

das viel weniger einschneidende französische "alignement" vertraut. Dabei ging es um einen rein privatrechtlichen "einfachen Abgränzungsakt"¹⁵ zwischen dem Grundeigentümer und dem Staat (das "alignement" galt nicht für Gemeindestraßen) als den beiden gleichberechtigten Straßenanliegern. Völlig unberührt blieb dabei die gesamte Gestaltung des Bauwerks, soweit es nicht an, sondern hinter der Grenzlinie lag.

Mit dem § 1 des Landesgesetzes über die Beschränkungen der Baufreiheit in den neuen Stadtteilen von Straßburg vom 21. Mai 1879¹⁶ trat an die Stelle dieses nachbarrechtlichen französischen "alignements" die stärker öffentlich-rechtliche preußisch-deutsche Konzeption der "Fluchtlinie". Ihre Genehmigung war nun Voraussetzung für die Durchführung jedes Bauvorhabens im gesamten Stadterweiterungsgebiet. Damit hatte die Stadtverwaltung in Straßburg, ganz in der französischen Verwaltungstradition allein vom Bürgermeister vertreten, ein von ihr zunehmend stärker genutztes Interventionsrecht gewonnen - und damit auch Befugnisse bei der Baugestaltung. Daß diese deutschen "Fluchtlinien" nicht nur in Straßburg, sondern auch im traditionell noch immer stark nach Frankreich orientierten Bayern, auch "Alignements" genannt wurden, darf nicht über den prinzipiellen Unterschied in der Sache hinwegtäuschen, daß es in Deutschland auch im Bereich der baulichen Gestaltung der Städte zu einer viel stärker obrigkeitlichen Bestimmung über das Handeln des einzelnen kam. Die Städte machten hier den Bauherren etliche Vorschriften - durchaus im Interesse des Ganzen, man denke nur an Gefahrenschutz, Verkehrsbedürfnisse und Gesundheitsvorsorge. Diese Bestimmungen waren anfangs ein reines Spezialgesetz für Straßburg, nicht einmal für unmittelbar benachbarte Vororte wie Schiltigheim, konnten dann aber auf Grund des Landesgesetzes vom 6. Januar 1892 - nach deren Antrag - auf zahlreiche andere Städte des Reichslandes übertragen werden.¹⁷ Damit verwandelte das elsäß-lothringische Landesgesetz von 1879, ähnlich dem preußischen Fluchtliniengesetz von 1875, das Baurecht nach und nach in ein Werkzeug der administrativen Stadtgestaltung. Das Stadtbild sollte nicht mehr zufälliges Ergebnis aus unkoordinierten Bauentscheidungen vieler einzelner Grundeigentümer sein, sondern durch ein planvolles Wirken der Stadtverwaltung geformt werden,¹⁸ die nun auf der Basis der von Reinhard Baumeister formulierten Empfehlungen des Vereins deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine von 1874 und seines Entwurfs einer reichsweit

¹⁵ Otto Mayer, *Theorie des französischen Verwaltungsrechts*, Straßburg 1886, S. 256-266, hier S. 257; in Übereinstimmung mit dem französischen Recht des "alignement" war auch nach 1870 zunächst nur das Bauen an Staats-, Bezirks- und Vizinalstraßen genehmigungspflichtig.

¹⁶ Eingehende Darstellung der Entstehung dieses Gesetzes bei Rolf Wittenbrock, *Bauordnungen als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsaß-Lothringen (1870-1918). Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum*, St. Ingbert 1989, S. 134-145; die wesentlichen Bestimmungen abgedruckt in: *Straßburg und seine Bauten*, hrsg. v. Architekten- und Ingenieur-Verein für Elsaß-Lothringen, Straßburg 1894, S. 386f. Anm. 1.

¹⁷ Wittenbrock (Anm. 16), S. 146-162.

¹⁸ Stefan Fisch, *Administratives Fachwissen und private Bauinteressen in der deutschen und französischen Stadtplanung bis 1918*, in: *Formation und Transformation des Verwaltungswissens in Frankreich und Deutschland (18./19. Jh.)*, hrsg. v. Erk Volkmar Heyen, Baden-Baden 1989 (= *Jahrbuch für Europäische Verwaltungsgeschichte*. 1), S. 221-262, hier S. 247.