einen möglichst breiten, durch die Natur selbstgebildeten grünen natürlichen Uferstreifen frei lassen, der für Erholungsplätze, Promenadenwege und dergl. bestimmt sein kann. Die Häuser werden am besten inmitten großer Gartenanlagen stehen und sollen freien Ausblick auf das Wasser haben.

Der Städtehygieniker fordert heute inmitten der Städte Erholungsplätze und Grünplätze in genügender Zahl, er fordert an Plätzen und Straßen zusammen im ganzen 30–35% des gesamten Baulandes. Die Erholungs- und Grünplätze werden da am besten liegen, wo sie dem Straßenstaub und Straßenlärm entrückt sind; sie bieten damit dem Erholungsuchenden Erfrischung, dem spielenden Kinde Sicherheit, dem Lesenden oder Rehenden die nötige Ruhe. Es wird empfohlen, solche Grünplätze nicht immer von Straßen, sondern auch von Häusern umgeben, im Sinne der englischen und amerikanischen Innen-Squares als Innenplätze oder innere Grünplätze anzulegen; sie bieten dem Besucher die vorerwähnten Vorteile und überdies den Rückseiten der umschließenden Häuser eine ausreichende Zuführung frischer Luft. Vorbilder dieser Art bestehen in Deutschland heute schon.

Berkehrsplätze sollen eine gute und rasche Abwicklung des Verkehrs und dessen Überleitung in andere Straßen, womöglich am Rande des Platzes, ermöglichen. Für die Sicherheit der Fußgänger ist durch Anlage von Fußsteigen in Form von Inseln zu sorgen. Solche Anlagen werden auch manchmal Gelegenheit bieten zur Erstellung eines Denkmals, eines Brunnens oder Verkaufsstandes,

eines größeren Gebäudes und dergl. mehr. Die erstgenannten Kleinarchitekturstücke werden am besten nicht immer inmitten der Plätze, sondern etwas zur Seite in einem sog. toten Winkel gerückt stehen, wo sie vom Beschauer in Ruhe beschaut werden können und wo ihre Größenverhältnisse durch die Umrahmung der Häuser gut zur Geltung kommen. Geschlossenheit der Wandungen des Platzes ist meist eine Voraussetzung für eine gute Wirkung.

Ob und inwieweit darum mit versetzten Straßenecken und Fluchten, mit gebrochenen Straßenlinien gearbeitet werden soll, muß dem Einzelfall vorbehalten bleiben. Krumme Straßen und konkave und versetzte Fluchtlinien sind heute zu Schlagworten der modernen Städtebautechnik geworden; man muß ihren guten Kern anerkennen, man darf sie indessen nicht als unabweisbare Notwendigkeit in jedem Einzelfall betrachten; wer nur die krummen Straßen lobt, der besehe sich die schurgeraden schönen Straßen, die um die Wende des 18. Jahrhunderts entstanden, wer nur gerade Straßen entwerfen will, der suche die malerischen Winkel und launischen Ecken und Plätze des Mittelalters auf; sie haben beide recht, das rechte Ding am rechten Platz! — anpassen an die Verhältnisse, nicht generalisieren, Rücksicht nehmen auf die örtlichen Verhältnisse, das allein wird zum Ziel führen.

Die Größe, Tiefe, Breite und Form der Grundstücke, die Art der Bebauung, ob geschlossene, ob halboffene, ob offene oder gemischte Bauweise, der Grad der Ausnützung des Bauplatzes, die Frage, ob Hintergebäude errichtet werden dürfen, und die Höhe der Bauten unterliegen der Regelung durch die örtlichen Bauordnungen, sie beeinflussen indessen von vornherein wesentlich die Fertigung des Ortsbauplanes, wie überhaupt Ortsbauplan und örtliche Bauordnung untrennbare Dinge sind. Häufig werden durch die Ausarbeitung neuer Ortsbaupläne und durch örtliche Bauordnungen in Folge unzweckmäßiger Einteilung und falscher Auffassung der gesundheitlichen Forderungen Bauplätze für das Gebiet der offenen Bauweise geschaffen, bei denen vor, neben und hinter dem Hause nur ein wenige Meter breiter unüberbauter Geländestreifen verbleibt, der eine ausgiebige Lüfterneuerung nicht ermöglicht. In solchen Fällen wird man besser zu einer anderen Baublockeinteilung greifen oder wird eine geschlossene Bebauung an den Längsseiten, eine offene an den Schmalseiten wählen; so verbleibt dann als Hofraum ein meist reichlich groß bemessenes Stück, und die Luft kann in wünschenswertem Maße zu diesem zutreten. Auch dem Kleinwohnungsbau, der Schaffung schöner und gesunder Wohnungen für die weniger und wenig bemittelten Kreise, wird heute ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen sein.

Die Entwicklung der Industrie verlangt eine Vereinigung großer Menschenmassen an einer Stelle. Diesen ein menschenwürdiges Unterkommen zu geben, und ein angemessenes Gartenstück zum Bebauen bereitzustellen, ist eine Hauptaufgabe der heutigen Zeit; die Anlagen sind so zu gestalten, daß sie nicht das öde Bild eines Massenquartiers,

sondern eines behaglichen Dorfes abgeben. Dem Arbeiter wird damit die Liebe zum häuslichen Herd erhalten bleiben und der Kampf ums Dasein wird ihm leichter werden, die Frau findet ihre Arbeit im eigenen Hause durch die Bestellung des Gartens und ist nicht auf auswärtigen Verdienst angewiesen (Geminderdorf bei Reutlingen, Altenhof bei Eßen, Darmstadt Arbeiterwohnungen Gebr. Merck). Das System der Massenquartiere in hohen Gebäuden, in den Mietskasernen, wird in Zukunft zu bekämpfen sein zu Gunsten des Einzelwohnhauses; nicht in der Höhe, sondern in der Breite sollen die Arbeiterwohnhäuser sich entwickeln, in baupolizeilicher Hinsicht sind diesen nach Möglichkeit Erleichterungen zu gewähren.

gez.: Stürzenacker.

4. Erlaß des Arbeitsministers vom 9. März 1923 Nr. 11854, die Veröffentlichung charakteristischer Wohnungsbauten betr.

Ich lasse heute im Anschluß an die bisherigen Veröffentlichungen als Serie III eine Sammlung der Wirklichkeit entnommener Lagepläne von Kleinstwohnungsbauten der letzten Jahre folgen, die nicht vorbildlich, sondern abschreckend wirken sollen infolge von Mängeln, die ihnen anhaften und die im Einzelnen auf jedem Blatte besonders gekennzeichnet sind.

Im Wesentlichen handelt es sich dabei um:

1. wildes planloses Bauen auf freiem Feld ohne organischen Zusammenhang mit dem übrigen Bauorganismus der Gemeinde;
2. unzweckmäßig geformte Baugrundstücke (Vieleck, Dreieck, Feldgrundstück);
3. unzweckmäßig an die Straße anschneidende Baugrundstücke und darum Unmöglichkeit eines vernünftigen und ansprechenden Baues;
4. systemloses Nebeneinandersetzen der Bauten ohne organischen Zusammenhang der Bauten zu einem gemeinsamen Ganzen;
5. ungünstig wirkende Brandmauern, auf welche der Blick lange, vielleicht dauernd, offen bleibt;
6. auf Hintergelände gelegene Bauten, zu denen nur schwer die Zugänglichkeit, zumal im Falle eines Feuers, gesichert ist;
7. unzweckmäßige Gartenform und darum unwirtschaftliche Ausnutzung des Geländes.

In den meisten dieser Fälle wäre es jedenfalls gelungen, bei verständnisvollem Eingehen auf die zu befürchtenden Nachteile, die dem technischen Begutachter schon bei der Beurteilung klar erkennbar sein mußten, diese ganz zu beseitigen oder zu mildern, sei es, daß das Bezirksamt rechtzeitig die Umlegung der Grundstücke in dem betreffenden Bemerkungsteil nach den §§ 13 ff. des Ortsstrafengesetzes oder wenigstens eine zweckentsprechende Grenzregelung mit den Nach-