



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Düsseldorf und seine Bauten

Architekten- und Ingenieur-Verein <Düsseldorf>

Düsseldorf, 1904

4. Die Entwicklung der Stadt Düsseldorf im 19. Jahrhundert, dargestellt nach den Stadterweiterungsplänen. Von C. Geusen, städtischem Beigeordneten

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51126](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51126)

viertel, die Carlsstadt, geplant. Indem die Regierung die Auffüllung und den Bau der Strassen ausführen liess, machte der Stadtteil grosse Fortschritte, so dass die Carlsstadt 1791 bereits 86 Häuser zählte. Der befestigte Umfang der Stadt betrug jetzt etwa 70 ha (Abb. 10).

Mit der im Friedensschlusse zu Luneville 1801 festgesetzten Schleifung der Festungswerke beginnt für Düsseldorf die neuere Entwicklungsgeschichte (Abb. 11).



4. Die Entwicklung der Stadt Düsseldorf im 19. Jahrhundert, dargestellt nach den Stadterweiterungsplänen.



Die Entwicklung Düsseldorfs zur Grossstadt fällt vollständig in das 19. Jahrhundert: in dieses Jahrhundert trat die Stadt ein mit 16000 Einwohnern, sie verliess es mit über 200000. Der erste Stadterweiterungsplan vom Jahre 1831 erweiterte das Stadtgebiet auf eine Fläche von 98,6 ha, der letzte vom Jahre 1885 auf eine Fläche von 2400 ha. Diese räumliche Entwicklung an der Hand der Stadterweiterungspläne zu schildern, ist der Zweck dieses Abschnittes, wobei jedoch nur die Hauptgrundzüge hervorgehoben werden sollen; ein Eingehen auf Einzelheiten, insbesondere eine Beschreibung der wachsenden Stadt nach der baukünstlerischen Seite der Hochbauten hin, ist als ausserhalb des Rahmens der folgenden Abhandlung liegend angesehen worden.

a) Allgemeine Bemerkungen über die Entwicklung Düsseldorfs.

Im heutigen Stadtbild Düsseldorfs erinnert nichts mehr daran, dass die Stadt ehemals Festung gewesen ist. Die frühere halbkreisförmige Umwallung ist in den Gartenanlagen im Norden und Süden, sowie in den Strassenzügen Königsallee und Alleestrasse, Anlagen und Strassen, die den Platz der früheren Festungswerke einnehmen, kaum noch zu erkennen; auch die Entwicklung der Stadt über die genannten Anlagen und Strassen hinaus zeigt nicht die bei andern ehemaligen Festungen so deutlich hervortretende Form von konzentrischen Ringen. Das Fehlen dieser konzentrischen Entwicklung Düsseldorfs dürfte darin seinen Grund haben, dass die grosse Landstrasse von Süden nach Norden (heute Cölner-, Pempelforter-, Duisburger- und Kaiserswertherstrasse), die kurz vor der Stadt noch die Landstrassen von Süd- und Nordosten (heute Erkrather- und Münsterstrasse) aufnahm, nicht durch die alte Stadt, sondern in einer Entfernung von fast einem Kilometer an den früheren Festungswerken vorbei führte. In Düsseldorf fehlte daher die an solchen Landstrassen strahlenförmig von innen nach aussen fortschreitende Bebauung, die im weiteren Verlauf auf die zwischen diesen Strassen liegenden Sektoren übergriff, und deren spätere Verbindung durch Ringstrassen sich als natürlicher Abschluss und zur Verteilung des

Verkehrs ergab. An Stelle dieser gewissermassen organischen Entwicklung von einem Mittelpunkte aus tritt in Düsseldorf ein Beginn der Bautätigkeit an mehreren Punkten, zum Teil in grösserer Entfernung vom Herzen der Stadt, und die Aufgabe der Stadterweiterung bei wachsendem Umfange der Stadt war es, die so entstandenen neuen Viertel zu einer Einheit zu verschmelzen: eine Aufgabe, die nicht immer gelöst ist und gelöst werden konnte.

Diese mangelnde Einheitlichkeit in der Entwicklung der Stadt ist nicht ohne Folgen für den städtischen Verkehr geblieben. Wegen des Fehlens durchgehender Strassen fehlte die Belebung des Stadtverkehrs im Innern, es fehlte die Rückwirkung, die bei einem allseitigen gleichmässigen Wachstum der Stadt das Wachstum an den Grenzen auf die innere Stadt ausübt. Insbesondere aus diesem Grunde wurde die mangelnde direkte Verbindung der Stadt mit ihrer näheren und fernerer Umgebung im Norden und Süden in den zur Ausarbeitung des Stadterweiterungsplanes anfangs des vorigen Jahrhunderts gebildeten Kommissionen häufig beklagt.

An Versuchen, diesem Mangel abzuhelpfen, hat es nicht gefehlt. So findet sich in einem Bebauungsplan des Regierungs- und Baurats v. Vagedes aus dem Jahre 1825 der Vorschlag, die Alleestrasse über den Napoleonsberg *) bis zum sogenannten Luftballon an der Ecke der jetzigen Kaiser- und Nordstrasse durchzulegen, um die von Norden kommende Strasse in die innere Stadt einzuführen. Ebenso ist in dem genannten Plan die bei Anlage der Karlsruh bereits in Aussicht genommene Verbindung der Kasernen- und Hunsrückenstrasse vorgesehen, um die damals in Fortsetzung der Kasernenstrasse nach Süden projektierte neue Strasse über Stürzelberg bis ins Herz der Stadt zu bringen. Endlich ist in jenem Plan auch eine Verlängerung der Benratherstrasse über die Königsallee nach Osten zwecks Verbindung mit den Strassen ins Bergische Land, nach Westfalen und nach Süden in Aussicht genommen. Die Durchführung der Alleestrasse nach Norden scheiterte jedoch an dem Widerspruch der städtischen Behörden, der begreiflich erscheint, weil die Strasse zur Bildung neuer Bauviertel im Hofgarten dienen sollte. Die Durchführung der Strasse ohne Bebauung wäre sehr zu begrüssen gewesen, und der Ansicht von Vagedes, „dass diese Strasse den allgemeinen Verkehr fördern würde und zugleich eine seltene Grösse und Pracht entfalte“, kann man nur zustimmen. Die Verbindung des Stadttinnern mit dem Norden ist heute noch mangelhaft, denn die erste durchgehende Verbindungsstrasse, die Hofgarten- und Kaiserstrasse, liegt fast ein Kilometer vom Rheine entfernt. Die gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts angelegte Scheibenstrasse hat als Entlastungsstrasse niemals eine Bedeutung erlangt und einen nennenswerten Verkehr nicht erhalten; vor und während der Ausstellung 1902 ist diese Strasse über ein Jahr ohne Nachteil für den durchgehenden Verkehr gesperrt gewesen.

*) »Ein Hügelchen«, heisst es in dem Erläuterungsbericht, »das weder zweckmässig noch schön genannt zu werden verdient, und das in derselben Weise, wie es entstand, auch abgeändert werden kann.« Der Napoleonsberg ist bekanntlich aus dem Aushub des früheren Sicherheitshafens ausgeschüttet worden. Der Plan von v. Vagedes ist leider nicht mehr aufzufinden.

Der Durchbruch der Kasernenstrasse zur Hunsrückenstrasse ist ebenfalls nicht ausgeführt worden; er hat auch an Bedeutung verloren, da die Strasse nach Süden über Stürzelberg (Himmelgeist) nicht in der Fortsetzung der Kasernenstrasse, sondern der Allee- und Breitestrasse zur Ausführung gekommen ist (Friedrichs- und Brunnenstrasse). An Verkehrsbedeutung steht diese Strasse hinter der alten Strasse nach Süden, der jetzigen Cölnnerstrasse, auch weit zurück.

Desgleichen ist die von v. Vagedes geplante Durchführung der Benratherstrasse nach Osten und deren Verbindung mit den vorgenannten Hauptlandstrassen, obgleich sie den einmütigen Beifall der städtischen Behörden gefunden hat, nicht zur Wirklichkeit geworden.

Die einzige grosse Strasse, die von alters her in das Innere der Stadt führte, war die von Osten kommende, aus dem bergischen Lande (Grafenberger Chaussee und Schadowstrasse). Nachdem ihre frühere direkte Verbindung mit der Flingerstrasse infolge Anlegung der Festungswerke unterbrochen worden war,*) erreichte sie mit dem Umwege über Elberfelder-, Kommunikations- und Bolkerstrasse die innere Stadt. Der Durchbruch der Schadowstrasse zur Königsallee erfolgte im Jahre 1866, die weitere Fortsetzung bis zur Alleestrasse, die Bazarstrasse, wurde 1874 hergestellt, der Durchbruch von der Flingerstrasse zur Alleestrasse ist im Jahre 1897 ausgeführt worden.

Die Nachteile, die der Stadt in früheren Zeiten das Fehlen durchgehender Verkehrsstrassen gebracht hat, sind heute, nachdem die genannten Strassen in den Bereich der weiter entwickelten Stadt aufgenommen sind, für die Stadt als Ganzes wesentlich abgeschwächt; sie treten noch in Erscheinung beim Strassenbahnnetz, das einen wenig einheitlichen Charakter zeigt und trotz mehrfacher Parallellinien keine genügend zahlreichen direkten Verbindungen der einzelnen Verkehrszentren aufweist. Die Randstrassenzüge der früheren Stadterweiterungen: Königsallee—Haroldstrasse, Duisburgerstrasse—Jakobistrasse—Tonhallenstrasse—Oststrasse, sind zu Durchgangsstrassen der erweiterten Stadt geworden.

Die Verschiebung des geschäftlichen Schwerpunktes aus der Altstadt an die Kreuzungspunkte der Hauptlandstrasse von Osten mit der Hauptlandstrasse von Süden nach Norden und den neuen süd-nördlichen Durchgangsstrassen Königsallee und Jakobi—Tonhallenstrasse, also in den Strassenzug Wehrhahn bis Corneliusplatz, dürfte auch eine Folge des Fehlens durchgehender Verkehrslinien in der inneren Stadt sein.

b) Der erste Stadterweiterungsplan vom Jahre 1831.

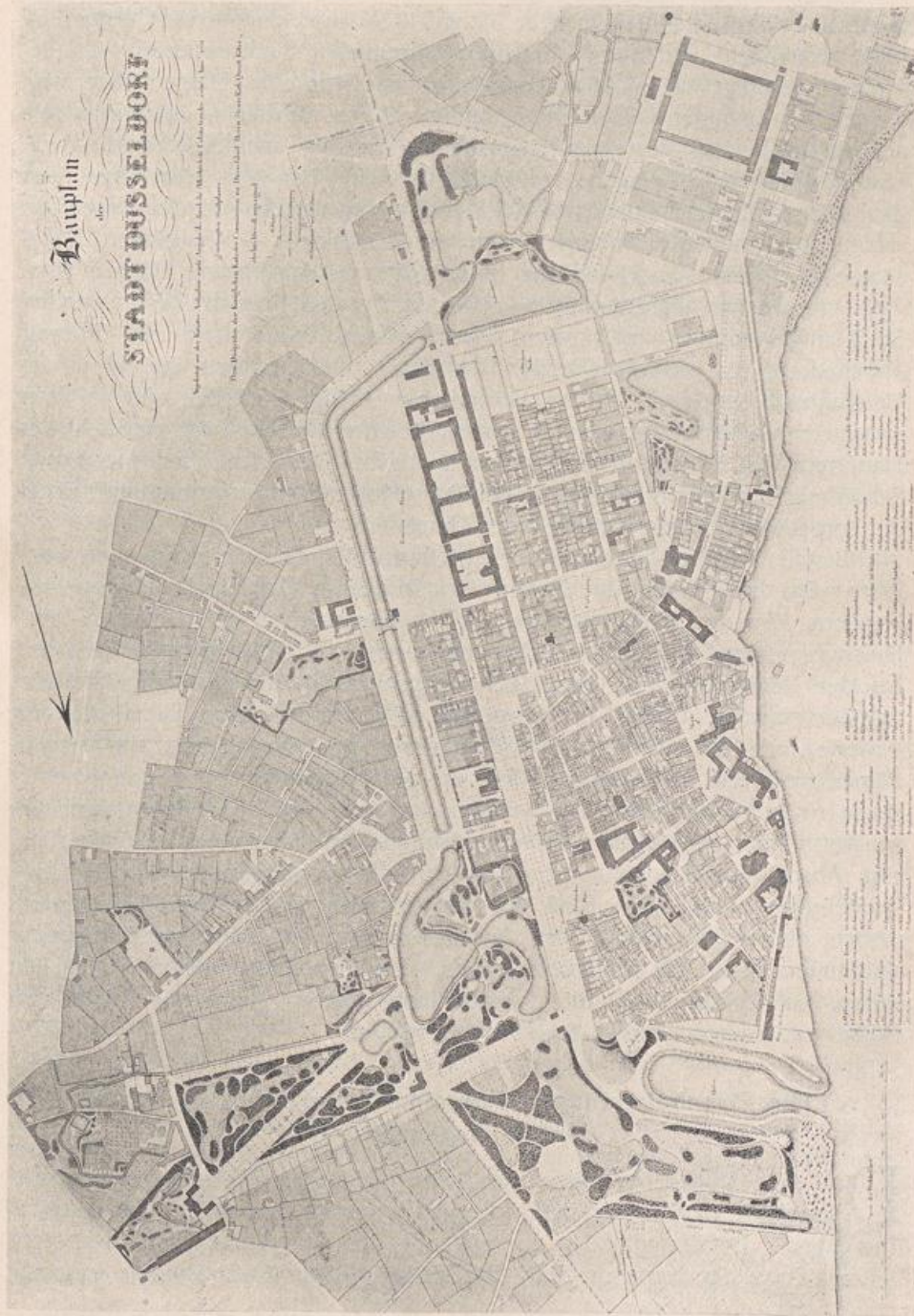
Die erste Anregung zur Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes auf dem Gelände der im Jahre 1801 geschleiften Festungswerke gab die Verfügung der Königlichen Regierung vom 12. Juni 1827 an die Stadt, in der mitgeteilt wurde, dass von der Staatsverwaltung eine Summe von 48 000 Talern zur Vollendung der Schleifungs- und Verschönerungsarbeiten der

*) Das früher am Ausgang der Flingerstrasse stehende Tor ist Mitte des sechzehnten Jahrhunderts an das Ende der Kommunikationsstrasse verlegt worden.

Stadt überwiesen worden sei. Bereits früher (1808—10) war die Alleestrasse angelegt, ebenso fällt die Anlage der Kaiserstrasse in jene Zeit. Die Verfügung der Königlichen Regierung bezeichnete als Aufgabe der für die Planbearbeitung zu bildenden Kommission die Feststellung eines Stadtbauplans unter Zugrundelegung der bereits früher durch den Regierungs- und Baurat v. Vagedes und den Garteninspektor Weyhe bearbeiteten Pläne, sowie eines Planes zur Verschönerung der Umgebung der Stadt. Die Kommission, der die beiden vorgenannten Techniker angehörten, arbeitete den Plan aus; nach Begutachtung durch die Stadtvertretung erhielt er im Jahre 1831 die Königliche Genehmigung. Der seinerzeit in Kupfer gestochene Plan ist in Abb. 12 dargestellt.

Nach dem Plan wurde der neue Stadtbering begrenzt nördlich vom früheren Sicherheitshafen bis zum Ratinger-Tor, östlich von den Wasseranlagen der Landskrone und des Stadtgrabens, südöstlich ebenfalls vom Stadtgraben, der damals in offenem Lauf vom Ende der Königsallee bis zum südlichen Ende der Kasernenstrasse zog, weiter vom Schwanenspiegel und einer der jetzigen Kavalleriestrassen folgenden Linie, südlich durch einen Verschluss im Zuge der jetzigen Fürstenwallstrasse bis zum Rhein. Ausserhalb dieses Berings wurden noch Baulinien festgestellt in der südlichen Verlängerung der Kasernenstrasse (Elisabethstrasse), für die Neusserstrasse und die Jägerhofstrasse. Es fehlt also eine durch Baulinien festgestellte Verbindung mit den grossen Landstrassen nach Norden und Süden; nicht einmal für die Schadow- und Hofgartenstrasse, an denen sich damals schon eine lebhafte Bautätigkeit entwickelt hatte, wurden Baulinien festgesetzt. Seitens der Stadtvertretung war dringend gewünscht worden, von dem sogenannten Schnapp, an der Abzweigung der Ellerstrasse von der Cölnerstrasse, eine Strasse bis in die verlängerte Benratherstrasse zu führen, doch wurde dem Wunsche nicht entsprochen. Dieser Strassenzug ist erst in den letzten Jahren nach Offenlegung der Steinstrasse zwischen Ost- und Charlottenstrasse Wirklichkeit geworden.

Im Innern des erweiterten Stadtberings war noch vorgesehen „eine Verbindung der Stadt mit der Neustadt (in der Nähe der Kaserne an der Kavalleriestrassen) durch mehrere Bauquartiere“. Es sind dies die Bauviertel zwischen Südstrasse, die damals bis zur Bergerallee durchging, und Haroldstrasse. Ein für die Verbindung der beiden Stadtteile geeigneter Strassenzug ergab sich dabei nicht, denn die Poststrasse (damals Düsseldorfstrasse), die diese Verbindung herstellen sollte, liegt dafür nicht zweckmässig und hat einen grösseren Verkehr bis heute nicht erhalten. Ebenso ungeeignet für diese Verbindung war die Bergerallee, die ebenfalls fast gar keinen Verkehr aufweist. Die beste Verbindung mit der Neustadt wäre die Durchführung der Bilkerstrasse nach Süden gewesen, die als Fortsetzung der Markt- und Bergerstrasse dem Verkehr aus der inneren Stadt einen direkten Weg geboten hätte. Diese Durchführung der Bilkerstrasse in die Neustadt ist denn auch in mehreren Eingaben der damaligen Bewohner dieser Strasse verlangt worden.



Stadtplan im Jahre 1831.

Abb. 12.

Zeigt nun der Erweiterungsplan auch hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Verkehrslinien manche Mängel — Mängel, die indessen begreiflich und verzeihlich sind, weil die Entwicklung der Stadt, wie sie das Jahrhundert gezeitigt hat, nicht vorauszusehen war, vor allen Dingen aber, weil es an den nötigen Geldmitteln fehlte —, so verdienen anderseits die zur Verschönerung der Stadt geschaffenen Anlagen uneingeschränktes Lob. Die gärtnerischen Anlagen des Hofgartens und um das Ständehaus mit den grossen Zierteichen müssen als Meisterwerke der Gartenkunst angesehen werden, und die beide Anlagen verbindenden Strassen — Königsallee, Allee-Strasse und Haroldstrasse — zeigen in Entwurf und Ausführung einen grossen Zug. Heute, wo diese Anlagen vollständig in den Bereich der erweiterten Stadt aufgenommen sind, kommt ihre Schönheit noch mehr zur Geltung als ehemals, wo sie die Grenzen der Stadt bildeten; denn gerade in der Vereinigung der Schönheit der gärtnerischen Anlagen mit dem sich in ihrer unmittelbaren Nähe abspielenden grossstädtischen Verkehr liegt vielleicht der Hauptreiz, den Düsseldorf auf jedermann ausübt. Der Pflege dieser herrlichen Schöpfung der Vorfahren wird in der Düsseldorfer Stadtverwaltung mit Recht die sorgfältigste Aufmerksamkeit gewidmet.

Bereits wenige Jahre nach Feststellung des Erweiterungsplanes vom Jahre 1831 stellte sich die Notwendigkeit heraus, das Stadtgebiet zu vergrössern. An der Schadowstrasse, am Schadowplatz, an der Hofgarten- und Duisburgerstrasse schritt die Bebauung rasch fort. Die Stadt stellte daher bei der Regierung den Antrag, Bebauungspläne für die genannten Strassen und für ein neues Viertel in Pempelfort aufstellen zu lassen. Die Regierung forderte indessen eine genaue Bestimmung der Ausdehnung des neuen Planes, verlangte insbesondere, dass die Ausdehnung nicht zu gering, eher etwas zu gross anzunehmen sei. Die im Jahre 1836 begonnenen Arbeiten zur Aufstellung eines neuen Stadterweiterungsplans kamen erst im Jahre 1852 zum Abschluss. Bevor auf diese Arbeiten näher eingegangen werden kann, erscheint es nötig, einen Blick auf die Entwicklung derjenigen Anlagen zu werfen, die bestimmend für den Ausbau der Stadt in der Folgezeit gewesen sind, nämlich auf die Eisenbahnanlagen. Um den Zusammenhang nicht zu stören, soll vorgreifend die Ausgestaltung dieser Anlagen in und um Düsseldorf bis zur Neuzeit beschrieben werden.

c) Die Eisenbahnanlagen Düsseldorfs von ihrer Entstehung bis zur Gegenwart. *)

Die erste Eisenbahn Düsseldorfs war die nach Elberfeld. Sie wurde im Jahre 1838 bis Erkrath, 1841 bis zu ihrem Endpunkte dem Betriebe übergeben. Der Bahnhof lag am Süden der Königsallee, die Trasse verlief im Zuge der heutigen Graf-Adolfstrasse bis zur Oststrasse, sie ist noch

*) Unter Benutzung von: Studien zur Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte Düsseldorfs im 19. Jahrhundert von Otto Brandt.

zu erkennen im Anschlussgleis der Oberbilker Stahlwerke und des Düsseldorfer Röhren- und Eisenwalzwerks an den Bahnhof Lierenfeld. Vom Bahnhof ging ein im Anfang mit Pferden betriebenes Gleis im Zuge der Haroldstrasse bis zum Rheinwerft. Für die einige Jahre später eröffnete Cöln-Mindener Bahn, für deren Führung nach langer Prüfung der Frage, ob die Bahn über Opladen—Elberfeld oder über Düsseldorf—Duisburg zu führen sei, der letztere Weg gewählt wurde, sollte der Bahnhof am Wehrhahn, also an der Stelle des jetzigen Güterbahnhofs Derendorf angelegt werden; doch wurde auf Antrag der Stadt, die den Bahnhof in der Nähe der bebauten Teile wünschte, auch durch Verbindung des Sicherheitshafens mit dem Stadtgraben einen neuen Stadthafen in der Nähe der Eisenbahnen herstellen wollte, der Bahnhof als Kopfstation südlich neben den Bahnhof der Elberfelder Linie gelegt. Das Einfahrtsgleis der neuen Bahn lag im Zuge der jetzigen Eisenstrasse, das Ausfahrtsgleis schnitt die Linie nach Elberfeld in Schienenhöhe, seine Trasse ist noch zu erkennen im Zuge der Worringerstrasse.

Als der Verkehr der Eisenbahnen immer mehr zunahm, musste für die Cöln-Mindener Bahn ein Verbindungsgleis zwischen Käshof, in der Nähe des jetzigen Bahnhofes Lierenfeld, und Wehrhahn hergestellt werden, ein Gleis, das heute noch als Güterzuggleis vorhanden und in Betrieb ist. Auch dieses Gleis schnitt das Hauptgleis der Bahn nach Elberfeld in Schienenhöhe.

Die Verbindung der letzteren Bahn, die 1857 an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen war, mit der Linie Aachen—Neuss—Oberkassel erfolgte im Jahre 1870 durch den Bau der festen Rheinbrücke bei Hamm. Die Trasse lief vom Bahnhofe in der Haroldstrasse bis zum Rhein und von da parallel der jetzigen Hafenbahn zur Brücke. Eine weitere Vermehrung erfuhren die Eisenbahnanlagen der Stadt durch die im Jahre 1872 eröffnete untere Ruhrtalbahn über Ratingen und Kettwig, die im Bahnhofe der Bergisch-Märkischen Bahn endigte, und deren Führung noch erhalten ist als Linie Rath—Grafenberg—Lierenfeld. Die letzte grosse Eisenbahnlinie Düsseldorfs war die früher von der Rheinischen Bahn in den Jahren 1875—76 erbaute Strecke Speldorf—Troisdorf, für die ein Bahnhof am Wehrhahn in der Nähe der jetzigen Ueberführung der Grafenbergerstrasse angeordnet wurde, und die ebenfalls zur Umgehung der Bahnanlagen Düsseldorfs das jetzt noch vorhandene und betriebene Verbindungsgleis Rath—Eller erhielt.

Die Eisenbahnanlagen haben für die bauliche Entwicklung der Städte und für die Entwicklung des städtischen Verkehrs in der Regel ein störendes Moment gebildet und vielfach hemmend auf diese Entwicklung eingewirkt. Auch in Düsseldorf war dies, und zwar in noch höherem Masse als anderswo, der Fall, weil der südlich der Haroldstrasse und der alten Bahnhöfe liegende Stadtteil durch die Eisenbahnanlagen vollständig von den übrigen Stadtteilen getrennt wurde, und im Osten der Eisenbahndamm der Cöln-Mindener Bahn ein Hindernis für die Ausdehnung der Stadt bildete. Nur

nach Norden zu konnte sich die Stadt unbehindert von Eisenbahnanlagen ausdehnen, und so zeigt sich auch in der Gegenwart noch die Bebauung und der Verkehr im Norden der Stadt in freudigerem Fortschreiten als im Süden und Osten. Für den Süden kommt allerdings als Hindernis einer lebhafteren Entwicklung hinzu das Fehlen einer grossen Landstrasse und der Abschluss des Hinterlandes durch den von Osten nach Westen ziehenden Rhein.

Heute erscheint es kaum mehr glaublich, dass noch vor 20 Jahren die durchgehenden Strassen von Norden nach Süden: die Tal-, Friedrichs-, Elisabeth-, Kavallerie- und Neusserstrasse in Schienenhöhe über eine mit starkem Verkehr belastete Eisenbahnlinie führten, und dass diese Linie auf einer langen Strecke in der verkehrsreichen Haroldstrasse lag. Es ist begreiflich, dass man bei Anlage der Eisenbahnen, ungewiss über deren Verkehrsentwicklung im Laufe der Zeit, kein Bedenken trug, die Wege und Strassen in Schienenhöhe zu kreuzen, gelegentlich auch eine Bahnlinie in Höhe der Strassenkrone in der Strasse selbst zu führen. Dass diese Zustände aber, nachdem der Eisenbahnverkehr stark gewachsen und die Entwicklung der Stadt und ihr Verkehr einen bedeutenden Aufschwung genommen, noch so lange geduldet wurden, ist nur zu verstehen, wenn man die Verhältnisse der Eisenbahnen vor ihrer Verstaatlichung und die gegenseitige Rivalität der verschiedenen konkurrierenden Gesellschaften in Rücksicht zieht. Mehrfach wurde der Versuch gemacht, die Übergänge der Strassen in Schienenhöhe zu beseitigen, er scheiterte jedoch an den hohen Kosten und an der mangelnden Einigkeit unter den verschiedenen Gesellschaften. Erst nach der im Jahre 1879–82 durchgeführten Verstaatlichung der Eisenbahnen kam die Frage der Umgestaltung der Bahnanlagen Düsseldorfs in lebhaften Fluss, sie wurde gelöst durch Erbauung eines für den Verkehr sämtlicher Linien bestimmten Zentral-Personen- und Güterbahnhofes.

Eine nähere Beschreibung der neuen Bahnanlagen an dieser Stelle kann unterbleiben; der Stadterweiterungsplan vom Jahre 1885, der dieser Abhandlung beigegeben ist, zeigt die früheren und die jetzigen Anlagen. Der neue Personenbahnhof, ebenso der Güterbahnhof, liegen für die Ausdehnung und Entwicklung der Stadt günstig. Leider sind die in weiterer Entfernung von der damals bebauten Stadt liegenden Übergänge in Schienenhöhe nicht beseitigt worden, und es bedarf, nachdem die Stadt sich inzwischen bis zu diesen Übergängen ausgedehnt hat, weiterer Aufwendungen, um auch hier schienenfreie Übergänge zu schaffen. Im grossen und ganzen kann jedoch die Eisenbahnfrage, soweit sie für die Entwicklung und Ausdehnung der Stadt Bedeutung hat, als gelöst betrachtet werden.

Ob indessen die Bahnhofsanlagen, insbesondere die Anlagen des Personenbahnhofes, in Zukunft für den stets noch wachsenden Eisenbahnverkehr ausreichen werden, muss bezweifelt werden. Solche Zweifel scheinen auch bei der Eisenbahnverwaltung obzuwalten, da sie im Jahre 1902, um den Ausstellungsverkehr zu bewältigen, mit grossen Kosten eine besondere Bahn nebst besonderem Bahnhof für die Ausstellung gebaut hatte, dem die

Ausstellungs Sonderzüge ohne Berührung des Hauptbahnhofes zugeführt wurden. Ein derartiger Notbehelf wird sich in Zukunft nicht mehr schaffen lassen.

Inwieweit die Eisenbahnanlagen im einzelnen auf die bauliche Entwicklung der Stadt eingewirkt haben, wird sich bei der Besprechung der Stadterweiterungspläne ergeben.

d) Der zweite Stadterweiterungsplan vom Jahre 1854.

Die im Jahre 1836 aufgenommenen Arbeiten zur Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes kamen erst im Jahre 1852 zum Abschluss. Die städtischen Behörden sahen wohl schon beim Beginn der Arbeiten deren Schwierigkeiten und lange Dauer voraus und beantragten daher bei der königlichen Regierung, es möchte, um dem bereits bestehenden Mangel an freien Bauplätzen abzuhelpen, der Teil der Landskrone zwischen dem Rätiger-Tor und dem Platze des jetzigen Theaters, „ohnehin ein totes Wasser, dessen Vertilgung schon in medizinalpolizeilicher Hinsicht sehr zu wünschen wäre“, zugeschüttet und zum Ausbau bestimmt werden; weiter bat die Stadt, einige Baublöcke an der Westseite der Kaiserstrasse auf dem Gelände des Hofgartens zu schaffen, wie dies bereits früher in dem Stadtbauplan des Garteninspektors Weyhe vorgesehen war. Die Regierung lehnte indessen diese Anträge ab, da der Umfang der öffentlichen Anlagen unter jeder Bedingung in seiner Integrität erhalten werden müsse. Man sieht aber aus den Anträgen, dass die Ansichten der städtischen Behörden über die Erhaltung der Garten- und Parkanlagen in deren vollem Umfange zeitweise geschwankt haben.

Der erste Entwurf des neuen Planes sah eine umfangreiche Vergrößerung des Stadtberings nach Norden, Osten und Süden vor. Der neue nördliche Stadtteil, für dessen Verbindung mit der Altstadt die Scheibenstrasse geplant wurde, lag zwischen der Kaiser-, Nord- und Duisburgerstrasse. In der Fortsetzung der letzteren bildete die Jakobistrasse bis zur Schadowstrasse, von dieser aus die jetzige Tonhallenstrasse (damals auch Oststrasse genannt) und dann die Oststrasse bis zur jetzigen Bahnstrasse die Grenze des neuen östlichen Stadtteils. Südlich der Eisenbahn sollte aus polizeilichen Gründen kein neues Stadtviertel angelegt werden. Da jedoch der lebhafteste Verkehr in der Nähe der Eisenbahn bereits Anlass zu Hausbauten gegeben hatte, so wurden dort noch drei Bauviertel in Aussicht genommen, die östlich von der Corneliusstrasse, westlich von der Friedrichsstrasse begrenzt wurden; zur Verbindung dieser neuen Viertel mit der Neustadt sollte die Reichsstrasse (damals Krautstrasse) dienen. Die südliche Begrenzung der neuen Südstadt bildete die Fürstenwallstrasse.

Der umfangreiche Erweiterungsplan, der den Stadtbering von 98,6 ha auf 278 ha vergrößerte, war der Gegenstand zahlreicher und langwieriger Beratungen technischer und verwaltungsrechtlicher Natur. Mehrfache Umarbeitungen und Ergänzungen mussten teils infolge von Prüfungsbemerkungen der Aufsichtsbehörden, teils infolge Einspruchs von Privaten vorgenommen

werden. Die Beratungen kamen zum Abschluss und die Vorlage des Planes höheren Orts erfolgte im Jahre 1845. Die Königliche Genehmigung zu dem Plane wurde indessen versagt mit der Begründung, „dass es im allgemeinen nicht zweckmässig erscheine, die Richtung schon vorhandener Wege ohne überwiegende materielle Gründe zu verlassen, um eine oft nicht einmal zur Zierde gereichende Rechtwinkeligkeit der zu bildenden Bauquartiere herzustellen“. Der Stadt wurde daher aufgegeben, den Plan nochmals umzuarbeiten.

Die Umarbeitung des Planes kam im Jahre 1852 zum Abschluss. Ausser den Änderungen gemäss den gegebenen Anordnungen zeigt der neue Plan eine Erweiterung gegen den ursprünglichen um beträchtliche Flächen im Norden und Süden. Als nördliche Grenze wurde die heutige Parkstrasse bis zur heutigen Derendorferstrasse angenommen, diese und in ihrer Fortsetzung die Pempelforterstrasse bildeten die neue nordöstliche Grenze. Weiter wurden im Nordosten noch festgesetzt Baulinien für die heutige Düsseldorf- und Adlerstrasse, für die Landstrasse nach Elberfeld bis zur Eisenbahn, sowie für die Gerresheimerstrasse ebenfalls bis zur Eisenbahn. Als östliche Grenze des Planes wurde vom Wehrhahn ab die Oststrasse beibehalten, südlich der Eisenbahn wurde der Plan erweitert durch die Fortführung der Corneliusstrasse bis zur Oberbilkerallee; diese und die Bilkerallee bildeten bis zum Schnittpunkt mit der Neusserstrasse die südliche, Neusser- und Brückenstrasse die südwestliche Grenze. Die Gesamtfläche des Stadtberings nach dem neuen Plan war 375,0 ha gross. Der Plan erhielt im Jahre 1854 die Königliche Genehmigung und ist dargestellt in Abb. 13.

Die neue Nordgrenze des bebauungsfähigen Geländes wurde gegen die Nordgrenze des Stadtplans vom Jahre 1831 in den beiden Etappen des Entwurfs um rund 1300 m hinausgeschoben. Wesentlich geringer war die Ausdehnung nach Osten. Von der Königsallee, der bisherigen östlichen Grenze, bis zur Oststrasse beträgt die mittlere Entfernung nur 500 m, also noch nicht die Hälfte jener Ausdehnung nach Norden, trotzdem sich die Bebauung im Osten um die einzige in das Herz der Stadt führende grosse Landstrasse gruppierte. Als Grund für diese Beschränkung in der Ausdehnung nach Osten wurde die tiefe Lage des jenseits der Oststrasse liegenden Geländes, das sich zum Bauen wenig eigne, angeführt; es erscheint aber nicht ausgeschlossen, dass man an die die Stadt im Osten umziehende Eisenbahn nicht zu nahe herangehen wollte, sie jedenfalls als nicht zu überschreitende Grenze ansah. Auch für die neue Südstadt wurde eine weitere Ausdehnung nach Osten südlich der Eisenbahn aus polizeilichen Gründen nicht für zulässig erachtet. Eine weitere Ausdehnung nach Osten wäre indes wohl zweckmässig gewesen, denn das Bedürfnis zur Ausdehnung des Stadtberings nach dieser Seite trat schon bald hervor. So entstanden kurz nach Feststellung des Planes die Fortsetzung der Bismarckstrasse über die Oststrasse hinaus, die Immermannstrasse und die Charlottenstrasse. Auch das von der Ost-, Kloster-, Worringer-, Grafenbergerstrasse und Wehrhahn begrenzte Stadtviertel entstand



Bauplan vom Jahre 1854.

Abb. 13.

bald nachher ohne einen geregelten Bebauungsplan und zeigt in seiner Anlage und Ausbildung deutlich die Zufälligkeit seiner Entstehung. Die mangelnde Ausdehnung des Erweiterungsplanes nach Osten hat ein organisches Wachstum der Stadt nach dieser Richtung gehemmt, insbesondere ein Zusammenwachsen mit Oberbilk verhindert, und die Folge davon sehen wir noch heute in der mangelhaften Verbindung der Stadt mit diesem Vorort.

Der Erweiterungsplan, der das Bild der inneren Stadt, soweit sie von den jetzigen Eisenbahnanlagen begrenzt ist, festgelegt hat, zeigt die unorganische Entwicklung Düsseldorfs in klarster Weise. Der Stadt nach dem Bauplan vom Jahre 1831 wurden drei grosse neue Stadtteile lose angegliedert, die durchgehende Verbindungen nicht zeigen und mit der alten Stadt und untereinander nur an ihren Rändern verbunden sind. Es ist auch nicht einmal der Versuch gemacht worden, die grossen Landstrassen

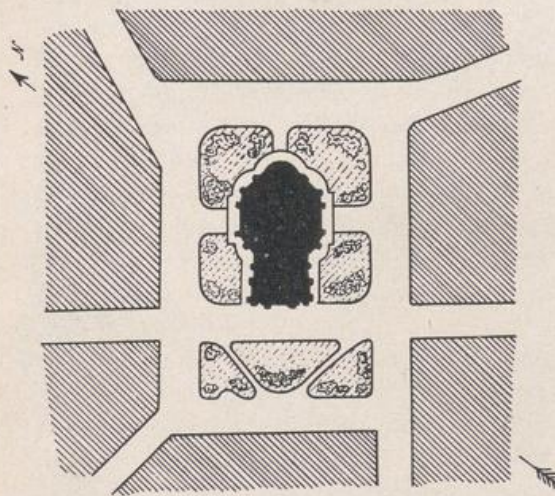


Abb. 14. 1:3000. Der Königsplatz.

inniger mit dem Strassennetz der früheren Stadt zu verbinden, nur in der Anlage der Scheibenstrasse könnte man den Versuch sehen, die von Norden kommende Strasse in die alte Stadt zu führen. Er musste aber schon deshalb misslingen, weil der Sicherheitshafen eine direkte Verbindung unmöglich machte; die Scheibenstrasse hat einen grösseren durchgehenden Verkehr überhaupt nicht erhalten. Infolge der mangelhaften Verbindung der Stadt mit den grossen Landstrassen mussten in der Folge daher die als Ringstrassen des Planes anzusehenden baumbepflanzten Strassen, wie Duisburger- und Oststrasse in gleicher Weise wie die Ringlinien des Bebauungsplanes vom Jahre 1831 als Durchgangsstrassen für den Verkehr der erweiterten Stadt benutzt werden.

Die Mängel der losen Verbindung der einzelnen Stadtteile untereinander und mit der älteren Stadt sind in der Folge durch eine Reihe von Massnahmen teils beseitigt, teils gemildert worden; wo einzelne noch bestehen, ist es durch einfache Mittel möglich, Besserung zu schaffen. Die Breite, die den Strassen des Erweiterungsplanes gegeben wurde, ist mit wenigen Ausnahmen so, dass sie auch heute noch den gesteigerten Verkehrsansprüchen genügt.

Im übrigen zeigt der Plan, verglichen mit den grossartigen Strassen- und Gartenanlagen der früheren Zeit, eine gewisse Nüchternheit. Der neue südliche Stadtteil ist vollständig nach dem Rechteckschema angelegt, ohne Berücksichtigung des in jener Gegend bereits vorhandenen Strassennetzes.

Der dort angeordnete (Kirch-)Platz kann als eine glückliche Platzanlage nicht bezeichnet werden. Bei Entwerfung der neuen Nord- und Oststadt ist das Rechteckschema allerdings durch die Benutzung der vorhandenen Wege gemildert, doch sucht man vergebens nach grossen und weiträumigen Strassenzügen, für die man in Düsseldorf doch so schöne Vorbilder hatte. Eine Ausnahme macht der Königsplatz (D 5), der die in älteren Zeiten stets gewählte, geschlossene Form mit der von der Sehrichtung abgewendeten Einmündung nur je einer Strasse in jeder Ecke zeigt, (s. Abb. 14) eine Platzlösung, die nach Lage der Verhältnisse nicht als durch Zufall entstanden angesehen werden kann.

**e) Der dritte Stadterweiterungsplan vom Jahre 1885; neueste
Entwicklung der Stadt bis zur Gegenwart.**

Die auf die Feststellung des Planes vom Jahre 1854 folgenden Jahrzehnte bedeuten eine Ruhezeit, wenn auch keinen Stillstand in der baulichen Entwicklung Düsseldorfs. Schon vorhin ist von der Entstehung neuer Strassen und Stadtviertel jenseits der Oststrasse gesprochen worden. Neue Strassen entstanden auch an anderen Punkten ausserhalb der Grenzen des Planes zum Teil in weiterer Entfernung. Die im Jahre 1873 hergestellte Überführung der Grafenbergerstrasse regte auch die Bautätigkeit östlich der Eisenbahn an und das zu jener Zeit dort zwischen Rethel- und Humboldtstrasse entstandene neue Stadtviertel tritt durch seine Eigenart im heutigen Stadtplan deutlich hervor. Die Aufstellung eines erweiterten Bebauungsplanes wurde daher immer dringender. Die Entwicklung der damaligen Aussenorte: Flingern, Ober- und Unter-Bilk brachte die Gefahr nahe, dass bei nicht rechtzeitiger Aufstellung eines diese Gemeinden umfassenden Erweiterungsplanes sich für Verkehr und Bebauung missliche Zustände in der Nähe dieser Aussengemeinden ergeben würden. Ferner drängte die Ende der siebziger und anfangs der achtziger Jahre in Aussicht genommene Umgestaltung der Eisenbahnanlagen zur Aufstellung eines Planes, der die weitere Entwicklung der Stadt von der Anlage der Eisenbahnen möglichst unabhängig machte. Den äusseren Anlass zur Aufstellung eines umfassenden Stadtbebauungsplanes gab dann das Gesetz vom 2. Juli 1875, betreffend die Anlegung und Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften. Dieses Gesetz gab den Gemeinden die Möglichkeit, die für ihre Entwicklung nötigen Massnahmen zur Aufstellung von Bebauungsplänen selbständig zu treffen, auch gab es den Weg, auf dem die Durchführung der Pläne möglich war.

Die Arbeiten zur Aufstellung eines neuen Stadterweiterungsplanes begannen im Jahre 1876 und kamen zum Abschluss im Jahre 1885. Das Ergebnis war ein die vorhin genannten Aussenorte umfassender Plan, der eine bebauungsfähige Fläche von rund 2400 ha umfasste, die Fläche gegenüber dem Plan von 1854 also fast auf das Siebenfache vergrösserte. Sie reicht

bei einer durchschnittlichen Zahl von 250 Seelen auf das ha für eine Bevölkerung von 600000 Einwohnern. Wenngleich trotz der schnellen Entwicklung Düsseldorfs in den letzten Jahrzehnten kaum zu erwarten ist, dass diese Bevölkerungszahl in absehbarer Zeit erreicht wird, so war es doch richtig, die Grenzen des Entwurfs so weit zu stecken, damit die Hauptlinien in grossen Zügen festgelegt werden und sich neue Stadtteile auch in weiterer Entfernung von dem Mittelpunkte der Stadt organisch an das Bestehende oder werdende angliedern konnten. Die Entwicklung der Stadt hat die Richtigkeit dieses Standpunktes dargetan, denn an einigen Stellen hat die Bebauung sogar schon Gelände jenseits der Grenzen des Planes ergriffen (Wokersche Villenkolonie, G 3) und die Feststellung von Bebauungsplänen für weitere ausserhalb der Grenzen des Planes liegende Flächen wird in kurzer Zeit nötig werden.

Der Stadterweiterungsplan, der in weitem Kreise bekannt geworden ist durch das in Stübbers Städtebau abgedruckte Gutachten, ist in Abb. 15 in der Form dargestellt, die er als genereller Entwurf von den seiner Zeit zur Prüfung des städtischen Entwurfs berufenen Gutachtern erhalten hat. Der Plan ist nach grossen Gesichtspunkten entworfen; seine Ausführung ermöglichte eine organische Weiterentwicklung der Stadt im Anschluss an die bestehenden Teile und gab der inzwischen zur Grossstadt gewordenen Stadt ein würdiges Kleid. Die von der Stadt ins Land ziehenden Strassen (Radialstrassen) sind kräftig betont und bilden, wo sie in neuerer Zeit ausgebaut sind, hervorragende Strassenzüge (Grafenberger Chaussee). Für die Führung der grossen Landstrassen von Norden und Süden ins Herz der Stadt enthält der Plan geeignete Vorschläge. Für die erstere ist von der Kaiserswertherstrasse an der Rolandstrasse eine neue Strasse abgezweigt, die über die frühere Golzheimer Insel zieht und in der Rheinuferstrasse ihre Fortsetzung findet. Die Mündung des früheren Sicherheitshafens sollte dabei zugeschüttet und der Sicherheitshafen, da der Bau des neuen Hafens auf der Lausward schon in Aussicht stand, in einen Binnenteich verwandelt werden. Für die Landstrasse aus Süden ist von der Oberbilkerallee ein diagonaler Strassenzug abgezweigt (Hüttenstrasse), der jedoch nur bis zur Graf-Adolfstrasse durchgeführt wurde. Eine direkte Verbindung dieser von Norden und Süden in die Stadt ziehenden neuen Strassen fehlt demnach.

Die Radialstrassen sind verbunden durch drei Ringstrassenzüge, deren innerer aus einer Reihe schon bestehender und bei Umbau der Bahnanlagen neu entstandener Strassen gebildet ist. Die beiden neuen äusseren Ringstrassen sind in ihrer Lage zur Stadt richtig entworfen und werden nach ihrem Ausbau grossartige Promenaden in der erweiterten Stadt bilden.

Die zwischen den Radial- und Ringstrassen liegenden Sektoren sind durch zahlreiche Diagonalstrassen in einzelne grosse Baublöcke, deren Unterteilung der Zukunft überlassen ist, geschieden.

Die zugleich mit der Aufstellung des Planes entworfene Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ermöglichte eine Weiterentwicklung der Stadt ohne zu

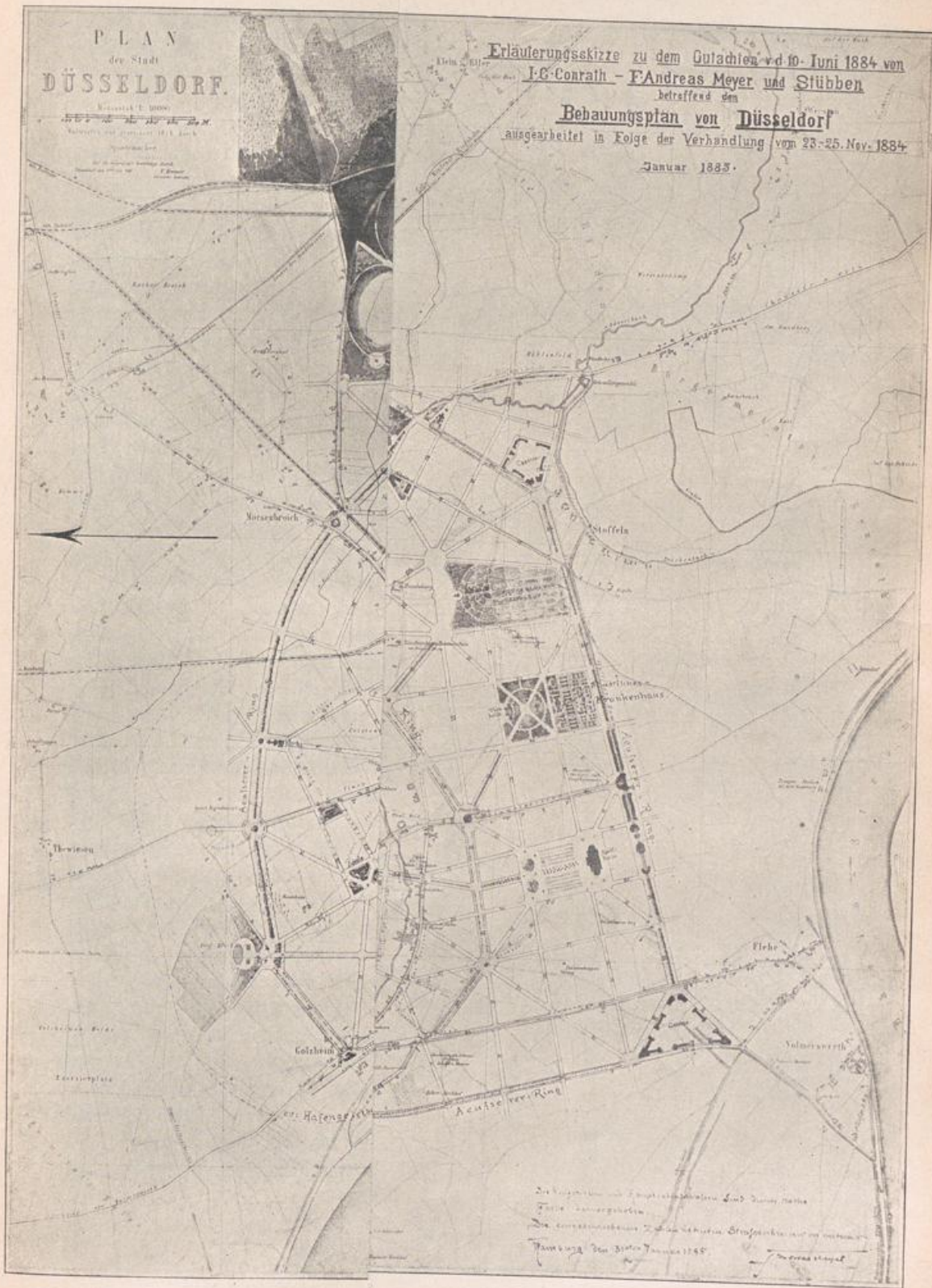


Abb. 15.

Behauungsplan vom Jahre 1885.



Abbl. 15.

Bahnungsplan vom Jahre 1865.

grosse Abhängigkeit von den Bahnanlagen. Für sämtliche innerhalb der Grenzen des Planes die Eisenbahnen schneidenden Strassen sind schienenfreie Kreuzungen vorgesehen und inzwischen auch zur Ausführung gekommen.

Nur die Grafenberger Chaussee und einige Strassen in deren Nähe schneiden die beiden Eisenbahnlinien Rath—Grafenberg und Rath—Eller jetzt noch in Schienenhöhe. Diese beiden Linien sollten nach dem Entwurf für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Fortfall kommen, sie sind aber, da der erheblich gewachsene Eisenbahnverkehr ihre Beseitigung nicht zulies, noch heute in Betrieb. Jetzt noch schienenfreie Übergänge für die Grafenberger Chaussee herzustellen, ist kaum möglich, man wird daher, um den stets zunehmenden Strassenverkehr von der Unbequemlichkeit der Übergänge in Schienenhöhe freizumachen, eine neue Verkehrsstrasse von der Grafenberger Chaussee abzweigen müssen, die nach schienenfreier Kreuzung der beiden Bahnen östlich von Grafenberg wieder den Anschluss an die Landstrasse nach Mettmann und Gerresheim findet; die Grafenberger Chaussee wird dann in ihrem östlichen Teil den Charakter als durchgehende Strassenverbindung verlieren. Die in neuester Zeit angelegte Graf Recke-Strasse schneidet die beiden Eisenbahnen allerdings auch in Schienenhöhe, doch wird dies zu Missständen kaum führen, da diese Strasse keinen grösseren durchgehenden Verkehr erhalten wird, sondern nur dem Promenadenverkehr zum Grafenberger Wald dient.

Ausserhalb der Grenzen des Planes sind die Übergänge in Schienenhöhe beibehalten worden; das jetzt zum Teil über die Grenzen des Planes hinausreichende Wachstum der Stadt wird aber die Entfernung auch dieser Übergänge und den Ersatz durch Unter- oder Überführungen nötig machen.

Ungenügend ist die Zahl der Bahnkreuzungen im Osten der Stadt. Die Unterführungen der Ellerstrasse und der Cölnerstrasse liegen 750 m voneinander entfernt, so dass die Verbindung Oberbilks mit der Stadt mangelhaft ist. Die städtischen Behörden haben seinerzeit noch eine weitere Unterführung unter dem Hauptbahnhofe in der Verlängerung der Bismarckstrasse gewünscht, der Eisenbahnverwaltung sogar die Hälfte der Kosten dafür zur Verfügung gestellt, doch lehnte diese die Herstellung ab. Hoffentlich gelingt es noch, wenigstens eine Unterführung für den Fussgängerverkehr unter dem Bahnhofe zu erhalten. Der neue Güter- und Rangierbahnhof schiebt sich in störender Weise zwischen die nördlichen Stadtteile ein und gestattet nur Verbindungen in Entfernungen von 700—800 m. Die Zahl der Über- und Unterführungen im Osten wäre jedenfalls zahlreicher, wenn im Stadterweiterungsplan vom Jahre 1854 einige Strassen bis zur Eisenbahn oder über diese hinaus vorgesehen worden wären, denn im Süden, wo beim Umbau der Bahnanlagen eine neue Bahnstrecke hergestellt wurde, ist die Zahl der Unterführungen erheblich grösser, wenn auch die Lichtweite nicht in allen Fällen ausreicht.

Für die Aufnahme der das Stadtgebiet durchfliessenden Bäche sind im Plane besondere Strassenzüge vorgesehen. Die Belassung dieser Wasserläufe

in den Baublöcken, eine Anordnung, die sich in Düsseldorf vielfach findet, ist für deren Reinhaltung hinderlich und umso mehr zu verwerfen, als die in breiten Strassen offen geführten Bäche einen Schmuck der Stadt bilden und ihr Wasser zur Spülung der flach liegenden Kanäle nicht entbehrt werden kann.

Der Plan enthält beachtenswerte Vorschläge für Garten- und Parkanlagen, die zum Teil von grosser und eigenartiger Schönheit sind. Leider ist hiervon nur wenig zur Wirklichkeit geworden, was besonders bezüglich der geplanten Parkanlagen am Fusse des Grafenbergs zu beklagen ist.

Auf der Grundlage des Planes sind in der Folgezeit für die einzelnen der Bebauung zu erschliessenden Flächen besondere Fluchtlinienpläne aufgestellt worden, bei denen indessen, wie aus dem beigegebenen Stadtplan zu ersehen, nur die Grundgedanken und Grundzüge des Planes beibehalten worden sind. Insbesondere sind beibehalten, wenn auch mit Abweichungen



Abb. 16.



Abb. 17.

Beispiele spitzwinkliger Baublöcke.

in der Führung und im ganzen Umkreis der Stadt im einzelnen noch nicht festgestellt, die mittlere und äussere Ringstrasse. Stücke der erstern sind die teils schon der Bebauung erschlossenen, teils demnächst freizulegenden Clever-, Jülicher-, Weseler-, Lindemann- und Dorotheenstrasse, Stücke der letztern die Ürdinger-, Johann-, Gerhard-, Heinrich- und Jan-Wellem-Strasse.

Bei der Bearbeitung dieser Einzelpläne hat man — allerdings nach dem Vorbilde des generellen Planes — die Verkehrsrücksichten etwas zu stark in den Vordergrund gerückt. Haben bei den Plänen aus den Jahren 1831 und 1854 die Forderungen des Verkehrs eine zu geringe Berücksichtigung gefunden, so muss man bei den neueren Plänen eine zu einseitige Berücksichtigung der Verkehrsinteressen feststellen. Die Folge hiervon ist eine für das werdende Stadtbild und für die Bebauung nicht immer günstige Gestaltung der Bauungspläne. Die einseitige Bevorzugung der Verkehrsinteressen hat zur Einlegung zahlreicher diagonaler Strassenzüge geführt, die viele, oft den

Schnittpunkt von fünf oder mehreren Strassen bildende Knotenpunkte entstehen liessen und eine schlechte Lage und mangelhafte Gestalt der öffentlichen Plätze häufig zur Folge hatten.

Beispiele von nicht gut gestalteten und schlecht liegenden Plätzen sind in dem Stadtplan zahlreich zu finden, aber auch die beim Zusammentreffen mehrerer Strassenzüge gebildeten, geometrisch regelmässigen Platzfiguren genügen fast nie den Zwecken, die man mit der Anlage von Plätzen erstrebt. Die Zusammenführung vieler Strassen auf einen Punkt ist in Städten wie Düsseldorf nur ausnahmsweise nötig; selbst an Stellen mit grösserm Verkehr, wie beispielsweise am Platze vor dem Hauptbahnhofe, ist die gewählte fächerförmige Einführung der Strassen, die sich auch beim Hauptbahnhofe in Frankfurt a. M. findet, für die Abwicklung des Verkehrs durchaus zulässig, für das bessere Aussehen und die Gestalt der Plätze aber jedenfalls vorzuziehen.

Die Entwicklung Düsseldorfs und seines Verkehrs hat nun auch gezeigt, dass die vielen in den Bebauungsplänen angeordneten diagonalen Strassenverbindungen nicht nötig sind, eine ganze Anzahl dieser Strassen kann unbeschadet der Interessen des Verkehrs fortfallen. Damit verschwinden ausser den vorhin genannten auch die sonstigen Nachteile, die diese, die übrigen Strassen oft unter spitzen Winkeln schneidenden Diagonalstrassen manchmal zur Folge haben. Dies sind einmal die an den

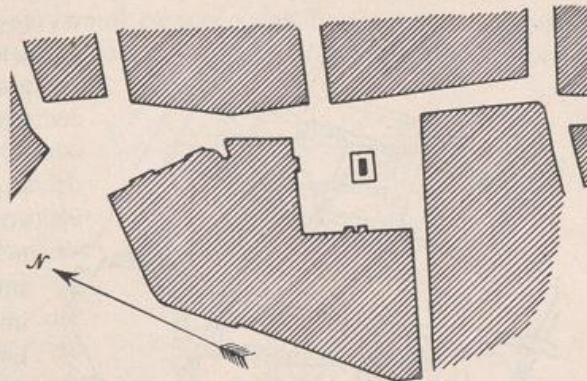


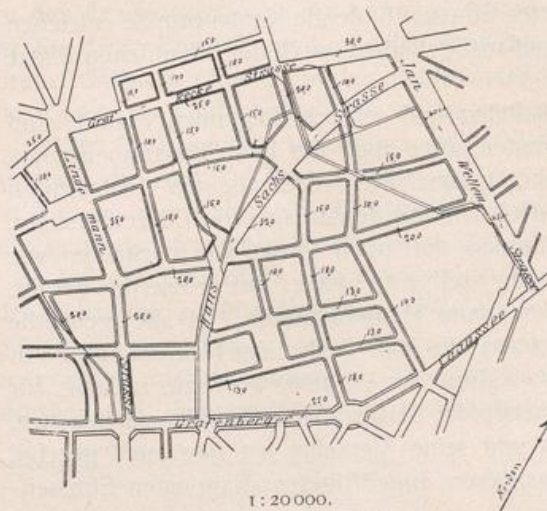
Abb. 18.

1:3000.

Der Marktplatz.

Schnittpunkten entstehenden grossen leeren Räume, die, besonders wenn mehrere Diagonalstrassen in einem Punkte zusammentreffen, den Genuss des Stadtbildes verkümmern und die Raumwirkung der Bebauung beeinträchtigen, in zweiter Linie die zahlreichen spitzwinkligen Baublöcke, die bei den leider oft vorkommenden ungeschickten Grundrisslösungen der Eckbaustellen einen Missstand für die Bebauung bilden, wie die Abbildungen 16 und 17, aus Düsseldorf entnommene Beispiele, zeigen.

Sicherlich dürfen die für den Verkehr nötigen Diagonalstrassen, auch wenn sie spitzwinklige Baublöcke schaffen, nicht fehlen. So wäre es z. B. bei der Aufstellung des Bebauungsplanes für das militär-fiskalische Gelände zwischen Königsallee und Kasernenstrasse geboten gewesen, eine von Südosten nach Nordwesten bis zur Ecke der Benrather- und Kasernenstrasse ziehende, etwa die Fortsetzung der Hüttenstrasse bildende Diagonale einzulegen, die in Verbindung mit dem Durchbruch einer Strasse vom genannten Punkte bis zur Ecke der Flinger- und Marktstrasse einen direkten Strassenzug



1 : 20 000.

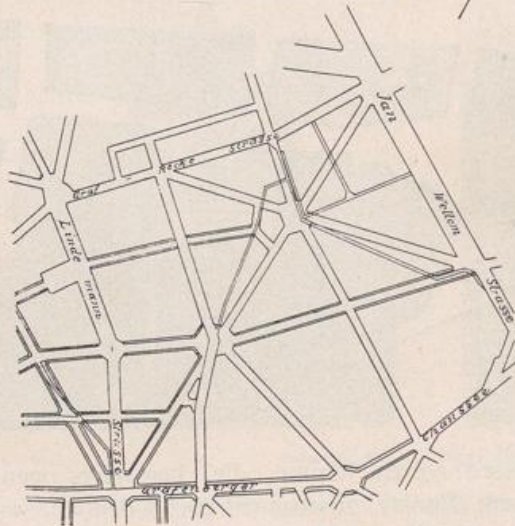


Abb. 19. Derselbe Stadtteil (F 3—4)
oben nach dem neuen, unten nach dem alten Bebauungsplan.

von der Cölnerstrasse über die Oberbilkerallee ins Herz der Altstadt geschaffen hätte. Andererseits ist es aber auch nicht zu billigen, wenn ohne Rücksicht auf das werdende Stadtbild Diagonalstrassen angeordnet werden, nur weil man glaubt, dass der Verkehr sie später einmal fordern könnte. Sieht man aber von der Einlegung der für den Verkehr nicht nötigen Diagonalstrassen ab, so werden sich in der Regel die Strassenkreuzungen auf den Schnitt zweier Strassen beschränken lassen; es verschwinden die vielen Strassenknotenpunkte und die öffentlichen Plätze brauchen nicht mehr Erweiterungen dieser Knotenpunkte zu bilden; sie können, was sie sein sollen und in früheren Zeiten stets gewesen sind, selbständige Raumgebilde im Stadtplan werden, deren Lage und Gestalt nicht von den Zufälligkeiten der Strassenkreuzungen abhängig sind. Nur derart ausgebildete Plätze erfüllen den Zweck, der mit ihrer Anlage erstrebt wird, nämlich Ruhepunkte im grossstädtischen Verkehr zu bilden und Gelegen-

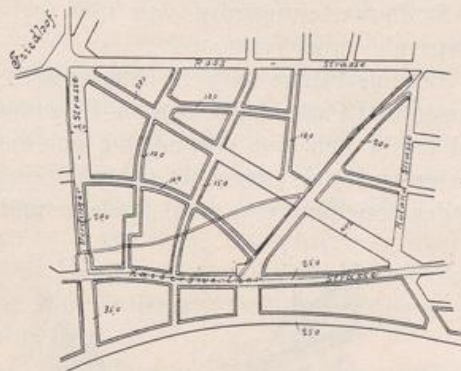
heit zur Aufstellung monumentaler Bauten zu geben. Die Geschlossenheit ergibt sich bei derartig angelegten und durchgebildeten Platzanlagen fast von selbst. Als Muster einer Platzanlage kann der Marktplatz Düsseldorfs (D 5) angesehen werden (s. Abb. 18). Auch der oben schon behandelte Königsplatz zeigt richtige Gestalt und Lage. Dagegen können manche Platzanlagen und Strassenkreuzungen auch des dargestellten Stadterweiterungsplanes nicht als mustergültig gelten.

Für einzelne Stadtviertel, deren Bebauung in der nächsten Zeit zu erwarten ist, sind deshalb neue Bebauungspläne aufgestellt worden. Die Abbildungen 19 und 20 zeigen die bisher bestehenden und die neu projektierten

Pläne. Die für den Verkehr nötigen Diagonalstrassen sind in diesen neuen Entwürfen vorgesehen, und bei den Strassenführungen sind die bestehenden Wege, soweit dies angängig erschien, benutzt worden. Die Bebauung wird sich nach diesen Plänen besser gestalten, als nach den früheren, auch werden die Strassen- und Platzbilder ruhiger und geschlossener wirken.

Für sämtliche Strassen mit Ausnahme derer, die voraussichtlich Geschäftsstrassen werden, sind in den neuen Plänen (mindestens 5 m tiefe) Vorgärten vorgesehen, deren Nutzen in wirtschaftlicher und hygienischer Beziehung, auch rücksichtlich der Schönheit der Strassenbilder hier nicht näher dargetan zu werden braucht. Strassen, die keine Vorgärten erhalten können, sollen mit Mittelpromenaden ausgestattet werden. Bei der Feststellung der Strassenbreiten ist in diesen Plänen eine sorgfältige Individualisierung vorgenommen worden; die Breiten sind, abgesehen von den Strassen mit voraussichtlich grösserem durchgehendem Verkehr auf das geringste zulässige Mass beschränkt worden. Reine Wohnstrassen haben eine Breite von 10 und 13 m (5–6 m Fahrdamm), Strassen mit geringerem durchgehendem Verkehr sollen eine Breite von 15 und 18 m (7–9 m Fahrdamm) zwischen den Baufluchtlinien erhalten. Strassen mit grösserem durchgehendem Verkehr sollen mindestens 20 m Breite (10 m Fahrdamm) zwischen den Strassenfluchtlinien erhalten.

Aus den letzten Jahren muss als bemerkenswerte Anlage noch die neue Rheinuferstrasse zwischen dem Hafen und der Rheinbrücke Erwähnung finden. Während das Aussehen Düsseldorfs nach der Rheinseite hin früher wenig erfreulich war, wird die Stadt nach Bebauung dieser Strasse auch von dem Strome aus ein freundliches und grossstädtisches Bild zeigen. Bereits in dem dargestellten Stadterweiterungsplane vom Jahre 1885 ist eine breite Strasse am Rheinufer projektiert, gewissermassen als Durchmesser für die Ringlinien. Der Ausbau der Strasse, mit deren Anlage zugleich eine hochwasserfreie Lage des Rheinufers geschaffen werden musste, scheiterte jedoch an den Schwierigkeiten der Erhaltung des im starken Angriff des Stromes liegenden Ufers. Nach Herstellung des 1896 vollendeten



1:20000.

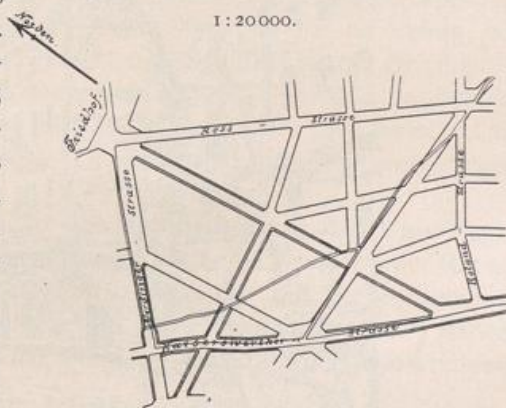


Abb. 20. Derselbe Stadtteil (CD 2) oben nach dem neuen, unten nach dem alten Bebauungsplan.

Hafens auf der Lausward und der 1898 dem Verkehr übergebenen Rheinbrücke wurde die Regulierung des Ufers von der Stadt in Verbindung mit der Strombauverwaltung energisch in Angriff genommen. Über die interessante Ausführung dieser Arbeiten wird an anderer Stelle berichtet, hier ist nur die Tatsache festzustellen, dass diese Regulierung des Rheinuferes eine regelmässige Führung der Uferstrasse ermöglichte, als im Plane vom Jahre 1885 vorgesehen werden konnte. Nach Norden wird die Strasse in der Zukunft auf dem Gelände der früheren Golzheimer Insel bis zur Stadtgrenze weiter geführt werden, nach Süden wird sie ihre Fortsetzung in der Strom- und Uferstrasse und der Verlängerung der letztern östlich des Dorfes Hamm finden. Südlich von diesem erreicht sie dann wieder den Rhein und wird dessen Ufer auf dem in kurzer Zeit hier herzustellenden neuen Deich weiter begleiten.

Zum Schluss möge noch eine kurze Zusammenstellung der Zahlen Platz finden, die die Entwicklung der Stadt Düsseldorf im 19. Jahrhundert zeigen.

Stadterweiterungsplan von 1831 bebauungsfähige Fläche 98,6 ha, Einwohnerzahl rund 28 000;

Stadterweiterungsplan von 1854 bebauungsfähige Fläche 375,5 ha, Einwohnerzahl rund 45 000;

Stadterweiterungsplan von 1885 bebauungsfähige Fläche 2 400 ha, Einwohnerzahl rund 110 000;

Bebaute Fläche 1903 einschliesslich Hofraum und Hausgärten, jedoch ohne Strassen und Parkanlagen 948 ha, Einwohnerzahl rund 230 000. Aus der letzten Zahl ergibt sich eine Wohndichte von rund 244 Seelen auf das Hektar ohne Strassen und Parks gerechnet, sicherlich ein günstiges Verhältnis. Düsseldorf kann in jeder Beziehung eine wohlangelegte und wohlgebaute Stadt genannt werden.



Das Kohlentor, gefallen bei Anlegung der Rheinuferstrasse.