Von Herrn Gemeindebaurat **Carl Saß** erschien ferner:

Preußisches Baupolizeirecht

mit Kommentar der Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907.

Mit 30 Zeichnungen.

1909. Oktav. Gebunden 6 Mark

Inhalt:

Teil I: Reichsgesetzliche Bestimmungen (Bürgerliches Gesetzbuch, Reichs-Strafgesetzbuch, Reichsgewerbeordnung, Rayongesetz); Teil II: Landesrechtliche Bestimmungen (Allgemeines Landrecht, Rheinisches Recht, Ansiedlungsgesetz, Baufluchtengesetz, Deichgesetz, Feld- und Forstpolizeigesetz, Gesetz gegen Verunstaltung usw.); Teil III: Polizeiverordnungen, Ministerialerlasse (Unfallverhütungsvorschriften, Arbeiterfürsorge auf Bauten, Errichtung von Bäckereien, Holzbearbeitungsfabriken, Warenhäusern, Theatern, Gebäuden in der Nähe von Eisenbahnen, Schornsteinen, Normen für Festigkeit der Baumaterialien usw.); Teil IV behandelt die **Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907 mit ausführlichem Kommentar.**

Auszüge aus Besprechungen:

.... Die Vorschriften sind gut und übersichtlich zusammengestellt und zum Teil erläutert, besonders reich die Vororts-Baupolizeiordnung, deren Erklärung nicht nur auf großer Kenntnis der Rechtsprechung der höchsten Gerichte, sondern vor allem auf reichen technischen Erfahrungen beruht .... (Preuß. Verwaltungsblatt.)

.... ein Kommentar, der an Ausführlichkeit nichts zu wünschen übrig läßt und praktisch und theoretisch durchaus auf der Höhe ist .... (Zeitschrift für Polizei- und Verwaltungsbeamte.)

Straßen-
und
Baufluchtliniengesetz.

Kommentar
für den praktischen Gebrauch
mit zeichnerischen Darstellungen

von

Gemeindebaurat **Carl Saß**,
Königl. Regierungsbaumeister a. D.

Berlin 1910.
J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung,
G. m. b. H.

Vorwort.

Das vorliegende Buch ist für den praktischen Gebrauch geschrieben. Die Entscheidungen des Reichsgerichts, Oberverwaltungsgerichts und Kammergerichts sind soweit herangezogen worden, als es für diesen Zweck notwendig erschien. Es wurde Wert darauf gelegt, daß möglichst alle praktischen Fälle mit Entscheidungen der höchsten Gerichtshöfe belegt wurden. Daneben ist der Versuch gemacht worden, mittelst praktischer Beispiele und zeichnerischer Darstellungen das Verständnis für manche Fragen und Entscheidungen zu erleichtern, ein Verfahren, das in dem Werk des Verfassers „Preußisches Baupolizeirecht" angewendet sympathische Aufnahme gefunden hat. Wenn der Verfasser hier und da seine eigenen Ansichten zum Ausdruck gebracht hat, — dies ist stets in der Form geschehen, daß eine Verwechselung mit Entscheidungen usw. ausgeschlossen ist, — so leitete ihn der Gedanke, daß auch die persönliche Auffassung in einem derartigen Kommentar zweckmäßig zum Ausdruck gelangt.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften:

§§ 1—10. Verfahren der Festsetzung von Straßen und Baufluchtlinien 1
§ 11. Wirkung der Fluchtlinien 36
§ 12. Erlaß eines Ortsstatuts 46
§§ 13, 14. Entschädigung 61
§ 15. Kostenverteilung der Straßenherstellungskosten . 71
§§ 16—18 nicht mehr in Geltung 119
§ 19. Wirkung des Gesetzes 120
§ 20. Ausführung des Gesetzes 121

Anhang:

Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinien und Bebauungsplänen vom 28. Mai 1876 122
Runderlaß betreffend Grundsätze für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Ausarbeitung neuer Bauordnungen vom 20. Dezember 1906 129
Technische Bedingungen für die Ausführung von
A. Asphaltarbeiten 132
B. Pflasterarbeiten der Fahrdämme und der Bürgersteige 134
Ortsstatut für den Gemeindebezirk Breslau 137
Straßenbauerlaubnisschein 144
Sachregister 148

Abkürzungen.

ALR. = Allgemeines Landrecht.
BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.
E. = Entscheidungen, herausgegeben von den Mitgliedern des Reichsgerichts.
Erl. = Erlaß.
FLG. = Fluchtliniengesetz.
Friedrichs = Friedrichs und von Strauß und Torney.
GS. = Gesetzsammlung.
Hilfss. = Hilfssenat.
Johow = Jahrbuch für die Entscheidungen des Kammergerichts, herausgegeben von Johow und Ring.
Jur. W. = Juristische Wochenschrift.
Kom.Abg.G. = Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1894.
v. K. u. D. = die Rechtsprechung des Reichs- und Kammergerichts I.
K. u. K. = Kunze und Kautz, die Rechtsgrundsätze des Oberverwaltungsgerichts.
StErgB. = Steuerergänzungsband K. u. K.
KG. = Kammergericht.
Komm.Ber. = Kommissionsbericht.
LVG. = Landesverwaltungsgesetz.
MBl. = Ministerialblatt der inneren Verwaltung.
M. d. J. = Minister des Innern.
M. d. ö. A. = Minister der öffentlichen Arbeiten.
ME. = Ministerialerlaß.
OVG. = Oberverwaltungsgericht.
PrVBl. = Preußisches Verwaltungsblatt.
RG. = Reichsgericht.
RGBl. = Reichsgesetzblatt.
ZG. = Zuständigkeitsgesetz.
ZS. = Zivilsenat.

Gesetz, betreffend

die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften.[1])

Vom 2. Juli 1875. (Ges.-Samml. S. 561—566.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages, für den ganzen Umfang der Monarchie,[2]) was folgt:

1. Inhalt des Gesetzes: Die §§ 1—10 behandeln das Verfahren der Festsetzung von Straßen und Baufluchtlinien, § 11 die Wirkung der Fluchtlinien, durch § 12 erhält die Gemeinde die Berechtigung, auf Grund eines zu erlassenden Ortsstatuts, das Errichten von Wohngebäuden an Straßen und Straßenteilen, welche noch nicht gemäß den baupolizeilichen Bestimmungen des Orts für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertiggestellt sind, untersagen zu dürfen; §§ 13, 14 regeln die Entschädigungsfrage, § 15 die Kostenverteilungsfrage bei Anlegung einer neuen oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Straße, wenn solche zur Bebauung bestimmt ist, sowie bei dem Anbau an schon vorhandenen bisher unbebauten Straßen und Straßenteilen, die §§ 16, 17, 18 sind ersetzt resp. aufgehoben, § 19 regelt die Stellung des Gesetzes zu den entgegenstehenden gesetzlichen Bestimmungen, Ortsstatuten usw., während der § 20 die Instanz bezeichnet, die mit der Ausführung des Gesetzes betraut ist.

Quellen: 1875 AH. Druckf. Nr. 23, 279, 316, 354, 404, 417, 421, 423—425, 430. Verh. S. 73—84, 2027—2047, 2115—2128; HH. Druckf. Nr. 163; Verh. S. 613, 614, 648, 649.

Literatur: Kommentar von Friedrichs und von Strauß und Torney, 1905, fünfte Auflage; Brauchitsch (von Studt und Braunbehrens), Preußische Verwaltungsgesetze, 1906; Luther, Fluchtliniengesetz, 1906; Ottermann, Fluchtliniengesetz, 1897; Baltz, Preußisches Baupolizeirecht, 1905; Born, Das preußische Baupolizeirecht, 1902; Saß, Preußisches Baupolizeirecht, 1909;

Münchgesang, Das Bauwesen, 1904; Germershausen, Wegerecht und Wegeverwaltung, 1907; von Arnstedt, Das Polizeirecht, 1907; Bering, Die Rechte der Anlieger an der Straße, 1898; Schultzenstein, Zu den §§ 12 und 15 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875, PrVBl. 30 S. 702, 726; Graf von Westarp, Vorgärten und Vorplätze, Verwaltungsarchiv 14 S. 63; Bauerlaubnis auf Widerruf im Fall des § 11 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875, PrVBl. 27 S. 115; Jebens, Der Vorgarten, Pr. VBl. 26 S. 819; Dierschke, Ortsstatutarische Bauverbote, 1907; Düring, Gewährt § 11 des Fluchtliniengesetzes der Gemeinde das Recht, einen Neubau, Umbau oder Ausbau über die Fluchtlinie hinaus zu versagen? PrVBl. 28 S. 465, 485; Markull, Über die gleiche Frage, PrVBl. 28 S. 627; Mielke, Zivilrechtlicher Ersatz des Bauverbots aus § 11 des Fluchtliniengesetzes, PrVBl. 29 S. 122; Reinartz, Die Rechte der Gemeinde aus § 11 und 12 des Fluchtliniengesetzes, PrVBl. 18 S. 393, die Befugnisse der Polizeibehörden bei Anlegung und Veränderung von Straßen in Städten und ländlichen Ortschaften, PrVBl. 19 S. 233, 245, hierzu kritische Bemerkungen von Anschütz, PrVBl. 19 S. 277, Abhandlung von Löhlein, PrVBl. 19 S. 305 und Behring, Polizei und Gemeindebehörde PrVBl. 19 S. 485.

Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinien und Bebauungsplänen vom 28. Mai 1876 (MBl. S. 131). Siehe Anhang.

2. Das Gesetz hat bisher keine Geltung in Helgoland.

§ 1.

Für die Anlegung oder Veränderung[3]) von Straßen[4]) und Plätzen[5]) in Städten und ländlichen Ortschaften[6]) sind die Straßen- und Baufluchtlinien[7]) vom Gemeindevorstande[8]) im Einverständnisse mit der Gemeinde, bezüglich deren Vertretung,[9]) dem öffentlichen Bedürfnisse entsprechend[10]) unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde[11]) festzusetzen.[12])

Die Ortspolizeibehörde kann die Festsetzung von Fluchtlinien verlangen, wenn die von ihr wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten[13]) die Festsetzung fordern.[14])

Zu einer Straße[15]) im Sinne dieses Gesetzes gehört der Straßendamm[16]) und der Bürgersteig.[17])

Die Straßenfluchtlinien[18]) bilden regelmäßig zugleich die Baufluchtlinien, das heißt die Grenzen, über welche hinaus[19]) die Bebauung[20]) ausgeschlossen ist.[21]) Aus besonderen Gründen[22]) kann aber eine von der Straßenfluchtlinie verschiedene, jedoch in der Regel[23]) höchstens 3 Meter[24]) von dieser zurückweichende Baufluchtlinie festgesetzt werden.[25])

3. Fluchtlinien können für neue und vorhandene Straßen festgesetzt werden, auch wenn dieselben bereits bebaut sind; ebenso können ältere Straßen und Baufluchtlinien, die vor Erlaß des Gesetzes festgesetzt sind, nochmals nach Maßgabe des FLG. festgesetzt werden.

4. Es handelt sich um **öffentliche Straßen, nicht Privatstraßen.** Als öffentlicher Weg ist ein solcher zu betrachten, der ausdrücklich oder stillschweigend von allen rechtlich Beteiligten, d. h. dem Eigentümer, der Wegepolizeibehörde und dem Wegebaupflichtigen dem allgemeinen Verkehr gewidmet ist. Die Oeffentlichkeit eines Weges wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Grund und Boden, über welchen ein Weg führt, sich im Privateigentum befindet und dieses im Grundbuch eingetragen ist. Germershausen, Wegerecht und Wegeverwaltung, I S. 4 ff.

Nach der Entstehungsgeschichte, dem Zweck und dem gesamten Inhalt des Gesetzes können mit dem Ausdruck „Straßen" nur die für den Verkehr innerhalb der Ortschaften und in erster Linie zugleich für den Anbau bestimmten Wege gemeint sein. Darunter fallen in Berlin ebensowenig die Spree wie der Landwehrkanal, wenn sich auch auf ihnen ein Verkehr mit Wasserfahrzeugen bewegt; dieser Verkehr läßt sich dem städtischen, straßenmäßigen Verkehr nicht gleichstellen; ohne eine völlige Verschiebung des dem Gesetze zu Grunde liegenden Gedankens kann überhaupt nicht davon die Rede sein, jene beiden Wasserstraßen als Glieder des städtischen Straßennetzes von Berlin zu behandeln. OVG. 17. März 1892, 33 S. 365.

Als Straßen können auch solche angesehen werden, die lediglich dem Verkehr, nicht dem Anbau dienen, oder auch nur auf einer Seite angebaut werden können.

Eine Privatstraße im Rechtssinne ist nur da vorhanden, wo die Straße der Verfügungsgewalt des Eigentümers unterliegt

und kraft derselben dem öffentlichen Verkehr tatsächlich entzogen ist oder doch jederzeit entzogen werden kann. Mit derartigen Straßen beschäftigt sich das Baufluchten-Gesetz überhaupt nicht; es bezieht sich vielmehr lediglich auf öffentliche Straßen. Deshalb ist auch die Anlegung einer wirklichen Privatstraße durch das Gesetz weder ausdrücklich verboten, noch mittelbar ohne weiteres untunlich gemacht. Auf Grund des Gesetzes läßt sich somit die Herstellung einer Privatstraße nur in dem Falle verhindern, wenn ein Ortsstatut zur Ausführung des § 12 erlassen ist und hiernach der Anbau an der Privatstraße untersagt werden kann. Letzteres setzt aber wieder voraus, daß die Annahme gerechtfertigt ist, es solle an einer in der Entstehung begriffenen öffentlichen Straße gebaut werden; d. h. es bedarf einer Feststellung, daß die Straße, wenn sie von dem Unternehmer etwa als Privatstraße bezeichnet wird, doch tatsächlich von Anfang an als öffentliche Straße projektiert ist oder sich wenigstens nach den vorliegenden Umständen mit und infolge der Bebauung notwendig in eine öffentliche Straße verwandeln muß. OVG. 1. April 1890 (IV 347) PrVBl. 12 S. 38. Die Festsetzung von Fluchtlinien auf Grund des Gesetzes kann auch für Privatstraßen erfolgen. OVG. 30. Okt. 1905 (IV 1509). Dadurch, daß für eine Privatstraße Fluchtlinien festgesetzt werden, wird sie nicht in eine öffentliche Straße verwandelt. OVG. 9. März 1905 (IV 391), PrVBl. 26 S. 639. Der Begriff der Privatstraße wird verschieden verwendet. In baupolizeilichem Sinne kann eine Straße nicht schon deshalb als Privatstraße bezeichnet werden, weil der Grund und Boden, auf welchem dieselbe angelegt ist, sich im Privateigentum befindet, sondern nur dann, wenn dieselbe in jeder Beziehung, namentlich hinsichtlich der Gestattung und Beschränkung des Verkehrs, dem freien Verfügungsrecht des Grundeigentümers unterliegt. OVG. 1. April 1890. Legt ein Unternehmer eine Privatstraße an, so hat er nach geschehenem Anbau in den meisten Fällen ein Interesse daran, daß die Straße eine öffentliche werde, um nicht weiter belastet zu sein, er hat jedoch kein Recht, dies zu fordern. Die Polizeibehörde kann jedoch die Umwandlung in eine öffentliche Straße fordern, wenn das Verkehrsinteresse es verlangt. PrVBl. 27 S. 150.

In Fig. 1 ist zur Darstellung gebracht, auf welche Weise eine Privatstraße häufig entsteht. Das Grundstück a b c d liegt an der regulierten Straße 1 und an der nicht regulierten Straße 2. Der Besitzer will sein tiefes Grundstück schnell zur vollen Ausnutzung

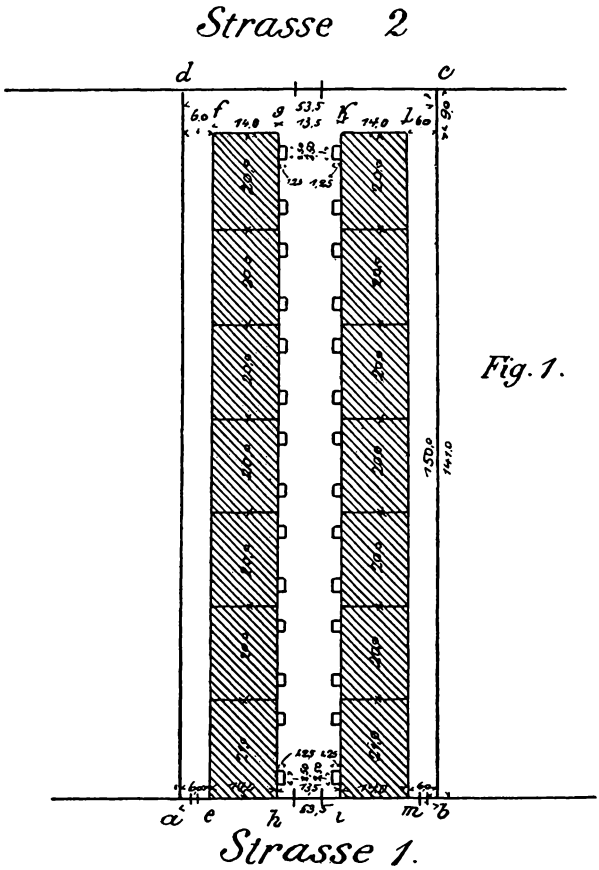

Fig. 1.

bringen. Für den Verkehr läßt er eine Straße (die in Wirklichkeit einen Hofraum darstellt) von 13,5 m frei, an zwei Seiten der Gebäude einen Bauwich von je 6 m Breite. Legt man die Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907 zu

Grunde, so dürfen in Bauklasse I vier volle Geschosse errichtet werden, bei Anlegung eines Bauwichs von 6 m kann auf jeder Seite das Dachgeschoß zur Hälfte für den dauernden Aufenthalt von Menschen ausgenutzt werden. Tritt nun beim Fortschreiten der Bebauung des Grundstücks oder durch Fertigstellung der Str. 2 der Zeitpunkt ein, in welchem die Polizeibehörde die Durchlegung einer öffentlichen Straße verlangt, so wird durch Festsetzung der Fluchtlinien im Zuge des 13,5 m breiten Streifens ein Zustand geschaffen, durch den eine große Reihe von Vorschriften obiger Polizeiverordnung verletzt wird. Die Bebauung des Grundstücks ist erheblich überschritten, weil die Fläche zwischen den Fluchtlinien als Straßenland aus der Berechnung herausfällt (Saß, Baupolizeirecht S. 218, § 12 Abs. 1, S. 318, Anm. 83), die Gebäudehöhe von 18 m ist nicht mehr statthaft, da die Straße nur 13,5 m breit ist und die Gebäudehöhe nicht mehr betragen darf, als die Breite zwischen den Fluchtlinien (Saß, Baupolizeirecht S. 223, § 15 Abs. 2). Der Bauwich verliert (abgesehen von den Eckgrundstücken) seinen Charakter, er ist jetzt nichts weiter als der Abstand des Gebäudes von der hinteren Nachbargrenze (Saß, Baupolizeirecht S. 220, § 13 Abs. 5, S. 320 Anm. 104, 105); in Folge entfällt die Berechtigung, das Dachgeschoß für Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen nutzbar machen zu dürfen, ebenso ist der Abstand von der hinteren Nachbargrenze polizeiwidrig, die Balkons usw. Es wird demgemäß notwendig werden, eine große Reihe von Dispensen zu erteilen, da fast alle namhaften Vorschriften der oben genannten Baupolizeiverordnung verletzt sind. Werden die Fluchtlinien breiter als 13,5 m voneinander angelegt, kann es schließlich dahin kommen, daß die Gemeinde sämtliche Gebäude im Enteignungsverfahren übernehmen müßte; daher wird man es im vorliegenden Falle bei der unzureichenden Straßenbreite von 13,5 m bewenden lassen. Es ist mehrfach versucht worden, eine derartige Bauweise zu hindern. Dies ist jedoch nur möglich, wenn in der geltenden Baupolizeiverordnung Bestimmungen vorhanden sind, welche die Bebauung derartig tiefer Grundstücke verhindern. Es liegt ein erhebliches Interesse vor, eine derartige Bauweise möglichst frühzeitig zu unterdrücken, will man nicht erhebliche Schwierigkeiten bei späterer Anlegung einer öffentlichen Straße schaffen.

In der Baupolizeiverordnung für die Berliner Vororte ist irgendwelcher Unterschied in der Bebauung zwischen flachen und

tiefen Grundstücken nicht gemacht. Gehen die Lasten nach der Länge der Straßenfront, z. B. bei Erhebung der Beiträge für die Kanalisation, der Straßenkostenbeiträge, so haben die tiefen Grundstücke Vorteile, welche unberechtigt sind. In der Bauklasse I dieser Polizeiverordnung ist überall eine Bebauung von $^5/_{10}$, bei Eckgrundstücken von $^6/_{10}$ gestattet. Würde man nun eine Streifeneinteilung wählen, indem man für die Flächen 30 m hinter Baufluchtlinie bei Wohnhausbauten nur eine Bebauung von $^4/_{10}$ resp. $^5/_{10}$ gestattet, außerdem ein Geschoß weniger vorschreibt, so wäre die Errichtung einer derartigen Kaserne, wie Fig. 1 zeigt, von vornherein erschwert, daneben im allgemeinen bessere Verhältnisse für Hintergebäude geschaffen.

5. Die mit den öffentlichen Flußläufen in Verbindung stehenden **Häfen** sind **keine Plätze** im Sinne des Baufluchtengesetzes. OVG. 17. Mai 1892, 23 S. 361. Ein Hafen, der mit dem Landwehrkanal in Berlin in Verbindung steht, ist kein öffentlicher Platz im Sinne des Gesetzes. OVG. 17. März 1892, 33 S. 365. Ein **Ladeplatz** dient dem Verkehr von und nach der Wasserstraße und den anlegenden Fahrzeugen, dem Einladen und Ausladen der Güter, er stellt die öffentliche Verbindung der Wasserstraße mit dem städtischen Verkehrsnetz dar und bildet damit selbst ein Glied dieser Verkehrsstraßen, einen öffentlichen Verkehrsplatz im Sinne des Baufluchtengesetzes. Diese seine rechtliche Bedeutung wird dadurch nicht geändert, daß auf dem Ladeplatze, wie dies regelmäßig zu geschehen pflegt, die einzuladenden und auszuladenden Güter gelagert werden. OVG. 24. Januar 1898, 34 S. 401.

6. Hierunter sind **Gutsbezirke** nicht zu verstehen. Vergl. Friedrichs, Anm. 6 zu § 1 S. 24, dagegen Münchgesang S. 277, siehe Anm. 9.

7. Während nach **älterem Rechte** der Zweck der Baufluchtlinienfestsetzung ein ausschließlich polizeilicher und darauf gerichtet war, Bauten zu verhindern, die geeignet waren, für das gemeine Wesen einen Schaden oder eine Unsicherheit herbeizuführen oder die Städte und öffentlichen Plätze zu verunstalten, ist die Baufluchtlinienfestsetzung nach dem Gesetz vom 2. Juli 1875 eine Angelegenheit der wegebaupflichtigen Gemeinde, die zum Zwecke der Straßenanlegung erfolgt. OVG. 30 S. 67, 5 S. 382, 24 S. 81. Die rechtliche Wirkung einer von der Geltung des Baufluchtengesetzes erfolgten Fluchtliniengesetzgebung folgt aus den §§ 65 ff. I 8 ALR.

OVG. 30. Jan. 1882, 8 S. 303, K. u. K. II S. 294. Seit Inkrafttreten des Gesetzes können Fluchtlinien nur in dem durch dieses Gesetz geregelten Verfahren festgesetzt werden. OVG. 4. Mai 1906, (VIII 707), PrVBl. 27 S. 805. Den Gemeinden wird hierdurch nicht das Recht verschränkt, eine schon bestehende **ältere Fluchtlinie** noch einmal auf Grund des Gesetzes vom 2. Juli **festzusetzen.** Dies ist für die Gemeinden schon deshalb sehr wesentlich, damit sie sich die Vorteile des Gesetzes, unter andern z. B. das Enteignungsrecht sichern. OVG. 24. November 1893, 25 S. 391.

Die rechtliche Bedeutung der Bebauungspläne beruht darin, daß sie durch Markierung der für die Zukunft in Aussicht genommenen Straßen und Plätze die Grenzen bestimmen, innerhalb derer die sonst bestehende Bebauungsfreiheit ausgeschlossen ist. Ihre rechtliche Bedeutung besteht nicht darin, zu markieren, wo gebaut werden darf, sondern zu kennzeichnen, welche Flächen zu Straßen und öffentlichen Plätzen reserviert werden sollen und deshalb nicht bebaubar sind. OVG. 25. September 1891, 21 S. 375. Die Feststellung von **Fluchtlinien** für einen **öffentlichen Platz,** die den Zug vorübergehender Straßen nicht erkennen läßt, stellt noch nicht den Beginn der Anlegung einer Straße dar. OVG. 18. April 1904, 45 S. 93, K. u. K., St.Erg.-Bd. 1905/1906 S. 52. Dadurch, daß nur eine Baufluchtlinie festgesetzt wird, kann dem auf der anderen Seite der Straße anliegenden Gelände die ihm sonst beiwohnende Bebaubarkeit nicht entzogen werden OVG. 40 S. 368.

Dadurch, daß eine Gemeinde in einem Fluchtlinienplane die **Verschmälerung eines bestehenden Weges** in Aussicht nimmt und den außerhalb der Fluchtlinie liegenden Geländestreifen tatsächlich von der als Straße dienenden Fläche abtrennt, hören die anstoßenden Grundstücke nicht auf, an die Straße zu grenzen und verliert der abgetrennte Streifen nicht die rechtliche Eigenschaft von Straßenland. Er behält sie jedenfalls so lange, als nicht das Einverständnis der Wegepolizeibehörde erklärt ist, die dafür zu sorgen hat, daß die Zugänglichkeit der anliegenden Grundstücke gewahrt werde. OVG. 20. April 1903, 43 S. 24. Es ist ein fundamentaler Grundsatz des heutigen Baupolizeirechtes, daß jedes in der Stadt belegene zu bebauende Grundstück an eine öffentliche Straße stoßen oder zu dieser einen dauernd gesicherten Zugang haben muß. Hiermit würde es in schneidendem Widerspruch stehen, wenn die Polizeibehörde es genehmigen wollte, daß bestehenden Häusern die vor-

handene Zugänglichkeit zur öffentlichen Straße von der Stadt dadurch genommen würde, daß sie das davor liegende Straßenland in ihr Privateigentum verwandelt. RG. VII. ZS. 22. Mai 1900, Gruchot 45 S. 964, v. K. u. D. S. 437. Grundstücke sind um deswillen, weil vor ihnen keine Straßen- und Baufluchtlinien festgesetzt sind, noch nicht der Bebauung entzogen. OVG. 2 S. 362, 21 S. 375, 23 S. 366.

Durch ME. vom 23. Oktober 1907 wird ersucht, bei Fluchtlinienveränderungen in alten Stadtteilen die Mitwirkung der Provinzial- usw. Konservatoren zu veranlassen.

8. Die **Zustimmung des Gemeindevorstandes** ist erforderlich; daher ist es notwendig, daß hierüber eine aktenmäßige Feststellung erfolgt. Es genügt nicht, wenn nur ein Gemeindebeschluß vorliegt, in dem es heißt, die Gemeindevertretung habe den Plan angenommen in dem Glauben, daß die Zustimmung des Gemeindevorstandes in diesem Beschluß ebenfalls zum Ausdruck gekommen. Vergl. die Form der Beschlüsse Anm. 12.

9. Das **Einverständnis der Gemeinde oder deren Vertretung** ist erforderlich. Hieraus geht klar hervor, daß die Festsetzung von Fluchtlinien in **Gutsbezirken** auf Grund des § 1 des Gesetzes nicht möglich ist. Vergl. Anm. 6.

Für die Giltigkeit der Festsetzung einer Fluchtlinie genügt die Anhörung der von der Gemeindevertretung gewählten Kommission und das stillschweigende Einverständnis des Oberbürgermeisters als Gemeindevorstand und Ortspolizeibehörde. (Es handelte sich um die Festsetzung einer Fluchtlinie für ein einzelnes Grundstück und die diesbezügliche Mitteilung seitens des Stadt-Baurats an den Betreffenden). OVG. 3. Nov. 1899, PrVBl. 21 S. 209. Vergl. hierzu Friedrichs, Anm. 6 zu § 1 S. 20. „Dem wird nicht zugestimmt werden können; die im Gesetz (§ 1) der Gemeindevertretung zuerteilte Zuständigkeit kann durch Anhörung einer von der Gemeindevertretung gewählten Baukommission nicht ersetzt werden.“ Für eine Landgemeinde wäre ein derartiges Verfahren ohne weiteres rechtsungiltig, da die Landgemeindeordnung den Begriff der Kommission nicht kennt.

10. Der Ausdruck, dem „öffentlichen Bedürfnis entsprechend“ greift weiter als die Wahrnehmung polizeilicher Rücksichten (Ziff. 2) und ist auch flüssiger je nach Zeit, Ort und Umständen.

11. Die **Zustimmung der Ortspolizeibehörde** ist Bedingung für die Rechtswirksamkeit des Planes. Es wird hiermit jedoch nicht gleichzeitig die Zustimmung zum Ausbau von Straßen erteilt. OVG. 39 S. 47, v. Kamptz, E 2 S. 332.

Die allgemeinen Befugnisse der Ortspolizeibehörde sind mit diesem Recht der Zustimmung nicht erweitert worden. Meines Erachtens ist dieselbe nicht berechtigt, über den Rahmen ihrer Befugnisse hinaus in die Gestaltung des Planes einzugreifen, z. B. in ästhetischem Sinne wirken zu wollen. Wird diese Auffassung nicht festgehalten, so ist es unvermeidlich, daß die Rechte der Gemeinde bezüglich der Ausgestaltung des Planes in die Hand der Polizei übergehen, was dem Sinne und der Absicht des Gesetzes widersprechen würde. Die „Zustimmung" der Ortspolizeibehörde ist nicht dahin aufzufassen, daß sie nun ihrerseits zu beurteilen hat, ob die Gemeinde dem öffentlichen Bedürfnisse im weitergreifenden Sinne (vergl. Anm. 10) entsprechend verfahren, sondern nur in dem Sinne, ob polizeiliche Rücksichten im Sinne des § 3 Ziff. 1 berücksichtigt sind oder nicht.

Keiner besonderen Zustimmung bedarf es, wenn die Geschäfte des Gemeindevorstandes oder der Ortspolizeibehörde von einem Organ wahrgenommen werden. Sind die Befugnisse der Ortspolizeibehörde nicht in einer Hand vereinigt, sondern getrennt (Verkehrs-, Feuer-, Gesundheitspolizei gegenüber Straßenpolizei), so ist eine getrennte Behandlung gegeben. Friedrichs, Anm. 6 zu § 1 S. 23.

Die Aufsichtsbehörde kann die Ortspolizeibehörde anweisen, die Zustimmung nur mit ihrer Genehmigung zu erteilen. Die Entscheidung nach außen hin muß sich jedoch als solche der Polizei darstellen. In der Baupolizeiverordnung für Vororte von Berlin ist eine derartige Anweisung enthalten. „Die Ortspolizeibehörde darf in den Fällen, in welchen neben Straßenfluchtlinien Baufluchtlinien bestehen, zur Aenderung der Fluchtlinien ihre Zustimmung nur mit Genehmigung des Regierungspräsidenten erteilen." Wird trotzdem einem Plan ohne Genehmigung des Regierungspräsidenten polizeilich zugestimmt, so ist er rechtswirksam. Vergl. Saß, Baupolizeirecht, S. 217, § 11 Abs. 10 u. S. 317, Anm. 81.

Das Reichsgericht hat in ständiger Rechtsprechung daran festgehalten, daß bei einem **nicht veröffentlichten Bebauungsplan** dieser dem einzelnen davon betroffenen Grundstücke und dessen Eigentümer