

Stadterweiterung im Rheinland.
Kommune, Bürger und Staat als Akteure
im Entstehungsprozess der Bonner Südstadt
1855 bis 1890

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät
der
Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Bonn

vorgelegt von
Birgitta Gruber M.A.

aus
Leverkusen

Bonn 2001

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät

der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

1. Berichterstatter: Prof. Dr. Klaus Fehn

2. Berichterstatter: Prof. Dr. Rainer Graafen

Tag der mündlichen Prüfung: 11. Juli 2001

Vorwort

Die vorliegende Studie wurde im Wintersemester 2000/2001 von der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität als Dissertation angenommen.

Ihr liegen in Teilen Ergebnisse meiner im Jahre 1988 vorgelegten Magisterarbeit zur Entstehung eines Straßennetzes in der Bonner Südstadt zugrunde. Die Anregung zur Beschäftigung mit diesem Thema erhielt ich von dem vormaligen Assistenten am Seminar für Historische Geographie der Universität Bonn, Herrn Dr. Busso von der Dollen, der die Entstehung beider Arbeiten durch sein Interesse, durch Hinweise und Anregungen gefördert hat und dem ich in Freundschaft verbunden bin. An dieser Stelle möchte ich ihm erneut herzlich danken.

Herrn Professor Dr. Klaus Fehn, bis zu seiner Emeritierung im März 2001 Direktor des Seminars für Historische Geographie der Universität Bonn, gilt als „Forderer und Förderer“ dieser Dissertation mein Dank in besonderer Weise. Sein Interesse an der Themenstellung, seine Anregungen und nicht zuletzt die Tatsache, dass er meine langjährige Einbindung in Beruf und Familie keineswegs als unüberwindliche Hürde betrachtet hat, haben die Entstehung der Studie nachhaltig unterstützt.

Meine beiden Kollegen und Freunde in der Bundeszentrale für politische Bildung (Bonn), Frau Hildegard Bremer und Herr Dr. Harald Geiss, haben sich in vielfältiger Weise um die Entstehung der Arbeit verdient gemacht, wofür ich ihnen an dieser Stelle ebenfalls sehr herzlich danken möchte.

Ganz besonders aber danke ich meinem lieben Mann Stefan, meiner verständnisvollen Tochter Miriam sowie meinen stets hilfsbereiten Eltern und Schwiegereltern, Margret und Bruno Corr sowie Anne und Emil Gruber. Aus ihrer Zuneigung, Rücksichtnahme und Unterstützung schöpfte ich die Energie für diese Arbeit.

Meinem Mann Stefan, der immer an mich geglaubt hat, und meinen Eltern – vor allem meinem Vater, dem die freie Entfaltung seiner Talente und Fähigkeiten durch den Krieg verwehrt blieb – widme ich diese Studie.

Inhaltsverzeichnis

<u>0. Einleitung</u>	<u>11</u>
<u>1. Fragestellungen, Methoden und Quellen</u>	<u>13</u>
<u>1.1 Leitende Fragestellungen</u>	<u>13</u>
<u>1.2 Zum methodischen Vorgehen</u>	<u>18</u>
<u>1.3 Die Quellen</u>	<u>25</u>
<u>2. Der Prozess der Urbanisierung im Rheinland</u>	<u>29</u>
<u>2.1 Die räumliche, wirtschaftliche und soziale Situation im Rheinland im ausgehenden 18. Jahrhundert</u>	<u>29</u>
<u>2.2 Umbrüche in der Zeit der französischen Herrschaft im Rheinland 1792 bis 1814/15</u>	<u>33</u>
<u>2.3 Der Übergang an Preußen</u>	<u>35</u>
<u>2.4 Die beginnende Urbanisierung in der Rheinprovinz bis zur Jahrhundertmitte</u>	<u>38</u>
<u>2.5 Die Ausgestaltung der rheinischen Kommunalverwaltung</u>	<u>44</u>
<u>2.6 Rechtliche Rahmenbedingungen für Stadterweiterungen im Rheinland</u>	<u>50</u>
<u>2.7 Stadtplanung in der preußischen Rheinprovinz</u>	<u>66</u>
<u>2.7.1 Köln</u>	<u>70</u>
<u>2.7.2 Koblenz</u>	<u>72</u>
<u>2.7.3 Trier</u>	<u>78</u>
<u>2.7.4 Düsseldorf</u>	<u>83</u>
<u>2.7.5 Krefeld</u>	<u>89</u>
<u>2.7.6 Aachen</u>	<u>95</u>
<u>2.7.7 Duisburg</u>	<u>98</u>
<u>2.7.8 Ergebnisse</u>	<u>103</u>
<u>3. Die Stadt Bonn als Beispiel einer rheinischen Stadterweiterung</u>	<u>106</u>

<u>3.1 Die Entwicklung Bonns bis 1800</u>	<u>106</u>
<u>3.2 Das Entstehen einer Bauverwaltung in Bonn</u>	<u>108</u>
<u>3.3 Bevölkerungs- und bauliche Entwicklung Bonns vor der Jahrhundertmitte</u>	<u>113</u>
<u>3.4 Grundbesitz und städtische Alignementplanung</u>	<u>118</u>
<u>4. Die Planung des Bonner Stadterweiterungsprojekts</u>	<u>121</u>
<u>4.1 Die Erarbeitung des Thomann-Plans: Vorbemerkungen</u>	<u>121</u>
<u>4.2 Der Beginn der Stadterweiterungsplanung</u>	<u>127</u>
<u>4.3 Die Erstellung der kartographischen Grundlagen für den Bonner Stadterweiterungsplan</u>	<u>132</u>
<u>4.4 Zur geplanten Ausdehnung des Stadterweiterungsplans auf Kessenicher und Poppelsdorfer Gemarkungsteile</u>	<u>135</u>
<u>4.5 Auswirkungen der Enteignungsrechtslage auf das Bonner Stadterweiterungsprojekt</u>	<u>143</u>
<u>5. Die Entwicklung des Stadterweiterungsprojekts zwischen 1855 und 1863</u>	<u>152</u>
<u>5.1 Die Einpassung der Altwege in den Stadterweiterungsplan</u>	<u>152</u>
<u>5.2 Stadterweiterung und private Grundbesitzer: Die Auswirkungen der Bürgerbeteiligung auf den städtischen Fluchtlinienplan nach der ersten Offenlegung im Herbst 1856</u>	<u>156</u>
<u>5.3 Platzanlagen im Bonner Stadterweiterungsplan zwischen 1855 und 1863</u>	<u>168</u>
<u>5.4 Ergebnisse</u>	<u>174</u>
<u>5.5 Die Umarbeitung des Stadterweiterungsplans nach dem 9. September 1862</u>	<u>177</u>
<u>6. Privater Straßenbau innerhalb und außerhalb des Bonner Stadterweiterungsgebietes</u>	<u>191</u>
<u>6.1 Einflussfaktoren auf den privaten Straßenbau</u>	<u>192</u>
<u>6.2 Die Nachfrage nach Wohnraum und Bauland als Voraussetzung (spekulativen) privaten Straßenbaus</u>	<u>197</u>
<u>6.3 Private Akteure im Straßenbau: Wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen</u>	<u>204</u>

<u>7. Die Ausführung des Stadterweiterungsplans in den Jahren 1864 bis 1871</u>	
<u>213</u>	
<u>7.1 Die Jahre 1864 bis 1866</u>	<u>214</u>
<u>7.2 Das Jahr 1867</u>	<u>216</u>
<u>7.3 Das Jahr 1868</u>	<u>222</u>
<u>7.4 Das Jahr 1869</u>	<u>226</u>
<u>7.5 Die Marienstraße: Umsetzung der städtischen Alignementplanung durch private Akteure</u>	<u>231</u>
<u>7.6 Die Jahre 1870 und 1871</u>	<u>235</u>
<u>8. Das Straßennetz um 1870/71</u>	<u>236</u>
<u>8.1 Der Entwicklungsstand innerhalb der Grenzen des Stadterweiterungsprojekts</u>	<u>236</u>
<u>8.2 Die Verhältnisse außerhalb der Grenzen des Stadterweiterungsgebietes vor dem Beginn privater Straßenbautätigkeit zu Beginn der 1870er Jahre</u>	<u>239</u>
<u>8.2.1 Das Altwegenetz um 1870</u>	<u>240</u>
<u>8.2.2 Der Stand der Besiedlung und Nutzung zu Beginn der 1870er Jahre</u>	<u>241</u>
<u>9. Straßenbau privater Akteure zwischen 1871 und 1875</u>	<u>243</u>
<u>9.1 Die Anlage der Arndtstraße</u>	<u>244</u>
<u>9.2 Die Anlage der Schillerstraße (heutige Johannes-Henry-Straße)</u>	<u>251</u>
<u>9.3 Die Anlage eines ersten Teilstücks der Argelanderstraße</u>	<u>253</u>
<u>9.4 Die weitere Entwicklung der Marienstraße zwischen 1871 und 1875</u>	<u>257</u>
<u>9.5 Die Übernahme eines Teilstücks der Weberstraße in das städtische Straßennetz</u>	<u>267</u>
<u>9.6 Zusammenfassung: Die Entwicklung privat angelegter Straßen bis zum Jahr 1875</u>	<u>271</u>
<u>10. Privater Straßenbau zwischen 1876 und 1880</u>	<u>273</u>
<u>10.1 Auswirkungen wirtschaftlicher und rechtlicher Einflüsse</u>	<u>273</u>

<u>10.2 Straßenplanung zwischen dem Bonner Talweg und dem Poppelsdorfer Schloss</u>	<u>276</u>
<u>10.3 Planungen südlich der Schumannstraße</u>	<u>279</u>
<u>10.4 Die Anlage der Goethestraße</u>	<u>282</u>
<u>10.5 Zusammenfassung: Die Entwicklung privat angelegter Straßen bis zum Jahr 1880</u>	<u>283</u>
<u>11. Privater Straßenbau zwischen 1881 und 1885</u>	<u>285</u>
<u>11.1 Pläne zur Erschließung des Geländes südlich der Schumannstraße</u>	<u>285</u>
<u>11.2 Bemühungen um den Ausbau der Straße IV des Stadterweiterungsplans zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße</u>	<u>288</u>
<u>11.3 Stadt und private Akteure im Streit um den Ausbau der Marienstraße</u>	<u>293</u>
<u>11.4 Die Entwicklung des Straßennetzes östlich des Poppelsdorfer Schlosses zwischen 1881 und 1885</u>	<u>298</u>
<u>11.5 Zusammenfassung: Die Entwicklung des Straßennetzes zwischen 1881 und 1885</u>	<u>285</u>
<u>12. Die Entwicklung des Straßennetzes zwischen 1886 und 1890</u>	<u>301</u>
<u>12.1 Die weitere Entwicklung des nördlichen Teilstücks der Straße IV</u>	<u>303</u>
<u>12.2 Die Entstehung eines Straßennetzes im Bereich des Poppelsdorfer Schlosses</u>	<u>310</u>
<u>12.3. Die Anlage eines weiteren Teilstücks der Argelanderstraße</u>	<u>313</u>
<u>12.4 Die Anlage der Schlosstraße</u>	<u>316</u>
<u>12.5 Zur Anlage der Argelanderstraße auf dem Abschnitt zwischen der Königstraße und der Chemischen Fabrik Marquart</u>	<u>320</u>
<u>12.6 Die Anlage der Bismarckstraße</u>	<u>323</u>
<u>12.7 Die Anlage der Kurfürstenstraße</u>	<u>325</u>
<u>12.8 Die Ausführung der verlängerten Weber- und der Goebenstraße</u>	<u>328</u>
<u>12.9 Zur Anlage der Lessingstraße</u>	<u>333</u>

<u>12.10 Städtische Planungen für das Areal zwischen der Schumannstraße und der Bahnlinie</u>	<u>334</u>
<u>12.11 Zusammenfassung: Die Entwicklung des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet von 1886 bis 1890</u>	<u>338</u>
<u>13. Die Anlage städtischer und privater Straßen nach 1890</u>	<u>344</u>
<u>13.1 Städtische Straßen</u>	<u>344</u>
<u>13.2 Private Straßen</u>	<u>345</u>
<u>14. Private Initiativen zur Anlage von Plätzen in der Bonner Südstadt</u>	<u>349</u>
<u>15. Der Ausbau der Altwege durch die Stadt Bonn: Bonner Talweg, Grüner Weg und Kessenicher Weg zwischen 1860 und 1890</u>	<u>358</u>
<u>15.1 Der Bonner Talweg</u>	<u>360</u>
<u>15.2 Der Grüne Weg</u>	<u>364</u>
<u>15.3 Der Kessenicher Weg und der Bonner Weg</u>	<u>368</u>
<u>16. Ergebnisse: Das Bonner Stadterweiterungsprojekt im rheinischen Kontext</u>	<u>372</u>
<u>Quellen und Literatur</u>	<u>380</u>
<u>1. Schriftliche Quellen</u>	<u>380</u>
<u>1.1 Ungedruckte Quellen</u>	<u>380</u>
<u>Straßenbauakten</u>	<u>380</u>
<u>Sonstige Akten</u>	<u>381</u>
<u>2. Gedruckte Quellen</u>	<u>381</u>
<u>2.1 Verwaltungsberichte, Adressbücher, Zeitungsausschnitte, Chroniken (Stadtarchiv Bonn)</u>	<u>381</u>
<u>2.2 Gesetzes- und Statutensammlungen, Entscheidungssammlungen</u>	<u>381</u>
<u>3. Kartographische Quellen</u>	<u>383</u>
<u>Pläne aus Adressbüchern und Ortsbeschreibungen</u>	<u>384</u>
<u>Sonstige kartographische Unterlagen</u>	<u>385</u>
<u>4. Literatur</u>	<u>385</u>

0. Einleitung

Wie in zahlreichen anderen Kommunen der preußischen Rheinprovinz dehnte sich auch in Bonn im Verlauf des 19. Jahrhunderts die Bebauung über die bis dahin bestehende mittelalterliche bzw. frühneuzeitliche Siedlungsgrenze aus. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entstand im Süden und Südwesten der Bonner Altstadt, zwischen der Poppelsdorfer Allee, der Reuterstraße und der Adenauerallee, ein vorwiegend bürgerliches Wohnviertel, die so genannte Südstadt.

Nach einer längeren Phase des baulichen Niedergangs und der funktionalen Demontage ist dieses Viertel, eines der größten gründerzeitlichen Wohnquartiere Deutschlands, inzwischen wieder nachhaltig in das Blickfeld von Stadtplanung und Öffentlichkeit gerückt. Die Zeit katastrophaler Einbrüche in die historische Bausubstanz, einer fortschreitenden Verdrängung der Wohnbevölkerung durch Einrichtungen des tertiären und quartären Sektors sowie der Planungen, ganze Straßenzüge für den Fernverkehr zu opfern, scheint vorüber. Der Erlass einer Veränderungssperre durch den Rat der Stadt Bonn, die Ausweisung eines Denkmalsbereichs "Bonner Südstadt" und der 1986 im Auftrag der Stadt Bonn erarbeitete Bericht "Grundlagen für einen Denkmalpflegeplan" stellten wichtige Schritte zur Erhaltung des Viertels dar.

Darüber hinaus wurde eine größere Zahl von Bauten durch den Eintrag in die Denkmalliste unter gesetzlichen Schutz gestellt und damit in das laufende Erhaltungs- und Pflegeprogramm integriert. Die Bonner Südstadt ist heute eines der begehrtesten Wohnquartiere Bonns, ein Zentrum studentischen Lebens und gerade auch für auswärtige Besucher Bonns ein Anziehungspunkt. Dennoch tragen immer noch und immer wieder spektakuläre Bauprojekte Unruhe in das Viertel, und die bestehende Bürgerinitiative zu seinem Erhalt wird vorerst anscheinend nicht überflüssig.

Das Altwegenetz Bonns lässt sich im Gebiet der heutigen Bonner Südstadt in einzelnen Wegelinien bis in die römische Zeit zurückverfolgen.

Es bildete in der Anfangsphase der Siedlungstätigkeit jenseits der alten Stadtgrenzen - die zunächst von der Stadtmauer von 1244, dann von der frühneuzeitlichen Bastionsbefestigung markiert wurden - die Leitlinien der Bebauung. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts versuchte die Stadt Bonn auf Anweisung der Kölner Bezirksregierung über das Instrument eines städtischen Fluchtlinienplans die Entwicklung der weiteren Siedlungstätigkeit außerhalb der Altstadt in Bahnen zu lenken, die quantitativ und qualitativ den Bedürfnissen der Zukunft entsprechen sollten. Bei diesem Fluchtlinienplan handelt es sich um den unter dem Namen des ersten hauptamtlichen Bonner Stadtbaumeisters bekannt gewordenen so genannten Thomann-Plan. Thomanns Stadterweiterungsplan für das weitgehend unbebaute Gelände im Süden und Südwesten der Bonner Altstadt, den der preußische König am 5. Mai 1859 genehmigte, konnte jedoch bei weitem nicht im ursprünglich vorgesehenen Umfang verwirklicht werden. Für die weit reichenden Modifikationen und Abstriche, die an dem Projekt teils vor, teils nach dessen Genehmigung vorgenommen werden mussten, lassen sich planerische, rechtliche und verfahrenstechnische Gründe anführen.

Zunächst misslang dem mit der Planung befassten städtischen Gremium die rechtzeitige Abstimmung mit den beiden betroffenen Nachbargemeinden, auf deren Gemarkung der Plan ausgedehnt werden sollte. Zudem erkannte es die rechtlichen Konsequenzen aus der Einbeziehung zahlreicher unbebauter Grundstücke aus Privatbesitz in den Stadterweiterungsplan erst so spät, dass die juristischen Folgen daraus nur noch unzureichend berücksichtigt werden konnten.

Als Folge der uneinheitlichen rechtlichen Bewertung des Enteignungsprozesses in der Preußischen Rheinprovinz gelang es etlichen privaten Grundbesitzern, gegenüber der Stadt Bonn Schadenersatzansprüche aus der Einbeziehung ihres Grundeigentums in den Stadterweiterungsplan zu erstreiten. Nicht zuletzt aus Kostengründen war die Stadt damit zu einer gravierenden räumlichen Beschränkung und Umarbeitung des Plans gezwungen, der daraufhin nur in unmittelbarer Nähe der Altstadt weitgehend zur Ausführung gelangte.

Einzelne von der städtischen Fluchtlinienplanung betroffene Bürger, aber auch Grundbesitzer jenseits der Grenzen des verkleinerten Stadter-

weiterungsprojekts erkannten die wirtschaftlichen Vorteile, die sich aus der geregelten Erschließung ihres Grundbesitzes ziehen ließen. Etwa zeitgleich mit dem Ende der Ausführung des Stadterweiterungsplans durch die Stadt Bonn setzte daher eine Straßenbautätigkeit privater Akteure ein. Diese verfolgten das Ziel, bis dahin unzugängliches und teils noch landwirtschaftlich genutztes Gelände durch die Anlage von Straßen zu erschließen und als Bauland deutlich im Wert zu steigern.

Unter dem Einfluss sich wandelnder rechtlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen nahm dieser Straßenbau privater Akteure im Untersuchungsgebiet zwischen 1871 und den frühen 1890er Jahren einen sehr wechselvollen Verlauf. Nach einem vergleichsweise lebhaften Auftakt im Zeitraum zwischen 1871 und 1874 folgte ein Jahrzehnt nahezu völligen Stillstands der privaten Straßenbautätigkeit. Schließlich kam es dann unter deutlich geänderten rechtlichen und wirtschaftlichen Vorzeichen innerhalb weniger Jahre zu einer flächenhaften Erschließung des von der städtischen Erweiterungsplanung ausgeklammerten Geländes. Nach 1890 und innerhalb eines räumlich recht eng begrenzten Rahmens trug dann auch die Stadt mit der Anlage einzelner neuer Trassen wieder zur Entwicklung des Straßennetzes in dem untersuchten Areal bei.

1. Fragestellungen, Methoden und Quellen

1.1 Leitende Fragestellungen

Bei der Bearbeitung einer thematisch enger gefassten Fragestellung im Rahmen einer älteren wissenschaftlichen Arbeit erwies sich die Entstehung der Südstadt als ein unzureichend erforschter Teil der Bonner Stadtgeschichte. In der einschlägigen Literatur wird der Stadtteil zwar als städtebaulicher Juwel gepriesen. Genauere Analysen zu seiner Entstehung, deren Umständen und Trägern beziehen sich aber erstaunlicherweise bis heute nur auf den so genannten Thomann-Plan als dem planerischen Ausgangskonzept, nicht jedoch auf die weitere Entwicklung des Stadtteils. Für

andere rheinische Kommunen liegen dagegen auf der Ebene einzelner Stadtviertel oder bestimmter Phasen der Erweiterung städtischer Siedlungsfläche teils detaillierte Studien vor. Es bot sich daher auf den ersten Blick an, die Bonner Stadterweiterung in den Kontext vergleichbarer, wenn möglich auch zeitgleicher oder zeitnaher Prozesse in anderen rheinischen Kommunen zu stellen: zum einen, um zu klären, inwieweit die Bonner Entwicklung verallgemeinerbare Aussagen zur Planungspraxis in rheinischen Kommunen liefert, zum anderen, um anhand anderer Beispiele die Gründe für das partielle Scheitern der Bonner Stadterweiterung klarer herauszuarbeiten.

Den Begriff „Stadterweiterung“ hat Busso von der Dollen in seiner 1978 in Bonn erschienenen Dissertation „Vorortbildung und Residenzfunktion. Eine Studie zu den vorindustriellen Stadt-Umland-Beziehungen. Dargestellt am Beispiel Bonn-Poppelsdorf“ einer gründlichen Klärung unterzogen. Davon ausgehend lässt sich für die hier interessierende Fragestellung festhalten: Die Stadterweiterung unterscheidet sich von anderen Formen der Stadtexpansion durch den ihr zugrunde liegenden hoheitlichen Akt, der sie legitimiert, sowie die – im Gegensatz etwa zur Vortortbildung – vorausgehende Planung des Vorhabens. Einen sinnfälligen Ausdruck dieser Tatsache sieht von der Dollen in der Bezeichnung „Stadterweiterungsämter“ für die kommunalen Planungsbehörden des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Bis zum nahezu vollständigen Übergang der Stadterweiterungsvorhaben in kommunale Verantwortung stellen damit die Träger dieses Prozesses – in der späten Neuzeit zunächst der Staat, später, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Kommunen und Privatpersonen bzw. private Baugesellschaften – kein Kriterium für die Unterscheidung zwischen der Stadterweiterung einerseits und anderen Formen der städtischen Expansion dar. Das bedeutet im Gegenzug, dass alle drei handelnden Akteure an einer Stadterweiterung beteiligt sein können: In Abhängigkeit von den sozioökonomischen Verhältnissen, der industriell-gewerblichen Entwicklung, dem Ausbau des Verkehrswegenetzes, der Ausgestaltung der Rechtslage und anderen Kriterien gewinnen die kommunalen und die privaten Akteure mehr und mehr an Einfluss.

Bei der oben genannten Arbeit erwiesen sich planungs- und ent- eignungsrechtliche Gegebenheiten als Steuerungsfaktoren der Stadterwei- terung. Diesen Faktoren wird in der stadtgeschichtlichen und stadtgeogra- phischen Literatur Bonns, aber auch anderer rheinischer Kommunen bis- lang kaum Aufmerksamkeit geschenkt. Erst in jüngster Zeit entstanden Studien, die auch der Rechtsetzung, Rechtsprechung und den städtebauli- chen Planungsumständen Aufmerksamkeit schenken sowie das Verhalten der handelnden Kräfte in der Auseinandersetzung mit solchen Faktoren beleuchten. Als Instrumente und Teilbedingungen des raumwirksamen Handelns der Akteure im Entstehungsprozess städtischer Siedlungen, mit- hin als Teilbereich historisch-geographischer Forschung, gewinnen diese Faktoren in der einschlägigen Forschung inzwischen also zunehmend an Bedeutung.

Im Lauf der Bearbeitung des Themas stellte sich jedoch heraus, dass der ursprüngliche Ansatz, einen Vergleich Bonns mit anderen rheini- schen Stadterweiterungen vorzunehmen, ohne zeitintensive Quellenstudien nicht möglich ist. Als zugegebenermaßen weniger befriedigender Ersatz wurde für die vorliegende Untersuchung die einschlägige Literatur zu aus- gewählten rheinischen Stadterweiterungen möglichst konzise ausgewertet. Auf diese Weise sollten zumindest ansatzweise verallgemeinerbare Prozes- se und Entwicklungen herausgearbeitet werden. Aufgrund der dargelegten Problematik sind die mit dieser Untersuchung vorgelegten Ergebnisse, die sich sehr weitgehend auf die Bonner Stadterweiterung beziehen, denn auch nur als Baustein für breiter angelegte Forschungen zur rheinischen Stad- tentwicklung zu verstehen.

Im Rheinland des 19. Jahrhunderts wandelten sich die sozioökono- mischen Bedingungen in einer nie gekannten Weise: Bevölkerungszuwachs und Wanderungsbewegungen, industrielle Revolution, Reformen des Rechtswesens sowie Umbrüche der verkehrstechnischen Infrastruktur sind die wesentlichen Stichworte. Die grundlegenden sozioökonomischen Rah- menbedingungen für Stadterweiterungen – auf die unten näher einzugehen ist – waren in der französisch geprägten preußischen Rheinprovinz prinzipi- ell gleich. Dennoch verlief die Entwicklung der einzelnen Kommunen in dieser Hinsicht äußerst differenziert. Damit stellt sich die Frage, welchen

Einflussfaktoren die zahlreichen Erweiterungen städtischer Siedlungsfläche im fraglichen Zeitraum im Einzelnen unterlagen: Auf der räumlichen Ebene der Stadt Bonn, aber eben mit Bezug zu ähnlichen Prozessen in anderen rheinischen Kommunen, sollte das Phänomen der Stadterweiterung beleuchtet werden. Im Mittelpunkt stehen dabei die Planungstätigkeit und deren Akteure in der Kommune vor dem jeweiligen planungs- und enteignungsrechtlichen Hintergrund: Es sollte – notgedrungen auf das Beispiel Bonn beschränkt - geklärt werden, wie die Planung der Stadterweiterung erfolgte, wer mit welchen Instrumenten an ihr mitwirkte, mit welchen Intentionen geplant wurde und wie sich das Verhältnis von "Fiktion" und "Realität" bemisst: in welchem Umfang und durch welche Akteure die Planungen also de facto realisiert oder auch verworfen wurden.

Die Aufstellung von Stadtbauplänen in der preußischen Rheinprovinz unterlag planerischen und rechtlichen Vorgaben. Sie erfolgte auf Anweisung des Oberpräsidenten; die Planung vor Ort oblag, soweit möglich, den Kommunalbehörden unter steter Mitwirkung der Regierung. Für das Bonner Stadterweiterungsprojekt sollte der Entstehungsprozess seiner Planung nachgezeichnet und analysiert werden.

Die Untersuchung fragt also nach der raum-zeitlichen Ausprägung der Erweiterung städtischer Siedlungsfläche durch öffentliche und private Akteure auf der Basis eines vom preußischen König genehmigten Stadtbauplans für ein Areal südlich und südwestlich der Bonner Altstadt. Sie analysiert den Bonner Stadterweiterungsprozess in der Zusammenschau mit - nach der Maßgabe der oben genannten Stichworte - vergleichbaren Entwicklungen in Städten der preußischen Rheinprovinz.

Der Fokus der Untersuchung ist auf den Zeitraum nach der Aufstellung und definitiven Verabschiedung des Bonner Stadterweiterungsplans gerichtet: Aus verschiedenen Gründen kam es, wie gesagt, zur weitreichenden Zurücknahme der Grenzen des ursprünglichen Stadterweiterungsplans, der schließlich nur noch einen kleinen Ausschnitt des ursprünglichen Plangebietes umfasste. Größere stadtnahe Flächen, die zunächst für die Stadterweiterungsplanung vorgesehen waren, blieben in der Folge von der städtischen Erweiterungsplanung ausgeschlossen und der Initiative privater Akteure überlassen.

Das Zusammenspiel der einzelnen Akteure im Stadtplanungsprozess verspricht bei den oben umrissenen leitenden Fragestellungen einen Erkenntnisgewinn: spiegeln doch die zunehmend aus ihrer passiven Rolle heraustretenden städtischen Behörden, die in die Verwertung des Bodens als Kapital mehr und mehr eingreifenden privaten Grundbesitzer und die in immer rascherer und adäquaterer Form erlassenen Planungsmaßstäbe des Staates die sich wandelnden Einflussfaktoren des städtischen Planungsprozesses.

Hatte somit ursprünglich für die gesamte heutige Bonner Südstadt ein Stadterweiterungsplan vorgelegen, so sollten die Gründe beleuchtet werden, die zur Zurücknahme des Stadterweiterungsplans führten.

Die Motive bzw. Anlässe für die Aufstellung wie für die Beschränkung des Plans sind in dessen planerischen und rechtlichen Begleitumständen zu suchen, wie diese auf der Makroebene auch für andere rheinische Kommunen galten. Die Planungsbedingungen und - eng damit verknüpft - die Ausgestaltung des einschlägigen Rechtssystems bildeten sich bereits seit der Wende des 18. zum 19. Jahrhundert aus. Daraus ergibt sich für die Betrachtung dieser Fragestellung ein erweiterter zeitlicher Rahmen.

Die nach der weit reichenden Rücknahme des Bonner Stadterweiterungsplans einsetzende Planungs- und Straßenbautätigkeit privater Akteure ist bislang überhaupt noch nicht untersucht worden: Welche Motive, Einflussmöglichkeiten und Auswirkungen der Tätigkeit dieses Personenkreises sind am Beispiel der Stadt Bonn auszumachen?

Ziel der Untersuchung ist es damit, die Genese eines Stadtviertels einer rheinpreußischen Stadt zu analysieren. Dabei stehen das von übergeordneten Faktoren bestimmte Zusammenwirken der einzelnen Akteure bei der Planung und deren konkrete raum-zeitliche Ausprägung im Mittelpunkt. Die Arbeit möchte damit einen Beitrag zur städtischen Siedlungsforschung im Rheinland leisten. Gesicherte Erkenntnisse zur Entstehung eines wichtigen Bonner Stadtteils bedeuten gleichzeitig eine verbesserte Ausgangslage für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Bonner Südstadt.

1.2 Zum methodischen Vorgehen

Die systematische Pflege, Erhaltung und Weiterentwicklung historischer Siedlungsstrukturen wie der Bonner Südstadt sind aktuelle Aufgaben, an der die Historische Stadtgeographie beteiligt ist. Sie erforscht und erklärt solche Strukturen als Ergebnisse raumwirksamer Prozesse verschiedenster Art und liefert damit zugleich die Grundlagen für einen entwicklungsgeschichtlich begründeten, erhaltenden Umgang mit der Substanz.

Die Arbeit stellt sich damit einem dezidiert historisch-geographischen Forschungsanliegen: Historische Stadtgeographie impliziert unabhängig von der Richtung der Fragestellung Prozesshaftigkeit: Diese ergibt sich entweder aus einer *retrospektiven* Blickrichtung, die also auf die Rekonstruktion vergangener Zustände aus der Gegenwart (oder einem dieser näheren Zeitraum) abzielt, oder aber aus einem *genetischen* Ansatz, der eine entstandene Situation aus der Vergangenheit heraus erklärt.

Dabei können Fragen der Rekonstruktion oder Genese nicht das alleinige Ziel einer historisch-siedlungsgeographischen Studie sein. Es geht vielmehr um die Herausarbeitung und Bewertung derjenigen Faktoren, die die Entwicklung jeweils lokal und regional beeinflussen. Dies kann die Beschaffenheit der Kulturlandschaft ebenso sein wie rechtliche, politische, ökonomische, soziale oder kulturelle Bedingungen, unter denen Individuen ihre Umwelt gestalten.

Die vorliegende Untersuchung zur Entwicklung der heutigen Bonner Südstadt ist demnach als Beitrag zur genetischen Siedlungsforschung anzusprechen. Sie versucht, den Stadtteil als Produkt einer vorhergehenden Entwicklung zu analysieren, wobei der Einfluss der - zumal rechtlichen - Rahmenbedingungen im Zusammenklang mit anderen Faktoren und ihrem Wirken herausgearbeitet werden soll. Einen in der Fragestellung teils ganz verschiedenen, in der Herangehensweise und den Ergebnissen jedoch partiell vergleichbaren Ansatz wählt Hildegard Schröteler-von Brandt auf der Grundlage der "Theorie der Produktion von Stadt" für das Beispiel Mön-

chengladbach¹. Er erweist sich auch für die Analyse der Bonner Stadterweiterung als ausgesprochen fruchtbar. So geht die Theorie² zunächst von der "Arbeitsteilung bei der Produktion der Stadt" zwischen "öffentliche(r) Planung und private(r) Produktion"³ aus. Die geplante Produktion der Stadt ist wiederum zu differenzieren in eine planmäßige oder unplanmäßige Ausführung. Ziel der öffentlichen Stadtplanung sei es gewesen, "die an den Plan gekoppelte 'materielle' Produktion von Stadt möglichst 'planmäßig' umzusetzen". Dies verlaufe "zumeist dann 'unplanmäßig', wenn schon bei der Planung die divergierenden Interessen der beteiligten privaten und öffentlichen Produzenten sich nicht in ausreichendem Maß im Planergebnis abgleichen ließen". Nach der "Theorie der Produktion der Stadt" werden damit die Zielsetzung der Planung, der Grad der Berücksichtigung der Planung, die "Diskrepanz zwischen dem Anspruch an den Plan und den ver-

1 Vgl. Hildegard Schröteler-von Brand, Rheinischer Städtebau. Stadtbaupläne in der Rheinprovinz von der napoleonischen Zeit bis zum Kaiserreich. Das Fallbeispiel Mönchengladbach (Beiträge zur Geschichte der Stadt Mönchengladbach, Bd. 36), Köln 1998: „Mit der 'Theorie der Produktion von Stadt' sollte ein klares differenziertes Bild über die tatsächlichen Produktionsverhältnisse und -bedingungen beim Aufbau der Stadt seit 1800 gewonnen werden. Mit dem sich neu eröffnenden Bodenmarkt entstanden völlig neue gesellschaftliche Verhältnisse und Beziehungen der einzelnen Subjekte untereinander: der Boden- und Hausbesitzer, der Finanziers, der Bauunternehmer, der Mieter, der planenden Gemeinden etc. Die industrielle Entwicklung (...) begünstigte das Stadtwachstum und damit den Bodenhandel. Das Erscheinungsbild der neu wachsenden Städte veränderte sich ebenso wie die Produktionsprozesse ihrer Entstehung. Den neuen sozio-ökonomischen Verhältnissen stand ein veränderter politischer und rechtlicher Kontext zur Seite: die Eigentumsordnung, Wirtschaftsverfassung, persönliche Rechtsgarantien, die Bau- und Planungsgesetze, die Städte- und Gemeindeordnungen etc.“ Die Theorie soll damit „das Zusammenwirken der Planung und Produktion von Stadt, die Rolle der öffentlichen Hand“ erläutern. Sie "versucht explizit, die Rolle der verschiedenen Akteure bei der Planung und der materiellen Produktion der Stadt zu erforschen" (S. 30f.). Das Buch ist von der Konzeption her wegweisend für die oben reklamierten Studien, welche die jeweilige Legislative, Judikative und weitere, originär städtebauliche Einflussfaktoren auf raum-zeitliche Prozesse der Stadtentwicklung berücksichtigen müssten.

² Zur Entstehung und Ausgestaltung der "Theorie der Produktion von Stadt" ebd., S. 21ff.

³ Ebd., S. 31.

fügbaren Mitteln zu dessen Umsetzung" zu Untersuchungskriterien⁴, die sich auch auf die Analyse des Bonner Stadterweiterungsprojekts anwenden lassen.

Mit Blick auf die Entwicklung der Bonner Südstadt ergeben sich damit Fragen nach "Steuerfaktoren und Prozessregler(n)", die beispielsweise Dietrich Denecke⁵ im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Berlins wie folgt umreißt: "Notwendigkeit großflächiger Anlagen, Besitzverhältnisse, Bodenpreise, funktionale Bindungen besonderer Art (randbezogen), Bauordnungen, Flächennutzungspläne"⁶. Diese nicht nur auf Berlin zugeschnittene Charakterisierung raumwirksamer Faktoren und Prozesse kann für die hier interessierende Fragestellung um den Punkt "Stadterweiterungspläne" in dem betreffenden Zeitraum ergänzt bzw. der Punkt "Flächennutzungspläne" der Liste Deneckes entsprechend modifiziert werden. Schon ein oberflächlicher Blick auf "Steuerfaktoren und Prozessregler" der Entwicklung rheinischer Städte im 19. Jahrhundert zeigt, in welcher Weise dieser Ansatz für die genetische Siedlungsforschung fruchtbar gemacht werden kann. Es soll aber zugleich versucht werden, den Forschungsgegenstand "Bonner Südstadt" aus einer weiteren Perspektive zu behandeln. Sie zielt, wie gesagt, auf die Träger des oben umrissenen Prozesses der Stadterweiterung ab, genauer: auf die unter den gegebenen Rahmenbedingungen agierenden Personen, die mit ihren Ansprüchen, Erwartungen, Zielen und Strategien eine raum-zeitlich wirksame Entwicklung mitbestimmen.

Die Frage nach den Trägern eines raum-zeitlichen Prozesses im Gesamtgefüge der genetischen Siedlungsforschung ergibt sich deduktiv, und, im Falle der vorliegenden Studie, auch quellenbedingt. So stützt sich die Untersuchung in entscheidendem Maß auf die Korrespondenz städti-

⁴ Ebd., S. 33.

⁵ Dietrich Denecke ist seit 1980 Vorstandsmitglied des im Jahr 1974 in Bonn von einem interdisziplinären Gremium ausgewiesener Fachwissenschaftler um den Leiter des Seminars für Historische Geographie der Universität Bonn, Klaus Fehn, gegründeten "Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung".

⁶ Zitiert nach: Busso von der Dollen, Stadtrandphänomene. Bericht über die 9. Arbeitstagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa vom 1. bis 4. Juni 1982 in Berlin, in: Siedlungsforschung, 1 (1983), S. 233-242, hier S. 239.

scher, staatlicher und vor allem privater Akteure, und insbesondere dieser Personenkreis muss als Motor der hier analysierten Entwicklung verstanden werden: Jedwedes raumwirksame Handeln berührt mehr oder weniger die Interessen der damit konfrontierten Personen. Die Bandbreite möglicher Reaktionen auf Planungsprozesse, wie eine Stadterweiterung sie darstellt, vergrößerte sich aber durch die Lockerung überkommener rechtlicher, wirtschaftlicher und sozialer Fesseln. Diese Liberalisierung erfolgte allerdings, ehe sowohl auf kommunaler als auch auf staatlicher Seite die erforderlichen bzw. als solche erachteten (gegen-)steuernden oder lenkenden Rahmenbedingungen geschaffen werden konnten. Dafür ein konkretes Beispiel: Die staatlichen Vorgaben zur Veröffentlichung eines kommunalen Fluchtlinienplans setzten die Grundeigentümer in Kenntnis darüber, ob und in welcher Weise ihr Grundeigentum von der Fluchtlinienplanung berührt werde. Andererseits verfügten seit Beginn des 19. Jahrhunderts breitere Bevölkerungskreise über Bodenbesitz, ohne dass selbst unabdingbare staatliche Eingriffe in das private Grundeigentum abschließend und praxistauglich geregelt worden wären. Damit entstanden vor dem jeweiligen sozioökonomischen Hintergrund Konflikte zwischen staatlichen, kommunalen und privaten Akteuren, die auf die Durchsetzung ihrer jeweiligen Interessen zielten. Die Frage, welche Akteure mit welcher Zielsetzung, aber auch mit welcher Durchsetzungskraft auf die raumzeitliche Genese der Bonner Südstadt Einfluss nahmen, beeinflusst damit auch das methodische Vorgehen.

So bedarf es zunächst einer Darstellung der Entwicklung im Rheinland, ausgehend von den Umbrüchen der französischen Besatzung zwischen 1792 und 1814/15 bis zum Einsetzen der Urbanisierung in Preußen. Der Fokus liegt dabei auf der Betrachtung derjenigen Entwicklungslinien, die in Bezug zu der im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts einsetzenden Erweiterung der Siedlungsfläche rheinischer Städte stehen: räumliche Strukturen, einschlägige Fragen der rechtlichen und verwaltungstechnischen Ausgestaltung, entsprechende soziale und ökonomische Prozesse.

Um diese Entwicklungen noch plastischer herauszuarbeiten, ist, wie erwähnt, der Analyse der Südstadt-Genese ein längeres Kapitel vorgeschaltet, das Prozesse der Stadterweiterung in ausgewählten rheinischen Kommunen vorstellt. Es soll eine reflektierende Darstellung dieser Abläufe,

also eine zusammenfassende Wiedergabe geleistet werden. Im Einzelfall wird damit auch der Stellenwert ablesbar, den die hier herangezogenen stadtgeschichtlichen Studien jeweils dem Prozess der geplanten Erweiterung städtischer Siedlungsfläche durch öffentliche bzw. private Träger zuerkennen.

Einen weiteren Baustein der Arbeit bildet die Analyse der Umstände und Bedingungen, unter denen der Bonner Stadterweiterungsplan aufgestellt, in Teilen realisiert oder auch "abgemagert" bzw. verworfen wurde.

Die Behandlung solcher - im weitesten Sinne - planerischen Probleme im Vorfeld der Bonner Stadterweiterung rechtfertigt unter anderem eine zwar bekannte, bislang jedoch offenbar noch nicht ausgewertete Quelle: Es sind dies die zwischen 1855 und 1871 entstandenen Sitzungsprotokolle desjenigen städtischen Gremiums, das unter dem bezeichnenden Namen *Alignementdeputation* im Sommer 1855 die Erarbeitung des Bonner Stadterweiterungsprojekts aufnahm⁷. Diese Sitzungsprotokolle zeichnen sich durch die teilweise umfangreiche Wiedergabe kontroverser Diskussionen innerhalb des Gremiums aus. Dadurch gewinnen zahlreiche Entscheidungen und Entwicklungen in der Geschichte der Bonner Stadterweiterung teilweise erheblich an Transparenz, wenn sie nicht überhaupt erstmals bekannt werden.

Die Motive bzw. Anlässe für die Beschränkung des Plans sind, wie bereits dargelegt, in den objektiven und subjektiven planerischen wie rechtlichen Begleitumständen zu suchen. Obwohl diese Rahmenbedingungen, insbesondere das Enteignungsrecht, bis in das letzte Viertel des 19. Jahr-

⁷ StABo Pr 9/177 (9. August 1855 bis 30. November 1871). Damit sind die Aussagen in der einschlägigen Literatur zu korrigieren, im Stadtarchiv Bonn befänden sich keine Akten bzw. nurmehr "spärliche(s) Material" (W. Petsch-Bahr) zum Stadterweiterungsprojekt. W. Petsch-Bahr weist zwar auf die Quelle hin (Fußnote 40, S. 275), hat sie aber offensichtlich nur oberflächlich oder gar nicht ausgewertet. Ihr wäre sonst aufgefallen, dass die Protokolle der *Alignementdeputation* im Sommer 1855 einsetzen, mithin die *Deputation* also bestanden haben muss. Vgl. Wiltrud Petsch-Bahr, *Der Stadterweiterungsplan für Bonn von 1855/56. Beispiel für eine nicht zu realisierende Stadtbauplanung*, in: G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), Hamburg 1983, S. 253-283.

hunderts großen Einfluss auf das Zustandekommen einer Stadterweiterung hatten, sind rechtliche Probleme der Stadterweiterungsplanung bislang erst verhältnismäßig wenig beachtet worden⁸. Auch die Frage nach der Befähigung, dem Einfluss und der Motivation der planenden Instanzen auf örtlicher Ebene rückte erst in jüngerer Zeit in das Blickfeld der Forschung. Der Bonner Stadterweiterungsplan wurde durch die damals herrschende Rechtslage stark beeinflusst und drohte an ihr zu scheitern. Es soll daher eine Auseinandersetzung mit der Entwicklung und dem Stand der Enteignungsgesetzgebung zur Zeit der Bonner Stadterweiterungsplanung unternommen werden, ohne dass juristischen Problemen und Fragen vertieft nachgegangen werden konnte.

Bei der Frage nach der Entwicklung des Stadterweiterungsprojektes zwischen 1855 und 1863 - also in dem Zeitraum unmittelbar vor den gravierenden räumlichen Beschränkungen des Plans - stehen die räumlichen Auswirkungen im Mittelpunkt, die die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung auf den Stadterweiterungsplan hatte. Dabei sollen zum einen mögliche Zusammenhänge zwischen der Berücksichtigung privater Grundverwertungsinteressen bei der Stadterweiterungsplanung und der Haltung dieser Grundbesitzer gegenüber dem Projekt aufgezeigt werden. Zum anderen erscheinen die Anstrengungen der Stadt aufschlussreich, sich des kaum mehr ausführbar erscheinenden Stadterweiterungsprojektes wieder zu entledigen: Ausschlaggebend für diesen Versuch war die Enteignungsrechtslage, wie sie sich den Bonner Verantwortlichen ab 1862 darstellte, und die ablehnende Einstellung vieler betroffener Grundbesitzer gegenüber dem Projekt.

Etwa zeitgleich mit dem Abschluss des Stadterweiterungsprojektes auf der Grundlage der städtischen Planunterlagen setzte eine private Straßenbautätigkeit ein, deren Umfang, Ablauf und Rahmenbedingungen in der

⁸ Bahnbrechend für diese Fragestellung ist die oben genannte material- und detailreiche Studie von H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), davor erschienen, aus der gleichen Schule stammend, einige Beiträge in dem Band von Gerhard Fehl/Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zu den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte, 2), Hamburg 1983.

Bonner Stadtgeschichtsforschung bislang wie gesagt weitestgehend ungeklärt sind. Dieser Forschungslücke möchte sich die Studie unter historisch-geographischem Blickwinkel nähern. Dabei stehen die zeitliche Abfolge der Straßenbautätigkeit, ihre räumliche Lage und bauliche Gestaltung im Mittelpunkt. Da nach der Zurücknahme des Stadterweiterungsplans für den größeren Teil der heutigen Südstadt kein übergreifender Fluchtlinienplan mehr vorlag - die Planung der Straßen demnach zumindest anfangs ganz in den Händen der agierenden Grundbesitzer lag - stellten die Versuche städtischer Einflussnahme sowie gesetzliche und ortsstatuarische Bestimmungen ein wichtiges Regulativ der privaten Straßenbautätigkeit dar.

Für die Bearbeitung solcher historisch-geographischen Fragestellungen bietet sich die Verbindung quer- mit längsschnittlicher Betrachtung an⁹. Zur Untersuchung wie zur Darstellung des städtischen wie des privaten Straßenbaus nach 1864 wurden daher im Fünfjahresabstand Querschnitte bis 1890 gelegt¹⁰. Die lebhafte Entwicklung der Jahre 1864 bis 1870/71, also der Phase der Umsetzung des stark modifizierten Stadterweiterungsplans, gebietet dagegen die diachronische Darstellung. Der Entwicklungsstand im Jahr 1870/71 stellt nach dem vorläufigen Abschluss städtischer Maßnahmen gleichzeitig den Ausgangszustand des privaten Straßenbaus außerhalb des Stadterweiterungsgeländes im engeren Sinne bzw. in dem von der städtischen Planung ausgeklammerten Areal dar. Der letzte Querschnitt wurde durch das Jahr 1890 gelegt. Die Realisation einiger späterer privater und städtischer Straßenprojekte im Untersuchungsge-

⁹ Helmut Jäger, *Entwicklungsprobleme europäischer Kulturlandschaften*, Darmstadt 1987, S. 8 ff.

¹⁰ Der Zeitraum von fünf Jahren entspricht in etwa der Frist, die zwischen der Anlage einer privaten Straße und deren (gesetzlich vorgeschriebener oder angestrebter) Übernahme in städtische Unterhaltung lag. Die nahe liegende Orientierung der Querschnittsjahre an den Erscheinungsjahren der verschiedenen einschlägigen Bonner Stadtpläne bietet sich zwar vordergründig für die Bearbeitung der Fragestellung an und hätte diese zweifellos erleichtert, erwies sich aber wegen deren unregelmäßigen Erscheinens - 1865, 1873, 1877, 1885, 1893 - als nicht praktikabel. Damit markieren die hier zugrunde gelegten Querschnittsjahre eben keine Entwicklungsstufen, sondern müssen als Hilfsmittel zur Klärung der Fragestellung verstanden werden.

biet, zwei gescheiterte private Initiativen zur Anlage öffentlicher Plätze sowie der Ausbau von Altwegen durch städtische Kräfte sind als Ausblick bzw. Exkurse der Arbeit angefügt.

1.3 Die Quellen

Die detaillierte Analyse der Entstehung eines Straßennetzes in der heutigen Bonner Südstadt sollte vor allem die Frage klären helfen, inwieweit im Planungsverlauf und während der Umsetzung des Vorhabens verschiedene Akteure das Zustandekommen der einzelnen Entwicklungen beeinflussten. Dazu war die Auswertung der einschlägigen Akten des Bonner Stadtarchivs erforderlich. Nur hier waren entsprechende Quellen zu vermuten, sieht man von den vor allem für den Thomann-Plan relevanten Archivalien ab, die im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf aufbewahrt werden.

Der Plan und seine künstlerische Konzeption sind ebenso wie die Hintergründe seines partiellen Scheiterns Gegenstand zweier älterer Aufsätze; die entsprechenden Quellen sind damit weitgehend erschöpfend ausgewertet¹¹. Die Aufstellung des Bonner Stadterweiterungsplans wird in der Konsequenz hier nur insoweit betrachtet, als es zum Verständnis der nachfolgenden Entwicklung notwendig erscheint. Allerdings erlauben die bereits erwähnten Sitzungsprotokolle der Alignementdeputation in einigen Punkten die Ergänzung der bereits bekannten Fakten.

Zur Zurücknahme des Stadterweiterungsplans führten (wenngleich gemeinsam mit anderen Einflüssen, so doch maßgeblich) rechtliche Faktoren. Als Quelle ist daher das französische Enteignungsrecht ebenso heranzuziehen wie die preußische Enteignungs- und Fluchtliniengesetzgebung der Jahre 1874/75 und - in Einzelfällen - die Entscheidungssammlung zum rhei-

¹¹ Grundlegend und aus detaillierter Kenntnis frühneuzeitlicher und neuzeitlicher Stadtplanung Busso von der Dollen, Der Thomann-Plan. Zur Aufstellung und Interpretation des ersten Stadterweiterungsplans für Bonn im Bereich der so genannten Südstadt 1855 ff., in: Bonner Geschichtsblätter, 34 (1982), S. 141-172, und W. Petsch Bahr (Anm. 7).

nischen Enteignungsrecht vor und nach dem Enteignungs- bzw. Fluchtliniengesetz, wie sie mit dem "Archiv für das Civil- und Criminalrecht der Königl. Preuß. Rheinprovinzen" vorliegt.

Die Basis für die Zeit nach 1871 aber stellen im Rahmen dieser entwicklungsgeschichtlichen Untersuchung des Straßennetzes in der Bonner Südstadt Quellensammlungen im Stadtarchiv Bonn dar, die hier als Straßenakten bezeichnet werden sollen. Es handelt sich dabei um teils umfangreiche und mehrere Jahrzehnte umfassende Kollationen der Korrespondenz privater, städtischer und staatlicher Stellen zur Anlage neuer und zur baulichen Unterhaltung bestehender Straßen. Eine entsprechende Akte liegt für fast jede Straße innerhalb des Untersuchungsgebietes vor. Allerdings birgt der Charakter dieser Quellen die Problematik des unterschiedlichen Informationsstands zu den einzelnen Straßen und eine oft nur lückenhafte Überlieferung wesentlicher Entwicklungsstufen: In den Akten, die bei städtischerseits ausgebauten, geplanten bzw. ausgeführten Straßen im Regelfall mit dem Rekurs auf den Zustand des Altweges bzw. die Vorgaben früherer Planungsstufen beginnen, lassen sich wesentliche Entstehungsphasen teilweise nur durch "plausible Spekulation" rekonstruieren. Das gilt etwa für die Fälle, in denen von damals allgemein bekannten Sachverhalten ausgegangen wird, die in der Korrespondenz nicht mehr eigens erläutert werden. Ein Beispiel hierfür ist die Grenzziehung für das in die Stadterweiterung einbezogene Areal: Die Zuordnung der in den Protokollen der Alignementdeputation genannten, offenbar "stadtbekannten" Grundstückseigner zu bestimmten Parzellen ist ohne die Hinzuziehung der Kataster nicht zu leisten. Für die vorliegende Arbeit konnte diese Auswertung nicht erfolgen.

Bei den Straßenakten, anhand derer die Rekonstruktion von Straßenprojekten privater Akteure erfolgte, ist die Bandbreite der Überlieferung noch größer. Detailliert nachvollziehbare Entwicklungen sind hier eher die Ausnahme als die Regel, sodass den ergänzenden Quellen, also kartographischen Unterlagen aller Art, den Adressbüchern, den städtischen Verwaltungsberichten und dergleichen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zukommt.

Die kartographischen Quellen, die für das untersuchte Areal vorliegen, bilden denn trotz ihres disparaten Charakters das Rückgrat der methodisch begründeten Querschnittsjahre, in denen die jeweiligen Entwicklungsstufen des Stadterweiterungsgebietes beleuchtet werden.

Im Jahre 1819 entstand durch den Bonner Architekten Bernhard Hundeshagen ein "Topographisch-architectonischer Grundriß der Stadt Bonn und Umgebung". Er zeigt neben herausragenden öffentlichen Bauten die damals bestehenden vier Stadtviertel, die jeweiligen Straßennamen sowie die Festungsreste, markante Flurbezeichnungen, den Altwegebestand *extra muros* und die dortige Parzellierung. Teilweise ist die Nutzungsform der Parzellen ablesbar. Der so genannte Hundeshagen-Plan gibt damit einen wenn auch sehr frühen Stand des Besiedlungsgrads, der Nutzung und des Wegebestandes im Untersuchungsgebiet wieder.

Der von Busso von der Dollen und Wiltrud Petsch-Bahr in getrennten Studien eingehend analysierte Entwurf des Bonner Stadtbaumeisters Paul Richard Thomann bildet die kartographische Basis für die Verortung der in den Protokollen der Alignementdeputation behandelten Straßenprojekte. Korrekterweise müsste statt von *einem Entwurf* eigentlich von verschiedenen *Entwurfsstadien* gesprochen werden, deren Rekonstruktion B. von der Dollen in seiner Studie leistet.

Ein 1865 im Verlag des Bonner Buchhändlers A. Henry erschienener Plan der Stadt Bonn "nach den Catasterplänen" bietet seinen Nutzern neben der Übersicht über die Lage der bestehenden Bauten inner- und außerhalb der Altstadt auch die "Andeutung des Alignement-Plans", um dessen Geheimhaltung sich die Stadt Bonn ein knappes Jahrzehnt zuvor vergeblich bemüht hatte. Der Plan ist aber nicht nur deshalb eine wertvolle Quelle. Er belegt zudem kartographisch den Stand der Umsetzung der Alignementplanung im Jahre 1865 und deutet die Parzellierung und die Landnutzungsformen im Gebiet der heutigen Südstadt an. Darüber hinaus ermöglicht er für das Stichjahr 1865 über das entsprechende städtische Adressbuch die Zuordnung von Hauseigentümern bzw. -bewohnern zu bestimmten Bauten.

Zu Anfang des Jahres 1873 erschien ein Plan der Stadt Bonn, dem ein Entwurf des Cataster-Controleurs A. Nonnenbruch zugrunde lag, und

den der städtische Geometer Hennes "bis auf die Gegenwart" fortgeführt hatte. Der Plan verzichtet auf die Wiedergabe der Parzellierung und bis auf wenige Ausnahmen bei bedeutenderen Bonner Persönlichkeiten auf den Eintrag einzelner Bauten. Er ist als Querschnitt nach dem vorläufigen Abschluss städtischer Straßenbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Alignementplan von Interesse.

Im Jahre 1877 erschien erneut ein "Uebersichts-Plan der Stadt Bonn und deren nächster Umgebung", der auf den neu erstellten Katasterkarten für Bonn beruhte. Im Gegensatz zu dem Plan von 1873 verzeichnet er, wenn auch recht schematisch, die Parzellierung entlang bestehender Straßen. Unmittelbar vor dem Einsetzen des - zumeist spekulativen - Straßenbaus beiderseits der Bonn-Poppelsdorfer Grenze ist das unerschlossene Gelände südöstlich des Poppelsdorfer Schlosses auf dem Plan noch gut ablesbar.

Zwei weitere Pläne entstanden als Beilage zu Adressbüchern: ein undatierter sowie einer aus dem Jahre 1885. Die zeitliche Einordnung des undatierten Plans ist schwierig, weil er einerseits auf die Wiedergabe projektierter Straßen verzichtet, andererseits Straßen als bestehend ausweist, die im Plan von 1885 noch im Planungsstadium verzeichnet sind. So trägt die im Plan von 1885 namentlich ausgewiesene Ermekeilstraße in dem undatierten Plan keinen Namen. Dort ist wiederum die heutige Lessingstraße als "Goethestraße" eingetragen; im Plan von 1885 erscheint die heutige Lessingstraße dagegen als "Proj. Str.", und die "Göthestraße" (sic) ist hier richtig verortet.

Der zeitlich späteste der hier herangezogenen Pläne erschien im Jahre 1893 erneut als "Uebersichtskarte der Stadt Bonn mit nächster Umgebung". Er trägt den Zusatz "Angefertigt, Bonn im Jahre 1892 durch P. Hennes, geodätischer Techniker im Auftrage der Verwaltung der Stadt Bonn. Verlag von Friedrich Cohen in Bonn.1893".

Für einen Teil der auf Poppelsdorfer und Kessenicher Gemeindegebiet geplanten bzw. entstehenden Straßen existieren im Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn Fluchtlinienpläne, die im Rahmen dieser Untersuchung vorwiegend zur Bearbeitung unklarer Entwicklungen herangezogen wurden.

2. Der Prozess der Urbanisierung im Rheinland

2.1 Die räumliche, wirtschaftliche und soziale Situation im Rheinland im ausgehenden 18. Jahrhundert

"Nicht unser Jahrhundert, das 20., ist das Zeitalter des größten Umbruchs der Stadtentwicklung seit dem Mittelalter. Unser Jahrhundert setzt nur fort, beschleunigt und verbreitert, modernisiert und differenziert das, was das vergangene Jahrhundert an epochaler Wende im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben eingeleitet hat."¹²

Die Schlagworte Beschleunigung, Modernisierung und Differenzierung aus Peter Schöllers Einschätzung korrelieren mit dem Veränderungsprozess, den Horst Matzerath seiner Darstellung der Urbanisierung in Preußen voranstellt. Urbanisierung ist danach ein Teilprozess innerhalb verschiedenster gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und sozialer raumzeitlicher Entwicklungen, und innerhalb dieses Teilprozesses stehen Stadterweiterungen als eine von vielen räumlichen Ausprägungen mit der Urbanisierung in einer Wechselbeziehung.

Welcher Natur war dieser Umbruch, und welche Veränderungen im rechtlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben leiteten den Prozess städtischer Erweiterungen in der späteren preußischen Rheinprovinz ein? Die einzelnen Entwicklungslinien sind außerordentlich vielschichtig; sie gewinnen zudem in dem Maß an Aussagekraft, in welchem die Einbeziehung örtlicher Prozesse in allgemeine und generalisierbare Entwicklungen gelingt. Aus diesem Grund sollen nachstehend in der gebotenen Knappheit solche übergeordneten raum-zeitlichen Prozesse im Rheinland

¹² Peter Schöller, Die Großstadt des 19. Jahrhunderts - ein Umbruch der Stadtgeschichte, in: Heinz Stoob (Hrsg.), Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, Köln-Wien 1985², S. 275-313, hier S. 275.

aufgezeigt werden, die den Hintergrund für Entwicklungen auf der Mikroebene, beispielsweise in Bonn, bildeten. Daraus folgt, dass die spezifische Bonner Entwicklung in den nachfolgenden Abschnitten nicht im Vordergrund steht: Ihr sind unten eigene Abschnitte gewidmet.

In die letzten Jahre des 18. Jahrhunderts fällt die Eroberung des gesamten linksrheinischen Gebietes durch französische Truppen und, nach den Episode bleibenden Plänen für eine cisrhenanische Republik mit Köln als Hauptstadt, die Eingliederung dieser Landschaften in den französischen Staatsverband. Die territoriale Zersplitterung in weiten Teilen des Rheinlandes, wo "auf dem späteren Gebiet der Rheinprovinz vier Kurfürstentümer, neun Herzogtümer, drei Fürstentümer, sechs gefürstete Abteien und Reichsstifte, drei Reichsstädte, 18 reichsunmittelbare Grafschaften, 38 Herrschaften, verschiedene mit Hoheitsrechten ausgestattete Stifte und Klöster sowie zahlreiche kleine Herrschaften, Städte und Flecken der reichsunmittelbaren Ritterschaft"¹³ bestanden hatten, wich gänzlich anderen politischen, verfassungsrechtlichen sozialen und kulturellen Verhältnissen: Die zahlreichen Kleinstaaten und Territorien auf deutschem Boden verschwanden, der geistliche Besitz wurde säkularisiert. Privilegien, Standesrechte des Adels, Zünfte und Landstände wurden beseitigt, und althergebrachte Lebensformen veränderten sich radikal: "Die Geborgenheit, die das noch mittelalterlichen Geist atmende Leben in Geburtsstand und Zunft verliehen hatte, die Sicherheit des ererbten Besitzes an Gütern und Rechten gingen verloren zugunsten risikoreicher Möglichkeiten des Gewinnstrebens und des sozialen Aufstiegs."¹⁴

Wie sahen diese durch die französische Zwischenherrschaft forcierten Umbrüche in ökonomischer, räumlicher, rechtlicher und sozialer Hinsicht im Einzelnen aus?

¹³ Rüdiger Schütz, Preußen und die Rheinlande. Studien zur preußischen Integrationspolitik im Vormärz, Wiesbaden 1979, S. 14.

¹⁴ Edith Ennen/Arnold E. Maurer/Claudia Valder-Knechtges, Bonn unter französischer Herrschaft, in: Dietrich Höroldt (Hrsg.), Geschichte der Stadt Bonn. Band 4: Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1794 bis 1989, S. 9-71, hier S. 11.

Die ökonomische Situation, die die Franzosen bei der Eroberung der rheinischen Territorien vorfanden, hatte sich im Verlauf des 18. Jahrhunderts allmählich herausgebildet.

Die Landwirtschaft konnte auf den zersplitterten Böden, welche die über Jahrhunderte hinweg geübte Realteilung hervorgebracht hatte, die wachsende Bevölkerung nur noch mühsam ernähren. Zwar wurden lähmende sozioökonomische Bedingungen wie Leibeigenschaft schon im Verlauf des 18. Jahrhunderts oder früher mehr und mehr zurückgedrängt oder durch Geldleistungen der Bauern an die Grundherren ersetzt; sie blieben aber *de iure* in Kraft. Es gab keine freie Vererbbarkeit des Bodens. Dieser befand sich im Übrigen im ausgehenden 18. Jahrhundert noch zum allergrößten Teil in den Händen geistlicher bzw. adliger oder bürgerlicher Besitzer, wenngleich die Pachtverträge zur Bewirtschaftung des Bodens den Bauern eine gewisse Planungssicherheit und Eigenständigkeit ermöglichten.

Die unzureichende Ertragslage in der Landwirtschaft förderte vor allem in agrarischen Ungunsträumen die zusätzliche Aufnahme einer gewerblichen Nebentätigkeit in der Form der Hausindustrie: in Gegenden mit Bodenschätzen bzw. mit Nutzungsmöglichkeiten der Wasserkraft hauptsächlich im Metall verarbeitenden Gewerbe oder in der Textilherstellung. Die Herausbildung solcher neuen Erwerbsmöglichkeiten vorwiegend im ländlichen Raum setzte Wanderungsbewegungen aus den Städten auf das Land in Gang, und die allgemeine Zunahme der Bevölkerung sowie die Wanderungsbewegung hin zu den neu industrialisierten Dörfern änderten die überkommene Siedlungsstruktur: Neue Siedlungsplätze entstanden, ehemals agrarisch geprägte Orte wurden zu Keimzellen der so genannten "Gewerbedörfer". Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung zahlreicher ländlicher rheinischer Gewerbeplätze war dabei die Leistung protestantischer, calvinistischer und mennonitischer Gewerbetreibender, die, in den Städten bedrängt oder erst gar nicht zugelassen, auf dem Lande erfolgreich nach Möglichkeiten ungehinderter Produktion suchten.

Vor Beginn der französischen Herrschaft atmeten auch die rheinischen Städte noch überwiegend spätmittelalterlichen Geist. Stadtmauern umschlossen die älteren Siedlungen, etwa Bonn, Köln und Aachen, das

städtische Gewerbe wurde in Teilen noch von Zunft- und sonstigen Zwängen beherrscht und bekam die Konkurrenz des sich entwickelnden zunftfreien Gewerbes auf dem Land zunehmend zu spüren. In den alten rheinischen Städten ortet Wilhelm Janssen denn auch "die Verlierer dieser gewerblichen Entwicklung": "Das Festhalten an veralteten gesellschaftlichen und politischen Verfassungszuständen, die eine schamlose Cliquenwirtschaft begünstigten, sowie konfessionelle Unduldsamkeit brachten Köln und andere rheinische Städte wie etwa Aachen wirtschaftlich ins Hintertreffen."¹⁵ Andere wiederum hatten, wie etwa Bonn durch seine spezielle Prägung durch die kurfürstliche Hofhaltung, erst gar keinen Anteil an einer gewerblichen Entwicklung jenseits der Bedürfnisse des Hofes. Die sozialen Unterschichten wuchsen. Eine kaum entwickelte Infrastruktur sowie fehlende oder leistungsschwache Verkehrsverbindungen runden das Bild einer - von den neuen Gewerbezentren abgesehen - noch stagnierenden Situation im Rheinland ab.

Mit der Einführung des Allgemeinen Landrechts (ALR) in Preußen im Jahre 1794 gewannen die sozioökonomischen Entwicklungen, die oben angedeutet wurden, an Dynamik. Diese war *außerhalb des Rheinlands* vor allem eine Folge der inneren Reformen, deren Notwendigkeit die militärischen Niederlagen gegen Frankreich mehr als deutlich aufgezeigt hatten. Auf kommunaler Ebene wurde die Selbstverwaltung eingeführt; die Staatsfinanzen wurden über eine Steuerreform konsolidiert. Das Handwerk und indirekt die aufkommende Industrie profitierten von der teilweisen oder vollständigen Beseitigung des Zunftzwangs. Ämter im militärischen wie im Verwaltungssektor waren nicht länger dem Adel vorbehalten, sondern boten auch Bürgerlichen berufliche Perspektiven. Das Allgemeine Landrecht "zeigte den Weg in den Rechtsstaat und verlieh dem Bürgertum zusammen mit größerer Rechtssicherheit auch 'Property Rights', also jene Verfü-

¹⁵ Wilhelm Janssen, *Kleine rheinische Geschichte*, Düsseldorf 1997, S. 237. Vgl. auch die zahlreichen neuen Aufsätze zu diesem Thema in Dietrich Ebeling (Hrsg.), *Aufbruch in eine neue Zeit. Gewerbe, Staat und Unternehmer in den Rheinlanden des 18. Jahrhunderts* (Der Riss im Himmel. Clemens August und seine Epoche, hrsg. von Frank Günter Zehnder und Werner Schäfke, Bd. VIII), Köln 2000.

gungsgewalt über das Eigentum, die (...) eine Grundvoraussetzung für private Investitionen ist."¹⁶

2.2 Umbrüche in der Zeit der französischen Herrschaft im Rheinland 1792 bis 1814/15

Weit höhere Bedeutung als die Einführung des ALR hatten für die sozioökonomische Entwicklung im Rheinland jedoch die Reformen der französischen Besatzer. Seit Ende 1792 wurde das Rheinland von französischen Truppen berührt und bis 1794 eingenommen¹⁷. Der Kölner Kurfürst Max Franz verließ seine Bonner Residenz im Oktober 1794. Parallel zu der bis Ende 1797 andauernden Ausbeutung des Rheinlands zur Sicherung der an Maas, Sambre, Rhein und Mosel stehenden französischen Armeen leiteten die Franzosen die Errichtung einer provisorischen Zivilverwaltung ein. Das Rheinland wurde unter Generalkommissar Franz-Josef Rudler nach französischem Vorbild in vier Departements eingeteilt und die Stadt Bonn als Unterpräfektur dem Departement Rhin et Moselle zugeschlagen.

Mit den am 26. März 1798 in den rheinischen Departements veröffentlichten französischen Gesetzen wurden Lehns-, Guts- und Gerichtsherrlichkeit abgeschafft. Unfreiheit, Hörigkeit, Leibeigenschaft und persönliche Dienstbarkeit wurden aufgehoben. Bäuerliche Besitzer, Pächter und Lehnsleute wurden Eigentümer des von ihnen kultivierten Bodens.

¹⁶ Werner Abelshauser, Die deutsche Industrielle Revolution, in: Hans Ulrich Wehler (Hrsg.), Scheidewege der deutschen Geschichte. Von der Reformation bis zur Wende 1517-1989, München 1995, S. 103-115, hier S. 107.

¹⁷ Das gesamte linke Rheinufer befand sich seit Ende Oktober 1794 in französischer Hand. Vgl. W. Janssen (Anm. 15), S. 260.

Das in Staatsbesitz gelangte Kirchengut, die klösterlichen und sonstigen geistlichen Ländereien und Gebäude wurden enteignet¹⁸ und zumeist an Gewerbetreibende verkauft; jedermann konnte sich nun in jeder Weise gewerblich betätigen und Grundbesitz, Immobilien sowie Vermögen erwerben: "Bedingt durch die Säkularisation erhöhte sich das Angebot an Grundstücken und Gebäuden in Stadt und Land auf dem 'freien' Markt. Der Verkauf dieser Flächen veränderte die Grundeigentümerstruktur (...).¹⁹ Die deutliche Zunahme²⁰ an Immobilien und die neu entstehende Besitzstruktur schufen auch ein Präjudiz für die teils erst Jahrzehnte später einsetzenden öffentlichen und privaten Stadterweiterungsprozesse: "Das kapitalkräftige Bürgertum erwarb auch den 'geistlichen', während der Säkularisation auf den Markt geworfenen Landbesitz, der nun an Bauern verpachtet wurde; der linksrheinische Adel hatte bereits frühzeitig reguläre Pachtverträge mit Bauern abgeschlossen und konnte so seinen Grundbesitz sichern."²¹

Das Gerichtswesen wurde von der geheimen und schriftlichen in die öffentliche und mündliche Form überführt, die Gerichtsbarkeit dezentralisiert und die Gleichheit aller Bürger vor dem Gesetz eingeführt²².

Im Jahre 1804 löste der Code Civil in den besetzten rheinischen Gebieten das erst zehn Jahre zuvor dort eingeführte preußische Allgemeine Landrecht ab. Auch das Gewerberecht und das Handelsrecht wurden einer

¹⁸ "Durch Dekret vom 9. Juni 1802 wurden die Stifte, Klöster, Orden und geistlichen Korporationen links des Rheins - von wenigen Krankenpflege- und Schulorden abgesehen - aufgehoben, ihr Besitz säkularisiert, d.h. zum Nationaleigentum erklärt." W. Janssen (Anm. 15), S. 265. Für Bonn bedeutete die Säkularisierung den Untergang aller Stifte und Klöster sowie den Abriss dreier Kirchen. Vgl. Edith Ennen/Dietrich Höroldt, Kleine Geschichte der Stadt Bonn. Vom Römerkastell zur Bundeshauptstadt, Bonn 1976³, S. 162.

¹⁹ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 133.

²⁰ W. Janssen (Anm. 15), S. 265, spricht von einem Anteil von 40 Prozent des rheinischen Bodens, der durch die Verkäufe eine "Besitzumschichtung" erfahren habe. Das Gros der Käufer gehörte dem gehobenen Bürgertum an.

²¹ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 133.

²² Die Neuordnung des Rechtswesens bedeutete für das Rheinland, "daß zum ersten Mal in seiner Geschichte die Einheit in der Rechtsordnung hergestellt war, dem entsprach die Einheit der Gerichtsverfassung." W. Janssen (Anm. 15), S. 264.

völligen Neuordnung unterzogen. Wesentlich für die Herausbildung eines leistungsfähigen Gewerbes war neben der Beseitigung rechtlicher Hemmnisse auch der umfangreiche Straßenbau. Entscheidende Veränderungen brachte die französische Herrschaft in der relativ kurzen Zeit ihres Bestehens auch für das gesamte Feld der kommunalen Selbstverwaltung. Die Franzosen beseitigten in den besetzten rheinischen Gebieten die vordem bestehenden rechtlichen Unterschiede zwischen Stadt und Land²³. Die französische Gemeindeordnung von 1800 schaffte die frühere kommunale Selbstverwaltung der Städte und die Mitwirkungskompetenz der steuerzahlenden Bevölkerung ab zugunsten einer zentralistisch und hierarchisch aufgebauten Verwaltung. Nach dem Ende der französischen Herrschaft am Rhein gelang es der preußischen Regierung zunächst nicht, die in den übrigen Landesteilen fortbestehende Differenzierung zwischen Stadt und Land und die kommunale Selbstverwaltung auch hier wieder einzuführen. Vielmehr galt in der Rheinprovinz das französische Gemeindeverfassungsrecht bis zum Erlass der Rheinischen Gemeindeordnung von 1845 fort.

Von Bedeutung für die industriell-gewerbliche Entwicklung der westlich des Rheins gelegenen Gebiete des Rheinlandes war auch die protektionistische Wirtschaftspolitik Frankreichs, "die die eigene Industrie durch eine feste Zollschranke am Rhein gegen die Konkurrenz östlich des Rheins abschirmte, den rheinischen Unternehmern dafür einen großen, freizugänglichen Markt im Westen eröffnete."²⁴ Bergische Unternehmer verlegten, um die Zollschranken zu umgehen, ihre Produktionsstätten in Gebiete westlich des Rheins. Hier nahm vor allem die Textilindustrie einen bedeutenden Aufschwung.

2.3 Der Übergang an Preußen

²³ Vgl. zu den Auswirkungen dieser "Kommunalreform" unten das Kapitel 2.5 „Die Ausgestaltung der kommunalen Verwaltung in der preußischen Rheinprovinz“.

²⁴ W. Janssen (Anm. 15); S. 268.

Der Übergang des französisch besetzten Rheinlands an Preußen wurde mit dem Wiener Kongress 1815 bzw. mit Patent vom 5. April 1815 vollzogen. Von den vier rheinischen Departements gelangten das Rhein- und Moseldepartement, Teile des Saar- und Roerdepartements, Kleve, Moers, Geldern, Essen und Werden sowie Ländereien aus dem Großherzogtum Berg an Preußen. Die 1816 analog zu den Verhältnissen im übrigen Preußen gebildeten beiden westlichen Provinzen Preußens, Westfalen (Jülich-Kleve-Berg) und Rheinprovinz (Herzogtum Niederrhein), gliederten sich in zunächst sechs, später fünf Regierungsbezirke. Regierungssitze waren für die Provinz Niederrhein die Städte Aachen, Koblenz und Trier, für die Provinz Jülich-Kleve-Berg die Städte Düsseldorf, Kleve und Köln. Dabei orientierten sich die Regierungsbezirke nur in geringem Umfang an historischen Gegebenheiten; die bestehenden Unterschiede in Größe und Zuschnitt verstärkten sich durch die uneinheitlich verlaufende industriell-gewerbliche Entwicklung noch.

Bis 1816 war die verwaltungstechnische Neuorganisation der an Preußen gefallenen rheinischen Gebiete abgeschlossen. Die beiden rheinischen Provinzen wurden 1822 - nach dem Tode des Oberpräsidenten der Provinz Jülich-Kleve-Berg, Friedrich Graf zu Solms-Laubach - zu einer unter der Leitung seines Kollegen Karl Freiherr von Ingersleben mit Sitz in Koblenz zusammengefasst. Die nächst niedere Instanz bildeten in der Rheinprovinz die Regierungsbezirke Aachen, Düsseldorf, Koblenz, Köln und Trier²⁵. Die ehemaligen französischen Kantone bzw. Arrondissements wurden zu preußischen Kreisen. Bereits im Jahre 1821 war der Regierungssitz in Kleve aufgelöst und mit Düsseldorf vereinigt worden.

Wenn damit die territoriale Gliederung der neu erworbenen rheinischen Gebiete einschneidend verändert wurde, so galt dies nicht oder nur in geringem Umfang für die Verwaltungsstrukturen aus französischer Zeit, die zunächst weitgehend erhalten blieben, und für das französische Rechtssystem. Auch die rheinische Bevölkerung hielt bekanntlich, wie die Bevöl-

²⁵ Zunächst war auch das niederrheinische Kleve Sitz einer Bezirksregierung gewesen, ehe dieser Regierungsbezirk 1822 aufgehoben und mit dem Regierungsbezirk Düsseldorf zusammengelegt wurde.

kerung der meisten Staaten und Regionen Europas, in denen die Franzosen das neue Recht eingeführt hatten, nach dem Übergang an Preußen an der französischen Kodifikation fest, und zwar aus Überzeugung, wie das folgende längere Zitat verdeutlicht: "Sieht man von den Präfekten ab, so waren es vorwiegend Rheinländer, welche die von den Franzosen eingeführten Verwaltungsmaximen in die Praxis umsetzten und das französische Recht zu sprechen hatten. Sie taten dies nicht als fanatische Dogmatiker, sondern als erfahrene Beamte, die aus ihrer Tätigkeit in den vorfranzösischen Behörden Vergleichsmaßstäbe mitbrachten, an denen sie das Neue messen konnten. Es ist gewiß keine unzulässige Vereinfachung, wenn man feststellt, daß die personelle Kontinuität viel dazu beigetragen hat, daß (...) das von den Franzosen geschaffene Neue leichter in den Rheinlanden Wurzel geschlagen hat, als wenn es von einer vorwiegend von fremden Beamten getragenen Verwaltung eingeführt worden wäre. So wird es verständlich, daß das rheinische Besitz- und Bildungsbürgertum die aus der Franzosenzeit stammenden 'Institutionen' nicht allein wegen ihrer tatsächlichen oder vermeintlichen Vorzüge, sondern ebensosehr als provinzielle Eigentümlichkeiten verteidigte."²⁶ Die Feststellung Fabers beleuchtet bereits schlaglichtartig die Problematik, die sich später etwa für die Entwicklung städtischer Siedlungsfläche aus der Kollision französisch-rheinischer mit preußischer Gesetzgebung, aber mehr noch aus der Auslegung bzw. Anwendung des divergierenden Rechts durch rheinische Richter oder Verwaltungsstellen ergeben sollte. Durch die Verankerung von Bürgerrecht, Verwaltung und Justiz des Rheinlandes in der französischen Kodifikation²⁷

²⁶ Karl Georg Faber, Verwaltungs- und Justizbeamte auf dem linken Rheinufer während der französischen Herrschaft, in: Aus Geschichte und Landeskunde. Festschrift Franz Steinbach, Bonn 1960, S. 350-388, zitiert nach E. Ennen/A.E. Maurer/C. Valder-Knechtges (Anm. 14), S. 48. Im übrigen sahen auch preußische Juristen durchaus Vorteile in der französischen Gerichtsbarkeit.

²⁷ W. Janssen sieht in der Fortdauer französischer Rechtsprechung und Verwaltung im Rheinland ein Präjudiz für dessen innere Einbindung in den preußischen Staat: "Die Tatsache, daß zwischen der tatsächlichen Inbesitznahme des Rheinlands durch Preußen und der rechtlichen wie organisatorischen Einfügung in den preußischen Staat zwei Jahre verflossen, während welcher Zeit die bisherige Verwaltung, Justizorganisation und Rechtsordnung in

ergeben sich, beispielsweise für Fragen der Bodenmobilität als Grundbedingung jeder Investition, entscheidende Weichenstellungen: Im Gegensatz zum ALR regelte der Code Civil, wie unten dargelegt wird, im Zusammenwirken mit ergänzenden Gesetzen die baurechtlich relevante Enteignungs- und Entschädigungsfrage eindeutig und progressiv. In den französisch besetzten Gebieten kam es zudem, wie oben dargestellt, zu (oftmals entschädigungslosen) Enteignungen und der Vergabe des Landes an Kleinbauern, die es zuvor nur bewirtschaftet hatten und nun selbstständige Grundbesitzer wurden. Görtemaker weist in diesem Zusammenhang allerdings auf die durch Ablösegesetze, wirtschaftliche Umstände und überkommenes Erbrecht bedingten Folgen solchen Kleinbauerntums hin: Zersplitterung des Grundbesitzes und Überschuldung, welche die Bodenmobilität weiter gefördert haben dürften²⁸.

2.4 Die beginnende Urbanisierung in der Rheinprovinz bis zur Jahrhundertmitte

"Will man den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland nachgehen, so reicht es nicht allein, die Zeit des merklich spürbaren Umbruchs, d.h. die 50er und 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts, zu betrachten. Man sollte zeitlich schon weiter zurückgehen: zu den Ursprüngen der bürgerlichen und industriellen Revolution, um verstehen zu können, wie die rasante Städteentwicklung im 19. Jahrhundert möglich war."²⁹ Diese mit dem Schlagwort Urbanisierung fassbaren Entwicklungen können aus histo-

Kraft blieben und weiterhin funktionierten, war von erheblicher Bedeutung für die Integration der Rheinländer in den Staat, dem sie nun angehörten." W. Janssen (Anm. 15), S. 273.

²⁸ Manfred Görtemaker, Deutschland im 19. Jahrhundert. Entwicklungslinien, Bonn 1994⁴, S. 156.

²⁹ Wolfgang Kantzow, Der Bruch in der Entwicklung der deutschen Städte ausgehend von der preußischen Reformpolitik und dem veränderten Bodeneigentumsbegriff, in: G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), S. 25-34, hier S. 25.

risch-geographischer Sicht noch differenzierter in unterschiedliche raum-zeitliche Prozesse gegliedert werden.

Alle diese auch physiognomisch mehr oder minder klar ablesbaren Entwicklungsstufen unterlagen im hier untersuchten Zeitraum in ihrer Ausgestaltung in wechselndem Umfang den jeweiligen Rahmenbedingungen, die der Staat über das Gesellschaftssystem, die Rechts- und Wirtschaftsordnung und die soziale Verfasstheit vorgab. Es soll hier nur noch einmal auf einzelne Faktoren und ihre raum-zeitliche Ausprägung verwiesen werden.

Zu diesen zählen: 1. ein enormes Bevölkerungswachstum, 2. das Aufkommen neuer wirtschaftlicher Funktionen, 3. der Fortfall der fortifikatorisch bzw. fiskalisch bedingten Barrieren - Stadtmauern und frühneuzeitliche Bastionsbefestigungen ebenso wie Akzisemauern - zwischen Stadt und Land, 4. die Auslagerung raumfressender bzw. störender Industrie- und Gewerbegebiete in das Umland der Städte, 5. neue Produktionsmethoden und -stätten, 6. soziale Segregationsprozesse, 7. ein sich zunehmend verdichtendes Verkehrsnetz bzw. das Aufkommen neuer Verkehrsmittel sowie 8. die Um- und Ausgestaltung rechtlicher Normen. All dies revolutionierte nicht nur die Gesellschaft, sondern auch und vor allem das Bild und die Funktion der Stadt im 19. Jahrhundert.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts führten verschiedene Umstände und Entwicklungen zu einem dynamischen Bevölkerungswachstum. Dazu zählen ein allgemeiner wirtschaftlicher Aufschwung, der seinen Rückhalt in der Liberalisierung der industriell-gewerblichen Produktion und in der zunehmenden Verbreitung von Verdienstmöglichkeiten im Heimgewerbe fand. Ferner müssen hier Verbesserungen in der landwirtschaftlichen Produktion genannt werden, die als Fortschritte im Ernährungssektor und im Verbund mit medizinischen Entwicklungen vor allem über die Senkung der Kindersterblichkeit die Lebenserwartung erhöhten. Allerdings prägte sich die hier grob skizzierte Situation im Rheinland mit großen räumlichen Unterschieden aus.

Insgesamt nahm die Bevölkerung der Rheinprovinz zwischen 1816 und 1849 von 1 871 000 auf 2 831 000 Menschen zu, das entspricht einem

Anstieg um gut 51 Prozentpunkte³⁰. Dieser Bevölkerungszuwachs stützt sich zum einen auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung - also ein Überwiegen der Geburten gegenüber den Todesfällen - zu beträchtlichen Teilen aber auch auf Zuwanderungen aus ländlichen Gebieten; Ziel dieser Wanderungsbewegung waren zumeist die sich entwickelnden gewerbereichen Städte, die am ehesten die Hoffnung auf einen Arbeitsplatz boten. Solche Städte fanden sich vor allem im nördlichen Rheinland und hier konzentriert auf den Regierungsbezirk Düsseldorf³¹.

Bevölkerungszunahme und geänderte bzw. erweiterte Wirtschaftsaktivitäten sind die Prämissen für das Städtewachstum im frühen 19. Jahrhundert. Beide lassen sich mit räumlichen und zeitlichen Differenzierungen für die gesamte Rheinprovinz belegen.

Die Land-Stadt-Wanderung begann insbesondere seit den 1840er Jahren als weiterer Faktor für den Anstieg des Anteils der Stadtbevölkerung wirksam zu werden: Von 1840 an war erstmals ein Anstieg der Verstädterungsquote, d.h. des städtischen Bevölkerungsanteils zu verzeichnen. In derselben Phase bildete sich eine positive Korrelation zwischen der Größe der Stadt und der Dynamik ihres Wachstums heraus. Mehr als ein Drittel der Städte in den dicht besiedelten Regierungsbezirken Köln, Düsseldorf und Aachen hatte ein extremes Wachstum zu verzeichnen³². Den entscheidenden Impuls für die Urbanisierung bilden damit das Bevölkerungswachstum generell und der Anstieg des Anteils städtischer Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung. Letzterer ist vor allem dort zu verzeichnen, wo neue Industrien Arbeitsplätze boten, die nach der Durchsetzung

³⁰ Vgl. W. Janssen (Anm. 15), S. 275.

³¹ Die Wanderungsbewegungen dieser Region lassen sich wiederum differenzieren in Zonen mit Nahwanderung, wie dem Raum um Mönchengladbach, und das Ruhrgebiet, in dem eher der Zuzug aus entfernter gelegenen Gebieten überwog. Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 138.

³² Horst Matzerath, Urbanisierung in Preußen 1815-1914, Stuttgart 1985, S. 117 ff, und Dietrich Denecke, Aspekte sozialgeographischer Interpretationen innerstädtischer Mobilität im 19. und 20. Jahrhundert, in: Heinz Heineberg (Hrsg.), Innerstädtische Differenzierung und Prozesse im 19 und 20. Jahrhundert. Geographische und historische Aspekte, Köln/Wien 1987, S.133- 157, hier S. 135.

der Gewerbefreiheit prinzipiell jedermann offen standen. Während die Franzosen im Rheinland bereits das freie Herrschaftsrecht an Sachen und vermögenswerten Gütern realisiert und die Freiheit der Person, des Eigentums und des Rechtsverkehrs eingeführt hatten, schufen in Preußen bekanntlich erst die Stein-Hardenbergschen Reformen diesen Grad an Liberalität. Die Auswirkungen der Möglichkeit, die überkommenen jahrhundertalten zünftigen bzw. agrarischen Strukturen zu verlassen, führt die Entwicklung der rheinischen Städte eindrucksvoll vor Augen. Im Rheinland zeichnen sich solche Gewerbeorte, die an der Wende des 18. zum 19. Jahrhundert kaum den Status von Dörfern hatten, durch ihr geradezu stürmisches Wachstum aus, das eine geordnete städtische Entwicklung oftmals unmöglich machte. Die alten Gewerbestandorte - etwa der Textilindustriestagnierten dagegen häufig in ihrer Entwicklung und fielen in ihrer ökonomischen Bedeutung hinter den aufstrebenden neuen Gewerbeorten zurück. Unabhängig von der Entwicklung solcher neuen Industriestandorte bildete die Industrialisierung aber auch einen eigenen Entwicklungsimpuls für die meisten rheinischen Städte, wenn auch weniger eindrucksvoll und oftmals zeitlich verzögert.

Die Säkularisation von 1803 mobilisierte gerade in den von geistlichem Besitz geprägten Städten des Rheinlandes enorme Bodenreserven; sie beeinflusste indirekt deren gewerbliche Entwicklung und führte zu beträchtlichen sozialen Umbrüchen.

Die teils seit dem Mittelalter bestehenden Reserven an Bauland in den Städten wurden durch das Bevölkerungswachstum und die rasante Industrialisierung oftmals innerhalb weniger Jahrzehnte aufgezehrt und zwangen zu Erweiterungen der städtischen Siedlungsfläche. Raum zu deren Ausdehnung konnte durch den Fortfall rechtlicher Restriktionen wie etwa der Mahl- und Schlachtsteuer seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts aber eben auch vor den Toren der Stadt als Rechtssubjekt gefunden werden. Auf der anderen Seite standen die städtischen Gemeinwesen ebenso wie die staatlichen Behörden den baurechtlichen Konsequenzen des Städtewachstums noch äußerst unsicher gegenüber. Es fehlte zumal in der Anfangszeit dieses Entwicklungsprozesses - etwa um 1840 -, und bis hin zum Boom im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts an allgemein gültigen prakti-

kablen Rechtsvorschriften, um das Bauen und Siedeln in geordnete städtebauliche Bahnen zu lenken. In der preußischen Rheinprovinz erhielt dieses baurechtliche Vakuum noch eine besondere Brisanz: Hier waren mit dem Fortbestehen der durch die französische Zeit geprägten Rechtsauffassung und Jurisdiktion auch und gerade auf kommunalem Interessengebiet Reibungen und Widersprüche zur preußischen Gesetzgebung und Rechtsprechung vorprogrammiert.

Mit der industriell-gewerblichen Entwicklung ging der progressive Ausbau des Verkehrsnetzes zu Lande und zu Wasser vonstatten. Dieser prägt den Prozess der Urbanisierung in zweifacher Hinsicht: Zum einen stellen Verkehrswege gewichtige Standortfaktoren dar, deren Einfluss beispielsweise bei der Entwicklung der Städte im Ruhrgebiet sehr hoch anzusetzen ist. Andererseits bildete der Konflikt zwischen den Erfordernissen etwa der Bahntrassierung und der zusammenhängenden Nutzung städtischer Siedlungsflächen einen Streitpunkt, der wie ein roter Faden z.B. die Kölner Stadtentwicklung durchzieht.

Der Unterschied zwischen dem altüberkommenen, rechtlich wie funktional geprägten Stadtbegriff und dem neuen, durch seine ökonomische Macht und Bevölkerungsballung eindrucksvollen Siedlungstyp war den Zeitgenossen dabei wohl bewusst. Er bildete, wie unten darzustellen sein wird, einen der Kernstreitpunkte bei der Ausgestaltung des rheinpreußischen Kommunalrechts, umso mehr, als in der Zeit der französischen Herrschaft die rechtlich begründeten Unterschiede zwischen Stadt- und Landgemeinde zugunsten eines einheitlichen Gemeinderechts ja aufgehoben worden waren.

Vor allem aber dürfte der mehrfache gravierende Wandel der Rechtsordnung im Rheinland innerhalb weniger Jahrzehnte - absolutistische Herrschaft, französisches Bürgerrecht, schließlich die Gemengelage aus rheinisch-französischem und preußischem Recht - einen noch vielfach unterschätzten Einfluss auf die Entwicklung zahlreicher rheinischer Kommunen ausgeübt haben. Dabei kommt der Ausgestaltung des kommunalen Baurechts, die unten dargestellt wird, eine Schlüsselfunktion zu.

Die räumlichen Auswirkungen des Bevölkerungszuwachses in den Städten sind in erster Linie in einer Verdichtung der Bebauung, in der Auf-

siedlung von Freiflächen aus Kirchen- und Klosterbesitz sowie sonstiger bislang agrarisch genutzter innerstädtischer Areale zu sehen. Erst allmählich übersprang die Siedlungstätigkeit die Grenzen der alten Städte. Diese Entwicklung war durch die Aufhebung des Stadt-Land-Gegensatzes in französischer Zeit generell möglich geworden.

Das Gros der städtischen Siedlungen, aber auch viele industrialisierte Dörfer zeigen im Verlauf des 19. Jahrhunderts ein mehr oder weniger deutliches Wachstum über den bis zum Beginn des Industriezeitalters erreichten Bestand hinaus. Physiognomisch bietet sich dieses Phänomen in einschlägigen Karten als "ausfransender" Stadtrand dar; die Besiedlung greift über den mittelalterlichen Bering hinaus, wo dieser noch vorhanden ist. Neue Verkehrsanlagen ziehen Industriesiedlungen außerhalb des historischen Siedlungsbereichs nach sich, raumgreifende Neu- und Großbauten für Behörden, Infrastruktur und Versorgung entstehen jenseits der alten Stadtgrenzen. Um eine methodisch und genetisch exakte Erfassung solcher Phänomene hat sich in neuerer Zeit Busso von der Dollen bemüht. Von der Dollen charakterisiert die in der Regel "spontane (als Gegensatz zur geplanten), im Prinzip punktuelle Ansiedlung einzelner Funktionen aus dem bisherigen Stadtkörper an die Peripherie" als *Stadtrandelemente* und unterscheidet diese von der *Stadterweiterung*, "die nicht nur größer dimensioniert, sondern vor allem auch flächig für die Neubebauung ausgewiesen" sei³³. Diese Begriffsfassung bietet der historisch-geographischen Analyse eine Grundlage zur methodisch exakten Einordnung städtischer Erweiterungsprozesse im umfassenden Wortsinn mit der Konsequenz, dass sich die auf den ersten Blick zahllosen derartigen Erscheinungen - auch und gerade in der preußischen Rheinprovinz - auf eine überschaubare Zahl an echten Stadterweiterungsvorhaben im oben umrissenen Sinn reduzieren lassen. Während "Nutzungen, Anlässe und topographische Anordnung" der Stadtrandelemente in der Regel von lokalen Kräften bestimmt werden, liegt der Stadterweiterung im hier verwandten Sinne ein hoheitlicher Akt (von der Dollen) zugrunde. Daraus ergeben sich, wie unten darzustellen sein wird,

³³Busso von der Dollen, Stadtrandphänomene in historisch-geographischer Sicht, in: Siedlungsforschung, 1 (1983), S. 15-37, hier S. 17.

unmittelbare Bezüge zur Rechtslage und Baugesetzgebung im fraglichen Zeitraum. Auch diese Bezüge bilden einen signifikanten Unterschied zwischen dem Stadtrandelement und der Stadterweiterung.

Mit der allmählichen Herausbildung der entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen löste sich im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts der Straßenbau vorübergehend aus der alleinigen Zuständigkeit staatlicher und kommunaler Stellen: Private Akteure trugen unter Ausnutzung der rechtlichen Rahmenbedingung in teilweise weitreichendem Maße zur Anlage neuer Straßenzüge bei. Die Differenzierung nach den Trägern eines städtischen Erweiterungsprojekts hat damit nicht lediglich "akademischen Charakter"; sie bildet im Gegenteil ausgehend von den jeweiligen Interessen, Motiven und Rahmenbedingungen auch einen wertvollen Ansatz zur Analyse des komplexen Planungsgeschehens, das nicht nur das Ergebnis des Erweiterungsprozesses als solchem untersucht, sondern auch nach den handelnden Personen fragt.

2.5 Die Ausgestaltung der kommunalen Verwaltung in der preußischen Rheinprovinz

Die unterschiedliche Ausgestaltung der Kommunalverwaltung in Preußen bzw. den vom französischen Recht beeinflussten Rheinlanden bildete neben der Enteignungsrechtslage, auf die unten eingegangen wird, ein Präjudiz bei der Ausführung städtischer Erweiterungsprojekte.

Die Franzosen hatten in den besetzten linksrheinischen Gebieten, wie oben dargelegt, im Jahr 1800 eine Munizipalverfassung eingeführt, die streng zentralistisch organisiert war und städtische wie ländliche Siedlungen einander gleichstellte. Die vordem in den Städten bestehenden Verfassungen wurden aufgehoben, die Gemeinden nach der Einwohnerzahl klassifiziert. Der jeweilige Maire war als einzige örtliche Verwaltungsinstanz Präsident des Munizipalgerichts, des Munizipalrates, des Verwaltungsrates der Steuern und der Wohltätigkeitskommission; er unterstand wie der Unter-

präfekt - der Vorsteher eines Arrondissements - dem Präfekten. In größeren Städten ernannte die Staatsregierung den Maire. Der Munizipalrat setzte sich aus der Gruppe der 100 höchstbesteuerten Bürger, der so genannten Kantonalwahlversammlung, zusammen und wurde nach deren Vorschlägen vom Präfekten ernannt.

Nach der Übernahme der französisch besetzten linksrheinischen Gebiete durch Preußen setzte ein Streit um die Ausgestaltung dieser Ordnung ein, der erst beendet werden konnte, als mit der Rheinischen Städteordnung von 1856 "der Durchbruch zur *modernen* kommunalen Selbstverwaltung vollzogen wurde"³⁴. In welchen Schritten vollzog sich diese, und wo sind Bezüge zur Umsetzung kommunaler bzw. städtischer Erweiterungsvorhaben zu suchen?

Wesentliche Merkmale der französischen Munizipalverfassung waren wie erwähnt die völlige rechtliche Gleichstellung aller, also städtischer wie dörflicher Einwohner, verbunden mit der Beseitigung jedweder kommunalen Selbstverwaltung sowie aller ständischen und feudalen Rechte. Die rheinischen Gemeinden - der Begriff "Stadt" fand nur noch aus formalen Gründen auf größere Orte Anwendung³⁵ - wurden zu "bloßen staatlichen Verwaltungseinheiten herabgestuft", deren politische Beteiligungsrechte äußerst gering waren. Die Funktion des zehn bis 30 Mitglieder umfassenden Gemeinde- bzw. Munizipalrates beschränkte sich auf die Beratung des Maire bei "Anleihen, Steuern, Kommunalbedürfnisse(n), Lastenverteilung, Gemeindevermögen und Ausgabenkontrolle"³⁶. Schütz sieht in der Einführung der Gleichheit vor dem Gesetz, der Gewerbefreiheit, der freien Vererb- und Teilbarkeit des Bodens eine "Beseitigung der Hemmnisse (...), die einer Urbanisierung und beginnenden Industrialisierung auch der

³⁴ Rüdiger Schütz, Von der französischen Munizipalverfassung zur Rheinischen Städteordnung von 1856. Zur Entwicklungsgeschichte kommunaler Selbstverwaltung in den Rheinlanden, in: Margret Wensky (Hrsg.), Preußen und die rheinischen Städte, Köln 1994, S. 37-73, hier S. 37 (Hervorhebung im Original).

³⁵ Ebd., S. 38.

³⁶ Ebd.

ländlichen Gebiete im Wege standen"³⁷. Hier lässt sich erneut die Frage stellen, inwieweit diese Entwicklung aber auch über die Zersplitterung des Grundbesitzes die ungünstigen Voraussetzungen schuf oder förderte, unter denen später die Ausführung etwa des Bonner Stadterweiterungsvorhabens zu leiden hatte.

Nach dem Übergang der französisch besetzten Gebiete an Preußen blieben eine Vielzahl der zuvor eingesetzten Amtsträger in der Kommunal- und Provinzverwaltung bis auf weiteres auf ihren Posten. "Die Ursache hierfür dürfte in der Tatsache zu suchen sein, daß Napoleon und seine Präfekten diese Stellen nicht mit französischen Beamten, sondern mit einheimischen angesehenen Bürgern oder aus dem grundbesitzenden Adel besetzt hatten."³⁸

Der Vorstoß des preußischen Innenministers von 1816, in der preußischen Rheinprovinz eine modifizierte Form der - im Vergleich zur französischen Gemeindeordnung ungleich liberaleren - Steinschen Städteordnung von 1808³⁹ einzuführen, stieß dort auf vehemente Ablehnung, wenngleich die rheinischen Provinzialbehörden unterschiedliche Argumente für den Erhalt der französisch-rheinischen Gemeindeordnung ins Feld führten und auch durchaus Reformbedarf sahen. Erhaltenswerte Vorzüge der französischen Einrichtungen waren in den Augen der rheinischen Behörden die rechtliche Gleichheit aller Bürger und die starke Verwaltungsspitze in der Gestalt des Bürgermeisters. Auch der Verweis auf die gänzlich unterschiedliche historische Entwicklung, die zu nicht vergleichbaren Voraussetzungen in den verschiedenen preußischen Landesteilen geführt habe, findet sich wiederholt in den Stellungnahmen rheinischer Regierungspräsidenten und Bürgermeister: "Die diesseitige Verwaltungsordnung kann deshalb bei uns keine Anwendung finden, weil Landesart und Sitte wie in vieler, so besonders in dieser Beziehung gänzlich abweichend sind. Wir

³⁷ Ebd., S. 39.

³⁸ Dietrich Höroldt, Rheinische Gemeinden in ihrem Verhältnis zum preußischen Staat während des 19. Jahrhunderts, in: M. Wensky (Anm. 34), S. 9-36, hier S. 11.

³⁹ Die Steinsche Städteordnung war in einiger Hinsicht liberaler als die französische Munizipalordnung. Sie gestand den Städten etwa das Recht der Bürgermeisterwahl zu.

kennen keine Gerichtsobrigkeiten, keine Domainen, keine Einwirkungen von Gutsbesitzern als solche in die Orts-Polizei und Gemeindeverwaltung, unmittelbar oder durch von ihnen ernannte und abhängige Schulzen; (...) Sowie indessen gegenwärtig dieselbe Verfassung für städtische und ländliche Gemeinden bei uns besteht, und Städte als solche keinen distinktiven Charakter weiter haben, so sind wir auch der Meinung, daß es angemessen und notwendig sein wird, nur durch ein und dieselbe gemeinsame Gemeinde-Ordnung diese Verhältnisse näher zu bestimmen, und wir müssen solche als ein sehr dringendes Bedürfnis in den uns anvertrauten Provinzen erklären."⁴⁰

Die ökonomische Entwicklung im Rheinland hatte dazu geführt, dass wohlhabende und unternehmerisch denkende Bevölkerungsschichten nicht länger nur in städtischen Siedlungen anzutreffen waren. Es hatten sich also auch in dieser Hinsicht die ländlichen Verhältnisse an die der Städte angeglichen⁴¹.

In den folgenden Jahren änderte sich an den Positionen und Argumenten beider Seiten wenig. Der Erlass der Provinzialständegesetze vom 5. Juni 1823 und 24./27. März 1824 führte lediglich dazu, dass die "Städte", wenngleich im Rheinland rechtlich nicht von anderen Gemeinden unterschieden, nun einen eigenen Stand im rheinischen Provinziallandtag bildeten⁴². Ausschlaggebend für die Zugehörigkeit zum Kreis der "Städte" war die Ausprägung gewerblicher Tätigkeit: 122 solcher "Städte" umfasste der rheinische Provinziallandtag. Ihnen entsprachen 16 über ein Zuweisungsverfahren ermittelte Stimmen in dem Gremium.

Der Versuch der Berliner zuständigen Behörden vom April 1831, bei den rheinischen Städten auf einem eigens einberufenen Städtetag in Düsseldorf die Annahme der Steinschen Städteordnung von 1808 oder der soeben erlassenen revidierten Städteordnung vom März desselben Jahres durchzusetzen, scheiterte. Der Erlass der Rheinischen Gemeindeordnung am 23. Juli 1845 stellte damit übergangsweise - bis zum In-Kraft-Treten

⁴⁰ Zitiert nach R. Schütz (Anm. 34), S. 45f.

⁴¹ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 149.

⁴² R. Schütz (Anm. 34), S. 49.

der Rheinischen Städteordnung von 1856 - einen Kompromiss zwischen den "französischen" Verhältnissen und den preußischen Wünschen dar. Am 23. Juli 1845 schließlich trat mit der Rheinischen Gemeindeordnung eine Regelung in Kraft, die einerseits die rechtliche Gleichstellung von Stadt und Land sowie die Bürgermeistereiverfassung beibehielt, die andererseits geringe Selbstverwaltungskompetenzen einräumte und insoweit dem lange gesuchten Kompromiss zwischen rheinisch-französischer und preußischer Praxis nahe kam. Sie hielt an der aus französischer Zeit überkommenen Gleichstellung von Stadt- und Landgemeinden fest, vergrößerte jedoch im Vergleich zur Munizipalverfassung die Mitwirkungsmöglichkeiten der Bürger und die kommunalen Aufgabengebiete. Analog zur Munizipalverfassung erfolgte die Ernennung des Bürgermeisters staatlicherseits auf Lebenszeit: Er besaß praktisch alle "wesentlichen kommunalpolitischen Befugnisse und war vom Gemeinderat weitgehend unabhängig, dessen Zuständigkeit sich vor allem auf das Beschlussrecht über reine Gemeindeangelegenheiten erstreckte, während in allen anderen Fällen Gemeinderatsbeschlüsse nur den Charakter von Gutachten besaßen."⁴³ Durch die Vorschrift eines hohen Mindesteinkommens war und blieb die Masse der Bevölkerung allerdings vom Recht zur Wahl der Gemeindevertreter ausgeschlossen⁴⁴; die Steuerleistung je eines Drittels der Bevölkerung entschied entsprechend dem mit der durch die Rheinische Gemeindeordnung erstmals in Preußen eingeführten abgestuften ungleichen Dreiklassenwahlrechts über die Zusammensetzung des Gemeinderats. Damit lag "die kommunalpolitische Macht (...) in den Händen der kleinen ökonomischen Führungsschicht (der Geldfamilien) und der Honoratiorenschicht aus Beamten, Juristen oder Ärzten"⁴⁵. Da die kommunalen "Ämter" noch zumeist von Ehrenamtlichen ausgeübt wurden, die sich solche Funktionen aufgrund ihrer wirtschaftlichen Unabhängigkeit "erlauben" konnten, besaß der kleine Kreis wohlhabender Persönlichkeiten in einer Stadt wie etwa Bonn enormen Ein-

⁴³ Ebd., S. 55.

⁴⁴ In Bonn durften nach dieser Regelung nur 566 von über 16 000 Einwohnern den Gemeinderat wählen. Vgl. Dietrich Höroldt, Bonn im Vormärz und in der Revolution 1814-1849, in: ders. (Anm. 14), S. 83.

⁴⁵ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 151.

fluss auf das Zustandekommen und die Umsetzung kommunaler Projekte. Hildegard Schröteler-von Brandt stellt für Mönchengladbach eine langjährige Kontinuität der Gemeinderäte fest, und auch für Bonn lässt sich über Jahre hinweg die gleiche Bürgergruppe als Akteure kommunaler oder auch privater Planungen ausmachen.

Dreh- und Angelpunkt des zähen Festhaltens der rheinischen Interessenvertreter an den aus französischer Zeit überkommenen Institutionen war deren relative Liberalität im Vergleich zu den preußischen Verhältnissen, die trotz aller Reformbestrebungen im Kern ständisch geblieben waren: Die Franzosen hatten, wie oben bereits umrissen, die freie Vererbbarkeit und Teilbarkeit des Bodens ebenso eingeführt wie die Gleichheit vor dem Gesetz, die Öffentlichkeit und Mündlichkeit der Gerichtsverfahren, die Steuergleichheit und die Gewerbefreiheit. Sie ebneten damit den Weg für eine zögernde Urbanisierung und Industrialisierung sowohl im städtischen wie im ländlichen Raum mit der Folge, dass die bis dato tief greifenden sozialstrukturellen und ökonomischen Unterschiede zwischen Stadt und Land allmählich zurückgingen - ein Prozess, für den sich im Rheinland im ausgehenden 18. Jahrhundert zahlreiche Beispiele finden lassen. So hatten die Vergrößerung des Wirtschaftsgebietes, der Wegfall der Binnenzölle, der Zuzug innovativer Kräfte aus dem rechtsrheinischen Raum und die finanzielle Förderung des Staates zu einem spürbaren Aufschwung der Wirtschaft im Rheinland - vor allem am Niederrhein, im Bergischen Land und am Nordrand der Eifel - geführt, der allerdings in den ersten Jahren nach dem Übergang an Preußen einen schweren Rückschlag erlitt.

In der Folge der Revolution von 1848 erließ die preußische Regierung für den Gesamtstaat die liberale, für Städte und Landgemeinden gleichermaßen geltende Gemeindeordnung vom 11. März 1850, die allerdings Episode blieb.

Am 15. Mai 1856 schließlich trat die so genannte Rheinische Städteordnung in Kraft. Ihre wesentliche Neuerung war die endgültige, bislang vermiedene Trennung von Stadt- und Landgemeinden. Für letztere wurde die Gemeindeordnung von 1845 mit einigen Ergänzungen bestätigt; Städte im Sinne der neuen Ordnung waren diejenigen Orte über 10 000 Einwohner, die bereits im rheinischen Provinziallandtag im Stand der Städte

vertreten waren. Auf Antrag konnte die Städteordnung auch kleineren Gemeinden verliehen werden, sofern sie aufgrund ihrer gewerblichen Struktur Mitglied des Provinziallandtags wurden. Sie galt auch für diejenigen Städte, die bereits zuvor die Revidierte Städteordnung angenommen hatten. Es war den Städten freigestellt, sich für die Magistrats- oder die Bürgermeistereiverfassung zu entscheiden; die große Mehrheit der rheinischen Städte wählte letztere. Abhängig von der Größe der Stadt waren zwischen zwölf und 30 Stadtverordnete zu wählen, von denen die Hälfte über Hausbesitz verfügen musste. Eine wesentliche Neuerung der Städteordnung war die Wählbarkeit des Oberbürgermeisters durch den Gemeinderat. Die Regierung bestätigte in den Städten diese gewählten Oberbürgermeister lediglich, während sie in den Landgemeinden wie zuvor von staatlichen Stellen berufen wurden.

Damit ist die kommunalrechtliche Situation der Jahrhundertmitte umrissen. Schütz wertet sie als die "eigentliche Zeit der modernen kommunalen Selbstverwaltung durch gewählte Beschluss- und Vollzugsorgane auf der Grundlage ausgedehnter gemeindlicher Zuständigkeiten"⁴⁶.

2.6 Rechtliche Rahmenbedingungen für Stadterweiterungen im Rheinland

"Die baupolizeiliche Aufsicht (in Preußen, B.G.) beinhaltete die Zuständigkeit, Fluchtlinien festzulegen und damit Entschädigungsansprüche der betroffenen Grundeigentümer zu begründen. Es war daher selbstverständlich, daß die staatliche Baupolizeibehörde Fluchtlinien nur in begrenztem Umfang ausweisen durfte, damit die Entschädigungsverbindlichkeiten, die die Städte zu tragen hatten, nicht überhandnahmen"⁴⁷, stellt Hans Böhm

⁴⁶ R. Schütz (Anm. 34), S. 66.

⁴⁷ Hans Böhm, Stadtplanung und städtische Bodenpolitik, in: Hans Heinrich Blotevogel (Hrsg.), Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur

mit Blick auf die Planungspraxis des späteren 19. Jahrhunderts fest. Welche Instrumente regelten demnach die öffentliche und private Bautätigkeit in der preußischen Rheinprovinz? Trifft die Aussage Böhms zu, die Kommunen hätten bei der Ausweisung von Baufluchtlinien die rechtlichen und finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahmen "selbstverständlich" berücksichtigt?

In der Literatur zum Bonner Stadterweiterungsprojekt wird allgemein die Überzeugung vertreten, dass die Ausführung des großzügig geplanten Aligementplans unter anderem an den fehlenden bzw. unzureichend ausgebildeten Möglichkeiten zur Enteignung der benötigten privaten Grundstücke und den hohen Entschädigungskosten dafür gescheitert sei⁴⁸.

Die Erweiterung städtischer Siedlungsfläche scheint damit von dem Instrument der jeweils geltenden Bauordnung ebenso bestimmt zu sein wie von den Möglichkeiten der Fluchtlinienplanung und der Enteignung des benötigten Grundbesitzes, wenn sich dieser nicht in kommunalem Besitz befand.

Unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen erfolgten demnach rheinische Stadterweiterungsplanungen, z.B. die in Bonn? Trifft die oben paraphrasierte Einschätzung zu, das Bonner Stadterweiterungsvorhaben sei an den fehlenden Möglichkeiten zur Enteignung des benötigten Grund und Bodens gescheitert, und stimmt die Feststellung Böhms, die staatliche Baupolizeibehörde habe die enteignungsrechtlichen Folgen ihrer Fluchtlinienplanung berücksichtigt? Wer plante z.B. in Bonn auf wessen Veranlassung und unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen? Diesen Fragen, die oben bereits angerissen wurden, soll im Folgenden mit Blick auf die Instru-

Weimarer Republik (Städteforschung, Reihe A, Darstellungen, Bd. 30), Köln-Wien 1990, S. 141. Derselbe Autor unterscheidet in Anlehnung an die Entwicklung des gemeindlichen Verwaltungsverständnisses und parallel zu der Herausbildung entsprechender Planungsinstrumente fünf Phasen der Stadtplanung und -entwicklung im 19. Jahrhundert: 1. Spätländesfürstlicher Städtebau bis ca. 1830, 2. Frühbürgerlicher Städtebau bis ca. 1850, 3. Bürgerlicher Städtebau bis ca. 1875, 4. Kapitalistischer Städtebau bis ca. 1910 und 5. Kommunalen Städtebau etwa ab 1910. Die meisten rheinischen Stadterweiterungsvorhaben sind danach in die 2. bis 4. Phase zu stellen.

⁴⁸ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 147 ff., insb. S. 153.

mente der Bauordnung, der Fluchtlinienplanung und des Enteignungsrechts nachgegangen werden.

Ein einheitliches Baurecht und übergreifende Bauordnungen konnten sich in Preußen erst mit dem Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 1. März 1850⁴⁹ herausbilden. Zuvor hatte seit 1794 in Preußen das Allgemeine Landrecht nurmehr grundlegende baupolizeiliche Zuständigkeiten geregelt: Sie betrafen 1. Straßen und Verkehr, soweit öffentliche Sicherheit und Ordnung berührt waren, 2. bauliche Sicherheit von Gebäuden zum Schutz der Allgemeinheit vor Schaden, 3. die Feuersicherheit der Gebäude und 4. den Schutz der Öffentlichkeit vor verunstaltenden Bauten. Bauordnungen für einzelne Städte, die lokale Besonderheiten und Erfordernisse hätten berücksichtigen können, existierten zunächst nicht. Ihr Erlass war gegebenenfalls Sache der staatlichen Polizeibehörden, im Rheinland also der Königlichen Regierungen, die als Landespolizeibehörden fungierten. Sie erließen in der Tat für einzelne Städte der preußischen Rheinprovinz und "für die Lösung aktueller örtlicher Probleme (...) spezielle Bauordnungen", etwa für Aachen und Düsseldorf⁵⁰. In anderen rheinischen Städten, und nur in den größeren, entstanden - oftmals immer noch unzureichende und dürftige - Bauordnungen kaum vor der Jahrhundertmitte: so etwa in Köln in den Jahren 1844 und 1869, in Bonn im Jahr 1846, in Mönchengladbach im Jahr 1856⁵¹. Die Bauordnungen "bestimmten das Verhältnis von Straßenbreite

⁴⁹ Bereits 1848 war ein "Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Aufgaben" gebildet worden. Diesem war aus dem Innenministerium die Gewerbe- und Baupolizei, aus dem Finanzministerium die Abteilung für Handel, Gewerbe und Bauwesen übertragen worden. 1850 erhielt die Abteilung für Bauwesen des neuen Ministeriums auch noch die Aufgaben der Oberbaudeputation übertragen. Das o.g. Gesetz schuf nun die Möglichkeit, die Prozedur der Aufstellung von Bauplänen zu vereinheitlichen. Vgl. Helmut Croon, Staat und Städte in den westlichen Provinzen Preußens 1817 - 1875. Ein Beitrag zum Entstehen des Preußischen Bau- und Fluchtliniengesetzes von 1875, in G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), S. 185-203, hier S. 61.

⁵⁰ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 67. Sie vertritt die Ansicht, die im ALR verankerte Befugnis der Polizeibehörde, Fluchtlinien festzusetzen, habe mehr den Charakter einer Verbotsregelung als einer entwickelnden Maßnahme besessen. Vgl. ebd., S. 70.

⁵¹ Ebd., S. 68.

und Häuserhöhe, die Zahl der zulässigen Geschosse, den freizulassenden, nicht bebaubaren Teil der Grundstücke."⁵² Die beiden Städte Krefeld und Düsseldorf stellen insofern einen Sonderfall dar, als den Bürgermeistern die Handhabung der örtlichen Baupolizei zur Ausführung der Fluchtlinienpläne übertragen wurde, welche die Königliche Regierung in Düsseldorf genehmigt hatte. 1883 wurde mit dem preußischen Landesverwaltungsgesetz den Ortspolizeibehörden die Befugnisse der Baupolizei übertragen⁵³.

War so die Handhabung der Baupolizei bis weit in die zweite Hälfte des Jahrhunderts eine staatliche Angelegenheit, so lag auch die Zuständigkeit für die Erstellung von Stadterweiterungsplänen in staatlichen Händen: "Die Aufstellung von Bauplänen - d.h. von Straßen-Fluchtlinienplänen, die später meist 'Bebauungspläne' genannt wurden, gehörte zu den Aufgaben der staatlichen Baupolizei. Die Regierungen, die ihnen unterstellten Landräte und Ortspolizeibehörden hatten, sofern sie es für erforderlich hielten, die notwendigen Arbeiten zu veranlassen, ihre Ausführung zu überwachen. Die Baupläne bedurften der königlichen Genehmigung, zumal mit ihr den Städten zugleich das Enteignungsrecht für die zur Anlage von Straßen und Plätzen erforderlichen Grundstücke verliehen oder für den Bedarfsfall in Aussicht gestellt wurde", führt H. Croon aus⁵⁴.

Nachdem bereits in napoleonischer Zeit die Ausweisung von Baufluchtlinien sowohl für Altstadt- als auch für neue Straßen und für Bezirksstraßen verlangt worden war, erließ der Oberpräsident der preußischen

⁵² H. Croon (Anm. 49), S. 74.

⁵³ Ebd., S. 75.

⁵⁴ Ebd., S. 59. Damit bestand ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Ausweisung neuer Fluchtlinien, dem Erwerb des benötigten Bodens und der Entschädigung der davon betroffenen Grundbesitzer. Alle drei Faktoren konnten natürlich nicht ohne Auswirkungen auf die städtischen bzw. kommunalen Finanzen bleiben, wofür gerade die Entwicklung in Bonn ein gutes Beispiel bietet. "Die Polizeibehörde konnte somit nicht beliebig Fluchtlinien festsetzen, sondern mußte den Zusammenhang mit dem städtischen Haushalt berücksichtigen. In der Praxis mußte es daher eine Form der Zusammenarbeit zwischen der staatlichen Fluchtlinienplanung und den Gemeinden in Preußen geben", der mit dem Ministerialerlass vom 12. Mai 1855 und dem Preußischen Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 auch Rechnung getragen wurde, stellt H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 70, fest.

Rheinprovinz 1829 eine - 1834 erneuerte - Verfügung an die Regierungen in Aachen, Düsseldorf, Koblenz, Köln und Trier zur Aufstellung von Alig-nementplänen in allen Städten und größeren Ortschaften ab 2 000 Einwohnern, die von öffentlichen Straßen oder Bezirksstraßen durchzogen wurden. Er wies die Bezirksregierungen an, darauf hinzuwirken, dass „die Baupläne der größeren Städte, wie auch die Pläne der Straßen in Städten und Dörfern, welche einen Teil von Staats- oder Bezirks-Straßen bildeten“, angefertigt wurden⁵⁵. Auf dieser viel zitierten Anweisung beruht auch die Verfügung der preußischen Regierung vom 13. Februar 1840, wonach „(...) auf der linken Rheinseite überall wo Alignementspläne als ein dringendes Bedürfnis anzuerkennen sind, dieselben nach Veranlassung der betreffenden Baubeamten, von den Ortspolizeibehörden entworfen, dem-nächst während einer achttägigen Frist zur Erhebung etwaiger Widersprüche ausgelegt, dann nebst den genannten Einwendungen von den Gemein-deräthen begutachtet und mit sämtlichen Verhandlungen der Königlichen Regierung zur Prüfung, so wie zur Abfassung förmlicher Beschlüsse über-reicht, und diese behufs der Erwirkung der Allerhöchsten Königlichen Ge-nehmigung dem gedachten hohen Ministerium vorgelegt werden sollen“⁵⁶.

Die Anweisung wurde allerdings in den weitaus meisten dieser Ortschaften ignoriert⁵⁷, so auch in Bonn, wie unten zu zeigen sein wird. Dennoch vertritt die neueste Forschung die Auffassung, die Planungsbe-strebungen aus französischer Zeit seien "in der Rheinprovinz stringent unter preußischer Herrschaft weiterverfolgt" worden, wenngleich auch "im Er-gebnis aus diesem Anliegen nicht sehr viel an gebauten Beispielen umge-setzt" worden sei⁵⁸.

Das preußische Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 eröffnete den Kommunen die Möglichkeit, über den Erlass von Bau-

⁵⁵ Renate Kastorff-Viehmann, Frühe Stadtbaupläne in Ruhrort und Duisburg. Der Weg zur öffentlich-rechtlichen Planung im Ruhrgebiet, in: G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), S. 185-203, hier S. 187.

⁵⁶ Zitiert nach ebd., S. 187.

⁵⁷ H. Croon (Anm. 49), S. 60. Vgl. dazu unten die Ausführungen zur Stadt Duisburg.

⁵⁸ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 73.

ordnungen die Bautätigkeit zu beeinflussen: etwa in Bezug auf die Höhe der Gebäude (zumeist in Relation zur Straßenbreite), auf die Ausnutzung der Parzellen, die Einhaltung bestehender oder neuer Fluchtlinien usw.

Im Regierungsbezirk Düsseldorf wurde am 12. März 1853 eine "Verordnung über das bei der Ausführung baulicher Anlagen an Staats- und Bezirksstraßen wie an Gemeindewegen zu beobachtende Verfahren" erlassen. Sie wurde nötig, um bei der zunehmenden Bautätigkeit innerhalb und außerhalb der Kommunen - zumal bei fehlenden Bebauungsplänen - die angestrebte oder vorhandene Baufluchtlinie zu sichern. So weist die Verordnung ausdrücklich darauf hin, dass "in Städten und Dörfern die bereits festgestellten Alignements-Pläne maßgebend" seien; wo solche fehlten, sei die Baulinie durch den Kreisbaubeamten abzustecken⁵⁹.

Eine Vereinheitlichung des Verfahrens bei der Aufstellung von Bebauungsplänen innerhalb Preußens erreichte 1854 der erste Chef des 1848 neu gebildeten Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, August von der Heydt, dadurch, dass er die in der Rheinprovinz bestehende Praxis zur Grundlage eines Entwurfs heranzog. Auf diesem Entwurf beruhte der Ministerialerlass "die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissements-Pläne betreffend" vom 12. Mai 1855. Dieser Erlass legte auch dann die Aufstellung der Baupläne in die Hände der städtischen Behörden, wenn in diesen Kommunen eine staatliche Baubehörde ansässig war⁶⁰.

Mit der Aufstellung von Bauplänen ist auch die Frage des Boden-erwerbs - durch Kauf oder Enteignung - zur Umsetzung der Vorhaben angesprochen. Der großflächige Ankauf der zur Realisation von Bauplänen benötigten Flächen lässt sich anhand der Beispiele Köln oder Koblenz zeigen: ehemalige Festungsstädte, die das aufgelassene Areal vom Militärfiskus mehr oder weniger zusammenhängend erwerben konnten. Die Regel dürfte aber die parzellen-, allenfalls straßenweise Enteignung gewesen sein, und dies zumal bis zur Konsolidierung der Finanzlage der Städte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts: Die Stadt Bonn etwa sah sich durch Schul-

⁵⁹ Ebd., S. 74. Abdruck der Verordnung ebd., S. 768.

⁶⁰ H. Croon (Anm. 49), S. 61; H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 76.

dentilgung und anderweitige finanzielle Belastungen in ein enges planerisches Korsett gestellt, das den kompletten vorhergehenden Erwerb des potenziellen Stadterweiterungsgeländes niemals zugelassen hätte. Im Folgenden soll daher ein Blick auf die enteignungsrechtlichen Rahmenbedingungen im Rheinland geworfen werden.

Bei der Entwicklung des Enteignungsrechts ist innerhalb Preußens im 19. Jahrhundert bis zur Einführung des Fluchtliniengesetzes zwischen der preußischen Rheinprovinz und dem übrigen Preußen zu unterscheiden. Mit der Besetzung des Rheinlandes durch französische Truppen im Jahr 1794 erfolgte, wie dargestellt, dessen nicht bloß territoriale, sondern auch rechtliche Einbindung in den französischen Staat, und seit 1804 löste der Code Civil das Allgemeine Landrecht im Rheinland sowie in Westfalen ab⁶¹. Ferner fanden zwei Gesetze in die rheinische Jurisdiktion Eingang, welche im Frankreich des beginnenden 19. Jahrhunderts unter der gesellschaftlichen Bedingung des in der Französischen Revolution erkämpften privaten Grundbesitzes die Möglichkeit eröffnen sollten, Fluchtlinien planen und ausführen zu können: das Gesetz vom 16. September 1807 betreffend die Trockenlegung von Sümpfen und andere öffentliche Arbeiten (das sogenannte Marais-Gesetz) und das Expropriationsgesetz vom 8. März 1810. Letzteres galt ausdrücklich auch für die Neuanlage und Erweiterung von Städten, für den Umbau im bebauten Stadtgebiet und für Straßendurchbrüche. Anwendbar waren die Gesetze sowohl von Gemeinden als auch von privaten Unternehmern nach entsprechender Ermächtigung. Im Großherzogtum Hessen sowie im Großherzogtum Baden traten nach diesen Vorbildern geschaffene Gesetze in Kraft; die unter französischer Herrschaft stehenden rheinischen Gebiete, vor allem das linksrheinische Departement de la Roer lagen unmittelbar im Geltungsbereich der beiden Gesetze. Nach dem Übergang der Rheinlande an Preußen und der partiellen Übernahme des französischen Verwaltungsaufbaus ließ die preußische Regierung auch das französische Enteignungsgesetz lediglich übersetzen und passte dessen Amtsbezeichnungen den preußischen an. Damit verfügte die Rheinprovinz

⁶¹ Hans Hattenhauer, Europäische Rechtsgeschichte, Heidelberg 1992, S. 472.

mit den Städten Aachen, Bonn⁶², Jülich, Kleve, Köln, Krefeld, Mönchengladbach, Neuß und anderen prinzipiell über eine Enteignungsgesetzgebung, die, in Frankreich überarbeitet und durch Verordnungen und weitere Gesetze ergänzt, im Rheinland weitestgehend unverändert bis zum Erlass des Preußischen Fluchtliniengesetzes in Kraft blieb. Hier bildete sie die Grundlage für die 'Enteignung wegen des öffentlichen Nutzens' auf der Basis eines genehmigten Stadtbau- und Alignementplans. "Im Zuständigkeitsbereich des Appellationsgerichtshofes zu Köln galt dieses Gesetz (das Expropriationsgesetz, B.G.), lediglich einmal durch das Preußische Gesetz, 'betreffend die nähere Bestimmung über die Einweisung der Verwaltungsbehörden in den Besitz' vom 25. Mai 1857 modifiziert, bis zum Erlass des 'Preußischen Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum' vom 11. Juni 1874"⁶³.

Welche rechtlichen Implikationen hatte der Fortbestand dieser Enteignungsgesetzgebung im Rheinland, die unter den Vorbehalten des öffentlichen Nutzens, des gesetzmäßigen Ablaufs und der Zahlung einer Entschädigung das Spannungsverhältnis zwischen dem öffentlichen und dem privaten Interesse an der Nutzung des Bodens zu regeln versuchte? Das Gesetz vom 16. September 1807 gestattete nicht nur ausdrücklich die Enteignung von Grundeigentümern gegen Entschädigung, sondern sah auch die Möglichkeit vor, die Wertsteigerung, die ein Grundstück durch eine Erschließungsmaßnahme erreichte, mit der Entschädigungszahlung zu verrechnen. Damit gab das Gesetz den planenden Kommunen prinzipiell ein Instrument an die Hand, die Kosten für den Erwerb des - z.B. für Straßen-

⁶² Die Anweisung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz an die Bezirksregierungen aus dem Jahr 1834, auf deren Grundlage auch in Bonn eine Fluchtlinienplanung hätte initiiert werden sollen, enthält in der Tat einen ausdrücklichen Hinweis auf die Anwendbarkeit des Marais-Gesetzes von 1807! Vgl. R. Kastorff-Viehmann (Anm. 55), S. 202.

⁶³ Hildegard Schröteler-von Brandt, Die Napoleonische Enteignungsgesetze und ihre Anwendung in den Preußischen Rheinlanden, in: Gerhard Fehl/Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik (Stadt – Planung – Geschichte, Bd. 17), Basel u.a. 1995, S. 337-347, hier S. 338. Eine Kabinettsordre vom 12. Juli 1836 hatte die Anwendbarkeit der beiden Gesetze noch einmal bestätigt. Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 94.

baumaßnahmen - benötigten Bodens zu reduzieren: "Nach der Regelung des Wertausgleichs des Gesetzes von 1807 sollte dem Staat (...) ein Anteil an den planungsbedingten Wertzuwächsen zukommen, wenn auch oft nur im Sinne einer Reduzierung seiner eigenen zu leistenden Entschädigungszahlung."⁶⁴

Das napoleonische Enteignungsgesetz vom 8. März 1810 gilt als "erstes spezielles europäisches Enteignungsgesetz"⁶⁵. Es sah die Möglichkeit der Enteignung ausschließlich im öffentlichen Nutzen mit vorausgehender Anordnung durch den Kaiser, nach seiner Übernahme in den preußischen Rechtskanon durch eine königliche Kabinettsordre, vor. Zunächst war der Enteignungsgrund durch den Präfekten darzulegen und den Betroffenen durch die Offenlegung des Plans Gelegenheit zu geben, ihre Einwände vorzubringen⁶⁶. Danach erfolgte unter Mitwirkung der Gerichte die eigentliche Enteignung, die Wertermittlung des Grundstücks per Schätzung und die Feststellung der zu leistenden Entschädigung. Eine gerichtliche Überprüfung sah das Gesetz nur für die Wertermittlung und die Höhe der Entschädigung vor. Dagegen blieb die Entscheidung über die Berechtigung einer Enteignung bzw. deren Begründung von der gerichtlichen Mitwirkung bzw. vom Klageweg ausgenommen⁶⁷.

War solcherart nahezu in der gesamten preußischen Rheinprovinz im Enteignungsfalle nach rheinisch-französischer Gesetzgebung ein Entschädigungsanspruch unstrittig, so muss im Gegenzug konstatiert werden, dass in der preußischen Gesetzgebung der an sich umfassende Schutz des Eigentums, den das ALR gewährte, durch eine königliche Kabinettsordre vom 4. Dezember 1831 stark beschränkt worden war, um die weitreichenden Schadenersatzforderungen einzudämmen, die sich ggf. aus dem ALR

⁶⁴ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 89.

⁶⁵ Ebd., S. 90.

⁶⁶ Vgl. zur praktischen Ausführung der Enteignungsmaßnahmen, wie sie auch in Bonn zu beobachten sind, ebd., S. 117, Fußnote 82.

⁶⁷ Vgl. ebd., S. 91.

ableiten ließen⁶⁸. Andererseits eröffnete nach preußischem Recht das "Gesetz über die Zulässigkeit des Rechtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen" vom 11. Mai 1842 die Klagemöglichkeit etwa gegen ein polizeilich verhängtes Bauverbot im Zuge einer Erweiterungsplanung. Der Kläger konnte gegebenenfalls einen Entschädigungsanspruch gerichtlich feststellen lassen⁶⁹. Die Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 schließlich garantierte die Unverletzlichkeit des Eigentums. Ferner hatte sich durch die Verfassung "der Eigentumsschutz in der Hinsicht verstärkt, daß hier in Art. 9 verordnet wurde, daß bei einer Enteignung zum öffentlichen

⁶⁸ Gerhard Anschütz, Der Ersatzanspruch aus Vermögensbeschädigungen durch rechtmäßige Handhabung der Staatsgewalt, in: Verwaltungsarchiv. Zeitschrift für Verwaltungsrecht und Verwaltungsgerichtsbarkeit, Bd. 5, Berlin 1897, S. 1-136, hier S. 72.

⁶⁹ In einer zeitgenössischen Darstellung heißt es dazu: "Der Rechtsweg ist zulässig bei einer Klage auf Entschädigung für Anlegung eines **öffentlichen Weges** (Hervorhebung im Original, B.G.) über Privatgrundstücke (Erk. v. 8. Juni 1848 M Bl. S. 278)(Kläger hatte behauptet, daß der von der Regierung für nöthig erachtete Weg erst durch ihre Anordnung auf seinem Privatgrundstück neu geschaffen sei. Der Gerichtshof entschied, daß hiernach nur die betr. Regierung dem Grundeigenthümer gegenüberstehe und es könne, wenn dieser auf Grund des § 74 der Einleitung zum A.L.R. § 31 I. 8 und § 4. flg. I 8 1.c. sich an die Kgl. Regierung halten zu könne glaube, welche ihm vermeintlich sein Eigenthum nehme oder beschränke, der Rechtsweg hierüber nicht beschränkt werden." Illing, Handbuch für Rhein-Preußische Verwaltungs-Beamte, Geschäftsmänner und Kreis- oder Gemeinde-Vertreter, Düsseldorf 1862, S. 416f. In einem Kommentar zum "Straßen- und Baufluchtengesetz" von 1875 heißt es darüber hinaus: "Nach dem früheren Pr. Recht (dem ALR und dem 1822 für Preußen adaptierten französischen Expropriationsgesetz von 1810, B.G.) konnte der Besitzer eines unbebauten Grundstücks Entschädigung fordern, sobald ihm wegen einer neuen Fluchtlinie der Wiederaufbau von Gebäuden oder der Ausbau innerhalb der alten Fluchtlinie untersagt wurde. Dagegen sollte der Besitzer eines unbebauten Grundstücks einen Entschädigungsanspruch erst dann haben, wenn die von der Bebauung ausgeschlossene Fläche tatsächlich zur Straße gezogen wurde; doch hatte das Obertribunal später eine Entschädigung auch dann zuerkannt, wenn ein unbebautes Grundstück von der Fluchtlinie getroffen und deshalb die Bebauung verwehrt wurde." Vgl. Otto Meyer/Carl Saß (Hrsg.), Kommentar zum Straßen- und Baufluchtengesetz (Gesetz, betreffend die Anlegung von Straßen und Plätzen und Städten und ländlichen Ortschaften) vom 2. Juli 1875, Berlin-Leipzig 1934⁷, S. 164.

Wohl in dringenden Fällen wenigstens eine 'vorläufig festzustellende' Entschädigung gezahlt werden müsse"⁷⁰.

Kernstreitpunkt und Auslegungssache blieb vor diesem rechtlichen Hintergrund damit nicht in erster Linie der Anspruch auf Entschädigung bei Enteignung, sondern vielmehr die Frage, ob bereits die Baubeschränkung der Enteignung rechtlich gleichkomme - und damit den Entschädigungsanspruch nach sich ziehe - oder ob dieser erst durch ein förmliches Enteignungsverfahren begründet werde: Das Bonner Stadterweiterungsprojekt liefert ein eindrückliches Zeugnis der bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts bestehenden Rechtsunsicherheit, die sich, wie unten dargelegt, bis in die unterschiedliche Auslegung der einschlägigen Gesetze durch "rheinisch" bzw. "preußisch" geprägtes Justizpersonal verfolgen lässt: "Die Frage der Anwendung gerade des 'Marais-Gesetzes' von 1807 neben dem Expropriationsgesetz von 1810 war allerdings in den Preußischen Rheinlanden bis in die 1860er Jahre hinein Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten gewesen"⁷¹, wie sie sich etwa für Bonn, Koblenz und Krefeld nachweisen lassen. "Noch 1840 hatte der Preußische Justizminister gegenüber der königlichen Regierung in Düsseldorf die Anwendbarkeit dieses Gesetzes von 1807 zugunsten der finanziellen Entlastung der Gemeinden bestätigt, denen damit bei der Enteignung von Straßenland die Möglichkeit zur Abschöpfung der Wertsteigerungen auf den angrenzenden Grundstücken eingeräumt wurde (Art. 30 u. 54). (...) Demgegenüber wurde das Expropriationsrecht von 1810 in der preußischen Fassung von 1822 von den Gerichten als allgemein verbindliche Grundlage bei der Enteignung von Straßenland zur Verfahrensregelung und Festsetzung der Entschädigung anerkannt. Dennoch scheint auch in der rheinischen Planungspraxis die Möglichkeit zum Eingriff in das Privateigentum 'wegen des öffentlichen Nutzens' mit der den Eigentümern immer mehr zuneigenden Rechtsprechung zunehmend zaghafter ausgeschöpft worden zu sein."⁷² Die Kenntnis bzw. die Anwendung der beiden oben erwähnten französischen Gesetze, des so genannten Ma-

⁷⁰ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 94.

⁷¹ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 63), S. 338.

⁷² Ebd.

rais-Gesetzes vom 16. September 1807 und des Enteignungsgesetzes vom 8. März 1810, lassen sich insbesondere für die Krefelder Stadterweiterung nachweisen. Wie unten noch näher dargelegt wird, erarbeitete auch der Bonner Stadtbaumeister Thomann auf der Grundlage des in Krefeld verabschiedeten Baupolizeireglements ein entsprechendes Statut - es datiert vom 19. März 1860 - zur Regelung enteignungs- bzw. entschädigungsrechtlicher Fragen und forderte dessen Anwendung zur Umsetzung seines Planentwurfs ein⁷³. Der Dualismus zwischen preußischer Gesetzgebung auf der Basis des ALR und rheinisch-französischer Gesetzgebung auf der Grundlage der oben vorgestellten Rechtslage bestimmte in entscheidendem Maße die Planung, die partielle Durchführung und die Begleitumstände der Bonner Stadterweiterung. Dabei kann die Kernproblematik in Bonn auf die unmittelbar aus der Rechtslage resultierenden finanziellen Folgen reduziert werden: Wie die einschlägige Rechtsprechung im Bezirk des obersten Gerichts der preußischen Rheinprovinz, des Appellationsgerichtshofes in Köln zeigt, blieb es bis zum Erlass des Preußischen Fluchtliniengesetzes von 1875 umstritten, wann ein Eingriff in privaten Grundbesitz - wie er etwa beim Bonner Stadterweiterungsprojekt unvermeidlich war - die rechtliche Qualität einer Enteignung besaß und damit dem Eigentümer des Terrains eine Entschädigung zustand. In diesem Zusammenhang ist eine Verfügung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. April 1855 von Interesse, in der es heißt, dass "niemand ein Recht habe, seinen Grund und Boden (...) beliebig mit Gebäuden zu besetzen, vielmehr dazu die Genehmigung der zu Wahrnehmung des öffentlichen Interesses berufenen Polizeibehörde bedürfe, dem Eigentümer aber überdies die Benutzung des künftig zu Straßenanlagen p.p. bestimmten Areals in jeder polizeilich nicht unzulässigen Weise freistehe, und daß die Grundbesitzer über die für sie hieraus im öffentlichen

⁷³ Vgl. W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 262. Die Frage, wie es vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Bonner Stadtbaumeister die einschlägigen, aus der französischen Zeit übernommenen Gesetze kannte und ihre Anwendung einforderte, zu dem weitreichenden Scheitern seiner Stadterweiterungsplanungen kommen konnte, ist damit eine der zentralen Fragen dieses Kapitels der Bonner Stadtgeschichte. Dies gilt umso mehr, als die Auslegung dieser Gesetze durch die französisch-rheinisch geprägte Justiz spätestens seit 1858, also vor der Abfassung des Bonner Reglements, auch schon bekannt war.

Interesse notwendige und durch Rücksichten auf die künftige Ausdehnung der Stadt gebotene Beschränkung der Bautätigkeit sich zu beschweren nicht berechtigt seien“⁷⁴. Die Stadt Bonn ging danach - spätere Aussagen des Bürgermeisters belegen das – zunächst und dann noch jahrelang von einer Rechtsgrundlage aus, die mit den einschlägigen französisch-rheinischen Gesetzen bzw. mit ihrer Auslegung durch das örtliche Landgericht und den Appellationsgerichtshof in Köln nicht ohne weiteres in Einklang stand⁷⁵. Nach der vom französischen Rechtsverständnis geprägten Jurisdiktion konnte die Beschränkung der Baufreiheit auf einem Privatgrundstück als Enteignung gewertet werden und rief damit einen Entschädigungsanspruch des betroffenen privaten Grundbesitzers hervor. Bei der Vielzahl der noch unbebauten Privatgrundstücke, die in den Bonner Stadterweiterungsplan einbezogen worden waren, konnte einerseits ohne städtische Bauverbote die Ausführung des Stadterweiterungsplans aufgrund der zwischenzeitlich drohenden Bebauung der benötigten Flächen nicht erfolgen. Andererseits provozierte die Stadt nach französisch-rheinischer Rechtsauffassung hohe Entschädigungsforderungen privater Grundbesitzer: Bereits 1840 hatte der Appellationsgerichtshof in Köln in zweiter Instanz die Enteignungsvorschriften seines Gerichtsbezirks so ausgelegt, dass die Einschränkung der Baufreiheit eines privaten Grundbesitzers auf dessen Eigentum ohne sofortige Enteignung und Entschädigung unzulässig sei. Es ging dabei um eine von der Stadt Koblenz geplante Stadterweiterung. Das Gericht verpflichtete die Stadt, die zur Ausführung des Bebauungsplans benötigte Parzelle entweder umgehend schadenersatzpflichtig zu enteignen

⁷⁴ So liest sich der Text der Verfügung in der Wiedergabe des Bonner Stadtbaumeisters Paul Richard Thomann. Thomann verwies in der Sitzung der Alignementdeputation vom 26. Juni 1857 im Zusammenhang mit der Beschwerde eines Bonner Grundbesitzers, dessen Parzelle durch die Anlage einer Straße völlig in Anspruch genommen wurde, auf das Schriftstück. StABo Pr. 9/177.

⁷⁵ Eine detaillierte Darstellung der Rechtsauffassung der Stadt Bonn im Spiegel der Korrespondenz mit staatlichen Stellen sowie Beispiele der französisch-rheinischen Jurisdiktion in Enteignungssachen liefert B. von der Dollen (Anm. 11), S. 147ff. anhand der einschlägigen Akten im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf.

oder auf ihre Inanspruchnahme zu verzichten⁷⁶. Im Jahr 1858 fällte das Appellationsgericht erneut ein Urteil zum Koblenzer Stadterweiterungsplan. Die Richter kamen zu der Auffassung, die Beschränkung der Baufreiheit auf privatem Grund müsse zwar im Interesse der Allgemeinheit hingenommen werden, es stehe dem Eigentümer jedoch bis zur förmlich vollzogenen Enteignung eine Entschädigung für die Wertminderung zu, welche das Grundstück durch das Bauverbot erfahre⁷⁷. Hildegard Schröteler-von Brandt führt dazu auch für Bonn zutreffend aus, eine - von ihr nicht näher bezeichnete "zentrale Entscheidung des Preußischen Obertribunals" habe sich als "Hemmschuh für die Durchführung der Baupläne" erwiesen: Den Grundbesitzern "wurde nicht nur dann ein Entschädigungsanspruch zuerkannt, wenn 'unbebautes Land zur Straßenfläche gezogen wurde, sondern schon dann, wenn ihnen die Bebauung mit Rücksicht auf die Fluchtlinien untersagt wurde'"⁷⁸. Die planerischen Auswirkungen⁷⁹ der oben dargelegten Rechtslage auf das Bonner Stadterweiterungsprojekt waren so erheblich, dass, wie gesagt, bislang in der einschlägigen Literatur immer vom "Scheitern" des Bonner Stadterweiterungsvorhabens gesprochen wird.

Es wird unten zu zeigen sein, in welcher Weise sich die Stadt den Konsequenzen der Rechtslage im konkreten Fall stellte. Aufschlussreich sind in diesem Zusammenhang auch die unterschiedlichen Verfahrensweisen bei den Stadterweiterungen etwa in Krefeld, Düsseldorf, Duisburg oder Aachen, die soweit rekonstruierbar, unten dargestellt werden⁸⁰.

⁷⁶ Archiv für das Civil- und Criminalrecht Bd. 23, 1840, S. 77 f.

⁷⁷ Archiv für das Civil- und Criminalrecht Bd. 47, 1858, S. 131 ff.

⁷⁸ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 97.

⁷⁹ Für Bonn manifestierte sich diese Auffassung des Preußischen Obertribunals etwa in der unten detaillierter dargestellten Entscheidung in der Enteignungssache des Bonner Rentiers Wilhelm de Foy vom 9. September, dem das Gericht in letzter Instanz eine Entschädigungszahlung bereits bei der Beschränkung der Baufreiheit auf seinem Grundstück zuerkannte.

⁸⁰ Vor allem mit Blick auf die Stadterweiterungsprojekte im Regierungsbezirk Düsseldorf verweist H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 97, auf die Auswirkungen dieser Rechtsprechung für die Fluchtlinienpläne der Städte: die "Genehmigung der großen Bauplangebiete, u.a. in Mönchengladbach, hätte allein schon durch die Einschränkung der Baufreiheit eine große Anzahl von Entschädigungsforderungen auslösen können, ohne daß ein konkretes

Abschließend sei noch ein kurzer Blick auf die Vorversuche zur Erarbeitung des späteren Fluchtliniengesetzes von 1875 geworfen, die in einiger Hinsicht erhellend sind:

Das Gesetz gliedert sich in a. Planungsrecht, b. Regelung der Abtretung von Grundflächen, die in künftige Straßenzüge fallen, c. Entschädigungsfragen, d. Probleme der Vorenthaltung von Baugenehmigungen aufgrund ortstatuarischen Bauverbots und e. Erstattungsleistungen zum Ortsstraßenbau durch die Anlieger bzw. Grundeigentümer entlang neuer Straßen durch Anliegerbeiträge. Im Entwurf einer Wegeordnung vom 19. Januar 1865 versuchte der preußische Staat, die Erstellung von Fluchtlinien und Bebauungsplänen, die Regelung von Eigentumsbeschränkungen und Entschädigungsansprüchen und die Frage der Beitragsleistungen von Anliegern zu neuen Straßen zu regeln. Diese Wegeordnung kam jedoch nicht zustande, weil die Neuordnung der preußischen Gemeinde- und Kreisverfassung noch nicht abgeschlossen war: Erst mit deren Abschluss im Jahre 1872 war der Weg für ein entsprechendes Gesetz frei.

Bereits der Entwurf einer Wegeordnung für die preußischen Gemeinden unterschied somit rechtlich zwischen der planerischen Inanspruchnahme eines Grundstücks durch eine Baufluchtlinie - bei der noch keine Entschädigung zu leisten war - und der tatsächlichen Inanspruchnahme des Terrains für den öffentlichen Verkehr, bei der eine Entschädigung vorgeschrieben war. In diesem Zusammenhang ist eine Aussage in einem zeitgenössischen rechtswissenschaftlichen Werk von Interesse, wonach die Entscheidungspraxis des Obertribunals dem Verwaltungshandeln möglicherweise entgegenstand: "Hinsichtlich der Entschädigungsfrage erschien eine gesetzliche Regelung im Interesse der Gemeinden besonders

Straßenprojekt zur Ausführung anstand". Exakt dieser Tatbestand, die Beschränkung der Baufreiheit auf zahlreichen für die Ausführung konkreter Straßenbauprojekte benötigten Grundstücke, brachte, wie unten zu zeigen ist, im Zusammenwirken mit anderen Faktoren weite Teile des Bonner Stadterweiterungsplans quasi von vornherein zu Fall: die rechtlich vorgeschriebene Offenlegung des Plans machte diesen im Vorfeld seiner Umsetzung bekannt, die Sicherung der Ausführung des Plans verlangte die Verhängung von Bauverböten, und der Erwerb der mit Bauverbot belegten Grundstücke bzw. die Entschädigungszahlungen für die Bauverbote überstiegen bei weitem die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Bonn.

erwünscht. Früher waren Verwaltung und Rechtsprechung darin einig gewesen, dass zwar der Besitzer eines bebauten Grundstücks Entschädigung fordern könne, sobald ihm wegen einer neuen Fluchtlinie der Wiederaufbau von Gebäuden oder der Ausbau innerhalb der alten Fluchtlinie untersagt werde, dass dagegen dem Besitzer eines unbebauten Grundstücks eine Entschädigung erst dann zustehe, wenn die von der Bebauung ausgeschlossene Fläche tatsächlich zur Straße gezogen werde. Abweichend davon hatte aber das Obertribunal später den Grundeigentümern eine Entschädigung auch in den Fällen zuerkannt, wo ein unbebautes Grundstück von der Fluchtlinie getroffen und deshalb dem Besitzer die Bebauung verwehrt wurde.⁸¹ Die Staatsregierung dagegen, so die hier geäußerte Rechtsauffassung, sehe den Entschädigungsanspruch nicht zuletzt mit Blick auf die einschlägigen gesundheits- bzw. feuerpolizeilichen Regelungen als unbegründet an, die dem Grundeigentümer ebenfalls Einschränkungen auferlegten, ohne deswegen einen Entschädigungsanspruch nach sich zu ziehen.

Die Relevanz der Rechtslage zur Zeit der Planung und Ausführung von Teilen des Bonner Stadterweiterungsprojekts ist damit offenkundig: Erst das so genannte Preußische Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 regelte bekanntlich den Einzug des zum Straßenbau benötigten Grund und Bodens aus der Hand privater Eigentümer präzise. Es führte damit die bis dahin in der Theorie wie in der Praxis umstrittenen rechtlichen Probleme bei der Fluchtlinienplanung und -durchführung einer vergleichsweise fortschrittlichen, vor allem aber innerhalb Preußens einheitlichen Regelung zu. Kernpunkte des Gesetzes waren die Entschädigungsmodalitäten beim Einzug von Grundeigentum, die Ordnung der Unterhaltsverpflichtung für neu angelegte Straßen, der Anbau an noch nicht fertiggestellten Straßen sowie die Möglichkeit, ergänzende ortsstatuarische Bestimmungen zu erlassen. Die wesentliche Neuerung des Gesetzes bestand darin, die finanzielle Last des Straßenbaus von den Investoren, - also Städten und Gemeinden ebenso wie privaten Terraingesellschaften - auf die Nutznießer der Straßen, die späte-

⁸¹ Vgl. dazu Hugo von Strauß und Torney, Das Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875, Berlin 1899⁴.

ren Anwohner, abzuwälzen. Bereits ein Jahr vor der Verabschiedung des Fluchtliniengesetzes war am 11. Juni 1874 das Gesetz über die Enteignung von Grundbesitz in Kraft getreten. Beide Gesetze schlossen eine jahrzehntealte Lücke in der preußischen Gesetzgebung und schufen die Möglichkeit zum Entzug von Eigentumsrechten als Voraussetzung des modernen souveränen Staates⁸².

2.7 Stadtplanung in der preußischen Rheinprovinz

Hildegard Schröteler-von Brandt hat in ihrer detaillierten Studie zum rheinischen Städtebau die Frage aufgeworfen - und beantwortet -, in welcher Weise die in französischer Zeit grundgelegten Planungsmechanismen - die Aufstellung von Alignement- und Stadtbauplänen und das entsprechende rechtliche Instrumentarium - Auswirkungen auf die Umgestaltung der rheinischen Städte hatten. Sie legt in ihrer Arbeit den Schwerpunkt auf die Entwicklung im Regierungsbezirk Düsseldorf und stellt dazu fest, die von den preußischen Behörden vorangetriebenen Ansätze zur Ausarbeitung von Stadterweiterungsplänen hätten "nur wenige Spuren in der Bebauungsstruktur der Städte" hinterlassen: "Knapp die Hälfte der Stadtbaupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf wurden genehmigt, noch weniger umgesetzt."⁸³ Andererseits habe auch die in den Ansätzen steckengebliebene Planung eine hohe Bedeutung für die Erarbeitung späterer preußischer Planungserlasse und für das preußische Fluchtliniengesetz: Dort hät-

⁸² Dieter Grimm, Die Entwicklung des Enteignungsrechts unter dem Einfluß der Industrialisierung, in: Helmut Coing/Walter Wilhelm (Hrsg.), Wissenschaft und Kodifikation des Privatrechts im 19. Jahrhundert. 4. Eigentum und industrielle Entwicklung; Wettbewerbsordnung und Wettbewerbsrecht (Studien zur Rechtswissenschaft des 19. Jahrhunderts, Bd. 4), Frankfurt/M. 1979, S. 121.

⁸³ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 177.

ten auch die aus gescheiterten Planungsvorhaben gewonnenen Erfahrungen eingebracht und umgesetzt werden können⁸⁴.

Den Antrieb für staatliche Lenkungsmaßnahmen bildete in der preußischen Rheinprovinz, wie dargestellt, die mit großen raum-zeitlichen Differenzierungen einsetzende Urbanisierung, die hier als Oberbegriff für eine Vielzahl raumwirksamer Prozesse verstanden werden soll. In deren Folge lässt sich spätestens seit der Mitte des Jahrhunderts in zahlreichen rheinischen Städten eine Bauentwicklung beobachten, die "bei jedem Planer Besorgnis erregen mußte"⁸⁵. Mit Blick auf die Entstehung des preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 stellt Martin Kauder fest: "Durch die seit den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts verstärkt einsetzende Bautätigkeit entstanden teilweise völlig verworrene und unzulängliche Siedlungsverhältnisse. Wohn- und Industriegebiete lagen durcheinander. Häuser und Fabriken wurden häufig so errichtet, daß eine vernünftige Straßenführung nicht mehr möglich war. Baugrund, den man später für öffentliche Einrichtungen benötigte, wurde verschwendet. Erst über kommunale Bauordnungen und staatliche Eingriffe - z.B. das preußische Fluchtliniengesetz von 1875 - wurde dieser Entwicklung Einhalt geboten, wenn dies auch nicht völlig in der erwünschten und notwendigen Weise möglich war."⁸⁶ Bis dahin hatte sich die Planungspraxis in der preußischen Rheinprovinz mit den aus der französischen Zeit überkommenen Planungsinstrumenten und Rechtsinstituten auseinanderzusetzen, die sich in gewisser Weise gegenseitig beschränkten: "Die Grenze jeglicher planerischer Tätigkeit stellte der neue Eigentumsschutz dar und die Anerkennung des Privatbesitzes an Grund und Boden mit der gesetzlichen 'Absicherung' dieser Rechte durch das in der Rheinprovinz übernommene Enteignungsgesetz vom 8.3.1810."⁸⁷

⁸⁴ Ebd., S. 178.

⁸⁵ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 144.

⁸⁶ Martin Kauder, Die rheinische Stadt. Lebensraum im Wandel der Jahrhunderte. Bearb. von Martin Kauder/Dieter Weber/Friedhelm Weinföhr. Veröffentlichungen der staatlichen Archive des Landes Nordrhein-Westfalen, Bd. 1. Im Auftrag des Kultusministeriums von Nordrhein-Westfalen hrsg. vom Nordrhein-Westfälischen Hauptstaatsarchiv, Kleve 1988, S. 190.

⁸⁷ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 182.

Damit sei "das Scheitern der Planungsansätze im Prinzip schon angelegt" gewesen, nachdem die Umsetzung einer Enteignung unter den geltenden gesetzlichen Vorgaben die finanzielle Leistungsfähigkeit vieler Gemeinden überfordert hätte⁸⁸.

Bei dem Versuch, die im Zentrum der Analyse stehende Bonner Stadterweiterung in einen Kontext "vergleichbarer" Entwicklungen einzuordnen, stößt der Bearbeiter auf methodische und quellen- wie literaturbedingte Schwierigkeiten. Für die wenigsten rheinischen Städte liegen gründliche Untersuchungen zu den Vorbedingungen und den Umständen der Ausführung (bzw. des Scheiterns) von Stadterweiterungsplänen vor. Einschlägige stadtgeschichtliche bzw. historisch-siedlungsgeographische Studien würde man zunächst für die Hauptorte der Regierungsbezirke der preußischen Rheinprovinz vermuten, also für die Residenzstadt Düsseldorf, für die Verwaltungsstadt Koblenz sowie die alten Reichsstädte Aachen, Köln und Trier. Die Voraussetzungen für die Erweiterung städtischer Siedlungsfläche, also ein dynamisches Bevölkerungswachstum bzw. allgemein der Beginn der Urbanisierung im oben umrissenen Sinn und damit die Notwendigkeit zur Ausweisung neuer Siedlungsflächen, beschränkten sich im Rheinland jedoch bei weitem nicht auf diese Orte. Im Gegenteil ging an diesen die stürmische Entwicklung zunächst völlig vorüber, die mancher ehemals unbedeutende Gewerbeort verzeichnen konnte.

Ausschlaggebend für die Aufstellung von Bebauungsplänen war im Bezirk der Königlichen Regierung in Düsseldorf eine Einwohnerzahl von 2 000 Personen; in der Verfügung des Oberpräsidenten von 1834/35 war mit Bezug auf das französische Gesetz vom 16. September 1807 von "größeren Städten und denjenigen Ortschaften, welche von öffentlichen Straßen durchschnitten werden", die Rede. Allgemein dürften die örtlichen Verhältnisse und hier folgende Indikatoren für die Notwendigkeit zur Ausweisung zusätzlicher Bauflächen herangezogen worden sein: das Bevölkerungswachstum, die vorhandenen Baureserven bzw. der Grad ihrer Umwandlung von Garten- in Bauland, auffallende Verdichtungen der vorhandenen Bebauung, die Zunahme der Bewohner pro Gebäude sowie als au-

⁸⁸ Ebd.

genfälliges und zeitlich in der Regel später auftretendes Merkmal, das Einsetzen unkontrollierter Bebauung an Ausfallstraßen jenseits des bestehenden Siedlungskörpers. In den alten Reichsstädten Köln und Aachen, die durch ihre großzügig bemessenen Stadtmauern und noch einmal verstärkt durch die Säkularisation von geistlichen Besitztümern bis weit in das 19. Jahrhundert hinein genügend Siedlungsflächen aufzuweisen hatten, ist zunächst das Phänomen der so genannten "inneren Stadterweiterung" zu beobachten: "Erst die erneute Wachstumswelle der 1850er Jahre und die zunehmende Belastung der Altstädte durch die sich hier ansiedelnden Gewerbebetriebe nach der Jahrhundertmitte eine Expansion der Wohnbauflächen außerhalb der ehemaligen Stadtmauer und die Verlagerung der Industrie notwendig."⁸⁹

Legte solcherart die Bevölkerungs- oder industriell-gewerbliche Entwicklung in zahlreichen rheinischen Städten eine Stadterweiterung nahe, so standen dem etwa in Köln oder Koblenz äußere Hindernisse in Form fortifikatorischer Vorgaben entgegen; in beiden Städten entstand dieses Hemmnis jeweils sogar erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts. In Trier und Aachen bildeten die mittelalterlichen Stadtmauern zudem ein fiskalisches Hindernis; in ihrer Funktion als Akzisemauern schien ihre Niederlegung lange Zeit nicht umsetzbar.

Der folgende kursorische Überblick soll anhand weniger Beispiele zeigen, in welcher Weise Stadterweiterungsvorhaben mit Hilfe des bestehenden planungsrechtlichen Instrumentariums in der preußischen Rheinprovinz geplant und ggf. umgesetzt wurden. Bei der Auswahl der Beispiele wurden neben den fünf Hauptorten der Regierungsbezirke zusätzlich die Städte Krefeld und Duisburg berücksichtigt: erstere, weil sie eine der frühesten rheinischen Stadterweiterungsvorhaben überhaupt darstellt und das dortige Planungsprozedere später die Bonner Stadterweiterung beeinflusste. Das rechtsrheinische Duisburg dagegen bildet gewissermaßen das Kontrastbeispiel für eine Stadterweiterungsplanung nach Maßgabe der Bestimmungen des Allgemeinen Preußischen Landrechts.

⁸⁹ Ebd., S. 186.

2.7.1 Köln

Im Übergang vom 18. zum 19. Jahrhundert befand sich Köln in einer Phase der Stagnation, die durch den Übergang an Preußen zunächst nicht unterbrochen werden konnte. Die Säkularisation hatte gravierende Folgen für das "heilige Köln". Die alte Reichsstadt wurde zur preußischen Stadtgemeinde. Das Oberpräsidium der Preußischen Rheinprovinz und die neu zu gründende Universität blieben der Stadt versagt, Entwicklungsimpulse waren daher zunächst nicht zu verzeichnen. Die großzügig bemessene Stadtmauer von 1180 umschloss noch bis in das 19. Jahrhundert hinein erhebliche Freiflächen, wozu die Aufhebung der zahlreichen Klöster nicht unbeträchtlich beigetragen haben dürfte⁹⁰. Im Gegensatz etwa zu Bonn oder Düsseldorf, die ihren Festungscharakter zu Beginn des 19. Jahrhunderts verloren und die Festungswerke sukzessive abtrugen, wurde Köln mit der 1815 vollzogenen Eingliederung des Rheinlandes in das Königreich Preußen ab dem Jahre 1816 Festung mit allen baurechtlichen Konsequenzen. Der in drei Zonen gestaffelte Rayon schloss nach dem 1828 vom preußischen Staat erlassenen Regulativ für Festungen in einem Umkreis von etwa 600 Metern um die Stadtmauer jede feste Bebauung aus, und im Umkreis von weiteren 375 Metern durften nur Holz- und Fachwerkbauten errichtet werden⁹¹. Mit zunehmender Bevölkerungsdichte - etwa seit 1850 - genügten die Freiflächen innerhalb der Stadtmauer jedoch allmählich nicht mehr dem wachsenden Bedarf. Bis dahin hatte man durch Verdichtung, Aufstockung oder Umbau der bestehenden Substanz dem gesteigerten Raumbedarf Rechnung zu tragen versucht. Die Stadt Köln liefert damit ein

⁹⁰ Vgl. Klaus Pfeffer, Der Wohnhausbau in der Zeit von 1800 bis 1880, in: Eduard Trier/Willy Weyres (Hrsg.), Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland in fünf Bänden. Band 2: Architektur II: Profane Bauten und Städtebau, Düsseldorf 1980, S. 363-412, hier S. 393.

⁹¹ Henriette Meynen, Wachstumshemmnisse und Siedlungsanreize in Kölner Stadtrandbereichen im 19. und 20. Jahrhundert. Wirtschaftliche Entwicklung, Siedlungsstruktur und bauliche Ausformung, in: Siedlungsforschung. Archäologie - Geschichte - Geographie, 1 (1983), S. 151-166, hier S. 151.

besonders anschauliches Beispiel für den oben skizzierten Prozess der inneren Stadterweiterung, der die äußere "ersetzen" musste, solange diese durch Rayonbestimmungen verhindert wurde.

Der Bevölkerungsanstieg begünstigte jenseits des Rayons das Wachstum teils großer vorstädtischer Siedlungen aus Einzelhöfen, Industrieansiedlungen und den für den Festungsbau benötigten Ziegeleien⁹². Vororte wie Ehrenfeld, Nippes und andere wurden zu Dörfern mit vollständiger Ausrichtung auf das großstädtische Zentrum. Die Stadt war ihrerseits gezwungen, kommunale Versorgungsbetriebe und raumfressende Infrastruktureinrichtungen außerhalb des Stadtgebietes zu errichten. Innerhalb des Stadtgebietes konnten nur für vergleichsweise wenige, teils bestehende, teils zusätzlich in das bestehende Straßennaster eingepasste Straßen unzusammenhängende Alignementpläne aufgestellt werden⁹³.

Zwei Faktoren, die ständig steigende Raumnot im Stadtgebiet Kölns und die Einsicht in die - vor dem Hintergrund der fortschreitenden fortifikatorischen Entwicklung - desolate Lage der Kölner Befestigungswerke führten ab etwa 1860 zu langwierigen Verhandlungen zwischen der Stadt und dem Militärfiskus, ob und in welcher Weise die dringend gebotene Vergrößerung des städtischen Siedlungsgebietes zu realisieren sei. Die Geschichte der Kölner Stadterweiterung ist mit der umfassenden Dokumentation, die Hiltrud Kier 1978 vorlegte, weitestgehend erhellt⁹⁴.

Seit Beginn der 1870er Jahre liefen die Gespräche auf eine Verlagerung der gesamten Fortifikationsanlagen in das Gelände jenseits der bestehenden Kölner Vororte hinaus; damit stand das ehemalige Festungsgelände als Stadterweiterungsgebiet zur Disposition. Ab 1874 wurden Ver-

⁹² Vgl. ebd., S. 152.

⁹³ Käthe Menne-Thomè, City-Bildung in der mittelalterlichen Altstadt - zum langsamen Umbau von Köln, in: Gerhard Fehl/Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik (Stadt - Planung - Geschichte, 17) Basel-Boston-Berlin 1995, S. 151.

⁹⁴ Hiltrud Kier, Die Kölner Neustadt. Planung, Entstehung, Nutzung (Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland, Bd. 23, hrsg. vom Landeskonservator Rheinland im Auftrag des Kultusministers von Nordrhein-Westfalen und des Landschaftsverbandes Rheinland), Düsseldorf 1978.

messungs- und ab 1876/77 die dem späteren Wettbewerb zur Aufstellung eines Bebauungsplans zugrundeliegenden Planarbeiten durchgeführt. Mit Vertrag vom 23. Februar 1881 konnte die Stadt Köln das für die Stadterweiterung vorgesehene Gelände schließlich käuflich erwerben. Die Bebauung des Areals erfolgte innerhalb von drei Jahrzehnten nach Plänen des Aachener Stadtbaumeisters Josef Stübben und des ebenfalls von dort stammenden Städtebauers Karl Henrici. Beide gewannen in dem 1880 ausgelobten Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplans den ersten Preis. Damit konnte die Stadt Köln unabhängig von Eigentumsverhältnissen einen vergleichsweise qualitätsvollen Bebauungsplan ausführen, wenngleich aufgrund eines langwierigen Streits mit der Verwaltung der parallel entstehenden Eisenbahnlinien nur in Etappen und im Gesamterscheinungsbild wenig einheitlich. Das Instrument des Preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 spielte bei der Umsetzung des Plans damit nur eine untergeordnete Rolle, da die Stadt Köln das wesentliche Problem des nötigen Grunderwerbs durch den Kauf des Geländes lösen konnte. In wohnungshygienischer Hinsicht brachte die Zonenbauordnung von 1896 allerdings mehr oder weniger die Übertragung altstädtischer Wohnungsmissstände auf die Neustadt mit sich.

Unter diesen speziellen rechtlichen und räumlichen Prämissen, ihrer Umsetzung nach dem Erlass des Enteignungsgesetzes von 1874 bzw. des Preußischen Fluchtliniengesetzes von 1875 und nicht zuletzt aufgrund der enormen Ausdehnung der Kölner Neustadt bietet diese wenig Aufschluss für die Problematik der "normalen", planungs- und enteignungsrechtlich beeinflussten rheinischen Stadterweiterung.

2.7.2 Koblenz

Mit dem Einmarsch französischer Truppen 1794 und der Flucht des letzten Kurfürsten Clemens Wenzeslaus von Sachsen ging für die Stadt Koblenz eine nahezu 800 Jahre dauernde Herrschaft der Erzbischöfe von Trier zu Ende. Noch kurz vor dem Ende des Ancien Régime erlebte Ko-

blenz jedoch eine Blütezeit, in der im Südosten der Altstadt in Verbindung mit dem Neubau des Residenzschlosses unter Clemens Wenzeslaus die großzügig dimensionierte so genannte Neustadt entstand. Nach dem Übergang an Preußen wurde Koblenz Verwaltungshauptstadt der Rheinlande. Eine Kabinettsordre vom 11. März 1815 verfügte den Ausbau der Stadt zur preußischen Festung, einer der größten Europas. Noch im gleichen Jahr begannen die Bauarbeiten an den Festungsanlagen, die im Wesentlichen 1832 abgeschlossen waren. In den Jahren 1822 bis 1832 entstanden die Werke des Ehrenbreitstein, die Feste Kaiser Alexander, das Fort Großfürst Konstantin sowie bei Lützelkoblentz die Feste Kaiser Franz. Im Glacisgürtel von ca. 1 000 Metern Radius um die befestigte Altstadt durften so gut wie keine Bauten errichtet werden: Im so genannten I. Rayon, bis 600 Meter Distanz von den Wällen, war jeder feste Bau verboten. Innerhalb des daran anschließenden 375 Meter breiten Radius unterlag die Bautätigkeit starken Beschränkungen⁹⁵. Die Stadt selbst wurde an den Ufern von Rhein und Mosel mit einer starken Umwallung versehen.

Bereits die Zeitgenossen erkannten die Gefahr, die die Barrieren der Festungsanlagen für die Entwicklung der Stadt mit sich brachten: Wirtschaft und Handel der Stadt litten unter der Funktion als Festung; abgesehen von einigen wenigen Großkaufleuten und Gewerbetreibenden besaß Koblenz um die Mitte des 19. Jahrhunderts kaum wirtschaftlich leistungsfähige Bürger. Neben der üblichen vertikalen sozialstrukturellen Abfolge wies die Koblenzer Bevölkerung zudem eine horizontale Gliederung durch das Nebeneinander von Militär, Zivilgesellschaft und Beamtentum auf, die durch die konfessionellen Unterschiede - zwischen evangelischen Zuwanderern und katholischen Einheimischen - noch prekärer wurde. Wirtschaftliche Stagnation und politische Reaktion bestimmten auch die 1850er Jahre. Das für die Siedlungsentwicklung maßgebliche Bevölkerungswachstum stagnierte noch bis in die Mitte der 1860er Jahre.

⁹⁵ Landesvermessungsamt Rheinland-Pfalz (Hrsg.), 2000 Jahre Koblenz. Ein Stadtatlas, Koblenz 1992. Zum Folgenden Hans Josef Schmidt, Die Eingemeindung neuer Stadtteile, in: Ingrid Bátori (Red.), Geschichte der Stadt Koblenz, hrsg. von der Energieversorgung Mittelrhein GmbH, Stuttgart 1993, S. 225-252.

Dennoch wurde am 15. November 1834, und damit vergleichsweise früh, ein Stadtbauplan (also kein Stadterweiterungsplan!) - für Koblenz genehmigt, über den aus der Literatur so gut wie keine weitere Kenntnis gewonnen werden kann. Die große Koblenzer Stadtgeschichte erwähnt in den einschlägigen Aufsätzen den Stadtbauplan von 1834 nicht. So lässt sich nicht einmal die Frage beantworten, auf welchen Ausschnitt des Stadtgebietes er sich bezog. Möglicherweise deckte er die gesamte Altstadt ab. Es liegt nahe – und Hildegard Schröteler-von Brandt legt die Zusammenhänge offen – den Stadtbauplan im Zusammenhang mit dem Planungserlass des in Koblenz ansässigen Oberpräsidenten aus dem gleichen Jahr zu sehen. Die Veröffentlichung dieses Erlasses in allen fünf Regierungsbezirken der preußischen Rheinprovinz kann so interpretiert werden, dass es sich dabei gewissermaßen um eine „vorbeugende“ planerische Maßnahme des Oberpräsidenten handelte. Anders ausgedrückt: Es ist nicht ersichtlich, inwieweit im Jahr 1834 die Stadt Koblenz lediglich auf die Aufforderung des Oberpräsidenten reagierte oder aber dort ein autochthones Planungsbedürfnis vorlag: Es sei daran erinnert, dass die Baumaßnahmen der Festungsanlagen bereits 1832 abgeschlossen waren. Anhand der Literatur ist daher nicht zu beantworten, ob und welche Baumaßnahmen der Plan anstieß: verhinderten doch die Festungsanlagen jede Bautätigkeit innerhalb des I. Rayons. Der Plan kann sich daher nur auf Korrekturen oder Ausbauten des Straßennetzes innerhalb des Festungsringes bezogen haben.

Die Aussagen zu den Baulandreserven in der Koblenzer Altstadt um die Mitte des 19. Jahrhunderts sind in gewisser Weise widersprüchlich. Das Erweiterungs- und Neubaugebiet, das noch im 18. Jahrhundert im Zusammenhang mit der Residenzverlagerung entstanden war, bot Baulücken, die bis etwa 1850 geschlossen werden konnten. Durch die Umnutzung der Gebäude und Freiflächen, die durch die Flucht des Kurfürsten, der Regierung und des Adels sowie die Aufhebung der Klöster ihre Funktion verloren, ergaben sich, vergleichbar der Situation etwa in Bonn, weitere Reserven an Bauland und nutzbarem Raum. So war zwar „durch die Umwallung eine Ausdehnung ins Umland nicht mehr möglich, doch stand durch die Einbeziehung der gerade begonnenen Stadterweiterung (d.h. die des 18. Jahrhunderts, B.G.) wo bekanntlich kaum Bauten standen, reichlich unbe-

bauter Raum zur Verfügung. Zudem lag im Westen zwischen alter Stadtmauer und neuer Befestigung noch genügend Raum, der genutzt werden konnte, was durch das Militär und die Eisenbahn später auch geschah (...) Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts bestand kein dringender Erweiterungsbedarf seitens der Stadt.⁹⁶ So verzeichnete zwar das neue Stadtviertel zwischen 1830 und 1850 eine Vielzahl neuer Bauten, für die aber keine zusätzliche Erweiterung städtischer Siedlungsfläche erforderlich war. Um 1850 waren diese Freiflächen allerdings bebaut. Parallel zu dieser fortschreitenden Aufsiedlung der Freiflächen („innere Stadterweiterung“) innerhalb der Festungsanlagen setzte ab der Mitte der Sechzigerjahre ein zögernder Bevölkerungsanstieg ein. Die zahlreichen Um- und Ausbauten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trugen also letztlich wohl der Knappheit an unbebautem Areal Rechnung. So werden denn auch an anderer Stelle der Stadtgeschichte die negativen räumlichen Auswirkungen der Festungsanlagen mit anderer Akzentuierung herausgestellt: „Stadt und Wirtschaft haben in den folgenden Jahren immer wieder auf die für die Entwicklung der Stadt so nachteilige Befestigung hingewiesen. Die letzten noch freien Parzellen innerhalb des Festungsgebietes waren bis 1823 verkauft und weitgehend bereits auch bebaut worden, dem Stadtgebiet war keine Ausdehnungsmöglichkeit mehr gegeben“; die Handelskammer der Stadt verwies in ihrem Jahresbericht von 1835 darauf, dass, „wenn Plätze (Bauplätze, B.G.) in der Stadt überhaupt noch zu bekommen seien, dann nur zu viel zu hohen Preisen“⁹⁷. Es muss in Koblenz also etwa ab der Mitte des Jahrhunderts zumindest im Bereich der Altstadt und im Hinblick auf die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe eine Raumnot entstanden sein, die eine Stadterweiterung notwendig erscheinen ließ.

In den ausgehenden 1850er Jahren begann in Koblenz in Zusammenhang mit dem Bau der Rheinischen Eisenbahn – also nicht etwa mit der Knappheit an Bauflächen! - eine Diskussion um die Vergrößerung des

⁹⁶ Udo Liessem, Bauten des 19. Jahrhunderts, in: I. Bátori (Red.) (Anm.95), S. 409–450, hier S. 420.

⁹⁷ Harald Winkel, Handel und Gewerbe, in: I. Bátori (Red.) (Anm. 95), S. 354–408, hier S. 369 f.

städtischen Siedlungsgebietes durch Eingemeindungen. Gegen die Absicht der Stadt, sich die Gemeinde Neuendorf mit dem neuen Güterbahnhof einzuverleiben, regte sich dort allerdings zunächst starker Widerstand.

Hatte die Diskussion um die Vergrößerung des Koblenzer Siedlungsgebietes durch Eingemeindungen damit bislang noch einen eher infrastrukturell-ökonomischen Charakter, so wurden mit der Cholera-Epidemie im Jahr 1865 die mittlerweile katastrophalen sanitären und hygienischen Verhältnisse in der Koblenzer Altstadt unübersehbar. Eine Eingabe an das Königshaus mit dem Ziel, die Umwallung der Stadt hinauszuschieben, um damit Siedlungsfläche zu gewinnen, lehnte dieses allerdings ab.

Erst 1889 gelang die Eingemeindung der Vororte Neuendorf und Lützelkoblenz. Aus dem gleichen Jahr datiert ein Stadterweiterungsplan Hermann Joseph Stübbens, der die Eingemeindung der beiden Gemeinden nachdrücklich empfohlen hatte. Am 13. März 1890 genehmigte der König die Entfestigung der Stadt Koblenz. Im Mai desselben Jahres konnte die Kommune das Festungsgelände ankaufen. Die Festungswerke wurden eingeebnet und in die Planung einbezogen.

Fragen des Terrainerwerbs, der Umsetzung der Planungen etc. klammert die oben erwähnte Stadtgeschichte zumal für die Baumaßnahmen in den beiden ersten Dritteln des 19. Jahrhunderts weitestgehend aus. So wirft nur der Rechtsstreit des Koblenzer Buchhändlers Hergt ein Schlaglicht auf die baulichen Maßnahmen, die als Folge des Stadtbauplans von 1834 einsetzten. Auf eines dieser Projekte bezog sich das oben in Kapitel 3 bereits einmal erwähnte Urteil des Appellationsgerichtshofes in Köln von 1858. Im Jahre 1858 hatte der Koblenzer Buchhändler Hergt in zweiter Instanz einen Entschädigungsanspruch für seine Grundstücke erstreiten können, die durch eine städtische Fluchtlinienplanung angeschnitten und daher mit Bauverbot belegt waren.

Hergt besaß in der Koblenzer Altstadt, an der Ecke der Rhein- und der Kastorpfaffengasse ein Wohnhaus; hinter diesem befand sich parallel zur Kastorpfaffengasse ein Gartengrundstück mit Stallgebäude. Er beantragte (wohl noch im Jahr 1856) die Aufstockung seines vorhandenen Wohnhauses und den Bau dreier neuer Wohnhäuser auf dem Gartengrundstück – ein sicherlich vereinzelter, aber deutlicher Beleg für den Prozess

der inneren Stadterweiterung infolge der Baulandknappheit in der Altstadt und der Nachfrage nach Wohnraum. Die Kommune lehnte den Bauantrag jedoch mit Verweis auf Kabinettsordres vom 15. November und 5. November 1847 ab: Der Stadtbauplan sah unter anderem eine Verbreiterung der Kastorpfaffengasse vor, der die Neubebauung durch Hergt im Wege gestanden hätte. Der Buchhändler klagte daraufhin beim Landgericht Koblenz auf die Zahlung von Zinsen zur Kompensation des entgangenen Mehrwerts aus den Mieteinnahmen. Dies lehnte die Stadt ab unter Verweis auf eine gesetzliche *servitus non aedificandi*, wegen der kein Entschädigungsanspruch geltend gemacht werden könne.

Bereits die erste Instanz billigte dem Kläger mit Urteil vom 30. März 1857 die Zahlung einer Entschädigung wegen des Bauverbots und des dadurch erlittenen Vermögensschadens bis zum Zeitpunkt der tatsächlichen Enteignung zu. Die Höhe des Betrags sei gutachterlich zu ermitteln. Anderenfalls habe die Kommune das Recht, das Grundstück sofort entschädigungspflichtig zu enteignen. Die zweite Instanz – Hergt legte noch vor Ergehen des Ersturteils einen so genannten Inzidenzappell ein – wies den Einwand der Stadt zurück, der Stadtbauplan sei ihr von der staatlichen Gewalt auferlegt und daher von ihr nicht zu vertreten. Bevor eine definitive Entscheidung über die Höhe der zu leistenden Entschädigung ergehen könne, sei die Differenz gutachterlich zu ermitteln, welche zwischen dem Wert des unbeschränkt bebaubaren und des mit Bauverbot belegten Grundstück liege. Interessant ist, dass einerseits Hergt die Berechtigung des Bauverbots an sich akzeptierte und „lediglich“ den Minderwert entschädigt sehen wollte, der ihm aus dem Verlust der bebaubaren Fläche entstand. Andererseits fehlten ihm offenbar die Geldmittel, die beantragten Bauten ausführen zu lassen. Die Kommune wiederum reagierte zwar einerseits mit einem Bauverbot auf den Antrag Hergts, das Grundstück zu bebauen, hatte andererseits aber zum Zeitpunkt des Rechtsstreites anscheinend überhaupt nicht die Absicht, die Kastorpfaffengasse in absehbarer Zeit auszubauen und wollte das Grundstück offenbar lediglich dafür „reservieren“.⁹⁸

⁹⁸ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 147. Abdruck des Urteils in: Archiv für das Civil- und Criminalrecht der Königl. Preussischen Rheinprovinzen, Bd. 47, Köln 1858, S. 124-134.

Das Urteil des III. Senats des Kölner Appellationsgerichts in dem Rechtsstreit fiel so eindeutig zugunsten des Klägers aus, dass es, wie erwähnt, in Bonn als warnender Präzedenzfall gewertet wurde. Doch während sich für Koblenz anhand der spärlichen Quellen nur ein einzelner Straßenzug als Streitobjekt zwischen der Kommune und einem betroffenen Bürger ausmachen lässt, schien das Urteil gewissermaßen auf das gesamte Bonner Stadterweiterungsprojekt übertragbar: „I. E., daß auch die Allerh. Cabinets-Ordre vom 5. November 1847, welche den Alignements-Plan für den hier fraglichen Theil der Stadt Coblenz genehmigt, der letztern kein anderes Recht als dasjenige einräumt, die zur Ausführung erforderliche Grundfläche nöthigenfalls im Wege der Expropriation nach Vorschrift des Gesetzes vom 8. März 1810 zu erwerben; daß daraus aber folgt, daß der Eigenthümer hinsichtlich des in die Linie fallenden Theiles seines Eigenthumes nach wie vor und zwar bis zur Ausführung des Alignements im Vollgenusse seiner Eigenthumsrechte verbleibt (...)“, heißt es in der Begründung dieses für die Entwicklung in Bonn so folgenreichen Urteils.

Die Koblenzer Stadterweiterung im Sinne B. von der Dollens (vgl. oben Kapitel 2.4) fällt damit ebenfalls in die Zeit nach der Verabschiedung des Preußischen Fluchtliniengesetzes. Auch der Ankauf des Stadterweiterungsgeländes durch die planende Kommune stellt eine Parallele zur Kölner Entwicklung dar. Die Gestaltungsmöglichkeiten der verschiedenen Akteure, zumal eventueller Privater, „reduzieren“ sich in beiden Fällen gewissermaßen auf die Umsetzung eines Gesamtkonzepts. Eigentumsverhältnisse und Rechtslage treten als Einflussfaktoren hier zurück.

2.7.3 Trier

Für den Hauptort des gleichnamigen Regierungsbezirks liegt mit der Dissertation von Hans-Hermann Reck von 1990 eine der seltenen, in der Zielsetzung explizit einer Stadterweiterung gewidmeten Studien vor. Der Kunsthistoriker Reck legt dabei den Schwerpunkt seiner Analyse auf die Frage der Gestaltung der Wohnbauten in den neu entstehenden Vierteln, ohne dabei die historischen und geographischen Gegebenheiten zu vernachlässigen. Seine Ergebnisse werden hier im folgenden referiert.

Trier erlebte im 18. Jahrhundert vor dem Einmarsch der Franzosen eine Neu- und Aufbauwelle, die im heutigen Stadtbild noch deutlich ablesbar ist⁹⁹. In der französischen Besatzungszeit kam es zu einer durchgreifenden Reform der Verwaltung, indem die ehemaligen Hoheitsgebiete aufgelöst und den Gemeinden ihre je eigene Gemarkung zugewiesen wurde. Trier wurde mit 13 Vororten und 13 Dörfern zur Samtgemeinde Trier vereinigt, deren Vorsteher der Trierer Maire war. Die Preußen übernahmen diese Verwaltungsstruktur, in der für einen längeren Zeitraum der Trierer Oberbürgermeister in Personalunion Landrat des Kreises Trier war. In Trier bildete bis 1874 ähnlich wie im unten darzustellenden Falle Aachens die 1815 noch vollständig erhaltene größtenteils mittelalterliche Stadtmauer als Akzisegrenze zur Erhebung der Mahl- und Schlachtsteuer eine unüberwindliche Hürde für jede planmäßige Stadterweiterung. Bereits seit Beginn der preußischen Zeit kam es daher vor den Toren der Stadt zu vorstadtähnlichen Ansiedlungen und zur industriellen Nutzung verschiedener aufgelassener Klostergebäude; letztere wurden allerdings weniger aus akuter innerstädtischer Raumnot heraus belegt, sondern um diese als billige Produktionsstätten begriffenen Gebäude nicht leer stehen zu lassen. Auch größere Teile klösterlichen Grundbesitzes gelangten in private Hände. Bereits um 1820/30 entstanden auf billigem Bauland im engeren Umkreis der Stadt zahlreiche Häuser ohne planerisches Konzept: "Eine systematische Baulanderschließung fehlte völlig. Bauwillige waren auf den Erwerb von Lustgärten an den Ausfallstraßen oder im Gartenfeld angewiesen, da der weitaus größte Teil des Bodens noch landwirtschaftlich genutzt wurde und seine Besitzer an einem Verkauf wenig Interesse hatten"¹⁰⁰ - die Bodenspekulation hatte das Trierer Umland noch nicht erreicht.

Nach dem Übergang an Preußen und der Aufhebung der Rayonbestimmungen begann eine langsam, aber stetig fortschreitende Besiedlung des Trierer Umlandes, die überwiegend funktional bedingt war: Es entstan-

⁹⁹ Zum Folgenden Hans H. Reck, Die Stadterweiterung Triers. Planung und Baugeschichte vom Beginn der preußischen Zeit bis zum Ende des Ersten Weltkriegs (1815-1918) (Trierer Historische Forschungen, Bd. 15), Trier 1990.

¹⁰⁰ Ebd., S. 294.

den außerhalb der Stadtmauern zunächst im wesentlichen Landsitze, Wohnhäuser und Gewerbetriebe mit gefährdendem oder belästigendem Charakter.

Die Einführung der Rheinischen Städteordnung von 1856 beendete auch für Trier die rechtliche Gleichstellung von Stadt- und Landkreis; bereits zuvor, im Jahr 1852, war die Personalunion von Landrat und Oberbürgermeister aufgehoben worden. Reck vertritt die Auffassung, die private Bautätigkeit habe die politischen Grenzen auch nach 1856 nicht erkennbar berücksichtigt: "Die verwaltungsmäßige Trennung der Vororte von der Stadt im Jahr 1852 hatte den Trierer Behörden jegliche Einflussnahme auf einen beträchtlichen Teil des unmittelbaren Umlandes genommen, obwohl die dortige Besiedlung völlig auf die Stadt ausgerichtet war. Trotzdem blieb der bisherige Grenzverlauf bei der Neuvermessung der Trierer Gemarkung in den Jahren 1854/55 bis auf geringfügige Korrekturen bestehen."¹⁰¹ Reck sieht die Ursache hierfür weniger im Widerstand der Umlandgemeinden als vielmehr in einem Versäumnis der Stadt Trier, deren Oberbürgermeister Buss noch 1860 feststellte, durch die fünf Jahre zuvor erfolgten Vermessungsarbeiten sei "vielen Irrthümern und spätern Streitigkeiten abgeholfen" worden. Erst der Nachfolger de Nys stellte aus einem für die damalige Zeit überraschend modernen Blickwinkel fest, "wie unzweckmäßig die im Jahre 1856 vorgenommene Feststellung der Bannngrenze war, bei welcher man die Gemeindebänne der Vororte bis dicht an die Thore der Stadt heranreichen und in Theile derselben eingreifen ließ, statt den Bann der Stadt gehörig abzurunden und diejenigen Häuser-Complexe, welche ihrer ganzen Einrichtung, ihrer Lage und den Verhältnissen ihrer Bewohner nach noch zur Stadt gehören, auch in die Bannngrenze derselben aufzunehmen"¹⁰². Streitigkeiten um den Ausbau bzw. Unterhalt der durch die Bannngrenzen durchschnittenen Straßen waren unausbleibliche Folgen der Grenzziehung.

Ab 1860 nahm der Villenbau vor den Toren der Stadt einen rapiden Aufschwung, wobei die Stadttore und die Ausfallstraßen zu Kristallisationspunkten der Besiedlung wurden. Damit waren Konflikte mit der Stadt

¹⁰¹ H.H. Reck (Anm. 99), S. 296.

¹⁰² Zitiert nach ebd.

vorprogrammiert, der wie erwähnt nach der verwaltungsmäßigen Trennung von ihrem Umland jeder Einfluss auf die Siedlungsentwicklung in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft genommen war.

Die Vorortbildung hatte also spätestens im letzten Drittel des Jahrhunderts eingesetzt, und mit der Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer am 1. Januar 1875 sowie dem anschließenden Abriss der Stadtbefestigung wäre prinzipiell der Weg für eine geordnete Stadterweiterung geebnet gewesen. Abweichend von der Entwicklung in anderen rheinischen Städten lag jedoch um 1875 die Wirtschaftskraft Triers danieder, der Aufschwung der Gründerzeit ging an Trier nahezu spurlos vorüber, und die neuen großen Verkehrslinien ließen die Stadt unberührt. Andererseits war das Umland Triers zu einem Zeitpunkt, zu dem rechtliche Umstände einer Stadterweiterung nicht mehr im Wege gestanden hätten, stellenweise bereits dicht bebaut. "Um wenigstens die noch vorhandenen Freiflächen einer geregelten Erschließung zuzuführen, wäre es spätestens jetzt die Aufgabe einer vorausschauenden Stadtverwaltung gewesen, einen detaillierten Bebauungsplan für diese Gebiete aufzustellen"¹⁰³. Dazu stand der Stadt das in der Folge des Preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 erlassene "Statut, betreffend die Errichtung von Gebäuden an unregulierten Straßen und Wegen, sowie die Anlegung neuer Straßen und die Kostenbeiträge, welche die anbauenden Eigenthümer zu zahlen haben" zur Verfügung. Von diesem Instrument, das nicht nur die bauliche Entwicklung hätte steuern, sondern auch die Kostenfrage hätte regeln können, machte die Stadt Trier jedoch in der Folgezeit keinerlei Gebrauch: "Im Gegenteil handhabte sie das Statut rein pragmatisch, indem sie lediglich die Anfragen und Gesuche privater Bauherren oder -unternehmer anhand der entsprechenden Bestimmungen beurteilte und entweder genehmigte oder verwarf."¹⁰⁴ Andererseits kann die planerische Zurückhaltung und Passivität der Stadt nicht dieser allein angelastet werden: Zweimal, in den Jahren 1840 und 1866, hatten detailliert ausgearbeitete Bebauungspläne keine Rechtskraft erlangt. Der erste, mit einiger Wahrscheinlichkeit auf der Grundlage der auch im Regierungsbezirk

¹⁰³ H.H. Reck (Anm. 99), S. 322.

¹⁰⁴ Ebd., S. 323.

Trier veröffentlichten Verfügung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. Dezember 1834 aufgestellte und am 18. März 1838 von der königlichen Regierung genehmigte Plan war wegen zahlreicher Einwände aus der Bevölkerung vom Stadtrat als undurchführbar zurückgewiesen worden. Ein zweiter, auf dem ersten Plan basierender Entwurf entstand 1859 im Anschluss an die Neuvermessung des Stadtgebietes. Auch dieses Mal zeigte die Stadtverordnetenversammlung kein großes Interesse an planerischen Festlegungen und zog weiterhin die bisher geübte Praxis vor, Bauvorhaben von Fall zu Fall ohne übergreifenden Plan zu genehmigen. Erst als die Regierung durch eine Verfügung vom 12. Juli 1865 der Stadt die Fluchtlinienfestlegung übertrug, wurde der Plan von 1859 entsprechend den baupolizeilichen Regelungen im Rathaus zur allgemeinen Einsichtnahme aufgelegt. Vor der förmlichen Beschlussfassung teilte die Regierung dem Oberbürgermeister jedoch am 16. Februar 1866 mit, dass ein neues Baugesetz - gemeint sind die Vorarbeiten für das Preußische Fluchtliniengesetz - in Vorbereitung sei und die Stadt daher zunächst von Entscheidungen in Sachen Bebauungsplan absehen solle. So erfolgte die Festlegung der Fluchtlinien - mit ausdrücklicher Billigung der Regierung - auch weiterhin von Fall zu Fall, wobei der Planentwurf als Anhalt diene. Erst in den späten Neunzigerjahren erkannten die Stadtverordneten in Trier die Notwendigkeit, einen neuen Bebauungsplan erarbeiten zu lassen, der das gesamte Stadtgebiet mit den Eingemeindungen von 1888 umfasste und die künftige Bauentwicklung nicht länger nur der privaten Initiative überließ. Der Planentwurf wurde 1899 fertiggestellt und ein Jahr später veröffentlicht. Damit beruht die bauliche Entwicklung Triers im 19. Jahrhundert außerhalb des Alleenrings ausschließlich auf privater Initiative und orientierte sich, von wenigen Ausnahmen abgesehen - weithin am bestehenden Altwegnetz. Die Vorgaben des aus französischer Zeit überkommenen Enteignungs- und Planungsrechts wirkten in keiner Phase der Stadtentwicklung Triers im 19. Jahrhundert steuernd oder lenkend. Vielmehr führte das Zusammenwirken verschiedener lokaler Einflussfaktoren - Akzisebestimmungen, verwaltungsmäßige Trennung zwischen Stadt und Umland sowie wenig vorausschauende städtische Planungen - zu einer mehr dem Zufall überlassenen städtebaulichen Entwicklung, die erst im ausgehenden 19. Jahrhundert unter gezielten planerischen Einfluss geriet: Von einer "Stad-

terweiterung" Triers kann daher im strengen Sinne nicht oder überhaupt nur dann gesprochen werden, wenn man darunter die bloße Erweiterung städtischer Siedlungsfläche auch unter der Maßgabe verstehen möchte, dass planender Einfluss völlig fehlt. So stellt Reck zusammenfassend, aber abweichend von der Definition von der Dollens fest: "Mit der Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer sowie der nächtlichen Torsperre zum 1. Januar 1875 begann die eigentliche Stadterweiterung, obwohl die Bautätigkeit zunächst nur langsam zunahm. (...) Da die Stadt keine planerischen Vorgaben machte und kapitalstarke Unternehmer fehlten, folgte die Bebauung den vorhandenen Feldwegen, die allenfalls verbreitert und begradigt wurden."¹⁰⁵.

2.7.4 Düsseldorf

Die Ausgangsbedingungen Düsseldorfs vor Beginn des Industriezeitalters sind von seinen Funktionen als Landesfestung und Residenzstadt geprägt. Als einzige Stadt im deutschen Westen behielt die Stadt beide Aufgaben bis 1801¹⁰⁶. Im Frieden von Lunéville stimmten Kaiser und Reich der Abtretung der linksrheinischen Reichsteile zu. Düsseldorf als Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums Berg blieb zunächst Teil des Kurstaates Bayern. 1805 gelangte das Herzogtum in einem Tausch unter Beteiligung Bayerns, Preußens und Frankreichs an Napoleon, der es durch ein Dekret vom März 1806 seinem Schwager Joachim Murat übertrug. Drei Monate später erfolgte die Erhebung zum Großherzogtum. Düsseldorf blieb bis 1813 dessen Haupt- und Residenzstadt, ehe im April 1815 das Rheinland an Preußen fiel. Nach der Vereinigung der beiden Provinzen Niederrhein - mit dem Regierungssitz Koblenz - und Jülich-Kleve-Berg - mit dem Regierungssitz Köln - wurde Koblenz zum Regierungssitz; Düsseldorf verlor in der Folge dieser Entwicklung nahezu alle überörtlichen Behörden. Die Freigabe des Rheins als Schifffahrtsweg ohne Zölle und Stapel, wie sie in der Mainzer Schifffahrtsakte 1831 geregelt war, initiierte die wirtschaftli-

¹⁰⁵ Ebd., S. 457.

¹⁰⁶ K. Pfeffer (Anm. 90), S. 369.

che Erholung Düsseldorfs, dessen Hafen als Umschlagplatz der wachsenden bergischen Textilindustrie diente. Im Jahr 1838 wurde von Düsseldorf aus die erste Eisenbahnstrecke Westdeutschlands in den heutigen Vorort Erkrath eröffnet; ein Jahr später war die Linie ins bergische Elberfeld fertiggestellt. Der Industrialisierungsprozess Düsseldorfs - vorwiegend von der Ansiedlung Eisen verarbeitender und Textilindustrie in den Außengemeinden der Stadt getragen - setzte zögernd in den Dreißigerjahren ein, um dann etwa um die Jahrhundertmitte bedeutend an Schwung zu gewinnen. Ausschlaggebend für den Zuzug der Gewerbebetriebe und Industrien waren die günstige Verkehrsanbindung, billiges Bauland und die Nähe zu Rohstoff- und Absatzmärkten.

2.7einher¹⁰⁷: Von 1816, dem Jahr nach dem Übergang der Stadt an Preußen, bis zur Jahrhundertmitte stieg die Einwohnerzahl der Bürgermeisterei Düsseldorf von 22 675 auf 44 307, die Einwohnerzahl der Stadt stieg von 15 000 auf 26 553. Düsseldorf war damit eine von sechs preußischen Städten über 10 000 Einwohner, die in den Jahren von 1816 bis 1840 die höchste Wachstumsrate zu verzeichnen hatten. Dabei überstieg in den beiden ersten Jahrzehnten von 1817 bis 1835 die Zunahme der Bevölkerung durch Wanderungsgewinne diejenige durch Geburtenüberschuss; bis 1845 wurde die Bevölkerungszunahme durch beide etwa gleich stark beeinflusst, und in dem Jahrzehnt bis 1855 überwog schließlich der Geburtenüberschuss den Wanderungsgewinn bei weitem. Hinsichtlich der Sozialstruktur und Berufsgliederung erweist sich Düsseldorf dagegen im hier interessierenden Zeitraum keineswegs als typische Industriestadt: Lenger weist in seiner sozialstrukturellen Untersuchung auf die hohe Bedeutung nicht industrieller Berufsgruppen wie Rentner, Kaufleute, Bankiers etc. hin¹⁰⁸. Er kommt zu dem Ergebnis, dass es unter den Steuerpflichtigen Düsseldorfs um die Jahrhundertmitte ein zahlenmäßig ins Gewicht fallendes Wirtschaftsbür-

¹⁰⁷ Hugo Weidenhaupt (Hrsg.), Düsseldorf. Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert. Bd. 2: Von der Residenzstadt zur Beamtenstadt (1614-1900), Düsseldorf 1988, S. 452ff.

¹⁰⁸ Friedrich Lenger, Zwischen Kleinbürgertum und Proletariat. Studien zur Sozialgeschichte der Düsseldorfer Handwerker 1816-1878 (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 71), Göttingen 1986, S. 33, zitiert nach H. Weidenhaupt (Anm. 107), S. 454.

gertum noch nicht gegeben habe. Auch Kaufleute und Industrieunternehmer waren noch kaum vertreten. Die Stadt wies noch eine für Residenzstädte typische Sozialstruktur auf, die überdies nurmehr wenig qualitative Veränderungen zum ausgehenden 18. Jahrhundert erfahren hatte.

Auf der Grundlage des Vertrags von Lunéville (1801) bestimmte der französische Kriegsminister die Schleifung der Festung, die seit der Eroberung durch die Franzosen als Waffenlager genutzt wurde. Die Zerstörung der Hauptwerke sowie der Außenschanzen war noch im gleichen Jahr abgeschlossen. Auf Veranlassung des Kurfürsten Maximilian Joseph plante dessen Hofbaumeister Kaspar Anton Huschberger die Verbindung der neugewonnenen Freiflächen - diese waren immerhin fünf Mal größer als die ehemalige Festung - mit dem innerstädtischen Areal. Dabei musste die neue Anlage nach der Schleifung der Festung überdies den Zoll- und Akzisebestimmungen genügen. Die Planung Huschbergers lehnte sich in ihrer Geradlinigkeit an die 1787 unter Kurfürst Karl Theodor entstandene Karlstadt an. Die gärtnerische Gestaltung der Anlagen übernahm der Hofgärtner Maximilian Friedrich Weyhe unter Einbeziehung von Teilen der Wassergräben der alten Festung.

1806 bis 1830 arbeitete der aus Münster stammende Adolph von Vagedes als fest angestellter Architekt und Städtebauer in Düsseldorf¹⁰⁹. Zu dieser Zeit war die Stadt im Norden und Osten vollständig von den Festungswerken befreit. Im Süden dagegen bildeten die nur unzureichend zugeschütteten Festungsgräben nicht nur eine Quelle für Fiebererkrankungen und sonstige Gefährdungen der Gesundheit, sie verhinderten auch zunächst die weitere Nutzung des Geländes. Vagedes legte 1822 den großzügigen, zukunftsweisenden Plan einer Stadterweiterung östlich der Königsallee vor, dessen streng rechtwinklige Gliederung die Gestaltung der Karlstadt aufgreifen sollte. Düsseldorf - und Krefeld, für das Vagedes bereits 1817 einen Stadterweiterungsplan entworfen hatte - waren damit die ersten Städte

¹⁰⁹ Hilmar Czerwinski/Jörg A.E. Heimeshoff, Die Stadtentwicklung Düsseldorfs im 19. Jahrhundert, Landeshauptstadt Düsseldorf (Hrsg.), 1882. Düsseldorf wird Großstadt. Materialien zur Düsseldorfer Stadtentwicklung, Düsseldorf 1982, S. 21. Zum Folgenden H. Weidenhaupt (Anm. 107), S. 316ff.

der preußischen Rheinprovinz, für die Baupläne vorgelegt wurden¹¹⁰. Als Mittelachse war die von Vagedes geschaffene Alleestraße (Heinrich-Heine-Allee) vorgesehen; die von Kanalalleen begrenzten 13 Bauquartiere sollten sich um einen großen Platz im Zentrum des Erweiterungsgebietes gruppieren. 1825 plante Vagedes - unter Ignorierung der topographischen und Besitzverhältnisse - auch die Verbindung des Erweiterungsgeländes mit den etwa einen Kilometer entfernt verlaufenden Hauptverkehrsachsen mittels der Verlängerung der Allee- bzw. Kasernenstraße nach Norden und Süden. Die preußische Regierung lehnte beide Planungen aus finanziellen, aber unter dem Einfluss Schinkels vor allem auch künstlerisch-ästhetischen Gründen ab¹¹¹. Nach einer Auseinandersetzung mit dem preußischen Minister von Schuckmann legte Vagedes sein Amt 1830 nieder. Sein Nachfolger, der preußische Bauinspektor Umpfenbach, war auf eine reibungslose Absegnung seiner Planungen durch die preußische Regierung bedacht. Am 4. Juni 1831 genehmigte diese einen Stadterweiterungsplan, der, zwar auf den Grundlagen Vagedes' beruhend, nach seiner Überarbeitung den doppelten Mangel zu geringer Flächenreserven und unzureichender Verkehrsanbindung aufwies. Mit der von der Regierung genehmigten Bauordnung von 1835 erhielt die Stadt Düsseldorf über die Handhabung der Baupolizei ein Instrument zur Umsetzung der Planung - eine Besonderheit gegenüber anderen rheinpreußischen Stadterweiterungsvorhaben, die sich nur noch in Krefeld beobachten lässt¹¹².

¹¹⁰ H. Croon (Anm. 49), S. 62.

¹¹¹ Auch der Düsseldorfer Stadtrat äußerte sich ablehnend gegenüber dem Plan, der "das Baubedürfnis für eine lange Reihe von Jahren" überschreite; die Ablehnung dürfte allerdings vorwiegend aus der Befürchtung heraus zu verstehen sein, die hohen Entschädigungskosten durch den Abriss bestehender Bauten könnten die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt übersteigen. Vgl. H. Croon (Anm. 49), S. 64.

¹¹² Ebd., S. 75. Dabei ist der Tatbestand von Interesse, dass den zuständigen Stellen in Bonn die Rechtssituation in Düsseldorf und Krefeld sehr wohl bekannt war. Um so eigentümlicher erscheint es vor diesem Hintergrund, dass die Adaption des Bonner Stadterweiterungsvorhabens an die geltende französisch-rheinische Rechtslage gründlich misslang: Die Träger der Bonner Stadterweiterung bemühten sich nicht im Vorhinein um einen Enteignungstitel auf der Grundlage geltenden Rechts, etwa über einen vom König genehmigten Bebauungsplan.

Die Folge der ungünstig konzipierten Umpfenbach-Planung war "eine unkontrollierte regellose Bautätigkeit, die jedoch für die kommenden Stadterweiterungspläne Vorgaben machte. Hierzu zählen insbesondere die planlosen Stadterweiterungen im östlichen Stadtgebiet (...) ¹¹³", wurden doch bereits seit 1838 erneut Stadterweiterungsplanungen nach Süden, Norden und Nordosten nötig. Umpfenbach und der Vagedes-Schüler Anton Schnitzler legten dazu 1845 gegensätzliche Entwürfe vor. Im Hofgartenviertel unterlagen die Planungen durch schon bestehende Straßen bereits restriktiven Vorgaben. Der südliche Teil des Schnitzlerschen Plans, die so genannte Friedrichstadt, griff das Rechteckschema der Vagedes-Planung auf. Auch für den Ostteil der Stadterweiterung sah Schnitzler im Gegensatz zu Umpfenbach rechtwinklige Straßenzüge unter einzelner Einbeziehung vorhandener Wege vor, konnte sich damit jedoch nicht gegen das Konzept Umpfenbachs durchsetzen ¹¹⁴. Die Planung für das im Osten gelegene Erweiterungsgebiet musste vielmehr der dort seit 1831 entstandenen "wildem" Bebauung Tribut zollen: Sie orientierte sich an den vorhandenen Feld- und Verbindungswegen, was die preußische Regierung mit Verweis auf finanzielle und ästhetische Gründe ("Vandalismus der Städteviereckigmacher") unterstützte. 1852 wurden die Planungen abgeschlossen ¹¹⁵,

Vielmehr löste praktisch erst die Genehmigung des Plans durch eine königliche Kabinettsordre im Mai 1859 in Bonn Diskussionen über die rechtlichen Konsequenzen der Stadterweiterung aus. Ebenso wenig gelang es dem mit der Planung des Stadterweiterungsprojektes betrauten Gremium, die Regierung zur Genehmigung eines Baureglements zu bewegen, mit dessen Hilfe die finanziellen Folgen der notwendigen Enteignungen hätten abgefedert werden können. Zu dem eher späten Versuch des Bonner Stadtbaumeisters, ein solches Reglement für Bonn zu verabschieden, vgl. unten S. 135f.

¹¹³ H. Czerwinski/J.A.E. Heimeshoff (Anm. 109), S. 21.

¹¹⁴ Die Oberbaudeputation lehnte den Schnitzler-Plan unter Hinweis darauf ab, dass es "im Allgemeinen nicht zweckmäßig erscheine, die Richtung schon vorhandener Wege ohne überwiegende materielle Gründe zu verlassen, um eine nicht einmal zur Zierde dienende Rechteckigkeit der zu bildenden Bauquartiere herzustellen". Zitiert nach H. Croon (Anm. 49), S. 66-67.

¹¹⁵ Sie unterlagen dabei einer Überarbeitung durch den Königlichen Regierungssekretär W. Werner, dessen Planvorstellungen die Erhaltung Düsseldorfs als "Kunst- und Gartenstadt" favorisierten. Vgl. Horst Rademacher, Die Beeinflussung einer Stadtplanung durch die indu-

und am 5. Juli 1854 erhielt der neue Stadterweiterungsplan die königliche Genehmigung. Knüpfte damit die Friedrichstadt mit ihrem rechtwinkligen Straßenraster noch an die Tradition Vagedes' an, so verzichte der Erweiterungsplan für den Osten auf ein städtebaulich durchdachtes Konzept, sowohl was seine innere Gestaltung und Gliederung als auch die Anbindung des Erweiterungsgeländes an die übrigen Stadtteile anging. Er erstreckte sich überdies nur rund 500 Meter über die Vagedessche östliche Plangrenze hinaus und genügte damit in keiner Weise den Raumbedürfnissen der sich entwickelnden Stadt. Er markiert gleichzeitig eine Wende in der von Vagedesschen Auffassungen geprägten städtebaulichen Gestaltung Düsseldorf: "Mit dem höchst unglücklichen Bau- und Nivellementsplan Düsseldorf von 1854, der das Ergebnis einer von wirtschaftlichen Interessen geleiteten regierungsamtlichen Städtebaupolitik war, wurde das Vagedes'sche Stadtentwicklungskonzept endgültig zu den Akten gelegt. Was man von den wohldurchdachten Straßenfluchten von Vagedes übriggelassen hatte, war ein von der Zufälligkeit willkürlich geführter Feldwege bestimmtes Straßennetz. (...) Die von der Regierung verfügte Rücksichtnahme auf bestehende Besitzverhältnisse nach dem Prinzip, das 'Augenmerk auf die Kosten und nicht auf die Schönheit' zu richten, hatte zur Folge, daß man (...) nicht nur auf eine zeitgemäße städtebauliche Konzeption und eine durchdachte Verkehrsplanung im Osten der Stadt verzichtete, sondern auch eine organische Verbindung der einzelnen Stadtteile versäumte."¹¹⁶

Auch die Stadterweiterung von 1854 genügte in keiner Weise den Bedürfnissen der rasch wachsenden Stadt. Weitere Stadterweiterungen

strielle und gewerbliche Entwicklung. Eine historisch-geographische Untersuchung der Planungen der Stadt Düsseldorf in den Jahren von 1854 bis 1914 (Europäische Hochschulschriften: Reihe 4, Geographie; Bd. 14), Frankfurt/M. u.a. 1994, S. 26.

¹¹⁶ Dieter Weber (Bearb.), Düsseldorf 1288-1988. Das Bild der Stadt im Wandel der Jahrhunderte, Kleve 1988, S. 24. Diese Mängel stellt auch H. Rademacher (Anm. 115), S. 26f., heraus. Der Autor fragt angesichts der konstatierten Entwicklung, "ob das Planungsinstrumentarium in dieser Zeit (um 1850, B.G.) ausgereicht hätte, vorausschauende Akzente zu setzen." Er bezieht allerdings nur die Bauordnungen der Stadt aus den Jahren 1835 und 1855 in seine Überlegungen ein und lässt die übergeordneten planungs- und enteignungsrechtlichen Verhältnisse gänzlich außer acht.

(1876, 1887 und 1900) erfolgten jedoch unter gänzlich veränderten gesetzlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Auffallend ist an der gut dokumentierten Düsseldorfer Entwicklung, dass eine Beteiligung privater und kommunaler Akteure an der Umsetzung der Planungen in den Untersuchungen kaum deutlich wird. Die Pläne sind nahezu vollständig auf staatliche bzw. in städtischen Diensten stehende Fachleute zurückzuführen. Das frühe Einsetzen der Stadterweiterungsprozesse in Düsseldorf, ihre Abwicklung unter staatlicher Aufsicht und die fallweise Verleihung des Enteignungsrechts dürften hier die Gestaltungsmöglichkeiten privater Akteure weitgehend beschnitten haben. Andererseits wurde die Kommune offenbar mit der wilden und regellosen Siedlungsentwicklung außerhalb der jeweils von den Planungen erfassten Gebiete indirekt mit dem „Gestaltungsspielraum“ Privater konfrontiert, die nicht wirksam an der planlosen Besiedlung entlang der bestehenden Altstraßen gehindert werden konnten. Solche Areale, z.B. im Osten der Stadt, waren für eine geregelte Erschließung „verdorben“.

2.7.5 Krefeld

Mennonitische Flüchtlinge brachten im 17. Jahrhundert die Samt- und Seidenfabrikation nach Krefeld. Die Stadt entwickelte sich zu einem bedeutenden niederrheinischen Textilstandort, der jedoch im Gegensatz zu anderen Gewerbestädten eine relativ homogene Sozialstruktur aufwies. Bereits zwischen dem ausgehenden 17. und der Mitte des 18. Jahrhunderts erfolgten unter landesherrlicher Regie - zunächst der Oranier, später der Hohenzollern - fünf Stadterweiterungen, wodurch der Stadtkern von drei auf 18 Hektar Fläche wuchs¹¹⁷. Die Erweiterungen orientierten sich dabei jeweils an der alten Durchgangsstraße und führten zur Herausbildung eines Stadtkerns in nord-südlicher Ausrichtung, womit zugleich - durch die Optimierung des Lichteinfalls in die Häuser - der bedeutende Wirtschaftszweig der Hausweberei gefördert wurde. Das vorhandene, überwiegend rechteck-

¹¹⁷ H. Croon (Anm. 49), S. 62.

kige Straßenraster bildete auch die Grundlage der sechsten Stadterweiterung im frühen 19. Jahrhundert.

Seit etwa 1800 setzte in Krefeld ein starkes Bevölkerungswachstum ein, und bebaubare Flächen innerhalb des Mauerberings¹¹⁸ wurden knapp. In der Zeit der französischen Besetzung wurde mit dem Bau der Uerdinger Landstraße 1811 erstmals die Mauer durchbrochen, und zwar am Uerdinger Törchen¹¹⁹. Aus dem Jahr 1816 ist ein Schreiben der Düsseldorfer Bezirksregierung an den Kreiskommissar überliefert, in welchem sie darlegt, dass "außer(halb, B.G.) der Stadtmauer ganze Straßen neu angelegt sind und die Zahl der Neubauten sich dermaßen vermehrt, daß sich der Stadtrat nach einem allgemeinen Bauplan sehnt"¹²⁰. Bereits 1815 regte der Krefelder Gemeinderat als Reaktion auf die gestiegene Bautätigkeit die Ausarbeitung eines Situationsplans an, den ein örtlicher Geometer im gleichen Jahr fertigstellte. Croon führt die Initiative der Stadt auf eine Aufforderung des Kreiskommissars zurück¹²¹. Da der Gemeinderat sich zu großen Teilen aus den grundbesitzenden führenden Familien zusammensetzte, kann aber auch über ein massives wirtschaftliches Eigeninteresse der Gemeinderäte als Motiv für den Vorstoß des Gremiums spekuliert werden¹²². Bei dem oben erwähnten Bauplan dürfte es sich um die Aufnahme des Königlichen Begrenzungsgeometers, Horographen und Classirungs-Controleurs W. Goldammer gehandelt haben.

Im Jahr 1817 versuchten Anwohner der Lutherischen-Kirchstraße, die sich mit dem Tuchfabrikanten Hunzinger - auch er ein Mitglied des Krefelder Stadtrates - jahrelang um die Verlängerung ihrer Straße

¹¹⁸ Die Krefelder Stadtmauer wurde wiederholt neu gebaut und hatte lediglich die Funktion, die Stadt nachts vor ungebetenen Gästen zu schützen. Gleichzeitig bildete sie die Akzisen-grenze. Vgl. H. Croon (Anm. 49), S. 77.

¹¹⁹ Karl Rembert, Zur Geschichte der Krefelder Stadterweiterung von 1817-1850, in: Die Heimat. Zeitschrift für niederrheinische Heimatpflege, 25 (1954), 3/4, S. 225-234, hier S. 226.

¹²⁰ Gottfried Buschbell, Geschichte der Stadt Krefeld, Bd. II, Krefeld 1954, S. 399.

¹²¹ H. Croon (Anm. 49), S. 62

¹²² Zum Folgenden K. Rembert (Anm. 119), S. 226 ff.

nach Norden bis zur bereits bestehenden Gartenstraße gestritten hatten, ihr Anliegen über eine Eingabe an den preußischen Staatskanzler Fürst Hardenberg zu erreichen. Dieser hatte wenige Wochen zuvor, am 6. Mai 1817, ein Regulativ zur Erweiterung der Stadt Krefeld erlassen. Es bildete für die Königliche Regierung in Düsseldorf die Grundlage für die Aufstellung des Stadterweiterungsplans durch ihren Baurat Adolph von Vagedes. Dieser Krefelder Stadterweiterungsplan war der erste unter preußischer Herrschaft im Regierungsbezirk Düsseldorf¹²³. In einem Schreiben vom 5. September 1817 an die Regierung monierte Vagedes allerdings die uneinheitlichen Maßstäbe der Goldammer-Aufnahme. Da er überdies mit dem örtlichen Nivellement nicht vertraut war, erarbeitete er erst nach einer "Untersuchung der Sache an Ort und Stelle" einen "berichtigten Plan von Krefeld und seinen gegenwärtigen Umgebungen und einen Plan von Crefeld (sic, B.G.) mit dem Entwurfe der Stadtvergrößerung, beide zur leichteren Uebersicht in demselben Maßstabe à 3 000 aufgetragen (...)"¹²⁴.

Im Vagedesschen Plan waren Erweiterungsflächen nach Süden und Norden sowie entlang bereits bestehender Straßen nach Osten und Westen vorgesehen: "Die vorgeschlagene Vergrößerung ist (...) durch die Grundanlage der Stadt und ihre bisherigen, ohne Plan vorgenommenen Erweiterungen motiviert, und es wird dabei mit möglichster Schonung der bereits bestehenden Gebäude verfahren."¹²⁵ Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen sandte die Regierung den Plan am 15. November 1817 zur Begutachtung durch den Stadtrat an den Landrat, Karl Cappe; am 24. Dezember desselben Jahres wurde die Auslegung des Plans zur allgemeinen Einsichtnahme im „Crefelder Wochenblatt“ angekündigt. Er umfasste vier Bauquartiere: St. Anton, Neu-Crefeld, Neu-Cracau und Friedrichsstadt. Während der Landrat als Vertreter der Regierung den Plan befürwortete, stieß die großzügige Erweiterungsplanung bei einigen betroffenen Grundbesitzern auf Widerstand. Insbesondere die einflussreiche Familie Von der Leyen wehrte sich - sogar unter Ausnutzung ihrer Kontakte zum Königs-

¹²³ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 197.

¹²⁴ Zitiert nach K. Rembert (Anm. 119), S. 226.

¹²⁵ Zitiert nach ebd., S. 226.

haus - gegen die Zerschneidung ihrer Gärten durch die Neuanlage von Straßen. Die Argumente der Grundeigentümer spiegeln sich in einem bissigen Bericht des Landrates, den dieser am 12. Mai 1818 der Regierung übersandte. Danach bot die in dem Plan vorgesehene Errichtung der so genannten Friedrichsstadt zum einen offenbar auch weniger wohlhabenden Krefelder Bürgern die Gelegenheit, Bauten in den Wohngebieten der Reichen zu errichten, wogegen diese protestierten. Ferner drohte letzteren die Zerschneidung ihrer Gärten bzw. der Verlust potenzieller Bauplätze. Der Landrat wies in seinen Bericht auch das Argument der Familie Von der Leyen zurück, die Planung sei überdimensioniert: Es sei "übrigens noch nirgendwo gesagt, noch weniger befohlen worden, daß alsbald nach Gutheißung des Planes sämtliche zur vollständigen Ausführung desselben erforderlichen Gebäude, Straßen, Boulevards pp. errichtet werden sollen"¹²⁶. Es handele sich vielmehr um eine vorausschauende Planung, die in Krefeld umso nötiger sei, als dort selbst in "unruhigen und Kriegszeiten" eine starke Bautätigkeit zu verzeichnen gewesen sei. Cappe bezieht sich in diesem Zusammenhang ausdrücklich auf die geltende französische Gesetzgebung, insbesondere auf das so genannte Marais-Gesetz vom 16. September 1807, dessen Stellenwert für die Umsetzung rheinischer Stadterweiterungen in der einschlägigen Literatur bislang zu wenig untersucht worden ist. Die Realisierung des Stadterweiterungsplans möchte allerdings auch der Landrat - hierin im Einklang mit dem Stadtrat - steuern: Zur Förderung der Bebauung könne je nach Lage der Bauplätze eine kommunale Zuwendung erfolgen; in anderen Quartieren solle sich die Bebauung dagegen zwar frei von "der willkürlichen Ansicht und Erlaubnis des Stadtrates", jedoch auch ohne "Vergünstigung oder Vorteile von Seiten der Stadt" entwickeln. Der von Stadtrat von der Leyen befürworteten Beschränkung des Stadterweiterungsplans auf das Neu-Cracau genannte gewerblich geprägte Viertel widerspricht Cappe energisch, ebenso der von dem ehemaligen Bürgermeister Heydweiller propagierten Erneuerung der Krefelder Stadtmauer.

Die Regierung in Düsseldorf billigte den Bauplan und übersandte ihn im Juli 1818 entsprechend den Vorgaben des oben erwähnten Gesetzes

¹²⁶ Zitiert nach ebd., S. 230.

vom 16. September 1807 dem Innenministerium zur Genehmigung. Dennoch gelang es Friedrich Heinrich von der Leyen, einem der einflussreichsten grundbesitzenden Stadträte Krefelds, den Innenminister von seinen Einwänden, etwa hinsichtlich der Dimensionen des Stadterweiterungsgeländes, zu überzeugen: Die Königliche Regierung erhielt die Auflage, die Grenzen des Plans "an allen Seiten zu beschränken"¹²⁷. Im Februar 1819 beschloss der Stadtrat, einige der ursprünglich geplanten neuen Viertel zu streichen. Vagedes musste daraufhin den Plan umarbeiten, was hauptsächlich eine Verkleinerung der ausgewiesenen Baufläche bedeutete. Der Plan sah nun im Wesentlichen die Anlage eines Rechtecks aus vier sehr breiten Straßen vor, welches das vorhandene Stadtgebiet in einigem Abstand umgab. Diese Fassung genehmigte der König am 27. Mai 1819. Das bedeutete allerdings nicht das Ende der Streitigkeiten zwischen den grundbesitzenden Familien und der Regierung. Im April 1821 lag der umgearbeitete Plan der Stadt wieder vor. Unter dem 13. Februar 1822 wies die Düsseldorfer Regierung einen Einspruch der Witwe Conrad von der Leyens zurück, die gegen die Durchschneidung eines Grundstücks protestiert hatte¹²⁸. Mit einem verwaltungstechnischen „Trick“ bekam die Stadt Krefeld den kostspieligen Grunderwerb und die Finanzierung der Straßenneubauten in den Griff: Wie oben im Zusammenhang mit der Genehmigung des Düsseldorfer Stadterweiterungsvorhabens aus dem Jahre 1831 erwähnt, übertrug die Bezirksregierung der Stadt Krefeld 1821 die Handhabung der örtlichen Baupolizei, deren Befugnisse 1843 noch einmal erweitert wurden (s. u.). Das Reglement von 1821 schrieb detailliert den Ausbau der Straßen sowie die Kostenverteilung vor und gab der Stadt damit die Mittel an die Hand, die immensen finanziellen Aufwendungen auf die Nutznießer umzulegen.

Im Jahr 1836 wurde - wohl aufgrund zu weitreichender Beschränkungen des Jahres 1819 - erneut eine Stadterweiterung erforderlich. Diese lässt sich auf einen Entwurf des Vagedes-Nachfolgers Umpfenbach aus dem Jahr 1835 zurückführen, der, im Benehmen mit dem Bürgermeister

¹²⁷ Zitiert nach H. Croon (Anm. 49), S. 63f.

¹²⁸ K. Rembert (Anm. 119), S. 232.

erarbeitet¹²⁹, nach einigen Änderungen durch die Oberbaudeputation 1837 die Zustimmung von Bürgermeister und Gemeinderat fand. Er wurde am 11. Juni 1843 genehmigt, ergänzt durch ein "Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Crefeld" vom 22. September 1843. Dieses verpflichtete potenzielle Bauherren, "das Terrain zu den neu anzulegenden Straßen (...) auf eigene Kosten selbst erwerben (...) und zwar jeder nach der Länge seines ganzen Grundstückes, wo solches an die Straße, öffentliche Plätze oder Promenaden stößt und nach der Hälfte der Straßenbreite"¹³⁰. Die komplikationslose und gewissermaßen "routinierte" Abwicklung dieser zweiten Krefelder Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts dürfte die Bonner Alignementdeputation, die über den Ablauf der Krefelder Stadterweiterungen Erkundigungen einholte, in der Sicherheit gewiegt haben, die in der eigenen Stadt anstehenden planungs- und enteignungsrechtlichen Probleme ebenso souverän zu lösen. Dies sollte sich, wie unten zu zeigen sein wird, als Trugschluss erweisen.

Die Krefelder Stadterweiterungen stellen damit ein interessantes planungsgeschichtliches Beispiel dar, nicht zuletzt aufgrund des frühzeitig einsetzenden Bevölkerungswachstums: "Die hohe Entwicklungsstufe der lokalen gewerblichen Wirtschaft verursachte Wachstumsschübe, die sich im Stadtgebiet freie Bahn brachen und entsprechender ordnender Eingriffe bedurften."¹³¹ Bei solchen frühen Stadterweiterungsvorhaben lässt sich ein starker Einfluss der Obrigkeit auf die Planungsprozesse und -ergebnisse feststellen, der bereits wenige Jahrzehnte später einem Vorgehen weicht, bei dem sich die selbstbewusster gewordenen städtischen Kräfte mit den

¹²⁹ H. Croon (Anm. 49), S. 64.

¹³⁰ Zitiert nach Rolf-Bernd Hechler, Planungstheoretischer Hintergrund und Praxis der Stadtplanung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, untersucht am Beispiel der Stadterweiterung im südwestlichen Teil der Stadt Krefeld, in: *Die Heimat*, 54 (1983), S. 103-115, hier S. 104. Mit der zwangsweisen Übernahme der Kosten für das Straßenland durch die Bauherren war eine wesentliche Problematik der Krefelder Stadterweiterung gelöst. Das Baupolizeireglement nahm indirekt Bestimmungen vorweg, die sich 32 Jahre später im Preußischen Fluchtliniengesetz von 1875 finden.

¹³¹ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 200.

betroffenen Grundeigentümern um Verhandlungslösungen der anstehenden Planungsprobleme bemühten¹³².

2.7.6 Aachen

Die städtebauliche Entwicklung der westlichsten Stadt des Rheinlandes verlief bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts und darüber hinaus in verhältnismäßig ruhigen Bahnen. Die ökonomische Entwicklung Aachens erhielt noch im 18. Jahrhundert durch die frühe Einführung der Gewerbefreiheit unter französischer Besatzung starke Impulse. Nach dem Übergang an Preußen wurde sie vorwiegend von der Tuchindustrie, der Landwirtschaft sowie den Wirtschaftszweigen des Kur- und Badebetriebes getragen. Um 1810 hatte die Stadt ca. 30 000 Einwohner. Bis 1870 stieg diese Zahl auf ca. 70 000 an. Dennoch besaß die Stadt bis zu diesem Zeitpunkt innerhalb der Stadtmauer aus der Zeit Kaiser Barbarossas, welche die Franzosen schleifen und durch ein Akzisegitter ersetzen ließen, genügend Erweiterungsfläche.

Auch in Aachen lag die Verfügung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz von 1834 vor, was sich indirekt einem Monitum der Regierung von 1839 entnehmen lässt. Keiner der Baupläne (es handelte sich um innerstädtische Konzepte, z. B. den Gesamtbebauungsplan des Landbauinspektors Cremer sowie um einige geplante Straßenzüge vor den Mauern der Stadt), die die Stadt in Berlin zur Genehmigung vorlegte, erhielt indes das Plazet, was an der mangelnden Qualität der Entwürfe ebenso liegen könnte wie an der unzureichenden Berücksichtigung der problematischen topographischen und der Eigentumsverhältnisse. So lag bis 1857 noch kein umfassender Stadterweiterungsplan für Aachen vor. Gerhard Curdes bescheinigt Aachen eine „bis heute feststellbare Zurückhaltung in die Investition in planerische Grundlagen“ – ein Stadtplanungsamt wurde erst 1875

¹³² Dies. (Anm. 1), S. 200.

eingrichtet -, die die Stadt „ein prominentes Beispiel des privaten rheinischen Städtebaus“ habe werden lassen¹³³.

Schon seit 1826 war es beginnend mit der Anlage der Theaterstraße zu verschiedenen, teils nur kleinräumigen Stadterweiterungen, ausschließlich aus privater Initiative heraus, gekommen: Drei Stadterweiterungen wurden nach ihren Initiatoren bzw. Trägern Rehm- (1863), Steffens- (1868) und Frankenberger Viertel (seit 1872) benannt. Weitere Straßen entstanden nach 1826 auf Betreiben und nach Plänen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft: "Beiderseits dieser für damals ungewöhnlich breiten Straßenanlage (der Hoch- bzw. Theaterstraße, B.G.) durch ein bisher noch unerschlossenes Baugelände schoß nun in kürzester Zeit ein engbesiedeltes Bahnhofsviertel empor, seit die Stadt den ersten Anschluss an das rheinisch-belgische Eisenbahnnetz erhielt."¹³⁴

Diese verhältnismäßig späten Erweiterungsvorhaben, die zudem überwiegend in privater Ägide entstanden, lassen auf beträchtliche Unterschiede gegenüber anderen rheinischen Stadterweiterungsprojekte schließen. Eine zwingende Notwendigkeit zur Ausweisung neuen Baulandes - sei es aufgrund staatlichen Drucks, wegen knapper werdender Siedlungsflächen bzw. unregelmäßiger Bautätigkeit - war in Aachen offenkundig nicht gegeben. Planungen auf städtische Initiative hin standen in der ersten Hälfte des Jahrhunderts weitgehend in Verbindung mit dem Ausbau der Stadt zum Badeort.

Damit blieb "die Schaffung neuen Wohnraums (...) ausschließlich der Initiative privater Unternehmen vorbehalten. Städtische Mitwirkung

¹³³ Der „erste moderne Erweiterungsplan Aachens“ (Curdes) aus existiert nicht mehr und ist nur noch ansatzweise aus einem späteren Plan rekonstruierbar. Vgl. Gerhard Curdes, Die Entwicklung des Aachener Stadtraumes. Der Einfluß von Innovationen und Leitbildern auf die Form der Stadt, Dortmund 1999.

¹³⁴ Walter Kaemmerer, Geschichtliches Aachen, Aachen 1978⁵, S. 104. Die Pläne für das Eisenbahnviertel entstanden zwischen 1837 und 1842, vgl. Jürgen Wennemann, Actenmäßige Untersuchung der Entwicklung des "Eisenbahnviertels" zu Aachen um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: G. Fehl/F. Rodriguez-Lores (Anm. 8), S. 205-233, hier S. 212ff. G. Curdes (Anm. 133) wertet das Eisenbahnviertel als „die flächenmäßig größte Stadterweiterung, die von einer privaten Gesellschaft in Aachen durchgeführt wurde“. Ebd. S. 77.

war vor 1875 so gut wie überhaupt nicht möglich. Lediglich eine Einspruchsmöglichkeit bei der die Pläne genehmigenden Regierung gestattete eine äußerst bescheidene Einflußnahme."¹³⁵ Die Eingemeindung des wachsenden Industrievorortes Burtscheid erfolgte erst 1897; eine Verbindungsstraße dorthin wurde jedoch mit der Theaterstraße bereits 1826 geschaffen. Sie stellte die erste Durchbrechung der mittelalterlichen Stadtgrenzen dar und bot wohlhabenden Schichten adäquate Bauplätze. Der Bau der Theater- und Hochstraße zog weitere Straßenprojekte nach sich, welche die Flächen zwischen Aureliusstraße, Wallstraße, Römerstraße bis nach Burtscheid zur Kapitel- und Michaelsbergstraße einnahmen und von der Aachener Baugesellschaft angelegt wurden¹³⁶.

Eine geordnete Bautätigkeit setzte nicht nur aufgrund topographischer Schwierigkeiten, sondern auch wegen des langen Streits um die Beseitigung der Stadtmauer, erst nach 1868 ein: "In kurzsichtiger Weise widerstrebte die Verwaltung anfangs der Absicht unternehmender Bürger wegen der vermehrten Kosten, die ein Öffnen der Tore beim Erheben der Mahl- und Schlachtsteuer verursachen würde; sie erschwerte so eine gleichmäßige, regelrechte Ausdehnung der Stadt und leistete dem Entstehen einzelner Viertel Vorschub."¹³⁷

Erst 1878, als Joseph Stübben seine Tätigkeit als Aachener Stadtbaumeister aufnahm, schaltete sich die Stadt vermehrt in die Stadterweiterungsvorhaben ein. „Die Tatsache, dass die (...) Stadterweiterungen ausnahmslos von privaten Unternehmern und Gesellschaften stammten, verweist auf die Ausstattungsschwächen des örtlichen Stadtbauamtes.“¹³⁸

¹³⁵ Peter Ruhnau, Das Frankenberger Viertel in Aachen. Eine Terrain-Gesellschaft betreibt Städtebau, in: G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), S. 235-251, hier S. 235.

¹³⁶ Johann Laurent, Die Städtebauliche und bauliche Entwicklung der Bade- und Industriestadt Aachen von 1815 bis 1915, Aachen 1920, S. 16.

¹³⁷ J. Laurent (Anm. 136), S. 17. W. Kaemmerer (Anm. 134), S. 107, berichtet über „leidenschaftliche Fehden“, die sich zwischen Bürgerschaft und Stadtverwaltung um den Erhalt oder Abriss der äußeren Stadtmauer abgespielt hätten.

¹³⁸ G. Curdes (Anm. 133), S. 84.

Die kursorische Betrachtung der Städte Köln, Koblenz, Trier, Düsseldorf, Krefeld und Aachen zeigt, dass die jeweilige Stadterweiterung unter den Rahmenbedingungen der französisch-rheinischen Gesetzgebung bzw. des Preußischen Fluchtliniengesetzes geplant oder vollzogen wurde. Abschließend soll mit der Stadt Duisburg ein Beispiel für die Umsetzung einer Stadterweiterung vor dem rechtlichen Hintergrund des Allgemeinen Preußischen Landrechts vorgestellt werden.

2.7.7 Duisburg

Am 15. Dezember 1805 gelangten im Frieden von Schönbrunn für zehn Jahre auch die rechtsrheinischen klevischen Gebiete an Frankreich. Duisburg wurde dem Arrondissement Essen zugeschlagen. Nach dem Zusammenbruch der französischen Herrschaft entstanden mit der Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzialbehörden vom 30. April 1815 aus den rheinischen, nun von Preußen erworbenen Gebieten die Provinzen Jülich-Kleve-Berg und Niederrhein mit den Regierungsbezirken Düsseldorf, Kleve (bis 1822), Köln und Koblenz, die 1818 um Trier und Aachen ergänzt wurden. Von wenigen Ausnahmen abgesehen galt in diesen Gebieten französisches Recht, dessen Abschaffung Preußen nunmehr vehement - wenngleich größtenteils vergeblich¹³⁹ - betrieb. Jedoch wurde „für die ehemals zu Preußen gehörigen, nun rheinischen Kreise Duisburg, Essen und Rees (...) das Patent wegen Wiedereinführung des Allgemeinen Landrechtes und der Allgemeinen Gerichtsordnung in die von den preußischen Staaten getrennt gewesenen, mit denselben wieder vereinigten Pro-

¹³⁹ Der Generalgouverneur der Provinzen Niederrhein und Mittelrhein, der Geheime Staatsrat Sack, weigerte sich einer älteren Darstellung zufolge, das Patent vom 9. September 1814 "bezüglich einer Einführung des preußischen Rechts auch in den westlichen Rheinlanden" dort zur Anwendung zu bringen. Vgl. Hermann Conrad, Preußen und das französische Recht in den Rheinlanden, in: Josef Wolfram/Adolf Klein (Hrsg.), Recht und Rechtspflege in den Rheinlanden, Köln 1969, S. 78-112, hier S. 107.

vinzen vom 9. September 1814 (...) als verbindlich angesehen, so daß diese Gebiete aus der allgemeinen rechtsgeschichtlichen Entwicklung der Rheinlande ausschieden und zum landrechtlichen Gebiet gehörten“¹⁴⁰. Damit bildete das Allgemeine Landrecht von 1794 (ALR) in Duisburg die rechtliche Grundlage der Stadtplanung.

Es begrenzte als Grundlage des Duisburger Stadterweiterungsvorhabens die Enteignungsmöglichkeiten von Staats wegen zwar auf diejenigen Fälle, in denen das Allgemeinwohl beträchtlich gesteigert oder Schaden von diesem abgewandt werden konnte und dies ohne Nachteile für den betroffenen Eigentümer geschah. Für die erlittenen Nachteile hatte der Staat den in seinen Verfügungsrechten eingeschränkten Eigentümer schadlos zu halten, und die "Allerhöchste Genehmigung" eines Stadterweiterungsvorhabens schloss die Verleihung des Enteignungsrechts, welches nach Maßgabe des ALR stets gesetzlich begründet sein musste, ausdrücklich ein. Die Entschädigungsfrage, konkret die Bemessung der Entschädigung, war damit allerdings, so Renate Kastorff-Viehmänn, auch mit der seit 1817 erstmals fixierten Anlehnung des Enteignungsverfahrens an Vorgehensweisen nach Maßgabe des französischen Gesetzes von 1807 nicht eindeutig geregelt¹⁴¹. Damit war die enteignungsrechtliche Problematik des Duisburger Stadterweiterungsvorhabens vorprogrammiert.

Duisburgs Handel und Gewerbe, insbesondere die Tabak- und Tuchindustrie, litten schwer während der Kontinentalsperre. Die französische Zeit endete für die Stadt mit dem "Patent wegen Besitznahme der Herzogtümer Kleve, Berg, Geldern des Fürstentums Moers und der Grafschaften Essen und Werden" vom 5. April 1815.

Der wirtschaftliche Aufschwung der Stadt erfolgte nach sehr zögerndem Beginn noch im ersten Drittel des Jahrhunderts, um dann an Intensität zu gewinnen. Tuchindustrien, Rohtabakverarbeitung, Zuckerfabriken, chemische Industrie, Brauereien und das Baugewerbe waren neben dem Schiffbau die bedeutendsten Träger der gewerblichen Entwicklung Duisburgs, ehe mit der Eisenverhüttung die Prägung Duisburgs als Stadt

¹⁴⁰ Ebd., S. 85.

¹⁴¹ Ebd., S. 198.

der Montanindustrie eingeleitet wurde. Ihr folgte der Ausbau der Verkehrswege zu Lande und zu Wasser; auch die industrielle Entwicklung war auf die Wasserstraßen hin ausgerichtet.

Vor allem die Entwicklung der Eisen verarbeitenden Industrie bewirkte ein enormes Bevölkerungswachstum seit der Mitte des 19. Jahrhunderts: Die Einwohnerzahl stieg von ca. 7 000 Personen 1830 auf 60 000 im Jahre 1890. Doch diese Entwicklung führte in Duisburg zunächst nicht zu einer eigenen Stadterweiterungsinitiative; unter Verweis auf die noch intakten Mauern und Wallgräben, deren Niederlegung bzw. Durchbrechung nicht gestattet sei, lehnte die Stadt die Aufstellung eines Bebauungsplans zunächst ab. Sie wurde erst gezwungenermaßen, als Folge der Verfügung der Bezirksregierung von 1835, planerisch tätig¹⁴². Nach dem Abschluss einer Katasteraufnahme im Zusammenhang mit der Anlage des Rhein- und Ruhrkanals übersandte die Bezirksregierung in Düsseldorf der Stadt im März 1838 einen fertigen Bauplan unter Einbeziehung der Altstadt und dreier Bezirke östlich, westlich und südlich von dieser: Er war damit gleichzeitig "Bauplan für die Erweiterungsgebiete als auch Alignementplan für die Altstadt. Die Regierung drängte mit Schreiben vom 19. Juni 1838 den Landrat auf die Auslegung des Plans. Dazu kam es zunächst nicht, weil die Stadt Duisburg einen eigenen, ein größeres Areal umfassenden Plan nachreichte. Dieser wurde nach der umgehenden Zustimmung der Bezirksregierung im Oktober 1839 öffentlich ausgelegt. Wiederholt drängten Bürgermeister und Rat Duisburgs die Regierung mit Blick auf den stark gestiegenen Baulandbedarf, den Plan zur Genehmigung vorzulegen. 1841 lag er dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz und der Regierung in Berlin vor. Die Oberbaudeputation lehnte den Plan jedoch ab, und zwar teils wegen Einsprüchen betroffener Grundbesitzer, die nicht ausreichend gewürdigt worden seien, teils aufgrund von Verfahrensfehlern bei der Planfeststellung: So hatte die Stadt nach der Auslegung des Plans und der Einsichtnahme betroffener Grundbesitzer offenbar noch einige erhebliche Änderungen an dem Plan vorgenommen, ohne ihn, wie dies die gesetzlichen Vorschriften verlangt hätten, noch einmal zu veröffentlichen. Auch die Ko-

¹⁴² Zum Folgenden vgl. ebd., S. 194.

stenfrage spielte bei der ablehnenden Haltung der Oberbaudeputation eine Rolle. Sie ging davon aus, dass "durch das für die Altstadt und das Erweiterungsgebiet beantragte Enteignungsrecht der Stadt allzu große, nicht tragbare Kosten entstünden", was die Stadt unter Verweis auf ihre Finanzkraft zurückwies¹⁴³. Eine Prüfung des Plans im August 1843 auf Initiative des Finanz- und Innenministeriums änderte die Sachlage nicht. Die Oberbaudeputation legte der Stadt daher ein erneutes Planungsverfahren nahe. In dessen Verlauf reichten etliche Duisburger Bürger ihre Bedenken gegen den Stadterweiterungsplan unmittelbar beim Innenminister ein. Den Kern der Problematik bildete die unzureichende Klärung der Entschädigungsfrage: Unter welchen Umständen konnten mit welchen finanziellen Folgen die benötigten Parzellen eingezogen werden? In einem Schreiben der Bezirksregierung vom 9. August 1845 an den Landrat fasst diese die Erkenntnis der Oberbaudeputation zusammen, wonach "die Stadt außer Stande wäre, die nötigen Geldmittel aufzubringen, um die zum Abbruch resp. zur Zurücksetzung in die Baulinie bestimmten Häuserteile zu erwerben und die zu den Straßengebieten zu ziehenden Baustellen zu entschädigen. Auf der anderen Seite führen die Bittsteller an, dass bei der Einhaltung der Baulinie in einzelnen vorhandenen Straßen die verbleibenden Baustellen viel zu klein werden würden, um auf denselben ein den Bedürfnissen der Besitzer entsprechendes Haus wieder errichten zu können (...)"¹⁴⁴. Es sei jedoch auch nicht vertretbar, nur das zum Bau der Straße benötigte Gelände zu entschädigen. Eine Lösung der Problematik könne die planerische Trennung der neu auszuweisenden Baugebiete von den Fluchtlinienkorrekturen in der Altstadt bilden. Daraufhin beschloss der Duisburger Stadtrat im November 1845, das "Alignementproject für den älteren jetzt bestehenden Stadtteil wegen seiner übergroßen Schwierigkeiten in der Durchführung zu cessieren"¹⁴⁵, was einer Beschränkung des Plans auf die neu anzulegenden Stadtteile gleichkam. In der Altstadt dagegen verzichtete die Bezirksregierung nach anfänglichem Widerstand auf eine konsequente Umsetzung des

¹⁴³ Zitiert nach H. Croon (Anm. 49), S. 67.

¹⁴⁴ Zitiert nach R. Kastorff-Viehmänn (Anm. 55), S. 196.

¹⁴⁵ Zitiert nach H. Croon (Anm. 49), S. 67.

Plans und begnügte sich mit einer "allmähliche(n) Regulierung der bestehenden alten Straßen bei allen vorkommenden Neubauten und Hausreparaturen"¹⁴⁶ 1850 erhielt der Stadtbauplan für die neuen Stadtteile schließlich die Genehmigung. Der Gemeinderat konnte einen Vorbehalt durchsetzen, "wonach niemand ein Recht erhalten solle, die Eröffnung von noch nicht vorhandenen Straßen früher zu verlangen, als bis das wirkliche Bedürfnis des Ganzen eintritt und die vorhandenen Mittel der Stadt es gestatten"¹⁴⁷. Die Regierung stellte der Stadt das für die Durchführung des Alignementplans erforderliche Enteignungsrecht gemäß ALR in Aussicht¹⁴⁸

Der Plan ignorierte jedoch die sich explosionsartig ausbreitenden Industrieanlagen; "wilde" Baumaßnahmen schufen Prädispositionen, die etwa im Stadtteil Hochfeld die geordnete Ausweisung weiteren Baulandes verhinderten. Renate Kastorff-Viehmänn charakterisiert ihn als "Vorgriff auf die Dürftigkeit kommender öffentlicher Planung im Ruhrgebiet", der keiner übergreifenden Konzeption folgte, kaum repräsentative Elemente aufwies und sich in der Straßenführung an den bestehenden Wegen orientierte¹⁴⁹. Mögliche enteignungsrechtliche Probleme umging die Stadt Duisburg mit der Bestimmung, niemand könne "die Eröffnung von noch nicht vorhandenen Straßen eher (...) verlangen, als bis das wirkliche Bedürfnis das Ganzen" eintrete und die Stadt über die finanziellen Mittel dazu verfüge. Das Enteignungsrecht solle daher jeweils abhängig von der Notwendigkeit eingeholt werden¹⁵⁰.

2.7.8 Ergebnisse

Der zugegebenermaßen knappe Blick auf die als Beispiele ausgewählten sieben Städte verdeutlicht die Schwierigkeiten, die sich einer ver-

¹⁴⁶ Zitiert nach H. Croon (Anm. 49), S. 68.

¹⁴⁷ Zitiert nach H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 214.

¹⁴⁸ Ebd.

¹⁴⁹ R. Kastorff-Viehmänn (Anm. 55), S. 197.

¹⁵⁰ Zitiert nach H. Croon (Anm. 49), S. 68.

gleichenden Analyse rheinischer Stadterweiterungen entgegenstellen. Sie lassen sich wie folgt charakterisieren:

Die je unterschiedliche Ausgangslage zu Beginn der Planungen erforderte bzw. bedingte je unterschiedliche Konzepte zur Umsetzung der geplanten Stadterweiterung. In Köln handelte es sich um ein flächenmäßig bedeutendes Vorhaben, das erst nach langem Planungsvorlauf umgesetzt werden konnte. Seine Ausführung war eine städtische Aufgabe allerersten Ranges, die unter Beteiligung einflussreicher Akteure – auch in den Reihen ihrer Gegner – in den geordneten Bahnen des Preußischen Fluchtliniengesetzes erfolgte. Movens war die Knappheit an städtischem Wohnraum und an Erweiterungsfläche für Nutzungen jeder Art, die durch die bis ins 19. Jahrhundert erhaltene Stadtmauer von 1180 und den preußischen Fortifikationsring entstanden war.

Für Koblenz liegt letztlich viel zu wenig aussagekräftiges Material für die Stadterweiterungsbemühungen des 19. Jahrhunderts vor, als dass diese in ihrem Ablauf beurteilt werden könnten. Ähnlich wie in Köln führte die Einschnürung des Stadtkörpers durch die Festungsanlagen zu einer innerstädtischen Raumnot, die gleichermaßen Auswirkungen auf die Wohnverhältnisse in der Altstadt wie auf die gewerblich-industrielle Entwicklung der Stadt hatte. Die Stadterweiterung des ausgehenden 18. Jahrhunderts genügte maximal bis zur Mitte des nächsten Jahrhunderts dem wachsenden Erfordernissen des Gewerbes und Wohnungsbaus und war durch den preußischen Befestigungsring ihrerseits wieder nach außen begrenzt. Die eigentliche Stadterweiterung konnte erst nach der Entfestigung nach 1890 und damit unter den Konditionen des preußischen Fluchtliniengesetzes erfolgen. Zudem gelangte die Stadt durch Kauf in den Besitz der benötigten Flächen. Der Sitz des Oberpräsidenten der Rheinprovinz kann hier jedoch schon deshalb nicht ausgeklammert bleiben, weil das in einer Enteignungsangelegenheit der Stadt Koblenz ergangene Urteil von 1858 weit reichen Einfluss auf die Entwicklungen in Bonn hatte.

Mit der Stadt Trier liegt eine gute Dokumentation des dortigen Stadterweiterungsprozesses vor, wenngleich dieser, wie dargestellt, letztlich aus verschiedenen Gründen im Sande verlief. Anhand des Beispiels Trier lassen sich deutlich der Einfluss der Verwaltungsgrenzen und der wirt-

schaftlichen Entwicklung auf den Gang der Erweiterung städtischer Siedlungsfläche nachzeichnen.

In Düsseldorf setzten Erweiterungsplanungen noch zur Zeit der kurfürstlichen Zeit ein und zogen sich unter gänzlich geänderten Rahmenbedingungen bis in das späte 19. Jahrhundert hin. Die unkoordinierten und wenig qualitätvollen Planungen der Zeit nach Vagedes schufen Vorgaben, die in Verbindung mit den lokalen Gegebenheiten der Wegeführung und der ideologischen Vorgaben der Regierung zu einer eher unbefriedigenden Lösung der Düsseldorfer Stadterweiterungsproblematik führten.

Die mehrfache Ausdehnung städtischer Siedlungsfläche in Krefeld verlief jeweils in einem Abstimmungsprozess zwischen der Bürgerschaft, der Kommune und den staatlichen Behörden. Die Anwendung des geltenden Enteignungsrechts und eines Baupolizeireglements führten zu vergleichsweise „unproblematischen“ Stadterweiterungen.

In Aachen bestand nach Ausweis der Literatur keine dringende Notwendigkeit für Stadterweiterungen. Die alte Reichsstadt verfügte ähnlich wie Köln noch über ausgedehnte Baulandreserven. Offenbar führten in erster Linie privatwirtschaftliche Grundverwertungsinteressen und die Erfordernisse der Verkehrsanbindung zu Stadterweiterungsvorhaben – ausschließlich in privater Trägerschaft; diese litten unter den ungünstigen Terrainverhältnissen und dem mangelnden städtischen Interesse an solchen Prozessen.

Der Sonderfall Duisburg weist in mancher Hinsicht Parallelen zur Entwicklung in Bonn auf: Der unfreiwillige Einstieg in die Erweiterungsplanung, die Fehleinschätzung der Siedlungsentwicklung, die – zumindest nach Ansicht der Regierung – problematische Finanzlage der Stadt und die Teilreduktion des Plangelandes als Folge dieser Mängel lassen sich, wie unten zu zeigen sein wird, unter anderen Vorzeichen auch in Bonn beobachten.

Letztlich „löste“ jede der hier kursorisch betrachteten Kommunen das Problem der Verknappung städtischer Siedlungsfläche je nach den räumlichen und zeitlichen Vorgaben auf höchst individuelle Weise. Damit lassen sich trotz der postulierten – und nachweislichen -Parallelität der institutionellen, rechtlichen, ökonomischen und sozialen Rahmenbedingungen in der Rheinprovinz für das hier eingehend betrachtete Bonn wenig verall-

gemeinerbare Entwicklungen und Prozesse ableiten. Im Folgenden werden die für Bonn zu berücksichtigenden Parameter noch einmal detaillierter herausgestellt.

3. Die Stadt Bonn als Beispiel einer rheinischen Stadterweiterung

3.1 Die Entwicklung Bonns bis 1800

Bonn beging im Jahr 1989 seine 2 000-Jahr-Feier. Die einst keltische Siedlung zwischen dem Rhein und einem ehemaligen Altarm, der heute noch bestehenden so genannten Gumme, wurde nach der Umwandlung Kölns in eine Zivilsiedlung Station einer der beiden zuvor dort stationierten Legionen. Südlich des Legionslagers, das noch heute zwischen dem Rheinufer, der Straße Rosental, der Graurheindorfer Straße und dem Augustusring erkennbar ist, bildete sich ein römischer *vicus* heraus. In fränkischer Zeit verringerte sich die Zahl der Legionäre auf vermutlich rund 1 000 Mann, die in dem ummauerten Lagerbezirk Schutz fanden. Erst zu Beginn des 5. Jahrhunderts musste unter dem Druck der Germaneneinfälle der Rheinlimes aufgegeben werden. Die wirtschaftlich und politisch einflussreichen römischen Bevölkerungsschichten wanderten in die südgalischen Gebiete des Reiches ab, und von der östlichen Rheinseite drangen Franken in die römischen Gebiete am Rhein ein.

Zu Anfang des 4. Jahrhunderts war unter dem heutigen Münster eine Gedächtnisstätte für die beiden Märtyrer Cassius und Florentius, Angehörige der legendären Thebäischen Legion, errichtet worden. Mit der Taufe des Frankenkönigs Chlodwig durch Bischof Remigius von Reims im Jahr 498 begann die Christianisierung der Franken. Wie in anderen ehemaligen römischen Lagern lässt sich auch im Bonner Legionslager ein Saalbau nachweisen, der möglicherweise als Vorgängerbau der seit dem 8. Jahrhundert als Dietkirche quellenmäßig fassbaren ältesten Bonner Pfarrkirche anzusprechen ist. Diese Kirche innerhalb der noch vorhandenen Mauern des Römerlagers, am Kreuzungspunkt mehrerer Straßen gelegen, bildete bis in das 10. Jahrhundert den Kristallisationspunkt der Siedlungsentwicklung Bonns.

Seit dem 7. Jahrhundert entwickelte sich die römische *cella memoriae* unter dem heutigen Münster zu einem Stift, dessen Bedeutung in dem

Maße stieg, in dem es seine wirtschaftliche Basis als Grundherr der umliegenden Ländereien verbreitern und seinen Einfluss auf die benachbarten Pfarrkirchen steigern konnte.

Um das Cassiustift und zu dessen Versorgung entstand eine unbefestigte Fernhändlersiedlung, die erstmals in einer Quelle des 9. Jahrhunderts erwähnt wird. Bis zur Jahrtausendwende errang diese in Stift und *civitas* gegliederte Siedlung einen Bedeutungsvorsprung gegenüber der älteren innerhalb des Römerlagers; der Name "Bonn" ging auf den neueren Siedlungsplatz über.

Die Befestigung Bonns auf Befehl Erzbischof Konrads von Hochstaden seit 1244 bildete einen Meilenstein auf dem Weg der Erhebung Bonns zur Stadt, die durch ein Privileg Erzbischof Siegfrieds von Westerbург vom 28. März 1286 abgeschlossen wurde.

Von einschneidender Bedeutung für die weitere Entwicklung der Stadt war die Verlagerung der Residenz der Kölner Kurfürsten nach Bonn seit dem 16. Jahrhundert; seit 1597 wurde Bonn mit der dauerhaften Einrichtung der Zentralbehörden und des kurfürstlichen Wohnsitzes im Bonner Schloss zur Haupt- und Residenzstadt. Als Sitz des geistlichen Würdenträgers war die Stadt zudem prädestiniert zum Standort einer Vielzahl von Klöstern und sonstigen geistlichen Instituten, die, teils bereits seit dem späten Mittelalter hier ansässig, nachhaltige Förderungen durch den Landesherrn und die Bürgerschaft erfuhren.

Die Kriege des 16. und 17. Jahrhunderts brachten der Stadt mehrfache Plünderung und Zerstörung. Besonders folgenschwer war in diesem Zusammenhang der sukzessive Ausbau Bonns zur Bastionsbefestigung: Wenngleich die Stadt aufgrund ihrer räumlichen Lage, aus Desinteresse der jeweiligen militärischen Mächte und nicht zuletzt aus permanentem Geldmangel stets nur unzureichend und insgesamt nachlässig befestigt wurde, so bildete sie doch ein wichtiges Objekt kriegerischer Auseinandersetzungen. Die verheerenden Zerstörungen kurkölnischer Städte in der Folge des Pfälzischen Erbfolgekriegs trafen Bonn besonders schwer: Nur wenige Bauten der Stadt blieben erhalten, und der Wiederaufbau erfolgte nur äußerst zögernd.

Erst nach dem Frieden von Ryswijk 1697 kehrte der Kurfürst - der Wittelsbacher Joseph Clemens - nach Bonn zurück. Die Schlossneubauten im Süden der Altstadt und in Poppelsdorf leiteten die Umgestaltung der Stadt zur barocken Residenz nach französischem Vorbild ein. Die Festungsanlagen wurden zu einem wesentlichen Teil geschleift. Unter dem vorletzten Kurfürsten, Clemens August, wurden die beiden Schlösser vollendet; weitere Bauten, darunter das Rathaus, das Koblenzer Tor, die Heilige Stiege auf dem Kreuzberg, das Jagdschloss Herzogsfreude im Kottenforst sowie Schloss Augustusburg bei Brühl mit dem Jagdschlösschen Falkenlust entstanden ebenfalls während seiner Regierungszeit.

Bonns kurfürstliche Zeit endete am 8. Oktober 1794 mit dem Einmarsch der französischen Revolutionstruppen. Mit der Eroberung durch die Franzosen stürzte Bonn aus dem Glanz der Residenzstadt in die Niederungen einer französischen Unterpräfektur. Der Abzug des Hofes und sonstiger Adliger, deren Bediensteter mit ihren Familien, der kurfürstlichen Zentralbehörden, der Insassen der säkularisierten geistlichen Institute und anderer bemittelter Bevölkerungsschichten hinterließ für einen längeren Zeitraum eine bedeutende quantitative und - was die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und das geistige Niveau betraf - qualitative Lücke. Bonn sank in das Dasein einer kleinen, einfachen und überdies verarmten Landstadt herab.

Die sozialen, ökonomischen und baulichen Strukturen der Stadt waren bis dato die einer kurfürstlichen Residenz gewesen, und mit dem Wegbrechen der überkommenen Funktionen stürzte die Stadt, wie dargestellt, in eine schwere Krise. Dennoch bildeten die Hinterlassenschaften des Kurstaats in Bonn auch ein Präjudiz vor allem für die bauliche Entwicklung, die Bonn seit dem Übergang an Preußen nahm.

3.2 Das Entstehen einer Bauverwaltung in Bonn

"Für die Planungspraxis vor Ort war entscheidend, welche Personen und Interessen die Lokalpolitik bestimmten. Auch wenn es keine Pla-

nungshoheit der Gemeinden im heutigen Sinne gab, so bestand in der Rheinprovinz doch frühzeitig eine kommunale Mitbestimmung, nicht zuletzt durch die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden für das Bauwesen."¹⁵¹.

In Bonn blieb die Ernennung Johann Martin Joseph Windecks im Juni 1817 nicht ohne Einfluss auf die weitere Vorgeschichte des Stadterweiterungsprozesses. Dessen Verhältnis zur preußischen Obrigkeit in Gestalt des Bonner Landrats war gespannt, desgleichen seine Einstellung gegenüber deren Anordnungen¹⁵². Windecks Nachfolger wurde Edmund Oppenhoff, der zuvor Regierungsrat in Trier gewesen war¹⁵³. Im Jahr 1850 schließlich wählte der Bonner Stadtrat Leopold Kaufmann, selbst Sohn eines rheinischen Bürgermeisters, in das Amt des Bürgermeisters. Kaufmann wurde gemäß der Rheinischen Städteordnung "Vorgesetzter der ehrenamtlichen und besoldeten Mitarbeiter der Stadtverwaltung und Vorsitzender des Stadtverordnetenkollegiums", wobei ein wesentlicher Teil der Verwaltungsarbeit in Bonn nach wie vor von "Kommissionen und Deputationen aus Stadtverordneten und sachkundigen Bürgern" getragen wurde¹⁵⁴. In seiner Funktion als (Ober)bürgermeister war Kaufmann auch Vertreter der örtlichen Baupolizeibehörde und als solcher unmittelbar verantwortlich für die Planung und Umsetzung des Stadterweiterungsplans. Kaufmann und seine Vorgänger übten ihr Amt im Zusammenwirken mit den fast ausschließlich nebenberuflich bzw. ehrenamtlich tätigen Angehörigen der "Stadtverwaltung", die im Jahr 1832 aus ganzen drei Personen bestand, aus¹⁵⁵, sowie unter Beteiligung des Stadtrates und der sonstigen in

¹⁵¹ Eberhard Grunsky/Volker Osteneck, Die Bonner Südstadt, Arbeitsheft 6 des Landeskonservators Rheinland, Köln 1976, S. 5f. Das Heft besitzt im übrigen durch seine Zusammenstellung der in der Südstadt tätigen Architekten und Bauunternehmer, durch seine Baualters- und Spekulationsbautenkartierungen für die Südstadt-Forschung nach wie vor einen hohen Wert.

¹⁵² D. Höroldt (Anm. 44), S. 84.

¹⁵³ Ebd., S. 85.

¹⁵⁴ Ebd., S. 190f.

¹⁵⁵ D. Höroldt (Anm. 44), S. 86. Im Jahr 1859 wurde Kaufmann Oberbürgermeister. Vgl. auch die Hinweise zur personellen Ausstattung der Städte und Gemeinden, insbesondere im Regierungsbezirk Düsseldorf, bei H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 273.

Gremien, Deputationen, Kommissionen und Ausschüssen eingebundenen sachverständigen Bürgern¹⁵⁶.

Eine geordnete Bauverwaltung ist in Bonn in der ersten Hälfte des Jahrhunderts kaum auszumachen. Aus dem Jahr 1834 datiert die bereits oben erwähnte Anweisung des Oberpräsidenten von Pestel an die Bezirksregierungen in Aachen, Düsseldorf, Koblenz, Köln und Trier mit der Aufforderung, in größeren Städten sowie in Dörfern, die von Haupt- oder Bezirksstraßen durchzogen wurden, für die Aufstellung von Bauplänen zu sorgen¹⁵⁷, wobei die Bestimmungen des Marais-Gesetzes zu Anwendung zu bringen waren¹⁵⁸.

Auch die ersten Anfänge des Bonner Stadterweiterungsvorhabens lassen sich auf die Anweisung des Oberpräsidenten zurückführen¹⁵⁹. Bür-

¹⁵⁶ Bis 1846 gab es keine gewählten Stadtverordneten, und die Stadtverordnetenversammlung durfte sich ausschließlich mit Genehmigung des Landrats versammeln, der in den meisten Fällen auch die Tagesordnung zu genehmigen hatte: "Die Ratsherren kann man demnach sowohl wegen der fehlenden Legitimation durch Wahlen wie auch infolge der eingeschränkten Rechte nicht als Vertreter der Bürgerschaft im heutigen Sinn bezeichnen. Auf der anderen Seite waren sie durch ihre Mitarbeit der Verwaltung eng verbunden", stellt D. Höroldt (Anm. 44), S. 86, fest. H. Schröteler-von Brandt weist auf den durch das Dreiklassenwahlrecht bedingten hohen Anteil der Hausbesitzer in den Stadtparlamenten Preußens hin. Ihr Anteil habe etwa in Aachen und Mönchengladbach weit über dem gesetzlich fixierten Mindestanteil von 50 Prozent gelegen. Es versteht sich, dass Haus- und Grundbesitzer in den Stadtparlamenten eine ihnen genehme Bodennutzung favorisierten und von daher ein Interesse an der Einflussnahme auf entsprechende Planungen gehabt haben dürften. Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 175, Anmerkung 88, und ebd., S. 71: In der preußischen Rheinprovinz habe sich "schon früh eine Verknüpfung zwischen den städtischen Polizeiorganen und den ortsansässigen Grundeigentümern" sowie "eine gewisse Entscheidungswillkür durch deren enge räumliche Verknüpfung" beobachten lassen.

¹⁵⁷ R. Kastorff-Viehmann (Anm. 55), S. 187.

¹⁵⁸ Ebd., Anmerkung 5, S. 202.

¹⁵⁹ Die auch Bonn betreffende Aufforderung der Bezirksregierung Köln datiert aus dem Jahr 1835. Vgl. B. von der Dollen (Anm. 11), S. 145. Nach der Darstellung H. Schröteler-von Brandts (Anm. 1), S. 272, für den Regierungsbezirk Düsseldorf waren der Aufforderung zur Aufstellung städtischer Aligementpläne so genannte "Instruktionen" beigegeben, die "die Planerstellung (...) vereinheitlichen bzw. der offensichtlichen Hilflosigkeit im Umgang mit

germeister Windeck, zu dessen Aufgaben die Handhabung der Baupolizei nach der französischen Munizipalverfassung gehört hätte¹⁶⁰, kam dieser Anweisung jedoch nicht nach¹⁶¹. Die 400 Taler, die 1836 für die Aufstellung des geforderten Bebauungsplans in den Haushalt eingestellt wurden, verbuchte die Stadt 1841 als "erspart"¹⁶². Ebenso blieb in Bonn die gleichfalls oben erwähnte weitere Verfügung des Oberpräsidenten, mit Datum vom 13. Februar 1840 und in ähnlicher Absicht wie ihre Vorgängerin verfasst, offenbar unbeachtet: Sie zielte darauf, "daß auf der linken Rheinseite überall wo Alignementspläne als ein dringendes Bedürfnis anzuerkennen sind, dieselben nach Veranlassung der betreffenden Baubeamten, von den Ortspolizeibehörden entworfen, demnächst während einer achttägigen Frist zur Erhebung etwaiger Widersprüche ausgelegt, dann (...) behufs der Erwirkung der Allerhöchsten Königlichen Genehmigung dem gedachten lo-

dem neuen Planungsinstrument vor Ort begegnen" sollten. Es handelte sich dabei im Wesentlichen um vermessungstechnische und inhaltliche Anweisungen, z.B. zu Straßenbreiten und zur konkreten Ausgestaltung der Bauquartiere.

¹⁶⁰ Max Bär, Die Behördenverfassung der Rheinprovinz seit 1815. Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde XXXV, Bonn 1919, S. 271; B. von der Dollen (Anm. 11), S. 145f.

¹⁶¹ Dietrich Höroldt beschreibt das Verhältnis zwischen dem Bürgermeister und dem ihm vorgesetzten Landrat Eberhard von Hymmen als gespannt, den Bürgermeister darüber hinaus als nicht übermäßig korrekt in Teilen seiner Amtsführung; dies habe ihn im Schwierigkeiten mit der Kölner Regierung gebracht. Vgl. D. Höroldt, (Anm. 44), S. 84. Bonn bildet damit ein Gegenbeispiel zu der (implizit auf den Regierungsbezirk Düsseldorf bezogenen) Feststellung H. Schröteler-von Brandts (Anm. 1), S. 268, die Anweisungen der Königlichen Regierungen zur Aufstellung von Bauplänen seien "vor Ort auf keine großen Widerstände gestoßen, sondern auf 'gehorsamste' Mitarbeit der Bürgermeister und Gemeinderäte".

¹⁶² Ebd.; B. von der Dollen (Anm. 11), S. 146. Die Wendung "erspart" dokumentiert gewissermaßen die Unnötigkeit der Ausgabe aus dem Blickwinkel der Stadtoberen; die künftige bauliche Entwicklung der Stadt - und die Notwendigkeit einer vorausschauenden Stadtplanung - waren für die Zeitgenossen nicht absehbar. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 269, verweist auf ähnliche Probleme im Regierungsbezirk Düsseldorf, wo aus derselben Einstellung heraus die "Unvorstellbarkeit größeren baulichen Wachstums und daher das Unverständnis gegenüber der Notwendigkeit, ordnend einzugreifen" zu konstatieren seien.

hen Ministerium vorgelegt werden sollen"¹⁶³. Man wird bei Beachtung aller Umstände annehmen können, dass ein Bündel von Ursachen zu dem für die bauliche Entwicklung der Stadt - im Rückblick - geradezu katastrophalen Fehlverhalten der zuständigen Bonner Stellen mit Bürgermeister Winddeck an der Spitze führte: Zwar übersprang seit den 1820er Jahren die Bebauung bereits die Grenzen der Altstadt, sodass gefragt werden kann, ob der Bürgermeister in seiner baupolizeilichen Funktion die Notwendigkeit einer vorausschauenden Planung in Bonn vielleicht hätte erkennen können¹⁶⁴. Die personellen und administrativen Voraussetzungen für die planerische Vorbereitung einer Stadterweiterung waren aber definitiv nicht bzw. nur unzureichend gegeben¹⁶⁵, und die rechtlichen und sozialstrukturellen Bedingungen luden nicht zu einem solchen Unternehmen ein¹⁶⁶. Die für Düsseldorf dargestellten Probleme bei der Umsetzung der einzelnen Stadterweiterungsvorhaben unter der Ägide eines ausgewiesenen Fachmannes wie Adolph von Vagedes lassen in der Tat Zweifel daran aufkommen, ob der in provinzielle Verhältnisse zurückgefallenen ehemaligen Residenzstadt Bonn eine eigenständige Stadterweiterungsplanung während der Amtszeit Windecks hätte gelingen können.

Im Jahr 1846 erhielt die Stadt Bonn mit Erlass der ersten Bauordnung offiziell das Recht zur Erteilung von Baugenehmigungen, welches bis

¹⁶³ Gekürzt zitiert nach R. Kastorff-Viehmann (Anm. 55), S. 187.

¹⁶⁴ Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 268: "In den Städten wurde die Planungsnotwendigkeit durchweg erst dann erkannt, wenn der örtliche Wachstumsdruck langfristig absehbare Probleme, wie Verkehrsengpässe durch ungezügelter Bautätigkeit, erkennen ließ (...). Zu Beginn der Planungsarbeiten muß folglich von der 'Aufoktroyierung' der Stadtbaupläne durch die Königliche Regierung ausgegangen werden."

¹⁶⁵ Vor der Anstellung des ersten hauptamtlichen Bonner Stadtbaumeisters Paul Richard Thomann nahmen der Universitätsbaumeister bzw. der Kreiswegebaumeister als Mitarbeiter des Landrats einschlägige Aufgaben wahr: kommunale Bauaufsicht, Fluchtlinienplanung, Katasteraufnahmen. Vgl. Gebhard Aders, Die Entwicklung der Bonner Stadtverwaltung 1814-1914 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 10), Bonn 1973, sowie B. von der Dollen (Anm. 11), S. 146.

¹⁶⁶ Vgl. dazu die gleichlautenden Feststellungen H. Schröteler-von Brandts (Anm. 1), S. 269, für den Regierungsbezirk Düsseldorf.

dahin der Bezirksregierung oblegen hatte¹⁶⁷. Wenige Jahre später stellte die Stadt unter dem Druck der Bezirksregierung, die die 1835 verfügte Aufstellung eines Baufluchtlinienplans für Bonn wiederholt angemahnt hatte, ihren ersten hauptamtlichen Stadtbaumeister, Paul Richard Thomann, ein. Thomann wirkte bis 1871 in Bonn; er erkrankte 1872 und verstarb 1873¹⁶⁸.

3.3 Bevölkerungs- und bauliche Entwicklung Bonns vor der Jahrhundertmitte

Wie dargelegt, hatte der Bonner Bürgermeister Windeck die Aufforderung zur Erstellung eines städtischen Alignementplans ignoriert und den Vorgang zu den Akten gelegt. Das erstaunt nicht nur angesichts der Tatsache, dass bereits seit Mitte der 1820er Jahre die Bauflächen innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer bzw. der frühneuzeitlichen Bastionsbefestigung Bonns knapp wurden. "Früher als in den meisten anderen deutschen Städten machte sich in Bonn, das bereits im 18. Jahrhundert als kurkölnische Residenz überdurchschnittlich gewachsen war, die Notwendigkeit einer Stadterweiterung über die mittelalterlichen Mauern hinaus bemerkbar."¹⁶⁹ Ein Vorstoß der Regierung aus dem Jahr 1822 zur Schleifung der Festungsanlagen blieb ebenso folgenlos wie die Anfrage der neugegründeten Universität nach einem Generalbauplan zur Vergrößerung der Stadt¹⁷⁰.

Die Verknappung der Baufläche innerhalb der Stadtmauern und die bereits auf dem Stadtplan Hundeshagens - der die Situation um 1819/20 wiedergibt - ablesbaren Siedlungsansätze jenseits der Stadtbefestigung belegen die Fortsetzung des Bevölkerungszuwachses in Bonn nach dem Übergang an Preußen.

¹⁶⁷ D. Höroldt (Anm. 44), S. 97.

¹⁶⁸ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 146.

¹⁶⁹ D. Höroldt (Anm. 44), S. 97.

¹⁷⁰ Ebd. und B. von der Dollen (Anm. 11), S. 144f.

Für die Jahre 1816 bis 1852 hat Höroldt die Einwohnerzahlen nach den Quellen berechnet¹⁷¹. Danach hatte die Stadt im Jahr 1817 9 358 Einwohner - die 1790 auf Anordnung des Kurfürsten Max Franz erstellten Zustandstabellen weisen dagegen innerhalb der Stadtmauern 10 135 Einwohner nach. Einschließlich der zu Bonn zählenden Dörfer Graurheindorf und Dransdorf belief sich die Einwohnerzahl Bonns im Jahre 1790 auf 10 869 Personen¹⁷². Bis 1852, unmittelbar vor dem Beginn der Stadterweiterungsplanung, stieg die Zahl auf 16 861 Personen an; dabei ist das Gros des Zuwachses nach 1830 auf den Geburtenüberschuss und zum geringeren Teil auf Wanderungsgewinne zurückzuführen. In der Zeit zwischen 1825 und 1830 spielte dagegen die Zuwanderung, wohl bedingt durch die Gründung der Universität im Jahre 1818, eine größere Rolle als das natürliche Bevölkerungswachstum.

Bis auf die dem Siebkreis zugehörigen Dörfer Oberkassel und Holzlar bildeten die Gebiete der ehemaligen Kantone Bonn-Stadt, Bonn-Land und Teile des Kantons Brühl mit dem rechtsrheinisch gelegenen Völkchen den neuen Landkreis Bonn. Auf kommunaler Ebene wurden die ehemaligen französischen Mairien zu Bürgermeistereien bzw. Oberbürgermeistereien zusammengefasst: Hier ergab sich aus der Stadt Bonn und den Gemeinden Dransdorf und Graurheindorf die Oberbürgermeisterei Bonn¹⁷³.

Die Gründe für den Anstieg der Bevölkerungszahl aufgrund von Wanderungsgewinnen dürften zu einem wesentlichen Teil in der Ansiedlung neuer Funktionen in der Stadt nach dem Übergang an Preußen zu suchen sein - die Universität wurde bereits erwähnt. Per Kabinettsordre vom 16. Mai 1818 wurde Bonn zum Sitz der Einrichtung bestimmt und schlug solcherart die Mitbewerber Aachen, Duisburg und Köln aus dem Rennen. Die Neugründung - Bonn war bereits unter Kurfürst Max Franz seit 1786 bis 1798 Sitz einer Universität gewesen - sollte nach der französischen Be-

¹⁷¹ D. Höroldt (Anm. 44), S. 94f.

¹⁷² Edith Ennen, Die kurkölnische Haupt- und Residenzstadt in einem Jahrhundert der friedlichen und glanzvollen Entwicklung, in: Dietrich Höroldt (Hrsg.), Geschichte der Stadt Bonn, Bd. 3, Bonn 1989, S. 243.

¹⁷³ D. Höroldt (Anm. 44), S. 81.

setzung die geistige Wiederanbindung an Preußen fördern. So rekrutierte sich folgerichtig die Professorenschaft bis auf wenige Ausnahmen nicht aus Rheinländern¹⁷⁴. Bereits 1816 waren die Rheinische Oberbergamtskommission (später Oberbergamt genannt) in Bonn eingerichtet sowie ein Ulanenregiment in die Stadt verlegt worden. Dürften die Bevölkerungsschichten, die durch die Gründung bzw. Ansiedlung der genannten Institutionen nach Bonn kamen, das wirtschaftliche Leben der Stadt auch nachhaltig zum Positiven hin beeinflusst haben, so bedarf die Frage nach den Auswirkungen dieser Bevölkerungsentwicklung auf die bauliche Entwicklung Bonns noch einer genaueren Betrachtung.

Das sich verstärkende Bevölkerungswachstum seit Beginn der 1820er Jahre war der Hauptgrund für erste einschneidende Baumaßnahmen Bonns im 19. Jahrhundert: Nachdem die Stadt, wie dargelegt, die Anregung der Regierung, die frühneuzeitliche Bastionsbefestigungsanlagen zu schleifen, 1822 noch ignoriert hatte, entschloss sie sich 1825 unter staatlichem Druck zur Niederlegung eines Abschnitts der Befestigung im Bereich der Bastion St. Clemens (bzw. Camus) sowie der Courtine bis zur Bastion St. Joseph (bzw. Wilhelm)¹⁷⁵. Im gleichen Jahr wurde im Zusammenhang mit der Aufforderung der Regierung zur Niederlegung von Teilen der Festungswerke ein "Verein zur Erweiterung und Verschönerung der Stadt Bonn" ins Leben gerufen. Südlich des 1825/26 abgerissenen Kölntors entstanden die Wilhelmstraße und die Verlängerung der Kölnstraße als erste städtische Straßen jenseits des Mauerberings¹⁷⁶. Der weitere Umbau "von der kurfürstlichen Residenzstadt zum Geschäftszentrum der Gründerzeit" ist Thema einer eingehenden Studie, die von der Dollen vorgelegt hat¹⁷⁷,

¹⁷⁴ Doris Pinkwart/Melitta von Beckerath/Karin Evertz, Das gelehrte Bonn im 19. Jahrhundert. Begleitpublikation zur Ausstellung "Historische Meile", hrsg. von Wolfgang Meighörner-Schardt, Bd. 4, Köln 1989, S. 7ff.

¹⁷⁵ Gebhard Aders, Bonn als Festung (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 12), Bonn 1973, S. 130.

¹⁷⁶ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 144.

¹⁷⁷ Busso von der Dollen, Die Bonner Altstadt - zur Genese ihrer Bausubstanz, in: Eberhard Mayer/Klaus Fehn/Peter-W. Höllermann (Hrsg.), Bonn - Stadt und Umland. Festschrift

und deren Ergebnisse hier nicht referiert werden sollen. Für die hier behandelte Thematik bleibt aber festzuhalten, dass in Wechselwirkung mit dem innerstädtischen Strukturwandel, wie er sich im gesamten 19. Jahrhundert vollzieht, "ein (bislang noch nicht untersuchter) Segregationsprozeß" begann, "als sich Professoren der Universität außerhalb der Stadtmauern an den Alleen ihre Häuser bauten: an der Koblenzer Straße, Poppelsdorfer Allee, Baumschulallee u. a. Dazwischengeschobene Straßenanlagen folgten, die Oberschicht und die bürgerliche Mittelschicht zogen nach, wohnten nicht mehr im Zentrum, sondern im Süden und Südwesten (Südstadt)"¹⁷⁸.

Die beginnende Bodenknappheit in der Altstadt war demnach mitursächlich für eine Nachfrage nach Wohnbebauung außerhalb der Stadtmauer bzw. Bastionsbefestigung aus. Die Siedlungsausweitung auf das städtische Umland war an rechtliche Voraussetzungen gebunden, unter denen die Aufhebung der Rayonbestimmungen der ehemaligen Festung Bonn genannt werden muss. Es ist davon auszugehen, dass vor 1811 bzw. 1814 keine Gebäude in festerer Bauweise im Festungsglaciis bestanden: Zwar wurden nach der Belagerung der Stadt von 1703 entsprechend dem Vertrag zwischen Kurfürst Joseph Clemens und den Generalstaaten in den Jahren 1717 bis 1718 die Außenwerke der Festung geschleift. Während der Napoleonischen Kriege stand jedoch 1810 die erneute Befestigung Bonns unter Verwendung der verbliebenen Festungsteile wieder im Raum; erst eine Besichtigung des Geländes durch Napoleon führte im Jahr 1811 zu der Entscheidung, die Festung aufzulassen¹⁷⁹. Damit war die Gefahr der Niederlegung von Gebäuden im Glaciis im Zusammenhang mit kriegerischen Auseinandersetzungen gebannt. Das Blatt Bonn der Kartenaufnahme durch Tranchot und von Müffling aus dem Jahr 1807/08, aufgenommen vor dem endgültigen Ende der Festung Bonn, zeigt denn auch erst sehr wenige Gebäude *extra muros*, und bei etlichen ist anhand der Karte nicht einmal zu klären, welche Funktion sie besaßen. Der Hundeshagen-Plan von

zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde zu Bonn, Bonn 1988, S. 105-124.

¹⁷⁸ Ebd., S. 107, und beispielsweise für Göttingen D. Denecke (Anm. 32), S. 145.

¹⁷⁹ G. Aders (Anm. 175), S. 130.

1819, acht Jahre nach der Entscheidung Napoleons und vier Jahre nach Übernahme der Festungsanlagen durch die Stadt Bonn gezeichnet, weist dagegen gerade im Bereich des späteren "gewerblichen Viertels" zwischen "Brühl'scher Strase" und "Landstrase nach Coelln", also zwischen Bornheimer und Kölnstraße, eine Vielzahl von Gebäuden auf, deren größtes die Schwefelfabrik in der Nähe der Sterntorbrücke gewesen sein dürfte. Die Nutzung des Stadtumlandes für raumfressende gewerbliche Anlagen, Einrichtungen der Universität, für neue Sakral- und Hospitalbauten, Einrichtungen der kommunalen Infrastruktur wie auch für erste landhaus- bzw. villenartige Wohnbauten wohlhabender Städter setzte parallel, wenn auch im größerem Umfang erst verhältnismäßig spät ein, existierten doch beispielsweise für öffentliche Belange bzw. für die Universität auch noch etliche nutzbare Gebäude aus kurfürstlicher Zeit¹⁸⁰. An öffentlichen Gebäuden entstanden seit Beginn der preußischen Herrschaft die Anatomie (1824/25 bis 1830) und die Sternwarte (1840 bis 1845) als Spezialbauten der Universität. Als Beispiele für Sakralneubauten außerhalb der Altstadt sind die evangelische Kreuzkirche am Hofgarten (1866 bis 1871) und die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Herz-Jesu-Kirche der Jesuiten am südlichen Ende des Hofgartens (1863 bis 1864) zu erwähnen. Als Hospitalneubauten wurden das Johanneshospital (1849) und das Kontagienhaus (1869) errichtet. Im Norden der Stadt entstand unter Orientierung am Altwegenetz die nach ihrem Besitzer Alexander Oster benannte Ostersche Gasanstalt (1852). Am Beispiel Bonns lässt sich damit exemplarisch das Phänomen der Stadtrandbildung zeigen, um deren begriffliche Klärung und methodologische Indienststellung sich von der Dollen bemüht hat. Er versteht, wie dargelegt, in Vertiefung eines von Herbert Louis und Michael R. Günter Conzen entwickelten Ansatzes Stadtrandelemente nicht als physiognomische Merkmale eines städtischen Wachstumsrings, sondern als Funktionen, die aus räumlichen bzw. nutzungsbedingten Gründen an den Stadtrand verlagert werden. Ein solcher genetisch-funktional orientierter Blick - in diesem Fall auf die Entwicklung der Bonner Umlandbebauung - öffnet den Blick für Prozesse und Entwicklungen, die sich durch die Kriterien Spontaneität und

¹⁸⁰ D. Höroldt (Anm. 44), S. 101.

Punkthaftigkeit sowie durch ihre baurechtlichen Voraussetzungen klar von der Stadterweiterung im oben definierten Sinne abgrenzen lassen.

Eine planvolle Niederlegung der Festungswerke bzw. eine übergreifende Bebauungsplanung für solcherart frei werdende Flächen fand in Bonn im Unterschied zu anderen rheinischen Städten, so z.B. Düsseldorf, nicht statt. Die aufgelassenen Werke dienten in Bonn je nach Bedarf und noch jahrzehntelang als nutzbarer Raum - das Gerichtsgefängnis entstand 1855 in der Bastion Sterntor - oder als kleinräumige Baulandreserve - etwa für den Neubau der Universitätskliniken auf dem Gelände zwischen der Bastion Wilhelm und der Rheinbastion. Weitere Teile boten willkommene, wenn auch elende Unterkünfte für arme Bevölkerungsschichten.

3.4 Grundbesitz und städtische Alignementplanung

Die Bedeutung der Eigentumsverhältnisse für eine kommunale Alignementplanung wurde in verschiedenen Zusammenhängen bereits herausgestellt. Entscheidend für die Umsetzbarkeit der Stadterweiterungsprojekte war derjenige Anteil an den von der Planung berührten Flächen, der sich in der Hand privater Akteure befand. Zum einen sah die einschlägige Enteignungsgesetzgebung die Offenlegung der Pläne, die Information der Betroffenen über die Planungen und ein Einspruchsrecht dagegen vor. Zum anderen implizierte die Verleihung des Enteignungsrechts, wie dargelegt, keinesfalls eine - quasi entschädigungslose - Übertragung privaten Grundbesitzes in städtische Hand, sondern lediglich die Befugnis der Kommune zum kostenträchtigen Erwerb des benötigten Bodens unter Beachtung strenger Auflagen. Auch von daher ergaben sich Konsequenzen für kommunale Alignementplanungen. Dies galt umso mehr, als zahlreiche Städte zu Beginn des Jahrhunderts zur Tilgung ihrer Schulden größere Grundflächen an Private veräußert hatten. Wie stellten sich die Verhältnisse in Bonn dar?

Die Landwirtschaft behielt in Bonn nach der Wende des 18. zum 19. Jahrhundert noch längere Zeit ihre hohe Bedeutung im Wirtschaftsleben der Stadt. In unmittelbarer Nähe der städtischen Bebauung erhielt sich

der durch Intensivkulturen - Garten-, Obst- und Gemüsebau - geprägte Gürtel. Seine Nutzung trug der kleingekammerten Parzellierung Rechnung, die aufgrund der Jahrhunderte lang geübten Realteilung als ein Charakteristikum der west- und südwestdeutschen Landwirtschaft dieser Zeit gelten kann. Zeitgenössische Quellen lassen auf einen regen Besitzerwechsel sowohl des innerstädtischen als auch des ländlichen Bodens schließen. Wenngleich die Quellenlage - bis auf das gründlich untersuchte Poppelsdorf - kaum Aussagen über Betriebsgrößen und die Entwicklung der Besitzverhältnisse zulässt, so kann doch, zumal nach dem vollständigen Verkauf der Domänengüter in Bonn bis 1837, postuliert werden, dass sich bis zum Beginn des Bonner Stadterweiterungsvorhabens zwei Tatbestände erhalten bzw. vollzogen hatten: 1. eine Gemengelage an Nutzung und Besitz des Bodens in unmittelbarer Nachbarschaft der Altstadt und 2. der Übergang zusätzlicher Flächen aus Domänenbesitz in bäuerlichen bzw. bürgerlichen Besitz, in dem sich ohnehin ein Großteil des stadtnahen Bodens befunden haben dürfte. Was diese Entwicklung betrifft, so ist auf die einsetzende Bodenspekulation zu verweisen¹⁸¹. Damit ist eine Entwicklung herausgestellt, die freilich in weiten Teilen zwar begründet vermutet, im Rahmen dieser Untersuchung jedoch nicht weiter vertieft werden kann. Sie korrespondiert allerdings in auffallender Weise mit den eigentumsbedingten Schwierigkeiten, die sich bei der Planung und Durchführung des Stadterweiterungsprojekts in Bonn ergaben. Es ist sicherlich nicht überzogen, in den Charakteristika der Bonner Bodenverhältnisse ein Präjudiz für die spätere Entwicklung zu sehen. Dies gilt besonders angesichts der Tatsache,

¹⁸¹ Ausführlich dazu für Bonn Busso von der Dollen, Vorortbildung und Residenzfunktion. Eine Studie zu den vorindustriellen Stadt-Umlandbeziehungen. Dargestellt am Beispiel Bonn-Poppelsdorf (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 20), Bonn 1978, S. 93f., und Dietrich Höroldt, Bonn im Vormärz und in der Revolution (1814-1849), in: ders. (Anm. 44), S. 73-186, hier S. 119ff. Vgl. zu dieser Entwicklung allgemein: Akademie für Raumforschung und Raumordnung (Hrsg.), Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Band II, Hannover 1970² S. 1524: "Die Emanzipation der Bürger und die Bauernbefreiung machten das Eigentumsrecht an den Produktionsmitteln, also auch am Grund und Boden, einem der wichtigsten Produktionsmittel - für die private Initiative frei." Diese Tatsache habe einen Impuls für die Schaffung neuer Gesetze gebildet.

dass das Bonner Projekt im Gegensatz zu den Erweiterungsvorhaben anderer Städte, etwa dem hier nicht näher betrachteten Mainz, sowohl unter der Zersplitterung der Eigentumsverhältnisse als auch unter dem Fehlen wirksamer Instrumente für den städtischen Grunderwerb litt.

4. Die Planung des Bonner Stadterweiterungsprojekts

4.1 Die Erarbeitung des Thomann-Plans: Vorbemerkungen

Es ist nicht Aufgabe des nachfolgenden Abschnitts, alle Umstände der Entstehung des Thomann-Plans und dessen städtebaulich-künstlerisches Konzept darzustellen¹⁸²: Die gesamten, das Bonner Stadterweiterungsprojekt betreffenden Akten befinden sich im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, mit Ausnahme der Protokolle der Alignementdeputation, die dort nur in Auszügen beigefügt sind. Die Düsseldorfer Akten wurden, da durch die genannten Bearbeiter einer gründlichen und erschöpfenden Analyse unterzogen, nicht erneut vollständig eingesehen. Es ist jedoch aufschlussreich, die Chronologie des Thomannschen Planentwurfs im Lichte der zeitgenössischen Planungspraxis und der Ergebnisse der neueren Forschungen zu rheinischen Stadterweiterungsvorhaben zu betrachten.

Die Intentionen, die mit der Aufstellung eines städtischen Alignementplans verbunden waren, lassen sich von den Ursprüngen der rheinisch-französischen Gesetzgebung her als ordnende und lenkende Vorgaben für örtliche, regionale und nationale Verkehrslinien beschreiben. Erst in preußischer Zeit wandelte sich der Bauplan zum "Straßen-Stadtplan", der Hilfestellung bei der Entwicklung eines "funktionsgerechten Straßennetzes" bieten sollte¹⁸³. Unter dieser Maßgabe ist auch die Bonner Stadterweiterungsplanung zu sehen.

Generell ist davon auszugehen, dass die allgemeinen planerischen Vorgaben, welche die preußischen Baubeamten den Kommunen auf der Grundlage der französischen Gesetzgebung auferlegten, in Bonn bekannt waren und angewandt wurden. Danach war das Ziel jedes Bauplans die

¹⁸² Vgl. zum Folgenden den grundlegenden Aufsatz von B. von der Dollen, dessen Ergebnisse hier referiert werden müssen, sowie die Darstellung von W. Petsch-Bahr (Anm. 7).

¹⁸³ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 239.

Verbreiterung der Straßen in den Altstädten und die Schaffung eines angemessenen Straßennetzes in den Stadterweiterungszonen. Außerhalb der Altstädte hatten die Planungen zudem der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die rheinische Gesetzgebung prinzipiell den Anbau an vorhandenen Straßen jeder Art gestattete. Das Beispiel Düsseldorf zeigt die Konsequenzen solcher Bebauung: Es drohte "die Gefahr eines planlosen, unregelmäßigen und willkürlichen Stadtwachstums, das neben verkehrlichen Engpässen, ungeeigneten Straßenzügen und -verbindungen (...) in höchstem Maß dem Verkehrsanspruch auf gute Verbindung (...) und dem geltenden Vorbild eines 'schönen' und zweckmäßigen Stadtbildes widersprach"¹⁸⁴.

Darüber hinaus besaß die städtische Alignementplanung auch die Funktion einer Entwicklungsmaßnahme: Sie legte das Ausmaß und die Richtung einer Stadterweiterung fest, steuerte in gewissem Umfang die Bodenpreisentwicklung und lenkte die Bodenverwertungsinteressen privater Grundbesitzer in einer für das Gemeinwesen akzeptablen Form: Zu Bodenpreissteigerungen und spekulativer Baulandverknappung sei es, so Hildegard Schröteler-von Brandt, im Rheinland kaum gekommen. Das galt allerdings nur und solange die Interessen der privaten Akteure bereits im Vorfeld der Planungen angemessen berücksichtigt worden waren. Dies scheint in Bonn nur unzureichend gelungen zu sein, wie unten bei der detaillierten Analyse des Planungsvorgehens zu zeigen sein wird. Damit trifft die von Schröteler-von Brandt verfochtene Aussage für Bonn nicht zu, der Nutzen städtischer Alignementplanung für die Grundbesitzer bzw. Anlieger zeige sich darin, dass "es aus den Erweiterungsgebieten keine Proteste der Grundeigentümer" gegeben habe und lediglich "'quertreibende Grundeigentümer, die nicht ausreichend berücksichtigt und deren Flächen z.B. stark vermindert wurden", für Verzögerungen gesorgt oder die Umsetzung des Plans verhindert hätten"¹⁸⁵.

Mit Schreiben vom 17. Juli 1857 übersandte der Bonner Oberbürgermeister Kaufmann der Kölner Bezirksregierung in der Angelegenheit des Stadterweiterungsvorhabens als Anlagen eine Übersichtskarte, sechs

¹⁸⁴ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 239.

¹⁸⁵ Ebd., S. 241.

Detailpläne ohne Maßstabsangabe, einen Erläuterungsbericht des Stadtbaumeisters, einen lithographierten Plan der Stadt Bonn ohne Jahres- und Maßstabsangaben, ein Heft mit den Einwänden betroffener Bürger gegen den Plan nach dessen (erster) Offenlegung vom 20. Oktober 1856 an, außerdem die einschlägigen Auszüge aus den Protokollen der "Stadterweiterungskommission" (von der Dollen) sowie das Protokoll der Stadtverordnetenversammlung in Kopie. Das formale Planverfahren in Bonn hätte sich damit kaum von der im Regierungsbezirk Düsseldorf geübten Praxis unterschieden, wäre die Bonner Alignementplanung nicht durch die veralteten Katasterkarten zurückgeworfen worden¹⁸⁶. Auf diesen Tatbestand ist unten einzugehen.

Die sechs Detailpläne sind nicht erhalten. Im historischen Bestand des Bonner Kataster- und Vermessungsamtes befinden sich zwei ähnliche Fassungen eines Entwurfs des Stadtbaumeisters "zu einem südlich von Bonn neu anzulegenden Stadttheile" aus dem Jahr 1856: Über das parzellengenau wiedergegebene Gebiet zwischen dem Reutersweg, dem Poppelsdorfer Schloss, der Poppelsdorfer Allee und dem Rhein sind die praktisch rechtwinklig verlaufenden neuen Straßen des Planentwurfs gezeichnet. Lateinische Großbuchstaben kennzeichnen die Straßen in West-Ost-Richtung, römische Ziffern diejenigen in Nord-Süd-Richtung. Zusätze, Korrekturen und Änderungen ermöglichen, so von der Dollen, die Deutung dieser Pläne, die Rückführung auf den ursprünglichen Planungsstand und den Nachvollzug der einzelnen Planungsstufen.

Von der Dollen geht anhand des erhaltenen Schriftwechsels von einer Umarbeitung des ersten Planentwurfs "im Sinne des Regierungspräsidenten" aus, ohne diese näher zu spezifizieren. Die Protokolle der Alig-

¹⁸⁶ Das Planungsverfahren der Düsseldorfer Regierung wurde, wie bereits erwähnt, "in einer Anweisung an alle Regierungen auf dem linken Rheinufer im Februar 1840 vom Oberpräsidenten in Koblenz aus aufgenommen, d.h. die Düsseldorfer Planungsinstruktionen spielten für die gesamte Rheinprovinz eine Vorreiterrolle". Vgl. H. Schröteler- von Brandt (Anm. 1), S. 276. Zur Entstehung der Karten vgl. unten den Abschnitt "Die Erstellung der kartographischen Unterlagen für den Bonner Stadterweiterungsplan". Es handelt sich um Detailpläne folgender bereits existierender Straßen: Eselsweg, Kessenicher Bendenweg, Bonner Talweg, Rheinufer, Grüner Weg und Anatomiestraße.

nementdeputation berichten für den gleichen Zeitraum von einer Anregung der Bezirksregierung, das Plangebiet bis zur Straße D zurückzunehmen, konkret also das Kessenicher Gemeindegebiet von der Planung auszunehmen. Die Verhandlungen mit der Gemeinde Kessenich und dem ebenfalls von der Planung betroffenen Poppelsdorf werden unten gesondert dargestellt; sie endeten mit der kartographisch nicht fassbaren Rücknahme der westlichen Planungsgrenze bis zur Straße III, dem Bonner Talweg¹⁸⁷ sowie der 1862 beschlossenen Begrenzung des Planareals bis zur Straße E (Weberstraße) im Süden.

Auffallend sind die überwiegend rechtwinklig kreuzenden Straßen¹⁸⁸; die Vorgaben durch die bestehenden Altwege - soweit diese nicht unterdrückt wurden -, den das Planungsgebiet durchziehenden ehemaligen Rheinarm (vgl. unten) sowie die Eisenbahngleise sind unübersehbar. Während sich die Handzeichnung des "Entwurf(s) zu einem südlich von Bonn neu anzulegenden Stadttheile" noch auf ein erheblich größeres Planungsareal bezog, umfasst das nach den Beschränkungen durch die Bezirksregierung tatsächlich zu beplanende Areal somit nur noch die Fläche zwischen der Meckenheimer Chaussee bzw. Allee, dem Bahnhof, der Universität, dem Rhein, der Verbindungsstraße zwischen diesem und dem Reuterweg (Straße A) sowie dem Bonner Talweg.

Die Bahnlinie, die das Stadterweiterungsgebiet von Norden nach Süden durchzieht, trennen großzügig bemessene Gärten von den Rückseiten der Häuser in den beiden bahnparallelen Straßen.

¹⁸⁷ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 155. Die Anordnung der Bezirksregierung, die Plangrenze bis zum Bonner Talweg zurückzunehmen, datiert vom 20. April 1858.

¹⁸⁸ Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 241: "Während in den französischen Dekreten das Ziel der 'Geradlinigkeit' nicht explizit genannt war, bestimmte es die preußischen Instruktionen und Anweisungen durch die Königliche Regierung als auch der Berliner Oberbaudirektion. Stadtbaukünstlerische Vorstellungen, nach denen eine 'schöne' Stadt vor allem eine Stadt mit geradlinig und parallel verlaufenden Straßen, mit Promenaden und Plätzen war, überlagerten die Idee des problemlosen Verkehrsflusses innerhalb und außerhalb der Stadt." Siehe ferner dort S. 248ff.

Unterschiedlich dimensionierte Parzellen sollen einer nach sozialem Anspruch differenzierten Bebauung die jeweils benötigten Grundstücksgrößen bieten.

Bereits der Stadtbaumeister selbst hielt die ursprünglich vorgesehene Ausdehnung des Plans über die im Südwesten verlaufende Reuterstraße hinaus für nicht durchführbar. Die Anlehnung der Alignementplanung an bestehende Altwege ist unübersehbar. Sie bedingt die weitgehend rasterförmige Gliederung des Plangebietes - die Altwege Koblenzer Chaussee, Eselsweg und Bonner Talweg verliefen wie die Bahnlinie in etwa in nord-südlicher Richtung, der Grüne Weg dagegen wie die Weberstraße und die Hofgartenstraße in Ost-West-Richtung. Letztere besaß in der Straße „Längs dem Hofgarten“ eine Verbindung zum Bendenweg und zur Poppelsdorfer Allee. Ein solches Raster lehnte Thomann zwar ab, konnte es aber durch die Vorgaben der Altwege auch offenkundig doch nicht vermeiden: Wenn auch zum Teil erhebliche Korrekturen an diesen Verbindungswegen vorgesehen waren, so wurde - auch hinsichtlich der Breiten für alte und neue Straßen auf die betroffenen Grundbesitzer Rücksicht genommen. Damit weicht Bonn von den aus anderen rheinischen Stadterweiterungen gewonnenen Erkenntnissen in gewisser Weise ab: "Die Planungsprozesse der Stadtbaupläne zeigen, daß das 'Raster' nicht dadurch in Kritik geriet, daß es weniger 'schön' und zu 'künstlich' wirkte, sondern weil es sich gegen die Verwertungs- und Bestandsinteressen (...) in den Erweiterungsgebieten nur zum Teil durchsetzen ließ."¹⁸⁹ Die Bonner Stadterweiterungsplanung lehnte sich schon deswegen an die bestehende historische Wegeführung an, weil der Stadtbaumeister bei der Unterdrückung vorhandener bzw. der Freilegung neuer Straßenzüge von vornherein von einem "Opfer" der betreffenden Grundeigentümer ausging, das er möglichst akzeptabel zu halten suchte¹⁹⁰. Der Verlauf der Bonner Stadterweiterungsplanung zeigt, dass selbst mit den vergleichsweise zurückhaltenden Eingriffen in das bestehende Wegenetz erhebliche Konflikte zwischen der "in ge-

¹⁸⁹ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 252.

¹⁹⁰ Nach den Vorstellungen der Stadt hätten die Grundbesitzer "den Straßenraum von ihren Parzellen abzugeben". Vgl. B. von der Dollen (Anm. 11), S. 167.

wohnter feudaler Manier als omnipotente Planer" (H. Schröteler-von Brandt) agierenden Alignementdeputation und den betroffenen privaten Grundeigentümern vorprogrammiert waren.

Die Einpassung von Platzanlagen in die ausgedehnte Bonner Stadterweiterungsplanung konnte im Rahmen dieser Untersuchung in ihrem chronologischen Verlauf präzisiert werden und ist Thema eines eigenen Abschnitts.

Offensichtlich lösten verschiedene Umstände, Mängel und Fehler gemeinsam die Probleme aus, die schließlich zu der starken Beschränkung des Stadterweiterungsplans führten.

Ein erstes Problem ist in dem ungenügend vorbereiteten, weil unfreiwilligen Beginn der Bonner Stadterweiterungsplanung zu sehen. Für diesen Umstand zeichnete, wie unten zu zeigen sein wird, im wesentlichen der (spätere Ober)bürgermeister Leopold Kaufmann als Vertreter der örtlichen Baupolizeibehörde verantwortlich.

Eine Folge der mangelnden Vorbereitung auf die von der Obrigkeit mehrfach reklamierte Fluchtlinienplanung für Bonn¹⁹¹ war das Fehlen einer zuverlässigen Katasteraufnahme des Erweiterungsgeländes, die erst vorlag, als die Planungen zum Stadterweiterungsprojekt größtenteils bereits abgeschlossen waren.

Weitere gravierende Probleme ergaben sich für die Planung der Stadterweiterung aus der Tatsache, dass die Möglichkeit, ja Notwendigkeit der Einbeziehung von Gemarkungsteilen der beiden Nachbargemeinden Kessenich und Poppelsdorf nicht erkannt wurde¹⁹².

Die gesamte Planungsphase des Stadterweiterungsprojekts und später die Ausführung wesentlicher Teilbereiche litten unter der Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Enteignung privaten Grundbesitzes im Gebiet der preußischen Rheinprovinz, die sich aus dem Dualismus der rheinisch-französischen Rechtstradition und der von der Zugehörigkeit zum preußischen Staat bestimmten Rechtsauslegung ergab. Auf die kostenträchtige

¹⁹¹ Ebd., S. 145.

¹⁹² Ebd., S. 151ff.

Enteignung privaten Grundbesitzes jedoch war die Stadt bei der Realisierung des Erweiterungsplans in seiner ursprünglichen Konzeption zwingend angewiesen. Der Fehler, diese Tatbestände nicht oder zu spät wahrgenommen bzw. fehlerhaft und unzureichend auf die Bonner Situation projiziert zu haben, ist dabei nur teilweise der so genannten *Alignementdeputation* als dem mit der Bearbeitung des Stadterweiterungsprojekts betrauten Gremium anzulasten. Wie unten zu zeigen sein wird, ziehen sich divergierende Rechtsstandpunkte, uneinheitliche Auslegung des geltenden Rechts sowie schlichte Ignoranz juristischer Tatbestände wie ein roter Faden nicht allein durch die Bonner Stadterweiterungsplanung und -ausführung.

Damit sind die Hauptgründe für das Dilemma des Bonner Stadterweiterungsprojekts umrissen. Sie sollen nachfolgend genauer beleuchtet werden.

4.2 Der Beginn der Stadterweiterungsplanung

Es wurde bereits gezeigt, dass es in Bonn trotz mehrfacher Aufforderungen durch den Oberpräsidenten bzw. die Bezirksregierung bis zur Mitte des Jahrhunderts nicht zur Aufstellung außerstädtischer Fluchtlinienpläne kam¹⁹³. Im Rahmen dieser Arbeit muss die Frage letztlich unbeant-

¹⁹³ Die zögernde Haltung der Stadt Bonn stellt keinen Einzelfall dar. In Aachen blockierte, wie dargestellt, noch in den Sechzigerjahren die Verwaltung die unternehmenderen Bürger; H. Croon spricht von einer "Ausnahme, wenn eine Stadt, ein Bürgermeister (...) von sich aus auf die Aufstellung eines Bauplans (...) drängte. Vgl. H. Croon (Anm. 49), S. 60. Jürgen Reulecke stellt ähnliches fest: „Die Zahl der vor 1850 aufgestellten und von der Regierung genehmigten Pläne blieb (...) äußerst gering. Viele Stadtverordnete sahen die Notwendigkeit solcher Pläne nicht ein und hintertrieben die Ausarbeitung, weil zu befürchten war, daß die Eigentumsrechte von Haus- und Grundbesitzern, die in den Stadtverordnetenversammlungen überproportional vertreten waren, zu stark beschnitten wurden. Immerhin folgte aus der Genehmigung und Festschreibung eines Bebauungsplans auch die entsprechende Weichenstellung im Hinblick auf eventuelle Enteignungen." Vgl. Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt/M. 1985, S. 51.

wortet bleiben, warum die Stadt Bonn den wiederholten Anweisungen zur Anfertigung eines Stadterweiterungsplans jahrzehntelang nicht nachkam - wären doch etwa das unter anderem mit der erneuten Gründung der Universität verbundene allmähliche Bevölkerungswachstum, die Wahl Bonns als Altersruhesitz finanzkräftiger Schichten aus dem In- und Ausland sowie der Prozess einer mehr oder weniger unregelmäßigen Siedlungstätigkeit in Umland der Stadt aus heutiger Sicht Anlass genug für eine vorausschauende Planung, die sich in der Ausweisung von Bauland niederschlagen hätte.

Es gibt jedoch Anhaltspunkte dafür, dass sogar die Bezirksregierung noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts den künftigen Bonner Siedlungsflächenbedarf viel zu niedrig einschätzte: Hildegard Schröteler-von Brandt konstatiert mit Blick auf die Wachstumsprognosen rheinischer Städte die Blauäugigkeit, "mit der man die beobachteten Zuwachsraten nicht nur in die Zukunft fortschrieb, sondern sie zugleich zum Maßstab für den erforderlichen Bedarf an Flächenerweiterungen machte"¹⁹⁴. Ein ande-

¹⁹⁴ Zitiert nach H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 242. Am 3. September 1857 veranlasste die Kölner Bezirksregierung als vorgesetzte Baubehörde die Stadt Bonn, zu prüfen, ob nicht auch mit einem verkleinerten Stadterweiterungsplan "dem Bedürfnis genügt werden würde"; Vgl. StABo Pr 9/177. Unterschiedliche Auffassungen über die Notwendigkeit eines Bebauungsplans bzw. dessen Dimensionen sowie unprofessionelles Vorgehen auf beiden Seiten in Verbindung mit rechtlich-planerischen Unzulänglichkeiten waren um die Mitte des Jahrhunderts allerdings keine Bonner Besonderheit und kein Einzelfall: Jürgen Reulecke verweist auf die "vielfältigen Querelen zwischen den Städten und den auf Bebauungsplanung drängenden staatlichen Behörden, die dilatorische Behandlung des Problems in den Gemeinden und die umständlichen Genehmigungsprozeduren". Dies habe seit 1855 dazu geführt, dass mehr und mehr die Kommunen für die Aufstellung von Bebauungsplänen zuständig wurden. Sie konnten demnach solche Pläne aus eigenem Antrieb, allerdings unter Beteiligung der Polizeibehörden, aufstellen. Eine Folge dieser Entwicklung war, dass "von nun ab zwei getrennte und zudem von unterschiedlichen Ebenen her operierende Behörden für das Bauen in den Städten zuständig waren". Vgl. J. Reulecke (Anm. 193), S. 51ff. Die Erkenntnisse Reuleckes bestätigt H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 269, hinsichtlich der Steuerung städtischen Wachstums: "In den Städten wurde die Planungsnotwendigkeit durchweg erst dann erkannt, wenn der örtliche Wachstumsdruck langfristig absehbare Probleme, wie Ver-

res Motiv für die ablehnende Haltung der Stadt gegenüber einem Erweiterungsplan ist möglicherweise in der bis über die Jahrhundertmitte hinaus häufig angespannten Finanzlage Bonns zu suchen¹⁹⁵.

Mit dem ausgesprochen zähen Beginn und dem mehr als zögerlichen Fortgang der konkreten Planungen stellt die Stadt Bonn, soweit erkennbar, keinen Einzelfall innerhalb der rheinischen Stadterweiterungen dar: Einerseits leisteten Städte wie Emmerich, Kleve und Mönchengladbach der Planungsaufforderung der Königlichen Regierung umgehend Folge und Städte wie Barmen, Düsseldorf, Elberfeld, Krefeld und Mülheim/Ruhr wurden teilweise aus eigenem Antrieb aktiv. Andererseits äußerten sich etwa Essen und Werden aus Kostengründen dezidiert gegen eine Stadterweiterungsplanung¹⁹⁶.

Wenngleich die Regierung in Köln der Stadt unter dem 28. Juli 1853 eine Frist bis zum 1. April 1854 zur Vorlage eines Fluchtlinienplans gesetzt hatte¹⁹⁷, so konnten die Beratungen über einen solchen Plan doch erst im Frühsommer des Jahres 1855 einsetzen, weil Kreisbaumeister Werner als der für die Ausarbeitung zuständige Baubeamte ausgefallen war und die endgültige Anstellung Thomanns sich bis April 1855 hinzog¹⁹⁸. Der

kehrseingpässe durch ungezügelter Bautätigkeit, erwarten ließ: dann wurde die zügige Bearbeitung der Planungsverfahren eingefordert (...)."

¹⁹⁵ E. Ennen/D. Höroldt (Anm. 18), S. 224f.

¹⁹⁶ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 268. Sie kommt insgesamt sogar zu dem Ergebnis, bei den Stadterweiterungen im Regierungsbezirk Düsseldorf müsse von einer "'Aufoktroierung' der Stadtbaupläne durch die Königliche Regierung ausgegangen werden" (ebd., S. 269), eine Einschätzung, die auch auf die Stadt Bonn uneingeschränkt zutrifft.

¹⁹⁷ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 146. Das Datum ist insofern bemerkenswert, als es im gleichen Jahr nicht nur im Regierungsbezirk Düsseldorf zu den o.g. Verordnungen bezüglich des "bei Ausführung baulicher Anlagen an Staats- und Bezirksstraßen wie an Gemeindewegen zu beobachtende Verfahren" kam. In der Folge dieser Verordnung dürfte sich in der Tat die Regierung in Köln zumal angesichts der konstatierten Verletzungen früherer Vorschriften an den Fall Bonn "erinnert" (B. von der Dollen, ebd.) haben.

¹⁹⁸ Ebd., S. 146. Die Stadt Bonn gelangte damit vergleichsweise früh zu einem eigenen Stadtbaumeister; lediglich Städte wie Aachen, Köln oder Krefeld verfügten früher über entsprechende Fachleute. Die Schwierigkeiten bei der "Rekrutierung" geeigneter Kräfte für die Ver-

Stadtbaumeister legte zu Beginn der Arbeiten an dem Stadterweiterungsplan einen ersten Entwurf vor¹⁹⁹. Die weitere Bearbeitung des Fluchtlinienplans erfolgte aber in Zusammenarbeit mit der Alignementdeputation²⁰⁰.

Zu den Aufgaben dieses Gremiums gehörten neben der Abgrenzung des Plangebiets, der Beschaffung der notwendigen kartographischen Unterlagen und der bereits genannten Erarbeitung der Fluchtlinienplanung im engeren Sinne auch die Verhandlungen mit den von der Stadterweiterungsplanung betroffenen Grundbesitzern. Als Mitglieder gehörten der Deputation regelmäßig der Stadtbaumeister sowie - anfangs - einige Bonner Stadträte an²⁰¹.

messungs- und zeichnerischen Arbeiten im Zusammenhang mit der Alignementplanung zeigten sich auch in anderen rheinischen Kommunen. Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 273, S. 279.

¹⁹⁹ Dessen Präsentation erfolgte in der Sitzung der Alignementdeputation vom 20. September 1855. Es handelte sich um einen "Entwurf zur Bebauung des der Stadt zunächst liegenden Terrains". StABo Pr 9/177.

²⁰⁰ Die rechtliche Grundlage für die Einrichtung solcher Kommissionen findet sich in der Preußischen Gemeindeordnung vom 23. Juli 1845. Vgl. M. Bär (Anm. 160), S. 280.

²⁰¹ Vgl. die nahezu jedem der Sitzungsberichte vorangestellte Teilnehmerliste in StABo Pr 9/177. Die Listen führen unter anderem die Namen Engelskirchen, Müller, Nelles und Lorenz Wolter, den Stadtrat (Aimé ?) Henry, den Gemeindeverordneten Dr. Nettekoven, den Stadtrat Natter und den Gemeindeverordneten Werner auf. Außerdem gehörten selbstredend der Stadtbaumeister und der Bürgermeister diesem Gremium an. Damit sind die Angaben bei W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 261, zu korrigieren, wonach die Wahl der Alignementdeputation erst 1856 erfolgt und ihre Zusammensetzung nicht bekannt sei. Die Ausarbeitung des Plans erfolgte demnach seit dem Sommer 1855. In Bonn ist damit wohl ebenfalls die "enge örtliche Verknüpfung der Polizeibehörden - d.h. des Bürgermeisters - mit den ansässigen Grundeigentümern und Bauwilligen" zu beobachten, die nach Auffassung H. Schröteler-von Brandts (Anm. 1), S. 184, oft zu Kompromissen z.B. bei der Anweisung der Baufluchtlinien" führte: Zumindest für die Familien Natter und Engelskirchen lassen sich Grundbesitz und die Beteiligung an der Planung von Häusern und/oder Straßen im Bereich der heutigen Südstadt nachweisen. Im Bonner Verwaltungsbericht für die Jahre 1881/82 wird zudem die oft festgestellte "Ämter- und Aufgabenverquickung" führender städtischer Schichten beispielhaft deutlich: Von fünf dort namentlich genannten Mitgliedern der Alignementdeputation saßen drei außerdem noch in der Baukommission, zwei in der Gaskommission, zwei weitere vertraten die Stadt auf dem Kreistag. Die dort ebenfalls aufgeführten Berufe der Depu-

Gemessen an dem Grad der Beteiligung örtlicher Akteure an den Planungsarbeiten in den Städten, wie er sich etwa für den Regierungsbezirk Düsseldorf rekonstruieren lässt, wirkten die Bonner Deputierten damit zunächst weitgehend selbstständig, verfügte die Stadt Bonn doch mit dem Stadtbaumeister über einen kompetenten Fachmann, der zumindest längerfristig in der Lage war, die Anforderungen der Regierung in konkrete Pläne umzusetzen. Die Deputation ermittelte die Ausdehnung des Plangebietes - die später drastisch reduziert wurde -, sie debattierte über die nach der Offenlegung des Plans eingehenden Bürgerproteste und formulierte Gegenvorschläge. Einzelne Deputierte suchten - zumindest in der noch "unbelasteten" ersten Planungsphase - gar unmittelbar das informelle einigende Gespräch mit den von den Planungen betroffenen privaten Akteuren.

Davon unberührt bleibt dennoch der Tatbestand, dass die Aligementdeputation erst rund 20 Jahre nach der ersten, auch für Bonn geltenden Anweisung zur Erarbeitung von Bebauungsplänen ihre Tätigkeit aufnahm. Die Frage, welcher Erfolg dem Bonner Stadterweiterungsprojekt beschieden gewesen wäre, wenn die Bezirksregierung die Initiative ergriffen und der Stadt einen fertigen Plan zur Ausführung übersandt hätte, ist dabei nur von theoretischem Interesse²⁰².

tationsmitglieder spiegeln, wenn auch ohne repräsentativen Anspruch, die starke Stellung des gebildeten und/oder besitzenden Bürgertums in solchen Gremien: Der Deputation gehörten ein Professor, ein Architekt, ein Baurat, ein Ingenieur sowie ein Rentier an. Die in Bonn praktizierte Einbindung derartiger "Baucollegien" in die Festlegung der Plangrenzen sowie die Beratungen über Bürgereinwendungen nach der Offenlegung der Pläne stellt H. Schröter-von Brandt (Anm. 1), S. 273ff., in ähnlicher Weise fest. Das Procedere der Planaufstellung in Bonn entspricht ebenfalls weitgehend dem Vorgehen etwa im Regierungsbezirk Düsseldorf. Das dort erarbeitete formale Planungsverfahren "wurde dann in einer Anweisung an alle Regierungen auf dem linken Rheinufer im Februar 1840 (also die oben erwähnte vom 13. Februar 1840, B.G.) vom Oberpräsidenten in Koblenz aus aufgenommen, d.h. die Düsseldorfer Planungsinstruktionen spielten für die gesamte Rheinprovinz eine Vorreiterrolle". Vgl. ebd., S. 276.

²⁰² Vgl. die Entwicklung in Duisburg oben S. 13.

4.3 Die Erstellung der kartographischen Grundlagen für den Bonner Stadterweiterungsplan

Grundlage jeder Stadtplanung sind zuverlässige kartographische Unterlagen. Es ist nicht ohne negativen Einfluss auf die Planungen zum Bonner Stadterweiterungsprojekt geblieben, dass insbesondere aktuelle Katasterkarten nicht vor Beginn der Arbeiten zur Verfügung standen - ein Mangel, unter dem auch die Erweiterungsvorhaben anderer rheinischer Städte zu leiden hatten. Es fehlte überall, nicht nur in Bonn, an Fachkräften für die langwierigen Vermessungs- und Zeichenarbeiten, zum Teil auch an verwertbaren Katasterkarten als Grundlage der Stadterweiterungspläne. Die wenigen Spezialisten waren mit der für sie ungewohnten Aufgabenstellung zunächst überfordert²⁰³. Die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts in Bonn noch verwendeten Katasterkarten waren gemäß den französischen Gesetzesvorschriften in den Jahren 1812/13 unter französischer Besatzung erstellt worden²⁰⁴: Während die erste topographische Aufnahme des Rheinlandes durch den französischen Obersten Tranchot und - nach 1815 - den preußischen General von Müffling in den Jahren 1843 bis 1850

²⁰³ Die Königliche Regierung in Düsseldorf machte beispielsweise in ihren "Instruktionen" konkrete Vorgaben hinsichtlich der kartographischen Planungsgrundlagen, des Maßstabs und der Ausarbeitung des Nivellements; sie verlangte ferner eine sorgfältige Gebäudefortschreibung und setzte bei den Planern eine genaue, durch Begehung bzw. Besichtigung des Geländes gewonnene Ortskenntnis voraus. Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 272. Diesbezügliche Anforderungen die Kölner Regierung können aus den kartographischen Vorlagen Thomanns und der Arbeitsweise der Deputation nur plausibel vermutet werden.

²⁰⁴ Vgl. den Sachkommentar zum Grundriß der Stadt Bonn. Rheinischer Städteatlas (begr. von Edith Ennen, fortgef. von Georg Droege/Klaus Fehn/Klaus Flink; Landschaftsverband Rheinland in Verbindung mit dem Amt für rheinische Landeskunde, Bonn 1972 ff.: Lieferung I - 6 1972 (Bonn) 1978²⁷ bearb. von Klaus Flink und Martin Müller). B. von der Dolle gibt für die Erstellung des Bonner Katasters den Zeitraum 1811 bis 1813 an. Vgl. ders., Bonn-Poppelsdorf. Quellen zur kartographischen Darstellung seines Wachstums von 1702 bis 1967, in: Edith Ennen/Dietrich Höroldt (Hrsg.), Aus Geschichte und Volkskunde von

durch eine Neuaufnahme ersetzt wurde, blieb das Katasterwerk aus französischer Zeit weiter in Gebrauch. Mit diesen um die Jahrhundertmitte bereits veralteten Katasterkarten war die verlässliche Bestimmung der Eigentumsverhältnisse im Gebiet der geplanten Stadterweiterung so stark beeinträchtigt²⁰⁵, dass die ohnehin anstehende neue Katasteraufnahme vorgezogen wurde. Die Arbeiten wurden 1859/60 durchgeführt²⁰⁶. Für einen wesentlichen Abschnitt der (Vor)arbeiten an dem Projekt war das zu spät. Um eine brauchbare Unterlage für die Planung zu erhalten, beschloss die Alignementdeputation in ihrer Sitzung vom 30. August 1855 eine Neuaufnahme des Stadterweiterungsgeländes in sechs Blättern und die Anfertigung eines Übersichtsplans in Maßstab 1:10 000. Beide Aufträge wurden an den Bonner Geometer Schmitz vergeben. Damit die weitere Arbeit der Alignementdeputation bis zur Fertigstellung dieser Karten keinen Aufschub erleide, war die Anfertigung eines provisorischen Situationsplans aus den alten Katasterkarten vorgesehen²⁰⁷. Nach etwa einem Monat gab der Geometer die beiden Aufträge jedoch wegen Arbeitsüberlastung zurück. Die Deputierten beschlossen daher, mit der Anfertigung der Übersichts-karten zwei Kölner Geometer zu beauftragen und sich wegen der sechs Detailkarten an das Katasterbüro in Köln zu wenden. Dessen Leiter schlug die Verbindung der "Terrainaufnahme" mit der geplanten Katasterneuvermessung vor, an deren Kosten sich die Stadt angemessen zu beteiligen ha-

Stadt und Raum Bonn. Festschrift Josef Dietz zum 80. Geburtstag am 8. April 1973, Bonn 1973, S. 192.

²⁰⁵ Von einschlägigen Problemen berichten das Protokoll der Alignementdeputation z.B. unter dem 29. Januar 1857. Es ging um das Gelände im Bereich des ehemaligen Rheinbettes ("Gumme") zwischen der Bahnlinie, der heutigen Fritz-Tillmann-Straße und der Weberstraße. StABo Pr 9/177.

²⁰⁶ Busso von der Dollen/Rainer Graafen, Die Entwicklung der Bebauung im Bonner Raum, in: E. Meyer/K. Fehn/P.-W. Höllermann (Anm. 177), S. 247-267, hier S. 248. W. Petsch-Bahr gibt als Zeitpunkt der Inangriffnahme der Katasterneuvermessung das Jahr 1858 an; die Fertigstellung sei in den Jahren 1860/61 erfolgt. Vgl. W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 260.

²⁰⁷ Bereits am 4. September 1855 legte Stadtbaumeister Thomann einen Entwurf für das Stadterweiterungsprojekt vor. Dieser muss also offenkundig auf der Grundlage der alten Karten entstanden sein. StABo Pr 9/177.

be. Über diesen Vorschlag berieten die Deputierten im November 1855 mit dem Ergebnis, dass den Kölner Geometern der Auftrag zur Anfertigung der Übersichtskarten wieder entzogen wurde.

Es ist bemerkenswert, dass die Deputation ungeachtet der Informationen aus dem Kölner Katasterbüro noch verschiedene - erfolglose - Anstrengungen unternahm, die benötigten Übersichtskarten unabhängig von der Katasteraufnahme erstellen zu lassen: Drei der befragten Geometer lehnten die Übernahme eines solchen Auftrags rundweg ab, einer vermochte sich nicht zu den Kosten zu äußern, ein weiterer schien der Deputation zu teuer. Damit bestätigen sich in Bonn die Erfahrungen anderer Städte auf diesem Gebiet²⁰⁸. Am 17. Januar 1856 entschied die Deputation "in Folge dieser ungenügenden Resultate (...) durch das Bürgermeisteramt offiziell mit der Königlichen Regierung wegen Verbindung der Terrinaufnahme mit der beabsichtigten neuen Katastervermessung in Verbindung zu treten"²⁰⁹. Es verging weitere Zeit, bis der Stadtbaumeister in der Lage war, dem Katasterbüro zur Erstellung eines Kostenvoranschlages noch fehlende Angaben über die Beschaffenheit der benötigten Karten zu liefern. Der Kostenvoranschlag sah für die Stadt Bonn eine Beteiligung in Höhe von 600 Talern für die Katasterneuvermessung vor. Noch einmal knapp die gleiche Summe sollte die Aussteinung der Grundstücke kosten, ein Betrag, den die Stadt nahezu vollständig von den privaten Grundbesitzern wieder einzuziehen hoffte²¹⁰. Da sich nach den Ermittlungen der Aligementdeputation die Kosten der Katasterneuvermessung bei selbstständiger Ausführung durch die Stadt auf das Dreifache der vom Kölner Kata-

²⁰⁸ Vgl. H. Croon (Anm. 49), S. 60. Croon weist dort auf die "beträchtlichen zeitlichen Verzögerungen" hin, die beim Zurücktreten eines Geometers von einem Auftrag entstanden. Vgl. auch H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 279f: Die Königliche Kataster-Inspektion warnte vor der Zusammenarbeit mit privaten Geometern; die wenigen größeren Städte, die bereits einen eigenen Stadtbaumeister angestellt hatten, bemängelten, dass diese wegen "Routinearbeiten" nicht über die Zeit verfügten, sich der Erarbeitung eines Aligementplans zu widmen.

²⁰⁹ StABo Pr 9/177.

²¹⁰ Laut Bericht des Bürgermeisters vom 13. Februar 1857, StABo Pr 9/177. Vgl. auch die Angaben bei W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 260 und S. 276, Anmerkung 46.

sterbüro geforderten Summe belaufen hätten, entschieden die Deputierten, der Stadtverordnetenversammlung die Annahme des Kölner Vorschlags zu empfehlen. Ausschlaggebend für diesen Beschluss war neben der Kostenersparnis auch der Vorzug, "daß die Gemeinde mit Sicherheit (...) eine genauere und in jeder Beziehung vorzügliche Arbeit in möglichst kurzer Zeit" erwarten könne, während die Erfahrungen in anderen Städten gezeigt hätten, "daß die gleichen Aufnahmen, wenn sie durch Privatgeometer vorgenommen wurden, sehr viel zu wünschen übrig ließen, wenn nicht teilweise ganz unbrauchbar" gewesen seien²¹¹. Es bleibt festzuhalten, dass zu Beginn der Bonner Stadterweiterungsplanung durch das Fehlen zuverlässiger kartographischer Unterlagen eine wichtige Voraussetzung für den erfolgreichen Verlauf des Unternehmens nicht gegeben war. Somit sah sich die Alignementdeputation zur Vermeidung noch größerer Zeitverluste gezwungen, den Stadterweiterungsplan auf der Grundlage der alten Karten auszuarbeiten. Auf die daraus erwachsenden Schwierigkeiten ist unten nochmals einzugehen.

4.4 Zur geplanten Ausdehnung des Stadterweiterungsplans auf Kessenicher und Poppelsdorfer Gemarkungsteile

Bei einer ersten Begehung der ursprünglich vorgesehenen Grenzen des Stadterweiterungsplans im Sommer 1855 hielt die Alignementdeputation die Einbeziehung von Teilen der Nachbargemeinden Kessenich, Poppelsdorf und sogar von Teilen Endenichs für möglich²¹². Die Notwendigkeit

²¹¹ Ebd. Leider gibt das Protokoll keinen Aufschluss darüber, auf welche Erfahrungen sich die Deputierten hier beziehen. Der Hinweis Croons auf die Doppelbelastung der Geometer und die einschlägigen Bonner Erfahrungen lassen die Befürchtungen jedoch plausibel erscheinen.

²¹² StABo Pr 9/177. Das genaue Datum der Begehung ist nicht überliefert. Aufschlussreich ist jedoch die Grundhaltung der Deputierten, das zu beplanende Gebiet möglichst großzügig zu fassen. Die "Unvorstellbarkeit größeren baulichen Wachstums und (...) das Unverständ-

einer großzügigen Ausdehnung des Stadterweiterungsgeländes ergab sich für die Deputierten aus dem Beispiel der Stadt Düsseldorf, wo, wie oben dargelegt, bereits kurze Zeit nach dem Abschluss der ersten Stadterweiterung eine zweite notwendig geworden war, wodurch "neue und noch weit schwierigere Arbeiten" als bei der ersten Erweiterung entstanden seien.

So griff die geplante Bonner Stadterweiterung in ihrer frühesten Phase im Westen auf Endenicher Gemarkungsfläche aus, und im Südwesten und Süden war Poppelsdorfer und Kessenicher Gelände in den Plan einbezogen. Die exakte Begrenzung dieses in der Frühphase der Planung betroffenen Areals ist nur anhand der alten Katasterkarten aus französischer Zeit möglich, da sich die Deputierten bei der Festlegung der Plangrenzen am Verlauf der Grenzen privater Gärten und Wiesen orientierten, deren Besitzer das Protokoll verzeichnet. Auf die Rekonstruktion dieser ohnehin nicht beibehaltenen ersten Grenzziehung muss im Rahmen dieser Arbeit verzichtet werden.

Ein Mitglied der Alignementdeputation regte am 30 August 1855 an, den Poppelsdorfer Bürgermeister frühzeitig von der geplanten Ausdehnung des Fluchtlinienplans auf Poppelsdorfer und Kessenicher Gemeindegebiet zu benachrichtigen. Falls die beiden Gemeinden mit der Ausdehnung auf ihr Gebiet nicht einverstanden seien, könne man die Kosten der Poppelsdorf und Kessenich betreffenden Katasterkarten sparen, führte der Deputierte aus²¹³. Auf Antrag eines anderen Mitgliedes entschied die Deputation dann jedoch, die Information des Poppelsdorfer Bürgermeisters zu verschieben, bis "man nach der Aufstellung des Plans (...) im Stande sei, bestimmte Vorlagen zu machen", ein für den weiteren Verlauf des Stadterweiterungsprojekts folgenreicher Beschluss²¹⁴.

nis gegenüber der Notwendigkeit, ordnend einzugreifen" (H. Schröteler-von Brandt) scheinen in Bonn demnach nicht bestimmend gewesen zu sein. Das erste Protokoll der Alignementdeputation überliefert die Ergebnisse einer Ortsbegehung, die auch den Bonner Norden und Nordwesten in die Fluchtlinienplanung einbezog.

²¹³ StABo Pr 9/177.

²¹⁴ Ebd. Die Entscheidung fiel am 11. Dezember 1855. Damit erfuhr der Poppelsdorfer Bürgermeister vermutlich erst durch die gesetzlich vorgeschriebene Offenlegung des fertigen Plans von dessen Ausdehnung auf Gemeindegebiete der Bürgermeisterei!

Unter dem 13. Februar 1857 berichtet das Protokoll der Aligementdeputation, die Ausarbeitung des Stadterweiterungsplans sei "so weit gediehen, daß derselbe der Stadtverordnetenversammlung zur gutachtlichen Äußerung vorgelegt" werden könne. Von Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der geplanten Ausdehnung des Plans auf Gemarkungsteile der Nachbargemeinden ist nicht die Rede.

Vom 26. Juni bis 3. September 1857 lag der Alignementplan der Bezirksregierung in Köln vor. Diese hatte an dem Projekt zwar nicht viel zu bemängeln, stellte jedoch, wie oben dargelegt, eine südliche Beschränkung des Stadterweiterungsgeländes bis zur Straße D des Plans zur Diskussion zur Diskussion²¹⁵. Die Aligementdeputation wies diesen Vorschlag jedoch zurück. Damit scheiterte ein offenkundiger Versuch der Regierung, Problemen bei der Einbeziehung von Kessenicher Gemarkungsteilen vorzubeugen. Gleichzeitig stellt der Vorstoß der Bezirksregierung aber auch ein beredtes Beispiel für die verbreitete Fehleinschätzung städtischer Wachstumsprozesse durch die vorgesetzten Behörden dar. Einer solchen Fehleinschätzung unterlagen zu diesem Zeitpunkt die Bonner Verantwortlichen nicht mehr, wie die städtische Reaktion auf den Vorschlag der Bezirksregierung zeigt: Aus den Protesten einzelner Grundbesitzer - der Plan hatte den gesetzlichen Vorschriften entsprechend im Herbst 1856 zu jedermanns Einsicht offengelegen - gehe hervor, dass die Spekulation und Bautätigkeit bereits das Gelände südlich der Straße D erreicht habe. Eine Begrenzung des Fluchtlinienplans auf das Gelände nördlich der Straße D bedeute zukünftig vermehrte Schwierigkeiten, da "eine Erweiterung desselben voraussichtlich in kürzester Zeit" erforderlich werde. Darüber hinaus sei mit der Ausdehnung des Plans nach Süden ein Wertzuwachs für die dortigen Grundstücke verbunden, "da sie fast durchgängig (...) erst (durch den Aligementplan, B.G.) die Qualität als Bauplätze erhalten"²¹⁶. Erst ein halbes Jahr später, am 15. März 1858, berichtete Bürgermeister Kaufmann den Deputierten erstmals von Schwierigkeiten, die sich aus der Ausdehnung

²¹⁵ Das Schreiben der Regierung wurde in der Sitzung vom 14. September 1857 behandelt. StABo Pr 9/177.

²¹⁶ Ebd.

des Fluchtlinienplans auf Poppelsdorfer und Kessenicher Gebiet ergaben. Am 20. Oktober 1857 hatte die Kölner Bezirksregierung den Plan dem Landrat des Kreises Bonn, Carl von Sandt, zugeleitet. Er sollte vor allem prüfen, "ob es zweckmäßig erscheint, den Bauplan so weit auszudehnen, ohne daß die betreffenden Ländereien aus dem Banne der Gemeinden ausgeschieden und der Gemeinde Bonn einverleibt werden"²¹⁷. Obwohl der Landrat Bedenken gegen eine solche Ausdehnung hatte, ließ er den Plan in den betroffenen Gemeinden zur Kenntnisnahme durch die Bevölkerung auslegen. Die Kessenicher Gemeindeversammlung erklärte sich in einer Sitzung vom 26. November 1857²¹⁸ unter dem Vorbehalt mit dem Projekt einverstanden, dass sei bei Abtretung von Grund und Boden "durch andere im Gutachten des Gemeindevorstehers bezeichnete Teile der Bonner Gemarkung entschädigt werde". Dagegen wandten sich in Poppelsdorf der Gemeindevorstand und die Mehrzahl der Gemeinderäte gegen den Plan und jede Terrainabtretung²¹⁹.

Ausschlaggebend für die ablehnende Haltung Poppelsdorfs waren mehrere Motive. Zum einen verwies die Gemeinde auf wirtschaftliche Probleme, die sich aus der im Verhältnis zur Einwohnerzahl ohnehin knappen Gemeindefläche ergaben. Die zur Diskussion stehende Abtretung von 110 Morgen Land, rund eines Siebtels der gesamten Gemeindeflur, sei wirtschaftlich nicht tragbar. Zum anderen war der Gemeinde nach eigener Aussage an der Freihaltung des Poppelsdorfer Schlosses und des Siebengebirgsblickes gelegen, die durch den Bonner Fluchtlinienplan gefährdet werde. Insgesamt sah die Gemeinde Poppelsdorf in dem Ansinnen, den Stadterweiterungsplan auch auf Poppelsdorfer Gebiet auszudehnen, einen Griff nach den "schönsten, steuerkräftigsten und entwicklungsfähigsten" Teilen ihrer Gemarkung, den es abzuwehren gelte²²⁰.

²¹⁷ Das ist dem Bericht Kaufmanns in der Sitzung der Deputation vom 15. März 1858 zu entnehmen. StABo Pr 9/177.

²¹⁸ Das Datum findet sich im der Akte "Bebauungspläne 1858-1890", StABo Pr 30/204n.

²¹⁹ Sitzung der Aligementdeputation vom 15. März 1858, StABo Pr 9/177.A

²²⁰ Dietrich Höroldt, Die Bonner Raumordnung in historischer Sicht, in: Bonner Geschichtsblätter, 24 (1971), S. 9-37, hier S. 14.

Ähnlich sah auch der Landrat die Verhältnisse. Wie Oberbürgermeister Kaufmann den Deputierten in der Sitzung vom 15. März 1858 darlegte, vertrat von Sandt die Ansicht, es sei unzweckmäßig, "den Bebauungsplan auf Teile der angrenzenden Gemeinden auszudehnen, ohne diese Teile der Gemeinde Bonn einzuverleiben". Der Landrat weise aber auf der anderen Seite nach, dass "die Gemeinde Poppelsdorf in ihrer Existenz gefährdet sei, wenn ihr die in den Bebauungsplan gezogenen Teile, namentlich (...) wenn das Schloß noch in denselben hineinfallen sollte", genommen würden. Falls der Plan in den vorgesehenen Dimensionen beibehalten werden solle, schlug der Landrat eine Eingemeindung ganz Poppelsdorfs nach Bonn vor, wobei die Bürgermeisterei Kessenich mit den Gemeinden Rheindorf oder Dransdorf zu entschädigen sei.

Die Kölner Regierung hatte sich bereits Ende des Jahres 1857 dahingehend ausgesprochen, den Alignementplan im Westen bis zur Straße II zurückzunehmen, womit die Poppelsdorfer Gemarkungsteile aus dem Plan ausgeklammert worden wären²²¹. Kaufmann, der die Inanspruchnahme des Poppelsdorfer Areals nachdrücklich befürwortete, nahm daraufhin Kontakt zur Universität auf, da diese "ihres ausgedehnten Grundbesitzes wegen besonders interessiert" sei. Das Kuratorium der Universität habe die Angelegenheit dem Senat vorgelegt. Dieser habe sich in einem ausführlichen Gutachten "nicht allein für die durch die Alignementdeputation projektierte Begrenzung ausgesprochen, sondern (...) auch die seitens des Herrn Landrats erhobenen Bedenken so schlagend zurückgewiesen, daß die Deputation nicht nötig zu haben glaubt, für die Aufrechterhaltung ihres Projekts noch weitere Gründe beizubringen"²²².

Daraufhin empfahlen die Deputierten auch der Stadtverordnetenversammlung, gegenüber der Bezirksregierung eine Beschränkung des Plans bis zur Straße II abzulehnen. Die in den Fluchtlinienplan fallenden Teile der Gemarkung Poppelsdorfs sollten nach Ansicht der Deputierten vielmehr dort verbleiben und eine Eingemeindung erst dann erwogen wer-

²²¹ Eine entsprechende Äußerung der Bezirksregierung datiert vom 22. Dezember 1857. StABo Pr 9/177.

²²² Ebd.

den, "wenn sich eine solche durch die Ausführung des Plans als notwendig herausstellen sollte"²²³. Für ihr Festhalten an der Einbeziehung von Poppelsdorfer Flurteilen führte die Alignementdeputation mehrere Gründe an, wobei sie dem Fluchtlinienplan durchaus eine sowohl die baulichen als auch die sozialen Verhältnisse ordnende Funktion in dem betreffenden Teil Poppelsdorfs beimaß. So sahen die Deputierten in dem Plan einerseits ein Instrument, auf die "planlosen Ansiedlungen" südlich der Poppelsdorfer Allee regulierend einzuwirken und den "hier befindlichen öffentlichen Gebäuden (...) eine angemessene Umgebung zu sichern (...)". Auch sei der Fluchtlinienplan der Ansiedlung sozial niedriger Schichten "an diesen sonst so günstig gelegenen Plätzen eher hinderlich als förderlich (...) "²²⁴.

Die von der Gemeinde Poppelsdorf vorgebrachten Einwände würden aber, so die Deputierten, auch entkräftet, weil der Gemeinde "aus der Durchführung des Planes und der dadurch möglicherweise beförderten Ansiedlung begüterter Einwohner wohl Vorteile, nicht aber die von ihr befürchteten Nachteile erwachsen können, indem ihr Gemeindebezirk nicht beschränkt, sondern statt einer planlosen nun eine geregelte Bautätigkeit auf dem bezeichneten Teile derselben herbeigeführt werden soll"²²⁵. Den Vorschlag des Landrats, der einen eigenen Fluchtlinienplan für Poppelsdorf angeregt hatte, um die Nachteile aus der Eingemeindung des Dorfes nach Bonn auszuschalten, wies die Deputation zurück. Der auch für Teile Poppelsdorfs entworfene Bonner Plan erfülle den gleichen Zweck wie ein eigener für die Gemeinde; die Ausarbeitung eines selbstständigen Poppelsdorfer Plans könne umso eher entfallen, als die betroffenen Poppelsdorfer Grundbesitzer gegen den Bonner Plan keine Einwände vorgebracht hätten. Schließlich sei die Eingemeindung Poppelsdorfs nach Bonn keine Voraussetzung für die Ausdehnung des Plans auf Teile der dortigen Gemeindeflur.

Es gelang der Alignementdeputation jedoch nicht, die Regierung als vorgesetzte Baubehörde von dieser Argumentation zu überzeugen. Diese ordnete vielmehr unter dem 20. April 1858 an, die westliche Grenze des

²²³ Ebd.

²²⁴ Ebd.

²²⁵ Ebd.

Bebauungsplans an die Straße III, den Bonner Talweg, zu verlegen²²⁶. Mit dieser neuerlichen Beschränkung des Plans wurde das Poppelsdorfer Gemeindegebiet nicht mehr von dem Bonner Stadterweiterungsvorhaben berührt.

Die Protokolle der Alignementdeputation geben keinen restlosen Aufschluss über die Gründe der Bezirksregierung für diese Entscheidung. Offenbar spielte die Befürchtung eine Rolle, durch langwierige Verhandlungen mit dem Landrat und der Gemeinde Poppelsdorf weitere kostbare Zeit zu verlieren, waren doch seit dem Beginn der Stadterweiterungsplanungen bereits fast drei Jahre vergangen, ohne dass diese schon zu irgendeinem konkreten Resultat geführt hätten!

Im Nachhinein muss die Frage offen bleiben, ob es bei frühzeitiger Integration der Poppelsdorfer Stellen in das Projekt gelungen wäre, den Plan auf das Gelände der Gemeinde auszudehnen - deren Vorortcharakter für Bonn dort offenbar nicht erkannt wurde - und damit eine wesentliche Beschränkung des Stadterweiterungsprojekts zu vermeiden. Lag somit für das Gelände südlich und südöstlich des Poppelsdorfer Schlosses kein Alignementplan mehr vor, so erscheint es aus der Sicht der dortigen Grundbesitzer nur folgerichtig, wenn gerade dieser Bereich in den folgenden Jahrzehnten in starkem Maß von privaten Straßenanlagen erschlossen wurde. Darauf wird unten zurückzukommen sein.

So scheiterte also die Inanspruchnahme des Poppelsdorfer Gemeindegebietes vorrangig am Widerstand der Gemeindevertreter bzw. in der Folge an dem des Landrats und der Bezirksregierung. Dagegen war die Gemeinde Kessenich wie dargelegt zunächst prinzipiell zur Abtretung der aus ihrem Bann benötigten Flächen bereit, sofern ihr für das Gelände Ersatz in der Gronau gewährt werde²²⁷. Im Zusammenhang mit diesem Beschluss des Kessenicher Gemeinderates - er datiert vom 26. November 1857 - nahm Oberbürgermeister Kaufmann am 3. Mai 1858 auf Anweisung der Bezirksregierung nochmals Kontakt mit der Gemeinde Kessenich

²²⁶ Dies geht aus einer Mitteilung Kaufmanns an die Deputierten vom 12. Mai 1858 hervor. StABo Pr 9/177.

²²⁷ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 151.

auf, um zu klären, ob die Gemeinde an der geforderten Entschädigung festhalte²²⁸. Der Gemeinderat stellte daraufhin in seiner Sitzung vom 7. Mai 1858 klar, gegen die Ausdehnung des Plans auf das Gemeindegelände gebe es keine Einwände, solange die Bann Grenzen dadurch nicht geändert würden. Die Alignementdeputation vertrat den Standpunkt, der Plan könne "im Gemeindebezirk von Kessenich zur Ausführung kommen, (...) ohne die betreffenden Teile der Gemeinde Bonn einzuverleiben"²²⁹, eine Ansicht, welche die Deputierten bereits gegenüber der Gemeinde Poppelsdorf vergeblich vertreten hatten: Sie ließen sich von der Überlegung leiten, dass mit dem Verzicht auf die Eingemeindung auch die Entschädigungsforderung Kessenichs hinfällig sei²³⁰. Für den Fall, dass die Regierung auf dem Austausch der fraglichen Flurstücke bestehe, beschloss die Deputation, auf die Umsetzung des Plans auf Kessenicher Gemeindegebiet zu verzichten. Man wollte dann der Stadtverordnetenversammlung empfehlen, "die Tauschvorschläge der Gemeinde Kessenich als ganz unbillige zurückzuweisen und, (...) da ohnehin schon die zu Poppelsdorf gehörigen Grundstücke auszu schließen sind, auch auf die Ausdehnung des Plans nach Kessenich verzichten"²³¹. Anstatt hier in einem Dialog mit der betroffenen Gemeinde die großzügige Umsetzung des Plans nach raumordnerischen Prinzipien zu erreichen, zogen sich die Vertreter der Stadt quasi in den Schmollwinkel zurück und überließen damit ähnlich wie zuvor in Poppelsdorf das zu beplanende Gelände in unmittelbarer Nachbarschaft der Stadt privater Bautätigkeit und Spekulation. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der arrogant-beleidigte Umgang mit den Vertretern der Nachbargemeinden sich später in den Verhandlungen mit privaten Grundbesitzern fortsetzen sollte - in Zeiten unzureichender städtischer Enteignungsinstrumente ein fataler Fehler.

²²⁸ StABo Pr 30/204 n.

²²⁹ Diese Ansicht wurde in der Sitzung vom 12. Mai 1858 geäußert. StABo Pr 9/177.

²³⁰ Ebd. Die fehlende Bereitschaft Bonns zum Tausch der Flurstücke stellt auch B. von der Dollen (Anm. 11), S. 152, heraus. Warum die Stadt die Flurstücke in der Gronau nicht eintauschen wollte, ist den Sitzungsprotokollen nicht zu entnehmen, bietet also Anlass für Spekulationen.

²³¹ Sitzung vom 12. Mai 1858. StABo Pr 9/177.

Mit der Genehmigung des Stadterweiterungsplans durch den preussischen Prinzregenten Wilhelm am 5. Mai 1859 kam es zu der von der Stadt Bonn propagierten Lösung, die benötigten Kessenicher Flurteile in den Plan einzubeziehen, ohne diese nach Bonn einzugemeinden²³². Über eine Entschädigung der Gemeinde Kessenich lässt sich den Quellen nichts entnehmen. Auch in diesem Punkt setzte sich die Stadt Bonn offenbar durch.

Damit schien im Gegensatz zur gescheiterten Einbeziehung des Poppelsdorfer Geländes die Ausdehnung des Plans auf Kessenicher Gemarkungsteile zunächst gesichert. Erst unter dem Eindruck der entschädigungsrechtlichen Lage, wie sie sich nach 1862 darstellte, fasste die Deputation den Beschluss, auch von der Inanspruchnahme der Kessenicher Gebiete abzusehen²³³. Dadurch wurde die Weberstraße, die Straße E, zur südlichen Grenze des Stadterweiterungsplans. Darauf sowie auf weitere Modifikationen im Zusammenhang mit der Enteignungsrechtslage nach 1862 wird unten noch zurückzukommen sein.

²³² B. von der Dollen (Anm. 11), S. 152.

²³³ Die Aussage W. Petsch-Bahrs, (Anm. 7), S263,, die Kölner Regierung habe vor der Weitergabe des Stadterweiterungsplans an die Berliner Behörden "darauf insistiert, die Teile, die im Süden und Westen angrenzenden Nachbarorte Kessenich und Poppelsdorf betrafen, auszusparen, weil sie ohne eine Eingemeindung dieser Orte keine Möglichkeit sah, die Planungen dort durchzuführen", muss also zumindest für Kessenich relativiert, wenn nicht korrigiert werden. Nach Ausweis der Alignementprotokolle war es, wie dargestellt, eindeutig die Stadt Bonn, die zunächst wegen der Differenzen wegen möglicher Geländetausche, später aufgrund der enteignungsrechtlichen Problematik von sich aus auf die Einbeziehung von Kessenicher Gebietsteilen verzichtete und sich damit bei der Kölner Regierung durchsetzen konnte.

4.5 Auswirkungen der Enteignungsrechtslage auf das Bonner Stadterweiterungsprojekt

In dem oben erwähnten Koblenzer Urteil vom 1. Dezember 1858 kamen die Richter wie dargelegt zu dem Ergebnis, nicht nur tatsächlich enteignete Grundbesitzer seien zu entschädigen, sondern auch solche, deren Parzellen von einer geplanten Baulinie angeschnitten werden. Die völlig gegensätzliche Rechtsauffassung der Stadt Bonn zu Ende der Fünfziger- bzw. zu Beginn der Sechzigerjahre wurde bereits referiert. Über drei Jahre nach der öffentlichen Auslegung des Alignementplans und knapp ein Jahr nach dessen Genehmigung musste nun die Stadt Bonn ein Baugesuch des Bonner Rentiers Wilhelm de Foy ablehnen: Das geplante Gebäude de Foy hätte die im Stadterweiterungsplan vorgesehene Begradigung eines Altweges maßgeblich behindert. De Foy reichte nach der Ablehnung seines Baugesuchs Schadenersatzklage beim Bonner Landgericht ein, der in zweiter und dritter Instanz stattgegeben wurde²³⁴. Ein weiterer Grundbesitzer folgte wenig später aus ähnlichen Gründen dem Beispiel de Foy²³⁵. Mit der gerichtlichen Anerkennung der Schadenersatzklagen aufgrund städtischerseits verhängter Bauverbote - deren Absicht die Freihaltung der für den Alignementplan benötigten Flächen waren - sah sich die Stadt Bonn vor finanzielle Belastungen gestellt, denen sie nicht gewachsen zu sein glaubte.

Die Alignementdeputation und das Stadtoberhaupt waren damit erstmals konkret bzw. praktisch mit der entscheidenden Frage konfrontiert, auf welche Weise eine Stadt die benötigten Flächen zur Umsetzung des Alignementplans erwerben könnte. Die freiwillige Abtretung des für den Straßenbau benötigten Bodens, von der die Deputierten in der Anfangsphase des Projekts offenkundig ausgegangen waren, stellte, wie unten zu zei-

²³⁴ Vgl. B. von der Dollen (Anm. 11), S. 148.

²³⁵ Am 27. Oktober 1862 erkannte das Bonner Landgericht die Entschädigungsklage des Bonner Rentiers Peter Hauptmann an. Dessen Grundstück fiel in die Fluchtlinie der geplanten Straße IV des Alignementplans. Allerdings konnte sich die Stadt Bonn mit Hauptmann auf einen Vergleich einigen, der über mehrere Jahre hinweg immer wieder verlängert wurde.

gen sein wird, in Bonn - und nicht nur dort, sondern in der Rheinprovinz überhaupt - die Ausnahme dar. In Preußen und Berlin wurde dagegen "in der Regel die Erlaubnis zur Eröffnung einer neuen Straße erst dann erteilt, wenn die betreffenden Grundeigentümer sich zur unentgeltlichen Hergabe der zu den Straßen erforderlichen Grundstücken (sic, B.G.) verpflichten, oder die Abtretung in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse, in gütlichem Wege für billige Preise" ermöglichen²³⁶. Die Auslegungspraxis zumal des Appellationsgerichtshofs in Köln als zweiter Instanz lief damit somit Bestrebungen der Königlichen Regierungen zuwider, die Grundeigentümer zur unentgeltlichen Abtretung ihres Grundbesitzes zu bewegen: Ein solches Bemühen lässt sich etwa für die Regierung in Düsseldorf nachweisen, welche die Grundeigentümer etwa in Elberfeld - einem besonders gelagerten Fall - zur unentgeltlichen Abtretung von Boden bewegen wollte.

Die Stellungnahme eines preußischen Regierungsvertreters im Vorfeld der Beratungen zum Fluchtliniengesetz von 1875 spiegelt die Probleme, mit denen die Stadt Bonn nach den beiden Urteilen des Bonner Landgerichts konfrontiert war: "Das Bedürfnis, welches die Regierung getrieben hat, den Gesetzentwurf vorzulegen, liegt in den Erfahrungen der Praxis. Wenn ein Bebauungsplan aufgestellt wird, so ist, wie die Sache nach den neuesten Entscheidungen liegt, jedweder Grundbesitzer imstande, noch den Bebauungsplan zu prüfen, ob und wieweit sein Grundstück etwa in einen zukünftigen Straßenzug fallen möchte. Es fällt ihm nicht ein, dieses Grundstück wirklich bebauen zu wollen. Indessen angesichts dieses Bebauungsplans reicht er den Antrag auf Erteilung einer Bauerlaubnis gerade für die Stelle ein, die künftig in die Straße fallen wird. Dann muß ihm nur gegenwärtig Entschädigung gewährt werden, während er den Antrag vollständig fingiert hat, in Wirklichkeit eine Bauabsicht gar nicht vorliegt. Daß aber der Antrag fingiert war, wird meist nicht nachgewiesen werden können."²³⁷ Bei der Auslegung der geltenden Gesetze durch das Appellationsgericht zu Köln bzw. das Berliner Obertribunal drohten damit bereits aus

²³⁶ Zitiert nach H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 310. Zum Folgenden ebd., S. 30

²³⁷ Zitiert nach Deutsches Volksheimstättenwerk (Hrsg.), Grundeigentum und bauliche Ordnung in der preußischen Gesetzgebung, Köln 1955, S.

der Aufstellung des Stadterweiterungsplans Entschädigungskosten. Die bestätigt insoweit die oben erwähnte Beobachtung Hildegard Schröteler-von Brandts, wonach die - über das Gesetz vom 16. September 1807 rechtlich möglichen und finanzierbaren - Eingriffe in privates (Grund)eigentum in Rheinpreußen seltener wurden. Mit den beiden genannten Urteilen musste der Stadt Bonn die "Blockade" der zur späteren Ausführung des Fluchtlini-enplans benötigten Grundstücke mittels Bauverbot als baupolizeiliches Instrument hinfällig erscheinen. Angesichts des Bonner Reglements aus der Feder des Stadtbaumeisters muss gefragt werden, ob bzw. warum insbesondere das so genannte Marais-Gesetz vom 19. September 1807 als Instrument der kommunalen Entlastung im Enteignungsfall bei den Beratungen der Deputierten bis in die späten 1860er Jahre keine nachweisbare Rolle gespielt hat; vieles spricht dafür, dass dieses Gremium in der allgemeinen juristischen Unsicherheit weniger auf die enteignungsrechtlichen Möglichkeiten als auf die Akzeptanz der Planungen bei den betroffenen Bürgern vertraute, eine fatale Fehleinschätzung, wie die Auslegungspraxis zumal des Appellationsgerichtshofes in Köln zeigt. Mit Blick auf die einschlägigen Urteile zwischen 1820 bis 1877 stellt Hildegard Schröteler-von Brandt fest: "Allen Gerichtsurteilen zu den Enteignungsverfahren, ganz gleich, um welche Art der Einsprüche es sich speziell handelte, lag die Intention zugrunde, die Grundsätze des § 545 des napoleonischen Zivilgesetzbuches vom 8.3.1810 und des Rechts auf Entschädigung an oberste Stelle zu setzen. Die 'modernen' Planungsgrundlagen beinhalteten zugleich die 'modernen' Beschränkungen."²³⁸ B. von der Dollen zitiert in diesem Zusammenhang den Bonner Oberbürgermeister Kaufmann mit den Worten, die Konsequenzen aus der Aufstellung des Alignementplans würden in der den Plan genehmigenden Kabinettsordre vom 5. Mai 1859 "mit keiner Silbe" erwähnt²³⁹. Noch unter dem 20. Dezember 1859 - ein Jahr nach dem Koblenzer Urteil - findet sich in den Akten der Alignementdeputation der Beschluss, "in möglichster Ausführung des Plans (...) mit der Durchführung des Eselweges (der Begradigung eines Altweges, B.G.) einen Anfang zu

²³⁸ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 302.

²³⁹ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 147.

machen, daß die Interessenten aufgefordert werden, sich über die unentgeltliche Abtretung des zur Straße erforderlichen Terrains zu einigen"²⁴⁰, obwohl doch seit 1858 die rechtlichen Implikationen des vergleichbaren Falls aus Koblenz auch in Bonn bekannt waren. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die *Aufstellung* des Plans weithin ohne Rücksicht auf die Rechtslage - deren Uneinheitlichkeit oben herausgestellt wurde - geschah, dass vielmehr erst das Koblenzer Urteil von 1858 Grundeigentümer, städtische Juristen und den Stadtbaumeister auf den Plan rief. Andererseits geben die Protokolle der Alignementdeputation konkrete Hinweise darauf, dass den Deputierten die Entschädigungsfrage, genauer die Art und Weise, wie mit den von der Bebauungsplanung betroffenen Grundbesitzern umzugehen sei, durchaus als Problem bewusst war: Bereits im Januar 1856 beschloss die Deputation, in dieser Angelegenheit Erkundigungen in den Städten Krefeld und Düsseldorf einzuholen: Vor der Beratung über die Fluchtlinienplanung für den "südlichen Stadttheil" hielten es die Deputierten "für angemessen, ehe sie (die Deputation, B.G.) über die Notwendigkeit und Richtung einzelner neuer Straßen Beschluß faßte, zunächst in Düsseldorf und Crefeld noch genauere Erkundigungen über die Art der Entschädigung der hierdurch betroffenen Grundbesitzer einzuholen". Die entsprechenden Antwortschreiben beider Städte lagen den Deputierten am 22. Februar 1856 vor²⁴¹.

²⁴⁰ StABo Pr 9/177.

²⁴¹ Die beiden Antwortschreiben sind bedauerlicherweise im Bonner Stadtarchiv nicht bzw. im Fall der Stadt Düsseldorf nur sinngemäß erhalten. Mit Blick auf letztere Stadt stellt das Protokoll der Alignementdeputation vom 12. März 1856 fest, die für öffentliche Plätze entstehenden Kosten fielen lediglich den Anrainern zur Last - was der Praxis des französischen Gesetzes von 1807 entspricht. Es erscheint aber schwer vorstellbar, dass die beiden Kommunen nicht detaillierter über die jeweils geübte Praxis berichtet hätten: In Krefeld war dies die Enteignung auf der Basis eines vom König genehmigten Alignementplans nach Maßgabe der Vorschriften der beiden französischen Gesetze von 1807 und 1810 und unter der Ägide eines Baupolizeireglements, in Düsseldorf handelte es sich dagegen um eine straßenweise Enteignung je nach Fortschreiten der Bebauungsgesuche. Beide Kommunen hatten selbstredend die Pflicht zur finanziellen Kompensation der exproprierten Grundeigentümer; im Falle Krefelds bestand dann die Möglichkeit der Verrechnung des Wertgewinns der Grundeigentümer mit den Kosten der Kommune. Wie die Enteignungen in Düsseldorf finanziert

Abhilfe sollte in dieser prekären rechtlich-finanziellen Lage dann offenbar das mehrfach erwähnte Reglement Thomanns vom 19. März 1860 nach Krefelder Vorbild schaffen: Dort war, wie oben im Zusammenhang mit den Krefelder Stadterweiterungen bereits erwähnt, nahezu zeitgleich mit der Genehmigung des Stadterweiterungsplans vom 11. Juni 1843 ein so genanntes Bau-Polizei-Reglement erlassen worden²⁴². Es machte Vorgaben für die Verteilung der Kosten einer Straßenanlage - Bodenerwerb und Erschließungskosten und sah insbesondere die Abwälzung der entstandenen Aufwendungen auf die Nutznießer (also diejenigen Grundbesitzer, deren Land zu Bauland wurde) und die Erbauer von Häusern an den fertiggestellten Straßen vor. Erwirbt die Gemeinde selber Grund und Boden, so ist sie berechtigt, die entstehenden Kosten später umzulegen. In Paragraph 23 legt das Reglement zudem fest, dass der Gemeinde das Recht zustehe, "die Offenlegung und den Ausbau der Straße quartierweise und in einer vom Stadtrat vorzuschlagenden und von der Regierung zu berichtigenden oder zu bestätigenden Weise durchzuführen"²⁴³. Außerhalb dieses Geländes kann nur bauen, wer die notwendige Straße samt Bepflasterung und Wasserleitung auf eigene Kosten anlegt. Nach dem In-Kraft-Treten des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 erließ die Stadt Krefeld darüber hinaus einschlägige ortsstatuarische Bestimmungen;

wurden, lässt sich dem Antwortschreiben auch sinngemäß nicht entnehmen. Im Zusammenhang mit den möglichen finanziellen Konsequenzen des Stadterweiterungsplans ist auch der Beschluss der Alignementkommission vom 12. März 1856 zu sehen, das Areal näher einzugrenzen, für dessen Fluchtlinienplanung eine besondere Genehmigung eingeholt werden sollte: Dieses Gebiet wird durch die Altstadt, den Rhein, die Weberstraße bzw. die Zweite Fährgasse, den Bonner Talweg, die Baumschulallee bzw. die Meckenheimer Straße (= heutige Allee) bezeichnet. StABo Pr 9/177.

²⁴² R.-B. Hechler (Anm. 130), S. 104. Dieses Reglement stellt die geänderte Fassung eines Vorläufers dar, den der preußische König am 22. März 1821 für Krefeld erlassen hatte, um die Ausführung des Stadterweiterungsplans nicht nur geordnet, sondern in einer für die städtischen Finanzen tragbaren Form durchzuführen. Auch bestätigte bereits dieser ältere Vorläufer die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 8. März 1810, d.h. der genehmigte Stadtbauplan ersetzte das sonst für die Enteignung erforderliche landesherrliche Dekret. Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 311.

²⁴³ R.-B. Hechler (Anm. 130).

eine solche Vorgehensweise wäre angesichts gleicher rechtlicher Rahmenbedingungen auch in Bonn denkbar gewesen. Aus den Quellen lässt sich die Frage nicht beantworten, warum die Aligmentdeputation die Enteignungsproblematik, die ihr bekannt gewesen sein muss, nachhaltig ausblendete, bis sie quasi von den Sachzwängen eingeholt wurde und der Stadtbaumeister am 19. März 1860 ein vergleichbares Reglement auch für Bonn auf den Weg brachte. Des weiteren drängt sich die Frage auf, warum die kostenreduzierenden Vorgaben der französischen Gesetzgebung nicht bereits im Planungsstadium berücksichtigt und in Ansatz gebracht wurden, zumal Thomann in seinem Reglement gerade auf die Möglichkeiten der Kostenminderung durch die Anwendung des so genannten Marais-Gesetzes von 1807 hinwies. Auch hierzu schweigen sich die Quellen aus.

Kernpunkte des Thomannschen Reglements waren nach Krefelder Vorbild die Beschränkung der finanziellen Haftbarkeit der Stadt aus dem Plan, die Möglichkeit der Beeinflussung des Tempos, mit welchem die Umsetzung des Plans zu erfolgen hatte sowie die Beteiligung der Nutznießer des Projekts an dessen Kosten – speziell dieser letzte Punkt ließ sich dem Grundsatz nach direkt dem nach wie vor geltenden Marais-Gesetz entnehmen. Eigenartigerweise findet sich in der für diese Arbeit ausgewerteten Korrespondenz staatlicher, städtischer und privater Stellen nicht ein einziger Hinweis darauf, dass das Thomannsche Reglement in strittigen Fragen herangezogen worden wäre – möglicherweise ist es nicht einmal zur Kenntnis genommen worden oder wurde von den zuständigen Stellen als nicht praktikabel verworfen. Der Dreh- und Angelpunkt für die Nichtbeachtung oder Nichtanwendung des Reglements dürfte aber ohnehin darin zu suchen sein, dass es auf einer Rechtsauffassung beruhte, die in zunehmendem Maße juristisch umstritten war: Je mehr die Gerichte der Bejahung von Entschädigungsansprüchen aus der Beschränkung der Baufreiheit zuneigten, desto geringer wurden die kommunalen Möglichkeiten, dieses Instrument zur Ordnung städtischer Erweiterungsplanungen einzusetzen.

Die städtische Reaktion auf die Entwicklung der Rechtslage erscheint in den Quellen widersprüchlich und schwer nachvollziehbar, und die unterschiedliche Interpretation in der einschlägigen Literatur trägt wenig zur Erhellung der städtischen Strategie bei, sich der fatalen rechtlichen

Konsequenzen nach Kräften zu entziehen. W. Petsch-Bahr verweist auf den Beschluss des Gemeinderates vom 6. Juli 1860, beim Ministerium des Innern und des Handels die Aussetzung des Plans und seine Umarbeitung zu beantragen und stellt dieses Gesuch in einen Zusammenhang mit ersten Regressansprüchen privater Bauherren wegen der Beschränkung der Bauelaubnis. B. von der Dollen dagegen greift in seiner Begründung der städtischen Reaktion weiter zurück: Die Einsicht in die Problematik der Rechtslage sei der Stadt bereits mit dem mehrfach erwähnten Koblenzer Urteil von 1858 gekommen. Danach waren wie erwähnt „entweder sofort die entsprechenden Grundstücke zu enteignen oder für die durch das Bauverbot bewirkte Beschränkung Zinsen des Minderwertes bis zur Zeit der ausgesetzten Expropriation zu zahlen“²⁴⁴. Klarheit in der Frage, wann der

²⁴⁴ W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 263, und B. von der Dollen (Anm. 11), S. 147. dort auch das Zitat. Erstere erweckt dabei zumindest den Eindruck, die Fakten auf den Kopf zu stellen: Ein „Grundsatzurteil des Appellationsgerichtes in Köln“ habe der vereinten Juristen- und Alignementdeputation deutlich gemacht, daß „die Ausarbeitung des Planes auf einer falschen Rechtsgrundlage beruhe (...), denn es besagte, dass eine Gemeinde, die ein gestelltes Baugesuch abschlägig bescheide, ohne das betroffene Grundstück zu enteignen, ‚für die durch das Bauverbot bewirkte Beschränkung des Eigentums Zinsen in Höhe des Minderwertes bis zum Zeitpunkt der ausgesetzten Enteignung‘ zu zahlen habe“ (S. 264). Die Passage, die nur in Details von dem Zitat bei von der Dollen abweicht, legt die Vermutung nahe, dass beide aus der Begründung des Koblenzer Urteils stammen bzw. sich darauf beziehen: Während von der Dollen dies auch deutlich macht, zieht W. Petsch-Bahr die Passage als ausschlaggebend für die Einsicht der Juristen- wie Alignementdeputation in die Undurchführbarkeit des Plans an und verortet diese Erkenntnis in das Jahr 1860. Allerdings lässt sich die Schlussfolgerung, das (bei Petsch-Bahr nicht als solches benannte) (Koblenzer) „Grundsatzurteil“ habe den Sinneswandel der Deputierten bewirkt, mit der noch 1859 feststellbaren Bereitschaft der Deputation, den Plan zu veröffentlichen, widerlegen. Es war eben nicht das Koblenzer Urteil, das die Bonner Deputierten von der Überzeugung abbrachte, den Plan ausführen zu können. Nach diesem Urteil verlegte sich die Stadt zunächst, wie bei von der Dollen herausgearbeitet, auf eine Strategie des Taktierens. Erst die Urteile des Appellationsgerichtshofes, die sich explizit auf Bonn bezogen und, wie unten dargestellt wird, im Herbst 1862 ergingen, führten zu dem Bestreben der Deputierten, den Plan an das machbar Erscheinende anzupassen! Einige Jahre später wandte die Stadt dann offenbar die französische Enteignungsgesetzgebung auch konkret an. Ein Ziel dieser Studie ist es, zu verdeutlichen, dass

Stadt die finanziellen und rechtlichen Probleme ihrer Stadterweiterungsplanung bewusst wurden, schafft nur die stringente, d.h. chronologische Faktenbetrachtung. Oben wurde belegt, dass das Koblenzer Urteil nicht per se die Erwartung einer „reibungsfreien“ Umsetzung des Alignementplans zunichte machte. Nicht alle von dem Plan Betroffenen, die Oberbürgermeister Kaufmann in seinem Schreiben vom 14. Juli 1859 dem Regierungspräsidenten auflistet, klagten gegen den Plan. Zudem können die Bedenken der Stadt, den Plan zu publizieren, zu diesem Zeitpunkt noch nicht übermäßig groß gewesen sein, berichtet doch das Protokoll der Alignementdeputation vom 20. Dezember 1859 von dem Beschluss des Gremiums, den Plan „dem Publikum durch Lithographie zugänglich zu machen“. Zu diesem Zeitpunkt waren die unmittelbar nach der ersten Veröffentlichung laut gewordenen Bedenken betroffener Bürger zum größten Teil ausgeräumt. In der Praxis virulent wurde die Angelegenheit erst mit der Klage des Bonner Bürgers de Foy, der wenig später die des Rentners Hauptmann folgte. Bei den Klagen muss die Erkenntnis zugrunde gelegen haben, dass das Koblenzer Urteil dem Grunde nach die im Rheinland noch immer geltenden Gesetze von 1807 sowie 1810 und damit die französisch geprägte Rechtsauffassung zur Geltung brachte, und beide Verfahren wurden im Herbst 1862 zugunsten der Kläger entschieden.

Die Gefahr ungebremster Entschädigungsansprüche privater Grundbesitzer aus dem Bonner Alignementplan sah spätestens jetzt auch die vorgesetzte Behörde in Köln. Seit Herbst 1862 legte sie der Stadt, die sich den finanziellen Folgen sowohl durch die Umarbeitung des Plans als auch durch Bemühungen um seine Aufhebung zu entziehen suchte, ebenfalls planerische Änderungen nahe²⁴⁵. Die "Umarbeitung" nach den Vorstellungen der Stadt scheint dabei zunächst weniger von einem planerischen Konzept als von der Furcht vor ungebremsten Entschädigungsansprüchen

die Geschichte der Bonner Stadt-erweiterung zu differenziert verlief, als dass eine plakative „Chronologie ihres Scheiterns“ verfasst werden könnte.

²⁴⁵ Vgl. zur Umarbeitung B. von der Dollen (Anm. 11), S. 149. In den Alignementprotokollen finden sich solche Hinweise nicht. Zu den Änderungsvorschlägen der vorgesetzten Behörde vgl. Sitzungsprotokoll vom 20. Oktober 1862, StABo Pr 9/177. Vgl. auch Verwaltungsbericht der Stadt Bonn 1862.

geleitet: Sie lief, wie unten zu zeigen sein wird, zunächst auf eine völlige Demontage des ohnehin schon stark beschnittenen Alignementplans unter entschädigungsrechtlichen, also finanziellen Gesichtspunkten hinaus. Das erscheint aus der Sicht der Stadt verständlich, war aber planerisch nicht haltbar. Die Regierung in Köln wies denn auch die Bonner Änderungsvorschläge vom 9. Januar 1863 unter dem 27. April des gleichen Jahres zurück. Am 10. September 1864 musste der Plan bzw. das, was nach der Beschränkung im Westen - 1858 - und im Süden - 1862/63 - noch davon verblieben war, erneut öffentlich ausgelegt werden²⁴⁶.

5. Die Entwicklung des Stadterweiterungsprojekts zwischen 1855 und 1863

5.1 Die Einpassung der Altwege in den Stadterweiterungsplan

In die Jahre 1855 bis 1863 fallen die Aufstellung und erstmalige öffentliche Auslegung des Alignementplans sowie die beiden gravierenden Beschneidungen des Stadterweiterungsgeländes als Folge der Einsprüche gegen die Ausdehnung des Plans auf Kessenicher bzw. Poppelsdorfer Gemarkung. Im gleichen Zeitraum bemühte sich die Alignementdeputation um die Einpassung der Altwege, die das Erweiterungsgelände durchzogen.

²⁴⁶ Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 276: "Falls es im Laufe des Planverfahrens zu Änderungen kam, wurde eine nochmalige Offenlage erforderlich. Im Rahmen der erneuten Offenlage konnten nur zu den Änderungen Einsprüche erhoben werden." Das Beispiel Bonn steht damit den Erkenntnissen der Autorin entgegen, die für den Regierungsbezirk Düsseldorf feststellt, ihr sei kein Fall bekannt geworden, "bei dem die Regierungen auf die Umsetzung der Pläne drängten", auch diese hätten die Planungen "lediglich als zeitlose Richtschnur für die 'private Produktion'" betrachtet. Vgl. ebd., S. 309. Im Falle Bonns drängte die Regierung, wie zu zeigen sein wird, vielmehr bis in die ausgehenden 1860er Jahre nachhaltig auf die Ausführung des Plans.

Dabei handelt es sich im wesentlichen um die Begradigung der unregelmäßig breiten bzw. zu kurvenreich verlaufenden Verbindungswege, von denen die - nach der Rücknahme des Stadterweiterungsgeländes im Süden - außerhalb des Alignementplans verlaufende heutige Straße An der Elisabethkirche noch auf eine römische Trasse zurückgeht²⁴⁷. Obwohl das Erweiterungsgelände durch die beiden Beschneidungen im Westen bzw. Süden nur noch eine vergleichsweise kleine Fläche umfasste, waren als Altwege zu berücksichtigen: in West-Ost-Richtung die Poppelsdorfer Allee (und jenseits von dieser die Meckenheimer Chaussee/Allee), der Grüne Weg bzw. die heutige Königstraße, die Weberstraße bis zum Bonner Talweg, die Anatomiestraße bzw. spätere Hofgartenstraße und heutige Straße Am Hofgarten sowie in Nord-Süd-Richtung die Koblenzer Straße bzw. Chaussee, also die heutige Adenauerallee, der Eselsweg bzw. die heutige Lennéstraße, der (Kessenicher) Bendenweg bzw. die heutige Kaiserstraße, die Straße „Längs dem Hofgarten“ mit ihrer Verbindung zum Bendenweg sowie der Bonner Talweg. Die ungefähre Ausrichtung dieser Altwege bedingte einerseits das grob rechtwinklige Straßenraster des Stadterweiterungsplans und erleichterte andererseits die Einpassung der Altwege in den Plan²⁴⁸.

Die Alignementdeputation befasste sich bereits kurze Zeit nach dem Beginn der Stadterweiterungsplanung erstmals mit der "Regulierung", so der zeitgenössische *terminus technicus*, zweier Altwege, nämlich des Eselsweges und des Kessenicher Bendenweges²⁴⁹. Der Eselsweg²⁵⁰ war nach Maßgabe des am 20. September 1855 vom Stadtbaumeister vorgelegten ersten Entwurfs zwar bis auf die winkelförmige ("Esel") Aufmün-

²⁴⁷ Vgl. Ursula Heimberg unter Mitarbeit von Hans-Eckart Joachim und Christoph B. Rüger, Die römische Ära Bonns. Begleitpublikation zur Ausstellung "Historische Meile", im Auftrag der Stadt Bonn hrsg. von Wolfgang Meighörner-Schardt, Köln 1989, S. 14f.

²⁴⁸ Vgl. zur Diskussion über die rasterförmige Gestaltung des Bonner und anderer Stadtpläne B. von der Dollen (Anm. 11), S. 168.

²⁴⁹ Am 11. Dezember 1855. StABo Pr.9/177.

²⁵⁰ Vgl. zur Namendeutung Josef Dietz, Die Bonner Flurnamen (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 11), Bonn 1973, S. 49, und Heinrich Dittmaier (Bearb.), Rheinische Flurnamen, Bonn 1963, S. 65f.

dung auf die Anatomiestraße, die heutige Straße Am Hofgarten, weitgehend zu erhalten. Breite und Richtung des Weges sollten aber korrigiert werden. Die recht frühzeitige Beratung der Aligmentdeputation über den Eselsweg erfolgte offensichtlich unter dem Druck anstehender privater Baumaßnahmen, welche die im Entwurf Thomanns geplante "Regulierung" behindert hätten. Der Bonner Buchhändler Weber verfügte über größeren Grundbesitz im Planungsgebiet und vermehrte diesen stetig weiter. Am 11. Dezember 1855 versammelten sich die Deputierten im Beratungszimmer des Rathauses und nahmen von der Absicht Webers Kenntnis, "Neubauten in der Weberstraße zu errichten, die der Ausführung des weiteren Projekts zum Teil hinderlich werden müssen". Weber sollte auf "geeignete Weise" veranlasst werden, „sein Bauprojekt der ad 1. erwähnten beabsichtigten Straßenanlage gemäß zu modifizieren“²⁵¹.

In einer ersten Planungsphase war auch die Verlegung des Bendenweges, der heutigen Kaiserstraße, um wenige Meter nach Osten geplant. Wie unten noch zu zeigen sein wird, gelangte die Maßnahme jedoch wegen der Einsprüche betroffener Grundeigentümer nicht zur Ausführung. Sie ist daher in den beiden bekannten Entwürfen des Stadterweiterungsprojekts kaum mehr erkennbar. Dennoch soll sie hier kurz diskutiert werden. Hintergrund der geplanten Verlegung des Bendenweges auf dem Abschnitt zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Weberstraße waren nach Ausweis der Sitzungsprotokolle städtebauliche Gründe, da mit der Maßnahme eine beidseitige Bebauung des Weges und eine möglichst große Entfernung der Straßentrasse von der Bahnlinie ermöglicht werden sollte. Jedoch dürfte auch der Verlauf des Weges in unmittelbarer Nähe der Gumme²⁵² und eine dadurch bedingte ungünstige "Terrainbeschaffenheit" zu der Planung beigetragen haben, den Weg zu verlegen. Bernhard Hundedshagen schreibt in seiner 1832 erschienenen Topographie der Stadt Bonn

²⁵¹ StABo Pr 9/177.

²⁵² Die Gumme ist eine präboreal entstandene Rinne in der Niederterrassenfläche, die sich im Bonner Stadtgebiet von Süden her über Kessenich durch die Bonner Innenstadt und das Gelände des Hauptbahnhofs bis Dransdorf erstreckt, wo sie in eine heute trockenliegende Rheinschleife mündet. Vgl. Jörg Grunert, Geomorphologische Entwicklung des Bonner Raumes, in: E. Mayer/K. Fehn/P.-W. Höllermann (Anm. 177), S. 165-180, hier S. 177f.

über den Bendenweg, dieser ziehe "nächst Bonn an einer großen Vertiefung, dem Bendenloch, vorüber, welches jetzt nur im Frühjahr mit Wasser stagniert, und aus Wiesen im geschlossenen Verband bestehend, von alters eine Lache oder Teich war, worin die Gewässer von Kessenich und Poppendorf geleitet und gesammelt, den diesseitigen Stadtgraben von Bonn alimentierten"²⁵³. Die Verlegung des Weges aus dieser feuchten Zone und die Beseitigung des so genannten Schwarzwassers²⁵⁴ waren demnach weitere Ziele der Planungen am Bendenweg.

Wie dargelegt, kam es zunächst jedoch weder zur Ausführung dieser Bauvorhaben noch zu sonstigen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Stadterweiterungsprojekt. Vielmehr erfolgte Ende Oktober 1856 die gesetzlich vorgeschriebene achttägige Offenlegung des Planentwurfs²⁵⁵. Für den weiteren Fortgang des Bonner Stadterweiterungsvorhabens sollten sich die zahlreich geltend gemachten Einwendungen aus der Bürgerschaft als maßgeblich erweisen. Sie sind, soweit erkennbar, mit Ausnahme der vor Gericht ausgetragenen Differenzen zwischen Bürgern und der Stadt Bonn, bislang noch nicht systematisch untersucht worden, und es muss an dieser Stelle nicht eigens betont werden, welchen Wert diese frühen Äußerungen der Bürgerschaft unmittelbar nach der ersten Veröffentlichung des Planentwurfs besitzen: zum einen für die Rekonstruktion der planerischen Absichten zu Beginn des Stadterweiterungsvorhabens beispielsweise im

²⁵³ Bernhard Hundeshagen, Die Stadt und Universität Bonn am Rhein, Nachdruck der Ausgabe von 1832, Bad Honnef 1978, S. 24.

²⁵⁴ Zur Beseitigung des Schwarzwassers, einer Feuchtstelle östlich des Kessenicher Bendenweges, die auf dem Plan der Stadt Bonn von 1865 noch gut erkennbar ist, verpflichtete sich die Stadt Bonn 1867 vertraglich gegenüber einem Grundbesitzer.

²⁵⁵ Als Beginn der Offenlegung gibt B. von der Dollen den 20. Oktober 1856 an, W. Petsch-Bahr dagegen den 23. Oktober 1856. Zum Verfahren bei der Aufstellung von Bauplänen in der preußischen Rheinprovinz vgl. H. Croon (Anm. 49), S. 60. Die Vorschrift der gesetzlichen Offenlegung, auf die W. Petsch-Bahr verweist, findet sich nicht nur in der Ministerialverfügung vom 26. Januar 1840. Diese bzw. die Verfügung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 13. Februar 1840, die für die Stadt Bonn bindend war, fußt vielmehr auf dem genannten französischen Gesetz vom 16. September 1807.

Bereich des Bendenweges, zum anderen als Indikator für den Einfluss, den Private auf die Gestaltung alter und neuer städtischer Straßen ausübten.

5.2 Stadterweiterung und private Grundbesitzer: Die Auswirkungen der Bürgerbeteiligung auf den städtischen Fluchtlinienplan nach der ersten Offenlegung im Herbst 1856

Nachdem die vierwöchige Einspruchsfrist gegen die Aligmentplanung abgelaufen war, hatte sich die Aligmentdeputation mit einer Vielzahl kritischer Einwendungen vorwiegend aus Kreisen des unmittelbar betroffenen grundbesitzenden Bürgertums auseinander zu setzen. Die Vorbehalte richteten sich dabei sowohl allgemein gegen den gesamten Fluchtlinienplan als auch gegen einzelne Teile der Planung.. So protestierte der Bürger Oppenhoff gegen den Plan, der überflüssig und zu groß dimensioniert sei und im übrigen die Nordseite der Stadt vernachlässige. Die Aligmentdeputation wies den Einspruch unter Hinweis auf die Anordnung der Regierung, einen Fluchtlinienplan aufzustellen, zurück. Wörtlich heißt es in dem Protokoll vom 27. November 1856, die Deputation sei "der Ansicht, daß der fragliche Protest eine weitere Berücksichtigung nicht erheische", da die Königliche Regierung die Aufstellung des Plans angeordnet habe, die "Nordseite ebenfalls die gebührende Berücksichtigung findet und die Ausdehnung des Plans, falls dieselbe zu weit gegriffen sein sollte, von der Königlichen Regierung auf das gehörige Maß beschränkt werden wird"²⁵⁶.

²⁵⁶ Oppenhoff monierte zudem die seiner Ansicht nach zu kurze Frist der Offenlegung des Plans. Hier konterte die Aligmentdeputation, der Einspruch habe sich "durch die betreffende Ministerialverordnung (d.h. den Erlass vom 12. Mai 1855, B.G.) von selbst erledigt". In der inneren Bonner Nordstadt verbindet die Oppenhoffstraße die Adolfstraße mit der Heerstraße. Ob sie auf Grundbesitz des Bürgers oder auf sein Betreiben hin angelegt wurde, muss hier offen bleiben.

Die Kommune sah sich also noch immer nicht selbst als Trägerin bzw. Initiatorin der Planung, sondern schob der Regierung nicht nur die Verantwortung für den Alignementplan als solchen, sondern auch für dessen Ausdehnung zu.

Nach Ausweis desselben Protokolls zog der Grundbesitzer Linnartz "gegen die Anlage einer Straße auf seinem Grundstück zwischen Weyhe und Forster an der Coblenzer Straße" zu Felde. Er war der Ansicht, die Straße sei "oberhalb der Weyhe' schen Besitzung zweckmäßiger und vorteilhafter anzulegen". Bei der umstrittenen Straße handelte es sich ganz offensichtlich um die Neuanlage, die südlich der beiden seit alters her bestehenden²⁵⁷, heute so genannten Ersten und Zweiten Fährgasse - letztere sollte lediglich ausgebaut werden - eine Verbindung zwischen der Koblenzer Straße und der neugeplanten, unmittelbar rheinparallel verlaufenden Straße VIII schaffen sollte. Aus heutiger Sicht lässt sich nicht nachvollziehen, in welcher Weise sich Linnartz die Realisation des Projekts vorstellte: Das betreffende Bonner Adressbuch von 1855/56 weist weder Linnartz noch Weyhe als Hausbewohner nach, die Parzellen waren offenbar unbebaut und können den beiden Akteuren daher nicht zugeordnet werden; Linnartz und die Deputierten erwähnen zudem die Bezeichnung der umstrittenen Straße nicht.

Die Deputierten gaben Linnartz eine Frist von acht Tagen, um den Nachweis zu führen, dass die Straße seinem Plan zufolge günstiger gebaut werden könne und die dadurch betroffenen Grundbesitzer mit der geänderten Planung einverstanden seien. Linnartz lieferte die gewünschten Angaben offensichtlich, denn in der Sitzung vom 20. Januar 1857 setzten sich die Deputierten mit seinen Vorschlägen auseinander. Danach war das Linnartzsche Grundstück mit einer Mauer eingefasst, die nach seiner Auffassung den Wert der Parzelle gegenüber dem unbebauten Grundstück - das Protokoll umschreibt es als "freies Feld" - erhöhte, über das die Straße nach seinen Plänen geführt werden könne. Als weiteres Argument gegen den von der Deputation vorgeschlagenen Straßenverlauf führt Linnartz dort bestehende "kleinere Bauten" auf, "die die Straßenanlage empfindlich ver-

²⁵⁷ Vgl. dazu die Angaben bei J. Dietz (Anm. 250), S. 49.

teuern würden". Zumindest einer der (offenbar drei) Eigner, die durch die von Linnartz propagierte Verlegung der Straße betroffen worden wären, lehnte das Projekt rundweg ab²⁵⁸. Die Deputation beschloss daher, "in Erwägung, daß die Gründe des Herrn Linnartz vom Standpunkt des öffentlichen Interesses betrachtet nicht stichhaltig sind, daß ferner die jetzige Lage der Straße ihrer Ansicht nach die zweckmäßigste ist und daß eine Verlegung derselben nur neue Widersprüche der betroffenen Grundbesitzer zur Folge haben würde, der Stadtverordnetenversammlung die Beibehaltung des jetzigen Projektes zu empfehlen"²⁵⁹.

Andere Stimmen aus der Bürgerschaft bzw. dem Kreis der von der Planung berührten Grundbesitzer wandten sich sowohl gegen die geplanten Altwegekorrekturen als auch gegen neu anzulegende Straßen. Auf besonders starken Widerstand stieß die geplante Verlegung des Bendenweges, welche die Mehrzahl der betroffenen Grundeigentümer rundweg als ebenso nachteilig wie überflüssig ablehnte. So sah eine Grundbesitzerin in der Anlage neuer Straßen und der Durchführung des Alignementplans "ein Ungerechtigkeit, die in einem gesitteten Staate kaum denkbar und von den Vertretern der Stadt nicht zu erwarten sei"²⁶⁰. Die Deputierten zogen sich angesichts dieser Fundamentalopposition gegen den Stadterweiterungsplan erneut auf die doch recht formaljuristisch anmutende, wenngleich in der Sache zutreffende Begründung zurück, die Aufstellung des Plans sei "von der Königlichen Regierung angeordnet und die Art der Durchführung durch Allerhöchste Kabinettsordre festgesetzt", sodass man sich außerstande sehe, "den ersten Theil des Protests zu erledigen". Gerade sensationell wirken allerdings die weiteren Ausführungen der Deputierten angesichts der anderenorts bekundeten Ahnungslosigkeit über die finanziellen Folgen der Alignementplanung. Es heißt mit Blick auf die protestierende Grundeigentümerin dort weiter, dass sich die gegen die Einbeziehung privaten Bodens ge-

²⁵⁸ Der Name des betreffenden Grundeigentümers wird mit Oppenhoff angegeben. Ob er identisch ist mit dem oben erwähnten Gegner des Stadterweiterungsvorhabens, muss dahingestellt bleiben.

²⁵⁹ Protokoll der Alignementdeputation vom 29. Januar 1857, StABo Pr 9/177.

richtete Kritik doch "durch die dafür zu gewährende Entschädigung und durch den erhöhten Wert des Grund und Bodens im Allgemeinen, den die Feststellung des Bauplans unbedingt mit sich führt", von selbst erledige. Es ist allerdings mehr als wahrscheinlich, daß die Deputierten von einer fallweisen Entschädigungszahlung abhängig von der - städtischerseits bestimmten - Umsetzung des Alignementplans ausgingen und nicht von der "grundbesitzerfreundlichen" Auslegung der geltenden Gesetze, wie sie wenige Monate später durch das erwähnte Koblenzer Urteil deutlich wurde.

Im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung des Bendenweges wandte ein anderer Grundbesitzer - es handelte sich um ein Mitglied der Familie Röttgen - ein, sein Garten verliere die Aussicht, "wenn, wie dies durch die Verlegung möglich wird, die Westseite des Weges bebaut wird". Röttgen stieß sich aber auch generell an der Verlegung und der Bebauung der Westseite des Weges, "weil durch die Vermehrung der Bauplätze überhaupt der Wert der vorhandenen" gemindert werde und weil "der von seinem Garten abfallende Teil zu klein als Baustelle sei", eine Argumentation, auf die sich die Deputierten nicht einzulassen vermochten²⁶¹. Beide Argumente Röttgens lassen aber eines erkennen: Den von der Alignementplanung betroffenen privaten Akteuren war die mögliche Wertsteigerung ihres Besitzes durch eine für sie vorteilhafte Trassenführung durchaus bewusst!

Auch andere Eigentümer, darunter der am Bendenweg ansässige Professor Weber, verwiesen darauf, dass die geplante Verlegung des Bendenweges nach Osten eine zu starke Verkürzung der Grundstücke zwischen dem Eselsweg und der dann gegebenen Trasse des Bendenweges mit sich brächte. Weber befand nach Ausweis des Protokolls zudem, die fragliche Straße sei "überhaupt kein Bedürfnis" und "die Anlage des Grunderwerbs wegen mit bedeutenden Kosten verbunden". Mehrere Grundeigentümer protestierten wie Röttgen gegen die drohende Durchschneidung ihrer Grundstücke an der Ostseite des Bendenweges. Die

²⁶⁰ Ebd. Die Witwe Röttgen wandte sich darüber hinaus auch vehement gegen die geplanten Plätze an der Weberstraße und südlich der Sternwarte.

²⁶¹ Ebd.

Durchschneidung der östlich des Weges gelegenen Grundstücke stieß auf umso heftigere Kritik, als nach Ansicht der Eigentümer der zwischen der Bahntrasse und dem verlegten Bendenweg verbleibende Parzellenstreifen namentlich auf dem Abschnitt zwischen dem Grünen Weg und der Weberstraße für eine Nutzung als Bauplätze zu schmal werde²⁶². Zur Verschärfung der Auseinandersetzungen trug zusätzlich die offensichtliche Ungenauigkeit der für die Planung verwendeten Katasterkarten aus französischer Zeit bei, in denen nach Einschätzung der Grundbesitzer der fragliche Parzellenstreifen zu breit eingezeichnet sei²⁶³.

Thomann plante im Zusammenhang mit der Verlegung des Bendenweges auch dessen Niveauerhöhung, was weitere Kritik der dortigen Grundbesitzer auslöste: Die ohnehin tief liegenden Grundstücke im Bereich des Bendenweges - in der Gumme bzw. an deren Abfall - gerieten durch eine solche Maßnahme in ein noch ungünstigeres Höhenverhältnis zum Weg, was ihren Wert als Bauplätze zusätzlich schmälerte²⁶⁴.

Neben überwiegender Kritik kamen aus der Bürgerschaft jedoch auch zwei Vorschläge zur Behebung der auch von den Deputierten anerkannten "Übelstände" der geplanten neuen Trasse des Bendenweges.

²⁶² Bereits im Frühjahr, am 12. März 1856, hatte Oberbürgermeister Kaufmann die Deputierten von einem "notariellen Akt" des Bonner Rentiers Duden in Kenntnis gesetzt, "worin derselbe Protest einlegt gegen die Verlegung des Bendenweges und die dadurch bedingte Durchschneidung seines im sogenannten Villenstil mit großen Kosten angelegten Besitztums". Vgl. StABo Pr 9/177. Unklar bleibt dabei, woher Duden die zu dieser Zeit noch unveröffentlichte Planung kannte. Der Stadtplan von 1865 zeigt das Dudensche Grundstück als parkähnlich angelegtes Anwesen am Eselsweg; die Straßenbezeichnung lautete Maarflachweg 131. Nach diesem Plan hätten sowohl die Verbreiterung des Eselsweges (im Osten) als auch die Verlegung des Bendenweges im Westen den Besitz Dudens in erheblichem Maße betroffen, der bereits durch die Anlage der Bahnlinie im Westen beschnitten worden sein dürfte.

²⁶³ Der Stadtbaumeister gab die Ungenauigkeit der Karten einerseits zu, "weshalb auch der definitiven Feststellung des Alignements noch spezielle Aufnahmen vorangehen" sollten. Andererseits tat er den Einwand als Irrtum ab. Sitzung vom 29. Januar 1857, StABo Pr 9/177.

²⁶⁴ Ebd.

Während ein Bürger die völlige Aufgabe des Altweges anregte, sah der andere Vorschlag für den Weg eine Trasse in größtmöglicher Nähe der Bahn vor, die von der Straße L des Alignementplans, der heutigen Hans-Iwand-Straße, aus in gerader Richtung nach Süden zur Weberstraße führen sollte und damit in etwa der später tatsächlich ausgeführten Trasse entsprach.

Die Alignementdeputation zeigte zunächst allerdings wenig Neigung, den laut gewordenen Einwänden nachzugeben bzw. die Vorschläge aus der Bürgerschaft zur Behebung der Missstände aufzugreifen. So wies sie etwa die Proteste gegen die Durchschneidung von Parzellen als nicht stichhaltig zurück. Den ebenfalls von mehreren Grundbesitzern vorgebrachten Einwand, die Grundstücke an der Ostseite des Bendenweges - zwischen diesem und dem Eselsweg - würden durch die Verlegung des ersten in ihrem Wert beeinträchtigt, ohne dass die beabsichtigte Bebauung der Westseite des Weges möglich werde, vermochte die Deputation allerdings nicht zu entkräften.

Unter dem Eindruck dieses unbestreitbaren Nachteils wie überhaupt der massiven Proteste gegen die Verlegung des Bendenweges, der als Altweg begradigt und verbreitert werden musste, entschied sich die Deputation schließlich für den Vorschlag aus der Bürgerschaft, und der Stadtbaumeister wurde mit einer entsprechenden Änderung des Alignementplans beauftragt: Zwischen der Weberstraße und dem Grünen Weg sollte der Weg demnach unmittelbar an die Bahn gelegt werden, vom Grünen Weg aus in gerader Linie zur Straße L führen, um schließlich im rechten Winkel auf die Poppelsdorfer Allee zu treffen²⁶⁵.

Schließlich hatte sich die Deputation noch mit einem Sammelprotest von Grundeigentümern entlang des Bendenweges auseinander zu setzen. Er stützte sich insbesondere auf die Ungenauigkeit der vorgelegten Pläne, durch welche die Breite der Grundstücke an der Westseite der neu-

²⁶⁵ Über diesen Vorschlag aus der Bürgerschaft beriet die Alignementdeputation im 29. Januar 1857. Er stammte von einer Grundbesitzerin, deren dort gelegene Parzellen, wie noch zu zeigen sein wird, durch einen entsprechenden Ausbau des Bendenweges zu Bauland wurden. StABo Pr 9/177.

en Trasse falsch angegeben sei. Die Grundbesitzer monierten aber auch auf die in ihren Augen überzogene Erhöhung des verlegten Bendenweges. Der Stadtbaumeister musste gegenüber den Deputierten einräumen, die Ungenauigkeit der Karten sei "allerdings nicht zu bestreiten (...), weshalb auch der definitiven Feststellung des Alignements noch spezielle Aufnahmen vorangehen" sollten. Im konkreten Fall zog er sich allerdings auf das mangelnde Kartenlesevermögen der Bürger zurück: Diese habe der Augenschein getrogen, "was bei einem so unregelmäßigen Terrain wie das in Rede stehende (sic) sehr leicht entstehe". Zudem weise der Generalplan einen Maßstab auf, und den Spezialplänen sei ein Metallmaßstab beigegeben worden.

Die Diskussion um den Bendenweg zeigt damit besonders deutlich, wie in dieser frühen Phase der Planungen förmlich um die einzelnen Trassen "gerungen" wurde und die Einwände der Bürgerschaft in die Gestaltung des Plans einfließen. Was den Bendenweg anging, so ließen die Deputierten, wie deutlich wurde, die aus der Bürgerschaft angeregte "Supprimierung" des Weges nicht gelten und stellten fest, dass "eine Regulierung desselben, die mehr oder weniger (...) eine Verlegung bedingen wird, in den Plan aufgenommen werden müsse. Den Kostenpunkt hält die Deputation im vorliegenden Fall für nicht so erheblich, um ihn als Grund zur Aufgabe des genannten Projektes gelten lassen zu können."²⁶⁶ In der Summe hatte der geballte Bürgerprotest gegen die angestrebte Verlagerung des Bendenweges allerdings Erfolg. Das Protokoll vermerkt am Ende, nachdem sich "die zunächst Beteiligten fast sämtlich dagegen erklärt" hätten, sei eine Änderung der Planung wohl nicht zu umgehen; die Deputation "kam daher überein, zwischen die Weberstraße und den Grünen Weg, da der Weg ohne alle Bedeutung für den Verkehr sei, diesen unmittelbar an die Eisenbahn zu legen und ihn von da unter Beibehaltung der jetzigen Richtung in gerader Linie nach den Häusern von Perthel und Farina (d.h. an die Einmündung der heutigen Dyroffstraße auf die Kaiserstraße, B.G.) zu führen. Der Stadt-

²⁶⁶ Ebd.

baumeister wurde mit der weiteren Bearbeitung dieser Abänderungsvorschläge beauftragt".²⁶⁷

Den Protest eines Grundbesitzers rief ferner die im Alignementplan vorgesehene Verbreiterung des Bonner Talweges und die Verlängerung der Weberstraße über diesen hinaus nach Westen hervor. Der Besitzer der Chemischen Fabrik Marquart, deren Gebäude im Stadterweiterungsplan unmittelbar nördlich der geplanten Kreuzung des Bonner Talweges mit der Weberstraße zu erkennen sind, fürchtete bei einer Verlängerung der Weberstraße die Beschneidung der Erweiterungsfläche für sein Unternehmen, was die Alignementdeputation jedoch nicht als Argument gegen das Projekt gelten ließ. Das Gelände der Umgebung sei durch die Nachbarschaft der Fabrik ohnehin teilweise entwertet, sodass es Marquart nicht schwerfallen werde, "in der Nähe seiner Fabrik Land zur Erweiterung derselben zu requirieren"²⁶⁸. Die verlängerte Weberstraße besaß nach Ansicht der Deputation eine hohe Bedeutung als direkte Verbindung zwischen Poppelsdorf und dem Rhein, was eine Änderung des Alignementplans im Sinne des Fabrikanten Marquart ausschloss.

Zur Verbreiterung des Bonner Talweges, wogegen Marquart ebenfalls protestierte, ohne damit bei den Deputierten Gehör zu finden, heißt es in dem betreffenden Protokoll der Alignementdeputation, die vorhandene Breite von stellenweise nur wenig mehr als zwei Ruten - rund 7,5 Meter - sei für einen beiderseits bebauten Weg zur wenig. Die Deputierten berieten daher darüber, die Anlage von Vorgärten bei Neubauten vorzuschreiben. Auf diese Weise gewinne man eine breite Straße, ohne dass die dortigen Grundbesitzer zur Abtretung von Land genötigt seien. Auch diesen Teil des Marquartschen Protests schmetterten die Deputierten also ab.

Widerstand aus den Reihen der Grundbesitzer richtete sich jedoch nicht nur gegen die geplanten Veränderungen an Altwegen, sondern auch gegen mehrere im Alignementplan vorgesehene neue Straßen. Der Umgang der Deputierten mit Protesten aus der Bürgerschaft zeugt hier von

²⁶⁷ Protokoll der Sitzung vom 29. Januar 1857, StABo Pr 9/177.

²⁶⁸ Sitzung der Alignementdeputation vom 31. Januar 1857, StABo Pr 9/177. Dort finden sich auch die Beratungen zur Verbreiterung des Bonner Talweges.

wenig Kompromissbereitschaft der Planer. Diese nahmen in dieser Phase der Beratungen über das Stadterweiterungsprojekt offenkundig noch an, über die Instrumente zur Ausführung des Plans - auch gegen den Willen der betroffenen Grundbesitzer - zu verfügen. Diese Haltung wird etwa bei den Beratungen der Deputierten über das Alignement der neu geplanten Straße IV deutlich. Als Verbindungsstraße zwischen der Stadt Bonn und der Gemeinde Kessenich durchzieht sie das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung von der Poppelsdorfer Allee bis zum Reutersweg - der heutigen Reuterstraße; ursprünglich war sogar eine Verlängerung darüber hinaus nach Süden vorgesehen.

Der Stadtbaumeister hatte in seinem Entwurf vom 20. September 1855 aufgrund der großen Distanz zwischen dem Bendenweg und dem Bonner Talweg ursprünglich zwei parallele Straßenzüge in Nord-Süd-Richtung vorgesehen, von denen die eine, westlichere, auf einen Beschluss der Alignementdeputation vom 12. März 1856 hin wieder aus dem Entwurf gestrichen wurde. Diese Straßenplanung ist daher anhand der kartographischen Quellen nicht fassbar²⁶⁹.

Aus der Tatsache, dass zunächst zwei Straßen zwischen dem Bendenweg und dem Bonner Talweg vorgesehen waren, erklärt sich auch die ursprüngliche Lage der Straße IV nahe der Bahntrasse. Wie auf beiden Versionen des Stadterweiterungsplans zu erkennen ist, sollte die geplante Straße IV zwischen bereits bestehenden Gebäuden auf die Poppelsdorfer Allee münden. Dagegen wandte sich der ebendort in Nr. 6 lebende Rentier Jung, der ein hinter dem Haus Poppelsdorfer Allee Nr. 3 gelegenes Grundstück gekauft hatte. Dieses wurde zwar, wie Jung gegenüber der Deputation ausführte, durch die Anlage der Straße IV zu Bauland, doch könne er die Parzelle dennoch nicht nutzen, da er das Grundstück mit der Auflage erworben habe, es nicht zu bebauen.

Die Deputierten sahen darin keinen Grund für eine Abänderung des Projekts, da die auf dem Grundstück hinter der Parzelle Poppelsdorfer Allee Nr. 3 haftende Servitut "die Erwerbung desselben zur Straßenanlage,

²⁶⁹ Die Straße sollte vermutlich auf oder neben dem Grundstück Poppelsdorfer Allee Nr. 6 auf die letztere treffen. StABo Pr 9/177.

soweit es dazu erforderlich" sei, nur erleichtern könne. Der abgetretene Teil müsse "natürlich nach seinem Wert entschädigt werden", der verbleibende Rest könne jedoch auch nach der Anlage der Straße in der gleichen Weise wie bisher genutzt werden²⁷⁰.

Waren so die gegen den Alignementplan gerichteten Proteste mehrheitlich von privaten Bodenverwertungsinteressen bestimmt, so reichte die Universität einen Widerspruch anderer Natur ein, nachdem die vierwöchige Einspruchsfrist bereits abgelaufen war. Der Einwand richtete sich sowohl gegen die geplante hofgartenparallele Verlängerung des Eselsweges (Straße VI des Alignementplans), ausgehend von der Anatomiestraße (Straße J) bis zur Poppelsdorfer Allee, als auch gegen die Begradigung der Anatomiestraße. Diese letztere Maßnahme sei "weder ein Bedürfnis noch selbst eine Verschönerung der Stadt", während die Anlage einer Straße "längs der Taxushecke", also als Begrenzung des Hofgartens, nach Ansicht der Universität gar geeignet sei, "die Promenade nach Poppelsdorf" zu veranstalten. Die Universität legte darüber hinaus Wert auf die Erhaltung des so genannten Hofgemüsegartens als freien Platz²⁷¹.

Auch diese doch überwiegend von städtebaulichen bzw. ästhetischen Interessen her motivierten Einwände der Universität trafen bei der Alignementdeputation nicht auf Gehör. Die Deputierten waren vielmehr der Ansicht, die von der Universität vorgebrachten Gründe seien nicht stichhaltig genug, um "die für die Stadt und den ganzen Bebauungsplan so wichtigen Straßenanlage resp. Veränderungen fallen zu lassen". Es müsse dagegen höherer Entscheidung überlassen bleiben, "inwiefern der Universität und namentlich den Kliniken Nachteile aus dem Gesichtspunkt der Salubrität" erwüchsen, wie es im schönsten Kommissionsdeutsch hieß²⁷².

Dagegen hatte der ebenfalls erst nach Ablauf der Einspruchsfrist vorgebrachte Protest eines Grundbesitzers gegen die im Alignementplan vorgesehene Straße H zwischen der Koblenzer Straße bzw. Straße VII -

²⁷⁰ Vgl. das Protokoll der Sitzung vom 31. Januar 1857, StABo Pr 9/177.

²⁷¹ Die Einwände der Universität wurden in der Sitzung vom 19. Februar 1857 verhandelt. StABo Pr 9/177.

²⁷² Ebd.

der heutigen Adenauerallee - und dem Eselsweg, also der Straße VI, Erfolg. Am 12. März 1856 hatte die Alignementdeputation die Anlage der Straße H auf dem Grundstück des Kaufmanns H.B. Hittorf beschlossen. Bis zum Frühjahr des folgenden Jahres reichte dieser jedoch einen Bauantrag für eben diese Parzelle ein²⁷³, den die Stadt nach Lage der Dinge mit Rücksicht auf den Alignementplan nicht genehmigen konnte. Der Konflikt zwischen Hittorf und der Stadt Bonn ist damit exemplarisch für die oben als Stellungnahme eines preußischen Regierungsvertreters im Zusammenhang mit den Beratungen zum Preußischen Fluchtliniengesetz von 1875 umrissene Instrumentalisierung eines Baugesuchs zur Aushebelung (kommunaler) Fluchtlinienplanung.

Die Stadt vermied es nämlich, zu dem Baugesuch Stellung zu beziehen und verwies den Bauherrn an den (für städtische Bauten nach der Städteordnung von 1856 nicht mehr zuständigen) Kreisbaumeister Werner. Dieser beschied "in Unkenntnis der Rechtslage" (von der Dollen) das Gesuch Hittorfs positiv. Zu welchem Zeitpunkt die Bezirksregierung in die Angelegenheit eingeschaltet wurde bzw. davon Kenntnis erlangte, lässt sich den Quellen nicht mit Sicherheit entnehmen. Aus den Protokollen der Alignementdeputation geht aber hervor, dass die Bezirksregierung unter dem 21. März und dem 31. Mai 1857 die Stadt zur Vorlage eines Fluchtlinienplans aufforderte, "um über ein von dem genannten Hittorf eingereichtes Baugesuch entscheiden zu können"²⁷⁴.

²⁷³ Das Baugesuch, von dem B. von der Dollen (Anm. 11), S. 150, berichtet, lag der Stadt im Frühjahr 1857 vor.

²⁷⁴ Sitzung vom 26. Juni 1857, StABo Pr 9/177. Wie B. von der Dollen (Anm. 11), S. 150, darlegt, wandte sich der Kreisbaumeister in einem Schreiben vom 9. September 1859 in dieser Angelegenheit an die Bezirksregierung und monierte die Haltung der Stadt, die rechtlichen Implikationen aus dem Alignementplan - über die Instanz des Kreisbaumeisters - also seiner eigenen Person - auf die vorgesetzte Behörde abzuwälzen. Andererseits bleibt die Frage offen, wann und warum die Stadt den Kreisbaumeister einschaltete, wenn einerseits die Bezirksregierung seit 1857 Kenntnis des Falls besaß und andererseits die Zuständigkeit des Kreisbaumeisters für kommunale, d.h. Bonner Bauvorhaben, wie oben dargelegt, mit der Rheinischen Städteordnung von 1856 formal ihr Ende gefunden hatte.

Unter diesen Umständen hielt die Alignementdeputation selbst nicht mehr an der geplanten Straße H fest. Nach Ausweis des Sitzungsprotokolls vom 26. Juni 1857 waren die Deputierten "einstimmig der Ansicht, daß derselbe (Hittorf, B.G.) durch die in Rede stehende Straßenanlage hart betroffen werde". Die Deputation beschloss daher, den Fortfall der Straße zu beantragen, nachdem die Mehrzahl ihrer Mitglieder sich nicht, wie noch in der Sitzung vom 12. März 1856, für die Beibehaltung der Straße aussprach²⁷⁵.

Die Streichung der Straße H stieß allerdings auf den Widerstand des Stadtbaumeisters, der die Ansicht vertrat, die Straße sei als Fortsetzung des Grünen Weges bis zur Koblenzer Straße "von höchster Wichtigkeit". Auch werde sich "sehr bald das Bedürfnis einer Verbindung zwischen der Koblenzer Straße und den westlich gelegenen Stadtteilen zwischen Anatomie- und der Weberstraße noch dringender als jetzt herausstellen"²⁷⁶.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Intervention des Stadtbaumeisters Erfolg hatte: Dem Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1867 lässt sich indirekt entnehmen, dass die Straße H tatsächlich nicht aus dem Alignementplan gestrichen wurde. Vielmehr wurde ihre Trasse vor 1867 - der genaue Zeitpunkt bleibt offen - anscheinend von dem Hittorfschen Grundstück Koblenzer Straße 111a auf die benachbarte Parzelle Koblenzer Straße 112 verschoben. Für das Jahr 1867 meldet der Verwaltungsbericht dann die erneute Verlegung der Trasse der geplanten Straße H auf das etwas südlicher liegende Grundstück Koblenzer Straße 110, welches die Stadt zur Ausführung der Straße H ankaufte. Ein Grund für die mehrfache Verschiebung der Trasse war dabei möglicherweise der Bau des Doppelhauses Lennéstraße 25/27, der im Jahr 1866 erfolgte²⁷⁷.

²⁷⁵ Am 12. März 1856 hatten die Deputierten noch "für die Beibehaltung einer Verbindungsstraße zwischen der Koblenzer Straße und dem regulierten Eselsweg auf dem Hittorfschen Grundstück" gestimmt. StABo Pr 9/177.

²⁷⁶ Ebd.

²⁷⁷ Vgl. E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 14.

5.3 Platzanlagen im Bonner Stadterweiterungsplan zwischen 1855 und 1863

Den Gang der Planung öffentlicher Plätze im Alignementplan der Stadt Bonn hat von der Dollen in seiner Studie zum Thomannplan analysiert. Er soll hier nur knapp referiert sowie in einzelnen Punkten durch einige Hinweise ergänzt und auch korrigiert werden.

Die beiden überlieferten Fassungen des Stadterweiterungsplans weisen insgesamt vier Plätze auf. Von diesen gehen zwei auf städtische Initiative zurück, zwei weitere sind auf Monita der Regierung zurückzuführen, der die Zahl der vorhandenen Plätze zu gering erschien²⁷⁸.

Der eine der beiden kartographisch fassbaren, städtischerseits geplanten Plätze konnte weder in seiner ursprünglichen quadratischen Form im Zentrum des Plangebietes noch modifiziert als großer rechteckiger Platz zwischen den Straßen IV und V bzw. E und G realisiert werden. Der andere Platz südsüdwestlich der Sternwarte diente der architektonischen Freistellung des Schinkel-Baus.

Eine weitere Platzanlage befand sich zwischen den Straßen III, IV, C und E, somit "in der beschädigten Stelle der Handzeichnung (...), also im Zuge der späteren Lessingstraße"²⁷⁹.

Die Anzahl, Lage und Größe der im Alignementplan vorgesehenen Plätze änderte sich allerdings sowohl während der hier behandelten Planungsphase, also im Zeitraum zwischen 1855 und 1863, als auch im Anschluss daran. Ursachen dafür war einerseits die zweimalige Beschneidung des Plangelandes, wodurch die von der Regierung im Süden des Planungs-

²⁷⁸ Tatsächlich sah die Planungsabfolge des Bonner Stadterweiterungsprojekts insgesamt allerdings sechs Plätze vor. Offenbar bieten hinsichtlich der beiden "unbekannten" Plätze nur die für die vorliegende Untersuchung ausgewerteten Protokolle der Alignementdeputation Hinweise auf deren zeitweise Planung bzw. vorgesehene Lage. Zur Planung öffentlicher Platzanlagen im Zuge rheinischer Stadterweiterungen vgl. auch H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 264f.

²⁷⁹ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 160ff.

gebietes verlangten Platzprojekte entfielen. Es wurden allerdings im Zuge der Offenlegung des Stadterweiterungsprojektes auch Bürgerproteste gegen einzelne projektierte Platzanlagen laut, und nicht zuletzt äußerten auch die Deputierten selber Einwände gegen bestimmte Platzanlagen. Unter Einbeziehung der Protokolle der Alignementdeputation müssen daher die in den beiden Versionen des Stadterweiterungsplans fassbaren Platzanlagen ebenso wie die Straßen als Planungsabfolge, nicht als Planungsstand begriffen werden.

Die Protokolle der Alignementdeputation bieten darüber hinaus Aufschluss über die Planung zweier weiterer Platzanlagen in dem Entwurf des Stadtbaumeisters, den dieser am 20. September 1855 der Deputation vorlegte (vgl. oben S. 118). Beide Plätze wurden jedoch bis zum 29. Januar 1857 bzw. 13. Februar 1857 wieder aufgegeben und sind deshalb kartographisch nicht fassbar.

Bei den beiden Plätzen handelt es sich um einen von Thomann projektierten Platz auf den so genannten Maarflach, also dem Flurstück zwischen dem Bendenweg im Westen, der Weberstraße im Süden, dem Eselsweg im Osten und der Anatomiestraße im Norden, sowie um einen Platz im so genannten Kessenicher Feld, der unten genauer lokalisiert werden soll.

Bereits wenige Monate nach seiner Vorlage durch den Stadtbaumeister lehnte die Mehrzahl der Deputierten sowie der Bürgermeister das Platzprojekt auf dem Maarflach ab. Nach Ausweis der Akten plante Thomann zwischen den beiden genannten Altwegen Bendenweg und Eselsweg sowie einer nördlichen Begrenzung, die etwa dem Verlauf der nach Westen verlängerten Straße J des Alignementplans entspricht, einen nahezu quadratischen Platz, dessen südliche Grenze durch die Trasse der Straße F gebildet wurde.

Während die Argumente Thomanns für eine solche altstadtnahe Platzanlage in den Protokollen nicht überliefert sind, wandten die Gegner des Platzes ein, seine Anlage verursache zu hohe Kosten und drohe "darüber hinaus der Altstadt den Handwerks- und Handelsverkehr zu entzie-

hen"²⁸⁰. Zwar stimmten die Deputierten in der Sitzung vom 11. Dezember 1855 nicht über die Beibehaltung des Platzprojektes ab, doch muss der Platz entfallen sein, da er in der Folge nicht mehr erwähnt wird.

Die zweite, kartographisch ebenfalls nicht fassbare Platzanlage im so genannten Kessenicher Feld könnte mit der Planung identisch sein, die von der Dollen "in der beschädigten Stelle der Handzeichnung", also zwischen den Straßen C, E, III und IV vermutet²⁸¹. Dies lässt sich mit folgenden Argumenten stützen:

Am 29. Januar 1857 befasste sich die Aligmentdeputation mit einem Protest des Bonner Buchhändlers Weber "gegen den im Kessenicher Feld projektierten Platz". Weber hatte, wie aus einem späteren Protokoll der Deputation hervorgeht, "zwischen der Eisenbahn und der Straße III in der Gegend der Straße D bereits einen bedeutenden Komplex von Grundstücken zum Zwecke neuer Straßenanlagen angekauft"²⁸² - die Grundstücksspekulation hatte um diese Zeit anscheinend längst begonnen. Die von Weber erworbenen Parzellen und die von Thomann erwähnte, frühzeitig aufgegebenen Platzanlage hätten danach beide an derselben Stelle gelegen, die wiederum identisch ist mit dem beschädigten Ausschnitt der Handzeichnung des Stadterweiterungsplans. Es liegt nahe, dort auch die in den Protokollen der Deputation bezeichnete Platzanlage "im Kessenicher Feld" zu suchen, wenn dies auch aus den hier herangezogenen Quellen nicht *expressis verbis* zu belegen ist. Am 29. Januar 1857 beschloss die Deputati-

²⁸⁰ In der Sitzung vom 11. Dezember 1855, StABo Pr 9/177. Ein Flurstück am südlichen Rand der geplanten Platzanlage befand sich, wie mehrere weitere im Bereich der geplanten Stadterweiterung, im Besitz eines Bonner Rentiers, der sich verschiedentlich und überwiegend mit Erfolg gegen die Ausführung des Plans sträubte, soweit sie seinen Besitz berührte. Worauf sich das Kostenargument der Deputierten stützt, geht aus den Erörterungen nicht hervor. Es ist aber wenig wahrscheinlich, dass es sich auf den Erwerb der benötigten Parzellen bezieht: Dessen Problematik war den Deputierten zu diesem Zeitpunkt offensichtlich noch nicht bewusst, wie deren oben im Zusammenhang mit den Verhandlungen bei der Regulierung von Altwegen dargestellte Auffassung zeigt.

²⁸¹ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 167.

²⁸² Das wird im Protokoll der Deputation vom 14. September 1857 erwähnt. StABo Pr 9/177.

on, den Platz im Kessenicher Feld zugunsten eines anderen Platzprojektes aufzugeben.

Der Buchhändler und Grundeigentümer Weber kritisierte aber nicht nur den im Kessenicher Feld geplanten Platz, sondern wandte sich auch gegen den ursprünglich am Kreuzungspunkt der Weberstraße mit der Straße IV des Alignementplans projektierten quadratischen Platz, in dessen Ecken die beiden genannten Straßen jeweils einmünden sollten. Die stumpfen Winkel ergaben seiner Ansicht nach schlechte Bauplätze. Als Alternative schlug er einen bahnparallelen Platz von ca. 90 Ruthen Breite und 150 Ruthen Länge vor. Der Stadtbaumeister verteidigte Form und Lage des quadratischen Platzes mit architektonisch-städtebaulichen Argumenten gegen die Einwände Webers: Der Platz sei "in der gegenwärtigen diagonalen Lage projektiert worden, um die Straßen in die Ecken desselben einmünden zu lassen und dadurch die unangenehmen Winkel eines Platzes mit geschlossenen Ecken zu vermeiden. Der Kritik Webers an den stumpfen Winkeln des Platzes setzte er die Ansicht entgegen, gerade eine derartige Ecke lasse sich "bei der Raumverteilung eines Gebäudes sehr vorteilhaft verwerten"²⁸³. Mit diesem Standpunkt konnte sich Thomann jedoch gegenüber den Deputierten nicht durchsetzen. Vielmehr befürwortete das Gremium die Aufgabe des Platzes im Kessenicher Feld und wandte sich dem Vorschlag Webers zu, im Zentrum des Plangebietes einen größeren Platz anzulegen. Der Stadtbaumeister bemerkte dazu, die Randlage des Platzes im Kessenicher Feld sei eine Folge der Beratungen der Deputation. So seien Platzanlagen "immer wieder von dem Mittelpunkt des neuen Stadtteils auf die Grenzen desselben hinausgeschoben" worden. Damit sei "allerdings die Lage des oben erwähnten großen Platzes (im Kessenicher Feld, B.G.) nicht gehörig motiviert"²⁸⁴. Thomann schlug schließlich als Ersatz für den

²⁸³ Sitzung vom 29. Januar 1857, StABo Pr 9/177.

²⁸⁴ Ebd. Damit sind die Umstände der Aufgabe des dritten Platzes "nach stadtinterner Diskussion" (B. von der Dollen) als Zusammenwirken von Bürgerprotest und kommunaler Planung zu bewerten; die Lage des Platzes am Rande des Planungsgebietes stellte darüber hinaus nach Auffassung des Stadtbaumeisters einen (schlechten) städtebaulichen Kompromiss dar, der mit den Grundverwertungsinteressen des einflussreichen Eigentümers ohnehin obsolet wurde.

entfallenen Platz im Kessenicher Feld die Anlage eines großen Platzes zwischen der Straße IV und der Bahn - parallel zu dieser - vor. Seine Planung dürfte sich damit mit der Anregung Webers decken. Die nördliche bzw. südliche Begrenzung sollten der Grüne Weg (Straße G) bzw. die Weberstraße (Straße E) bilden.

Eine angemessene Breite dieses Platzes war jedoch bei Beibehaltung der zunächst für die Straße IV geplanten Trasse kaum möglich - es sei hier an die ursprünglich vorgesehene zweite Parallelstraße zwischen dem Bendenweg und dem Bonner Talweg erinnert, die wohl den Grund für die geringe Distanz zwischen der Straße IV und der Bahn bildet. Durch die Verlegung der Straße IV nach Westen im Zusammenhang mit der Neuplanung des Platzes zwischen dieser, der Bahn, der Weberstraße und dem Grünen Weg konnte gleichzeitig die Tiefe der Baugrundstücke zwischen der Bahn und der Straße IV vergrößert werden. Der Verlegung der Straße IV nach Westen waren allerdings durch bereits vorhandene Gebäude am Grünen Weg und an der Weberstraße enge Grenzen gesetzt. Am 13. Februar 1857 fiel innerhalb der Alignementdeputation die Entscheidung für den großen bahnparallelen Platz. Das hierfür vorgesehene Gelände besaß nach Ansicht der Deputierten keine besondere Qualität als Baugrund und sei durch die Nähe zur Bahn in seinem Wert ohnehin gemindert. Darüber hinaus empfanden die Deputierten die zentralere Lage eines bahnparallelen Platzes als günstiger²⁸⁵.

Mit diesen aus den Protokollen der Alignementdeputation ablesbaren Fakten stellt sich die Planung der Platzanlagen nun wie folgt dar: Die nahe zur Bahn verlaufende Trasse der Straße IV stellt mit dem quadratischen, an den Spitzen erschlossenen Platz an der Kreuzung der Weberstraße mit der Straße IV einen Planungsstand vor dem 29. Januar 1857 dar. Dabei ist die geringe Distanz zwischen der Straße IV und der Bahn - und mit ihr die Lage des Platzes - nur mit der ursprünglich vorgesehenen Anlage einer weiteren bahnparallelen Straße östlich des Bonner Talweges zu erklären, die nach einem Beschluss der Alignementdeputation vom 12. März 1856 wieder aus dem Plan gestrichen wurde. Die "ursprüngliche

²⁸⁵ Sitzung vom 13. Februar 1857, StABo Pr 9/177.

Trassierung von Straße IV" (von der Dollen) wäre danach selbst ein Ergebnis interner Diskussion und ihrerseits - einschließlich der Lage des Platzes am Schnittpunkt von Weberstraße und Straße IV - Planungsabfolge, wenn auch zeitlich wesentlich früher einzuordnen als bislang angenommen, nämlich ab 29. Januar 1857. Ab diesem Zeitpunkt war jedoch auch der quadratische Platz obsolet - er wurde ja, wie oben dargelegt, auf Vorschlag des Stadtbaumeisters und nach Beschluss der Deputation vom 13. Februar 1857 durch den nunmehr geplanten großen bahnparallelen Platz ersetzt. Diese Planung wiederum verlangte, um eine ausreichende Breite des Platzes zu gewährleisten, die Verlegung der Trasse der Straße IV nach Westen, was ja nach der Eliminierung der zusätzlichen Straße zwischen dem Bonner Talweg und der Bahn nicht nur sinnvoll, sondern auch möglich war²⁸⁶.

Auf die Motive zur Anlage der Plätze am Schnittpunkt der Straßen III und C sowie bahnparallel zwischen den Straßen B und C geben die Sitzungsprotokolle zumindest keinen städtebaulich einleuchtenden Hinweis. Unter dem 14. September 1857 findet sich lediglich ein Vermerk, dass "die Regierung im Fall der Beibehaltung der projektierten Ausdehnung des Plans nach Süden die Anlage freier Plätze" verlange. Vom 26. Juni bis 3. September 1857 hatte der Alignementplan der Bezirksregierung in Köln zur Begutachtung vorgelegen, die, wie dargelegt, zu dieser Zeit - noch vergeblich - eine Beschränkung des Stadterweiterungsgeländes bis zur Straße D zur Diskussion gestellt hatte.

Die Deputation beauftragte daher den Stadtbaumeister, weitere Platzanlagen "an geeigneter Stelle noch in den Plan aufzunehmen" - eine Vorgehensweise, die einmal mehr unterstreicht, dass "der Thomann-Plan"

²⁸⁶ Damit stellen die Protokolle der Alignementdeputation "das spärliche Material" (W. Petsch-Bahr) dar, welches in der wesentlichen Frage des Planungsgangs der Platzanlagen noch etwas mehr Licht in deren Planungsabfolge und -träger bringt und die bisher als gesichert geltenden Fakten in einigen Punkten revidiert.

keinesfalls als ein städtebauliches Konzept aus einem Guss betrachtet werden kann²⁸⁷.

Zur Realisation dieser Plätze sollte es aber wegen der 1863 durch die Bezirksregierung verfügten Beschränkung des Stadterweiterungsgeländes im Süden bis zur Weberstraße ebenso wenig kommen wie zur Ausführung des vor der Sternwarte vorgesehenen Platzes. Dieser wurde bereits im Mai 1858 hinfällig, als die Regierung den Bonner Talweg zur westlichen Grenze des Plangebietes bestimmte.

So blieb von den sechs während der Planungsphase projektierten Plätzen nur der in den Verwaltungsberichten der Stadt Bonn als Markt bezeichnete große Platz zwischen der Weberstraße, dem Grünen Weg, der Bahnlinie und der Straße IV als Bestandteil des Stadterweiterungsplans auch nach 1863/64 erhalten. Das weitere Schicksal dieser Platzanlage in den folgenden Jahren ist unten dargestellt.

²⁸⁷ Vgl. bezüglich der Planung zusätzlicher Platzanlagen die Abb. 4 bei B. von der Dollen (Anm. 11), S. 163. Die dort mit den Buchstaben c und d bezeichneten Plätze ordnet der Autor dem Planungsstand vom 30. September 1857 zu: Die Plätze wären damit also zwischen dem 14. und dem 30. September 1857 in den Stadterweiterungsplan aufgenommen worden.

5.4 Ergebnisse

Die vorangegangene Darstellung versuchte eine Analyse des Bonner Stadterweiterungsvorhabens im Zeitraum von 1855 bis 1863 unter drei Blickwinkeln: der Enteignungsrechtslage und ihrem Einfluss auf den Gang der Stadterweiterungsplanung, der Einpassung der vorhandenen Altwege sowie der Planung von Platzanlagen als städtebaulichem Gestaltungsmittel. Dabei konnte zum einen aufgezeigt werden, inwieweit sich die unzureichende Abstimmung der Stadt Bonn mit den Nachbargemeinden Kessenich und Poppelsdorf als gravierender Nachteil für das Bonner Stadterweiterungsprojekt erwies: Die Beschränkung des Plangelandes im Süden und Westen durch die Bezirksregierung in Köln ist eine unmittelbare Folge städtischer Fehlplanung, und sie bildete den Auftakt zu der weitgehend unkoordinierten "Umarbeitung" des Plans in den Jahren nach 1863.

In der Enteignungsrechtslage und ihrer Entwicklung seit 1858 bzw. in der herrschenden Rechtsunsicherheit kann ein weiterer entscheidender Faktor für die Entwicklung des Stadterweiterungsvorhabens im Zeitraum zwischen 1855 und 1863 gesehen werden: 1858 erging das entscheidende Urteil des Kölner Appellationsgerichtshofes gegen die Stadt Koblenz, die im Rechtsstreit mit einem von der Enteignung nach preußischer Rechtsauffassung bedrohten Grundbesitzer unterlag. Der Bonner Kaufmann Hittorf, aber auch andere private Akteure in ähnlicher Situation instrumentalisieren die Argumente des Koblenzer Buchhändlers Hergt.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der Platzanlagen in diesem Zeitraum verbanden sich die Enteignungsrechtslage und die mangelnde Abstimmung zwischen der Stadt Bonn und den Gemeinden Kessenich und Poppelsdorf zu einem unüberwindlichen Planungshindernis: Die vorgesehenen Platzanlagen scheiterten zunächst an der Unwilligkeit der Grundbesitzer, Land für die Anlage von Plätzen abzutreten, bzw. - aus der Sicht der Kommune - an der fehlenden Möglichkeit, dieses mit vertretbarem finanziellen Aufwand zu erwerben. Gleichzeitig waren die unüberbrückbaren Meinungsverschiedenheiten zwischen den drei betroffenen Gemeinden für die Bezirksregierung Anlass genug, die Beschränkung des Plans nach We-

sten und Süden in einer Weise zu verfügen, welche die dort vorgesehenen Platzanlagen obsolet werden ließ.

Damit kann festgehalten werden, dass im gesamten Zeitraum zwischen der durch die Regierung initiierten Erarbeitung eines Stadterweiterungsplans ab Mai 1855 und der Beschränkung des Erweiterungsgeländes im Süden seit 1863 nicht eine einzige neue Straße angelegt wurde. Darüber hinaus unterlag die Planung für das noch verbliebene Areal teilweise massiven Korrekturen: einerseits durch die kommunalen Akteure, also die Alignementdeputation und den Stadtbaumeister, andererseits durch betroffene Grundbesitzer als private Akteure.

Eine Analyse der Modifikationen an den Straßen und Platzanlagen des Stadterweiterungsplans, die sich unmittelbar auf den Einfluss betroffener Grundeigentümer zurückführen lassen, ergibt indes kein einheitliches Bild. Beim Bendenweg erreichten die betroffenen Grundeigentümer ebenso eine Änderung - die Trasse des Weges wird mehr oder weniger nach ihren Wünschen verlegt - wie der Grundbesitzer Hittorf bei der Straße H, die nach seinem Einspruch auf andere Parzellen verschoben wird. Einwände gegen die geplante Verlängerung der Weberstraße nach Westen, gegen die Verbreiterung des Bonner Talweges sowie gegen die Anlage der Straße IV blieben dagegen unberücksichtigt. Auch der städtebaulich motivierte Protest der Universität gegen die hofgartenparallel geplante Straße fand, wie dargelegt, keine Berücksichtigung.

Bei den sechs Platzprojekten lassen sich zwei Modifikationen auf die Proteste betroffener Grundbesitzer zurückführen: Der als Markt apostrophierte Platz an der Bahn entfiel, wie unten darzustellen sein wird, im Jahr 1873. Der im so genannten Kessenicher Feld geplante Platz wäre allerdings auch ohne den Widerstand privater Grundbesitzer aufgrund der Beschränkung des Plangelandes aus dem Stadterweiterungsplan gestrichen worden.

Insgesamt kann nach Ausweis der Alignementprotokolle von einem merklichen Einfluss privater Akteure auf das Bonner Stadterweiterungsprojekt gesprochen werden. Dies blieb trotz oder gerade wegen der abwehrenden Haltung der Alignementdeputation gegenüber den - vorwiegend ökonomisch motivierten - Änderungswünschen der privaten Grundbesitzer

nicht ohne Folgen für den Plan: Gerade diejenigen Straßenprojekte, über welche die Deputation keinen Konsens mit den betroffenen Grundbesitzern erzielen konnte, mussten nämlich unter dem Druck der Rechtslage nach 1862 zunächst aufgegeben werden.

Der Versuch der Stadt, sich angesichts der rechtlichen Situation dieser Probleme durch eine Umarbeitung des Stadterweiterungsplans wieder zu entledigen, ist Gegenstand des folgenden Abschnitts.

5.5 Die Umarbeitung des Stadterweiterungsplans nach dem 9. September 1862

Die Verfahrensweise bei der Genehmigung eines städtischen Alig-nementplans bildete - wie oben an den Beispielen Düsseldorf und Krefeld gezeigt - wegen ihrer enteignungsrechtlichen Folgen bis zum Erlass des preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 einen der Dreh- und Angelpunkte bei dessen Umsetzung.

Das Genehmigungsverfahren vor 1875 erscheint langwierig und kompliziert. Der fertige Bauplanentwurf war entsprechend den gesetzlichen Vorschriften - für die linksrheinischen Teile Preußens also dem überkommenen rheinisch-französischen Recht - acht Tage lang im Rathaus zur Einsichtnahme durch die Bürgerschaft offen zu legen. Der Plan wurde daraufhin mit allen erforderlichen Unterlagen einschließlich des Nivellements, der städtischen Stellungnahme, des Erläuterungsberichts sowie der Einwendungen aus der Bürgerschaft dem Oberpräsidenten übersandt. Dieser legte den Bauplan "mit allen Unterlagen und seiner eigenen Stellungnahme dem Innenminister mit der Bitte um Genehmigung durch den König" vor²⁸⁸.

Was den unvermeidlichen Konflikt zwischen der ebenso unvermeidlichen, aber unterschiedlichen Enteignungspraxis in Rheinpreußen bzw.

²⁸⁸ H. Croon (Anm. 49), S. 60.

Altpreußen angeht, so bieten die oben bereits angedeuteten Konflikte, die sich aus der Umsetzung des Bonner Stadterweiterungsvorhabens entwickelten, dafür ein eindrucksvolles Beispiel. Auf die Umsetzung rheinischer Baupläne allgemein bezogen, verweist Helmut Croon auf die Problematik einer ortsfernen, aktenbezogenen Prüfung der Alignementpläne durch das preußische Innenministerium, dessen Beamten darüber hinaus mit der im Rheinland fortgeltenden einschlägigen Gesetzgebung nicht vertraut waren. "Das Innenministerium begnügte sich nicht damit, daß die Regierungen in ihren Berichten nur auf die noch geltenden Gesetze und Bestimmungen aus vorpreußischer Zeit verwiesen, insbesondere nicht, wenn durch erforderliche Enteignungen 'eine Einschränkung des Eigentums und der bürgerlichen Freiheit' zu erwarten war. Es forderte von den Regierungen die Vorlage der ihm unbekannten Gesetze und Bestimmungen im Wortlaut, um selbst die Rechtmäßigkeit des Verfahrens prüfen zu können. Besonderen Wert legte es auf den Nachweis, daß die Gesetze und Verordnungen in der gesetzlich vorgeschriebenen Form bekannt gemacht worden waren."²⁸⁹

Das 1848 gebildete Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten legte bis 1854 den erwähnten Entwurf zur Vereinheitlichung und Vereinfachung des Planverfahrens bei Stadterweiterungen vor, auf dessen Grundlage der Ministerialerlass vom 12. Mai 1855, "die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablisements-Pläne betreffend" erfolgte²⁹⁰.

Der Erlass weist ausdrücklich Vorbehalte gegen die Veröffentlichung der "Stadt-Bau- und Retablisements-Pläne" zurück; nicht nur die Bedenken wegen der durch die Veröffentlichung geförderten Bodenspekulation seien zu berücksichtigen, sondern mindestens ebenso sehr "die überwiegende Rücksicht auf das Eigenthum der Betheiligten", welchen „genügend Gelegenheit gegeben werden muß, den in dasselbe eingreifen-

²⁸⁹ Ebd., S. 61.

²⁹⁰ Ebd.

den Plan kennen zu lernen und ihre Einwendungen dagegen rechtzeitig geltend zu machen"²⁹¹.

Paragraph 1 des Erlasses enthält neben Anweisungen zur Ausdehnung der Baupläne auch Vorgaben bezüglich des Enteignungsverfahrens: Danach kann das Enteignungsrecht "behufs Erwerbung des Grund und Bodens für öffentliche Straßen, Plätze und sonstige öffentliche Anlagen in projektirten neuen Stadtteilen bei des Königs Majestät erst dann zu beantragen sein, wenn deren Ausführung resp. Eröffnung für das Publikum in naher Aussicht steht, und zur Durchführung der Expropriation, wie zur Zahlung der Entschädigungs-Gelder ein bestimmter Beschluß vorliegt"²⁹².

Der Bonner Stadterweiterungsplan hatte nun, wie oben erwähnt, unter dem 5. Mai 1859 zwar nach dem Abschluss des dargestellten Verwaltungsweges die Genehmigung des Königs erlangt²⁹³; die Stadt Bonn verfügte aber nach Maßgabe des Ministerialerlasses damit nicht automatisch über ein Instrument zur Freihaltung des beplanten Terrains. Dieser Tatbestand scheint den Bonner Planungsverantwortlichen zunächst nicht bewusst gewesen zu sein. Sie scheinen - der Briefwechsel Bürgermeister Kaufmanns mit dem Regierungspräsidenten belegt das²⁹⁴ - von der Möglichkeit der entschädigungslosen "Reservierung" des für den Alignementplan benötigten Terrains qua Bauverbot ausgegangen zu sein, eine Auffassung, der das rheinisch-französische Recht und seine Auslegungspraxis entgegenstanden²⁹⁵. Dabei darf nicht übersehen werden, dass auch die

²⁹¹ Vgl. den Preußischen Ministerialerlass "die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissements-Pläne betreffend" von 1855, zitiert nach F. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), S. 375.

²⁹² Ebd., S. 378.

²⁹³ Damit ist die Allerhöchste Kabinettsordre als Pendant zur der Regelung zu sehen, die in Titel I, Abs. 3, Nr. 1 des Gesetzes vom 8. März 1810 die Enteignung im öffentlichen Interesse an ein kaiserliches Dekret bindet, "welches öffentliche Arbeiten oder Ankäufe von Grundstücken oder Gebäuden, die zu Gegenständen des öffentlichen Nutzens bestimmt sind, allein anordnen kann".

²⁹⁴ Vgl. B. von der Dollen (Anm. 11), S. 147.

²⁹⁵ In diesem Zusammenhang ist ein Blick auf die Ausbildung der vorgesetzten Beamten Kaufmanns von Interesse: So hatte beispielsweise Adolph von Pommer-Esche, der von

ausdrückliche Verleihung des Enteignungsrechts durch die vorgesetzten Behörden einer Kommune nicht etwa den kostenlosen Erwerb des Grundes "bescherte". Vielmehr war in diesem Fall zwar die Freihaltung des Bodens von Gebäuden möglich, jedoch nur gegen eine gerichtlich festzusetzende Entschädigung des betroffenen Grundbesitzers. Damit bilden die beiden in der Literatur zum Bonner Stadterweiterungsprojekt genannten "Fälle" Krefeld und Düsseldorf keine Alternativen hinsichtlich der Kostenfrage einer Enteignung, sondern lediglich bezüglich ihrer Durchführung als geschlossene Maßnahme (Krefeld) oder per Fall-zu-Fall-Entscheidung (Düsseldorf)²⁹⁶. Letztere Kommune musste in der Tat - dies deckt sich mit den Vorgaben in dem oben vorgestellten Ministerialerlass - abschnittsweise um

1858 bis 1871 der preußischen Rheinprovinz als Oberpräsident vorstand, Jura in Göttingen, Berlin und Heidelberg studiert und sein Amt nach längerer Verwendung in der Berliner Regierung angetreten. Er dürfte also, wie die Mehrzahl seiner Vorgänger bzw. Nachfolger von „preußischer“ Rechtsauffassung gewesen und mit den rheinischen Besonderheiten im Rechtswesen nicht so vertraut gewesen sein. Vgl. Rüdiger Schütz, Die preußischen Oberpräsidenten 1815-1866, in: Klaus Schwabe (Hrsg.) Die preußischen Oberpräsidenten 1815-1945 (Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit, Bd. 15) (Büdingen Forschungen zur Sozialgeschichte 19), Boppard 1981, S. 33-82 und S. 288-289. Pommer-Esche erklärte pikanterweise mit Blick auf mögliche Schadenersatzforderungen der Bonner Bürger aus dem Alig-nementplan „seine Nichtzuständigkeit in dieser Angelegenheit, da sie ‚rein polizeilicher Natur‘ sei“. Vgl. W. Petsch-Bahr (Anm. 7), FN 61, S. 277. Im Gegensatz zu den herkunfts- und bildungsmäßig dem altpreußischen Raum verbundenen Oberpräsidenten – auch der Nachfolger Pommer-Esches, Hans Hugo von Kleist-Retzow, hatte Jura in Berlin und Göttingen studiert – setzte sich die rheinpreußische Richterschaft überwiegend aus Landeskindern zusammen, wie das folgende Zitat belegt: „Es entsprach altpreußischem Verwaltungsbrauch, Beamtenstellen möglichst nicht mit Einheimischen zu besetzen. (...) Anders verhielt es sich mit den rheinpreußischen Richtern. Sie waren in der überwiegenden Mehrheit Rheinländer.“ Vgl. Adolf Klein, Die rheinische Justiz und der rechtsstaatliche Gedanke in Deutschland. Zur Geschichte des Oberlandesgerichts Köln und der Gerichtsbarkeit in seinem Bezirk, in J. Wolffram/A. Klein (Anm. 138), S. 113-264, hier S. 162. Siehe dazu oben den Abschnitt 2.6.: Rechtliche Rahmenbedingungen für Stadterweiterungen im Rheinland, inbes. S. 50ff.

²⁹⁶ Vgl. dazu B. von der Dollen (Anm. 11), S. 148. Die Rechtsauffassung der Stadt ist darüber hinaus indirekt der Beilage zur "Bonner Zeitung" Nr. 211 vom 11. September 1864, Lokalnachrichten, Abs. 2 zu entnehmen.

das Recht zur Enteignung nachsuchen. Dies bedeutet nicht, dass die jeweils betroffenen Grundeigentümer in Krefeld den Boden kostengünstiger oder gar kostenfrei an die Stadt abzutreten hatten: Das Recht zur Enteignung war im Rheinland nach dem dort geltenden französischen Rechtsverständnis die Erlaubnis zum entschädigungspflichtigen Grunderwerb, und ein Bauverbot war in seiner rechtlich-finanziellen Konsequenz der Enteignung vergleichbar.

Die Auswirkungen der in dem Ministerialerlass fixierten Vorschriften zur Veröffentlichung von Alignementplänen wie auch der dort niedergelegten Verfahrensweise bei Enteignungen lassen sich in Bonn seit den ausgehenden 1850er Jahren beobachten.

Wie oben an anderer Stelle beschrieben, legte der Appellationsgerichtshof Köln im Jahr 1858 die geltenden Enteignungsgesetze in der Weise aus, dass bereits die Beschränkung der Baufreiheit eines Grundeigentümers eine Entschädigungspflicht begründe²⁹⁷. Dieser Tatbestand war der Stadt Bonn spätestens seit 1859 bekannt²⁹⁸. Er wirkte sich aber, soweit erkennbar, zunächst nicht auf die städtische Verhandlungspraxis gegenüber den von der Planung betroffenen Grundbesitzern aus. In den Spätherbst 1857 bzw. das Frühjahr 1858 fallen vielmehr die unglücklich verlaufenden Verhandlungen mit den Gemeinden Poppelsdorf und Kessenich sowie die am 20. April 1858 von der Bezirksregierung verfügte Rücknahme des Alignementplans bis zur Straße III, also den Bonner Talweg.

Im Dezember 1859 wiesen einige Grundbesitzer²⁹⁹, vermutlich in Kenntnis der für sie günstigen einschlägigen Rechtsprechung des Appellationsgerichtshofes in Köln, die von der Alignementdeputation verlangte un-

²⁹⁷ Vgl. dazu auch die bei B. von der Dollen (Anm. 11), S. 149 zitierte Stellungnahme des Appellationsgerichts in seinem Urteil in der Sache des Rentiers de Foy gegen die Stadt Bonn.

²⁹⁸ Vgl. den Schriftwechsel Kaufmanns mit dem Regierungspräsidenten vom 14. Juli 1859, ebd., S. 147.

²⁹⁹ Es handelte sich um Grundbesitzer am Eselsweg- der heutigen Lennéstraße - einem Altweg, der durch Grundabtretungen "reguliert", d.h. auf die nötige Breite gebracht und ggf. in seinem Verlauf korrigiert werden sollte.

entgeltliche Terrainabtretung zurück. Daraufhin beschloss, wie dargelegt, die Stadtverordnetenversammlung(!), am 6. Juli 1860, die Umarbeitung des Stadterweiterungsplans zu betreiben und nach Möglichkeit die von der Regierung wiederholt verlangte Veröffentlichung des Plans bis nach der Umarbeitung auszusetzen.

Am 9. September 1862 bestätigte das Obertribunal in Berlin als höchstgerichtliche Instanz den Schadenersatzanspruch des Bonner Rentiers de Foy, den dieser aus dem städtischerseits verhängten Bauverbot auf seinem Grundstück Weberstraße/ Ecke Eselsweg - der späteren Lennéstraße - ableitete³⁰⁰. Etwa um die gleiche Zeit reichte der Bonner Rentner Peter Hauptmann ebenfalls eine Schadenersatzklage gegen die Stadt Bonn wegen verweigerter Bauerlaubnis ein, die am 27. Oktober 1862 durch ein "für die Stadt ungünstiges Urteil" des Bonner Landgerichts entschieden wurde³⁰¹.

Die rechtliche Entwicklung bis hin zu diesen Urteilen bildete denn auch in den Augen der Kölner Bezirksregierung einen Wendepunkt in ihrer Einschätzung der Problematik des Bonner Stadterweiterungsvorhabens. Wie aus dem Protokoll der Alignementdeputation vom 20. Oktober 1862 hervorgeht, ordnete die Regierung nunmehr an, baldmöglichst "den Alignement- und Bebauungsplan einer genauen Prüfung zu unterziehen, um darüber Vorschläge machen zu können, welche in denselben aufgenommenen Wege unbedingt notwendig und welche nur wünschenswert" seien³⁰². Dahingehend müsse das gesamte Projekt dann abgeändert werden.

³⁰⁰ Vgl. Archiv für das Civil- und Criminalrecht, Bd. 49 (1861), S. 103.

³⁰¹ Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1862.

³⁰² Auch im Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1862 findet sich der Hinweis, die Regierung habe eine Untersuchung darüber angeordnet; "welche Wege in dem Plane beibehalten und welche als zu supprimieren in Vorschlag gebracht werden sollen". H. Schröter-von Brandt stellt in diesem Zusammenhang allgemein - aber auch für Bonn zutreffend - fest, die systematische Planung in der Rheinprovinz sei oftmals deswegen nicht realisiert worden, weil "die Umsetzung durch Entschädigungsforderungen und örtliche Widerstände (...) erschwert wurde, vor denen auch die Planungsinstitutionen, d.h. die planende Abteilung der Königlichen Regierungen, gern zurückwich". Vgl. dies. (Anm. 1), S. 184.

Die entsprechenden Sitzungen der Alignementdeputation fanden am 24. Oktober 1862 sowie am 9. Januar 1863 statt. Den längeren Zeitabstand zwischen den beiden Terminen nutzte der städtische Beigeordnete Eller im Auftrag der Deputierten für den Versuch, eine möglichst große Zahl der von der Fluchtlinienplanung betroffenen privaten Akteure zur gütlichen Einigung über die noch verbleibenden Straßenprojekte zu bewegen. Die Verhandlungen mussten bei der geltenden Rechtslage also zwei Ziele haben: einerseits den Verzicht der Grundbesitzer auf die Erstattung des Minderwertes, den ein mit Bauverbot belegtes Grundstück im Vergleich zum früheren Wert hatte, andererseits die möglichst kostengünstige Abtretung der tatsächlich benötigten Flächen. Mit dieser Strategie hatte Eller jedoch kaum Erfolg. Nach Ausweis der Ergebnisse, wie sie sich im Protokoll der Alignementdeputation vom 9. Januar 1863 präsentieren, dürfte der Umgang des Deputierten Eller mit seinen Gesprächspartnern nicht allzu konzilient gewesen sein, ohne dass sich dafür direkte Belege finden lassen. Angesichts der starken Rechtsposition der Grundbesitzer überrascht es jedoch, dass sich die Deputation selbst "willigen" Grundbesitzern gegenüber - Beispiele: Weberstraße und Straße IV - mehr und mehr desinteressiert an der Ausführung des Planungsprojektes zeigte und es fast als Ansinnen betrachtete, wenn Eigentümer - entgegen dem Trend - an der geplanten Ausführung einer Straße festhielten.

In der Beratung der Deputierten vom 24. Oktober 1862 stand zunächst nur der Wegfall einer der im Alignementplan vorgesehenen Straßen unabänderlich fest: Die Deputierten waren der Auffassung, der Ausbau der - seit den 1840er Jahren bestehenden - Weberstraße müsse der Initiative des Buchhändlers Weber überlassen bleiben, auf dessen Privateigentum sie angelegt sei. Die Ansicht der Deputation, es sei Aufgabe Webers, "das jetzt schon in hinreichender Breite angefangene Alignement entsprechend durchzuführen", überrascht insofern, als Weber gegen das Projekt, die Weberstraße auszubauen, einerseits keine Einwände erhoben hatte, anderer-

seits weitere Straßen gleichfalls auf Privateigentum geplant waren, ohne dass deren Aufgabe zur Diskussion gestanden hätte³⁰³.

Bei den übrigen im Stadterweiterungsplan noch verbliebenen Straßenprojekten hielten die Deputierten, wie erwähnt, Verhandlungen mit den Anliegern bzw. Besitzern der betroffenen Parzellen zunächst noch für erfolgversprechend. So sollte wegen der geplanten Verlängerung der Straße VI bis zum Neutor mit der Universität und der evangelischen Gemeinde verhandelt werden, der die Universität am 21. März 1862 ein Grundstück im ehemaligen Hofgemüsegarten zum Bau einer Kirche überlassen hatte³⁰⁴. Der Bauplatz grenzte an die Trasse der geplanten Straße.

Verhandlungen mit den betroffenen Grundbesitzern waren ferner wegen der Ausführung der Straßen J, L, des Bendenweges und des Grünen Weges geplant. Auch die Regulierung des Bonner Talweges erschien den Deputierten nach Unterredungen mit dem Grundeigentümer Perry und der Bezirksregierung zumindest im Bereich der Einmündung des Weges in die Poppelsdorfer Allee aussichtsreich. "Die Durchführung des weiter projektierten Alignements" sollte nach Ansicht der Alignementdeputation dagegen "von der Bereitwilligkeit der betroffenen Grundeigentümer abhängig gemacht werden"³⁰⁵.

Verhandlungen mit den beteiligten Grundbesitzern waren schließlich auch wegen der Regulierung des Eselsweges - der Straße VI - geplant. Hier waren allerdings bereits Entschädigungsgelder aufzubringen, über die ebenfalls eine Einigung mit den betreffenden Grundbesitzern zu finden war³⁰⁶.

Die Ergebnisse der Gespräche, die der Beigeordnete Eller mit den fraglichen Grundbesitzern führte, waren allerdings, wie erwähnt, nieder-

³⁰³ Beratungen in der Sitzung der Alignementdeputation vom 24. Oktober 1862, StABo Pr 9/177.

³⁰⁴ Gisbert Knopp, Öffentliche und kirchliche Bautätigkeit, in: Dietrich Höroldt/Manfred van Rey (Hrsg.), Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914. Festschrift zum 100jährigen Jubiläum des Bonner Heimat- und Geschichtsvereins, Bonn 1986, S. 121-174, hier S. 149.

³⁰⁵ Sitzung vom 24. Oktober 1824, StABo Pr 9/177.

³⁰⁶ Zu diesen zählte etwa der oben erwähnte Rentier de Foy. Ebd.

schmetternd. Nur die Ausführung zweier von zehn Straßenprojekten - am 24. Oktober 1862 war nur über acht Maßnahmen verhandelt worden - erschien danach möglich, ohne der Stadt untragbare Entschädigungskosten aufzubürden. Bei diesen beiden Straßen handelte es sich um die beiden Altwege Eselsweg - also die spätere Lennéstraße - und den Bendenweg, die spätere Kaiserstraße. Bei letzterer waren die betroffenen Grundeigentümer sogar zur unentgeltlichen Abtretung des zum Straßenausbau benötigten Geländes bereit³⁰⁷.

Die Annahme der Stadt, auch die Grundbesitzer am Eselsweg würden sich zur kostenlosen Abtretung des für die Regulierung der Straße benötigten Geländes bereit finden, erwies sich allerdings als falsch. Bereits 1864, ein Jahr nach dem endgültigen Beschluss der Alignementdeputation, die Straße auszubauen, erhob einer der betroffenen Grundbesitzer Entschädigungsklage gegen die Stadt Bonn. Im Jahr 1868 kam es zu weiteren Prozessen, die jedoch im selben Jahr durch Gerichtsentscheide beigelegt werden konnten. Darauf ist unten noch einzugehen.

War auf diese Weise der Ausbau des Eselsweges wider Erwarten nicht problemlos möglich, so heißt es dagegen im Protokoll der Deputation vom 9. Januar 1863 über den Bendenweg, dieser könne in der geplanten Form ausgeführt werden, da " ein großer Teil der betreffenden Grundeigentümer sich zur kostenlosen Abtretung des nötigen Terrains bereit erklärt" habe. Es liegt nahe, den Grund für das Entgegenkommen der Eigentümer in den früheren Bemühungen der Alignementdeputation zu suchen, die Einwände der Grundbesitzer gegen die ursprüngliche Trassierung so weit möglich zu berücksichtigen und zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen.

Alle übrigen Straßenprojekte, wozu auch der Ausbau der Altwege Grüner Weg und Bonner Talweg zu rechnen war, musste die Alignementdeputation aus unterschiedlichen Gründen fallen lassen. So erschien die Verwirklichung der zum Neutor hin verlängerten hofgartenparallelen Straße VI "längs der Taxushecke" nicht möglich, da die evangelische Gemeinde

³⁰⁷ Sitzungsprotokoll vom 9. Januar 1863, StABo Pr 9/177.

den Bau einer Kirche - der heutigen Kreuzkirche - plane³⁰⁸. Der Bau wurde allerdings erst 1866 in Angriff genommen.

Von den Straßen J und L berichtet das Protokoll ohne nähere Angabe von Gründen, das planmäßige Alignement werde aufgegeben - bei der Straße L ist dabei ebenfalls ein Zusammenhang mit dem Kirchenbau der evangelischen Gemeinde denkbar.

Über die westlich der Bahnlinie mit dieser parallel verlaufende Straße IV war in der Konferenz vom 24. Oktober 1862 überhaupt nicht beraten worden. Nunmehr kam die Deputation zu dem Entschluss, die Straße IV aus dem Stadterweiterungsplan zu streichen, "da deren Supprimierung von der Poppelsdorfer Allee bis in den sogenannten Grünen Weg schon wiederholt beantragt worden" sei und die Verlängerung der Straße über den Grünen Weg hinaus bis zur Weberstraße ohnehin an den unannehmbaren Bedingungen der dortigen Grundeigentümer scheitere³⁰⁹.

Mit der Streichung der Straße IV aus dem Alignementplan kamen die Deputierten gleichzeitig auch einer Forderung der Stadtverordnetenversammlung nach. Man kann vermuten, dass sich dieses Gremium gegen die Ausführung der Straße IV wandte, um drohenden Entschädigungsansprüchen zu begegnen³¹⁰: Das Grundstück, auf welchem die Straße IV auf die Poppelsdorfer Allee münden sollte, befand sich im Besitz des Rentiers Hauptmann, der, wie erwähnt, 1862 eine Schadenersatzklage gegen die Stadt Bonn angestrengt hatte. Bereits am 31. Januar 1857 hatte sich die Deputation mit dem Protest des Rentners Jung gegen die Anlage der Straße auseinander gesetzt.

Interessanterweise wurden allerdings auch Stimmen für den Erhalt der Straße IV laut. So protestierte eine Erbgemeinschaft gegen die beabsichtigte Streichung der Straße aus dem Alignementplan und sprach sich

³⁰⁸ Ebd. W. Petsch-Bahr führt dagegen aus, das Alignement der Straße sei im Jahr 1866 wegen des Kirchbaus von 48 Fuß Breite auf 38 Fuß reduziert worden, bringt dafür allerdings keinen Beleg bei. Vgl. W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 266.

³⁰⁹ Sitzungsprotokoll vom 9. Januar 1863, StABo Pr 9/177.

³¹⁰ Für diese Annahme finden sich bereits im Protokoll der Alignementdeputation vom 7. April 1862 Hinweise. StABo Pr 9/177.

für die Erhaltung dieser weiteren Verbindung des Grünen Weges mit der Poppelsdorfer Allee aus. Die Alignementdeputation wies den Protest allerdings unter Hinweis auf die hohen Kosten zurück, die der Stadt bei Ausführung des Projekts entstünden. Ohne diese Ausgaben näher zu spezifizieren, stellte das Gremium fest, wenn den "Opponenten" so viel an der Ausführung der Straße IV gelegen sei, so liege es in deren Interesse, "sich mit den Eigentümern der betreffenden Grundbesitzer zu einigen und die Ausführung des Unternehmens selbst in die Hand zu nehmen, statt den Vorschlag zu machen, dies auf Kosten der Stadt auszuführen"³¹¹.

Über die zwischen dem Grünen Weg, der Weberstraße, der Bahnlinie und der Straße IV vorgesehene Platzanlage, der einzigen, die nach 1863/64 noch innerhalb der Grenzen des Stadterweiterungsgebiets lag, berieten die Deputierten im Januar 1863 offenbar noch nicht³¹². Dagegen strichen sie die geplanten Ausbaumaßnahmen am Grünen Weg. Die Deputierten waren der Ansicht, die bestehende Baulinie erscheine - wohl durch bereits vorhandene Gebäude - gesichert und die "Erweiterung des Weges im Interesse der anschließenden Grundeigentümer begründet", sodass die Ausführung der geplanten Trasse zu einem späteren Zeitpunkt der Stadt keine Kosten verursachen werde³¹³.

Was den Ausbau des Bonner Talweges betraf, so gelang es auch hier dem Beigeordneten Eller nicht, die betroffenen Grundeigentümer zur Abtretung von Grund und Boden im notwendigen Umfang zu bewegen. Das bedeutete jedoch im Falle dieses Altweges nicht unbedingt, dass ein Ausbau nicht dennoch möglich war: Der Bonner Talweg fiel als Vizinal- oder Kommunalweg unter das aus französischer Zeit stammende Gesetz vom 9. Ventose XIII (28. Februar 1805), wonach den Gemeinden bei Vizinalwegen die Herstellung und Erhaltung einer Mindestbreite von 19 Fuß

³¹¹ Diese Absicht äußerte die Alignementdeputation bereits am 7. April 1862. Den definitiven Beschluss, die Ausführung des Weges aufzugeben, fasste sie am 9. Januar 1863. StABo Pr 9/177.

³¹² Verhandlungen über den Platz sowie der Beschluss, ihn aufzugeben, fallen in das Jahr 1873. Darauf ist unten einzugehen.

³¹³ Sitzung vom 9. Januar 1863, StABo Pr 9/177.

oder sechs Metern bzw. die Erhaltung der ursprünglichen Breite oblag. Das zur Erhaltung dieser Maße notwendige Gelände konnten die Gemeinden jederzeit von den betreffenden Grundeigentümern einziehen, notfalls gegen Entschädigung³¹⁴. Falls ein Antrag auf Anwendung dieses Gesetzes von den zuständigen Behörden abgelehnt werde, wolle man sich auf die "Regulierung" der Einmündung des Bonner Talweges in die Poppelsdorfer Allee beschränken³¹⁵.

An der Einstellung der Deputierten zu dem im Alignementplan vorgesehenen Ausbau der Weberstraße änderte sich gegenüber den Beschlüssen der Konferenz vom 24. Oktober 1862 nichts. Hinsichtlich des Eselsweges blieb die Deputation bei ihrem Entschluss, diesen Weg soweit noch nötig auszubauen. Die geplante Verlängerung des Weges über die Weberstraße hinaus nach Süden sollte dagegen entfallen.

Schließlich informiert das Protokoll der Alignementdeputation vom 9. Januar 1863 auch über einen Beschluss des Gremiums vom 24. Oktober 1862, der dort nicht erwähnt wird. Man habe sich darauf geeinigt, "alle Wege, welche jenseits des Katasters in den Plan aufgenommen worden sind", aufzugeben. Diesen folgenreichen Beschluss, der auf den ersten Blick der "Aufteilung des vorgesehenen Planungsgebietes in einen obligatorischen und einen fakultativen Geltungsbereich"³¹⁶ nahe kommt, trugen die übrigen verantwortlichen Gremien der Stadt Bonn offenbar mit³¹⁷. Es ergeben sich bei genauerem Hinsehen allerdings Zweifel an der Charakterisierung der Planungsvorgaben für den Bereich nördlich der Weberstraße als "obligatorisch": Bei den oben dargestellten zahlreichen Streichungen blieb nämlich (zunächst) nur noch ein Bruchteil der ursprünglichen Planung er-

³¹⁴ Ebd. Eine Erläuterung des Gesetzes findet sich bei Ludwig von Rönne, *Das Wegerecht und die Wegepolizei des preußischen Staates*, Breslau 1852, S. 412 ff.

³¹⁵ Sitzung vom 9. Januar 1863, StABo Pr 9/177.

³¹⁶ B. von der Dollen (Anm. 11), S. 150.

³¹⁷ Ebd. Damit stand also knapp fünf Jahre nach dem Beschluss, den Stadterweiterungsplan für Bonn ohne die Einbeziehung von Poppelsdorfer Gemarkungsteilen auszuführen, auch die Ausdehnung der Planung auf Kessenicher Gemeindegebiet zur Disposition. Vgl. oben den entsprechenden Abschnitt.

halten. Es entfielen als städtische Projekte: die Weberstraße, die Regulierungen des Bonner Talweges, des Grünen Weges und des Eselsweges, die Straßen IV, VI, J und L, sodass nur der Ausbau des Bendenweg problemlos, der des Bonner Talweg gegebenenfalls über die Anwendung des Gesetzes von 1805 praktikabel erschien. Die Ausführung der Straße H scheint ebenfalls möglich gewesen zu sein; dies könnte dann eine Folge ihrer Verlegung auf andere Parzellen sein. Über die Straße F schweigen sich beide Protokolle aus.

Mit einer so weit reichenden "Umarbeitung", wie sie die Deputierten unter dem Eindruck der sich immer deutlicher abzeichnenden Rechtslage und der Haltung der betroffenen Grundeigentümer gegenüber dem Alignementplan vorzunehmen gedachten, erklärte sich die Bezirksregierung jedoch nicht einverstanden. Unter dem 5. Mai 1863, auf den Tag genau vier Jahre nach der Genehmigung des Bonner Stadterweiterungsplans durch den König, teilte Oberbürgermeister Kaufmann der Alignementdeputation eine Verfügung der Regierung vom 28. April 1863 mit, "in welcher dieselbe die Vorschläge zur Abänderung des Alignementplans als zu planlos und ohne Zusammenhang bezeichnet, als daß solche dem Königlichen Ministerium zur Einholung der Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt werden könnten"³¹⁸.

Eine Frist von weiteren zwei Monaten, welche die Bezirksregierung der Stadt zur Vorlage neuer Umarbeitungsvorschläge einräumen wollte, lehnte die Stadt unter Hinweis auf die drohende Gefahr weiterer gerichtlicher Auseinandersetzungen mit Grundbesitzern ab. Die Deputierten erklärten vielmehr, sie seien nicht in der Lage, ein anderes Konzept vorzulegen und sprachen sich für einen Besuch des Regierungsbaurats in Bonn aus, "um an Ort und Stelle das vorliegende Projekt einzusehen und zu prüfen und hält die Versammlung dafür, daß die Vorschläge alsdann nicht als planlos und unzusammenhängend erkannt werden könnten"³¹⁹.

Die Kontroverse zwischen der Stadt Bonn, der Regierung und dem Handelsministerium schwelte zwischen April 1863 und August 1864 weiter:

³¹⁸ In StABo Pr 9/177.

³¹⁹ Sitzung vom 5. Mai 1863, StABo Pr 9/177.

Während die Stadt vergeblich eine neuerliche Umarbeitung des Plans zu erreichen suchte und sich auch vehement gegen die Veröffentlichung sperrte³²⁰, sah sie sich gleichzeitig in dem Bemühen, weitere gerichtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden, an ihren Grenzen. Die Regierung akzeptierte zunächst offenbar weder die Eliminierung strittiger oder nachrangiger Trassen noch die Verlagerung der Planausführung in private Hände. Sie konnte verständlicherweise in dem derart abgespeckten Plan kein Konzept mehr erkennen. Dennoch scheint sie sich beim Handelsministerium als der zuständigen Behörde für eine Umarbeitung des Alignementplans stark gemacht zu haben, denn die Begrenzung des Alignementplans nach Süden bis zur Weberstraße erhielt am 16. April 1864 die königliche Genehmigung³²¹.

Unter dem 30. August 1864 verfügte die Kölner Regierung schließlich rechtsverbindlich die Veröffentlichung und Ausführung des Plans. Nachdem die städtische Juristenkommission die Überzeugung geäußert hatte, eine Publikation des Plans sei nicht länger aufzuhalten, wurde der Bonner Stadterweiterungsplan am 10. September 1864, rund neun Jahre nach Planungsbeginn, endlich veröffentlicht.

Ein Vergleich des Stadterweiterungsplans mit dem 1865 im Bonner Verlag Aimé Henry erschienenen Stadtplan legt die Vermutung nahe, dass die Regierung trotz ihrer ablehnenden Haltung gegenüber den Änderungswünschen der Deputierten im Nachhinein dem Fortfall einzelner Fluchtlinien zustimmte, und in der Folgezeit sollte es noch zu weiteren Modifikationen an dem Fluchtlinienplan kommen.

So fehlen im Stadtplan von 1865 die neuen Fluchtlinien für die Straße J, die heutige Straße Am Hofgarten auf dem Abschnitt südlich der Anatomie³²². Ferner wurden die Fluchtlinien der kurzen Straße L zwischen

³²⁰ Über diese Bemühungen unterrichten uns der Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1864 und die bereits genannte Nummer der Bonner Zeitung vom 11. September 1864.

³²¹ Vgl. dazu B. von der Dollen (Anm. 11), S. 151.

³²² Der Verleger des Stadtplans von 1865, A. Henry, war zeitweise Mitglied der Alignementdeputation. Vgl. dazu die Teilnehmerlisten zu den Protokollen der Deputation in StA-Bo Pr 9/177.

der geplanten hofgartenparallelen Verlängerung der Straße VI und dem Bendenweg offenbar zwei Bauten angepasst, die dort in dem rechtlich unsicheren Zeitraum zwischen dem Planungsbeginn und der definitiven Feststellung des Plans entstanden sein müssen.

Die Stadt erreichte in der Folge noch eine weitere planerische Veränderung, der im Stadtplan von 1865 noch nicht kartographisch Rechnung getragen ist: Die zwischen der Bahnlinie, der Weberstraße, der geplanten Straße IV und dem Grünen Weg geplante Platzanlage, immer wieder als „Markt“ bezeichnet, wurde mit Rücksicht auf zwei Häuser nach Süden zurückgenommen³²³. Auch diese beiden Bauten waren offenbar ohne Rücksicht auf die Vorgaben des Stadterweiterungsplans errichtet worden.

6. Privater Straßenbau innerhalb und außerhalb des Bonner Stadterweiterungsgebietes

Nach der Begrenzung des Bonner Stadterweiterungsgebietes auf das Gebiet nördlich der Weberstraße und östlich des Bonner Talweges lag für den Bereich jenseits dieser Straßen kein Bebauungsplan mehr vor. Um 1864/65 begannen die ersten städtischen Vorarbeiten zur Ausführung des stark beschnittenen Stadterweiterungsplans; bis 1870/71 war die Anlage dieser Straßen, soweit sie jemals realisiert wurden, abgeschlossen.

Etwa um diese Zeit, zu Beginn der 1870er Jahre, setzte jenseits der Grenzen des Stadterweiterungsplans eine Straßenbautätigkeit durch private Akteure ein³²⁴. Die Entwicklung beider Formen der Vergrößerung städti-

³²³ Laut Kabinettsordre vom 16. September 1865. Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1865.

³²⁴ Bei den Beratungen der Aligementdeputation zur Modifizierung des Stadterweiterungsplans war die Ausführung von Straßen durch Privatleute auf deren Grund und Boden bereits ins Gespräch gebracht worden.

scher Siedlungsfläche verlief somit in Bonn räumlich und zeitlich weitgehend getrennt.

Rechtliche und planerische Einflüsse auf das Stadterweiterungsprojekt wurden bereits im 2. und 4. Kapitel der Untersuchung auf ihre räumliche Wirkung hin analysiert. Nachfolgend sollen nun zunächst Einflussfaktoren auf den privaten Straßenbau als individuelle raumwirksame Tätigkeit einzelner Unternehmer ebenso aufgezeigt werden wie noch bestehende Forschungslücken. Dabei sollen auch Unterschiede zur städtischen Straßenbautätigkeit herausgestellt werden.

Daran schließt sich die Untersuchung der - zeitlich vor dem privaten Straßenbau liegenden - städtischen Straßenbautätigkeit an. Eine kurze Analyse des räumlichen Entwicklungsstandes der (heutigen) Südstadt um 1870/71 leitet dann zur Untersuchung des privaten Straßenbaus über und beleuchtet damit gleichzeitig die räumliche Ausgangslage für dessen Entstehung.

6.1 Einflussfaktoren auf den privaten Straßenbau

Privater Straßenbau setzt staatlich garantiertes Individualeigentum an Grund und Boden voraus: "Die formell-juristische Umwandlung der alten feudalen Bodenordnung in ein System individuellen Eigentums und der freien Verfügbarkeit über den Boden ließ eine erste Generation von Grundbesitzern entstehen, die in ihrem Denken und Handeln zum großen Teil noch den Gesetzmäßigkeiten der agrarischen 'Grundrente' verhaftet" waren, meint Juan Rodriguez-Lores³²⁵. Der historische Prozess, an dessen Ende sowohl Bodenspekulanten als auch Terraingesellschaften standen, stand dabei unter dem Einfluss einer Anzahl von Faktoren: "fortschreitender Ak-

³²⁵ Juan Rodriguez-Lores, "Gerade oder krumme Straßen?" Zu den irrationalen Ursprüngen des modernen Städtebaus, in: ders./G. Fehl (Anm. 8), S. 112. Vgl. auch H. Böhm (Anm. 47), S. 140f.

kumulation von Bodenkaptal, massiver Beteiligung des Finanzkapitals am Bodengeschäft, Entwicklung des Hypothekenwesens³²⁶.

Bereits die Zeitgenossen erkannten die Problematik dieser Entwicklung: Dem traditionellen Städtebau, der sich von absolutistischen Vorstellungen der Bodenverwertung und Stadtgestaltung leiten lässt, steht zu Beginn der 1870er Jahre erstmals eine reformerische Variante gegenüber, die sich der Bodenaufteilung und -verwertung als der Kernfrage städtebaulichen Handelns aus einer diametral verschiedenen Richtung nähert. So führt der Frankfurter Architekt G. von Roessler aus: "Die eine Art (zeitgenössischer Stadterweiterungen) bestrebt sich, ein System absoluter Regelmäßigkeit des Straßennetzes durchzuführen und damit die vorhandenen Verhältnisse zu vermitteln, die andere lässt aus den vorhandenen Verhältnissen die Form des Strassennetzes gewissermaassen von sich selbst gestalten. Letztere kann man daher als die natürlich im Gegensatz zu der ersteren als der künstlichen bezeichnen."³²⁷.

Von Roessler problematisiert diesen Gegensatz vor allem im Hinblick auf die Möglichkeiten der Grundbesitzer, ihr Eigentum vorteilhaft zu verwerten: "Da die Lage und Richtung der Straßen (beim natürlichen System, B.G.) an kein Gesetz starrer Regelmäßigkeit gebunden ist, kann es den betreffenden Unternehmern (...) gestattet werden, die Strassen auf ihren Grundstücken derart anzulegen, daß eine vorteilhafte Eintheilung in Bauplätze herauskommt. (...) In diesem Umstand liegt es, dass man (...) ein Strassennetz projectiren kann, welches sich einerseits den vorhandenen Terrainverhältnissen auf das Genaueste anschließt, andererseits, was fast noch wichtiger ist, die durch jede derartige Anlage hervorgerufene Beeinträchtigung der Besitzverhältnisse auf ein Minimum reduziert."³²⁸

Das durch von Roessler als künstlich apostrophierte herkömmliche Verfahren zeitgenössischen Städtebaus zersplitterte durch die unzureichende Berücksichtigung der Besitzverhältnisse den Grund und Boden, erschwere so die Verwertung des Grundeigentums und führe über die Be-

³²⁶ J. Rodriguez-Lores (Anm. 325), S. 112.

³²⁷ Zitiert nach ebd., S. 101.

³²⁸ Zitiert nach ebd.

gleiterscheinung der künstlichen Verteuerung des Bodens zu überhöhten Grundstückspreisen, die wiederum einer maximale Ausnutzung des teuren Bodens Vorschub leisteten.

Ein ähnliches Reformprogramm - es geht auf den Städtebauteoretiker Ernst Bruch zurück - forderte bereits in den Sechzigerjahren die Beschränkung des öffentlichen Bauplans auf die notwendigsten Vorgaben: einige wenige Hauptstraßen, den Erhalt des vorhandenen Wegenetzes und die Förderung der privaten Bautätigkeit mit dem Ziel, "möglichst viele Straßen verschiedener Breite mit recht kleinen Quartieren zu errichten" und dabei "auf die vorhandenen Besitzverhältnisse die allersorgfältigste Rücksicht zu nehmen"³²⁹.

Die kleingekammerte Parzellierung und die einer langjährigen Realteilung entsprechenden Besitzverhältnisse in den landwirtschaftlich geprägten Randlagen der Altstadt Bonns wurden oben bereits erwähnt. Rodriguez-Lores hat den Prozess beschrieben, mittels dessen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts größerer zusammenhängender Grundbesitz in die Hände privater Bodenverwertungsinteressenten gelangte³³⁰. Für Bonn wäre noch zu analysieren, in welchem Umfang Bodenerwerb durch private Akteure mit dem Ziel der Straßenanlage bzw. der Erschließung als Bauland stattfand; anhand der für diese Untersuchung herangezogenen Quellen ergeben sich jeweils nur punktuelle Hinweise auf den Erwerb größeren zusammenhängenden Grundbesitzes durch einzelne Interessenten³³¹.

³²⁹ Zitiert nach ebd., S. 103.

³³⁰ J. Rodriguez-Lores (Anm. 325), S. 112.

³³¹ Hans Böhm hat solche Prozesse auch für Bonn festgestellt, wenn auch nicht expressis verbis für das Gebiet der heutigen Südstadt: Danach waren zahlreiche Rittergüter um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch "fideikommissarisch gebundener Grundbesitz mit Flächen zwischen 60 ha und 800 ha. Einige Gutsbetriebe waren aber bereits Eigentum kapitalkräftiger, nach einem politischen Mandat strebender städtischer Bürger. Wurde die Landtagsfähigkeit dieser Besitzungen von der preußischen Regierung nicht anerkannt, ließen die bürgerlichen oder auch adeligen Eigentümer die Wirtschaftsflächen parzellieren und boten die kleinen Teilstücke zum Verkauf oder zur Pacht an. Dadurch wurde eine Entwicklung fortgesetzt, die schon während der Säkularisation begonnen hatte." Hans Böhm, Gartenbau und Landwirtschaft in der Umgebung von Bonn, in: E. Mayer/K. Fehn/Peter-W. Höllermann

Rodriguez-Lores arbeitet detailliert die Verbindungslinien zwischen dem Ankauf von Boden durch private Unternehmer und seiner spekulativen Veräußerung als Bauland heraus: In einer ersten Phase dient der Erwerb von Grundbesitz der Deckung des eigenen (Bauland)bedarfs, der Kapitalanlage etc.; dadurch, so Rodriguez-Lores, "wurden bestimmte Techniken und Formen bei vielen frühkapitalistischen Stadterweiterungsprojekten des 19. Jahrhunderts geprägt: so die Unregelmäßigkeit und Kleinteiligkeit der Aufschließung auf dem Gelände vorstädtischer Gärten, wo man sich an die vorgefundene, stark fragmentierte Eigentumsstruktur hielt (...) "³³². Erst mit dem oben umrissenen massiven Kapitalzufluss bzw. unter dem Einfluss des sich entwickelnden Hypothekenwesens gewannen Grunderwerb bzw. Bodenerschließung mehr und mehr spekulativen Charakter.

Böhm problematisiert den Übergang von der staatlich gelenkten Stadterweiterung über den Bebauungsplan in kommunaler Regie bis hin zu privaten Bodenerschließungsprojekten noch weiter: Sei die Aufstellung von Bebauungsplänen zunächst noch als "öffentliche Aufgabe und öffentliches Recht" verstanden worden, so sei im Verlauf des 19. Jahrhunderts "die konkrete Gestaltung des Stadtkörpers (...) zum privaten Recht der Grundbesitzer, Terrain- bzw. Baugesellschaften" geworden; eine kommunale Bodenpolitik als Gegeninstrument zur weitgehend selbstständigen, auf Gewinnmaximierung zielenden Planung privater Grundbesitzer fehlte, so Böhm, in den westlichen Provinzen Preußens fast völlig³³³.

Die Absicht der Bodenverwertung, präziser: die Erzielung eines Gewinns aus der Verwertung des Bodens - stellt vor dem Erlass des Preussischen Fluchtliniengesetzes auch in Bonn ein Hauptmerkmal des Stadterweiterungsprozesses durch private Akteure und zugleich einen der wichtigsten Unterschiede zur Stadterweiterung in städtischer Regie dar.

(Anm. 177), S. 225-245, hier S. 233. Vgl. zum Übergang adliger Güter in bürgerlichen Besitz auch die Entwicklung in Aachen, wo eine bürgerliche Aktiengesellschaft das Areal eines ehemaligen Herrnsitzes erwarb und als bebaute oder unbebaute Parzellen weiterverkaufte. P. Ruhnau (Anm. 135), S. 238f.

³³² J. Rodriguez-Lores (Anm. 325) S. 112.

³³³ H. Böhm (Anm. 47), S. 152ff.

Der Stadterweiterungsplan erstreckte sich sowohl im ursprünglichen als auch im später tatsächlich realisierten Umfang ganz überwiegend auf Gelände, das sich nicht in städtischem Besitz befand. Die zuständigen städtischen Stellen betrieben somit das Erweiterungsvorhaben nicht im eigenen wirtschaftlichen Interesse, sondern im Sinne der staatlichen Auftragsverwaltung; ihre Stellungnahmen im Streit um die Realisierung des Projekts belegen, dass sie dies auch so empfanden³³⁴. Anstelle wirtschaftlicher Gewinne durch die Bodenerschließung, etwa durch den Verkauf neu erschlossener Parzellen als Bauland, drohten der Stadt im Gegenteil Aufwendungen durch Entschädigungsforderungen und die Anlage der Straßen - Kosten, die mit dem Fluchtliniengesetz von 1875 in Preußen einheitlich und rechtsverbindlich gemildert werden konnten³³⁵.

Durch das Stadterweiterungsprojekt wurden unabhängig von dessen stark behinderter Umsetzung unter städtischer Regie auch nur relativ begrenzte Flächen neu erschlossen. Ein großer Teil der städtischen Baumaßnahmen, die letztlich zur Ausführung gelangten, bestand in der Regulierung von Altwegen, wie etwa dem Ausbau des Benden- und des Eselsweges von Feldwegen zu städtischen Straßen. Damit erschloss die Stadt privaten Boden und bewirkte dessen Verwertung als Bauland, ohne die solcherart kostenträchtig geschaffene Wertsteigerung des privaten Areals abzuschöpfen. Warum dies offenbar unterblieb, ist den Quellen nicht zu entnehmen: Wieder ist auf die rheinisch-französische Gesetzgebung zu verweisen: Sie gestand in dem mehrfach erwähnten so genannten Marais-Gesetz vom 16. September 1807 den Städten und Gemeinden zu deren finanzieller Entlastung ausdrücklich die Abschöpfung des Mehrwerts nach Baumaßnahmen zu³³⁶. Die Stadt Bonn hätte demnach den Mehrwert, den jedes Grundstück durch seine Qualitätssteigerung von Acker- zu Bauland

³³⁴ Vgl. B. von der Dollen (Anm. 11), S. 147ff.

³³⁵ Ganz vereinzelt tritt nach Ausweis der Quellen die Stadt Bonn als Grundstücksverkäuferin in Erscheinung: So konnte sie im Jahr 1872 15 einzelne Baustellen an der heutigen Kaiserstraße in einer Gesamtgröße von knapp 5 000 m² für insgesamt 55077 Taler verkaufen. Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1872.

³³⁶ Vgl. oben S., H. Schröteler-von Brandt (Anm. 63).

erhielt, an den zum Anbau fertiggestellten Straßen von den betreffenden Grundeigentümern einziehen bzw. mit den entstandenen Aufwendungen verrechnen können³³⁷.

6.2 Die Nachfrage nach Wohnraum und Bauland als Voraussetzung (spekulativen) privaten Straßenbaus

Im folgenden Abschnitt geht es nicht darum, den Prozess der Bonner Bevölkerungsentwicklung detailliert nachzuzeichnen oder gar mit neuen Erkenntnissen aufzuwarten³³⁸. Jedoch stellen die Entwicklung der Einwohnerzahlen und der Verstädterungsprozess in Preußen wesentliche Einflussfaktoren für die qualitative und quantitative Nachfrage nach Wohnraum dar. Aus diesem Blickwinkel heraus soll daher die Bevölkerungsentwicklung im hier maßgebenden Zeitraum zwischen 1871 und der Jahrhundertwende kurz dargestellt werden.

Allgemein wird die Bevölkerungsentwicklung bestimmt durch die Mortalitäts- und Fertilitätsraten, die Lebenserwartung sowie die Wanderungsbewegungen innerhalb zeitlicher und räumlicher Grenzen. Für Preußen lässt sich dazu feststellen, dass die Sterblichkeit bereits seit etwa 1830 allmählich sank, um zu Beginn der Kaiserzeit noch einmal spürbar abzunehmen. Die starken Geburtenüberschüsse blieben weiter erhalten und pendelten sich bis zur Jahrhundertwende auf hohem Niveau ein. Parallel dazu stieg die durchschnittliche Lebenserwartung, die um 1871 bei Männern wie Frauen unter 40 Jahren gelegen hatte, auf durchschnittlich 47 Jahre an. Damit kam es zur Fortentwicklung des steilen natürlichen Bevölke-

³³⁷ Zur Finanzierung der hohen Grunderwerbs- und Erschließungskosten hatte die Stadt Krefeld bereits für den 1843 genehmigten Stadterweiterungsplan entsprechende Regelungen in ihrem Bau-Polizei-Reglement erlassen.

³³⁸ Vgl. zu diesen Fragen Horst Fehre, Bonn unter den Städten Deutschlands. Vergleich in Spiegel der Zahlen, in: D. Höroldt/M. van Rey (Anm. 304), S. 23-41.

rungrungswachstums, das in Mittel- und Westeuropa schon seit etwa 1740 eingesetzt hatte.

Die Zeit zwischen der Reichsgründung und dem ausgehenden Jahrhundert ist in Preußen durch ein besonders rasches Städtewachstum gekennzeichnet, das sich aus einem Bündel von Ursachen speist: Zum einen gab es, bedingt durch die Freisetzung zahlreicher Arbeitskräfte in der Landwirtschaft infolge der Agrarreformen, eine starke Land-Stadt-Wanderungsbewegung: Große Teile der ländlichen Bevölkerung verließen auf der Suche nach neuen Arbeitsplätzen ihre Heimat und wanderten in die Städte, wo sie in den sich rasch entwickelnden Gewerbe- und Industriebetrieben auf Lohn und Brot hofften. Die Industrialisierung bzw. der generelle Strukturwandel der Wirtschaft erhielt wiederum durch den Zustrom von Arbeitskräften weitere Impulse. Andere ländliche Bevölkerungsteile zogen in der Hoffnung auf eine Anstellung als Dienstboten in die aufblühenden städtischen Regionen.

Hans-Ulrich Wehler hat die Charakteristika der Wanderungsbewegung anhand preußischer Statistiken klar herausgearbeitet. Es waren weit überwiegend junge, ledige männliche Arbeiter, die das Städtewachstum speisten. Vorwiegend aus dem näheren Umland der Großstädte bzw. wachsenden Mittelstädte stammend, verblieben sie für mehr oder weniger kurze Zeit in einem (groß)städtischen Industriebetrieb. Im Zyklus der Konjunktur, oftmals bereits nach weniger als einem Jahr, verloren sie den Arbeitsplatz wieder oder wechselten ihn aus eigenem Antrieb. Auch auf die beträchtlichen Wanderungsverluste der Städte, bedingt durch den Wegzug derjenigen, die ihren Arbeitsplatz aufgaben oder verloren bzw. erst gar keinen fanden, weist Wehler hin: "Die großen und mittelgroßen Städte, welche die Zuwandernden in erster Linie aufnahmen, fungierten in diesen Jahrzehnten wie riesige Pumpenwerke, die einen gewaltigen, fluktuierenden Zustrom temporärer Einwohner ansaugten, aber ebenso einen gewaltigen Abstrom gewissermaßen wieder ausspieen."³³⁹

³³⁹ Hans-Ulrich Wehler, Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3: Von der "Deutschen Doppelrevolution bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges: 1849-1914, München 1995, S. 505.

Das Ausmaß der Verstädterung war unter diesen Umständen gewaltig: Im Zeitraum vom 1871 bis 1910 wuchs die Bevölkerung des Kaiserreiches von rund 41 Millionen auf knapp 65 Millionen Menschen an. Im gleichen Zeitraum steigerte sich die Zahl der in Städten (oberhalb 2000 Einwohner) lebenden Personen von knapp 15 Millionen auf knapp 39 Millionen, wobei die Großstädte über 100 000 Einwohner das stürmischste Wachstum erlebten³⁴⁰.

Der Kategorie der Städte oberhalb 20 000 Einwohnern, zu der auch Bonn mit einer Einwohnerzahl von gut 26 000 (1871) zu rechnen ist, gehörten die 1914 die meisten Städte des Reiches an. Viele davon erlebten ebenfalls einen bis dahin nicht gekannten Wachstumsschub: Im Zeitraum von 1871 bis 1995 wuchs etwa die Stadt Bonn, bezogen auf das heutige Stadtgebiet, pro Jahr um durchschnittlich 772 Personen; die Einwohnerzahl stieg von 26 030 im Jahre 1871 auf 87978 Menschen (ortsanwesende Bevölkerung im Jahre 1910) an. Auf die Gesamtheit der preußischen Städte bezogen, kann dieses Wachstum als durchschnittlich bezeichnet werden: Durch den Bergbau und die Schwerindustrie geprägte Städte wuchsen rascher, alte Verwaltungsstädte, Standorte der Textilindustrie sowie zahlreiche Städte im Osten des Reiches blieben hinter der allgemeinen Entwicklung zurück³⁴¹.

Den höchsten Anteil städtischer Bevölkerung in Preußen, nämlich 75 Prozent, wies um 1914 die Rheinprovinz auf; 50 Prozent ihrer Bevölkerung lebten sogar in Großstädten oberhalb 100 000 Einwohner³⁴².

Eingemeindungen waren eine logische Folge des rasanten Stadtwachstums. Sie sicherten den wachsenden Städten Flächenreserven sowohl für die Ausweitung von Gewerbe und Industrie als auch für den Siedlungsbau, wenngleich sie oftmals noch ohne Rückbindung an geordnete Pläne erfolgten. Der wachsenden Nachfrage nach Wohnraum begegneten die städtischen Verantwortlichen auf verschiedene Weise. Innerhalb der Altstädte wurden nun, wie an den Beispielen Kölns und Bonns gut zu be-

³⁴⁰ Ebd., S. 512f.

³⁴¹ H. Fehre (Anm. 338), S. 37.

³⁴² H.-U. Wehler (Anm. 339), S. 512f.

gen ist, die letzten, eventuell bislang noch agrarisch genutzten Freiflächen als Siedlungsfläche genutzt. Weiteren Wohnraum schaffte die Bebauung rückwärtiger Höfe, der Umbau von Dachgeschossen, Speichern, Kellern und dergleichen in Wohnbauten. Der Nachfrage nach Wohnraum entsprach schließlich auch der Versuch, mittels Bebauungsplänen außerhalb des bestehenden Siedlungskörpers Flächen für wohnliche Nutzung jeder Couleur von der Mietskaserne bis zur Villa auszuweisen. Es kam zur "klassenspezifische(n) Segregation" der Wohnviertel³⁴³, zumal angesichts des Fehlens geeigneter kommunalpolitischer Steuerungsmöglichkeiten dem (privaten) spekulativen Wohnungsbau Tür und Tor geöffnet war: "Das Fehlen einer gestaltenden Planung der Stadt aber hatte zur Folge, daß sich die bauliche Entwicklung der Städte im wesentlichen nach der faktischen Nutzung der Stadtflächen bzw. deren Nutzungsmöglichkeiten richtete. Das bedeutete, daß die Grundstückspreise, konkret die Spekulation, die Entwicklung des Städtebaus in dieser Phase allmählich immer stärker bestimmten."³⁴⁴

Ein anschauliches Beispiel für diese Entwicklung bildet etwa die Entstehung des oben im Abschnitt über Aachen vorgestellten Frankenberger Viertels: Zwar besaßen die beiden von der Planung betroffenen Gemeinden Aachen und Burtscheid sicherlich nicht nur die bemängelten spärlichen Einflussmöglichkeiten auf die Planung³⁴⁵; vielmehr galten auch im Raum Aachen die beiden französischen Gesetze von 1807 und 1810 sowie das mehrfach diskutierte Ministerialedikt vom 12. Mai 1855 über die Aufstellung von und das Verfahren bei der Abwicklung von Bebauungsplänen. Dennoch bleibt festzuhalten, dass die großen gründerzeitlichen Viertel Aachens, das Rehm-, das Steffens- und das Frankenberger Viertel, durch private Unternehmer auf eigene Rechnung und ohne städtische Beteiligung entstanden. Quellen belegen eindeutig den spekulativen Charakter dieser

³⁴³ Vgl. ders., S. 515.

³⁴⁴ H. Matzerath (Anm. 32), S. 145.

³⁴⁵ P. Ruhnau (Anm. 135), S. 15, geht davon aus, dass "städtische Mitwirkung... (an der Schaffung neuen Wohnraums, B.G.) vor 1875 so gut wie überhaupt nicht möglich" gewesen

Baumaßnahmen und lassen zugleich eindeutige Rückschlüsse auf den angesprochenen Kundenkreis zu: Peter Ruhnau ermittelte Offiziere, Fabrikanten, Kommerzienräte, Rechtsanwälte und Kaufleute als Auftraggeber bzw. Käufer der Bauten³⁴⁶.

In Bonn fehlten solche Großunternehmer. Eberhard Grunsky und Volker Osteneck, die beide die Bonner Südstadt als bauliches Ensemble untersucht haben, gelangen zu dem Schluss, dass der mittelständischen Struktur Bonns entsprechend eine Anzahl von Bauherren, Architekten bzw. Unternehmern mit jeweils mehreren, einige wenige mit zahlreichen Bauten hervortraten. Der spekulative Charakter der Baumaßnahmen ist unbestritten: Anhand ihrer Architektenliste, welche die bis 1973 erhaltenen Bauten erfasst, lässt sich ermitteln, dass von rund 1 100 nachweisbaren Bauten immerhin gut ein Fünftel, nämlich 247, auf eigenen Grundstücken der "Architekten", die ebenso gut Bauunternehmer, Bautechniker, Maurermeister oder Ziegeleibesitzer sein konnten, errichtet wurde. Rund 140 weitere Häuser waren Auftragsarbeiten für andere Bauherren³⁴⁷. Grunsky und Osteneck haben zudem aufgrund ihrer Datenlage eine äußerst instructive Kartierung der heutigen Südstadt erstellt, die a. den Denkmälerbestand der heutigen Südstadt (auf der Basis des Standes von März 1973), b. eine Baualterskartierung, c. die Lage und die Verteilung der Spekulationsobjekte und d. die Bauten der zehn meistbeschäftigten Architekten und die Grundstücke der zehn größten Bauherren einschließt.

Die Beantwortung der Frage, welcher Personenkreis in welchem Umfang den in der Regel gehobenen bis anspruchsvollen Wohnraum in dem geplanten neuen Stadtteil nachfragte und auf diese Weise einen Anreiz für die Investitionen privater Akteure bot, ist bislang dagegen nur in allgemeiner Form und eher indirekt auf der Basis von Arbeiten möglich, die sich primär anderen Zielen widmen. Angesichts des vergleichsweise kurzen Zeitraums, innerhalb dessen das recht große Areal im Süden und Süd-

sei und die Initiative dafür bei privaten Unternehmen und Gesellschaften gelegen habe, ohne für diese These einen Beleg beizubringen.

³⁴⁶ Ders., S. 39f.

³⁴⁷ Eigene Zusammenstellung nach E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 15ff.

westen der Bonner Altstadt erschlossen und bebaut wurde, muss es überraschen, dass die Zusammenhänge zwischen der Bevölkerungs- und der Siedlungsentwicklung Bonns für das fragliche Areal und den entsprechenden Zeitabschnitt noch nicht detailliert untersucht sind. Auch im Rahmen dieser Studie kann, wie oben dargelegt, die hier noch bestehende Forschungslücke nicht geschlossen werden.

Das Wachstum und die Änderung der Bevölkerungszusammensetzung in Verbindung mit der Universitätsgründung 1818 wurden bereits herausgestellt. Aber auch andere, durch die kulturelle Stellung, die geographische Lage und landschaftliche Schönheit bedingte "Pull-Faktoren" waren den Zeitgenossen um die Mitte des 19. Jahrhunderts wohl bewusst: "Unsere Stadt ist mehr darauf angewiesen, in dem weitverbreiteten Ruf unserer Hochschule und in den verschiedenen Annehmlichkeiten des Lebens, welche die reizende Lage und die geistigen Genüsse der Kunst und Wissenschaft bieten, die Quelle ihres Wohlstandes zu finden und zu pflegen als in der Entwicklung einer großartigen industriellen Tätigkeit."³⁴⁸ Die "verschiedenen Annehmlichkeiten des Lebens" zogen nun auch nach der Jahrhundertmitte in erheblichem Maße eine Bevölkerungsgruppe nach Bonn, die ihren Lebensunterhalt aus dem Ertrag ihrer Vermögen bestritt: die Rentner bzw., im Sprachgebrauch zeitgenössischer Quellen, Rentiers. Dietrich Höroldt weist anhand von Volks-, Berufs- und Gewerbe- bzw. Betriebszählungen für die Jahre 1867 bis 1907 einen absolut wie relativ steigenden Anteil dieser für die Wirtschaftskraft der Stadt bedeutenden Bevölkerungsgruppe nach. Dabei liegt der Schwerpunkt der Zunahme in der Zeit von 1867 bis 1895³⁴⁹, also just in demjenigen Zeitraum, in dem private Akteure die von der Stadt nur in kleinen Teilen umgesetzte Stadterweiterungsplanung im Bereich der heutigen Südstadt in eigener Initiative und auf eigene

³⁴⁸ So lautete jedenfalls die Einschätzung des amtierenden Oberbürgermeisters Leopold Kaufmann im Jahr 1867. Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Bonn 1867, zitiert nach: Dietrich Höroldt, Bonn als Universitäts-, Rentner- und Garnisonstadt, in: ders./M. van Rey (Anm. 304), S. 108.

³⁴⁹ Vgl. ebd., S. 108f.

Rechnung fortsetzen³⁵⁰. Horst Fehre hat für Bonn im Jahr 1871 mit 16,91 Prozent nach Wiesbaden den zweithöchsten Prozentsatz so genannter "Berufsloser" errechnet, also denjenigen Personenkreis innerhalb der ortsansässigen Bevölkerung, der "von eigenem Vermögen, Rente, Pension oder Unterstützung" lebte, "vereint mit Insassen von Anstalten aller Art"³⁵¹.

Mit einer flächendeckenden Analyse der sozialen und beruflichen Gliederung der Einwohner des Untersuchungsgebietes für mehrere Querschnittsjahre könnte zum einen die nachfrageorientierte Komponente der offenkundigen Spekulationsbautätigkeit in weiten Bereichen der Südstadt erhellt werden. Es könnten ferner die trotz aller Homogenität des heutigen Erscheinungsbildes vorhandenen Unterschiede in bezug auf die Qualität der Bauten und ihre Nutzung analysiert sowie in diesem Zusammenhang die Rollen der verschiedenen Bauträger - Auftraggeber, Ausführende, Bauherren - im Hinblick auf die physiognomische und sozialstrukturelle Bedeutung untersucht werden.

Zusammenfassend kann angesichts der noch unzulänglichen Datenlage die Entwicklung für Bonn lediglich in Form einer Arbeitshypothese wie folgt umrissen werden: Der Ausbau eines Straßennetzes unter der Ägide privater Akteure unterlag dem Einfluss der Nachfrage nach Wohnraum und Bauland, der sich wiederum auf die quantitative und qualitative Änderung der Bevölkerungszahl bzw. -zusammensetzung zurückführen lässt. In quantitativer Hinsicht nimmt die Entwicklung der Stadt Bonn einen für Preußen durchschnittlichen Verlauf; in qualitativer Hinsicht - und diese dürfte bestimmend für den Charakter des entstehenden Wohngebietes geworden sein - nimmt die Stadt Bonn im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts einen Spitzenplatz unter den preußischen Mittelstädten ein. Die finanzstarken, bei der Umsetzung ihrer Wohnvorstellungen anspruchsvollen Nachfrager - eben "Rentner" und sonstige von eigenem Vermögen lebende Personenkreise - fanden in dem neu entstehenden Stadtteil im Süden und Südwe-

³⁵⁰ D. Höroldt weist in seiner Studie auf die bevorzugten Wohngebiete der Bonner Rentner hin: Koblenzer und angrenzende Straßen, also Teile der heutigen Südstadt.

³⁵¹ H. Fehre (Anm. 338), Tabelle S. 39. Die Zahlenangaben beziehen sich auf preußische Mittelstädte zwischen 20 000 und 50 000 Einwohnern.

sten der Bonner Altstadt die Möglichkeit zur Realisation ihrer gehobenen Wohnansprüche.

War der Stadterweiterungsplan, der überwiegend ja nicht aus städtischer Initiative, sondern auf Anordnung der Obrigkeit erstellt worden war, durch die oben skizzierten Umstände stark beschnitten worden, so befriedigten in der Folge private Akteure durch den - rechtlich möglichen - Straßenbau in eigener Regie die offenbar ständig wachsende Nachfrage nach entsprechendem Wohnraum oder Bauland.

Es spricht zudem einiges für die Hypothese, dass nicht nur zugezogene Bauherren, sondern auch alteingesessene Bürger mit Grundbesitz im Gebiet der heutigen Bonner Südstadt nach dem Scheitern des städtischen Enteignungsvorhabens als private Akteure im Straßenbau tätig wurden. Diese Hypothese soll unten näher untersucht werden.

6.3 Private Akteure im Straßenbau: Wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen

Im Hinblick auf die wirtschaftlichen Hintergründe, vor denen private Akteure im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Stadterweiterungen bzw. Straßenbau betrieben, sind wichtige Unterschiede gegenüber den "städtischen" Konditionen festzuhalten.

In Bonn erstreckte sich der Stadterweiterungsplan sowohl im ursprünglich vorgesehenen als auch im später realisierten Umfang ganz überwiegend auf Gelände, das nicht im städtischen Besitz stand. Sollte es zur Ausführung des Plans genutzt werden, so waren, wie dargelegt, je nach Rechtsauffassung ein vorbeugendes Bauverbot, eine Entschädigung für den Minderwert bis zur definitiven Enteignung oder aber die sofortige kostenpflichtige Enteignung erforderlich. Ohne Anwendung dieser Mittel riskierten die Kommunen, dass die fortschreitende unkontrollierte und unregulierte Bauentwicklung spätere gezielte Planungen obsolet machte, wie für Duisburg, Düsseldorf und Bonn gezeigt werden konnte. Die einzigen Regulative,

Bauverbote, zeitigten mit der immer deutlicher dem Schutz des privaten Eigentums verpflichteten Rechtsprechung und Rechtsauffassung ebenfalls mehr und mehr kostenträchtige Konsequenzen.

Anders verhielt es sich, wenn die planende Kommune Eigentümerin des beplanten Bodens war - wie in Köln oder im Fall der hier nicht weiter behandelten Stadt Mainz: Durch einen Stadterweiterungsvertrag mit dem preußischen Staat als Eigentümer des fraglichen (Festungs)geländes gelangte die Kommune 1872 in den Besitz großer Teile des zur Stadterweiterung vorgesehenen so genannten Gartenfeldes im Rayon der Festung. Doch selbst unter diesen günstigen besitzrechtlichen Verhältnissen wandelte sich der Planungsansatz von der völligen Neugestaltung des Geländes hin zur Übernahme der vorhandenen Altwege aus Kosten- bzw. besitzrechtlichen Gründen: der "den gegebenen Verhältnissen Rechnung tragende (...) Plan, der öffentliche und private, finanzielle und ästhetische Gesichtspunkte zu berücksichtigen suchte, war (...) ein Kompromiß, der letztlich von den finanziellen Möglichkeiten der Stadt vorgezeichnet wurde"³⁵².

In Bonn konnten, wie dargestellt, im Rahmen des Stadterweiterungsprojektes überwiegend nur so genannte Altwege reguliert werden: Durch den Ausbau des Benden- bzw. des Eselsweges wandelte die Stadt damit privaten Grundbesitz, sofern er an die ausgebauten Wege grenzte, in Bauland, ohne dass die Quellen Hinweise auf eine - nach französischem Recht zumindest bei Kommunal- bzw. Vizinalwegen praktikable - Abschöpfung des Mehrwertes durch den Kostenträger, also die Stadt, geben würden.

Für private Akteure im Straßenbau stellte sich die Sachlage anders dar: Da für die Gebiete jenseits von Weberstraße und Bonner Talweges nach der Zurücknahme des Plans hinter diese Linien kein Bebauungsplan mehr vorlag, war die räumliche Lage neu entstehender Straßen in diesem Gebiet kaum mehr von planerischen Vorgaben der Stadt, sondern von der Lokalisation des Grundbesitzes privater Akteure abhängig: entweder sol-

³⁵² Michael Kläger, Die Stadterweiterung von Mainz. Konkurrierende Interessen und die Entwicklung der Bebauungspläne zwischen 1868 und 1875, in: G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), S. 315-344.

cher, die bereits größere zusammenhängende Flächen besaßen, oder solcher, die entsprechenden Grundbesitz zum Zwecke der Straßenanlage - also aus spekulativen Gründen - erwarben. Unter der Voraussetzung entsprechender Nachfrage nach Bauland oder Wohnraum, wie sie oben postuliert wird, ließ sich solcher Grundbesitz, der bis in die Siebzigerjahre auch in Altstadtnähe Bonns noch agrarisch genutzt wurde, durch die Anlage von Straßen in Bauland wandeln und damit im Wert beträchtlich steigern³⁵³.

Es wurde oben bereits herausgestellt, dass die Besitzstruktur des Untersuchungsgeländes um 1870 weitgehend unbekannt ist. Es ist aber davon auszugehen, dass sich das von den Straßenbauaktivitäten privater Akteure berührte Gelände im Besitz des- oder der jeweiligen Straßenbauherren befand. Vor, während oder nach der Fertigstellung einer privaten Straße erfolgte dann der Verkauf der neu erschlossenen Parzellen an Bauunternehmer, die dann ihrerseits entweder spekulativ oder für vorab feststehende Kunden Wohnhäuser errichteten; die entsprechenden Zahlen wurden oben genannt. Auch die im Rahmen dieser Arbeit herangezogenen Quellen liefern, wenn auch in geringem Umfang, Hinweise auf solche Praktiken³⁵⁴: So ist es beispielsweise nachweisbar, dass Straßenbauherren ein oder mehrere Grundstücke an Privatleute verkauften, die dann wiederum Architekten, Maurermeister oder Bauunternehmer mit dem Bau von Wohnhäusern für den Eigenbedarf oder als Spekulationsobjekte beauftragten. Nur in Ausnahmefällen ließ sich feststellen, dass ein privater Akteur auch als Bauherr von Wohnhäusern in der eigenen Straße tätig war. Dies trifft etwa auf den Bauunternehmer J. Achenbach zu, der an der Anlage

³⁵³ So betrug der Wertunterschied zwischen Garten- und Bauland an der Königstraße (ehemaliger Grüner Weg) im Jahr 1888 12,50 Mark je Quadratmeter; das Gelände an der heutigen Loëstraße stieg nach Angaben von Grundbesitzern durch die Anlage der Straße um das 20-fache im Wert.

³⁵⁴ Die relativ seltenen Hinweise auf ein solches Verfahren sind für andere Städte zuverlässig belegt. Vgl. etwa für Aachen Peter Ruhna, Das Frankenberger Viertel in Aachen. Hrsg. vom Landeskonservator Rheinland im Auftrag des Kultusministers von Nordrhein-Westfalen und des Landschaftsverbandes Rheinland (Arbeitsheft 11), Köln 1976, S. 25, wonach es nicht ungewöhnlich war, dass "ein Privatmann eine Straße anlegte, das Land parzellerte und bebaut oder unbebaut verkaufte".

der Arndtstraße beteiligt war und dort auch Wohnhäuser auf eigenen Grundstücken errichtete³⁵⁵. In diesem Zusammenhang ist die Feststellung Grunskys und Ostenecks von Interesse, die spekulative Bauweise im Gebiet der heutigen Südstadt habe dort zu einem Überangebot an Wohnraum geführt³⁵⁶. Mit dem Erlass des Preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 erhielten die Kommunen unter anderem, gegebenenfalls über das Instrument eines Ortsstatuts, offiziell die Möglichkeit, sich die Kosten einer Straßenanlage von den künftigen Anliegern erstatten zu lassen³⁵⁷. Auch die Akteure im privaten Straßenbau profitierten indirekt von dieser Regelung. Nach der Herausbildung eines Immobilienmarktes spätestens seit dem letzten Drittel des Jahrhunderts war es diesen möglich, die Investitionen in den Straßenbau durch den Verkauf von Parzellen oder Wohnhäusern zeitnah zur Fertigstellung der Straße gewinnträchtig zu gestalten, sobald die Straße zum "Anbau" - so der zeitgenössische Terminus - freigegeben war. Dann nämlich konnten auch sie die Kosten der Straßenanlage proportional zur Frontlänge des jeweiligen Baugrundstücks von den neuen Anliegern einziehen³⁵⁸. Entstand nun ein Überangebot an Wohnraum, zumal eines be-

³⁵⁵ Straßenbauakte Arndtstraße StABo Pr 31/1868.

³⁵⁶ Eberhard Grunsky, Ein bürgerliches Wohngebiet der Gründerzeit. Zur Geschichte und zum Denkmalwert der Bonner Südstadt, in: Bonner Geschichtsblätter, 27 (1975), S. 191-208, hier S. 196.

³⁵⁷ Die hier skizzierte "neue" Regelung griff de facto eine bereits lange zuvor geübte Praxis auf, wie sie beispielsweise das fast zeitgleich, am 22. September 1843, mit der Genehmigung des Krefelder Stadterweiterungsplans vom 11. Juni 1843 erlassene "Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Crefeld" vorsah. Dort heißt es in Paragraph 22, dass "das Terrain zu den neu anzulegenden Straßen die Neubauer auf eigene Kosten selbst erwerben müssen und zwar jeder nach der Länge seines ganzen Grundstückes, wo solches an die Straße, öffentliche Plätze oder Promenade stößt und nach der Hälfte der Straßenbreite". Vgl. R. B. Hechler (Anm. 130), S. 104. Auf dieses Statut stützte sich, wie erwähnt, auch der Bonner Stadtbaumeister in seinem Entwurf für ein entsprechendes Bonner Reglement.

³⁵⁸ Im Sinne des Fluchtliniengesetzes - Paragraph 15 Abs. 1 - sah das Bonner Ortsstatut eine solche Möglichkeit expressis verbis nur für Straßen vor, die in städtischer Regie entstanden. Der private Straßenbauakteur wurde aber durch die Übernahme der Straße in städtischen Unterhaltung (Ortsstatut Teil B, Abs. 9) von den Unterhaltskosten für die Straße entlastet,

stimmten Typs wie im Gebiet der heutigen Südstadt, oder führten wirtschaftliche und sonstige Einflüsse zu Nachfrageeinbußen, so ergeben sich bei der oben skizzierten Verwertungspraxis unmittelbare Bezüge zur Rentabilität des Straßenbaus durch private Akteure³⁵⁹.

Die hohen Kosten der Anlage einer privaten Straße schränkten den Personenkreis ein, der im Bereich der Bonner Südstadt wie auch in anderen rheinischen Städten Straßenbau betrieb. So finden sich in Bonn unter den privaten Akteuren im Straßenbau beispielsweise Juristen, Fabrikanten, Bankiers, Kaufleute und die oben erwähnte große Gruppe der Rentiers³⁶⁰.

Juan Rodriguez-Lores zeichnet in diesem Zusammenhang ein Bild der einschlägigen Frankfurter Entwicklung, die in einzelnen Zügen und in ihren großen Linien durchaus auf die Verhältnisse in der Rheinprovinz bzw. in Bonn übertragbar ist. In der Mainstadt "herrschte z. T. mittelgroßes Grundeigentum aus den Grunderwerbungen durch Frankfurter Bankiers Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts vor, das seit den 1860er Jahren auf dem spekulativen Bodenmarkt gehandelt wurde. Ein neuer Bodenunternehmertyp trat hier zum ersten Mal in Erscheinung: einzelne Boden- und Bauspekulanten, bald aber auch Immobilien- und Baugesellschaften, die relativ große Flächen aufkauften, die Erschließung planten

sobald diese bebaut wurde, und konnte die restlichen Kosten über die Verkaufserlöse der Baugrundstücke wieder einziehen.

³⁵⁹ So erklärt sich möglicherweise das Phänomen, dass privat angelegte Straßen, obgleich zum Anbau freigegeben, über Jahre hinweg nur spärlich bebaut waren, bzw. jahrelang nicht fertiggestellt wurden. Das Bonner Ortsstatut von 1876 enthielt eine Bestimmung, wonach der Anbau von Wohnhäusern an unfertigen Straßen untersagt werden konnte (Teil D, Paragraph 12), doch wurde dieser Grundsatz in Bonn des öfteren durchbrochen.

³⁶⁰ Im Falle des Aachener Frankenberger Viertels sind die privaten Akteure "in der sozialen Oberschicht" zu suchen; vgl. P. Ruhnau (Anm. 354), S. 20. In Mainz, dessen Entwicklung hier nicht näher verfolgt werden kann, floss privates Kapital unter anderem durch den Direktor der Ludwigsbahn, einen Rentier sowie den Präsidenten der Mainzer Handelskammer in das dortige Stadterweiterungsvorhaben; vgl. M. Kläger (Anm. 352), S. 318ff.

und durchführten und z. T. auch für eine festumrissene Abnehmergruppe mit Villen und Mietspalästen 'spekulativ' bebauten.'³⁶¹.

Rodriguez-Lores verweist allerdings mit Recht darauf, dass diese Entwicklung in ihrer Bedeutung etwa von dem bereits genannten Architekten von Roessler nicht erkannt wurde, "handelte es sich doch zunächst wohl meist um kleinere, private Projekte für einzelne Straßenzüge, hinter denen die öffentliche 'Planung' herhinkte, und waren doch die 'Fluchtlinienpläne' noch entsprechend klein dimensioniert als vertragliche Abmachungen zwischen Privaten und Stadt, die die beabsichtigten Projekte von Fall zu Fall sanktionierte"³⁶²: eine Charakterisierung, welche die Bonner Verhältnisse generell, die Aachener nur in ihren Anfängen, exakt trifft.

Auffallend ist, dass in Bonn Angehörige des Baugewerbes und anderer einschlägiger Berufe, wie Architekten, Bauunternehmer und Ziegeleibesitzer, unter den Bauherren privater Straßen kaum zu finden sind. Eine Ausnahme bildet hier der Architekt und Stadtrat Josef Engelskirchen, der seit 1874 die Schillerstraße anlegte; es waren jedoch andere Architekten, die für den Bau der Wohnhäuser an dieser Straße verantwortlich zeichneten.

Es wurde bereits erwähnt, dass das so genannte Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 den preußischen Städten und Gemeinden - einheitlich - die Möglichkeit gab, neue Fluchtlinien weitgehend unbeeinflusst von fingierten Entschädigungsansprüchen betroffener privater Grundeigentümer festzulegen: Die im Zusammenhang mit der Publikation der ersten Fassung des Bonner Stadterweiterungsplans diskutierte, quasi "rechtsmissbräuchliche" Ausnutzung des im Rheinland gesetzlich verankerten Entschädigungsanspruchs konnte also durch das Gesetz eingedämmt werden.

Auch die in dem Gesetz verankerte Möglichkeit zum Erlass ortstatuarischer Bestimmungen wurde bereits genannt. Das Bonner Ortsstatut vom 14. August 1876, "betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in dem Stadtbezirke Bonn" bildete in Ergänzung des Fluchtliniengesetzes den rechtlichen Rahmen für die Anlage und den Aus-

³⁶¹ J. Rodriguez-Lores (Anm. 325), S. 116.

³⁶² Ebd.

bau von Straßen durch private Akteure in Bonn. Es wurde am 9. Dezember 1895 durch die Ortsstatute I und II abgelöst³⁶³.

Da das Fluchtliniengesetz und das auf ihm basierende Ortsstatut erst 1875 bzw. 1876 erlassen wurden, der Straßenbau durch private Akteure jedoch bereits um 1870/71 einsetzte, entstanden in dem Stadterweiterungsgelände mehrere Straßen, auf deren bauliche Gestaltung der Stadtbaumeister nur durch Einzelabsprachen mit den jeweiligen Akteuren einen vergleichsweise geringen Einfluss ausüben konnte. Darauf ist unten noch näher einzugehen.

Ab 1875/76 verbesserten dann das Fluchtliniengesetz und das Ortsstatut hauptsächlich die Vorschriften zur Anbindung neuer an bereits bestehende Straßen. So mussten sich neue Straßen in jedem Fall an fertiggestellte öffentliche Straßen anschließen³⁶⁴; eine Aufschließung von Grund und Boden "auf der grünen Wiese" war damit ausgeschlossen. Das Ortsstatut legte also die Bestimmung des Paragraphen 3, Abs. 2 des Fluchtliniengesetzes sehr eng aus, wo lediglich die Herstellung einer "guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bestehenden" gefordert wird.

Der Paragraph 12 des Ortsstatuts schränkte auch den Anbau von Wohnhäusern an noch unvollendeten Straßen ein. Es heißt dort: "An Straßen und Straßenteilen, welche noch nicht gemäß den vorstehenden Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertiggestellt sind, kann die Errichtung von Wohngebäuden, welche nach diesen Straßen einen Ausgang haben, versagt werden."

Das Ortsstatut griff damit die Bestimmungen des Paragraphen 12 des Fluchtliniengesetzes auf. Dessen Ziel war der Schutz der Gemeinden vor dem ungeregelten Anbau von Wohnhäusern an unvollendeten Straßen, zu deren Fertigstellung die Gemeinden damit genötigt worden wären.

³⁶³ "Ortsstatut I, betreffend das Verbot der Errichtung von Wohngebäuden an Straßen und Straßenteilen, welche noch nicht gemäß den baupolizeilichen Bestimmungen für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertiggestellt sind" sowie "Ortsstatut II, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen". Abdruck in Jakob Dietz, Bonner Bürgerbuch, Bonn 1912.

³⁶⁴ Ortsstatut vom 14. August 1876, Paragraph 7.

Konkrete gestalterische Vorgaben, etwa zur Mindestbreite neuer Straßen, zur Anlage von Vorgärten sowie zur Steuerung der Bebauung an solchen Straßen enthalten weder das Fluchtliniengesetz noch das Ortsstatut. Im Fluchtliniengesetz waren bis zu dessen Novellierung im Jahr 1918 nur die Grundsätze der Verkehrsförderung, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit zu beachten. Auch hinsichtlich einer Mindestzahl und -größe öffentlicher Plätze oder sonstiger gliedernder Elemente der Straßengestaltung enthalten weder Gesetz noch Ortsstatut Angaben. In dieser Hinsicht brachte das Gesetz also keine gravierenden Veränderungen bzw. neue Vorschriften für die Straßenplanung durch private Akteure.

Eine wesentliche Neuerung ist allerdings darin zu sehen, dass die Auf- und Feststellung von Bebauungsplänen mit wenigen Ausnahmen nicht mehr den Regierungen als Landespolizeibehörden unterstand. Vielmehr wurde dies in den Aufgabenkanon des Gemeindevorstandes, der Gemeindevertretung und der Ortspolizeibehörden übernommen, und erst bei Streitigkeiten innerhalb dieser Gremien traten der Kreis- und der Bezirksrat in erster und zweiter Instanz als Schlichter auf. Für kreisangehörige Städte waren analog der Bezirks- bzw. Provinzialrat sowie bei kreisfreien Städten der Provinzialrat bzw. der Minister für Handel und Gewerbe zuständig³⁶⁵.

Entsprechend den Möglichkeiten des Fluchtliniengesetzes hatte sich die Stadtverordnetenversammlung in Bonn zudem offenbar eingehender mit der Frage der finanziellen Belastung der Stadt durch öffentliche Straßen auseinandergesetzt. In Anlehnung an Paragraph 15 des Fluchtliniengesetzes legte das Ortsstatut von 1876 die Kosten der Anlage städtischer Straßen - also des Grunderwerbs, des Straßenbaus selbst, der Entwässerung, Beleuchtung und befristeten baulichen Unterhaltung - den späteren Anliegern zur Last: Diese hatten der Stadt die für die Straßenanlage aufgewendeten Gelder nach Maßgabe der Frontlänge ihrer Grundstücke zurückzuerstatten; eine entsprechende Regelung findet sich, wie erwähnt, allerdings bereits schon im Baupolizeireglement der Stadt Krefeld von 1843.

Für private Akteure im Straßenbau war die Verpflichtung von Bedeutung, eine begonnene Straße innerhalb einer bestimmten Frist zu voll-

³⁶⁵ H. Croon (Anm. 49), S. 73.

den. Dazu war eine Kautions bei der Stadtkasse zu hinterlegen, welche die Stadt in die Lage versetzte, bei Fristüberschreitung die Straße auf Kosten des Unternehmers fertigstellen zu lassen³⁶⁶.

Bis in die Achtzigerjahre führte der jeweilige private Bauherr einer Straße den Bau selbst durch, entsprechend den Vorschriften im Teil B des Ortsstatuts. Im Verlauf des hier untersuchten Zeitraums versuchte die Stadt Bonn, die bauliche Ausführung privater Straßen an sich zu ziehen, was ihr allerdings erst spät und zunächst nicht durchgängig gelang. Erst das Ortsstatut vom 9. Dezember 1895 schrieb die bauliche Ausführung einer privat finanzierten Straße durch städtische Organe zwingend vor³⁶⁷: Die häufigen Klagen der Anwohner über mangelhafte technische Ausführung der Straßen oder, salopp ausgedrückt, "Pfusch am Bau", dürften die Stadt zu dieser Verschärfung der Bestimmungen bewogen haben.

³⁶⁶ An 30 Oktober 1893 drohte der Poppelsdorfer Bürgermeister Wilhelm Bennauer dem Bonner Bauunternehmer J.H. Ermekeil die Fertigstellung der Schlossstraße durch die Stadt an, falls er nicht innerhalb von drei Tagen mit den Arbeiten beginne. Gesetzliche Grundlage der Drohung Bennauers war hier allerdings der Paragraph 55 des so genannten Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1873.

³⁶⁷ Ortsstatut II vom 9. Dezember 1895, Paragraph 11.

7. Die Ausführung des Stadterweiterungsplans in den Jahren 1864 bis 1871

Im Jahr nach der Verfügung der Kölner Regierung vom 10. September 1864, den städtischen Alignementplan umgehend zu veröffentlichen, erschien der bereits erwähnte Stadtplan im Verlag des Bonner Lithographen Aimé Henry. Er ist mit hoher Wahrscheinlichkeit identisch mit dem Mitglied der Alignementdeputation gleichen Namens. Das könnte die Aufnahme der in den früheren Planungsstadien des Alignementplans aufgegebenen Elemente in den Stadtplan erklären: Der Plan zeigt die innerhalb des gewählten Kartenausschnitts befindlichen Fluchtlinien, und eben auch diejenigen Teile südlich der Weberstraße und westlich des Bonner Talweges, die zwischenzeitlich aufgegeben worden waren.

Für die hier interessierende Fragestellung ist die Tatsache von Bedeutung, dass der Stadtplan von 1865 damit nicht nur den Stand der bis dahin erreichten räumlichen Entwicklung wiedergibt, sondern auch einige derjenigen Straßenprojekte andeutet, die nach der oben genannten Verfügung der Regierung nun ausgeführt werden mussten. So zeigt der Plan die in der Sitzung der Alignementdeputation vom 29. Januar 1857 beschlossene Trasse des Bendenweges, das zur Regulierung der Straße VI, also des Eselsweges, vorgesehene Alignement, die hofgartenparallele Verlängerung des Eselsweges sowie die Fluchtlinien der Straßen H und F. Auf die gegenüber der ursprünglichen Planung geänderten Fluchtlinien der Straße L sowie den Fortfall der Fluchtlinienplanung für die Straße J wurde bereits hingewiesen.

Westlich der Bahnlinie ist ferner die Trasse der neu geplanten Straße IV - entsprechend dem Planungsstand vom 13. Februar 1857 - zu erkennen, um deren Eliminierung aus dem Stadterweiterungsplan die Deputierten sich vergeblich bemüht hatten. Auch die Fluchtlinienplanung an der Weberstraße jenseits der Bahn samt der geplanten Verlängerung der Weberstraße über den Bonner Talweg hinaus ist noch eingetragen, obwohl beide doch zwischenzeitlich aus unterschiedlichen Gründen aufgegeben worden waren. Schließlich ist neben dem Platz vor der Sternwarte, der mit

der Begrenzung des Alignementplans bis zum Bonner Talweg fortgefallen war, auch der Platz zwischen dem Grünen Weg - also der Königstraße³⁶⁸ -, der Weberstraße, der Bahnlinie und der geplanten Straße IV verzeichnet, der nach wie vor Bestandteil des Stadterweiterungsplans war.

7.1 Die Jahre 1864 bis 1866

Mit der Verfügung der Kölner Regierung vom 10. September 1864 begann jedoch noch nicht unmittelbar die Ausführung der noch als Bestandteile des Stadterweiterungsplans verbliebenen Projekte. Vielmehr leitete die Stadt den Bau eines Kanalnetzes ein, das vor allem dem so genannten "südlichen Stadtteil", also dem Areal des Stadterweiterungsgeländes zugute kommen sollte. Das Bauvorhaben bildete gewissermaßen den Auftakt zu einer Leistungsverwaltung in Bonn, denn bis etwa zur Mitte des Jahrhunderts hatten die Bonner Bürgermeister als Träger der Baupolizei so gut wie jede Initiative auf dem Feld kommunaler Infrastruktur vermieden: Die erste Stadterweiterung Bonns in den Zwanzigerjahren, die Niederlegung der Festungswerke, der Bau bzw. die Einrichtung von Konzert- bzw. Theatersälen und die Installation einer Straßenbeleuchtung, gingen auf Privatleute bzw. auf Anregungen dieses Personenkreises zurück. 1858 hatte der Bonner Mediziner Wilhelm Wutzer auf Betreiben des jungen Bürgermeisters Kaufmann einen Zeitschriftenbeitrag verfasst, in welchem er vor allem das Fehlen einer Kanalisation in der Stadt anprangerte: Sickergruben, Hausschlachtung, die hygienisch unzureichende Bauweise vor allem der ärmeren Viertel sowie teils völlig fehlende Sanitäreinrichtungen seien Brutstätten für Krankheiten und Epidemien³⁶⁹.

³⁶⁸ Die Bezeichnungen Grüner Weg und Königstraße finden sich in Akten, Stadtplänen und dergleichen bis in die Achtzigerjahre hinein als Synonyme und werden hier aus Verständnisgründen in gleicher Weise verwendet.

³⁶⁹ Dietrich Höroldt, Bonn zwischen Revolution und Reichsgründung 1850-1870, in: ders. (Anm. 14), S. 205.

In Preußen setzten die Bestrebungen, durch den Bau von Wasserwerken und einer Kanalisation die hygienischen Verhältnisse zu verbessern, etwa um die Mitte des Jahrhunderts ein. Dabei bedingten erstere in gewisser Hinsicht die Entwicklung der letzteren, da mit der verbesserten Wasserversorgung auch die Menge des anfallenden Abwassers stieg³⁷⁰.

Die Planungen für ein Kanalnetz lassen sich in Bonn auf das Jahr 1858 zurückverfolgen. 1862 schlug der Stadtbaumeister den Bau eines Hauptkanals durch den Hofgarten zum Rhein vor, der auch der Ableitung des Schwarzwassers³⁷¹ dienen sollte. Aus diesem Grund trat die Stadt mit der Universität in Verhandlungen. 1864 genehmigte die Regierung die für das Kanalprojekt ausgearbeiteten Pläne und Kostenvoranschläge³⁷². Im Verlauf des Sommers 1865 konnten schließlich die Verhandlungen mit der Universität zu einem positiven Abschluss gebracht werden³⁷³. Für das Jahr 1866 meldet der Verwaltungsbericht bereits die Fertigstellung eines größeren Teils des Bauvorhabens. Von knapp 1200 Metern Kanallänge waren danach bis Jahresfrist 1866 etwa die Hälfte, 533 Meter, teils "bergmännisch", teils in oberirdischen Gräben ausgeführt.

Die Quellen geben zu der Finanzierung des Kanalprojekts keinen Aufschluss. Es ist aber doch wahrscheinlich, dass die Kanalisierungsarbeiten die Finanzkraft der Stadt über mehrere Jahre hinweg so belasteten, dass die Ausführung der noch verbliebenen Straßenzüge des Stadterweiterungsplans zunächst zurückgestellt wurden, soweit nicht dafür ohnehin die Beendigung der Kanalbauarbeiten abgewartet werden musste. Für 1867 ist die Fertigstellung des Kanalanschlusses für die Straßen H und F des Alig-

³⁷⁰ Horst Matzerath weist darauf hin, dass die Zahl der Städte mit geordneter Wasserversorgung und Kanalisation seit der Mitte der Sechzigerjahre mit einem deutlichen West-Ost-Gefälle allmählich anstieg. Im Rheinland bzw. im Westen des preußischen Staates "verbreiteten sich diese neuen Errungenschaften nicht nur rascher, sondern sie erfaßten dort auch in stärkerem Maße mittlere und kleinere Städte und boten damit die Grundlage für eine gleichmäßigere Urbanisierung". Vgl. H. Matzerath (Anm. 32), S. 207f.

³⁷¹ Vgl. oben Anmerkung 254. Im Schwarzwasser sammelte sich Regenwasser, aber auch "häusliche Abwasser einschließlich Latrineneinhalt". Vgl. D. Höroldt, (Anm. 369), S. 206.

³⁷² Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1864.

³⁷³ Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1865.

nementplans belegt. Die Arbeiten zogen sich - auch bedingt durch den preußisch-österreichischen Krieg 1866 - schließlich bis 1867/68 hin und zeichneten sich offenbar nicht durch übermäßige Stringenz der Planungen aus: "Leider lassen die nach den dringendsten Notwendigkeiten durchgeführten Kanalisierungsarbeiten keinen weitblickenden Plan erkennen, ein Versäumnis, das der Stadt später teuer zu stehen kommen sollte."³⁷⁴

7.2 Das Jahr 1867

Während die Stadt Bonn mit den Kanalisierungsarbeiten einen wesentlichen Beitrag zu der in zeitgenössischen Stellungnahmen immer wieder beschworenen "Salubrität" des neuen Stadtteils leistete, hatte sich die Alig-nementdeputation der finanziellen Folgen einer wachsenden Zahl von Prozessen zu erwehren, die beim Bonner Landgericht wegen verweigerter Bauerlaubnis und zur Feststellung von Entschädigungsansprüchen anhängig wurden und teils zugunsten der Kläger entschieden wurden³⁷⁵. Eine einheitliche Rechtsprechungspraxis zeichnet sich dabei immer weniger ab, was in Zusammenhang mit den je unterschiedlich gelagerten Fällen zu sehen ist. Ging es in einem Prozess um die Entwertung eines Baugrundstücks, so waren es in dem anderen lediglich Teile einer Parzelle, deren Schätzwert festzustellen war. Dennoch scheint der Tenor der Urteile in Entschädigungsangelegenheiten klar: Den Grundbesitzern musste nach geltender Rechtslage im Falle einer begründeten Klage entweder die zur Ausführung der Fluchtlinienplanung benötigten Parzellen(teile) zum gutachterlichen Schätzpreis abgekauft oder aber die nachgesuchte Bauerlaubnis erteilt werden. Eine dritte Variante, die Zahlung eines Ausgleichs für

³⁷⁴ D. Höroldt (Anm. 369), S. 206.

³⁷⁵ Nach dem Gesetz vom 8. März 1810, Titel I, Art.1 war der Entzug von Eigentum aus Gründen des öffentlichen Nutzens Sache der Gerichte, die sowohl den Anspruch als solchen als auch ggf. dessen Höhe festzustellen hatten.

den Minderwert eines noch anderweitig zu nutzenden Grundstücks, für das eine Bauerlaubnis verweigert worden war, ist kaum überliefert.

Mehrere Beispiele zeigen, dass die Stadt seit den ausgehenden Sechzigerjahren durchaus bereit - aber natürlich auch gezwungen - war, im Interesse der Ausführung ihres Stadterweiterungsplans nicht unbeträchtliche finanzielle Opfer zu bringen. Andererseits finden sich seit dieser Zeit auch Belege für eine gütliche Einigung zwischen der Stadt, vertreten durch Mitglieder der Alignementdeputation, und betroffenen Grundeigentümern.

Die Realisierung des noch verbliebenen Stadterweiterungsplans seit dem Jahr 1867 begann mit Arbeiten zur Regulierung der beiden Altwege Bendenweg (Straße V) und Eselsweg (Straße VI). Bereits am 23. März 1864, also noch vor der Genehmigung der Teilaufhebung des Alignementplans durch Königlichen Erlass am 16. April 1864, hatte der Oberbürgermeister der vereinigten Alignement- und Juristenkommission mitgeteilt, "daß die Witwe Franz Röttgen dahier das im Jahre 1856 zuerst eingebrachte, dann im Jahr 1858 wiederholte Gesuch um Erteilung der Erlaubnis, auf ihrem Eigentum in der Hofgartenstraße (...) ein Wohnhaus errichten zu dürfen, mit dem Bedeuten habe wiederholen lassen, daß sie bei abschlägigem Bescheid genötigt sei, den Weg des Prozesses zu beschreiten"³⁷⁶.

Da die fragliche Parzelle unmittelbar an der geplanten neuen Einmündung der Hofgartenstraße in die Straße VI lag und die Ausführung der Straße in der beabsichtigten Form nicht mehr möglich gewesen wäre, entschieden sich die Mitglieder der beiden Kommissionen zunächst zur Ablehnung des Gesuchs. Aus dem Grundstück seien 40,54 Quadratruten, also rund 580 Quadratmeter, zur Ausführung der Straße nötig, die der Grundbesitzerin für den zuvor zu ermittelnden Schätzpreis abgekauft werden sollten. Die beiden Gremien waren daher der Ansicht, „daß unter den obwaltenden

³⁷⁶ Protokoll vom 23. März 1864, StABo Pr 9/177. Es handelte sich um eine Grundbesitzerin, die sich auch in die Diskussion um die Verlegung des Bendenweges eingeschaltet hatte. Im Januar 1863 war im Zusammenhang mit dem Ausbaus der späteren Kaiserstraße in dem betreffenden Protokoll der Alignementdeputation noch von der Bereitschaft der dortigen Grundbesitzer zur unentgeltlichen Abtretung des benötigten Bodens die Rede. Leider lässt das Protokoll keinen Rückschluss darauf zu, welche Grundbesitzer zu dem Verzicht bereit waren.

Umständen von Erteilung der Erlaubnis nicht die Rede sein könne, daß dies der Frau Röttgen mitgeteilt werden solle mit der Anfrage, unter welchen Bedingungen sie ihr Grundstück ganz oder soweit es zum Ausbau der Straße nötig käuflich abzutreten willens sei³⁷⁷.

Zu dem Handel kam es jedoch nicht. Der Verwaltungsbericht von 1864 überliefert eine Klage der Grundbesitzerin Röttgen wegen verweigerter Bauerlaubnis, die, wohl nach einem für die Klägerin unzufriedenstellenden Urteil des Bonner Landgerichts, in Revision ging.

Der Prozess zwischen Frau Röttgen und der Stadt Bonn zog sich in der Folge über mehrere Jahre hin, bis es schließlich im beiderseitigen Interesse am 26. Januar 1867 zum Abschluss eines umfassenden Vertragswerkes kam, an dem neben der Stadt und der genannten Grundbesitzerin noch drei weitere Eigentümer im Bereich der Straßen V und VI beteiligt waren. Der Vertrag ist insofern von Bedeutung, als er die Voraussetzung für die Ausführung eines nicht unerheblichen Teils des noch verbliebenen Stadterweiterungsplans schuf. Die Bereitschaft der beteiligten privaten Akteure, die zum Ausbau der beiden Altwege benötigten Parzellen freiwillig, wenn auch überwiegend gegen Entschädigung, abzutreten, ermöglichte eine vergleichsweise zügige Fertigstellung der beiden Wege, die sonst vermutlich nur über langwierige und kostspielige Prozesse mit den Eigentümern zustande gekommen wäre. Der Vertrag zeigt aber auch beispielhaft die Einflussmöglichkeiten der privaten Grundeigentümer auf den Zeitpunkt und die Konditionen, unter denen die Stadt Bonn Straßenbau betreiben konnte³⁷⁸.

³⁷⁷ Ebd.

³⁷⁸ Zu Anfang der Sechzigerjahre ging die Stadt - wie dargelegt, fälschlicherweise - noch von der Bereitschaft bzw. Verpflichtung privater Grundeigentümer aus, das für den Straßen(aus)bau benötigte Terrain idealerweise kostenfrei, sonst gegen Entschädigung bei Einzug abzutreten. Da im Jahr 1867 die Ausführung des verbliebenen Stadterweiterungsplans unumgänglich war und beide Altwege umgehend ausgebaut werden sollten, standen nun sowohl für die Stadt als auch für die betroffenen Grundeigentümer nicht mehr der Plan als solcher oder die "Reservierung" des benötigten Terrains für spätere Straßenbaumaßnahmen als Streitpunkte im Raum, sondern es ging nurmehr die Höhe etwaiger Entschädigungszahlungen. Auch die Gerichte forcierten in ihren Urteilen nun offenbar mehr und mehr den Aus-

Die vertraglich vereinbarten Grundabtretungen versetzten die Stadt aber nicht nur in die Lage, die beiden genannten Altwege zumindest abschnittsweise auszubauen. Es konnten darüber hinaus die Straße F des Alignementplans, also die heutige Nassestraße - sowie eine weitere Straße als Querstraße zwischen der Straße F und der Hofgartenstraße angelegt werden, die im ursprünglichen Alignementplan nicht vorgesehen war. Bei dieser im Vertragswerk mit a-b bezeichneten Straße handelt es sich um die heutige Riesstraße³⁷⁹.

Als Gegenleistung für die zum Ausbau von Teilen der Straßen V und VI abgetretenen Parzellen verpflichtete sich die Stadt zur Regulierung des Bendenweges zwischen der Hofgartenstraße und dem Grünen Weg bis Oktober 1870 bzw. innerhalb von zwei Jahren nach Abschluss des Entwässerungsprojekts am Schwarzwasser. Sie trat ferner an die Grundbesitzerin Röttgen einen Parzellenstreifen an der neuen Baufluchtlinie des Bendenweges ab, womit deren dort gelegene Grundstücke Anschluss an diese Fluchtlinie erhielten. Eine zusätzliche Entschädigungszahlung der Stadt in Höhe von 2250 Talern lässt den Wert des abgetretenen Geländes ebenso erahnen wie die Bedeutung, welche die Stadt den betreffenden Straßenbauprojekten beimaß³⁸⁰.

gleich zwischen der Stadt und den Grundeigentümern, soweit es sich um kleinere Grundabtretungen bei unmittelbar folgender Entschädigung handelte. Der erwähnte Vertrag befindet sich in der Straßenbauakte Nassestraße/Riesstraße StABo Pr 31/2310. Warum W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 266, ausgerechnet für das Jahr 1867 von „meistenteils erfolglos geführten Verhandlungen zwischen dem Oberbürgermeister und den Grundbesitzern“ spricht, lässt sich anhand der Quellen nicht schlüssig nachvollziehen.

³⁷⁹ Die Anfänge der Riesstraße sind in einem Privatweg des Kaufmanns Franz Röttgen zu suchen, dem Ehemann der späteren Klägerin, den dieser vermutlich um oder nach 1845 im Zusammenhang mit dem Ausbau der heutigen Straße Am Hofgarten (an dem er auch beteiligt war) auf seinem Grundstück anlegte. Vgl. dazu die Straßenbauakte Am Hofgarten StABo Pr 31/2035. Der Stadtplan von 1865 verzeichnet die Riesstraße ohne Namensnennung, und bereits auf dem Hundeshagen-Plan von 1819 ist ein Feldweg etwa im Verlauf der Trasse der späteren Riesstraße verzeichnet, der die so genannte Maarfläche erschließt.

³⁸⁰ Das Vertragswerk datiert vom 26. Januar 1867. Straßenbauakte Nassestraße/Riesstraße StABo Pr 31/2310.

Gegenüber zwei anderen an dem Vertragwerk beteiligten Grundbesitzern übernahm die Stadt Bonn die Verpflichtung, den nach der Über-eignung der Parzellen an die Stadt zum Ausbau der Straße VI noch fehlen-den Grund und Boden "sofort, nötigenfalls im Wege der Expropriation" zu erwerben. Tatsächlich musste die Stadt später die zum Ausbau der Straße VI zwischen Hofgartenstraße und Straße F noch fehlenden Flächen enteignen. Diese Expropriation infolge des Vertragswerks mit der Grundeigentümerin Röttgen ist die erste, die sich nach der zweiten Offenlegung des Stadterweiterungsplans nachweisen lässt. Sie zeigt zudem indirekt, dass die Stadt das Instrument der Enteignung zum Erwerb der fehlenden Flächen mittlerweile "beherrschte" - es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass dem Expropriationsverfahren die Bestimmungen des französischen Gesetzes vom 8. März 1810 zugrunde lagen.

Hinsichtlich der Anlage der Straßen F und a-b, welche die Stadt dem Vertrag entsprechend bis Ende des Jahres 1867 auszuführen hatte, oblag den beteiligten Grundbesitzern die Verpflichtung, bei der weiteren Bebauung der Straßen diejenigen Fluchtlinien einzuhalten, die bereits durch das Wohnhaus des mehrfach genannten Professors Max I. Weber vorgegeben sei. Der Verwaltungsbericht des Jahres 1867 überliefert die Fertigstellung der Straßen F und a-b in einer Breite von 30 Fuß, rund 9,4 Meter, sowie die Anlage der Kanalisation für die Straßen F und H. Wenngleich damit auch nur erste Schritte zur Ausführung des Stadterweiterungsplans getan waren, so zeigen doch die nicht unbeträchtlichen Aufwendungen der Stadt, dass diese bemüht war, den Plan - oder das, was von ihm verblieben war - nach Kräften durchzuführen.

Das Areal zwischen dem Bendenweg, dem Esels- bzw. Maarflachweg, der Straße F und der nach Westen verlängerten Hofgarten- bzw. Anatomiestraße (Straße J des Alignementplans) war, wie dargestellt, im Rahmen der frühesten Planungen der Alignementdeputation aus dem Jahr 1855 ursprünglich für eine - dann doch niemals realisierte - stadtnahe Platzanlage vorgesehen. Gründe für die Eliminierung des Platzprojektes waren seinerzeit die große Nähe zur Altstadt und die Kosten des Grunderwerbs gewesen. Der Vertrag von 1867 berührte nun exakt dieses Gelände: Die beteiligten Grundbesitzer, unter ihnen langjährige strikte Gegner des

Stadterweiterungsplans wie Professor Weber und der Kaufmann Röttgen bzw. dessen Witwe, fanden sich in der dargestellten Weise zu einem Kompromiss zusammen: Unter dem Strich gelangten die städtischen Planungen zur Ausführung, wenn auch unter beträchtlichen Kosten. Die betroffenen Grundbesitzer wahrten im Gegenzug weitgehend ihren Besitz, der sogar im Falle des Kaufmanns Röttgen durch die zusätzliche Querstraße auf seinem Gelände noch besser erschlossen wurde. Kurze Zeit vor oder nach Abschluss der Straßen- und Kanalbaumaßnahmen ließ die Witwe Röttgen an dem zwischen Hofgartenstraße und Grünem Weg (also zwischen der heutigen Fritz-Tillmann-Straße und der Einmündung in die Königstraße) regulierten Bendenweg - der späteren Kaiserstraße - drei Wohnhäuser errichten³⁸¹ und leitete damit die Verwertung ihres Grundbesitzes entlang der neuen Fluchtlinie des Altweges ein.

Das Bemühen der Stadt Bonn, den zusammengestrichenen Aligmentplan so weit wie möglich umzusetzen, zeigt sich im Jahr 1867 noch an einem weiteren Beispiel. Dem Verwaltungsbericht für dieses Jahr ist zu entnehmen, dass die Ausführung der unter dem 26. Juni 1857 beschlossenen Trasse der Straße H in der dort vorgesehenen Weise nicht mehr möglich sei, nachdem das Grundstück an der Straße VI, auf welchem die Straße H einmünden sollte, bereits im Jahr 1866 bebaut worden war³⁸². Die Verlegung der Trasse der Straße H erstaunt allerdings insofern, als das Grundstück an der Koblenzer Straße, auf welchem die Straße nach ihrer Verlegung münden sollte, schon 1865 durchgehend bebaut war!

In das Jahr 1867 fällt auch der Ankauf des Grundstücks, auf welchem die geplante Straße IV auf die Poppelsdorfer Allee münden sollte, seitens der Stadt Bonn. Der Eigentümer der Parzelle, der Rentier Peter Hauptmann, hatte, wie oben erwähnt, 1862 beim Bonner Landgericht eine Klage wegen verweigerter Bauerlaubnis eingereicht. Daraufhin kam ein

³⁸¹ Vgl. E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 34.

³⁸² Vgl. die Angaben über die "mit höherer Genehmigung" erfolgte Verlegung der Straße H im Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1867. Das Baudatum des Doppelhauses Lennéstraße 25/27 ist den Angaben bei E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 12, zu entnehmen.

Vergleich zwischen Hauptmann und der Stadt zustande, der nach Ausweis der Verwaltungsberichte der Jahre 1864 und 1865 mehrfach verlängert wurde. Mit dem Ankauf der Parzelle durch die Stadt wurde er obsolet³⁸³.

7.3 Das Jahr 1868

Im Jahr 1868 setzte die Stadt Bonn die Umsetzung des verbliebenen Alignementplans mit dem weiteren Ausbau der Straße VI bis zur Einmündung der Straße F, der heutigen Nassestraße, fort. Zwischenzeitlich war die Straße VI nach dem zu Anfang des Jahres 1866 verstorbenen Generaldirektor der königlichen Gärten Peter Josef Lenné benannt worden.

Obwohl sich einige Grundbesitzer in dem fraglichen Areal wie dargestellt mit der Stadt über die Abtretung der zum Ausbau der Straße benötigten Parzellen auf dem so genannten Maarflach geeinigt hatten, überliefert der Verwaltungsbericht für das Jahr 1868 im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straße erneut Prozesse von Grundeigentümern gegen die Stadt. Offenbar war den Klägern die festgesetzte Entschädigungssumme für das einzuziehende Land angesichts der Wertsteigerung durch den Straßenbau zu niedrig. Ein Grundeigentümer war zudem - im Gegensatz zu früheren vertraglichen Festlegungen - nicht mehr zu einer unentgeltlichen Abtretung seines zum Straßenbau benötigten Teilstücks bereit: Der Bonner Ordenspriester Peter J.W. Adams hatte bereits 1858 - vermutlich noch in Unkenntnis der für ihn günstigen rheinisch-französischen Enteignungsrechtslage - notariell bestätigt, im Falle eines Straßenbaus die von seiner Parzelle benötigte Fläche entschädigungslos an die Stadt abzutreten³⁸⁴. An-

³⁸³ Der Ankauf erfolgte am 30. August 1868. Straßenbauakte Kronprinzen- und Hohenzollernstraße StABo Pr 31/2225.

³⁸⁴ Das geht aus der Straßenbauakte Nassestraße/Riesstraße - StABo Pr 31/2310 - hervor. Danach hatte Adams mit den Grundbesitzern Röttgen am 29. April 1858 einen entsprechenden Vertrag geschlossen. Welchem Zweck dieser genau diente, lässt sich den Quellen leider nicht entnehmen.

gesichts der sattsam bekannten Rechtslage erscheint es plausibel, dass Adams seinen Grund und Boden von der Stadt angemessen entschädigt sehen wollte.

Überraschend ist allerdings, dass sich unter den Prozessgegnern der Stadt auch der Medizinprofessor M. I. Weber befand, der an dem 1867 mit der Stadt geschlossenen Vertrag zum Ausbau bzw. der Anlage der Lenné- und Nassestraße bzw. der Riesstraße beteiligt war. Es steht zu vermuten, dass nicht die Straßenbauprojekte an sich, sondern entweder die Höhe der Entschädigungssumme oder der Zeitpunkt ihrer Zahlung strittig waren, denn mit Urteil des Bonner Landgerichts vom 14. April 1868 konnte die Streitsache beigelegt werden, nachdem die Stadt die gerichtlich festgesetzten Entschädigungssummen an die Grundbesitzer gezahlt hatte. Die Höhe dieser Summen ist nicht überliefert³⁸⁵.

Mit der "Regulierung" des Benden- und des Eselsweges, also der Kaiser- und der Lennéstraße, betrieb die Stadt Bonn die Sanierung zweier Altwege im Bereich der heutigen Südstadt. Anhand einer Kostenaufstellung des Stadtbaumeisters aus dem Jahr 1868 lassen sich die Aufwendungen für diese Maßnahmen, aber auch Planungen für den Ausbau weiterer Altwege rekonstruieren.

Für den Umsetzung der bewilligten, teils auch bereits durchgeführten Ausbaumaßnahmen an Ries- und Nassestraße sowie der Kaiserstraße zwischen der Hofgarten- und der Nassestraße waren demnach Beträge in Höhe von 2540 Talern aufgewendet worden. In dieser Summe waren die Zahlungen an die zu entschädigenden Grundeigentümer allerdings noch nicht enthalten³⁸⁶.

Darüber hinaus waren in näherer Zukunft der Ausbau des Grünen Weges im Bereich der Bahnlinie, der Ausbau der Hofgartenstraße auf eine Breite von 30 Fuß - rund 9,4 Meter - sowie die Regulierung des Bendenweges zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Straße L geplant. Das

³⁸⁵ Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1868.

³⁸⁶ Kostenaufstellung in der Straßenbauakte An der Elisabethkirche StABo Pr 31/2094, mit Datum vom 28. Dezember 1868.

vordere Teilstück der heutigen Kaiserstraße sollte nach diesen Unterlagen auf eine Breite vom 38 Fuß, also rund 11,8 Meter, gebracht werden.

Außerdem war bereits 1868 die Anlage der im städtischen Alig-nementplan enthaltenen hofgartenparallelen Verlängerung der Lennéstraße bis zum heutigen Kaiserplatz geplant. Für diese Maßnahmen war eine Summe von 2188 Talern angesetzt. Dazu kamen nach Ausweis der Ko-stenaufstellung des Stadtbaumeisters noch weitere ausbessernde und regu-lierende Maßnahmen sowie Aufwendungen für die Kanalisation des Ben-denweges vom Grünen Weg bis zur Hofgartenstraße³⁸⁷, wohl als Vorbe-dingung der Regulierung dieser Straße, zu der sich die Stadt in dem oben erläuterten Vertrag mit der Grundbesitzerin Röttgen verpflichtet hatte.

Die Realisation der hier umrissenen Projekte zog sich allerdings den geschäftig anmutenden Planungen des Stadtbaumeisters zum Trotz teils über Jahrzehnte hin. Die Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen an den städtischen Altwegen im Bereich der heutigen Südstadt sollen daher, so-weit quellenmäßig fassbar, in Form eines Exkurses am Schluss der Unter-suchung beleuchtet werden. Die Kostenaufstellung des Stadtbaumeisters aus dem Jahr 1868 kann dabei als Indiz für die doppelte Belastung der Stadt durch die Unterhaltung der zahlreichen Altwege und die Ausführung des Stadterweiterungsplans gewertet werden.

In das Jahr 1868 fiel schließlich der Ausbau des Bendenweges südlich der Weberstraße(!) auf dem Abschnitt zwischen dieser und einem dort gelegenen Industriebetrieb, der alteingesessenen Maschinenfabrik und Eisengießerei Mönkemöller zwischen der heutigen Schumannstraße und der Bahnlinie, nahe der Gemeindegrenze zu Kessenich. Aufgrund der un-günstigen Quellenlage lässt sich für diese Straßenbaumaßnahme weder ei-ne rein private noch eine städtische Trägerschaft eindeutig nachweisen.

In dem ursprünglichen Entwurf des Stadterweiterungsprojekts war anfangs die "Supprimierung", also Unterdrückung des Bendenweges südlich der Weberstraße vorgesehen. Die Funktion einer Verbindungsstraße sollte nach diesem Plänen der südlich der Weberstraße verlängerten Straße IV zufallen. Als Folge der Begrenzung des Stadterweiterungsgeländes auf das

³⁸⁷ Ebd.

Areal nördlich der Weberstraße musste dieses Projekt allerdings aufgegeben werden. Aus dem Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1868 geht nun hervor, dass die Stadt mit dem bereits mehrfach erwähnten Buchhändler Weber einen Vertrag über die Verlegung und Verbreiterung des Bendenweges südlich der Weberstraße abschloss. Der Verwaltungsbericht liefert jedoch keine Aufschluss darüber, ob diese Maßnahme eine Initiative Webers darstellte oder ob die Stadt den Wegeausbau als Ersatz für die ursprünglichen, zwischenzeitlich gescheiterten Straßenbaupläne anregte. Jedenfalls erfolgte die Regulierung des Altweges nicht auf der Grundlage der alten Trasse. Vielmehr wurde er an der Einmündung der Weberstraße geringfügig nach Westen verlegt. Darüber hinaus begradigte und verbreiterte man den Weg, wie aus dem Stadtplänen der Jahre nach 1868 deutlich hervorgeht.

Der Verwaltungsbericht des Jahres 1868 meldet schließlich den vertragsgemäßen Ausbau des Weges. Die dort gewählte Formulierung, der Weg sei "gegen Abtretung der alten Wegestrecke von ihr (der Stadt, B. G.) übernommen" worden, lässt den Schluss zu, dass der Bendenweg südlich der Weberstraße durch Gelände führte, welches sich im Besitz Webers befand: Die neue Trasse des Weges wäre demnach auf dem Grundeigentum Webers ausgeführt worden, dem die Stadt zum Ausgleich das Areal des in städtischem Eigentum befindlichen ehemaligen Bendenweges übertragen hätte.

Die Annahme, Weber habe die Regulierung des Bendenweges initiiert, erscheint auch dadurch plausibel, dass die neue Wegeführung im Sinne der Verwertung privaten Bodens günstiger verlief. Schließlich spricht auch die Feststellung der Alignementdeputation aus dem Jahr 1857, Weber habe in dem fraglichen Areal bereits eine größere zusammenhängende Fläche zum Bau von Straßen erworben, für dessen Engagement beim Ausbau des Bendenweges. Darüber hinaus hatte die Stadt selbst im Jahr 1863 das Gelände südlich der Weberstraße von der Stadterweiterungsplanung ausgenommen.

Die neue Trassierung des Bendenweges entspricht dem Verlauf der heutigen Schumannstraße. Bis zur Einmündung der Goethestraße geht diese damit auf die Zeit vor 1870 und - sehr wahrscheinlich - maßgeblich

auf einen privaten Straßenbauakteur zurück. Der Stadtplan von 1865 zeigt eine Trasse für die verlängerte Straße IV, die jedoch nicht der letztlich entstandenen Straße entspricht. Diese verläuft vielmehr geringfügig weiter östlich, sodass keine durchgehende Verbindung mit dem wenig später begonnenen, ebenfalls modifizierten Teilstück der Straße IV bis zur Poppendorfer Allee zustande kam. Darauf wird unten einzugehen sein.

7.4 Das Jahr 1869

Die Stadt Bonn setzte 1869 die Anlage einiger bereits seit 1867 im Bau befindlicher Straßen fort. So erfolgten in diesem Jahr der weitere Ausbau der Lennéstraße von der Nassestraße bis zur so genannten Schottischen Kirche³⁸⁸ etwa auf halber Strecke zwischen der Nasse- und der Weberstraße sowie der vertragsgemäße weitere Ausbau des Bendenweges. Obwohl die Straße entgegen der Vereinbarung zwischen der Stadt und der Grundbesitzerin Röttgen noch nicht bis zum Grünen Weg fertiggestellt werden konnte, errichtete diese bereits in diesem Jahr die Wohnhäuser Nummer 25 bis 29 an der unfertigen Straße.

Im Jahr 1869 nahm die Stadt mit der parallel zum Hofgarten geplanten nördlichen Verlängerung der Lennéstraße eine weitere Straße des Stadterweiterungsplans in Angriff. Bereits seit dem Jahr 1867 beriet sie mit Vertretern der Universität und einzelnen Grundbesitzern über die Trasse der Straße, jedoch verzögerten Probleme beim Nivellement den Ausbau beträchtlich.

Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass die Universität, auf deren Gelände die Straße vorgesehen war, sich im Jahr 1857 gegen das Projekt ausgesprochen hatte und dabei vorwiegend mit städtebaulichen Gesichtspunkten argumentiert hatte. Im März 1862 hatte die Univer-

³⁸⁸ Bei diesem Gotteshaus handelt es sich um die 1859 errichtete Kirche der Presbyterianer, einer Glaubensgemeinschaft der in Bonn zahlreich vertretenen Engländer im Ruhestand. Vgl. D. Höroldt (Anm. 369), S. 240.

sität der evangelischen Gemeinde Bonns einen Bauplatz an der westlichen Fluchtlinie der geplanten Straße verkauft³⁸⁹, was die Mitglieder der Aligementdeputation bei ihren Beratungen im Oktober 1862 jedoch noch nicht als Hinderungsgrund für die Ausführung der geplanten Straße angesehen hatten. Erst im Januar 1863 hieß es, der Bau der nördlich verlängerten Lennéstraße sei wegen des geplanten Kirchenbaus nicht möglich, worauf die Straße im Rahmen der Umarbeitung des Alignementplans gestrichen wurde. Dem hatte die Regierung in Köln jedoch offenbar nicht zugestimmt, sodass die Straße Bestandteil des Alignementplans geblieben sein muss. Ihre westliche Fluchtlinie ist im Stadtplan von 1865 ablesbar.

Bei der Planung der als Auguststraße³⁹⁰ bezeichneten Verbindung zwischen dem Kaiserplatz und der Lennéstraße hatte der Stadtbaumeister am südlichen Ende der Straße einen beträchtlichen Niveauunterschied zwischen dem Hofgartengelände und der neuen Straße berücksichtigen müssen, der sich aus dem von Nord nach Süd abfallenden Gelände ergab. Der Niveauunterschied hatte nicht behoben werden können, weil die Universität bis zum Beginn des Jahres 1867 am Fortbestand einer Mauer bzw. der bereits erwähnten Taxushecke zwischen dem Hofgartengelände und der neuen Straße festhielt. Damit war die Einbeziehung dieser Fläche zum Ausgleich des Niveauunterschieds nicht möglich.

Am 21. Februar 1867 schloss die Universität jedoch über die neben dem Kirchengrundstück noch verbleibenden Bauplätze an der Westseite der geplanten Straße mit mehreren Interessenten Kaufverträge ab und stellte den Käufern in diesem Zusammenhang die Niederlegung von Mauer bzw. Hecke sowie die Benutzung eines östlich der Mauer verlaufenden Weges als Straßenbankett in Aussicht³⁹¹.

³⁸⁹ G. Knopp (Anm. 304), S. 149. Nach anderen Angaben wurde über den Bauplatz für den Neubau - der bereits seit den 1840er Jahren, seit 1858 konkreter, erörtert wurde - erst 1864 entschieden, 1866 sei mit den Erdarbeiten begonnen worden. Vgl. D. Höroldt (Anm. 331), S. 216.

³⁹⁰ Straßenbauakte Auguststraße StABo Pr 31/1851.

³⁹¹ Ebd.

Der Universität schwebte dabei offensichtlich zunächst die Anhebung des Straßenniveaus auf die Ebene des Hofgartengeländes vor. Allerdings erhielt die Stadt Bonn von dem Anerbieten der Universität, Mauer und Hecke niederzulegen, erst Kenntnis, als sich der tatkräftige Universitätskurator Wilhelm Hartwig Beseler am 4. Oktober 1867 in dieser Angelegenheit an Oberbürgermeister Kaufmann wandte. Inzwischen hatten jedoch, gut ein halbes Jahr nach Unterzeichnung der Kaufverträge, mehrere Bauherren mit der Errichtung von Gebäuden begonnen, ohne die Herstellung des Straßendamms abzuwarten. Beseler bemerkte gegenüber Kaufmann, der Universitätsarchitekt habe ihn darauf aufmerksam gemacht, "daß die Häuser an der neuen Straße längs der Taxushecke (...) in einer Weise gebaut werden, daß die Verbindung des Banketts der Kastanienallee im Hofgarten mit jener Straße in einer erheblichen Ausdehnung nicht wird hergestellt werden können". Auch wenn die Universität kein Recht habe, sich in den städtischen Straßenbau einzumischen(!), so bat Beseler doch den Oberbürgermeister, "gefällig Anordnung zu treffen, daß einem drohenden Übelstande so lange als noch Zeit ist vorgebeugt werde"³⁹².

In einem Brief vom 16. Oktober 1867 an Oberbürgermeister Kaufmann zeigte sich der Stadtbaumeister vom Anerbieten der Universität völlig überrascht. Die Offerte, den Weg im Hofgarten als Straßenbankett zur Verfügung zu stellen, bedeute "eine so wesentliche Verbesserung, daß dadurch eine Änderung des Nivellements wohl motiviert werden" könne, "wenn diese jetzt noch und in zweckmäßiger Weise ausführbar" erscheine³⁹³.

Der Stadtbaumeister verwies andererseits darauf, dass bereits sechs Häuser sich nach dem ursprünglich vorgesehenen Nivellement gerichtet hätten. Außerdem könne das sehr geringe Gefälle von nur zwei Drittel Zoll pro Rute bei der schattigen Lage der Straße "nicht wohl in einzelnen Teilen vermindert" werden. Die tiefe Lage der Häuser gegenüber

³⁹² Schreiben Beselers vom 4. Oktober 1867, ebd.

³⁹³ Wie aus dem Schreiben Thomanns hervorgeht, hatte die Stadt erst am 12. August 1867 durch die Käufer der Grundstücke an der neuen Straße von dem Angebot der Universität erfahren. StABo Pr 31/1851.

dem Hofgarten habe darüber hinaus den Vorteil, "daß man wenigstens vom Erdgeschosse aus den freien Überblick über denselben" behalte, während man sonst nur gegen die Bäume blicke³⁹⁴.

Der spätere Stadtbaumeister Ludwig von Noël wies in einer Stellungnahme vom 12. Februar 1868 auf das ohnehin starke Gefälle der geplanten Straße L zum Bendenweg hin, welches durch eine Niveauerhöhung der Straße parallel zum Hofgarten noch verstärkt werde³⁹⁵. Die Stadt stellte sich schließlich auf den Standpunkt, das Nivellement der geplanten hofgartenparallelen Straße sei den Käufern der Grundstücke an dieser Straße vor dem Erwerb ihrer Parzellen bekannt gewesen; eine nachträgliche Änderung könne erst wieder durch ein zeitraubendes Verfahren bei der Regierung beantragt werden und müsse daher abgelehnt werden³⁹⁶.

Ein von der Stadt wie von der Universität gleichermaßen befürworteter Kompromissvorschlag des späteren Stadtbaumeisters von Noël und des Universitätsgarteninspektors Wilhelm Sinning sah schließlich die Abschrägung des höher gelegenen Hofgartens zur Straße hin vor, die allerdings nur auf dem Stück zwischen den am westlichen Rand des Hofgartens stehenden Baumreihe und der Straße möglich war. Damit konnte der Niveauunterschied, der am Nordende der Straße bei 0,57 Metern, am Süden-
de bei 0,6 Metern lag, in etwa ausgeglichen werden³⁹⁷.

Allerdings fühlten sich weder die Stadt noch die Universität für die Ausführung der Arbeiten und die entstehenden Kosten zuständig. Ab Februar 1860 übernahmen die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke die Ausführung der Erdarbeiten nach Plänen der Stadt. Nahezu anderthalb Jahre nach der Formulierung einer einvernehmlichen Lösung waren die finanziellen Differenzen zwischen der Universität und der Stadt jedoch noch

³⁹⁴ Ebd.

³⁹⁵ Ebd.

³⁹⁶ In diesem Sinne äußerte sich Oberbürgermeister Kaufmann gegenüber dem Universitätskurator am 25 Oktober 1867. Ebd.

³⁹⁷ Der Kompromissvorschlag findet sich gleichermaßen in einem Schreiben des späteren Stadtbaumeisters von Noël vom 12. Februar 1868 und in einem des Universitätsgarteninspektors Sinning vom 29. Februar desselben Jahres. Ebd.

nicht beendet: In einem Schreiben vom 19. Juli 1870 an den Oberbürgermeister stellte der Universitätskurator fest, die Stadt sei "selbstverständlich (...) verpflichtet, alle Kosten zu übernehmen, welche durch die Herstellung und Unterhaltung der Straße und (...) des mit der Straße verbundenen Banketts" entstünden³⁹⁸.

Damit entstand die westlich des Hofgartens trassierte heutige Straße Am Hofgarten etwa in der Form, in der sie heute noch besteht. Die Treppenanlagen, die heute an zwei Stellen das höher gelegene Hofgartengelände mit der Straße Am Hofgarten verbinden, wurden erst um 1914 angelegt³⁹⁹.

Ob der Baubeginn der Straße L, die Ludwig von Noël in seiner Stellungnahme vom 12. Februar 1868 als Verbindung zwischen dem Bendeweg bzw. der Kaiserstraße und der so genannten Auguststraße erwähnt, ebenfalls bereits in das Jahr fällt, lässt sich den Quellen nicht entnehmen.

Die Bilanz der städtischen Aktivitäten zur Ausführung des verbliebenen Stadterweiterungsplans am Ende der Sechzigerjahre ergibt damit folgendes Bild:

Im Bau bzw. kurz vor der Fertigstellung waren die Kaiserstraße bis zur Einmündung der heutigen Königstraße, die Lennéstraße etwa bis zur Hälfte der Strecke zur Weberstraße sowie die Straße Am Hofgarten.

Auf einem Vertrag zwischen privaten Akteuren und der Stadt beruhte die Ausführung der Lennéstraße, also der Straße F des Alignementplans. Die heutige Riesstraße entstand als privat geplante Straße zwischen dieser und der verlängerten Straße J, über deren Ausbau in dem fraglichen Zeitraum bis 1870 nichts berichtet wird.

Die Straße H des Alignementplans wurde gemäß einer städtischen Entscheidung nach dem Bau eines Doppelhauses auf dem für die Einmündung auf die Lennéstraße vorgesehenen Grundstück verlegt; damit blieb der Bau der Straße zumindest möglich.

³⁹⁸ Ebd.

³⁹⁹ Vgl. einen entsprechenden Plan in der Straßenbauakte Auguststraße, StABo Pr 31/1851.

Die Auguststraße, also die heutige Straße Am Hofgarten, konnte in Kooperation zwischen Stadt und Universität sowie unter finanzieller Beteiligung der Käufer von Baugrundstücken realisiert werden.

Die Stadt hatte demnach die wenigen noch als Bestandteile des städtischen Fluchtlinienplans verbliebenen Straßenprojekte zumeist entweder in Angriff genommen oder zumindest ihre Ausführung zu einem späteren Zeitpunkt sicherzustellen versucht. Lediglich über die Aktivitäten bezüglich der Straßen L und J liefern die Quellen keine Anhaltspunkte. Allerdings zeigt bereits die Umsetzung dieser bescheidenen Reste der ursprünglich großzügig bemessenen Stadterweiterungsplanung, in welchem Ausmaß die Stadt auf die Kooperation mit den betroffenen privaten Grundeigentümern angewiesen war. Dies ist einerseits der Rechtslage, andererseits dem ungünstigen Verlauf der Planungen im Vorfeld der Stadterweiterung geschuldet: "Die verhältnismäßig intensive Planungstätigkeit findet sich (...) konterkariert durch einen umständlichen und wenig verflochtenen Verwaltungsapparat, durch Kompetenzen- und Interessenkollisionen der politischen Entscheidungsinstanzen, durch unzeitgemäße und unsichere juristische Grundlagen. Grundfragen hinsichtlich der Planungskompetenzen, Enteignungsrechte, Entschädigungsansprüche usw. waren (...) unzureichend geklärt (...)"⁴⁰⁰. Dieser allgemeinen Einschätzung ist mit Blick auf die Umsetzung des Bonner Stadterweiterungsprojekts in den ausgehenden Sechzigerjahren nichts hinzuzufügen.

7.5 Die Marienstraße: Umsetzung der städtischen Aligmentplanung durch private Akteure

Die Regierung in Köln hatte bei der Revision des Aligmentplans zwar einer Reihe von Modifikationen zugestimmt, jedoch auf einzelnen Elementen des Stadterweiterungsplans nachdrücklich bestanden. Einer der

⁴⁰⁰ G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Anm. 8), Einleitung, S. 17.

letzten Eingriffe in die Stadterweiterungsplanung war die durch Kabinettsordre vom 16. September 1865 genehmigte Beschränkung des zwischen der Weberstraße, der geplanten Straße IV, dem Grünen Weg bzw. der Königstraße und der Bahn gelegenen Platzes. Die Verkleinerung des Platzes trug im Wesentlichen der Tatsache Rechnung, dass am Grünen Weg bereits Gebäude entstanden waren, die der ursprünglichen Planung im Wege standen: Der Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1865 erläutert, der Platz werde in einer Weise beschnitten, dass "die am Grünenwege auf dem dafür (für die Platzanlage, B. G.) bestimmten Terrain bereits stehenden Häuser mit zugehörigem Garten davon ausgeschlossen werden". Die beiden fraglichen Gebäude - es handelt sich um die Wohnhäuser der Bürger Ermekeil und Werner - sind im Stadtplan von 1865 erkennbar, jedoch auch im Adressbuch der Stadt Bonn von 1863 bereits nachgewiesen. Der Bau des Ermekeilschen Hauses muss sogar bereits vor dem Februar 1862 erfolgt sein, da er die Ausführung der geplanten Fluchtlinie für den Grünen Weg behinderte.

Diese gravierende Beschneidung des einzigen verbliebenen Platzprojekts im Bonner Stadterweiterungsplan - sie bedeutete bei vollständiger Berücksichtigung der beiden Gärten die Halbierung des ursprünglichen Platzareals - hatte jedoch keinen Einfluss auf die Beibehaltung der Fluchtlinien für die geplante westliche Begrenzung des Platzes, die Straße IV, die weiterhin Bestandteil der Alignementplanung blieb. Bereits 1867 hatte die Stadt, wie oben dargelegt, die Parzelle aus Privathand erworben, auf welcher die Straße IV auf die Poppelsdorfer Allee münden sollte.

Zur Ausführung der Straße durch die Stadt kam es jedoch nicht. Am 22. Februar 1869 beantragten vielmehr drei Grundbesitzer, die Straße nach den Vorgaben des Alignementplans anzulegen. Aus dem Schriftwechsel geht hervor, dass das von der städtischen Alignementplanung vorgesehene Straßenprojekt - zumindest größtenteils - den Grundbesitz dieser privaten Akteure, einer Erbgemeinschaft Mayer, des Bonner Wundarztes Cremerius sowie der Eheleute Esser, berührte⁴⁰¹. Das Ehepaar Esser

⁴⁰¹ Die drei privaten Akteure beantragten, "auf ihrem resp. Grundeigentum die zwischen den Buchstaben a,c,b,d,e,f,g,h (des mit eingereichten Situationsplans, B.G.) befindliche aligne-

bat darüber hinaus um die Genehmigung zur Anlage einer Querstraße zwischen der im Alignementplan vorgesehenen Straße und dem Bonner Talweg. Diese erschloss den tiefen Baublock zwischen der Weberstraße, dem Bonner Talweg, dem Grünen Weg bzw. der Königstraße und der neu anzulegenden Straße IV, der durch die Verlegung dieser letzteren an die Bahn entstanden war.

Der Antrag der privaten Akteure bezog sich allerdings nicht auf die gesamte Länge der Straße IV, sondern nur auf den Abschnitt zwischen dem Grünen Weg und der Weberstraße. Dort verfügten Cremerius, Mayer und das Ehepaar Esser über Grundbesitz. Die Stadt, der das Anerbieten aus nachvollziehbaren Gründen entgegenkam, genehmigte das Projekt bereits einen Monat später, was auf die Übereinstimmung der privaten Vorlage mit den Vorgaben der Stadterweiterungsplanung zurückzuführen war⁴⁰². Der Stadtbaumeister erläuterte dazu in einem Schreiben vom 19. März 1869 gegenüber Oberbürgermeister Kaufmann, der eingereichte Situationsplan der Grundbesitzer entspreche "in Richtung und Breite den Vorschriften des Alignementplans". Bei der geplanten Querstraße monierte Thoman den geringen Breite. Hier sei "die Anlage von Vorgärten wünschenswert", die er aber nicht zur bindenden Auflage für die Genehmigung machte.

Damit bedienten sich private Akteure im Bonner Straßenbau der vielfach umstrittenen Trasse der Straße IV zur Erschließung ihrer Grundstücke. Nach der Verfügung vom 20. August 1864, die dem Bonner Wunsch nach "Abänderung des durch Allerhöchsten Erlaß vom 16. April c. anderweit festgestellten Bebauungs- und Alignementsplanes des südlich der Stadt Bonn belegenen Terrains"⁴⁰³ nicht nachgab, wäre die Anlage der Straße Sache der Stadt Bonn gewesen. Wie die weitere Entwicklung zeigt,

mentsmäßige Straße (...) offen zu legen". Vgl. Straßenbauakte Marienstraße StABo Pr 31/2261.

⁴⁰² Das Projekt wurde am 22. März 1869 genehmigt. Für spätere Straßenbauvorhaben durch private Akteure, die nicht auf städtischen Planvorgaben basierten, lassen sich erheblich längere "Bearbeitungszeiten" der städtischen Stellen nachweisen.

⁴⁰³ Diese blumige Formulierung findet sich in der Beilage zur Bonner Zeitung Nr. 211 vom 11. September 1864.

garantierte aber auch die Inangriffnahme des Straßenabschnitts durch private Akteure nicht *per se* die problemlose Umsetzung eines Teilstücks des Stadterweiterungsplans. Wie darzustellen sein wird, verzögerte sich die Fertigstellung selbst dieses vergleichsweise kurzen Straßenabschnitts bis in die Neunzigerjahre, da die Durchführung der Straße bis zur Weberstraße jahrelang durch den Einspruch einer von der Planung betroffenen Grundbesitzerin blockiert wurde.

In unvollendetem Zustand konnte die Straße nicht in das städtische Wegenetz übernommen werden. Damit war der Verkauf von Parzellen an der unfertigen Straße nicht regulär möglich; die Grundbesitzer, die in privater Regie das betreffende Teilstück der Straße - es findet sich auf einen 1877 erschienenen Stadtplan unter der Bezeichnung Marienstraße - erbaut hatten, mussten entsprechend zunächst auf den Gewinn verzichten, den sie sich ohne Zweifel aus der Erschließung ihres Grundeigentums erwartet hatten: Die Baualterskartierung bei Eberhard Grunsky und Volker Osteneck⁴⁰⁴ weist für den gesamten fraglichen Abschnitt der Straße IV lediglich zwei Bauten aus der Zeit vor 1870 nach, für die Querstraße zwischen dieser und dem Bonner Talweg, die spätere so genannte Esser- bzw. heutige Loestraße keinen einzigen Bau.

Im Zeitraum zwischen 1870 und 1879 entstanden an der Marienstraße lediglich sieben weitere Bauten, an der Esserstraße nur zwei; auf dem Stadtplan von 1877 sind die Flächen an der gesamten südlichen Straßenseite der Esserstraße sowie nahezu die gesamte östliche Straßenseite der Marienstraße noch als große zusammenhängende, d.h. unparzellierte Grundstücke zu erkennen.

Es gibt mehrere plausible Gründe für die schleppende Aufsiedlung der beiden neuen Straßen. Zum einen spielte die Tatsache eine Rolle, dass mit der Marienstraße nur ein Teilstück der Straße IV des Alignementplans fertiggestellt werden konnte: Zwar wurde, wie der Bau einzelner Häuser belegt, der "Anbau" - so der zeitgenössische Terminus - an der Marienstraße offenbar nicht strikt verboten. Dennoch ist es denkbar, dass die unvollendete Straße nicht unbedingt eine gesuchte Adresse bildete, zumal die

⁴⁰⁴ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), Karte "Chronologische Übersicht".

Querelen um den vollständigen Ausbau anhielten. Darauf ist unten einzugehen. Eine andere Begründung bildet mit einiger Sicherheit die Wirtschaftsdepression ab dem Herbst 1873, die in Bonn über mehrere Jahre in auffälliger Weise die städtischen wie privaten Straßenbauaktivitäten nahezu zum Erliegen bringt⁴⁰⁵.

7.6 Die Jahre 1870 und 1871

In den beiden Kriegsjahren erfolgten bezeichnenderweise keine spektakulären Straßenbaumaßnahmen. Bis 1870 konnte zunächst der Abschnitt des Bendenweges zwischen der Hofgartenstraße und dem Grünen Weg bzw. der Königstraße entsprechend dem Vertrag mit der Grundbesitzerin Röttgen fertiggestellt werden⁴⁰⁶. Im Anschluss daran erfolgte der Ausbau des Weges nördlich davon zwischen der Hofgartenstraße und der Poppelsdorfer Allee. Der Straßenausbau erforderte nach den Angaben im Verwaltungsbericht für das Jahr 1871 mehrere Enteignungsverfahren, über deren Motive und Verlauf nichts bekannt ist.

Im Zusammenhang mit diesem Ausbau des Bendenweges führte die Stadt auch die kurze, zur Gumme hin abfallende Verbindungsstraße zwischen der Auguststraße und dem Bendenweg aus. Wie ein Vergleich des Stadtplans von 1865 - dieser zeigt die projektierte Fluchtlinie - mit den Vorgaben des Alignementplans verdeutlicht, passte die Stadt die Fluchtlinie offenbar bereits bestehenden Gebäuden an, um Schwierigkeiten bei der

⁴⁰⁵ Auf die Marienstraße sowie auf die unten behandelte Schillerstraße treffen damit möglicherweise die Beobachtungen H. Matzeraths für so manches in spekulativer Absicht entstandene Straßenprojekt zu: "Vor allem die Gründerkrise mit zahlreichen Zusammenbrüchen unter den Boden- und Terraingesellschaften wie auch den Bauunternehmen führte zu einer nachhaltigen Störung des Grundstücksmarktes und der Bautätigkeit, die erst Ende der 80er Jahre endgültig überwunden wurde." Vgl. H. Matzerath (Anm. 32), S. 299f.

⁴⁰⁶ Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1870.

Anlage der Straße zu vermeiden. Der Verwaltungsbericht von 1871 meldet die Fertigstellung der Straße.

Die Lennéstraße konnte bis 1871 nicht vollständig ausgebaut werden. Ursache für die Verzögerung waren Bedingungen, die ein dort ansässiger Privatmann an die Abtretung des zum Straßenausbau benötigten Terrains knüpfte: Gelang es der Stadt in Verhandlungen noch, den bereits oben erwähnten Rentier Johann Wilhelm de Foy zur Abtretung eines Parzellenstreifens zu bewegen, so scheiterte die Stadt mit dem gleichen Ansinnen bei dem Rentier Calle (in anderen Akten Kalle), der verlangte, beim Straßenausbau die Bäume auf dem Trottoir zu erhalten. Er bestand zudem auf der Überlassung eines anderen Parzellenstreifens im Tausch, ein Handel, zu dem die Stadt nicht bereit war. Weshalb es nicht zu einem förmlichen Enteignungsverfahren kam, lässt sich den Quellen nicht entnehmen. Möglicherweise spielen auch hier die Zeitumstände eine Rolle.

8. Das Straßennetz um 1870/71

8.1 Der Entwicklungsstand innerhalb der Grenzen des Stadterweiterungsprojekts

Das Ende der 1870er Jahre stellt in der Entwicklung des Bonner Stadterweiterungsprojekts eine Wendemarke dar. Der Verlauf der Planungen, der äußerst problematische Prozess der definitiven Planfeststellung und die anhaltenden rechtlichen Querelen hatten zu der weitreichenden Rücknahme des Stadterweiterungsplans hinter die ursprünglich geplanten Grenzen geführt. Das Gelände jenseits dieser Grenzen befand sich in Privathand, und die Kommune verzichtete nach den Erfahrungen mit der Aufstellung des städtischen Alignementplans für lange Jahre auf jeden Versuch, außerhalb der Instrumente, die ihr - seit 1875 - über das preußische Fluchtliniengesetz bzw. ortsstatuarische Bestimmungen zur Verfügung

standen, für dieses Areal planerisch tätig zu werden⁴⁰⁷. Erst nach der Mitte der Achtzigerjahre sind Straßenprojekte in städtischer Regie für das Gebiet jenseits der Grenzen des Stadterweiterungsplans zu verzeichnen. Ganz überwiegend sind es private Akteure, die dort zum Teil während, zum größeren Teil nach Abschluss der Umsetzung des städtischen Alignementplans Straßenbau betreiben. In einzelnen Fällen bildet der aufgegebene Alignementplan für dieses Gelände einen gewissen planerischen Rückhalt. Die Eigentumsverhältnisse und Gesichtspunkte der optimalen Erschließung des Grundeigentums dürften - vergleichbar den Stadterweiterungsprojekten in anderen Städten, wie Mainz und Aachen - für die privaten Akteure von weitaus größerer Bedeutung gewesen sein: Lagen doch die Gründe für das Scheitern der städtischen Planungen in dem Gelände mit seiner kleingekammerten Besitzstruktur gerade in der fehlenden Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen und einer für die Besitzer unvorteilhaften Erschließung.

Dennoch konnte der städtische Fluchtlinienplan auch nach seiner drastischen Beschränkung innerhalb dieser Grenzen die Entwicklung des stadtnahen Straßennetzes prägen. Die Stadt realisierte bis 1870/71 unter größerem finanziellen Aufwand die Mehrzahl der in dem Plan vorgesehenen Projekte. Es erfolgten der Ausbau eines größeren Teilstücks des Eselsweges, des Bendenweges zwischen Hofgartenstraße und Königstraße; ferner entstanden die Straßen F, L und die Auguststraße entlang der Westseite des Hofgartens. Der nördliche Teil des Bendenweges zwischen der Hofgartenstraße und der Poppelsdorfer Allee befand sich im Bau. Der südliche Teil der Straße IV, eine Querverbindung von dieser zum Bonner Talweg sowie eine Verbindung zwischen der Straße F und der Hofgartenstraße entstanden durch private Akteure.

⁴⁰⁷ Für die Aufstellung und Umsetzung des Bonner Stadterweiterungsplans kamen damit die Veränderungen in den Beziehungen zwischen Kommune und vorgesetzten staatlichen Stellen zu spät: Mit der Etablierung einer Verwaltungsgerichtsbarkeit erhielten Kommunalbehörden "die Möglichkeit (...), gegen Verfügungen der staatlichen Behörden die (...) Verwaltungsgerichte anzurufen, statt, wie bisher, nur bei den übergeordneten Instanzen Beschwerde zu führen. Vgl. Dietrich Höroldt, Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914, in: ders. (Anm. 14), S. 271-435, hier S. 271.

Dieser Umsetzung des städtischen Alignementplans, die vor dem Hintergrund des kostenträchtigen Kanalbauprojekts zu sehen ist, stand auf der anderen Seite eine Reihe von unausgeführten Straßenzügen gegenüber. So fehlte beispielsweise der südliche Teil des Bendenweges zwischen der Königstraße und der Weberstraße. Die vorgesehene Verbindung zwischen der Königstraße und der Poppelsdorfer Allee (also das Verbindungsstück zwischen dem privat erbauten Teil der Straße IV und der Königstraße) war ebenfalls noch nicht ausgeführt, und schließlich stand der Bau der Straße H noch aus; lediglich deren Trasse war zur Sicherung des Bauvorhabens verlegt worden.

Um 1870/71 besaß die Stadt noch keine praktikable Handhabe, um den "Anbau" von Wohnhäusern an unvollendeten Straßen zu unterbinden: Die Bebauung innerhalb des Stadterweiterungsgeländes konnte somit also nur sehr unzureichend gesteuert werden. Dies gelang wirksam erst mit den auf der Basis des Preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 erlassenen Ortsstatute vom 14. August 1876 und 9. Dezember 1895, also rund fünf bis 15 Jahre nach dem hier betrachteten Zeitraum.

In der Folge entwickelte sich an den fertiggestellten wie an den unfertigen Straßen deutliche Ansätze einer Wohnbebauung, so zum Beispiel an der Lennéstraße, der Ries- und der Nassestraße, an August- und Hofgartenstraße sowie am Bendenweg. Auf die zögerliche Bebauung der neuen Esser- und Marienstraße wurde oben bereits hingewiesen.

Die Baualterskartierung bei E. Grunsky und V. Osteneck belegt diese Entwicklung, wenngleich die dort gewählte Zeitspanne von zehn Jahren für die Betrachtung des hier interessierenden Zeitpunkts zu grob ist⁴⁰⁸. Bezieht man die Bauten der Zeit vor 1870 mit ein, so ergibt sich folgendes Bild: Von den erhaltenen Bauten in der Lennéstraße stammt das Gros noch aus der Zeit vor 1870; die Straße wurde also bereits vor ihrer Fertigstellung bebaut. Der abschnittsweise Ausbau des Bendenweges, also der heutigen Kaiserstraße, ist an der Entwicklung der Bebauung deutlich ablesbar: In

⁴⁰⁸ E. Grunsky/V.Osteneck (Anm. 151), Karte im Anhang. Die Autoren liefern allerdings für viele Bauten eine genaue Jahresangabe, so dass die kartographischen Angaben in vielen Fällen präzisiert werden können.

dem Teilstück zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Einmündung der Königstraße entstand die überwiegende Zahl der Häuser im Zeitraum zwischen 1868 und 1875, ein größerer Teil davon übrigens als Spekulationsbauten vor bzw. im Jahr 1873. Im Abschnitt der Kaiserstraße südlich der Einmündung der Königstraße entstammen die Bauten dagegen ausschließlich der Zeit ab dem Jahr 1890. In der Ries- wie in der Nassestraße weisen lediglich jeweils drei (der um 1973 noch erhaltenen) Bauten in die Zeit vor 1870 bzw. bis 1873. An der (heutigen) Straße Am Hofgarten vermehrte sich die um 1865 vorhandene lockere Bebauung bis zum Beginn der 1870er Jahre nur unwesentlich.

8.2 Die Verhältnisse außerhalb der Grenzen des Stadterweiterungsgebietes vor dem Beginn privater Straßenbautätigkeit zu Beginn der 1870er Jahre

In das Gelände jenseits der Weberstraße und des Bonner Talweges als südlicher und westlicher Grenze des Stadterweiterungsplans hatte die Stadt abgesehen von Baumaßnahmen an verschiedenen Altwegen⁴⁰⁹ noch nicht baulich eingegriffen. Die einzige Veränderung einer Trasse, die Verlegung und Begradigung des Bendenweges südlich der Weberstraße, geht, wie dargelegt, mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht auf die Stadt Bonn, sondern auf den Bonner Buchhändler Weber zurück⁴¹⁰. Die nachfolgende knappe Darstellung des Entwicklungsstandes jenseits der Grenzen des Stadterweiterungsgeländes berücksichtigt das vorhandene Wegenetz, den Stand der Besiedlung sowie verschiedene kartographisch ablesbare Nutzungsformen in dem Gelände. Sie skizziert ferner den Verlauf der Gemein-

⁴⁰⁹ Vgl. dazu Kapitel 15.

⁴¹⁰ Im Jahr 1873 erhielt dieser ausgebaut Abschnitt des Bendenweges bis zur Eisengießerei Mönkemöller den Namen Schumannstraße. Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1873.

degrenzen zwischen der Stadt Bonn und den Gemeinden Poppelsdorf und Kessenich um 1870/71, also vor dem Einsetzen einer Straßenbautätigkeit durch private Akteure jenseits der Grenzen des zurückgenommenen städtischen Fluchtlinienplans.

8.2.1 Das Altwegenetz um 1870

Der Altwegbestand jenseits von Bonner Talweg und Weberstraße beschränkt sich auf die Verlängerung des Grünen Weges bis zur Poppelsdorfer Allee (unmittelbar vor deren Auftreffen auf das Poppelsdorfer Schloss), den Venusbergweg, ferner den Bendenweg als Verlängerung des bereits zur Schumannstraße ausgebauten Abschnitts sowie den Kessenicher Weg, also die heutige Niebuhrstraße, die die Weberstraße mit der heutigen Reuterstraße verbindet. Zum Altwegbestand müssen auch die beiden den Grenzverlauf markierenden Straßen Bonner Talweg und Weberstraße gerechnet werden.

Für einige dieser Wege sind Ausbau- und Regulierungsmaßnahmen in den Sechzigerjahren belegt, bei anderen blieben solche Vorhaben offenbar in der Planungsphase stecken. Trotz des teilweise mangelhaften Zustands mehrerer Altwegen galten diese offenbar als öffentliche Straßen, an denen der Bau von Wohnhäusern durchaus zulässig war. Damit wurden für das hier zu betrachtende Areal in zweifacher Weise Vorgaben geschaffen. Zum einen behinderte der zunächst nur baupolizeilich kontrollierte Anbau von Wohnhäusern den späteren Ausbau etwa des Grünen Weges insoweit, als den Bauten keine durchgehende Baufluchtlinie zugrunde gelegen hatte.

Wesentlicher ist aber die Frage, in welcher Weise die Altwegen nach der seit 1875/76 geänderten Rechtslage als Leitlinien für die Anlage privater Straßen fungieren konnten. Hier sei nochmals auf das auf der Basis des Preußischen Fluchtliniengesetzes erlassene Bonner Ortsstatut vom 14. August 1876 verwiesen. Es macht in Paragraph 7 bei der Anlage einer privaten Straße deren Anschluss an eine "schon bestehende öffentliche Straße" zur Bedingung. Augenscheinlich besaßen alle Altwegen im hier un-

tersuchten Gebiet die Qualität öffentlicher Straßen, da in den Quellen von der Ablehnung eines privaten Straßenbauvorhabens auf der Rechtsgrundlage des Paragraphen 7 nichts berichtet wird. Lage und Richtung der Altwege hatten damit auf das seit etwa 1871 in dem Gelände jenseits der Grenzen des Stadterweiterungsplans entstehende (private) Straßennetz einen gewissen Einfluss.

8.2.2 Besiedlung und Nutzung zu Beginn der 1870er Jahre und Einflüsse der Gemeindegrenzen zu Poppelsdorf und Kessenich

Die Siedlungsentwicklung innerhalb des hier betrachteten Geländes und fraglichen Zeitraums kann hier nur in groben Zügen skizziert werden. Die Ausgangssituation in bezug auf die Besitz- und Nutzungsverhältnisse wurde bereits dargestellt (vgl. oben Abschnitt 3.4.).

Einigermmaßen zuverlässige Aussagen zur Siedlungsentwicklung sind anhand der beiden Stadtpläne möglich, die 1865 bzw. als Beilage zum Adressbuch 1873 erschienen. Der Vergleich der Siedlungstätigkeit in dem fraglichen Zeitraum von 1865 bis 1873 liefert allerdings wegen der unterschiedlichen Planausschnitte nur für Teile des Gebietes Erkenntnisse. Es lässt sich feststellen, dass die Besiedlung, die um 1865 in dem untersuchten Gelände bislang lediglich dispers entlang der Altwege vorhanden war, bis 1873 kaum zunahm.

In dem ursprünglich zum Stadterweiterungsgelände gehörenden Areal südlich der Weberstraße und westlich des Bonner Talweges befanden sich um die fragliche Zeit mehrere Industriebetriebe: an dem zur Schumannstraße ausgebauten Teilstück des Bendenweges zwischen diesem und der Bahn die Eisengießerei Mönkemöller, zwischen Benden- und Kessenicher Weg die Ziegelei Dietrich, die Mechanische Jutespinnerei auf Kessenicher Gemeindegebiet sowie an der Kreuzung der Weberstraße mit dem Bonner Talweg die oben erwähnte, 1848 gegründete Chemische Fa-

brik Marquart. Für die dazwischen liegenden Flächen ist für 1870/71 von einer Nutzung als kleinparzelliertes Gartenbau-, Obst- oder Ackerland auszugehen.

Es wurde bereits in anderem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Grenzen zu den beiden Nachbargemeinden Bonns im Süden und Südwesten, Poppelsdorf und Kessenich, das ehemalige Stadterweiterungsgelände durchzogen. Da mit den beiden Gemeinden keine Einigung über die Einbeziehung der vom Alignementplan berührten Flächen hatte erzielt werden können, erfolgte die Rücknahme des Plans hinter die Poppelsdorfer bzw. Kessenicher Gemeindegrenze am 20. April 1858 bzw. 24. Oktober 1862.

Für den privaten Straßenbau sind solche Bann- bzw. Grenzprobleme nicht belegt. Es ist anzunehmen, dass Akteure im privaten Straßenbau bei ihren Planungen entweder von vorhandenem Grundbesitz ausgingen oder ihren Besitz durch Zukäufe innerhalb des Gemeindegebiets arrondierten. Dies schloss grenzüberschreitende Planungen zwar nicht aus. Es ist aber etwa an der Argelanderstraße nachweisbar, dass die Planungen zunächst nur bis zur jeweiligen Gemeindegrenze ausgeführt wurden bzw. werden konnten.

Bei privaten Straßenbauten auf Kessenicher oder Poppelsdorfer Gemeindegebiet war der Bauantrag an den Poppelsdorfer Bürgermeister zu richten, der ihn der jeweiligen Gemeindevertretung vorlegte. Die Auflagen der beiden Gemeinden hinsichtlich der Straßenbreite und -ausführung lehnten sich teilweise an Bonner Vorschriften an. So verlangte Bürgermeister Wilhelm Bennauer beim Bau der Kurfürstenstraße, dass diese "die gleiche Breite in Bezug auf Fahrbahn, Bürgersteig und Vorgärten" erhalte, wie dies auf Bonner Gebiet vorgesehen sei⁴¹¹.

Bauanträge für Häuser und Straßen in der Nähe der Gemeindegrenze zu Bonn waren darüber hinaus spätestens gegen Ende des Jahrhun-

⁴¹¹ Straßenbauakte Kurfürstenstraße, StABo Pr 31/2231.

derts außer bei den zuständigen Poppelsdorfer Stellen auch in Bonn vorzulegen⁴¹².

Auf weitere Einflüsse der Gemeindegrenzen zwischen Kessenich, Poppelsdorf und Bonn ist im Zusammenhang mit den einzelnen Straßenbauprojekten einzugehen.

9. Straßenbau privater Akteure zwischen 1871 und 1875

Im Jahr 1871 kam der städtische Straßenbau mit der weitgehenden Ausführung des stadtnah gelegenen Rest-Alignementplans vorläufig zum Erliegen, sieht man von der Übernahme des noch unfertigen Teils der Weberstraße zwischen der Bahn und dem Bonner Talweg aus dem Besitz der Erben Eduard Weber ab, die der Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1873 meldet. Der Ausbau des Teilstücks wurde 1874 abgeschlossen. In dieses bzw. das Jahr 1875 fällt die Verabschiedung zweier Gesetze, die erstmals in Preußen einheitlich das Enteignungsverfahren sowie die Fluchtlinienplanung regelten. Die Initiativen privater Akteure im Straßenbau in dieser „Interimszeit“ verliefen somit gewissermaßen "autonom", d.h. (noch) ohne griffige gesetzliche Rahmenbedingungen und ohne städtische Leitung.

Es wurde bereits an anderer Stelle darauf hingewiesen, dass nach dem Wegfall einer Fluchtlinienplanung für das Gelände jenseits der Weberstraße und des Bonner Talweges überwiegend der dortige Grundbesitz finanzkräftiger Bonner Bürger die räumliche Lage neu entstehender Straßen beeinflusste. Die Anbindung neuer an bestehende öffentliche Straßen - denen auch die Altwege zuzurechnen waren - wurde erst in der Folge des Preußischen Fluchtliniengesetzes ortsstatuarisch vorgeschrieben. Es lässt sich jedoch auch für den Zeitraum vor 1875 beobachten, dass die entste-

⁴¹² Das geht aus einem Schreiben des Bonner Oberbürgermeisters Wilhelm Spiritus vom 22. November 1895 an das Poppelsdorfer Bürgermeisteramt hervor. Straßenbauakte Argelandersstraße StABo Pr 31/1859.

henden Privatstraßen jeweils im Anschluss an einen Altweg entstanden, nicht allein aus Gründen der verkehrstechnischen Anbindung, sondern, weil ohne den Altweg bei noch fehlender Kanalisation keine Entwässerung der neuen Straße erfolgen konnte. Anders verhielt es sich, wenn der private Unternehmer sich - zumeist unter städtischen Druck – bereit erklärte, auf eigene Kosten eine Senke anzulegen.

9.1 Die Anlage der Arndtstraße

Sieht man von der in den Vierzigerjahren des vorigen Jahrhunderts durch Privatinitiative entstandenen Weberstraße zwischen der Koblenzer Straße (heutige Adenauerallee) und der Bahnlinie einmal ab, so datiert der früheste Antrag eines privaten Akteurs zur Anlage einer Straße außerhalb der Grenzen des beschränkten Stadterweiterungsplans vom 14. August 1871. Vier Parteien, bestehend aus einer Erbgemeinschaft und drei Einzelpersonen, beantragten unter diesem Datum die Genehmigung zur Anlage einer Verbindungsstraße zwischen der Koblenzer Straße und dem Kessenicher Weg, der heutigen Niebuhrstraße, mit dem Zweck, beide Altwege miteinander zu verbinden⁴¹³. Darüber hinaus baten die privaten Akteure den Stadtbaumeister um die Feststellung der Höhenlage der neuen Straße; sie selber erklärten sich zur Übernahme der entstehenden Kosten bereit. Eine städtebaulich-ästhetische Beratung durch den Stadtbaumeister benötigten die privaten Akteure anscheinend nicht. Ausschlaggebend für die Lage und Ausrichtung der Straße waren vielmehr die Grundbesitzverhältnisse der Antragsteller, genauer die Lage der einzelnen Parzellen, und die privaten Akteure bestimmten den Verlauf der Trasse in eigener Regie: Der miteingereichte Situationsplan zeigt etwa in der Mitte des Straßenverlaufs eine leichte Biegung der Straßentrasse nach Nordwesten.

Der Stadtbaumeister begrüßte in einem Schreiben an Oberbürgermeister Kaufmann vom 12. November 1871 zwar grundsätzlich die Planung der Straße, moniert aber die besagte Biegung. Eine gerade Trassenführung liege sowohl im öffentlichen als auch im Interesse der privaten Antragsteller. Sie habe gegenüber der von letzteren gewählten Richtung den Vorteil gerader Baufronten und damit größerer Grundstückstiefen. Im übrigen vertrat Thomann die Ansicht, eine gerade Streckenführung gleiche

⁴¹³ Hierzu und zum Folgenden Straßenbauakte Arndtstraße StABo Pr 31/1868. Die Antragsteller waren die Erbgemeinschaft Professor Mayer, die Herren Lescrinier, Peter Eller und die Witwe Peter Schuller.

die Nachteile der einzelnen Beteiligten bei der Hergabe von Grund und Boden zum Bau der Straße am besten aus.

Thomann fordert in dem erwähnten Schreiben zugleich die Anlage einer weiteren Senke, da die vorhandene "am Graben der Rheinischen Eisenbahn" bereits das Wasser des Kessenicher Weges aufnehme: Das Gelände zwischen der Koblenzer Straße bzw. heutigen Adenauerallee und der Kessenicher Straße bzw. Niebuhrstraße fällt in westlicher Richtung zur Gumme, dem oben im Zusammenhang mit der Entwässerung des Schwarzwassers erwähnten ehemaligen Rheinarm, hin ab. Auch hinsichtlich der Ausführung der Straße macht der Stadtbaumeister konkrete Auflagen: Die Straße müsse mit beiderseitigen, acht Fuß breiten, basaltbefestigten Banketten, 2,5 Fuß breiten Rinnen sowie einer 19 Fuß breiten Fahrbahn hergestellt werden. Deren Ausfertigung mit Kies und Basalt sei Voraussetzung für die spätere Übernahme als städtische Straße.

Der weitere Verlauf der Anlage der Arndtstraße belegt deutlich den geringen Einfluss, den die Stadt zu diesem Zeitpunkt zumindest auf die Fluchtlinien neuer - und fast ausschließlich privater - Straßen besaß: Die privaten Akteure ließen die im öffentlichen wie privaten Interesse formulierten Änderungswünsche des Stadtbaumeisters unberücksichtigt. Am 3. Oktober 1872 lehnte der Advokat-Anwalt Mayer für die Erbengemeinschaft - ob auch für die übrigen Beteiligten, bleibt unklar - die Vorschläge Thomanns hinsichtlich der geraden Streckenführung der Straße ab. Der Straßenbau sei bereits notariell geregelt(!); die bei Berücksichtigung der Änderungspläne Thomanns entstehenden Kosten aus der Einbeziehung eines dazu nötigen Grundstücks seien überdies zu hoch.

Mit dieser Argumentation konnte Mayer sich offenbar durchsetzen. Am 29. Oktober 1872 teilte der Oberbürgermeister dem Anwalt Mayer brieflich mit, von der gewünschten geraden Trassenführung der Straße werde Abstand genommen.

Weitere Diskussionen löste die Frage der Entwässerung der neuen Straße aus. Während die privaten Akteure auf den natürlichen Wasserabfluss zum Kessenicher Weg verwiesen, wiederholte der stellvertretende Stadtbaumeister Eschweiler die Forderungen, die Thomann bereits 1871 gegenüber Oberbürgermeister Kaufmann erhoben hatte: die Anlage einer

weiteren Senke zur Aufnahme des Regen- bzw. Brauchwassers. Diese Forderung konnte die Stadt schließlich durchsetzen. Am 26. Februar 1873 legten die Unternehmer einen durch den städtischen Geometer Hennes angefertigten Nivellementplan vor. Bereits am 2. Februar hatten sie sich "zur Aufnahme etwa entstehender größerer Wasserabflüsse und zur Beruhigung der Stadt Bonn und der Nachbarn" auch zur Anlage der geforderten Senke auf eigene Kosten bereit erklärt, obwohl das Wasser natürlicherweise immer zum Kessenicher Weg abgeflossen sei⁴¹⁴. Die Senke war gemäß den städtischen Auflagen so zu dimensionieren, dass sie auch Wasser von der Koblenzer Straße aufnehmen konnte, welches durch die allmählich zunehmende Bebauung dieser Straße in zunehmendem Maß anfiel. Die privaten Unternehmer mussten sich endlich sogar verpflichten, für alle Schäden aus "Überschwemmungen" aufzukommen und gegebenenfalls eine weitere Senke anzulegen⁴¹⁵. Unter dem 19. April 1873 erhielten die privaten Akteure die Erlaubnis zum Bau der späteren Arndtstraße mit der Auflage, zwei Senken zu bauen und zu unterhalten.

Hinsichtlich der bautechnischen Details wie der Straßenbreite bzw. der Maße von Gehwegen und Fahrdamm hatten die privaten Straßenbauherren konkreten Vorgaben Eschweilers nachzukommen. Auch diese griffen die Anweisungen Thomanns aus dem Jahr 1871 exakt auf: Danach war die Straße in einer Breite von 12,58 Metern anzulegen, wobei je 2,53 Meter auf Gehwege, je 0,78 Meter auf gepflasterte Rinnen und 5,96 Meter auf den Fahrdamm zu entfallen hatten⁴¹⁶.

⁴¹⁴ Straßenbauakte Arndtstraße, StABo Pr 31/1868.

⁴¹⁵ Das geht aus einem Gutachten des stellvertretenden Stadtbaumeisters Eschweiler vom Februar 1873 hervor - Stadtbaumeister Thomann hatte bereits im Vorjahr seine Stelle aus Krankheitsgründen aufgeben müssen. Bei dem stellvertretenden Stadtbaumeister dürfte es sich um Wilhelm Eschweiler handeln, der 1867 Kreisbaumeister in Siegburg, 1880 dort Bauinspektor "mit Charakter als Baurat 1882" war. Vgl. Waltraud Bertz-Neuerburg, Kurzbiographien der Architekten und Baumeister, in: E. Trier/W. Weyres (Anm. 90), S. 530.

⁴¹⁶ Diese detaillierten Vorgaben - vgl. die Stellungnahme Eschweilers in der Straßenbauakte Arndtstraße, StABo Pr 31/1868 - sind wohl als Korrektiv zu den unzulänglichen Vorgaben der Bauordnung vom 18. November 1845 (mit Nachträgen vom 27. Mai und 11. August 1847 sowie vom 28. November 1863) zu betrachten, die in Bonn erst in der Folge des

Mit den unzureichenden Vorschriften der geltenden Bauordnung war dagegen die Anlage von Vorgärten nicht durchgängig durchsetzbar, sondern von der Bereitschaft der Käufer der erschlossenen Parzellen abhängig, solche anzulegen. Zwar waren in dem am 19. April 1873 von der Stadt genehmigten Fluchtlinienplan Vorgärten "bequem und freundlich geplant", wie Anwohner der neuen Straße in einem Schreiben vom 21. Oktober 1878 an den Oberbürgermeister Doetsch, den Nachfolger Kaufmanns in diesem Amt, ausführten, doch war ihre Anlage letztlich nicht verbindlich festgeschrieben worden. Einige Bauherren hatten daher bei der Bebauung ihrer Parzellen mit Wohnhäusern auf Vorgärten verzichtet: Als Beispiele führen die Anwohner den Maurermeister und Ziegeleibesitzer Matthias Butscheid an, der das Haus Nr. 36 im Jahr 1873 sowie die Häuser 25, 27, 29, 30, 32 und 34 im Jahr 1874 erbaute, und den Architekten Hubert Petazzi, der zwischen 1876 und 1889 die Häuser 26 und 28 (1876), 24 (1878), 22 (1879), 18 und 20 (1880), 9 und 11 (1889) errichtete⁴¹⁷.

Auch andere tatsächliche oder vorgebliche Gestaltungsmängel der Straße waren aus der Sicht von Anwohnern zu beklagen. Der Bauunternehmer Achenbach erregte durch den Bau eines Erkers an einem der Gebäude, die er zwischen 1873 und 1875 auf eigenen Grundstücken an der Arndtstraße errichtete⁴¹⁸, den Unwillen seiner Nachbarn. Der Oberbürgermeister teilte den Beschwerdeführern daraufhin mit, auf dem Fluchtlinienplan der Arndtstraße sei die Straßengrenze vor den Häusern Nr. 22 bis 34 - hier hatte Petazzi Bauten errichtet - zugleich Baulinie. Es könnten "zwar nun einzelne Bauherren freiwillig hinter dieser Linie zurückbleiben", deswegen seien aber "die übrigen nicht verpflichtet, ebenfalls Vorgärten liegen zu lassen und ihre Häuser hinter der festgelegten Alignementlinie zu erbauen"⁴¹⁹.

Fluchtliniengesetzes von 1875 durch die Ortsstatute I und II erweitert bzw. ergänzt und 1894 durch eine neue Bauordnung ersetzt wird.

⁴¹⁷ Das Schreiben der Anwohner befindet sich in der Straßenbauakte Arndtstraße, StABo Pr 31/1868; Zuordnung der Gebäude samt Baualter nach E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 9ff.

⁴¹⁸ Vgl. E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 9.

⁴¹⁹ Straßenbauakte Arndtstraße, StABo Pr 31/1868.

Die Aufsiedlung der doch recht stadtfernen neuen Parzellen an der Arndtstraße verlief im übrigen recht zügig. Bereits im Jahr 1876 waren nach Angaben von Anwohnern in der Arndtstraße 13 Häuser bewohnt, neun weitere waren fertig oder im Bau begriffen. Diese Angaben lassen sich anhand der Baudaten der Häuser problemlos nachvollziehen⁴²⁰. Von den insgesamt 39 Bauten, die in der Untersuchung E. Grunskys und V. Ostenecks im März 1873 erfasst wurden, stammt das Gros, nämlich 26, aus den Siebzigerjahren. Weitere zehn entstanden zumeist in der ersten Hälfte der Achtzigerjahre. Damit wurde die Arndtstraße innerhalb rund zehn Jahren nahezu vollständig bebaut. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass ein sehr großer Teil der Häuser - die Kartierung weist 32 nach - offenbar ohne festen Auftraggeber, d.h. als so genannte Spekulationsbauten errichtet wurde. Mit den Bauunternehmern Johann Achenbach und Anton Carl Peters waren zwei der privaten Akteure im Straßenbau gleichzeitig Träger der neu entstehenden Wohnbebauung an der Arndtstraße.

Die Anlage dieser ersten Straße durch private Akteure jenseits der Grenzen des zurückgenommenen Stadterweiterungsprojekts und nach dessen weitestgehender Umsetzung beleuchtet schlaglichtartig noch einmal die Situation (rhein)preußischer Städte unmittelbar vor dem Erlass des Enteignungsgesetzes von 1874 bzw. des Fluchtliniengesetzes von 1875: Wie erwähnt war der städtische Grundbesitz als Folge der Gemeinheitsteilungen und im Zuge der Schuldentilgung bis zum letzten Drittel des 19. Jahrhunderts auf ein Maß geschrumpft, das "aktive Baupolitik durch den Einsatz städtischer Grundstücke nur in begrenzten Umfang möglich"⁴²¹ erscheinen ließ. Das Beispiel der Arndtstraße zeigt nun, dass darüber hinaus auch der städtische Gestaltungsspielraum hinsichtlich Fluchtlinien- bzw. Trassenführung, ja sogar in Fragen der Entwässerung, unter Umständen durch anderslautende Vorstellungen der jeweiligen privaten Akteure im Straßenbau beschnitten werden konnte: Zugespißt lässt sich für die Stadt Bonn feststellen, dass sie in dieser Phase weder über eine aktive städtische Bodenpolitik noch über geeignete enteignungsrechtliche Maßnahmen noch über

⁴²⁰ Zum Folgenden E. Grunsky/V.Osteneck (Anm. 151), pass.

⁴²¹ H. Matzerath (Anm. 32), S. 296.

wirksame baurechtliche Instrumentarien steuernd auf die Vorhaben privater Akteure im Straßenbau einzuwirken vermochte, wenn sie es nicht verstand, im Einvernehmen mit diesen zu einer Lösung der anstehenden Probleme bei der Trassenführung, der Entwässerung, der baulichen Gestaltung einer Straße zu gelangen: "Angesichts dieser Bedingungen und der im Baurecht verankerten Baufreiheit waren die eigentlichen Träger des baulichen Wachstums in dieser Phase somit private Eigentümer, d.h. wirtschaftliche Unternehmen, Boden- und Terraingesellschaften, Baufirmen oder Einzelpersonen. Durch das Grundbesitzerprivileg, das den Haus- und Grundbesitzern in den kommunalen Vertretungskörpern entscheidenden Einfluss einräumte, hatte der private Grundbesitz weitreichende Einwirkungsmöglichkeiten auf die städtische Kommunalpolitik allgemein wie insbesondere auf die Baupolitik."⁴²²

Triebkräfte für deren Aktivitäten waren die geänderten Wohnvorstellungen finanzkräftiger Bevölkerungsschichten auf der Erwerberseite, Möglichkeiten der Kapitalanlage und -akkumulation auf der Anlegerseite: "Insgesamt rechtfertigt dies die Feststellung, daß die Stadterweiterung betrieben wurde als 'privates, auf Gewinn gerichtetes Geschäft von privaten, spekulierenden Kräften'"⁴²³.

Trotz der vergleichsweise raschen Bebauung der Arndtstraße mit Wohnhäusern wurden, wohl aus technischen und finanziellen Gründen, erst gegen Ende der Achtzigerjahre Maßnahmen zur Kanalisierung der Straße eingeleitet. Zwar hatten sich mehrere Anwohner der Straße in einem Schreiben vom 18. Oktober 1888 für die Kanalisierung und den Ausbau der Arndtstraße ausgesprochen und sich auch bereit erklärt, die Kosten dafür zu übernehmen. Wie Stadtbaumeister Johannes Lemcke⁴²⁴ am 13. November 1888 darlegte, war dazu jedoch aus technischen Gründen zunächst die Kanalisation des Kessenicher Weges erforderlich, der erst sehr locker be-

⁴²² Ebd., S. 297.

⁴²³ Ebd.

⁴²⁴ Johannes Lemcke trat das Amt des Stadtbaumeisters am 1. April 1884 als Nachfolger Ludwig von Noëls an, der eine Anstellung in Kassel erhalten hatte. Vgl. Dietrich Höroldt, Zeittafel 1871-1914, in: ders./M. van Rey (Anm. 304), S. 292ff.

baut sei. Die Stadt sei daher genötigt, den Anteil der Kosten, die durch die wenigen Anlieger nicht aufgebracht werden konnten, selber zu tragen, wozu im Etat des Haushaltsjahres 1889/90 ein Posten angewiesen werden solle⁴²⁵.

Nachdem sich vor allem der oben erwähnte Bauunternehmer Anton Carl Peters am 5. Dezember 1888 dringend für den Bau des Kanals eingesetzt hatte, um für einige im Bau befindliche Häuser nicht noch eigens Senken anlegen zu müssen, beschloss die Stadtverordnetenversammlung am 15. März 1889 die Kanalisierung der Arndtstraße auf Kosten der Anlieger⁴²⁶.

9.2 Die Anlage der Schillerstraße (heutige Johannes-Henry-Straße)

Bei der Ausführung der Straßenprojekte des städtischen Aligmentplans war es, wie dargestellt, nicht zum vollständigen Ausbau des Bendenweges gekommen. Vielmehr wurde der Abschnitt zwischen dem Grünen Weg und der Weberstraße wohl um 1872/73 provisorisch ausgebaut und erst um 1887/88 mit Gehwegen versehen. Genauere Angaben dazu lassen sich den Straßenbauakten nicht entnehmen⁴²⁷. Auf dem Bonner Stadtplan von 1873⁴²⁸ ist der fragliche Abschnitt bereits unter der Bezeichnung Kaiserstraße erkennbar.

Am 21. April 1874 beantragte der Bonner Stadtrat und Architekt Joseph Engelskirchen die Genehmigung zur Verlängerung der Kaiserstraße über die Weberstraße hinaus sowie einer Querstraße zwischen der sol-

⁴²⁵ Straßenbauakte Arndtstraße, StABo Pr 31/1868.

⁴²⁶ Eine Abschrift des Beschlusses befindet sich ebd.

⁴²⁷ Straßenbauakte Kaiserstraße, StABo Pr 31/2156.

⁴²⁸ Plan der Stadt Bonn. Zu Anfang 1873. Maasstab 1:10 000. Entworfen von A. Nonnenbruch, Kataster-Controleur. Bis auf die Gegenwart fortgeführt von Geometer Hennes.

cherart verlängerten Kaiserstraße und dem Kessenicher Weg, also der heutigen Niebuhrstraße. Diese letztere neue Querstraße war in Höhe der Gabelung von Kessenicher Weg und verlängerter Lennéstraße geplant. Ihre Lage und Ausrichtung wurde durch den Besitz des privaten Akteurs bestimmt: Die Straße durchschnitt bzw. begrenzte ein größeres Grundstück des Bauherren⁴²⁹.

Die Bauerlaubnis, die Engelskirchen bereits einen Tag nach der Antragstellung, am 22. April 1874, erteilt wurde, geht vor allem auf die Entwässerungsfrage ein und macht die Anlage einer Senke auf dem Besitz Engelskirchens und nach den Anweisungen des Stadtbaumeisters zur Auflage. Der Bauherr dagegen hatte, dem natürlichen Gefälle zur Gumme hin entsprechend, eine Senke in der Nähe der Bahntrasse vorgeschlagen, da die Kanalisation des Kessenicher Weges noch ausstand und das abzuleitende bzw. abfließende Wasser dort nicht aufgenommen werden könne. Der Stadtbaumeister Ludwig von Noël verlangte schließlich die Vorlage eines Nivellementplans, aus welchem die Gefälleverhältnisse und die vorgesehene Höhenlage der Bebauung hervorzugehen hatten⁴³⁰.

Hinsichtlich der vorgesehenen Maße wich die neue Schillerstraße deutlich von den Vorgaben für die Arndtstraße ab, die ja praktisch zur selben Zeit geplant bzw. ausgeführt wurde. Galt dort eine Breite von insgesamt 12,58 Metern als ausreichend, erhielt die Schillerstraße eine Gesamtbreite von 17,59 Metern. Ob diese Maße auf den Architekten Engelskirchen oder auf Vorgaben des Stadtbaumeisters zurückgehen, lässt sich den Quellen nicht entnehmen. Plausibel erscheint eine Planung im gegenseitigen Einvernehmen, errichtete doch der Stadtbaumeister auf dem Eckgrundstück, das an der Einmündung der neuen Schillerstraße auf den Kessenicher Weg bzw. die verlängerte Lennéstraße entstand, im Jahr 1876 sein eigenes Wohnhaus⁴³¹.

Die Umstände der Entstehung sowie die ausdrücklich erwähnte Nutzung eines größeren Grundstücks zur Anlage der neuen Straße weisen

⁴²⁹ Straßenbauakte Schillerstraße, StABo Pr 31/2434.

⁴³⁰ Undatiertes Schreiben des Stadtbaumeisters, ebd.

⁴³¹ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 29.

bereits auf die spekulativen Hintergründe auch dieses Erschließungsvorhabens durch private Akteure: Bis auf die Eckhäuser entstanden sämtliche Häuser der Schillerstraße als Spekulationsbauten, die Häuser Schillerstraße 7 bis 19 zudem im Auftrag eines einzigen Bauherren. Der Bau der Häuser für den - dort nicht genannten - Auftraggeber erfolgte allerdings erst 1890, die übrige Bebauung der Straße noch später⁴³². Ob Engelskirchen den erschlossenen Grundbesitz mit hohem Gewinn weiterveräußerte oder ob er selbst der unbekannte Auftraggeber war, muss offen bleiben.

Bei der Anlage der Schillerstraße kam es wohl auch bereits zur Verbreiterung eines ersten Teilstücks des Kessenicher Weges von ursprünglich nur rund sechs auf 15 Meter. Für einen Teil des alten Weges, den die Stadt dem Bauherren auf dessen Wunsch zur Anlage der Schillerstraße überlassen hatte, verpflichtete sich Engelskirchen, einen Teil seines Grundstücks zur Verbreiterung des Altweges zur Verfügung zu stellen⁴³³.

Nach der vergleichsweise langen "Bauzeit" von fünf Jahren konnte die Schillerstraße im Jahr 1879 fertiggestellt werden⁴³⁴. Mit Wirkung zum 15. September 1883 wurde die Straße in das städtische Wegenetz übernommen. Weshalb die Bebauung der Straße erst zu Beginn der Neunzigerjahre einsetzte, lässt sich den Quellen nicht entnehmen.

9.3 Die Anlage eines ersten Teilstücks der Argelanderstraße

Während es sich bei den bisher dargestellten Straßenanlagen privater Akteure jeweils um recht kurze Erschließungsstraßen handelte,

⁴³² Ebd. und pass.

⁴³³ Schreiben Engelskirchens an Oberbürgermeister Doetsch vom 24. Mai 1876, StABo Pr 31/2434.

⁴³⁴ Der Antrag des privaten Akteurs auf Übernahme der baulichen Unterhaltung dieser Straße durch die Stadt Bonn datiert vom 16. August 1879; ebd.

durchzieht die heutige Argelanderstraße das Gebiet der heutigen Südstadt von der Poppelsdorfer Allee im Norden bis zur Reuterstraße im Süden und setzt sich jenseits davon noch bis zur Sternenburg- bzw. Lotharstraße fort. Sie ist damit einer der längsten Straßenzüge der Bonner Südstadt. Der bogenförmige Verlauf ihrer Trasse lässt auf den ersten Blick eine übergreifende Planung vermuten; die Straße setzt sich jedoch im Gegenteil aus vier zu unterschiedlichen Zeiten geplanten Teilstücken zusammen. Sie wurden durch verschiedene private Akteure errichtet⁴³⁵, und ihre "Nahtstellen" sind allenfalls an den wechselnden Straßenbreiten und den unterschiedlichen Altersstufen der Bebauung auszumachen. Die Rekonstruktion der heutigen Argelanderstraße erfolgt in dieser Untersuchung denn auch konsequenterweise innerhalb der entsprechenden Zeitschnitte, in denen die einzelnen Teilstücke entstanden.

Die Anlage eines ersten Teilstücks der Argelanderstraße fällt in den hier behandelten Zeitraum zwischen den Jahren 1871 und 1875. Am 16. Dezember 1874 beantragte der Bonner Bankier Albert Cahn, Mitglied der Bonner Stadtverordnetenversammlung, gemeinsam mit dem Grundbesitzer Heinrich Mühlens die Genehmigung dafür, "eine neue Straße vom verlängerten Grünen Weg zur Poppelsdorfer Allee" anzulegen⁴³⁶. Nach dem Wortlaut des Antrags erweckt das Projekt nicht den Anschein, als sollte damit die Erschließung des noch weitestgehend unbesiedelten Areals östlich des Poppelsdorfer Schlosses vorangetrieben werden: Es muss erstaunen, dass die geplante Straße zumindest der Intention der privaten Akteure nach auf die Poppelsdorfer Allee und nicht auf den Grünen Weg, die heutige Königstraße, ausgerichtet war.

Cahn und Mühlens planten die neue Straße westlich der Sternwarte und wenige Meter östlich der Gemeindegrenze zwischen Bonn und Poppelsdorf. Damit wurde das Poppelsdorfer Gemeindegebiet zwar noch nicht durch den Straßenbau tangiert; die Wohnbebauung an der künftigen Straße musste jedoch bereits auf Poppelsdorfer Gemeindegebiet erfolgen.

⁴³⁵ Das Teilstück jenseits der Reuterstraße wird im Folgenden nicht berücksichtigt.

⁴³⁶ Straßenbauakte Argelanderstraße, StABo Pr 31/1858.

Die beiden Antragsteller fügten dem Gesuch einen Nivellementplan zur Klärung der Entwässerungsverhältnisse bei. Am 19. Dezember 1874, nur drei Tage nach dem Eingang des Gesuchs im Bürgermeisteramt, genehmigte Oberbürgermeister Kaufmann nach Rücksprache mit der städtischen Baudeputation das Projekt unter Auflagen, die, verglichen mit denjenigen der Arndt- und Schillerstraße, eine Entwicklung hin zu verstärkter Einflussnahme der Stadt auf die wachsende Zahl von Straßenbauvorhaben durch private Akteure zeigen. Am 11. Juni desselben Jahres war zudem das "Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum" verabschiedet worden. Die dort fixierten Vorgaben bei der Planfeststellung - Vorlage eines Plans inklusive Querprofilen zur Prüfung des Projekts - dürften spätestens jetzt auch bei enteignungsrechtlich unstrittigen Vorhaben Standard geworden sein.

In bezug auf die Ableitung des Brauch- und Oberflächenwassers unterschieden sich die Verhältnisse an dem geplanten Straßenstück zwischen der Königstraße und der Poppelsdorfer Allee von der Situation an der Arndt- und Schillerstraße: Mit dem Kanal in der Poppelsdorfer Allee bestand für die geplante Straße die Möglichkeit zum Anschluss an das im Aufbau begriffene städtische Kanalnetz. Wegen dessen Nutzung hatten die Antragsteller die Erlaubnis der Stadtverwaltung einzuholen, während das Oberflächenwasser - unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Universität - durch die Rinnen der im Universitätseigentum stehenden Poppelsdorfer Allee abgeleitet werden konnte⁴³⁷. Die dazu notwendigen Verhandlungen mit der Universität zogen sich allerdings derart in die Länge, dass der Oberbürgermeister auf die Bitte der beiden privaten Akteure am 23. Mai 1875 vorab den Beginn der Erdarbeiten gestattete.

Durch städtischen Druck erhielt die Argelanderstraße damit Anschluss an ein Entwässerungs- und Kanalsystem, das, verglichen mit den Verhältnissen in der wenige Zeit zuvor entstandenen Arndt- bzw. Schillerstraße, als neuzeitlich gelten konnte.

⁴³⁷ Dies geht aus der Liste der Bauauflagen hervor, nach deren Erfüllung Oberbürgermeister Kaufmann das Projekt am 19. Dezember 1874 genehmigte. StABo Pr 31/1858.

Die Stadt schaltete sich im Unterschied zu den beiden vorgenannten Straßenprojekten nun offenbar auch stärker – und erfolgreicher – in die Gestaltung der Straßenbauvorhaben privater Akteure ein. So machte der Oberbürgermeister im Einklang mit der städtischen Baudeputation den Bauherren Cahn und Mühlens die Anlage von sieben Fuß – also rund 2,2 Meter – breiten Vorgärten auf jeder Straßenseite zur Bedingung. Zur Breite des eigentlichen Fahrdamms enthält die schriftliche Genehmigung der Stadt dagegen keine konkreten Vorschriften. Cahn und Mühlens mussten sich allerdings notariell zur Einhaltung der städtischen Bedingungen verpflichten.

Auch dieser relativ kurze Straßenabschnitt konnte erst nach rund fünfjähriger Bauzeit im Jahr 1879 fertiggestellt werden⁴³⁸. Am 15. September 1883 meldete Albert Cahn den Ablauf seiner vierjährigen Unterhaltungspflicht. Wenige Tage später, am 6. Oktober, bestätigte Oberbürgermeister Doetsch dem privaten Unternehmer die Übernahme der Straße in das städtische Wegenetz⁴³⁹.

Die Bebauung der Verbindungsstraße zwischen Poppelsdorfer Allee und Königstraße⁴⁴⁰ erfolgte zwischen 1878 – in diesem Jahr entstand allerdings nur ein einziger Bau – und 1899, die Mehrzahl der Häuser wurde zwischen 1889 und 1893 errichtet. Gut die Hälfte der in dieser Zeit an dem

⁴³⁸ Der Stadtplan von 1877 verzeichnet auf dem fraglichen Abschnitt die Fluchtlinien der neuen Straße, allerdings noch ohne Namen. Verglichen mit dem Grünen Weg, auf den die neue Straße im Süden trifft, wirkt sie auffallend breit.

⁴³⁹ Ebd. Die bauliche Unterhaltung der Straßenanlagen privater Akteure über einen Zeitraum von vier Jahren regeln das Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 bzw. das in dessen Folge erlassene Bonner Ortsstatut vom 14. August 1876.

⁴⁴⁰ Der Straßenabschnitt kann erst aus heutiger Sicht als Teilstück der Argelanderstraße betrachtet werden: Eine durchgehende Verbindung zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Sternenburgstraße entwickelte sich, wie unten dargestellt wird, in der Weise, dass unabhängig von dem Abschnitt zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße zunächst eine Verbindung zwischen der heutigen Ermekeil- bzw. Schlossstraße und der Reuterstraße gebaut wurde, bevor mit der Trasse zwischen diesen und den Kreuzungen mit der Weber- bzw. Bismarckstraße eine zusammenhängende Verbindungsstraße, eben die heutige Argelanderstraße entstand.

Straßenabschnitt entstandenen Häuser waren Spekulationsobjekte; die auf der südwestlichen Straßenseite gelegenen Bauten Nummer 2b bis 12 und Nummer 20 entstanden 1889 im Auftrag der Inhaberin der Bonner Kaffeerösterei Zuntz⁴⁴¹. Der Röstbetrieb selbst wurde in mehreren Abschnitten bis 1894 am westlich gelegenen Teil der Königstraße, zwischen deren Kreuzung mit dem neuen Straßenabschnitt und der Aufmündung der Königstraße auf die Poppelsdorfer Allee errichtet. Ob sich das Areal, auf dem Wohnbebauung wie Fabrik entstanden, bereits vorher im Besitz des Unternehmens befunden hatten oder zur Anlage der Bauten eigens erworben wurde, lässt sich den hier herangezogenen Quellen nicht entnehmen. Der Grund für die Verlagerung des Industriebetriebs nach Poppelsdorf war die räumliche Enge am bisherigen Standort in der Altstadt⁴⁴².

9.4 Die weitere Entwicklung der Marienstraße zwischen 1871 und 1875

Wie im Zusammenhang mit der Entwicklung des Straßennetzes im Jahr 1869 dargelegt, bauten in diesem Jahr mehrere private Akteure die im städtischen Fluchtlinienplan vorgesehene Straße IV auf dem Abschnitt zwischen dem Grünen Weg und der Einmündung einer nicht im Alignementplan verzeichneten neuen Straße zum Bonner Talweg aus. Die Durchführung dieser Straße IV bis zur Weberstraße scheiterte dabei am Einspruch einer Grundbesitzerin gegen das Projekt: Die Witwe Röttgen war zur Abtretung des benötigten Areals nicht bereit und konnte dazu in den ausge-

⁴⁴¹ Angaben nach E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151).

⁴⁴² Helmut Vogt betont, dass die Ansiedlung der Firma in Poppelsdorf gegen den Widerstand der dortigen Grundbesitzer erfolgte, was möglicherweise als Indiz dafür zu werten ist, dass die Gebäude auf Gelände entstanden, das sich bereits im Besitz des Unternehmens befand. Vgl. ders., Die Entwicklung zur Gewerbestadt, in: D. Höroldt/M. van Rey (Anm. 304), S. 99.

henden Sechzigerjahren weder durch die Stadt noch durch die privaten Akteure gezwungen werden.

Im Jahr 1873 beantragte diese Grundbesitzerin bei der Stadt die Genehmigung, mittels einer Grenzmauer ihr Grundeigentum zwischen der Straßenfront der Weberstraße und dem südlichen Ende der Marienstraße abzuriegeln. Hintergrund dieses seltsam anmutenden Gesuchs war die Tatsache, dass der Fußgängerverkehr aus und in Richtung Altstadt die halbfertige Marienstraße als Verbindung zwischen der Weberstraße und dem Grünen Weg nutzte und dabei auch das Grundstück der Witwe Röttgen querte⁴⁴³: aus heutiger Sicht ein schlagender Beweis für die Notwendigkeit einer solchen Verbindung. Bemerkenswert ist auch, dass der Grundbesitzerin wie der Kommune der Charakter des Torsos Marienstraße als Bestandteil des städtischen Alignementplan durchaus bewusst war. Die Stadt genehmigte denn auch keine feste Mauer, sondern gestattete lediglich den Bau eines Zaunes. Brisanz erhielt der Streit zudem durch die Ankündigung eines der privaten Akteure, Esser, den Ausbau der Marienstraße bis an das Röttgensche Grundstück weiter zu betreiben.

Die Straße IV bildete in dem städtischen Alignementplan zugleich die westliche Grenze des gelegentlich in den Akten als Markt bezeichneten großen Platzes an der Bahn. Für dessen Aufnahme in den Plan hatten sich die Mitglieder der Alignementdeputation am 13. Februar 1857 ausgesprochen, nachdem die übrigen Plätze wie dargestellt aus unterschiedlichen Gründen aus dem Stadterweiterungsplan eliminiert worden waren. Der Platz "überlebte" auch die "Abmagerung" des städtischen Fluchtlinienplans in den Jahren 1863/64.

Als der Jurist Mayer eine Baugenehmigung für ein Wohnhaus an der östlichen Straßenseite der Marienstraße beantragte⁴⁴⁴, welches die

⁴⁴³ Brief der Witwe Röttgen vom 3. November 1873, Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1561.

⁴⁴⁴ Bei diesem Bau handelt es sich um die 1873 entstandene Halbvilla Marienstraße 25 (heute Prinz-Albert-Straße 73), die Mayer sich durch den Baumeister Wilhelm Eschweiler errichten ließ. Vgl. E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 62. Eschweiler war, wie erwähnt, nach dem Ausscheiden Thomanns stellvertretender Stadtbaumeister in Bonn.

Ausführung des Platzprojekts unmöglich gemachte hätte, schaltete die ratlose Stadt die Regierung ein: Der Bauantrag warf nämlich die Frage auf, "ob überhaupt die Herstellung eines Marktplatzes an der angegebenen Stelle, wozu nach einem Gutachten des stellvertretenden Stadtbaumeisters, Baurat Dr. Schubert, ein Kostenaufwand von 200 000 Talern erforderlich sein würde, für ein unabweisbares Bedürfnis der Stadt zu halten" sei⁴⁴⁵.

Die Kölner Bezirksregierung gab daraufhin am 9. Juni 1873 dem Gesuch der Stadt Bonn statt, den letzten noch verbliebenen Platz aus dem städtischen Alignementplan zu streichen⁴⁴⁶.

Bei der Frage, ob nun die von der Grundbesitzerin beantragte Grenzmauer quer durch die Trasse der noch als Bestandteil des Fluchtlinienplans verbliebenen Straße IV zulässig sei, waren sich die Vertreter der Stadt einschließlich des Oberbürgermeisters nicht einig. Sie schalteten ebenso wie bei der Entscheidung über den Fortbestand des geplanten Platzes die Regierung ein. In einem Schreiben an die vorgesetzte Baubehörde führte Kaufmann mit Blick auf den inzwischen entfallenen Platz aus, die Marienstraße hänge mit dem Platz zusammen und bilde gemeinsam mit diesem eine Einheit. Es sei "nun zweifelhaft, ob diese letztere Straße nach Wegfall des Marktplatzes dennoch beibehalten werden muß und ist die Entscheidung um so nötiger, als die Eigentümerin des an die Weberstraße anschließenden Grundstücks (...) dasselbe mit einer Mauer abzuschließen beabsichtigt"⁴⁴⁷. In einem durchgestrichenen Zusatz des Entwurfes erklärte der Oberbürgermeister ferner, seiner Meinung nach habe die "projektierte Straße durch den Wegfall des Platzes keinen Zweck und keine Bedeutung mehr". Ihre Ausführung und Bebauung könne daher der Privatinitiative überlassen bleiben.

Die Regierung schloss sich dieser Haltung, die angesichts der in Teilen bereits ausgeführten Straße erstaunen muss, jedoch nicht an. Sie

⁴⁴⁵ Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1873.

⁴⁴⁶ Die Eliminierung des Platzes beruhte auf einem "Allerhöchsten Erlaß"; das Gesuch hatte als Änderung eines vom König genehmigten Alignementplan ebenfalls den Berliner Behörden vorgelegen.

⁴⁴⁷ Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1561.

vertrat in einem Schreiben an Kaufmann vielmehr die Ansicht, die Straße sei ein eigener Bestandteil des Alignementplans und werde aus diesem Grund vom Wegfall der Platzanlage nicht berührt. Eigenständige planerische Überlegungen standen bei dieser Ansicht der Regierung aber offenbar weniger im Vordergrund als das Festhalten an den zeichnerischen Vorgaben des nahezu 20 Jahre alten Alignementplans: "Wenn daher, wie wir nicht bezweifeln, die Marienstraße sich auf dem Originalplan neben dem fraglichen freien Platz selbständig angelegt findet, so ist dieselbe nicht mit dem letzteren als weggefallen anzusehen und würden wir es auch nicht befürworten können, dieselbe nachträglich aufzugeben."⁴⁴⁸

Entgegen der früheren Auffassung des Oberbürgermeisters, die Fertigstellung der Straße könne der Privatinitiative überlassen bleiben, bemühte sich die Stadt daher in der Folgezeit um den Erwerb des zur Vollendung der Straße benötigten Grundstücks. Es kam jedoch vorerst nicht zu einer Einigung: Während die Stadt den Ausbau des noch fehlenden Straßenabschnitts bis zur Weberstraße auf städtische Kosten von der unentgeltlichen Abtretung des Grundstücks abhängig machte, verwies die Grundbesitzerin auf die gravierenden Nachteile, die ihr aus der Anlage der Straße entstünden. Diese wollte sie durch einen angemessenen Kaufpreis für ihre Parzelle entgolten sehen⁴⁴⁹.

In der Hauptsache verzögerte letztlich die Haltung der Stadt Bonn gegenüber dem Projekt dessen Ausführung. Die Kommune sah in der Straße - die nach wie vor Bestandteil des städtischen Alignementplans war - ein privates Unternehmen, für das sich allenfalls die daran interessierten Grundbesitzer zu engagieren hätten. Das ergibt sich aus den nachfolgenden Überlegungen.

Nach dem Stand der rechtlichen Entwicklung - am 11. Juni 1874 war das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum für das gesamte preußische Staatsgebiet verabschiedet worden - verfügte die Stadt über die rechtlichen Möglichkeiten, das zur Ausführung der Straße IV erforderliche

⁴⁴⁸ Schreiben der Königlichen Regierung, Abteilung des Innern, vom 27. November 1873, ebd.

⁴⁴⁹ Schreiben der Eigentümerin Röttgen vom 27. August 1878, StABo Pr 71/1561.

Terrain gegen vollständige Entschädigung der betroffenen Grundeigentümerin zu enteignen. Dabei war die Höhe der Entschädigung nach Paragraph 27 des Gesetzes durch drei Sachverständige zu bestimmen, womit eventuell überhöhten Entschädigungsforderungen privater Grundbesitzer ein Riegel vorgeschoben werden sollte. Die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Gesetzes auf das fragliche Grundstück, die unter Titel I, "Zulässigkeit der Enteignung" zusammengefasst sind, können durch die königliche Genehmigung des mehrfach umgearbeiteten Fluchtlinienplans als gegeben angesehen werden⁴⁵⁰.

Die Stadt machte jedoch von dieser gesetzlichen Möglichkeit zur Fertigstellung der Marienstraße keinen Gebrauch. Ihre Forderung nach einer unentgeltlichen Abtretung der zum Straßenbau benötigten Parzelle war in dem Gesetz nicht vorgesehen. Die Grundbesitzerin verwies darüber hinaus auf die vorliegenden besonderen Umstände, wonach sie durch die entschädigungslose Abtretung der Parzelle ein rund 10 000 Quadratfuß, also rund 986 Quadratmeter großes Baugrundstück an der Weberstraße verlieren. In einem solchen Fall hätte der Grundbesitzerin nach dem unmittelbar vor der Verabschiedung stehenden preußischen Fluchtliniengesetz bereits eine Entschädigung für die Beschränkung der Baufreiheit auf ihrem Grundstück zugesprochen werden können. Es heißt dazu in § 13, Abs. 1 des Gesetzes: "Eine Entschädigung kann wegen (...) Entziehung oder Beschränkung des von der Festsetzung neuer Fluchtlinien betroffenen Grundeigen-

⁴⁵⁰ In dem Gesetz heißt es in 1: "Das Grundeigentum kann nur aus Gründen des öffentlichen Wohles für ein Unternehmen, dessen Ausführung die Ausübung des Enteignungsrechts erfordert, gegen vollständige Entschädigung entzogen oder beschränkt werden." Diesen Grundsatz legte bereits die preußische Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 in Art. 9 fest. Er lautet: "Das Eigentum ist unverletzlich. Es kann nur aus Gründen des öffentlichen Wohles gegen vorgängige, in dringenden Fällen wenigstens vorläufige Entschädigung entzogen oder beschränkt werden." In Paragraph 27 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 heißt es schließlich: "Zu der kommissarischen Verhandlung sind ein bis drei Sachverständige zuzuziehen, welche von der Bezirksregierung entweder für das ganze Unternehmen oder einzelne Theile desselben zu ernennen sind. Doch steht auch den Betheiligten zu, sich vor dem Abschätzungstermine über Sachverständige zu einigen und dieselben dem Kommissar zu bezeichnen. (...)".

tums (...) gefordert werden, (...) wenn die Straßenfluchtlinie einer neu anzulegenden Straße ein unbebautes, aber zur Bebauung geeignetes Grundstück trifft, welches zur Zeit der Feststellung dieser Fluchtlinie an einer bereits bestehenden und für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertiggestellten anderen Straßen belegen ist und die Bebauung in der Fluchtlinie der neuen Straße erfolgt."

Auf diesen Tatbestand berief sich auch die Grundbesitzerin Röttgen. Sie verglich angesichts der von der Stadt geforderten unentgeltlichen Abtretung ihrer Parzelle deren Lage an der Weberstraße mit den Grundstücken, die durch die Anlage der Marien- und der Esserstraße erschlossen worden waren. Die wirtschaftliche Verwertung ihres "an einer schönen und ausgedehnten Hauptstraße liegenden Grundstücks" sei nicht von der Fertigstellung der Marienstraße abhängig. Die Parzellen der Bauherren der Marienstraße dagegen seien auf die Erschließung ihres Besitzes durch die neue Straße angewiesen, da sie "bis dahin unzugängliches und eingeschlossenes Ackerland gewesen und erst durch die Straße zu Bauterrain von mehr als zwanzigfach höherem Wert" geworden seien⁴⁵¹.

Nach den Ausführungen der privaten Akteurin waren um 1874 offenbar bereits ein spürbarer Anstieg der Bodenpreise im näheren Umkreis der Bonner Altstadt als Folge der zunehmenden Bautätigkeit und eine beginnende Bodenspekulation feststellbar. Die Grundbesitzerin gibt in dem Schreiben Bodenpreise an, die sie selbst im Jahr 1874 bei Grundstücksverkäufen erlöst oder entrichtet hatte. Diese Werte bewegen sich mit 25 bzw. 31 Silbergroschen je Quadratfuß deutlich über dem Preis von 20 Silbergroschen je Quadratfuß, den sie von der Stadt für die Parzelle an der Weberstraße forderte⁴⁵².

⁴⁵¹ Schreiben der Grundbesitzerin vom 27. August 1874 an Oberbürgermeister Kaufmann, Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1561.

⁴⁵² Preisangaben im Schreiben Röttgens vom 2. September 1874, Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1561. Die Grundbesitzerin wurde in der Darlegung des Sachverhalts recht deutlich: Das Straßenprojekt Marienstraße könne so lange nicht zur Ausführung kommen, wie die Stadt auf der unentgeltlichen Abtretung des benötigten Geländes bestehe. Der Verkauf von Grundstücken mit Front zur Weberstraße sei in vollem Gange, und nur bei der Entscheidung der Stadt, benötigten Grund zu erwerben und die Straße bis 1876 fertig

Als Kompromiss bot sie der Stadt am 2. September 1874 den Verkauf der zum Ausbau der Marienstraße benötigten Parzelle zum Preis von rund 6670 Talern unter der Bedingung an, dass die Stadt den Ausbau der Marienstraße bis zur Weberstraße vor Ablauf des Jahres 1876 vollende. Die Grundbesitzerin betonte in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit, "die Straße baldigst und so rechtzeitig auszuführen", dass ihr Eigentum "davon noch Nutzen ziehen" könne⁴⁵³.

Die Baukommission der Stadt Bonn lehnte das Angebot jedoch am 22. September 1874 aus Kostengründen ab. Sie führte zudem das paradox anmutende Argument ins Feld, die Stadt könne eine Verpflichtung zum Ausbau der Straße schon deshalb nicht übernehmen, da sie nicht Eigentümerin der übrigen in die Straßenfluchtlinie fallenden Grundstücke sei. Die Tatsache, dass der städtische Alignementplan nach wie vor fortbestand, scheint dabei außer acht geblieben zu sein.

Bei dieser Sachlage war die Voraussetzung für eine gütliche Einigung zwischen der Grundbesitzerin Röttgen und der Stadt - und damit für eine baldige Vollendung der Marienstraße - nicht mehr gegeben. Nachdem die Stadt einer ultimativen Forderung der Eigentümerin nicht nachgekommen war, das auf der strittigen Parzelle lastende Bauverbot innerhalb von acht Tagen aufzuheben, reichte diese im Oktober 1874 beim Bonner Landgericht eine Klage gegen die Stadt Bonn mit dem Ziel ein, die Aufhebung des Bauverbots bzw. eine Entschädigung für die Beschränkung der Baufreiheit auf dem betreffenden Grundstück zu erreichen⁴⁵⁴. Dabei berief sich die Grundbesitzerin auf das Argument, durch das Bauverbot sei dem Grundstück der Mehrwert entzogen, den die Parzelle "als Bauplatz im Ver-

auszubauen, könne sie noch ein "gewisses Interesse" an der Marienstraße aufbringen. Dann nämlich ergebe sich die Möglichkeit, noch einige Parzellen über die Marienstraße zu erschließen und zu verkaufen. Röttgen fügt dem noch die - allerdings zutreffende - Feststellung an, der Besitz Mayers, Cremerius' und Essers sei ohne die Straße unerschlossenes Ackerland gewesen, das erst durch den Straßenbau auf das mehr als 20-fache seines früheren Wertes gestiegen sei. Ebd.

⁴⁵³ Ebd.

⁴⁵⁴ Das Datum der Ladung war der 20. Oktober 1874. Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1561.

gleich mit bloßem Ackerland besitzen würde und (durch ihre Lage an der bereits als öffentliche Straße fertiggestellten Weberstraße, B.G.) bis zum Erlaß des Bauverbots besessen" habe. Auch sei der Fluchtlinienplan einzig im Interesse der Stadt erlassen worden, die "daher die den Privaten erwachsenden Nachteile" zu ersetzen habe⁴⁵⁵.

Die Stadt vertrat demgegenüber die Ansicht, der Zeitpunkt der Ausführung einer Straße des städtischen Alignementplans sei in ihr Ermessen gestellt. Erst "mit der Ausführung des Projekts und der dazu erforderlichen Wegnahme des Grund und Bodens" erwachse der Eigentümerin ein Entschädigungsanspruch. In der Klageerwiderung heißt es ferner, die Stadtverordnetenversammlung habe "behufs Durchführung der fraglichen Straße bis jetzt noch keinen Beschluß gefaßt, noch weniger das Enteignungsrecht nachgesucht oder zur Ausführung gebracht". Weiter heißt es dort: "Der Teil des Weges, der unter dem Namen 'Marienstraße' gegenwärtig schon besteht, ist lediglich ein Privatunternehmen und der Stadt fremd." Auch habe der Oberbürgermeister mit dem Verbot, die von der Grundbesitzerin seinerzeit beantragte Grenzmauer zu errichten, keinesfalls die Fertigstellung der Marienstraße eingeleitet. Der vorgebliche Zweck der Mauer, das klägerische Grundstück vor dem unbefugten Betreten durch Passanten zu sichern, sei dagegen fingiert, da dieser Zweck auch durch einen einfachen Holzzaun hätte erreicht werden können, gegen den die Stadt dann keine Bedenken erhoben hätte. Das Baugesuch war also nach Auffassung der Stadt "nur eingereicht worden, um eine Äußerung der Polizeibehörde zu erlangen und solche im gegenwärtigen Prozeß verwerten zu können."⁴⁵⁶ In diesem Zusammenhang ist nochmals an die weiter oben zitierte Äußerung des preußischen Regierungsvertreters zu erinnern, der auf diese Gesetzesschwäche bereits 1866 hingewiesen hatte.

Während in dem Rechtsstreit zwischen der Klägerin und der Stadt Bonn die Entscheidung der ersten Instanz zugunsten der Klägerin Röttgen

⁴⁵⁵ Klageantwort vom 4. Dezember 1874, ebd. Die Argumentation der Grundbesitzerin Röttgen deckt sich inhaltlich exakt mit der Argumentation des Appellationsgerichtshofs zu Köln in vergleichbaren Enteignungsfällen.

⁴⁵⁶ So die Stadt Bonn gegenüber dem Bonner Landgericht am 28. November 1874, ebd.

ausfiel - die Stadt wurde zur Erfüllung der klägerischen Schadenersatzforderungen verurteilt - gab nach Ausweis der Akten die Berufungsinstanz, der Appellationsgerichtshof in Köln, am 26. Mai 1875, wenige Wochen vor der Verabschiedung des Preußischen Fluchtliniengesetzes, der Stadt Bonn recht. Die Akten geben allerdings weder den Wortlaut des Urteils noch seine Begründung wieder; im allgemeinen Tenor der Rechtsprechung dieser Jahre spricht einiges dafür, dass die verweigerte Bauerlaubnis auf einem Grundstück an und für sich eine Entschädigungsforderung nach sich gezogen hätte, wie bereits in dem mehrfach zitierten Urteil des Appellationsgerichtshofes zu Köln aus dem Jahr 1861 entschieden worden war. Das Urteil der zweiten Instanz gegen die Grundbesitzerin Röttgen kann also in zwei voneinander abweichenden Richtungen ausgefallen sein: In Variante A wäre, wie im Koblenzer Urteil von 1858, die Forderung einer Entschädigungszahlung wegen des verweigerten Bauverbots zurückgewiesen worden, allerdings auch jede Nutzungsbeschränkung durch die Kommune. Variante B hätte den Widerspruch der Klägerin gegen das Bauverbot abgewiesen und ihr wegen der Nutzungsbeschränkung - gegen das Bauverbot aufgrund einer polizeilichen Verfügung war prinzipiell kein Widerspruch möglich - eine Entschädigung zugesprochen⁴⁵⁷.

Zwar versuchte die unterlegene Grundbesitzerin in der Folge noch, den Einzug des Grundstücks zur Vollendung der Marienstraße durch Baumpflanzungen auf der umstrittenen Parzelle zu behindern, wie aus einem Schreiben des Stadtbaumeisters von Noël vom 27. November 1875 an das Bürgermeisteramt hervorgeht. Der Stadtbaumeister wies in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeiten des neuen Fluchtliniengesetzes hin, die Pflanzungen zu verhindern. Es sei zweifelsfrei die Absicht der Eigentümerin, die Fertigstellung der Marienstraße zu erschweren. Der Stadt stehe aber nach dem erwähnten Gesetz das Recht zu, "die für die Straßen und Plätze bestimmte Grundfläche dem Eigentümer zu entziehen". Ebenso habe sie ein Recht zur Baubeschränkung. Das Einschreiten der Stadt sei im vor-

⁴⁵⁷ Vgl. H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 322, insbesondere auch die Ausführungen der Autorin zur Bedeutung des Gesetzes vom 11. Mai 1842 über die Zulässigkeit des Rechtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen.

liegenden Fall umso mehr geboten, als "ja die Absicht des Gesetzes dahin geht, jede Veränderung des zur Straße bestimmten Terrains und namentlich auch jede künftige Werterhöhung des betreffenden Grundstücks zu verhindern"⁴⁵⁸.

Offenbar nahm die Stadt die - scheinbar neuen - Möglichkeiten und den Nutzen des Gesetzes also dankbar zur Kenntnis. Es ist daher erstaunlich, dass die Kommune dennoch in den folgenden Jahren zunächst nichts mehr zum Erwerb der Röttgenschen Parzelle bzw. zur Fertigstellung der Marienstraße unternahm: Die Straße blieb bis in die Neunzigerjahre unvollendet. Es wird später auf diesen Straßenzug noch einmal zurückzukommen sein.

Die Auseinandersetzungen um die Vollendung der Marienstraße innerhalb des in diesem Abschnitt untersuchten Zeitraums werfen einige Fragen auf, welche die detaillierte Darstellung der Sachlage rechtfertigen. Zunächst überrascht die oben analysierte Haltung der Stadt Bonn gegenüber den Problemen bei der Fertigstellung der Marienstraße. Diese war als Teil der Straße IV immerhin Bestandteil des städtischen Alignementplans, wenn auch zunächst private Akteure deren Ausführung in Angriff genommen hatten. So unterließ es die Stadt Bonn vor und zunächst auch nach der juristischen Auseinandersetzung um die Ausführung der Straße, die zur Vollendung der Straße noch benötigte Parzelle aus Privathand zu erwerben, obwohl das Preußische Fluchtliniengesetz die Kostenfrage zugunsten des städtischen Etats geregelt hätte: Im vorliegenden Falle der Baubeschränkung auf dem Röttgenschen Grundstück hätte die betroffene private Akteurin hierfür keine Entschädigung geltend machen können. Das Gesetz stellt in Paragraph 13 explizit fest, dass "eine Entschädigung wegen der nach den Bestimmungen des Paragraph 12 eintretenden Beschränkung der Baufreiheit überhaupt nicht (...) gefordert werden" könne. Vor dem Erlass des Gesetzes könnten dagegen die Bodenpreisforderungen der privaten

⁴⁵⁸ Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1561. Der Stadtbaumeister scheint dabei zu übersehen, dass die angeführten Rechte zum Entzug des Grundbesitzes und zur Baubeschränkung eben keine Neuerungen des Gesetzes von 1875 darstellten, sondern bereits in den beiden französischen Gesetzen von 1807 und 1810 fixiert worden waren.

Akteurin, also finanzielle Gründe, ein Engagement der Stadt beim Ausbau der Straße verhindert haben. Allerdings kann der Preis von 20 Silbergrößen pro Quadratfuß als einzelne Angabe keine Bewertungsgrundlage der Forderung darstellen. Es muss daher offen bleiben, ob es sich bei diesem Preis um ein überzogenes oder angemessenes, wenn nicht gar günstiges Angebot handelte.

Die endgültige Fertigstellung der Straße verzögerte sich aber unter anderem auch deshalb, weil die Stadt den Ausbau des fraglichen Abschnitts der Straße IV von der Fertigstellung des Teils zwischen der Poppelsdorfer Allee und dem Grünen Weg bzw. der Königstraße abhängig machte. Jedoch blieb die Anlage dieses Teils der Straße IV bis in die Mitte der Achtzigerjahre hinein ebenfalls der Initiative privater Akteure überlassen⁴⁵⁹.

9.5 Die Übernahme eines Teilstücks der Weberstraße in das städtische Straßennetz

Bereits vor der Ausarbeitung des Stadterweiterungsplans seit dem Jahr 1855 hatte der Bonner Buchhändler Eduard Weber im Anschluss an ein schon bestehendes Teilstück der Weberstraße - zwischen der heutigen Adenauerallee und der Bahnlinie - einen weiteren Abschnitt der heutigen Weberstraße angelegt, der im Westen in den Bonner Talweg mündet. Dieses letztere Teilstück ist damit wie das ältere im Sinne der hier zugrundeliegenden Definition als Altweg anzusehen⁴⁶⁰.

⁴⁵⁹ Die Stadt kaufte im Jahr 1867 lediglich das Grundstück an der Poppelsdorfer Allee, auf welchem die Straße IV auf die Allee münden sollte.

⁴⁶⁰ Das erste Teilstück der Weberstraße zwischen der früheren Koblenzer Straße und der Bahnlinie wurde bereits am 14. August 1847 der Stadt übergeben. In welchem Jahr der zweite Abschnitt bis zum Bonner Talweg angelegt wurde, lässt sich der Akte nicht entnehmen. Straßenbauakte Weberstraße, StABo Pr 31/2490.

Im Jahr 1862, während der Beratungen über die Umarbeitung des städtischen Fluchtlinienplans, hatte die Alignementdeputation den Ausbau dieses Teils der Weberstraße mit der Begründung abgelehnt, es handele sich um eine private Straße, für die der Besitzer, Weber, selbst zuständig sei. Die zum Ausbau anstehende Straße war daraufhin aus dem Stadterweiterungsplan gestrichen worden.

Im Jahr 1865 forderte nun der Erbe Webers, Dr. Robert Weber, die Übernahme der Weberstraße zwischen der Bahnlinie und dem Bonner Talweg in das städtische Straßennetz. Mögen in der Regel finanzielle Gründe, also die Entlastung von Unterhaltskosten, private Akteure zu einem solchen Antrag bewogen haben, so lagen der Forderung Webers offenbar handfeste rechtliche und verkehrstechnische Tatbestände zugrunde. In seinem Schreiben führt er aus: "Da in dem Alignementsplan die Weberstraße als öffentliche Straße bezeichnet ist, der westliche Teil derselben aber noch zu meinem Privateigentum gehört, da ferner die tägliche Erfahrung zeigt, daß auch dieser Teil als Verbindungsstraße von der Stadt nicht mehr entbehrt werden kann: so beantrage ich hiermit die käufliche Erwerbung dieses Teils von Seiten der Stadt unter (...) näher zu vereinbarenden Bedingungen."⁴⁶¹

Anstatt die Gelegenheit zur Übernahme des Teilstücks in städtischen Besitz zu nutzen, machte die Stadt jedoch die Aufbringung einer Basaltdecke und die Pflasterung der Rinnen auf Kosten des privaten Akteurs zu Übernahmebedingungen. Unter diesen Umständen kam die Übernahme der Straße in das städtische Straßennetz verständlicherweise nicht zustande; vielmehr ließ der Eigentümer zu Beginn des Jahres 1869 den noch privaten Teil der Weberstraße für jeden Fuhrverkehr sperren. Er reagierte damit auf immer wiederkehrende Beschädigungen der Straße, für deren Instandsetzung er nach den städtischen Vorgaben aufzukommen hatte. Nach 1870 kam es mehrfach zu Überschwemmungen an der südlichen, vor allem aber auch an der nördlichen Straßenseite der Weberstraße. Schäden an den landwirtschaftlichen Kulturen auf den teils verpachteten Flächen waren die Folge. In Briefen an die Stadt machte der hauptsächlich betrof-

⁴⁶¹ Ebd.

fene Grundbesitzer, der Jurist Mayer, bauliche Veränderungen am Bahndamm und dadurch verursachte Beeinträchtigungen des natürlichen Wasserabflusses für die Schäden verantwortlich. Nachdem ein Prozesstermin zwischen der Stadt und Mayer zur Schadensregulierung anberaumt werden musste, leitete die Stadt Bonn seit dem Jahr 1872 dann doch Verhandlungen mit Robert Weber zum Ausbau und zur Übernahme der Weberstraße in städtischen Besitz ein⁴⁶².

Wie auch aus dem Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1873 hervorgeht, beschloss die Stadtverordnetenversammlung am 21. Mai 1873 die Übernahme der Straße in die städtische Unterhaltungspflicht. Die Weberstraße war damit nach der Schumannstraße die zweite Straße, die von privaten Akteuren angelegt und (Jahre) nach ihrer Fertigstellung in das kommunale Straßennetz übernommen wurde. Allerdings stellte die Stadt dafür erneut Bedingungen. So verlangte sie - ganz auf der Linie der maximalen Kostenreduktion - die unentgeltliche Abtretung des Straßenterrains und einen Kostenbeitrag von 1 000 Mark. Weber und ein weiterer, in dem Protokoll nicht namentlich genannter Privatmann erfüllten diese Auflagen.

Offensichtlich hingen diese späteren Bemühungen der Stadt, den fraglichen Abschnitt der Weberstraße in städtisches Eigentum zu übernehmen, mit der zögernden Einsicht in die Bedeutung der Weberstraße für das Verkehrsnetz des entstehenden Stadtteils und der Verbindung mit den Nachbargemeinden Kessenich und Poppelsdorf zusammen. Bereits die Alignementdeputation hatte seinerzeit die Funktion der Weberstraße als "direkte Verbindung zwischen Poppelsdorf und dem Rheine" betont⁴⁶³.

Ähnliche Hinweise enthält ein Schreiben, in welchem Anwohner der Weberstraße - und zwar des Teils zwischen der Bahn und dem Bonner Talweg - im Februar 1873 ebenfalls die Übernahme der Straße in das städtische Wegenetz beantragen. Es heißt dort, die Weberstraße stelle die beste Verbindung für den Frachtverkehr von und nach Kessenich und Pop-

⁴⁶² Am 24. November 1872 legte der stellvertretende Stadtbaumeister Schubert einen Kostenvoranschlag zum Ausbau bzw. zur Übernahme des fraglichen Teilstücks der Weberstraße vor. Straßenbauakte Weberstraße, StABo Pr 31/2490.

⁴⁶³ Protokoll der Alignementdeputation vom 31. Januar 1857, StABo Pr 9/177.

pelsdorf dar, umso mehr, als die Poppelsdorfer Allee, die sich im Universitätseigentum befinde, für diese Funktion nicht in Frage komme. Die Unterzeichner erwarteten zudem zu Anfang der 1870er Jahre offenbar noch eine Zunahme gewerblich-industrieller Nutzung des in der Entwicklung befindlichen Stadtviertels und verwiesen auf die Bedeutung der Weberstraße als leistungsfähige Verkehrsader für diesen Wirtschaftszweig: "Auch der Verkehr der an dem Bonner Talweg bereits bestehenden und wohl noch einzurichtenden (!, B.G.) industriellen Etablissements mit dem Rheine sowie die Verbindung der im südöstlichen Bonner Felde befindlichen Ziegeleien mit der Poppelsdorfer und Baumschulallee und den davon abhängigen Straßen" beruhe "allein auf der Weberstraße"⁴⁶⁴.

Bei der Bitte der Anwohner, die Weberstraße auszubauen, dürften aber noch andere Faktoren eine wichtige Rolle gespielt haben. Hier ist zunächst auf den im Jahr 1873 erreichten Stand der Bebauung zu verweisen. Es wurde bereits erwähnt, dass die Fertigstellung einer privaten Straße bis zum Erlass des Ortsstatuts von 1895 keine zwingende Bedingung für den Anbau von Wohnhäusern war. Dementsprechend wies auch die Weberstraße auf dem Abschnitt zwischen der Bahnlinie und dem Bonner Talweg um 1873 bereits eine verhältnismäßig dichte Bebauung auf. Während an der südlichen Straßenseite drei Villen und ein weiteres Wohnhaus errichtet worden waren, standen an der gegenüberliegenden Straßenfront zu dieser Zeit bereits 13 Häuser. Davon waren sieben bewohnt, zwei fertiggestellt, aber leerstehend, und vier weitere Häuser befanden sich im Bau.

Während nun die Anlieger dieses Abschnitts der Weberstraße deren Ausbau im eigenen Interesse anstrebten, dürfte wohl auch den Bauherren der übrigen Häuser an einer ordnungsgemäßen Fertigstellung der Straße gelegen gewesen sein. Aus zeitgenössischen Bürgerbriefen an städtische Stellen geht immer wieder hervor, dass der Zustand der Straßen einen hohen Einfluss auf deren Reputation und damit auf den Marktwert der Grundstücke bzw. Gebäude an einer solchen Straße hatte. Das scheint auch den Anwohnern der Weberstraße bewusst gewesen zu sein, denn es heißt in dem Schreiben weiter, Bonns steigender Wohlstand beruhe auf

⁴⁶⁴ Straßebauakte Weberstraße, StABo Pr 31/2490.

dem Zuzug wohlhabender Bürger, die durch die Lage der Stadt angelockt würden, "(...) und braucht es wohl kaum gesagt zu werden, daß nichts geeigneter ist, diese heranzuziehen, als Verbesserung der Wege, wodurch ihnen Gelegenheit gegeben wird, die Vorzüge von Bonn durch die gewährte Möglichkeit freier und komfortabler Bewegung nach allen Seiten recht zu genießen"⁴⁶⁵. Andererseits heißt es im Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für die Jahre 1878/79, es sei "lebhaft zu bedauern, daß die Anwohner (...) die Vorteile, welche ihnen aus dem Ausbau einer Straße hinsichtlich des Wertes ihrer Häuser erwachsen", nicht zu würdigen wüssten.

Der Ausbau des 256 Meter langen Teilstücks der Weberstraße zwischen der Bahn und dem Bonner Talweg war nach der Kostenaufstellung Schuberts in einer Breite von 8,79 Metern geplant. Dabei waren für die Fahrbahn 5,65 Meter vorgesehen, auf die Vorgärten sollten je 1,57 Meter entfallen. Zur Anlage der heute noch vorhandenen Vorgärten - insbesondere auf der nördlichen Straßenseite - äußert sich der Kostenanschlag vom 24. November 1872 nicht. Nach einer Mitteilung im Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für das Jahr 1874 wurde der Ausbau des Straßenabschnitts in diesem Jahr vollendet.

9.6 Zusammenfassung: Die Entwicklung privat angelegter Straßen bis zum Jahr 1875

Nachdem der städtische Alignementplan seit 1864 auf ein verhältnismäßig kleines Areal beschränkt worden war, blieben größere stadtnahe Flächen der Initiative privater Akteure zur Bodenerschließung und wirtschaftlichen Verwertung überlassen. Für die bis 1875 realisierten Straßenprojekte dieses Personenkreises wurde damit anstelle eines übergreifenden

⁴⁶⁵ Ebd. Den Widerspruch zwischen den einzelnen Argumenten, der Förderung industrieller Nutzung des Viertels und dem Wohlergehen "besserer Kreise", der sich dem heutigen Leser aufdrängt, scheinen die Verfasser des Schreibens nicht empfunden zu haben.

Fluchtlinienplans die räumliche Lage zusammenhängenden privaten Grundbesitzes und der Verlaufs vorhandener Altwege bestimmend.

Bis zum Jahr 1875 war noch keine der neu geplanten Straßen privater Akteure fertiggestellt, wenngleich es sich sowohl bei der Arndt- und Schiller als auch beim ersten Teilstück der (heute als zusammenhängende Straße erscheinenden) Argelanderstraße nur um relativ kurze Erschließungsstraßen handelte. Aufgrund lockerer oder ganz fehlender baurechtlicher bzw. ortsstatuarischer Bestimmungen konnte bei diesen Straßen die Bebauung jeweils bereits vor der Fertigstellung der Straßentrassen einsetzen. So entstanden beispielsweise an der Arndtstraße noch während der Straßenbauarbeiten 14 Wohnhäuser.

Das städtische Straßennetz wurde nach längeren Verhandlungen mit den Eigentümern bis 1875 um den zweiten Abschnitt der Weberstraße erweitert. Dagegen führten die halbherzigen städtischen Bemühungen um die Fertigstellung der Marienstraße als einem Teil des Stadterweiterungsplans bis 1875 nicht zum Erfolg.

Die Gestaltung der im Zeitraum zwischen 1871 und 1875 fertiggestellten Straßen privater Akteure hinsichtlich ihrer Breite, der Anlage von Vorgärten, der Vorschriften zur Entwässerung etc. beeinflusste die Stadt in unterschiedlicher Weise. Situationsbezogene Auflagen der Stadt gegenüber den privaten Akteuren im Straßenbau traten an die Stelle der noch fehlenden gesetzlichen und ortsstatuarischen Bestimmungen. Der Zeitabschnitt erscheint somit als Latenzphase, die das Ausmaß und die Geschwindigkeit sowie den enormen Anteil privater Akteure an der Entstehung des neuen Stadtviertels bereits ahnen lässt.

10. Privater Straßenbau zwischen 1876 und 1880

10.1 Auswirkungen wirtschaftlicher und rechtlicher Einflüsse

Der vergleichsweise lebhafte Straßenbau zwischen 1871 und 1875 durch private Bauherren fand in den beiden folgenden Jahrfünften keine Fortsetzung. Aufgrund der sehr ungünstigen Quellenlage kann für den hier zunächst behandelten Zeitraum von 1876 bis 1880 nicht mit Sicherheit nachgewiesen werden, ob in diesen fünf Jahren überhaupt Straßen durch private Akteure entstanden.

Die Ursachen für diese längere Unterbrechung der privaten Straßenbautätigkeit - die erst nach 1885 wieder verstärkt einsetzte - sind wohl nur zum geringen Teil der allgemeinen wirtschaftlichen Situation der Jahre zuzuschreiben, die in der Wirtschaftsgeschichte unter dem Namen „große Depression“ zusammengefasst werden: Bekanntlich erfolgte auch die wirtschaftliche Entwicklung des Rheinlandes „nicht geradlinig, sondern machte die Schwankungen der Wechsellagen der internationalen Konjunkturbewegung mit“⁴⁶⁶. Wenn Petri und Droege den Tiefpunkt der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Rheinland 1879 sehen, so fällt dieses Jahr in den hier untersuchten Zeitraum.

Seit dem Übergang Bonns an Preußen hatte die Industrie dieser Stadt nicht zur Bedeutung anderer Gewerbezweige aufschließen können und auch vom Gründerboom der Jahre 1870 bis 1873 wenig profitiert. Die Zahl der als Industriebetriebe anzusprechenden Unternehmen war gering geblieben, und größere Unternehmen fanden sich lediglich in den Branchen Steingut- bzw. Keramikproduktion, Papier/Druck und Textil. Darüber hinaus fanden sich in Bonn bzw. im näheren Umland der Stadt beispielsweise

⁴⁶⁶ Franz Petri/Georg Droege (Hrsg.), Rheinische Geschichte in drei Bänden, Bd. 3: Wirtschaft und Kultur im 20. Jahrhundert, Düsseldorf 1979, S. 71ff.

eine Maschinenfabrik, eine chemische Fabrik, eine Tapetenfabrikation sowie die bereits erwähnten Kaffeeröstereien, unter diesen die Rösterei Zuntz in der Argelanderstraße.

Entsprechend moderat fielen die Verluste der Gründerkrise in Bonn aus: "Mit Ausnahme des Zusammenbruchs der Rhein-Ahrtaler AG (einer Tonwarenfabrik, B.G.), der weniger den allgemeinen Geschäfts- und Zeitverhältnissen als vielmehr unternehmerischem Versagen zuzuschreiben war (...), machte sich die Gründerkrise erst spät und nicht dramatisch bemerkbar."⁴⁶⁷ Dennoch dürfte die Anlage von Straßen durch private Akteure nicht unbeeinflusst von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und Entwicklung geblieben sein, weil sie als kapitalintensive Unternehmen sowohl von der ökonomischen Situation der Anbieter als auch der Nachfrager - hier nach Wohnraum in den neu entstehenden Straßen - bestimmt wurde. Wie bereits für einzelne Straßenprojekte gezeigt werden konnte, trug der private Straßenbau Bonn nicht zuletzt auch spekulative Züge, und auch für spekulative Investoren war die wirtschaftliche Lage ihrer Kunden von hoher Bedeutung.

Gewichtige Gründe für die zögerliche Tätigkeit privater Akteure im Bonner Straßenbau während des Jahrzehnts von 1876 bis 1880 dürften nach dem Erlass des Preußischen Fluchtliniengesetzes vielmehr in der weiteren Ausgestaltung dieser Gesetze durch das Bonner "Ortsstatut betr. die Anlegung und die Veränderung von Straßen und Plätzen" vom 14. August 1876 zu suchen sein. Fluchtliniengesetz und Ortstatut brachten, wo oben bereits dargelegt, nicht nur rechtliche Neuerungen für den Straßenbau privater Akteure mit sich, sondern fixierten vor allem auch höhere finanzielle Verpflichtungen für diesen Personenkreis. So legte das Fluchtliniengesetz fest, dass "bei der 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 Straßentheilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigenthümern - von letzteren, sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten - die Freilegung, erste Einrichtung, Entwässerung

⁴⁶⁷ H. Vogt (Anm. 442), S. 82.

und Beleuchtungsvorrichtung der neuen Straße in der dem Bedürfnisse entsprechenden Weise beschafft sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung, beziehungsweise ein verhältnismäßiger Beitrag oder Ersatz der zu allen diesen Maßnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde"⁴⁶⁸. Über die Möglichkeit der Kommune, ein dahindümpelndes Straßenprojekt privater Akteure auf deren Kosten durch städtische Arbeiter fertigstellen zu lassen, wurde ebenfalls oben schon hingewiesen.

Ein weiteres Indiz für die Hypothese, wirtschaftliche und rechtliche Gründe hätten private Akteure vom Bau neuer Straßen abgehalten, stellt der Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für die Jahre 1878/79 dar. Dort heißt es unter dem Stichwort "Alignementsverhältnisse" mit etwas anderer Akzentuierung: "Die Feststellung des Alignements und Nivellements unausgebauter oder neuanzulegender Straßen auf Grund des Gesetzes vom 2.7.1875 und des Ortsstatuts vom 14.8.1876 schreitet sehr langsam vorwärts. Der Grund dieser Erscheinung liegt teilweise in der noch unvollendeten Vermessung und Kartierung des städtischen Territoriums, teilweise in der mangelhaften Kenntnis des Gesetzes und Statutes seitens des Publikums, zumeist aber in den gedrückten Zeitverhältnissen, welche jede Spekulation im Bauwesen lahm legen."

Mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit kann aber davon ausgegangen werden, dass im Zeitraum zwischen 1876 und 1880 zumindest ein privater Akteur mit der Anlage einer Straße begann. Es handelt sich dabei um den Unternehmer - die Berufsbezeichnungen wechseln in den verschiedenen Jahrgängen des Bonner Adressbuchs - Johann Heinrich Ermekeil, der

⁴⁶⁸ Zitiert nach H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 778. Ein gewisser Zusammenhang zwischen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der geringen Zahl neuer - städtischer wie privater - Straßenanlagen zwischen 1876 und 1880 kann in Bonn somit nur postuliert werden. Dagegen stellten nach dem Erlass des Fluchtliniengesetzes die mit schwer kalkulierbaren ökonomischen Risiken verbundenen Neuerungen für den Straßenbau privater Akteure in jedem Fall erhöhte Anforderungen an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betreffenden Akteure. Diese hatten ja hinsichtlich der Straßenbaukosten in Vorleistung zu treten, bis die Straße fertiggestellt war und die Baustellen verkauft bzw. bebaut werden konnten. Sie waren also auf einen sicheren Abnehmerkreis für die neuen Bauplätze oder Häuser angewiesen.

die nach ihm benannte Straße um das Jahr 1880 vom Bonner Talweg ausgehend in westlicher Richtung anlegte. Der genaue Zeitpunkt und die näheren Umstände der Entstehung dieser Straße liegen jedoch weitestgehend im Dunkeln. Planvorgaben und ursprüngliche bauliche Gestaltung lassen sich ebenso wie Fragen des Baufortschritts, etwaigen städtischen Einflüssen etc. nur sehr spärlich späteren Nachrichten über das Straßenprojekt entnehmen.

Anhaltspunkte, aber ebenfalls keine exakten Angaben liegen für die Entstehung einer weiteren privaten Straße im hier untersuchten Zeitraum vor. Danach wäre auch eine der heute bestehenden Verbindungsstraßen zwischen der Schumannstraße und dem Bonner Talweg, die heutige Goethestraße, zwischen 1876 und 1880 entstanden. Auf beide Straßen wird unten zurückzukommen sein.

10.2 Straßenplanung zwischen dem Bonner Talweg und dem Poppelsdorfer Schloss

Im Bonner Verlag Peter Neusser erschien im Jahr 1877 ein Stadtplan im Maßstab 1:10 000, mit dem Zusatz "Bearbeitet im Juni 1877 auf dem städtischen Baubureau zu Bonn", der eine Reihe geplanter bzw. noch unbenannter neuer Straßen im Gebiet der heutigen Südstadt durch gestrichelte bzw. punktierte Linien andeutet. So sind etwa die ungefähre Trasse der späteren Ermekeil- und Schlossstraße - noch unbenannt - erkennbar, ebenso zwei Teilstücke der heutigen Argelanderstraße: Das zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße war um 1877 bereits im Bau, das zwischen der Einmündung der Ermekeilstraße und der heutigen Reuterstraße ist als "Proj. Str." ausgewiesen. Als Verlängerung des von der Poppelsdorfer Allee ausgehenden Teilstücks der Argelanderstraße verzeichnet der Plan eine Verbindung, die in etwa dem südlichen Teilstück der heutigen Goebenstraße entspricht, die heutige Ermekeilstraße durchschneidet und als Verlängerung dieser Straße in südwestlicher Richtung verlaufend auf

die heutige Reuterstraße münden sollte⁴⁶⁹. Als "Proj. Str." ist ferner die spätere Goethestraße eingezeichnet sowie als "Project. neue Strasse" die mehrfach in ihrer Lage verschobene Straße H des alten Alignementplans. Schließlich ist auf dem Plan als "Proj. Str." die südwestlich gelegene Trasse der heutigen Kurfürstenstraße erkennbar. Bemerkenswerterweise ist der Abschnitt der heutigen Ermekeilstraße zwischen dem Bonner Talweg und der Einmündung der oben beschriebenen Trasse in Verlängerung der Argelanderstraße als einziger nicht mehr als "projektierte Straße" gekennzeichnet, wenngleich auch die Bezeichnung Ermekeilstraße noch nicht eingetragen ist.

Der im gleichen Jahr erschienene "Uebersichts-Plan der Stadt Bonn und deren nächster Umgebung. Auf Grundlage der neuen Kataster-Karten herausgegeben von der städtischen Verwaltung" lässt dagegen den Betrachter - abgesehen von dem als "Straße" verzeichneten (ersten) Teilstück der heutigen Argelanderstraße über die doch offenbar umfassenden Straßenbauvorhaben im Unklaren, die mit Sicherheit privaten Akteuren zuzurechnen sind.

Das gesamte, auf Poppelsdorfer Gemeindegebiet liegende Areal zwischen der heutigen Reuterstraße im Südwesten, der Gemeindegrenzen nach Bonn bzw. Kessenich im Osten und Süden sowie der Bebauung entlang der Altwege Venusbergweg und Grünem Weg im Norden erscheint als Freifläche, in dem lediglich die beiden dort angesiedelten Industriebetriebe, die Chemische Fabrik von Ludwig C. Marquart und die Jutespinnerei, hervortreten. Zwar ist die im Bau befindliche Argelanderstraße - lediglich mit der Bezeichnung "Strasse" eingetragen; die als Straße H des Alignementplans oftmals diskutierte Verbindung zwischen der Coblenzer Stra-

⁴⁶⁹ Diese Straße war allerdings bereits kurze Zeit später obsolet. Unmittelbar an der Schnittstelle der Gemeindegrenzen von Bonn, Poppelsdorf und Kessenich entstand von 1880 bis 1883 die so genannte Infanteriekaserne, in die am 31. März 1883 das 2. Bataillon des 2. Rheinischen Infanterieregiments Nr. 28 einzog. Vgl. Busso von der Dollen, Bonn-Poppelsdorf. Die Entwicklung der Bebauung eines Bonner Vorortes in Karte und Bild (bis zur Sanierung), Arbeitsheft 31, hrsg. im Auftrag des Kultusministers von Nordrhein-Westfalen und des Landschaftsverbandes Rheinland von Udo Mainzer, o.O., 1979, S. 118, sowie G. Knopp (Anm. 304), S. 133.

sse, also der heutigen Adenauerallee und der Lennéstraße, fehlt dagegen, und angesichts der durchgehend eingezeichneten Bebauung an der Coblenzer Straße auf dem Abschnitt zwischen der Hofgartenstraße und der Weberstraße lässt die Anlage der Straße H auch gar nicht mehr ausführbar erscheinen.

Der oder die Urheber der in dem Neusserschen Stadtplan verzeichneten Straßenprojekte lassen sich den für diese Arbeit herangezogenen Akten nicht entnehmen. Allerdings ist davon auszugehen, dass der oben erwähnte Unternehmer J.H. Ermekeil zumindest an den Planungen beteiligt war. Er legte nicht nur, wie erwähnt, die später seinen Namen tragende Straße an, sondern führte gemeinsam mit einem weiteren privaten Akteur auch deren Verlängerung bis zur Ostecke des Poppelsdorfer Schlossparks, die heutige Schlossstraße, aus. Außerdem lassen sich zwei Abschnitte der heutigen Argelanderstraße auf Ermekeil als (Mit)unternehmer zurückführen.

Wahrscheinlich war die Anlage der Ermekeilstraße spätestens bis zum Jahr 1880 abgeschlossen; sie stellt damit offensichtlich den Ausgangs- und Fixpunkt für die weitere Erschließung des Geländes zwischen dem Poppelsdorfer Schloss und dem Bonner Talweg dar. Vom ursprünglichen Zustand dieser Straße lässt sich aus einem Gesuch des Poppelsdorfer Bürgermeisters Bennauer an Kreisbaumeister Wagner⁴⁷⁰ lediglich entnehmen, dass sie um 1888 bereits mit 17 Wohnhäusern bebaut war. Wagner, der den Zustand der Straße prüfen sollte, monierte vor allem die schlechte bauliche Verfassung der Ermekeilstraße sowie die übergroße Breite der Bankette, die zugunsten von Vorgärten in ihrer Ausdehnung reduziert werden sollten.

Wenn Bennauer in dem Schreiben an Kreisbaumeister Wagner mitteilt, die Ermekeilstraße sei "vor etwa acht Jahren" angelegt worden, so bedeutet diese Aussage, dass bereits vor der Fertigstellung der Straße dort Wohnhäuser errichtet worden sein müssen: Die Baualterskartierung bei Grunsky und Osteneck gibt für die beiden Häuser unmittelbar nördlich und südlich der Einmündung des Bonner Talweges das Entstehungsjahr 1874

⁴⁷⁰ Das Gesuch datiert vom 18.8.1888. Straßenbauakte Ermekeilstraße, StABo Pr 31/2013.

an. Die Häuser mit den Nummern 9, 30 und 32 stammen nach diesen Angaben aus den Siebzigerjahren, und für die Häuser mit den Nummern 6 und 8 findet sich dort das Entstehungsjahr 1877. Das Blatt 6 des Fluchtlinienplans vom 26. Juli 1878 der Gemeinde Kessenich⁴⁷¹, auf deren Areal die Straße im Osten verläuft, zeigt an der Ermekeilstraße, die bis zur Poppendorfer Gemeindegrenze eingezeichnet ist, zwei Häuser an der nördlichen Straßenseite. Damit ist es durchaus denkbar, dass bestehende Bauten die Trasse der Ermekeilstraße bestimmten. Aufgrund der lückenhaften und nur bis 1888 zurückreichenden schriftlichen Quellen zur Ermekeilstraße lässt sich die Entstehung der Straße vorerst nicht lückenlos rekonstruieren.

10.3 Planungen südlich der Schumannstraße

In einem anderen Ausschnitt des Untersuchungsgebietes, südlich des zur Schumannstraße ausgebauten Bendenweges, legten private Grundbesitzer zwischen 1876 und 1880 ebenfalls Pläne zur Anlage von Straßen vor; diese konnten jedoch zum weit überwiegenden Teil nicht ausgeführt werden und sollen hier nur als ein erster Versuch einer Planung für das betreffende Gebiet vorgestellt werden.

Die Planvorhaben lassen sich allerdings ausschließlich aus dem Schriftwechsel der Stadt Bonn, der Gemeinde Kessenich sowie den an der Planung beteiligten privaten Akteure rekonstruieren, da sich die in der Korrespondenz erwähnten Kartenskizzen nicht mehr bei den Unterlagen befinden.

Die schriftlichen Quellen lassen auf einen Fluchtlinienplan für den Raum südlich der Schumannstraße schließen, den die Stadt Bonn offenbar auf Betreiben mehrerer privater Akteure feststellte. Unter anderem sah dieser Plan eine zumindest abschnittsweise Aufgabe oder, im damaligen Sprachgebrauch, "Supprimierung" des Bendenweges südlich der bereits

⁴⁷¹ Plan im Katasteramt der Stadt Bonn.

ausgebauten Schumannstraße vor. Anstelle des entfallenden Abschnitts des Bendenweges war eine zwischen dessen alter Trasse und dem Bonner Talweg verlaufende neue Straße geplant⁴⁷²

Soweit sich den Quellen entnehmen lässt, sollte die Schumannstraße südlich des bereits ausgebauten Teils, also etwa ab der Eisengießerei Mönkemöller, geringfügig nach Osten verlegt und in südlicher Richtung zum Kessenicher Weg hin verlängert werden, in welchen sie dann übergehen sollte.

Am 20. Oktober 1877 beantragte eine Erbengemeinschaft zusammen mit dem Fabrikanten Mönkemöller die Genehmigung zur Ausführung des Projekts. Es kam jedoch aus mehreren Gründen nicht zur Durchführung der oben umrissenen Pläne. Oberbürgermeister Doetsch teilte den Antragstellern - es handelte sich neben Mönkemöller um Nachfahren des Buchhändlers Weber, der seinerzeit im größeren Umfang Grundstücke zur Anlage neuer Straßen in diesem Gebiet aufgekauft hatte - am 17. April 1878 mit, dass "die Stadtverordneten-Versammlung nach wiederholter Beratung beschlossen hat, weitere Verhandlungen über die Unterdrückung und Überlassung eines Teils des Kessenicher Weges auszusetzen, bis das Alignement der projektierten Straßen - auch in der Gemeinde Kessenich - definitiv festgestellt ist" - die Möglichkeiten des 1875 erlassenen Fluchtliniengesetzes sollten, wie dieser Haltung Doetschs zu entnehmen ist, also offenbar genutzt werden. Demgegenüber war die Gemeinde Kessenich nicht bereit, die Ausführung des Fluchtlinienplans auf Kessenicher Gemarkung in die Wege zu leiten, ehe sie nicht von Bonner Seite aus offiziell dazu veranlasst werde. Zwar ist ein solches aufforderndes Schreiben vom 21. April 1878 des Bonner Oberbürgermeisters an seinen Kessenicher Amtskollegen, Bürgermeister Bennauer überliefert, doch verlief die Angelegenheit in der Folge offenbar im Sande. In diesem Zusammenhang ist auf einen Antrag des Poppelsdorfer Gemeinderates von 1876 hinzuweisen, die Kommu-

⁴⁷² Das Projekt, den Bendenweg zu unterdrücken, eine neue Straße zwischen dessen alter Trasse und dem Bonner Talweg anzulegen sowie die Schumannstraße nach Süden zu verlängern, lässt sich indirekt dem Schreiben der Grundbesitzerfamilie Röttgen vom 12. April 1878 entnehmen, die das Vorhaben vehement ablehnte. Straßenbauakte Schumannstraße, StABo Pr 31/2439.

ne - unter Hinweis auf die mittlerweile enge bauliche Verbindung mit Bonn und die Universität - nach Bonn einzugemeinden. Der Antrag scheiterte jedoch bereits im Bürgermeistereirat, der die Spaltung der Gemeinde befürchtete⁴⁷³.

Möglicherweise wurde Bennauers abwartende oder gar ablehnende Haltung gegenüber dem Straßenprojekt von den Einwänden der Grundbesitzerfamilie Röttgen mit beeinflusst. Diese sprach sich wie erwähnt gegen die Planung aus, weil sie wohl eine Beeinträchtigung ihres Grundbesitzes am Bendenweg befürchtete. Sie stützte ihren Protest dabei maßgeblich auf das Fluchtliniengesetz. Falls das Projekt tatsächlich zur Ausführung komme, liege eine Verletzung des Gesetzes vor, da über den Einwand der Familie vom 24. August 1878 noch nicht entschieden sei. Wörtlich heißt es in einem Schreiben an Oberbürgermeister Doetsch, "wenn das neue Gesetz nun auch den Gemeinden mit Recht die Mittel an die Hand gibt, ihren Willen trotz aller Opposition durchzusetzen, so hat es andererseits doch den Interessenten selbst in keiner Weise eine Handhabe geboten, den Mitinteressenten gegenüber irgend einen Zwang auszuüben"⁴⁷⁴. Die Grundbesitzerfamilie, deren Eigentum zur Ausführung des oben skizzierten Plans bereits mit Bauverbot belegt war, strebte im Gegensatz zu den weitreichenden Straßenbaumaßnahmen lediglich "eine einfache Regulierung und Erbreiterung der alten bestehenden Wege" an; die Erfahrung lehre, so führte die Familie offenbar mit Blick auf das teilweise gescheiterte Stadterweiterungsprojekt aus, dass die zur Realisierung des Fluchtlinienplans für das Gelände südlich der Schumannstraße nötige Einigung aller Grundbesitzer kaum zu erreichen sei⁴⁷⁵.

Aus unbekannten Gründen kam es jedoch weder in der hier untersuchten Zeitspanne noch danach zur Ausführung des Plans. Vielmehr legten andere Interessenten im Jahr 1882 erneut einen Fluchtlinienplan für das Areal zwischen der Schumannstraße bzw. dem Bendenweg und dem Kes-

⁴⁷³ D. Höroldt (Anm. 14), S. 272.

⁴⁷⁴ Ebd. Das Datum des Einwands geht aus dem Schreiben an Doetsch hervor.

⁴⁷⁵ Brief vom 12. April 1878, ebd.

senicher Weg vor, der jedoch, wie unten zu zeigen sein wird, ebenso wenig zur Ausführung kam.

10.4 Die Anlage der Goethestraße

Wenn auch die von den Erben Webers und dem Fabrikanten Mönkemöller beantragten Planungen für den Bereich südlich der bereits ausgebauten Schumannstraße nicht ausgeführt wurden, so entstand doch zwischen 1877 und 1885 - das sind die Jahre *post* bzw. *ante quem* - eine neue Straße als Verbindungsstraße zwischen der Schumannstraße und dem Bonner Talweg. Diese Straße, die heutige Goethestraße, ist auf dem Neuserschen Stadtplan von 1877 bereits als "projektierte Straße" eingetragen; sie verläuft in Höhe der Maschinenfabrik Mönkemöller bzw. der Ermekeilstraße südlich parallel zur Weberstraße. Auf einem Stadtplan, der dem Bonner Adressbuch von 1885 beigelegt ist, ist die Goethestraße bereits unter ihrem Namen verzeichnet. Der genaue Zeitrahmen ihrer Entstehung lässt sich auch den schriftlichen Quellen nicht entnehmen. Die Wohnhäuser an der Goethestraße entstanden überwiegend in den 1890er Jahren; eine Reihe von Bauten wurde aber bereits in den 1880er Jahren errichtet, und die Baualterskartierung von Grunsky und Osteneck datiert ein Gebäude bereits in die Sechzigerjahre. Dieses letztere Gebäude könnte allerdings auch von der älteren Schumannstraße aus erschlossen worden sein.

Es steht aber fest, dass die Goethestraße als Privatstraße der Erben Webers angelegt wurde und damit möglicherweise auf dem bzw. Teilen des Geländes entstand, das der Buchhändler Weber im Jahre 1857 oder früher zur Anlage von Straßen erworben hatte. Ein Zusammenhang zwischen dem Fluchtlinienplan im Zusammenhang mit der Unterdrückung des Bendenweges südlich der bereits bestehenden Schumannstraße, um dessen Ausführung sich die Erben Webers vergeblich bemüht hatten, und der Anlage der Goethestraße erscheint plausibel, lässt sich aber anhand der Quellen nicht belegen.

Für die Zeit um 1888 findet sich ein Hinweis auf den schlechten Zustand der Straße, der sie für Fußgänger und Fuhrwerke nahezu unpassierbar mache.

Den Akten zur Goethestraße lässt sich zudem entnehmen, dass ihr Erbauer sich mit Schreiben vom 29. August 1890 um die Übernahme der Straße "samt zweier Laternen" in die Unterhaltungspflicht der Gemeinde Kessenich bemühte. Weber verwies auf den Nutzen, den die Gemeinde aus der in der Gegend anwachsenden Bautätigkeit ziehe und auf die Lasten, die er durch die fälligen Instandsetzungsarbeiten bislang getragen habe. Die Gemeinde lehnte die Übernahme jedoch ab, bis die Straße in einen ordentlichen Zustand versetzt sei. Daraufhin scheint sich Weber - zum wiederholten Mal - um die Reparatur der Straße bemüht zu haben. Er zeigte der Gemeinde am 21. Juni 1892 die Beendigung der Instandsetzung an und bat den Bürgermeister Bennauer um die Einleitung des Übernahmeverfahrens⁴⁷⁶.

10.5 Zusammenfassung: Die Entwicklung privat angelegter Straßen bis zum Jahr 1880

Wie dargelegt, wurden zwischen 1876 und 1880 nur wenige private Straßenanlagen realisiert. Die im Neusserschen Stadtplan von 1877 ablesbaren Straßenbauvorhaben für das noch weitestgehend unerschlossene Gelände östlich des Poppelsdorfer Schlosses und südlich der Schumannstraße wurden innerhalb des hier untersuchten Zeitraums zum überwiegenden Teil nicht realisiert. Die Gründe dafür sind offenbar in der wirtschaftlichen und rechtlichen Situation der betreffenden Zeitspanne zu suchen, aber wohl auch in der fehlenden Abstimmung zwischen Bonner und Kessenicher Straßenbauvorhaben.

⁴⁷⁶ Straßenbauakte Goethestraße, StABo Pr 31/2061.

Ein Querschnitt durch den Entwicklungsstand im Untersuchungsgebiet um 1880 weist daher nur geringe Unterschiede zum Jahr 1875 auf. Die Ermekeilstraße als neue Verbindung vom Bonner Talweg aus in Richtung Westen bildete den Auftakt für umfangreichere Straßenbauunternehmen J.H. Ermekeils. Bei der Goethestraße, einem weiteren Straßenbauprojekt der Erben Webers, kann nicht mit letzter Sicherheit von einem Baubeginn bis zum Jahr 1880 ausgegangen werden. Auffallend bei beiden Projekten ist die relativ große Entfernung zur Altstadt, ja sogar zum verbliebenen Stadterweiterungsgelände.

Mit der Anlage der Ermekeil- und der Goethestraße kam es im hier untersuchten Zeitraum auch erstmals zu Straßenanlagen außerhalb der Bonner Gemarkung. Die Ermekeilstraße liegt je zur Hälfte auf Kessenicher und Poppelsdorfer Gemeindegebiet, während die Goethestraße ausschließlich Kessenicher Gemarkungsteile berührt. Im Jahr 1893 trat ihr Eigentümer, Dr. Robert Weber, die Straße an die Gemeinde Kessenich ab⁴⁷⁷.

An anderer Stelle wurde bereits erwähnt, dass im Jahr 1879 der Bau der Schillerstraße, der Argelanderstraße (d.h. der Bau ihres ersten Teilstücks, des Abschnitts zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße) und der Kaiserstraße abgeschlossen werden konnten. Nach Vorgabe des Gesetzes vom 2. Juli 1875 begann damit für die jeweiligen Unternehmer die im Bonner Ortsstatut vom 14. August 1876 vorgeschriebene vierjährige Unterhaltsfrist, ehe die Straßen in das städtische Wegenetz übernommen wurden⁴⁷⁸.

⁴⁷⁷ Undatierter (?) Aktenvermerk in der Straßebauakte Goethestraße, StABo Pr 31/2061: "Wie aus dem vorhandenen Aktenmaterial festgestellt werden konnte, ist die Goethestraße - die Zeit ist nicht festzustellen - von dem Fabrikanten Dr. Robert Weber angelegt und ausgebaut. Im Jahre 1893 hat Weber das Straßenterrain an die ehemalige Gemeinde Kessenich aufgelassen und diese im Grundbuch als Eigentümerin eintragen lassen. Ein Antrag auf Ausbau der Straße, Pläne usw. oder sonstige Anhaltspunkte, in welcher Weise der Ausbau der Goethestraße zu erfolgen hatte, konnten aus den Akten nicht ermittelt werden."

⁴⁷⁸ Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Bonn für die Jahre 1880/81.

11. Privater Straßenbau zwischen 1881 und 1885

11.1 Pläne zur Erschließung des Geländes südlich der Schumannstraße

Nachdem die von den Nachfahren Webers beantragte Hinüberführung der Schumannstraße in den Kessenicher Weg und die Unterdrückung des Bendenweges offenbar zunächst auf Eis gelegt, wenn nicht gar ganz aufgegeben worden waren, ist in den Quellen für das Jahr 1882 erneut von Plänen zur Erschließung des Geländes im Bereich des Kessenicher Weges bzw. der Bahnlinie die Rede. Unter dem 15. Dezember 1882 behandelte die Stadtverordnetenversammlung ein Gesuch des Bonner Kreditvereins sowie eines weiteren, privaten Unternehmers - Friedrich Becker -, wonach diese beabsichtigten, "in dem südlichen Teile der städtischen Gemarkung zwischen der Eisenbahn und dem Kessenicher Wege mehrere neue Straßen anzulegen"⁴⁷⁹.

Bei den schriftlichen Quellen befinden sich keinerlei kartographische Unterlagen mehr zu dem Projekt, doch zeigt der - undatierte - Neusersche Stadtplan, der dem Adressbuch von 1885 beigegeben war, im Bereich des Kessenicher Weges mehrere geplante Straßen, die möglicherweise als das genannte Projekt des Bonner Kreditvereins anzusprechen sind.

Danach erscheint die Schumannstraße, wie bereits von den Erben Webers vorgeschlagen, nach Süden verlängert. Ihre Aufmündung auf die Reuterstraße war etwa an der Stelle geplant, an der vordem der alte Kessenicher Weg auf die Reuterstraße traf. Der Kessenicher Weg sollte also offenbar unterdrückt werden. Die hier kartographisch fixierte verlängerte Schumannstraße - sie ist als solche namentlich gekennzeichnet - wurde al-

⁴⁷⁹ Straßenbauakte Schumannstraße StABo Pr 31/2439. Ein Zusammenhang zwischen dem Bonner Kreditverein - der andere Investor wird namentlich nicht genannt - und den in die früheren Straßenbaupläne involvierten Unternehmern Weber und Mönkemöller müsste untersucht werden.

lerdings in dieser Form nie gebaut! Parallel zur verlängerten Schumannstraße war im Osten unmittelbar an der Bahn eine zweite Straße in Nord-Süd-Richtung geplant. Diese letztere und die zur Reuterstraße verlängerte Schumannstraße sollten durch vier kurze, ost-westlich verlaufende Querstraßen miteinander verbunden werden.

Inwieweit dieses Projekt, insbesondere die Verlängerung der Schumannstraße und ihre Hinüberführung zur Reuterstraße sich überdies an die Planung der Unternehmer Weber und Mönkemöller anlehnt, lässt sich anhand der Quellen nicht mehr feststellen. Bei dem 1877 vorgelegten Plan wird allerdings die Aufgabe des Kessenicher Weges nicht erwähnt; vielmehr sollte bei diesem der Bendenweg aufgegeben werden, der wiederum von den Planungen des Kreditvereins zunächst nicht tangiert wird.

Außer den Straßenanlagen, die in unmittelbarer Nähe der Bahn vorgesehen waren, verzeichnet der Plan aus dem Adressbuch von 1885 noch eine projektierte Straße südlich parallel zur bereits verzeichneten Goethestraße (sic!), die wie diese die Schumannstraße mit dem Bonner Talweg verbinden sollte; es handelt sich bei dieser südlichen Parallelstraße der Goethestraße um die Lessingstraße, über deren Entwicklung nur spärliche Informationen vorliegen (s.u.). Durch die streng rechtwinklige Ausrichtung der Straßen und die offenkundig geplante "Supprimierung" des diagonal dazu verlaufenden Kessenicher Weges wäre in dem fraglichen Teil des Untersuchungsgebietes ein Straßenraster entstanden, das in den übrigen Gebieten aufgrund der Beibehaltung der Altwege bis dahin nicht oder kaum zustande gekommen war.

1877/78 hatte der Oberbürgermeister die Ausführung des von Weber und Mönkemöller beantragten Projekts von der gleichzeitigen Aufstellung eines Fluchtlinienplans für den Kessenicher Gemarkungsteil abhängig gemacht. Ein solcher Plan wurde in der Folgezeit offenbar erstellt⁴⁸⁰. Am 15. Dezember 1882 genehmigte die Stadtverordnetenversammlung das Projekt, das unter Beteiligung des Bonner Kreditvereins vorgelegt worden

⁴⁸⁰ Vgl. das Blatt 6 eines Fluchtlinienplans der Gemeinde Kessenich vom 26. Juli 1878. Dort ist beispielsweise die Goethestraße in einer Breite von 20,6 Metern verzeichnet, ebenso die spätere Lessingstraße ohne Namensangabe.

war, mit der Auflage, dass auch die Kessenicher Gemeindeversammlung ihre Zustimmung erteile, soweit die neu geplanten Trassen Kessenicher Gemeindegebiet berührten. Ferner hatte der Ausbau der Straßen gemäß dem Ortsstatut vom 14. August 1876 zu erfolgen und musste innerhalb von fünf Jahren nach der Genehmigung des Projekts abgeschlossen sein. Die Stadt verlangte zudem eine Kautionshöhe von 15 000 Mark. Die Unternehmer bemühten sich erfolglos, diese letztere Forderung mit der Begründung, man wolle "nach Thätigung des notariellen Aktes sogleich mit dem Ausbau der Straßen" beginnen, wieder aus dem Vertrag zu streichen. Am 21. März 1883 hinterlegten sie schließlich die Hälfte der Kautionssumme in Form von sechs Aktien der Rheinischen Eisenbahn in Bonn, die andere Hälfte in unbekannten Werten in Mülheim/Ruhr⁴⁸¹.

Die hier vorgestellte Planung für das Areal des ehemaligen Stadterweiterungsgebiets in der Umgebung der Schumannstraße zeigt damit erstmals die Bereitschaft der Stadt, die - zu diesem Zeitpunkt bereits sieben bzw. acht Jahre bestehenden Instrumente des Ortsstatuts bzw. des Fluchtliniengesetzes auch für den Straßenbau privater Akteure einzusetzen. Dennoch führten die Planungen unter Beteiligung des Bonner Kreditvereins aus Gründen, die anhand der Quellen nicht mehr fassbar sind, schlussendlich nicht zum Erfolg, obwohl wie dargelegt bereits eine Kautionshöhe zur Ausführung der Straßen hinterlegt worden war. In einer späteren Quelle ist von der Umarbeitung eines 1884 festgestellten Plans die Rede. Dessen Umgestaltung wird damit begründet, dass die Flächen zwischen den einzelnen Straßen zu klein bemessen und die Richtung der Hauptstraßenzüge ungünstig gewählt worden seien⁴⁸². Es lässt sich jedoch lediglich vermuten, dass sich die Änderungen auf den vom Bonner Kreditverein und Becker vorgelegten Plan bezogen haben könnten: Wie aus dem Protokoll einer Stadtverordnetenversammlung vom 28. November 1890 hervorgeht, kaufte die Stadt Bonn bis zum Jahr 1890 das Gelände aus dem Besitz eines der beiden

⁴⁸¹ Straßenbauakte Schumannstraße, StABo Pr 31/2439.

⁴⁸² Bonner Chronik. Organ für vaterstädtische Interessen, Stadtverordnetensitzung vom 19. Mai 1890, S. 53.

an der Planung von 1882 beteiligten privaten Akteure, Friedrich Becker, um einen (neuen) Fluchtlinienplan für das Gelände aufzustellen.

Damit blieb das Gelände zwischen der Bahnlinie und der Schumannstraße zunächst weiterhin unerschlossen. bis etwa 1890 sind auf dem Areal Ziegeleien nachweisbar, bis die Stadt Bonn einen eigenen Fluchtlinienplan für das Gelände vorlegte, der in der Folge auch ausgeführt wurde. Die auf dem erwähnten Fluchtlinienplan der Gemeinde Kessenich und dem Stadtplan von 1885 eingetragene projektierte Straße südlich der Goethestraße - zwischen dem Bonner Talweg und der Schumannstraße bzw. dem Bendenweg - wurde in dem hier betrachteten Zeitraum 1881 bis 1885 ebenfalls nicht ausgeführt.

11.2 Bemühungen um den Ausbau der Straße IV des Stadterweiterungsplans zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße

Für den Zeitraum zwischen 1881 und 1885 lassen sich nach einer rund zehnjährigen Pause wieder Anstrengungen feststellen, die im städtischen Alignementplan vorgesehene, aber bis dato nur in Teilen realisierte Straße IV - sie sollte die Poppelsdorfer Allee mit der Weberstraße verbinden - fertigzustellen. Diese Bemühungen gingen allerdings wie bereits bei der Anlage des ersten Teilstücks, der Marienstraße, nicht von der Stadt aus. Vielmehr verfolgten private Grundbesitzer die Absicht, ihr dort befindliches Grundeigentum als Bauland zu erschließen.

Bereits während der Planungsphase des Stadterweiterungsprojekts hatte die Straße IV einen Streitpunkt zwischen der Alignementdeputation, von der Planung betroffenen Grundbesitzern und der Stadtverordnetenversammlung gebildet. Daran hatte auch die Verlegung der Trasse zur Anlage eines Platzes nichts geändert. Der Absicht der Deputierten, die Straße IV ganz aufzugeben, hatten die vorgesetzte Behörde in Köln nicht zugestimmt. 1867 hatte die Stadt das Grundstück, auf welchem die Straße auf die Pop-

peldorfer Allee aufmünden sollte, aus Privathand erworben und so noch einmal ihr Interesse an der Ausführung dieses Bestandteils des Alignementplans dokumentiert. 1869 hatten private Akteure den Ausbau der Straße auf dem Abschnitt zwischen dem Grünen Weg bzw. der Königstraße und der Weberstraße begonnen, ohne dass sich die Stadt dazu hätte durchringen können, ein notwendiges Enteignungsverfahren einzuleiten. Sie hatte ihre Weigerung damit begründet, erst müsse auch der Abschnitt der Straße IV zwischen der Königstraße und der Poppelsdorfer Allee realisiert sein. Zu dessen Ausführung unternahm die Stadt allerdings nach dem erwähnten Grundstückskauf in der Folge nichts mehr. Auch der Erlass des Enteignungs- bzw. Fluchtliniengesetzes, der das in Rede stehende Enteignungsverfahren auf eine rechtlich handhabbare Grundlage gestellt hatte, änderte daran nichts.

Am 22. September 1885, rund 16 Jahre nach dem letzten nachweisbaren Aktivitäten zur Realisation der Straße IV des städtischen Fluchtlinienplans, wandte sich eine Erbgemeinschaft an die Stadt mit der Absicht, die Straße IV auf dem Abschnitt zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße anzulegen. Die privaten Akteure planten zudem eine weitere, nicht im städtischen Alignementplan vorgesehene Straße zwischen dem Teilstück der Straße IV und dem Bonner Talweg, offenkundig zur besseren Erschließung und damit wirtschaftlicheren Verwertung des doch recht tiefen Baublocks. Die Erschließung des Geländes sollte also in der gleichen Weise wie beim südlichen Teilstück der Straße erfolgen⁴⁸³. Bei der Erbgemeinschaft, Mitgliedern der Bonner Kaufmanns- und Unternehmerfamilie Rieth, handelt es sich um dieselbe Familie, die sich im Jahr 1862 nachdrücklich - und offenbar als einzige, für die Beibehaltung der von der Streichung bedrohten Straße IV ausgesprochen hatte⁴⁸⁴ - bot die

⁴⁸³ Straßenbauakte Kronprinzen- und Hohenzollernstraße, StABo Pr 31/2225.

⁴⁸⁴ Vgl. Protokoll der Alignementdeputation StABo Pr 9/177. Die Einlassung datiert vom 7. April 1862. In dem Protestbrief eines Grundbesitzers gegen die Straßenprojekte der Geschwister Rieth vom 27. März 1897 findet sich der ausdrückliche Hinweis, das große Interesse der Erben Rieth an der Ausführung der Straße IV beruhe darauf, dass ein dort gelegener Teil ihres Grundbesitzes ohne die betreffende Straße nicht erschlossen und somit bis zur Herstellung der Straße als Bauland wertlos sei.

Planung, zumal mit der Querstraße zum Bonner Talweg, doch eine ideale Erschließung des Geländes als stadtnahes Bauland unmittelbar an der Poppelsdorfer Allee.

Die Straße IV sollte auf dem bezeichneten Abschnitt ursprünglich nicht exakt dem 1859 genehmigten Fluchtlinienplan entsprechend gebaut werden. Dieser hatte für die Straße eine Breite von vier Ruten, also rund 15 Meter vorgesehen. Die privaten Akteure bestanden demgegenüber aus ästhetischen Gründen zunächst auf einer Breite von insgesamt 21 bzw. 25 Metern für beide Straßen. Davon sollten jeweils 7,5 Meter auf die Fahrbahn, je 3,75 Meter auf die Gehwege sowie bei der Straße IV weitere 3 Meter und bei der Querstraße zum Bonner Talweg sogar je 5 Meter auf Vorgärten entfallen.

Als Schnittpunkt beider Straßen war auf ausdrücklichen Wunsch der Unternehmer eine Platzanlage vorgesehen. In einem Schreiben an die Stadt führten die privaten Akteure aus: "Am Zusammenlauf beider Straßen soll eine Platzverweiterung, umschrieben um einen Kreis von 41 m Durchmesser zur Ausführung kommen, welcher in der Mitte ein besonders ausgezeichnetes mit einem Kandelaber oder dgl. und Gartenanlage zu bestellendes Schmuckplätzchen erhalten kann, vielleicht auch als Marktplatz zu benutzen wäre."⁴⁸⁵

Der mehrfach erwähnte undatierte Stadtplan, der dem Bonner Adressbuch von 1885 beigelegt war, verzeichnet zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße die dem Alignementplan entsprechende Trasse der Straße IV in gerissenen Linien, allerdings ohne die von den Erben Rieth geplante Querstraße zum Bonner Talweg. Ferner ist südlich der bereits bestehenden Marienstraße auch die 1885 noch umstrittene Anbindung der Straße IV des Alignementplan an die Weberstraße in gerissenen Linien angedeutet.

Ein Novum bei der Realisation von Straßenprojekten privater Akteure stellte die Bitte der Erben Rieth dar, die Stadt möge die Straße in eigener Regie auf Kosten der Antragsteller ausführen. Die erforderlichen

⁴⁸⁵ Schreiben vom 22. September 1885, Straßenbauakte Kronprinzen- und Hohenzollernstraße, StABo Pr 31/2225.

Geldmittel sollten dazu als Kautions bei der Stadtkasse hinterlegt werden - eine Vorgehensweise, die erst das Bonner Ortsstatut vom 9. Dezember 1895 zwingend vorschrieb und damit den Bau von Straßen durch private Akteure gänzlich ausschloss⁴⁸⁶.

Aufgrund der großen zeitlichen Distanz zwischen der Feststellung des städtischen Aligmentplans und der nun erst beabsichtigten Fertigstellung des Teilstücks zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße ergaben sich Probleme, welche die Ausführung der Planung immer wieder verzögerten: Weder befanden sich die privaten Unternehmer im Besitz aller für die Ausführung des Projekts erforderlichen Grundstücke, noch waren die betroffenen Grundbesitzer durchgängig mit der breiteren Trassenführung einverstanden.

Gegen Ende des Jahres 1885 verhandelte die Stadt mit der Familie Rieth über den Verkauf des zur Ausführung des Projekts unbedingt erforderlichen Grundstücks an der Poppelsdorfer Allee, das 1867 aus dem Besitz des Rentners Hauptmann in städtischen Besitz gelangt war und seither als Feuerwehrrübungsplatz diente: Eine Nutzung der Parzelle als Bauplatz war wegen des seit Anfang der 1860er Jahre auf dem Grundstück haftenden Bauverbots ausgeschlossen. Die privaten Akteure, die aus finanziellen Gründen den Kauf der Parzelle - die Stadt verlangte im Herbst 1885 einen Kaufpreis von 20 000 Mark für die 1 258 Quadratmeter große Parzelle - vermeiden wollten, schlugen der Stadt noch im Jahr 1885 einen Tausch des Areals gegen ein Grundstück an der neu anzulegenden Straße zum Bonner Talweg vor, welches sich in ihrem Besitz befand. Dies lehnte die Stadt zunächst ab; am 21. Mai des folgenden Jahres fasste die Stadtverordnetenversammlung dann aber doch den Beschluss, dem Tausch gegen das 480 Quadratmeter große Grundstück am Bonner Talweg unter der Bedingung zuzustimmen, dieses innerhalb von sechs Monaten nach Baubeginn der Straßen vollständig zu erschließen.

Während des langen Zeitraums, der zwischen der Festlegung der Straßentrasse und dem Beginn ihrer Ausführung verstrichen war, waren an

⁴⁸⁶ In Teil B, Paragraph 11 heißt es dort: " Die Ausführung der Arbeiten (...) erfolgt durch die Stadtgemeinde für Rechnung des Unternehmers."

beiden Mündungsstellen, also an der Poppelsdorfer Allee wie an der Königstraße, Bauten entstanden, deren Fluchtlinien sich nach der ursprünglichen, schmaleren Trasse der Straße IV orientierten, die, wie erwähnt, nur eine Breite von 15,06 Metern vorsah. Als nun die Unternehmerfamilie noch 1885 bei der Stadt die Verleihung des Enteignungsrechts zum Erwerb der für den verbreiterten Ausbau der Straße benötigten Parzellenstreifen beantragte und gleichzeitig die betroffenen Grundbesitzer zur unentgeltlichen Abtretung ihres Besitzes aufforderte, um die Straße in einer Breite von 21 Metern auszubauen, stieß sie auf den heftigen Widerstand der Anlieger.

So erklärte am 13. Januar 1886 der Rentner Jung, dessen Grundstück östlich der geplanten Einmündung der Straße IV auf die Poppelsdorfer Allee lag, er sei entgegen der Ansicht der Unternehmer sehr wohl der Ansicht, dass ihm für eventuell abzutretenden Besitz eine Entschädigung zustehe. In der Konsequenz lehnte er die Öffnung seines Gartens für den Kanalbau an der Straße IV ab, bis eine Einigung gefunden sei⁴⁸⁷.

Ein anderer Anrainer, der Rentner Gessert, dessen Grundstück sich westlich der vorgesehenen Einmündung der Straße IV auf die Poppelsdorfer Allee befand, beklagte sich gegenüber der Stadt, er verliere durch das Riethsche Vorhaben, vier Meter breite Vorgärten anzulegen, zwei Bauplätze im Gesamtwert von 20 000 Mark, die er seinerzeit für teures Geld erworben habe: "Auf die von der Regierung festgesetzte Straßenführung vertrauend, bezahlte ich für mein Terrain einen Preis, zu dessen Anlegung ich von der Konkurrenz bei der Versteigerung nicht gezwungen worden wäre, wenn die Mitbieter oder ich gehnt hätten, es könne der Versuch gemacht werden, durch Veränderung der Baufluchtlinie den Wert dieses Terrains vollständig zu ruinieren." Gessert nahm bei seiner Kritik ausdrücklich Bezug auf die ursprüngliche Alignementplanung; er führte weiter aus, der Verkauf seiner beiden Bauplätze - hinter seinem Haus an der Poppelsdorfer Allee, also an der geplanten Straße IV - sei nur möglich "bei der Baufluchtlinie von 1859, die Bebaubarkeit hört auf, wegen mangelnder Tiefe, wenn Vorgärten von 4 Meter Tiefe freigelassen werden sollen". Dadurch würden nicht nur größere Flächen "Terrain von bester

⁴⁸⁷ Straßenbauakte Kronprinzen- und Hohenzollernstraße, StABo Pr 31/2225.

Lage (...) zu einem unbrauchbaren Streifen herabgedrückt"⁴⁸⁸, der Rentner befürchtete zudem, offenkundig mit Blick auf die einschlägigen Bestimmungen des Enteignungsgesetzes von 1874, ihm könnten Umbau- und Reparaturmaßnahmen an seinem Haus versagt werden, um vor der anstehenden Enteignung eine Wertsteigerung seines Besitzes und damit die Erhöhung der Entschädigungssumme zu vermeiden.

Im Jahr 1886 ergaben sich neue Probleme bei der Ausführung der Straße IV, da sich die privaten Akteure gezwungen sahen, die beiden Straßen selber zu bauen, anstatt wie zunächst vorgesehen die Stadt damit zu beauftragen. Die Quellen liefern keinen Aufschluss darüber, warum es der Familie Rieth nicht mehr möglich war, die ursprünglich vereinbarte Regelung des städtischen Ausbaus aufrecht zu erhalten. Die Umsetzung dieses Abschnitts des Alignementplans erfuhr somit weitere Verzögerungen; die weitere Entwicklung soll weiter unten dargestellt werden.

11.3 Stadt und private Akteure im Streit um den Ausbau der Marienstraße

Nachdem mit dem Projekt der Familie Rieth die Anlage des nördlichen Teils der Straße IV 30 Jahre nach dem Beginn der städtischen Alignementplanung zumindest in die Wege geleitet worden war, bot die Marienstraße 16 Jahre nach Baubeginn zeitgenössischen Berichten zufolge einen trostlosen Anblick: Die geplante Durchführung der Straße bis zur Weberstraße nach dem Urteil des Appellationsgerichtshofes war nicht erfolgt, die Marienstraße daher nach wie vor nur bis zur Einmündung der Esser- bzw. heutigen Loëstraße provisorisch ausgebaut⁴⁸⁹. Die Straße war, wenn-

⁴⁸⁸ Ebd. Das Schreiben Gesserts datiert vom 8. Dezember 1885.

⁴⁸⁹ Noch im Protokoll der Stadtverordnetenversammlung vom 2. August 1890 ist von der Marienstraße als einer "Sackgasse" und schmutzigen Sumpf- und Staubwüste" die Rede, der "unbedingt ein Ende" gemacht werden müsse. Vgl. Bonner Chronik, S. 1313.

gleich durch private Akteure errichtet, doch Bestandteil des städtischen Alignementplans. Bei der Weigerung der Stadt, die Straße auszubauen, spielte die Frage der dann fälligen Entschädigungskosten sicher eine wichtigere Rolle als das städtischerseits vorgebrachte Argument, die Straße sei ohne ihr nördliches Teilstück, welches die Verbindung zur Poppelsdorfer Allee darstellte, wertlos. Das lässt sich anhand der folgenden Überlegungen nachweisen.

Im Sommer 1885 unternahm einer der seinerzeit an der Anlage der Marienstraße beteiligten privaten Akteure, der Bonner Justizrat Mayer, den Versuch, die Stadt zum Ausbau des fehlenden Straßenabschnitts bis zur Weberstraße zu bewegen. Die Stadtverordneten lehnten seinen Antrag jedoch am 25. August 1885 ab. Gegen diese Entscheidung protestierte der Justizrat bei der königlichen Regierung in Köln mit der Begründung, die Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung beruhe auf unzureichenden, wenn nicht falschen Informationen. Seiner Ansicht nach werde eines der städtischen Argumente gegen den Ausbau der Marienstraße dadurch hinfällig, dass nach der inzwischen geltenden Rechtslage ein Entschädigungsanspruch der Grundbesitzerin an der Weberstraße - deren Einspruch gegen den Ausbau der Straße das Projekt bislang behindert hatte - nicht bestehe. Diesen Tatbestand habe die Stadtverordnetenversammlung bei ihrer Entscheidung nicht berücksichtigt⁴⁹⁰.

Mayer führte in seiner "Rekursschrift" aus, bereits durch die Kabinettsordre vom 5. Mai 1859 sei das betreffende Gelände "ipso iure" enteignet. Dies sei durch das Urteil des Bonner Landgerichts vom 15. Dezember 1874 bestätigt worden, und schließlich habe der Appellationsgerichtshof zu Köln in seinem Urteil vom 26. Mai 1875 "den Erben Röttgen (der Familie der betreffenden Grundbesitzerin, B.G.) alle und jede Entschädigung wegen Abtretung des Grund und Bodens zur alignementgemäßen Verlängerung der Marienstraße abgesprochen". Der Jurist ließ dabei - bewusst oder unbewusst - das ihm sicher bekannte Faktum außer acht, dass die Röttgensche Klage seinerzeit nicht auf eine Entschädigungszahlung für eventuell zu enteignendes Terrain abzielte. Gegenstand der Klage war vielmehr das

⁴⁹⁰ So der Justizrat am 24. Oktober 1885 an die Regierung in Köln. StABo Pr 31/2261.

Bauverbot gewesen, welches infolge des städtischen Alignementplans auf der Parzelle lastete. Wenn der Appellationsgerichtshof in Köln die Klage auch in zweiter Instanz abgewiesen hatte, so hieß das doch nicht, dass den Grundbesitzern damit gleichfalls ein Entschädigungsanspruch beim tatsächlichen Entzug des Grundstücks - also nach einem förmlichen Enteignungsverfahren - hätte abgesprochen werden sollen. Vor wie nach dem Erlass der beiden einschlägigen Gesetze, des Enteignungsgesetzes von 1874 und des Fluchtliniengesetzes von 1875, bestand im letzteren Fall unumstritten ein Entschädigungsanspruch für das enteignete Grundeigentum. Auch im Fall der Grundbesitzerfamilie Röttgen steht außer Zweifel, dass der Entschädigungsanspruch ausschließlich im Hinblick auf das Bauverbot abgewiesen wurde, das zur Sicherung der weiteren Bebaubarkeit der Parzelle erlassen worden war. Damit war also über den Entschädigungsanspruch nach einer förmlichen Enteignung überhaupt nicht entschieden, noch weniger eine solche gar schon vollzogen.

Mayer zog bei seinem Einspruch des weiteren nicht in Betracht, dass die betreffenden Urteile vor der Verabschiedung des Fluchtliniengesetzes ergangen waren, die Vollendung der Marienstraße jedoch nach dem Erlass des Gesetzes anstand und damit nach dessen Vorgaben zu erfolgen hatte. Er vertrat die Ansicht, zur Fertigstellung der Marienstraße sei ein Enteignungsverfahren nicht mehr notwendig, da die Fluchtlinien dieser Straße bereits vor dem 2. Juli 1875 festgestanden hätten.

Der Bonner Oberbürgermeister, die Stadtverordnetenversammlung wie auch die Alignement- und Juristenkommission sahen dagegen in dem Gesetz vom 2. Juli 1875 zwar die Möglichkeit, gegen Entschädigung der Eigentümer die fragliche Straße auszubauen, nicht aber eine städtische Verpflichtung, dies zu tun. Ausschlaggebend für den Ausbau der Straße seien die Vorschriften dieses Gesetzes sowie die Bestimmungen des Ortsstatuts vom 14. August 1876, deren Erfüllung zunächst sichergestellt sein müsse. Wie der Oberbürgermeister Doetsch⁴⁹¹ gegenüber der Regierung in Köln

⁴⁹¹ Der Jurist Hermann Jakob Doetsch war von 1875 bis 1891 Oberbürgermeister in Bonn. Er sammelte in Gerresheim, Bonn - hier zunächst als Erster Beigeordneter - und Möchengladbach Verwaltungserfahrung, die er mit Geschick in die städtischen Belange Bonns ein-

ausführte, sei ferner ein öffentliches Bedürfnis Bedingung für den Ausbau der Straße. Wörtlich heißt es in dem Schreiben Doetschs an die Regierung: "Der Stadt steht (...) das Recht, die Straßenanlage (...) ausführen zu lassen, erst dann zu wenn das öffentliche Interesse das bedingt." Doetsch führt ferner aus, die Stadt sei "nicht, wie der Beschwerdeführer zu glauben scheint, berechtigt, ohne Beachtung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes die Grundstücke der Familie Röttgen in Besitz zu nehmen, auch nicht verpflichtet, für eigene Rechnung im Interesse der Anwohner der Marienstraße die Straße ausbauen oder auch nur einen Fußweg über die betreffende Parzelle anlegen zu lassen".

In diesem Zusammenhang erläuterte der Oberbürgermeister das Projekt, den nördlichen Teil der Straße IV vom Grünen Weg bis zur Poppelsdorfer Allee auszuführen. Ein ähnliches Verfahren sei auch bei der Marienstraße denkbar: "Sollten der Beschwerdeführer Mayer und die übrigen Anwohner der Marienstraße dieselben Verpflichtungen (d.h. Kautionsleistung in Höhe von 50 000 Mark und Ausbau der Strecke für Rechnung der Anlieger, B.G.) eingehen, so ist die Stadt ihrerseits auch bereit, die Verhandlungen wegen Weiterführung und wegen planmäßigen Ausbaus der Marienstraße einzuleiten."⁴⁹²

Die Regierung scheint die Auffassung des Oberbürgermeisters geteilt zu haben - am 2. Juli 1886 unterrichtete sie Mayer von der Sachlage. Dennoch wandte sich dieser mit einem weiteren einschlägigen Gesuch an eine höhere Instanz, den Oberpräsidenten der Rheinprovinz. Aber auch dieses wurde am 27. Dezember 1886 abschlägig beschieden.

Formaljuristische „Hakeleien“ des Bürgers Mayer im Interesse des Straßenausbaus trafen demnach also auf städtische „Bedenken“ dagegen. Mayer setzte seine juristische Profession geschickt für den Versuch ein, im

brachte. Gegen Ende seiner Amtszeit scheinen ihm persönliche Schicksalsschläge und Krankheit an der effektiven Ausübung seiner Geschäfte gehindert zu haben; bereits 1887 werden in zeitgenössischen Quellen Klagen darüber laut. Es ist denkbar, dass seine eher haltende Einstellung gegenüber den anstehenden Straßenbauprojekten hierdurch verursacht wurde. Vgl. D. Höroldt (Anm. 14), S. 274.

⁴⁹² Oberbürgermeister Doetsch am 2. Mai 1886 an die Regierung in Köln. Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 31/2261.

Windschatten des schon nicht mehr ganz neuen Enteignungsgesetzes die Entschädigungsforderungen der Familie Röttgen auszuhebeln. Faktisch lag das Recht aufseiten der Stadt, die ihrerseits offenkundig das vermeintlich fehlende öffentliche Interesse an dem Straßenausbau und die Vermeidung von Kosten weit höher bewertete als die Umsetzung eines Teils des Alig-nementplans.

11.4 Die Entwicklung des Straßennetzes östlich des Poppelsdorfer Schlosses zwischen 1881 und 1885

Der im Verlag Neusser erschienene Bonner Stadtplan von 1877 zeigt einen Entwurf für die Straßenführung im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses, der bereits im Zusammenhang mit der Straßenentwicklung zwischen 1876 und 1880 vorgestellt wurde. Auch in einem Stadtplan von 1885 aus dem Verlag P. Neusser, auf den unten wiederholt einzugehen ist, sind projektierte Straße verzeichnet, die teils realisiert, zum anderen Teil jedoch wieder aus den Planungen gestrichen wurden.

Schriftliche Quellen zu Planungen des Straßennetzes im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses fehlen teilweise bzw. sind lückenhaft; der Schriftverkehr lief, soweit Poppelsdorfer oder Kessenicher Gemeindegebiet berührt war, über die beiden Bürgermeistereien und gelangte wohl erst mit der Eingemeindung beider Dörfer im Jahr 1904 in die Bonner Akten.

Die Entwicklung des Straßennetzes im südlichen und südwestlichen Teil des ehemaligen Stadterweiterungsgebiets muss daher vor allem mit Hilfe kartographischer Quellen rekonstruiert werden. Dafür kann neben den beiden oben genannten Plänen noch ein weiterer undatierter Plan herangezogen werden, der in den Jahren 1885/86 entstanden sein dürfte und im Verlag von Emil Strauss, Bonn, publiziert wurde.

Sowohl im Neusserschen Stadtplan von 1877 als auch in dem von 1885, aber bezeichnenderweise nicht in dem ebenfalls 1877 erschienenen, von der Stadt Bonn publizierten Stadtplan, findet sich das Projekt einer langen, nahezu halbkreisförmig verlaufenden Straße, die ursprünglich die Poppelsdorfer Allee mit der Reuterstraße verbinden sollte. Nach der Fertigstellung der so genannten Ermekeilkaserne im Jahre 1883 auf damals noch freiem Feld war die Ausführung des Abschnitts zwischen der Reuterstraße und der heutigen Ermekeilstraße in der zunächst vorgesehenen Form nicht mehr möglich. Die "project. Strasse" von der Poppelsdorfer Allee aus endet daher auf dem Stadtplan von 1885 an der Ermekeilstraße. Im übrigen er-

scheint sie gegenüber dem Neusserschen Stadtplan von 1877 unverändert; das neue Endstück der geplanten Straße endet etwa gegenüber der Mitte der Kasernenfassade.

Die Ermekeilstraße, deren genaues Anlagedatum nicht feststeht, ist auf dem Plan von 1885 bereits als fertige Straße eingetragen, allerdings ohne Namensbezeichnung. Auch eine der beiden auf dem Neusserschen Plan von 1877 erkennbaren Querstraßen zwischen der Verlängerung der Ermekeilstraße zum Poppelsdorfer Schloss - die noch als "proj. Str." erscheint - und der Reuterstraße erscheint im Stadtplan von 1885 als fertige Straße. In einem Fluchtlinienplan vom 15. Dezember 1889⁴⁹³ ist der Straßenabschnitt wie die bereits bestehende Ermekeilstraße vom Bonner Talweg aus als "Ermekeilstrasse" beschriftet; er geht also offenbar ebenfalls auf J.H. Ermekeil zurück. Es handelt sich bei dem Teilstück um einen Abschnitt der heutigen Argelanderstraße, doch war die Entstehung einer durchgehenden Verbindung zwischen diesem Teilstück und dem bestehenden Abschnitt zwischen der Poppelsdorfer Allee und dem Grünen Weg im hier behandelten Zeitraum noch nicht absehbar.

Im Neusserschen Stadtplan von 1885 finden sich ferner zwei "projektierte" Straßen, die in dieser Form auch in dem ebenfalls bei Neusser publizierten Stadtplan von 1877 verzeichnet sind: eine Straße als Verlängerung des heutigen Jagdweges in ostnordöstlicher Richtung sowie als Querstraße zu dieser die oben erwähnte Verbindungsstraße zwischen dem Poppelsdorfer Schloss und der Ermekeilstraße. Zwar ist damit insgesamt keine wesentliche Entwicklung des Straßennetzes im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses zu verzeichnen, doch waren mit der Fertigstellung der Ermekeilstraße - die offenbar bereits für die Zeit bis 1880 anzunehmen ist - und dem Teilstück der späteren Argelanderstraße zwischen der Ermekeil- und der Reuterstraße bereits erste Ansätze zur Erschließung dieses Geländes erkennbar. Eine Beteiligung städtischer Stellen, etwa des Stadtbaumeisters - Ludwig von Noël ging allerdings zum 1. Oktober 1883 nach Kassel - an der Planung ist nicht erkennbar. Die Stadt scheint die Planungen privater Ak-

⁴⁹³ Fluchtlinienplan P 1 im Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn, gezeichnet am 15. Dezember 1889, festgestellt am 21. Februar 1890.

teure zur Kenntnis genommen und bei konkreten Vorhaben gegebenenfalls den einschlägigen Bestimmungen angepasst haben, wie dies für die Erben Rieth am Beispiel der Kronprinzen- und Hohenzollernstraße, also der heutigen Prinz-Albert- und Heinrich von Kleist-Straße, gezeigt werden konnte. Verzögerungen bei der Umsetzung der Pläne privater Akteure für das Areal im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses dürften also zum einen auf Abstimmungsprobleme mit den passiv bleibenden städtischen Stellen bzw. den Verantwortlichen der Gemeinden Kessenich und Poppelsdorf zurückzuführen sein, zum anderen auf unausgeglichene Planungen. Darauf ist unten noch zurückzukommen.

11.5 Zusammenfassung: Die Entwicklung des Straßennetzes zwischen 1881 und 1885

Die weitaus meisten Straßen in diesem Areal des vormaligen Stadterweiterungsplans wurden damit erst im Zeitraum zwischen 1886 und 1890 angelegt. Zwar lassen sich für die Zeit zwischen 1881 und 1885 auffallend viele Erschließungspläne ausmachen, wozu ja letztlich auch die beiden Projekte zur Fertigstellung bzw. Anlage der Teilstücke der Straße IV zu rechnen sind. Insgesamt kamen aber nur sehr wenige Projekte tatsächlich zur Ausführung: Die Erschließung des Geländes im Süden der Schumannstraße gelang auch im zweiten Anlauf nicht. Die Gründe dafür lassen sich den Quellen nicht eindeutig entnehmen.

Die Straße IV, Bestandteil des städtischen Fluchtlinienplans, blieb in der hier betrachteten Zeitspanne bis 1885 ebenfalls unvollendet. Während die Stadt den privaten Antrag auf Ausbau des südlichen Abschnitts vor allem unter Hinweis auf die Rechtslage ablehnte, scheiterte der Ausbau des nördlichen Teilstücks zunächst an dem problematischen Geländeerwerb.

Im Osten des Poppelsdorfer Schlosses, wo sich im Wesentlichen offenbar noch die bereits im Stadtplan von 1877 ablesbaren Projekte in der Planung befanden, kam es mit der Verbindung zwischen Reuter- und Er-

mekeilstraße zum einzigen Straßenbau eines offenbar privaten Akteurs im hier behandelten Zeitraum. Eine Beteiligung Johann Heinrich Ermekeils an dem Straßenbau durch Finanzierung oder Planung kann dabei nur anhand der Bezeichnung "Ermekeilstraße" auch für dieses Teilstück plausibel vermutet, aber nicht belegt werden.

Die beiden Gesetze vom 11. Juni 1874 und vom 2. Juli 1875 sowie das Ortsstatut vom 14. August 1876 hatten auf das städtische Engagement im Straßenbau offenbar zunächst wenig Einfluss. Besonders bemerkenswert ist die Zurückhaltung der Stadt gegenüber den beiden Projekten zur Anlage bzw. Fertigstellung der Straße IV. Dies gilt umso mehr, als die Straße

Teil des städtischen Alignementplans war und die Stadt die Gelder zur Ausführung der Straße nach der geltenden Rechtslage von den späteren Anliegern hätte zurückfordern können.

12. Die Entwicklung des Straßennetzes zwischen 1886 und 1890

In das Jahrzehnt zwischen 1886 und 1890 fallen einige wesentliche verwaltungsrechtliche Änderungen, die den Handlungsspielraum der Kommune erheblich erweiterten. Zwar blieb die Rheinische Städteordnung von 1856 weiterhin in Kraft, doch erhielten die Kommunen mit den neu geschaffenen Verwaltungsgerichten eine Möglichkeit, dort gegen Erlasse und Verfügungen der vorgesetzten Behörden zu klagen; bei Auseinandersetzungen brauchten es die Kommunen also nicht länger mit einer Beschwerde bei den Instanzen bewenden zu lassen, die - etwa in Bonn in Gestalt des Landrates - regelmäßig Spannungen zwischen der Kommune und dem Landkreis provozierten⁴⁹⁴.

Am 1. Oktober 1887 endete zudem die Kreiszugehörigkeit Bonns; Oberbürgermeister Doetsch hatte das Verfahren gefördert, indem er auf

⁴⁹⁴ D. Höroldt (Anm. 14), S. 271.

die Leistungsfähigkeit der Stadt - die ohnehin die erforderliche Zahl von 40 000 Einwohnern nahezu erreicht hatte - hingewiesen hatte.

Die im Winter 1887/88 erneut auflebende Diskussion um die Eingemeindung der Nachbarkommunen Kessenich, Poppelsdorf und Endenich vermochte der Oberbürgermeister in der Spätzeit seiner Amtsführung dagegen offenbar nicht voranzubringen, geschweige denn die eigentlich hilfreiche und überfällige Eingliederung der Gemeinden herbeizuführen. Mit dem Ausscheiden der Stadt Bonn aus dem gleichnamigen Landkreis wurden damit Gebiete noch nachhaltiger institutionell bzw. verwaltungstechnisch getrennt, die nach Maßgabe der Siedlungs- bzw. Stadtentwicklung eher hätten enger verbunden werden müssen: zeigte doch die gesamte Entwicklung des Straßennetzes und der Bebauung im ehemaligen Stadterweiterungsgelände, dass die Interessen privater Akteure an der Verwertung ihres Grundbesitzes bereits von der Zugehörigkeit des Geländes zu verschiedenen Gemeinden beeinträchtigt wurden.

Der hier skizzierten Sachlage zum Trotz wurde im Zeitraum zwischen 1886 und 1890 die weitaus größte Zahl privater Straßenanlagen im Untersuchungsgebiet in Angriff genommen. Zudem lässt sich für diesen Zeitraum erstmals seit dem weitgehend gescheiterten Stadterweiterungsprojekt auch wieder die Planung von Straßenbauvorhaben unter städtischer Ägide nachweisen. Die Projekte wurden allerdings erst nach 1890 tatsächlich ausgeführt.

Auffallend ist neben der relativ großen Anzahl neu entstehender Straßen privater Akteure auch der enge räumliche Zusammenhang der Neubauvorhaben. Von den Straßenprojekten der Familie Rieth - zwischen dem Bonner Talweg, der Poppelsdorfer Allee, der Bahnlinie und dem Grünen Weg bzw. der Königstraße - abgesehen, kamen sämtliche neuen Straßen in dem Areal zwischen der Poppelsdorfer Allee, der Reuterstraße und dem Bonner Talweg zur Ausführung, das so bis auf die nach 1890 begonnene Roon- bzw. heutige Wilhelm-Levison-Straße innerhalb weniger Jahre vollständig erschlossen wurde.

Mit diesem lebhaften Straßenbau ging eine rege spekulative Wohnbautätigkeit einher: In jeder der neu entstehenden Straßen übersteigt die Zahl der als Spekulationsobjekte errichteten Bauten diejenige der für

konkrete Kunden erstellten Häuser bei weitem. Diese Entwicklung fand einen Höhepunkt in der Roonstraße, in der lediglich ein einziges Gebäude für einen feststehenden Käufer errichtet wurde⁴⁹⁵.

12.1 Die weitere Entwicklung des nördlichen Teilstücks der Straße IV

Es wurde bereits herausgestellt, dass bei der Anlage der beiden Straßen zwischen der Königstraße⁴⁹⁶, dem Bonner Talweg, der Poppendorfer Allee und der Bahn unter anderem Schwierigkeiten beim Erwerb des benötigten Geländes den Baubeginn verzögerten. Die Probleme ergaben sich dabei hauptsächlich aus der Tatsache, dass die privaten Unternehmer die im Alignementplan 15,06 Meter breit geplante Straße IV auf eine Breite von 21 Metern bringen wollten.

Zwar gelang den Unternehmern, denen die Freilegung des gesamten Straßengeländes von der Stadt vertraglich auferlegt worden war, der Erwerb nahezu aller benötigten Parzellen, soweit sie nicht ohnehin Eigentümer des Geländes waren⁴⁹⁷. Einzig die Besitzer der vier Grundstücke an beiden Mündungen der neuen Straße waren nicht zu der kostenlosen Abtretung des Bodens zu bewegen, die die Unternehmer erwarteten. Um gerichtliche Auseinandersetzungen mit diesen Grundbesitzern zu vermeiden, beschloss die Stadt in Einklang mit den Unternehmern am 11. Juni 1886, die Straßenbreite zwischen den Grundstücken an beiden Mündungen der Stra-

⁴⁹⁵ Vgl. die Karte zu Spekulationsbauten in E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151).

⁴⁹⁶ Die Bezeichnung "Königstraße" setzte sich bis Mitte der Achtzigerjahre zunächst wohl nur für den östlichen Abschnitt des Grünen Weges bis zum Bonner Talweg durch. Im Folgenden wird daher in dieser Arbeit der neuere Straßenname für den östlichen Straßenabschnitt benutzt.

⁴⁹⁷ Vgl. Stadtverordnetenversammlung vom 21. Mai 1886, Straßenbauakte Kronprinzen- und Hohenzollernstraße, StABo Pr 31/2225.

ße IV bei den zunächst geplanten 15,06 Metern zu belassen und lediglich die Strecke dazwischen auf 21 Meter Breite auszubauen.

Die Straße sollte dabei zunächst in einen sieben Meter breiten Fahrdamm und je drei Meter breite Gehwege gegliedert werden, wozu auf dem mittleren Straßenstück - also abgesehen von den vier Grundstücken an den beiden Mündungen der Straße auf die Poppelsdorfer Allee bzw. die Königstraße - noch je vier Meter tiefe Vorgärten zu rechnen waren. Damit ergab sich jedoch das Problem, dass im Bereich der Grundstücke an den Mündungen, wo die Straße wie erwähnt die ursprüngliche Breite von 15,06 Metern erhalten sollte, bei den oben genannten Maßen auf jeder Seite ein Grundstücksstreifen von 1,03 Metern verblieb, der aufgrund dieser geringen Tiefe kaum zu nutzen war: Weder konnten die beiden Streifen als Vorgärten eingezäunt werden, noch waren sie den Gehwegen zuzuschlagen, da in diesem Fall die vier Meter tiefen Vorgärten des mittleren Straßenabschnitts je einen Meter weit in die Gehwege vorgesprungen wären.

Die Stadt bestand daher auf einer Änderung des Riethschen Straßenprojektes dahingehend, dass die Straße IV durchgehend die ursprüngliche Breite von 15,06 Metern anstatt 13 Metern - bezogen auf den Straßenkörper - erhalte. Allerdings sollte es bei den vier Meter tiefen Vorgärten im mittleren Straßenabschnitt bleiben⁴⁹⁸.

Wenn damit auch der eigentliche Straßenkörper die im Aligementplan vorgesehene Breite erhielt, so bedeutete das nicht, dass die vier Grundbesitzer an den Mündungen der Straße zu der geforderten unentgeltlichen Abtretung verpflichtet gewesen wären. Nachdem eine gütliche Einigung in dieser Frage nicht zustande gekommen war, musste vielmehr ein Enteignungsverfahren gegen die Grundbesitzer eingeleitet werden, auf das unten zurückzukommen sein wird.

Die hier behandelten Probleme im Vorfeld der Straßenanlagen verzögerten demnach maßgeblich den Beginn der Straßenbaumaßnahmen und damit ihre Fertigstellung. Dadurch gerieten im Fall der Kronprinzen- und Hohenzollernstrasse die privaten Akteure in wirtschaftliche Schwierig-

⁴⁹⁸ Das Problem wird ausführlich in der Stadtverordnetenversammlung vom 11. Juni 1886 behandelt. Ebd.

keiten, da der Verkauf der neu geschaffenen Bauparzellen - also die wirtschaftliche Inwertsetzung des Projekts durch die Unternehmer - nicht so rasch vonstatten ging, wie dies anscheinend geplant war: Bereits am 29. März 1886 hatte die Familie Rieth ihren Vorschlag zurückziehen müssen, die Straße auf eigene Kosten durch städtische Kräfte anlegen zu lassen. Statt dessen schlugen sie nun der Stadt vor, die Straße zwar unter Aufsicht des Stadtbaumeisters, aber in eigener Regie zu bauen, "da wir Unternehmer gefunden haben, welche wir zum größten Teil mit Bauterrain statt mit Barzahlung abfinden können"⁴⁹⁹.

Späteren Quellen lässt sich entnehmen, dass die Straßenbauherren tatsächlich bereits vor der Fertigstellung des Erschließungsprojekts, vielleicht sogar schon vor Beginn der Baumaßnahmen, Grundstücke an den beiden neuen Straßen verkauften⁵⁰⁰. Die Bebauung solcher Grundstücke an unvollendeten Straßen konnte zwar durch das Fluchtliniengesetz bzw. das Bonner Ortsstatut vom 14. August 1876 ausgeschlossen werden, doch scheint die Stadt von dieser Möglichkeit, Einfluss auf den Zeitpunkt und die Abfolge der Bebauung einer neuen Straße zu nehmen, in diesem Fall keinen und insgesamt nur zurückhaltenden Gebrauch gemacht zu haben.

Die Bautätigkeit an den beiden neuen Straßen setzte etwa um 1887/88 ein. Sie konzentrierte sich anfangs auf die vermutlich zuerst fertiggestellte spätere Hohenzollernstraße zum Bonner Talweg und erfasste in der Folge die sicherlich begehrten Grundstücke an dem Rondell, das an der Einmündung der Hohenzollern- auf die spätere Kronprinzenstraße geplant war.

Oben wurde bereits darauf hingewiesen, dass zum vollständigen Erwerb des in die Fluchtlinie der Straße IV fallenden Geländes noch ein Enteignungsverfahren anstand. Bei den noch in Privathand befindlichen Flächen handelte es sich um zwei zusammen rund 1000 Quadratmeter große Parzellen der beiden Grundbesitzer Kestermann und Zintgraff. Letzterer - möglicherweise auch sein Vorfahr - hatte im Jahr 1862 die

⁴⁹⁹ Straßenbauakte Kronprinzen- und Hohenzollernstraße, StABo Pr 31/2225.

⁵⁰⁰ Das geht aus einem Protestschreiben des Grundbesitzers Kestermann vom 27. März 1897 gegen das Riethsche Straßenbauunternehmen hervor. Ebd.

Stadt um die Angabe einer Baulinie für einen Neubau auf dem fraglichen Grundstück gebeten, nachdem die ursprünglich festgesetzte Fluchtlinie für die Königstraße nach dem Bau eines anderen Hauses nicht mehr durchführbar gewesen war⁵⁰¹. Die Parzellen Kestermanns und Zintgraffs waren nun entsprechend den Bestimmungen des Enteignungs- bzw. Fluchtliniengesetzes zu entziehen.

Da mit der Ausführung der Straße IV zwischen der Königstrasse und der Poppelsdorfer Allee ein Abschnitt des städtischen Fluchtlinienplans zu realisieren war, hatte die Stadt Bonn das Enteignungsverfahren gegen die betroffenen Grundbesitzer zu beantragen, wenn auch die Straße *de facto* auf die Initiative privater Akteure hin angelegt wurde. Diese hatten laut Vertrag auch die Kosten des Verfahrens zu tragen.

am 23. August 1887 wandte sich Oberbürgermeister Doetsch im Zusammenhang mit der geplanten Enteignung an die Regierung in Köln, um dieser entsprechend den gesetzlichen Vorgaben den öffentlichen Nutzen der neuen Straßenanlage zu erläutern⁵⁰². Dazu heißt es in dem Schreiben Doetschs, die geplante Straße habe eine hohe Bedeutung als Verbindungsstraße von der Königstraße bis zur Quantius- und Colmantstraße und zur Meckenheimer Allee. Wörtlich führt Doetsch aus: "Die Bedeutung dieser Straße (...) liegt auf der Hand. Der nunmehrige Ausbau derselben wird wegen der seither entstandenen Marienstraße, um die Verbindung derselben mit der Poppelsdorfer Allee und dem weiteren Straßennetze zu erreichen, umso notwendiger sein, als auch die sich mehrende Bautätigkeit in jenem Stadtteile die Herstellung von Straßen und deren zweckmäßige Verbindung erfordert."⁵⁰³ Diese engagierte Befürwortung des Riethschen Straßenprojektes durch den Oberbürgermeister läßt nun allerdings zu einem

⁵⁰¹ Auf diesen Bau verweist das Protokoll der Alignementdeputation vom 22. Februar 1862, StABo Pr 9/177.

⁵⁰² Bei diesem Verwaltungsakt handelt es sich um die Feststellung des öffentlichen Nutzens gemäß Paragraph 1 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Mit dem Antrag des Oberbürgermeisters war damit ein Gesuch der Familie Rieth vom 19. April 1887 um Übertragung des Enteignungsrechts, das nach dem Gesetz statthaft gewesen wäre, gescheitert.

⁵⁰³ Straßenbauakte Hohenzollern- und Kronprinzenstrasse, StABo Pr 31/2225.

kurzen Rückblick auf die Bewertung des gleichen Vorhabens, der Ausführung eines Bestandteils des städtischen Alignementplans, runde 25 Jahre zuvor durch die Alignementdeputation ein. Die einzigen Befürworter des Projekts unter lauter Kritikern, mutmaßlich eben jene Familie Rieth, die sich bereits damals für eine direkte Verbindung des Grünen Weges mit der Poppelsdorfer Allee ausgesprochen hatte und dieses Projekt unter Berücksichtigung des Eigennutzes in den Achtzigerjahren endlich umzusetzen gedachte, hatten die Deputierten seinerzeit - 1862 - brüsk zurechtgewiesen und ihnen nahegelegt, die Ausführung der Straßenanlage ebenso wie die Einigung mit den widerstrebenden Nachbarn selbst in die Hand zu nehmen, wenn ihnen daran so viel liege.

25 Jahre später lag nun das Enteignungsgesuch der Kölner Regierung vor, die es positiv beschied. Sie benannte entsprechend Paragraph 27 des Enteignungsgesetzes drei Sachverständige zur Ermittlung der Entschädigungssummen. Dabei hatte die Frage der Bewertung des Geländes - als Bau- oder Ackerland - schon im Vorfeld des Verfahrens zu Auseinandersetzungen zwischen den beiden von dem Enteignungsverfahren betroffenen Grundbesitzern einerseits und den privaten Akteuren andererseits geführt.

Unter dem 2. Juli 1888 ging den Unternehmern bzw. der Stadt Bonn das Gutachten der drei Sachverständigen, zwei in Bonn tätigen Bauinspektoren und der Alfterer Bürgermeister Wieler, zu. Sie bewerteten die fraglichen Grundstücke zu je einem Drittel als Bau- und zu je zwei Dritteln als Hof- und Gartenland. Dabei setzten die Gutachter das Bauland mit 27,50 Mark je Quadratmeter und das Gartenland mit 15 Mark je Quadratmeter fest. Der Quadratmeterpreis für das Gartenland lag damit übrigens nur wenig unter demjenigen, den die Stadt seinerzeit für das "Filetgrundstück" an der Poppelsdorfer Allee verlangt hatte, das wegen der darauf haftenden Servitut nicht bebaut werden konnte und als Feuerwehrrümpfplatz Verwendung fand.

Bei der Berechnung der Entschädigungssummen für die beiden betroffenen Grundbesitzer an der Königstraße - mit den beiden an der Poppelsdorfer Allee konnte nach der Reduzierung der Breite der späteren Kronprinzenstrasse von 21 auf 15 Meter offenbar eine gütliche Regelung erzielt werden - gingen Wertminderungen an den jeweiligen Wohnhäusern

ebenso ein wie der Verlust von Bäumen und notwendige Änderungen an den Kanalisationsanlagen der Häuser. Aus rund 330 Quadratmetern Bauland und ca. 660 Quadratmetern Hof- und Gartenland ergaben sich bei den oben angegebenen Bodenpreisen Entschädigungssummen von rund 20 000 Mark, die entsprechend dem Vertrag zwischen der Stadt Bonn und den privaten Akteuren letztere zu entrichten hatten.

Damit hätte formal dem Ausbau der späteren Kronprinzen- bzw. heutigen Prinz-Albert-Straße zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße nichts mehr im Wege gestanden, doch leiteten die Unternehmer gegen die zumindest partielle Anerkennung der Grundstücke des Grundbesitzers Zintgraff als Bauland ein Verfahren beim Bonner Landgericht ein, das die Stadt Bonn unterstützte. Am 28. Juni 1892 wies das Landgericht die Klage jedoch ab: "Eine Werthminderung, welche durch eine in Folge eines früheren Bebauungsplanes eingetretene Baubeschränkung herbeigeführt war, ist bei einer Enteignung, welche auf Grund eines (...) nach Maßgabe des Gesetzes vom 2. Juli 1875 festgesetzten Fluchtlinienplans erfolgt, (...) nicht zu berücksichtigen, wenn die beiden Pläne sich vollständig decken."⁵⁰⁴ Eine Aktennotiz der Juristenkommission belegt, dass die Stadt bereit war, sich im Fall der Kostenübernahme durch die Kläger an einer Berufungsklage vor dem Oberlandesgericht zu beteiligen⁵⁰⁵. Es ist nicht erkennbar, ob die Klage noch eingereicht wurde; angesichts erster Bauten in der Kronprinzenstraße noch in den ausgehenden Achtzigerjahren erscheint das allerdings unwahrscheinlich.

Insgesamt lässt sich das Projekt zur Ausführung der Straße IV durch private Akteure nicht ohne weiteres mit anderen Straßenanlagen privater Unternehmer vergleichen. Die Realisation dieses Teilstücks des städtischen Alignementplans wäre eigentlich eine Aufgabe der Stadt Bonn gewesen. Es fällt auf, dass die Stadt die Anlage der Straße - gewissermaßen

⁵⁰⁴ Archiv für das Civil- und Criminalrecht der Königl. Preuß. Rheinprovinz, Bd. 84, Köln 1897, S. 200.

⁵⁰⁵ Protokolle von verschiedenen Kommissionen in Bonn, StABo Pr 9/235. Das für den Grundbesitzer Zintgraff günstige Urteil wurde in der Sitzung der Juristenkommission vom 17. Februar 1893 beraten.

mit 25-jähriger Verspätung - zwar begrüßte, sich jedoch offensichtlich nur in bescheidenem Umfang zur Unterstützung des Projekts bereit fand. So mussten die privaten Akteure etwa wegen des Grundstücks an der Popelsdorfer Allee, das die Stadt doch eigens zur Ausführung der Straße IV angekauft hatte, mit dieser längere Verhandlungen führen, um einen akzeptablen Kaufpreis auszuhandeln.

Ferner war die Stadt Bonn anscheinend nicht zur Übernahme von Kosten in dem seit 1888 laufenden Enteignungsverfahren bereit: Schon zu Beginn der Verhandlungen mit den Unternehmern im Jahr 1885 hatte sie die Beteiligung an oder die Übernahme solcher Kosten vertraglich ausschließen lassen.

Auf der anderen Seite sind nicht unerhebliche städtische Eingriffe in die Planung der privaten Akteure feststellbar: Die Stadt reduzierte die Vorgärten, die in dem ursprünglichen Konzept großzügig bemessen waren, zugunsten des Straßenkörpers um beidseitig einen Meter, eine gesetzlich und ortsstatuarisch nirgends fixierte Einflussnahme, die angesichts der Zurückhaltung bei der finanziellen Unterstützung der privaten Akteure, die doch ein Stück des städtischen Aligmentplans umzusetzen gedachten, zumindest überrascht.

Die Argumente, welche die Stadt zur Rechtfertigung des Enteignungsverfahrens gegen Kestermann und Zintgraff als den beiden von der Anlage der Straße IV betroffenen Grundbesitzern vorbrachte, sind nicht nur mit Blick auf diese Straße von Interesse. Es sei daran erinnert, dass die Stadt im Zusammenhang mit dem beantragten Ausbau der Marienstraße ein Enteignungsgesuch zur Fertigstellung der Straße abgelehnt hatte. Beim Verfahren gegen Kestermann und Zintgraff verwies sie nun auf die Förderung des Verkehrsflusses von der Marienstraße zur Meckenheimer Allee, obwohl die Marienstraße im Jahr 1888 noch immer - und seit nahezu 20 Jahren! - einen Torso bildete, dessen Anbindung an die Weberstraße nach wie vor ausstand.

Das städtische Engagement, das der Ausbau der Marienstraße gefordert hätte und das die Stadt seinerzeit aus Angst vor den finanziellen Belastungen abgelehnt hatte, war bei der Anlage der Kronprinzen- und Hohenzollernstraße nicht gefordert. Es genügte, das Grundverwertungsin-

teresse der Eigentümer zu unterstützen, denn anders als bei der Marienstraße befanden sich wesentliche Teile des erforderlichen Terrains in den Händen der privaten Akteure, welche die Straße anzulegen gedachten. Der routiniertere Umgang mit dem Instrument des Enteignungsgesetzes und die vertraglich fixierte Sicherheit, die Belastungen aus dem Verfahren von der Stadtkasse fernzuhalten, dürften damit ausschlaggebend für die Bereitschaft der Stadt gewesen sein, das Enteignungsverfahren gegen Kestermann und Zintgraff sozusagen von der Warte des wohlwollenden Beobachters zu unterstützen, gewissermaßen, ohne sich die eigenen Hände dabei zu beschmutzen.

12.2 Die Entstehung eines Straßennetzes im Bereich des Poppelsdorfer Schlosses

Es wurde bereits erwähnt, dass das Gelände zwischen der Reuterstraße, der Poppelsdorfer Allee und dem Bonner Talweg in der Zeit zwischen 1886 und 1890 durch mehrere, nahezu zeitgleich entstehende Straßen erschlossen wurde. Dabei wurden mehrere Straßen auf Poppelsdorfer Gemeindegebiet angelegt.

Die Straßen entstanden aber nicht nur innerhalb eines verhältnismäßig kurzen Zeitraums; es ist darüber hinaus nachweisbar, dass sie ausdrücklich zur Verbindung früher angelegter privater Straßen ausgeführt wurden: Lassen sich für die Jahrzehnte zuvor im ehemaligen Stadterweiterungsgelände lediglich einzelne, unzusammenhängende private Straßenprojekte ausmachen, die das Grundeigentum des jeweiligen privaten Akteurs erschließen sollten, so tritt nun eine kleine Gruppe von Fabrikanten und Kaufleuten, darunter der mehrfach genannte Unternehmer J.H. Ermekeil - der bereits in früheren Jahren mehrere Straßen angelegt hatte -, als eine Art "Erschließungsgesellschaft" en miniature in Erscheinung, ohne dass sich ein irgendwie gearteter offizieller Zusammenschluss dieser Akteure nachweisen lässt.

Ob den Straßenanlagen im Osten und Südosten des Poppelsdorfer Schlosses ein übergreifender Bebauungsplan der am dortigen Straßenbau beteiligten privaten Akteure zugrunde lag, lässt sich den dürftigen Quellen speziell zu diesen Straßenanlagen nicht mit Sicherheit entnehmen. In einem Antrag⁵⁰⁶ zur Genehmigung einer Straßenanlage in dem betreffenden Gebiet ist von einem in der Gemeinde Poppelsdorf "auszuführenden bzw. bereits ausgeführten Bebauungsplan, aufgestellt vom Geometer Kronenberg im Jahre 1879" die Rede. Ein Bebauungsplan für das angrenzende Bonner Stadtgebiet aus diesem Jahr liegt im Bonner Kataster- und Vermessungsamt nicht vor. Die Stadt ließ aber - vielleicht im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Preußischen Fluchtliniengesetzes und den leidvollen Erfahrungen beim Stadterweiterungsprojekt - durch ihren Geometer Hennes eine Kartierung des Stadtgebietes oder Teilen davon in mindestens zwölf Blättern anfertigen. In diese Karten, die dezidiert als Planungsunterlagen dienen sollten, wurden die neu entstehenden Straßen eingetragen, die Blätter also offenbar mit dem Straßenbauprozess fortgeschrieben⁵⁰⁷. Ein erhaltener Plan aus dieser Aufnahme trägt den Titel: 12. Blatt. Angefertigt zur Feststellung der Baulinien und der Straßengefälle. Der Geometer Hennes. Bonn den 7. November 1876." Das Blatt zeigt Weberstraße, Esser(= Loë)straße und Grünen Weg jeweils bis zu ihrer Einmündung in den Bonner Talweg. Das unmittelbar angrenzende Poppelsdorfer Gemeindegebiet war im Urzustand kartographisch zunächst nicht berücksichtigt. Von späterer Hand sind in den Plan jedoch Straßenzüge auf Poppelsdorfer Gemeindegebiet eingetragen, und zwar die Moltkestraße (heute ein Teilstück der Weberstraße), Bismarckstraße, Argelanderstraße zwischen König- und Moltkestraße. Sämtliche von späterer Hand in den Plan eingezeichnete

⁵⁰⁶ Der Antrag befindet sich bei einem Brief der beiden Unternehmer Bering und Ermekeil an den Poppelsdorfer Bürgermeister Bennauer vom 13. März 1888. Straßenbauakte Schlossstraße, StABo Pr 31/2435.

⁵⁰⁷ Das geht unter anderem aus handschriftlichen Zusätzen auf dem im Kataster- und Vermessungsamt erhaltenen Plan B 94^a hervor: Dieser diente z.B. als kartographische Unterlage für Planungen an der Königstraße vom September 1885 und hatte unter Bezugnahme auf das Fluchtliniengesetz laut Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23. September bis 26. Oktober 1885 der Öffentlichkeit vorgelegen.

Trassen entstanden allerdings erst am Ende der Achtziger- bzw. zu Beginn der Neunzigerjahre. Das Blatt muss mindestens bis in diese Zeit als kartographische Unterlage gedient haben: Noch die heutige Goebenstraße ist über Gebäude der Chemischen Fabrik Marquart eingezeichnet, die, wie unten zu zeigen sein wird, im Zuge der Erschließung des Geländes im Osten und Südosten des Poppelsdorfer Schlosses verlagert wurde. Ebenfalls als Niederschlag späterer Planungen zu sehen sind der Eintrag der Hohenzollern(= Heinrich-von-Kleist)-Straße, die Einmündung der Kurfürsten- auf die Argelanderstraße sowie eine Skizze des Teilstücks der Argelanderstraße südlich des kleinen Platzes, den die Argelanderstraße mit der Einmündung der heutigen Wilhelm-Levison-Straße bildet. Für die zeitliche Einordnung der Planungen, die dem Straßennetz im Süden und Osten des Poppelsdorfer Schlosses zugrunde liegen, bietet der alte Plan also keinen Anhalt. Er belegt lediglich, dass solcherart - jenseits des Gebrauchs für explizit städtische Belange - die jeweils fixierten bzw. umgesetzten privaten Straßenbauten - in welchem Planungs- oder Ausführungsstadium auch immer - bei den zuständigen städtischen Stellen kartographisch festgehalten wurden: In dem 1877 von der Stadt publizierten "Uebersichts-Plan" aus der Hand des städtischen Geometers Hennes fehlten dagegen noch, wie oben ausgeführt, alle die (privaten) Straßenprojekte, welche in dem im gleichen Jahr bei Neusser erschienenen Plan verzeichnet sind.

Es erscheint also denkbar, dass sich zumindest Teilkonzepte der später realisierten Straßenbauvorhaben im südlichen und östlichen Umland des Poppelsdorfer Schlosses in dem Neusserschen Stadtplan von 1877 bzw. in den beiden Stadtplänen von 1885 und 1886/87 widerspiegeln, auf die oben bereits eingegangen wurde. Sie besitzen jeweils den Maßstab 1:10 000 und sind mangels aussagekräftiger schriftlicher Quellen für die Erhellung des Straßenbaugeschehens im Schatten des Poppelsdorfer Schlosses von großem Wert.

Aus den ausgehenden 1880er Jahren datiert schließlich ein Plan im Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn, den der Königliche Regierungsbaumeister Huppertz angefertigte. Die Jahreszahl der Festlegung ist in der letzten Ziffer unleserlich; mit Bleistift ist das Datum 21.2.1890 nachgetragen. Der Plan zeigt indes eine Reihe von Straßen, die nachweislich

erst später entstanden, und kann daher ebenfalls nicht zur näheren Datierung der Straßenbauvorhaben im südlichen und östlichen Umland des Poppelsdorfer Schlosses herangezogen werden.

Wenn auch, wie oben festgestellt wurde, gerade für die privaten Straßenbauprojekte an der Bonn-Poppelsdorfer Gemeindegrenze die Quellenlage ausgesprochen ungünstig ist - die Straßenakten sind lückenhaft und setzen Fakten voraus, die sich nicht mehr erschließen lassen - so lässt sich doch in dieser Phase des Straßenbaus im Bonner Süden der Einfluss der lokalen Bonner und Poppelsdorfer Baubehörden auf die entstehenden Straßen nicht mehr übersehen. Der Poppelsdorfer Bürgermeister orientierte sich bei den technischen und ästhetischen Anforderungen wie Beleuchtung, Entwässerung, Ausstattung der Straßen mit Vorgärten und dergleichen am Bonner Vorbild. Ob dabei Bequemlichkeit, mangelnde Routine oder sonstige Gründe eine Rolle spielten, muss offen bleiben. Auffallend ist die mit durchschnittlich 18 Metern um sechs Meter geringere Straßenbreite der Straßen auf Poppelsdorfer Gemeindegebiet. Sie lässt sich mangels detaillierter Angaben in den Quellen entweder mit den von vornherein bescheideneren Anforderungen des Bürgermeisters oder aber mit Widerstand von Seiten der privaten Akteure - auf welche die Mehrzahl der Straßen an der Bonn-Poppelsdorfer Gemeindegrenze zurückgeht - gegen eine größere Straßenbreite erklären.

12.3. Die Anlage eines weiteren Teilstücks der Argelanderstraße

Als der Bankier und Stadtverordnete Albert Cahn im Jahr 1874 die Genehmigung zum Bau des Abschnitts der späteren Argelanderstraße zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Königstraße beantragte, wurde das Gebiet im Osten und Südosten des Poppelsdorfer Schlosses nur von den beiden Altwegen Grüner Weg/Königstraße und Venusbergweg durchzogen.

Zwischen 1877 und 1885 - eine genauere Datierung lassen die Quellen nicht zu - legte, wie oben erwähnt, vermutlich der Unternehmer J.H. Ermekeil eine Verbindungsstraße zwischen dem westlichen Ende der Ermekeilstraße und der Reuterstraße an: Auf dem oben erwähnten Plan aus den Jahren 1889/90 ist das betreffende Teilstück mit "Ermekeilstraße" beschriftet.

Wie dargelegt, bestand bereits um 1877 der Plan einer durchgehenden Verbindung zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Reuterstraße; jedoch war das im Neusserschen Stadtplan von 1877 ablesbare Projekt nach dem Bau der Ermekeilstraße in dieser Form nicht mehr zu realisieren. In dem mehrfach genannten Stadtplan von 1885, der ebenfalls im Verlag Neusser publiziert wurde, sind daher nur noch die beiden mittleren Teilstücke des ehemals durchgehend geplanten Straßenzuges als Projekte - in gerissenen Linien und beschriftet mit "Project. Strasse" - zu erkennen. Auffallend ist, dass beide Straßenzüge hart östlich der Bonn-Poppelsdorfer Gemeindegrenze, also auf Bonner Stadtgebiet verlaufen und erst im südlichsten Teilstück, kurz vor der Aufmündung auf die Ermekeilstraße, Poppelsdorfer Gemeindegebiet berühren. Die übrigen Projekte, die oben bereits einmal vorgestellt wurden, seien noch einmal kurz skizziert: Der Plan verzeichnet zunächst eine projektierte Straße in nordöstlicher Verlängerung des jenseits der Reuterstraße gelegenen Jagdweges sowie eine in Südost-Nordwest-Richtung verlaufende Straße, auf welche die erstgenannte an ihrem nordöstlichen Ende rechtwinklig aufmündet: Es handelt sich um die später in etwa nach diesen Vorgaben gebaute westliche Kurfürsten- und Schlossstraße. Diese spätere Schlossstraße besitzt eine nicht namentlich gekennzeichnete, aber nicht (mehr) als "project." gekennzeichnete Verlängerung zum Bonner Talweg, die zwischen der Mechanischen Jutespinnerei und Weberei AG und der Chemischen Fabrik des Dr. Marquart auf diesen Altweg trifft: also die heutige Ermekeilstraße. Westlich der Infanteriekaserne ist eine weitere unbenannte Straße wie die spätere Ermekeilstraße ohne den Zusatz "Proj." eingetragen, die wiederum rechtwinklig auf den (später so benannten) Straßenzug Ermekeilstraße-Schlossstraße mündet. Zudem ist in dem Plan - quasi als Reminiszenz an den Stadterweiterungsplan - die Trasse der ehemals als Straße IV geplanten heutigen Prinz-

Albertstraße bzw. vormaligen Kronprinzenstraße in gerissenen Linien verzeichnet, um deren Ausführung sich wie dargestellt die privaten Unternehmer Rieth in den folgenden Jahren bemühten. Interessant ist die zeichnerische Darstellung der Marienstraße in dem Plan, die - ebenfalls in gerissenen Linien - bis zur Weberstraße verlängert erscheint: so, wie es der Alig-nementplan ursprünglich vorgesehen hatte.

In dem undatierten Stadtplan, der um 1885/86 im Verlag von Emil Strauss erschien, erscheinen nun die beiden Straßen parallel zur Bonn-Poppelsdorfer Gemeindegrenze nicht mehr, und eine der beiden im Neusser-Plan verzeichneten projektierten Straßen - diejenige in Verlängerung der Ermekeilstraße nach Osten - ist ohne Namensangabe eingetragen. Die südlich der Ermekeilstraße schon im Neusser-Plan verzeichnete Straße - von dieser zur Reuterstraße verlaufend - besitzt jetzt auf Poppelsdorfer Gemeindegebiet eine Verlängerung in nördlicher Richtung, die an der einspringenden Gemeindegrenze endet. Die Ermekeilstraße ist namentlich gekennzeichnet. Die im Neusser-Plan verzeichnete Verlängerung des Jagdweges nach Nordosten ist nicht mehr eingetragen; stattdessen ist kurioserweise die Zufahrt zur Bürgermeisterei Poppelsdorf - diese durchschneidend - als Straße verzeichnet. Das Straßenprojekt der privaten Unternehmer Rieth ist in dem Strauss-Plan nicht kartiert, und die Verlängerung der Marienstraße zur Weberstraße fehlt ebenfalls.

Was kann nun aus den beiden Plänen für die Entstehung des weiteren Teilstücks der heutigen Argelanderstraße⁵⁰⁸ abgeleitet werden, nämlich desjenigen Abschnitts, der als Verlängerung des bestehenden Teilstücks der späteren Argelanderstraße zur Bonn-Poppelsdorfer Grenze führt? Die beiden kurz nacheinander publizierten Stadtpläne aus den Verlagen Neusser und Strauss belegen, dass dieses Straßenstück 1885 noch nicht existierte, dagegen auf dem Strauss'schen Plan verzeichnet ist - wobei offen bleiben muss, wann und durch wen es genau gebaut wurde bzw. in welchem baulichen Stadium es sich bei Drucklegung befand. Ein Plan, der

⁵⁰⁸ Wenn hier von Teilstücken der Argelanderstraße gesprochen wird, dann lediglich zum besseren Identifikation der betreffenden Abschnitte dieses heute bestehenden, einheitlich erscheinenden Straßenzugs, der nicht von vornherein als durchgehende Trasse geplant war.

sich in der Straßenbauakte Argelanderstraße befindet, lässt vermuten, dass der mehrfach erwähnte Unternehmer J.H. Ermekeil den betreffenden Abschnitt zwischen der Ermekeil- und der Reuterstraße gemeinsam mit dem Besitzer der Chemischen Fabrik am Bonner Talweg, Jacob Ludwig Marquart, anlegte. Beide privaten Akteure traten noch bei weiteren Straßenbauprojekten als Unternehmer in Erscheinung. Darauf ist unten einzugehen. Für beide Abschnitte der späteren Argelanderstraße gilt zudem, dass zwischen der mutmaßlichen Fertigstellung und dem Einsetzen einer Bautätigkeit längere Zeit verging. Die überwiegende Zahl der Wohnhäuser an beiden Straßenabschnitten entstand erst gegen Ende des Jahrhunderts⁵⁰⁹. Eine mögliche Ursache kann in der recht großen Zahl parallel entstehender Straßen im Süden und Südosten des Poppelsdorfer Schlosses seit den späten 1880er Jahren gesehen werden, die zu einem Überangebot an Bauplätzen geführt haben könnten. Aber auch von Querelen wegen unzulänglicher Bauausführung der Straßen und damit verbundener Abnahmeverweigerung durch die Behörden ist in den Quellen die Rede. Auf beides ist ebenfalls unten noch zurückzukommen.

12.4 Die Anlage der Schlossstraße

Bereits im Stadtplan von 1885 ist, wie erwähnt, eine projektierte Straße als Verlängerung der heutigen Ermekeilstraße verzeichnet. Sie verläuft rechtwinklig zum südlichsten Teilstück der heutigen Argelanderstraße in Richtung des Poppelsdorfer Schlosses, also in nordwestliche Richtung und damit etwa parallel zur Reuterstraße. In dem um 1886/86 bei Strauss publizierten Stadtplan ist diese Straße - die heutige Schlossstraße - zwar in durchgezogenen Linien kartiert, doch kann damit nicht ohne weiteres auf ihre Fertigstellung geschlossen werden. Vielmehr lässt sich bei der Schlossstraße beispielhaft die wenig koordiniert wirkende Vorgehensweise einiger in Bonn tätiger privater Akteure im Straßenbau zeigen. J.H. Erme-

⁵⁰⁹ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 11.

keil⁵¹⁰ reichte nämlich den Bauantrag für die spätere Schlossstraße erst am 1. März 1888 beim Poppelsdorfer Bürgermeister Bennauer ein - gemeinsam mit dem Unternehmer Bering. Auch der Name der neuen Straße geht auf einen Vorschlag Ermekeils und Berings zurück. Am 23. April 1888 genehmigte der örtliche Gemeindevorstand die Anlage unter mehreren Auflagen hinsichtlich der baulichen Ausführung. So schrieb Bennauer beispielsweise die - auch sonst übliche - Ausführung des Straßenbelags in "Macadam" vor. Es mag überraschen, dass die Genehmigung keine Vorgaben zur Mindestbreite der Straße enthält. Es ist wahrscheinlich, aber nicht direkt nachweisbar, dass Bennauer bei der Anlage bezüglich des Baumaterials, der Fristen zur Fertigstellung und ersten Unterhaltung durch die privaten Akteure die in Bonn geltenden Vorschriften des Ortsstatuts vom 14. August 1876 zugrunde legte. In einem bei den Akten befindlichen Situationsplan ist die spätere Schlossstraße in einer Breite von 9,42 Metern zuzüglich je vier Meter breiter Vorgärten verzeichnet. 9,42 Meter entsprechen dabei rund 30 Fuß alter preußischer Breite. Weitere Einzelheiten zur Anlage der Schlossstraße lassen sich den Quellen nicht direkt entnehmen. Spätere Nachrichten lassen jedoch den Verdacht aufkommen, dass die beiden Unternehmer die Straße nicht termingerecht fertigstellten. Wie oben erwähnt, bot das Bonner Ortsstatut die Möglichkeit, den "Anbau" an unfertigen Straßen zu unterbinden: In der Tat musste Bennauer vor allem den umtriebigen J.H. Ermekeil, der gegen Ende der Achtzigerjahre noch einige weitere Straßenanlagen im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses in Angriff nahm, über mehrere Jahre hinweg vergeblich zur Vollendung der Schlossstraße anhalten. Der Bürgermeister beklagte zudem in seinen Schreiben den desolaten Zustand der Fahrbahn und drohte Ermekeil schließlich 1892 die Verweigerung jedweder Baugenehmigung für Wohnhäuser an der Schlossstraße an⁵¹¹. Ein Blick auf den Fortgang der Bebauung an der Straße scheint zu bestätigen, dass es Probleme mit der Anlage, Fertigstellung und Unterhaltung der Straße gegeben haben muss. Lediglich ein Haus entstand

⁵¹⁰ Johann Heinrich Ermekeil scheint ein äußerst unternehmender Zeitgenosse gewesen zu sein. Die Adressbücher von 1867, 1875, 1881 und 1889 weisen ihn nacheinander als Bauunternehmer und Ziegeleibesitzer, Rentner, Kaufmann und Gutsbesitzer aus.

⁵¹¹ Am 8. August 1892, Straßenbauakte Schlossstraße, StABo Pr 31/2435.

schon 1882, und zwar das Gebäude auf dem Eckgrundstück Venusbergweg/Schlossstraße. Für das Jahr 1890 sind drei weitere Bauten nachgewiesen: die Häuser Nummer 5, 7 und 9. Danach entstanden erst ab 1895 weitere Bauten⁵¹². Ob und ggf. in welcher Weise Ermekeil von der Stagnation bei der Bebauung - und damit beim Verkauf wirtschaftlich betroffen war, lässt sich leider den hier herangezogenen Quellen nicht entnehmen; die Straßenbauakten liefern über den Fortgang der wirtschaftlichen Verwertung neu angelegter Straßen - d.h. über die Inwertsetzung durch Grundstücksverkäufe nur in den seltensten Fällen Anhaltspunkte. Die Karte "Spekulationsbauten" bei E. Grunsky und V. Osteneck zeigt indes, dass der gesamte heute erhaltene Baubestand von 41 Häusern als Spekulationsobjekte entstand, und zwar bauten dort folgende Architekten (A), Bauunternehmer (BU) oder Baumeister (BM): Peter Blatzheim (A): 14 Bauten, Fritz Duszynski (A): ein Haus, Carl Edler (A): ein Haus, Friedrich Giehl: ein Haus, Ferdinand Gollers (A und BU): ein Haus, Karl Hupe (BM): ein Haus, Josef Kalb (A): zwei Häuser, Julius Langenberg (BU, ihm gehörten fast alle von ihm bebauten Grundstücke): fünf Häuser, Arnold Natter (BU): sechs Häuser, Johann Natter (A und BU; fast durchgängig auf eigenen Grundstücken): vier Häuser, sowie August Surup, ein Haus, und Wilhelm Weinreis (A): ein Haus⁵¹³. Die Tatsache, dass die gesamte Bebauung an der Schlossstraße spekulativ errichtet wurde, könnte auf einen Grundstücksverkauf an die Bauunternehmer zu Beginn der Straßenbaumaßnahme schließen lassen, als deren verzögerte Fertigstellung noch nicht absehbar war. Ebenso denkbar ist aber auch, dass erst die der Ankündigung Bürgermeister Bennauers im Jahr 1893, die Straße durch die Gemeinde auf Kosten Ermekeils ausbauen zu lassen (falls dieser nicht binnen drei Tagen mit der Herstellung beginne), Käufer für die neuen Baugrundstücke auf den Plan rief⁵¹⁴.

⁵¹² E. Grunsky/ V. Osteneck (Anm. 151), S. 16.

⁵¹³ Zu ermitteln anhand der Architektenliste in ebd., S. 17ff.

⁵¹⁴ Am 30. Oktober 1893. Straßenbauakte Schlossstraße, StABo Pr 31/2435. Grundlage der Drohung war der Paragraph 55 des so genannten Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1873.

Auch den zweiten Unternehmer, Bering, musste Bennauer noch 1895 auf seine Pflicht zur Fertigstellung der Schlossstraße hinweisen, da "nach dem jetzigen Ortsstatut keine Bauerlaubnis an dieser Straße erteilt werden darf, wenn dieselbe nicht vollständig ausgebaut und mit Beleuchtungsanlagen versehen" sei. Bennauer weist dabei - quasi als Druckmittel - auf die zunehmende Bebauung hin, die sich "demnächst auch nach dieser Gegend hin wenden" werde⁵¹⁵.

Doch selbst diese Bemühungen des Bürgermeisters, unter Berufung auf das Ortsstatut den Anbau von Wohnhäusern an der noch nicht fertig ausgebauten Straße zu verhindern, übten bis 1896 noch nicht den nötigen Druck auf die beiden Unternehmer aus: Im Oktober 1896 waren die geforderten Maßnahmen noch nicht durchgeführt, und Ermekeil wurde erneut verwarnet. Andererseits berichten die Quellen von Übernahmeverhandlungen Ermekeils mit der Gemeinde Poppelsdorf wegen anderer Straßenbauten im Gelände um das Poppelsdorfer Schloss. Offenbar wurde die Schlossstraße doch noch um 1896/97 fertiggestellt: Der Schwerpunkt der Bautätigkeit - die ja genehmigt werden musste - an der Schlossstraße fällt jedenfalls in die Jahre 1895 bis 1899. Zumindest zu Beginn dieser Zeitspanne befand sich die Straße, wie erwähnt, noch in unfertigem Zustand. Dennoch wurden in dieser Zeitspanne mit 22 Wohnhäusern mehr als die Hälfte der Bauten in der Schlossstraße errichtet. Zwischen 1896 und 1890 entstanden dagegen nur vier Wohnhäuser, und in den Jahren 1901 bis 1907 wurden noch einmal 15 Bauten errichtet⁵¹⁶.

⁵¹⁵ Das Schreiben an Bering datiert vom 21. März 1895. Der Unternehmer war allerdings zwischenzeitlich nach Düren verzogen. Ebd.

⁵¹⁶ Die Angaben beruhen auf den Zahlen bei E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 11ff.

12.5 Zur Anlage der Argelanderstraße auf dem Abschnitt zwischen der Königstraße und der Chemischen Fabrik Marquart

Oben wurde bereits herausgestellt, dass zur Herstellung einer durchgehenden Verbindung der Poppelsdorfer Allee mit der Reuterstraße um 1888 nur noch ein Abschnitt zwischen dem von dem Unternehmer Johann Heinrich Ermekeil und dem Fabrikanten Jacob Ludwig Marquart angelegten Teilstück und der Königstraße fehlte. Wie schon im Zusammenhang mit Straßenbauprojekten aus den Jahren 1877 und 1885 dargestellt wurde, bestanden Pläne zur Herstellung einer Verbindung offenbar schon längere Zeit, bevor sie in den ausgehenden Achtzigerjahren schließlich realisiert werden konnten. Die in beiden Plänen erkennbare Verbindungsstraße war jedoch weiter östlich, überwiegend auf Bonner Stadtgebiet und damit in größerer Nähe zum Bonner Talweg vorgesehen als die später realisierte Trasse.

Am 15. Dezember 1888 reichten nun der Inhaber der Bonner Chemischen Fabrik, Jacob Ludwig Marquart, Johann Heinrich Ermekeil und der Bonner Kaufmann Peter Ritzdorff ein Gesuch zur Anlage des noch fehlenden Teilstücks zwischen der Königstraße und der Bonn- Poppelsdorfer Grenze ein. Gleichzeitig beantragten die drei privaten Akteure die Genehmigung zum Bau einer Verbindungsstraße zwischen dem neuen Teilstück der Argelanderstraße und dem Jagdweg⁵¹⁷.

Bedingt durch die bereits vorhandenen Abschnitte der späteren Argelanderstraße bis zur Königstraße einerseits und der beiden von der

⁵¹⁷ Aus einem Schreiben des Fabrikanten Marquart geht allerdings hervor, dass die drei genannten Akteure zwar gemeinsam das Gesuch zur Anlage des Straßenabschnitts eingereicht hatten; jedoch habe er, Marquart, die Straße de facto gemeinsam mit dem Keramikfabrikanten Louis Wessel geplant und finanziert. Ermekeil dagegen war allenfalls an der Finanzierung des Projekts beteiligt und betrieb mit Ritzdorff den Bau der Verbindungsstraße zwischen dem neuen Teilstück der Argelanderstraße und dem Jagdweg, zeichnet also für die heutige Kurfürstenstraße verantwortlich. Vgl. Straßenbauakte Kurfürstenstraße, StABo Pr 31/2231.

Reuterstraße ausgehenden Teilstücke andererseits musste das zu einer durchgehenden Verbindung noch fehlende Teilstück eine etwas andere Lage und Richtung erhalten, als dies in den beiden Plänen von 1877 und 1885 vorgesehen gewesen war. Zudem nahm die jetzt gewählte Trasse ganz offensichtlich Rücksicht auf die bestehenden Besitzverhältnisse: So besaß einem bei den Akten befindlichen Situationsplan zufolge Marquart Grund und Boden östlich der geplanten Anlage - sie war ja unmittelbar westlich seiner Fabrik vorgesehen - während Ermekeil und Ritzdorff über Besitz westlich davon verfügten⁵¹⁸.

Das neue Teilstück der Argelanderstraße entstand im Gegensatz zur früheren Planung damit unmittelbar entlang der Bonn-Poppelsdorfer Grenze. Etwa an der Stelle, an der diese Grenze in Höhe der Chemischen Fabrik Marquart nach Osten einspringt, trifft das zuletzt angelegte Teilstück der heutigen Argelanderstraße auf den von Marquart und Ermekeil gemeinsam ausgeführten Abschnitt bis zur Ermekeilstraße.

Am 16. April 1889 genehmigte die Bonner Stadtverordnetenversammlung die Anlage des Straßenabschnitts unter mehreren Bedingungen. Die bedeutendste war die Auflage, die Straße durch städtische Kräfte auf Kosten der privaten Initiatoren bauen zu lassen - eine Möglichkeit, die das Fluchtliniengesetz bzw. das in seiner Folge erlassene und mehrfach revidierte Bonner Ortsstatut der Stadt einräumte. Zumindest in den ersten Jahren nach dem Erlass von Gesetz bzw. Ortsstatut scheint die Stadt aber nicht auf der Anlage von Straßen durch städtische Stellen bestanden zu haben, im Gegenteil: So hatten seinerzeit die Erben Rieth bei der Anlage der Kronprinzen- bzw. Hohenzollernstraße die Ausführung ihrer Projekte durch die Kommune ins Gespräch gebracht, es aus Kostengründen dann jedoch vorgezogen, die Straßen in eigener Regie zu erbauen. Es hat den Anschein, als sei Straßenbau in städtischer Regie teurer und für die privaten Akteure unattraktiv gewesen: Ob die Verwendung qualitativ volleren Straßenbaumaterials, der höhere Arbeitsaufwand oder einfach eine "Verdienstspanne" städtischer Stellen zu den Mehrkosten beitrug, sei dahingestellt. Die Gründe für eine Verpflichtung, Privatstraßen durch städtische Organe anlegen zu

⁵¹⁸ Straßenbauakte Argelanderstraße, StABo Pr 31/1859.

lassen, liegen dagegen auf der Hand: Die Tatsache, dass die Stadt beispielsweise für die Anlage des neuen Teilstücks der Argelanderstraße eine Kautions in Höhe von 40 000 Mark verlangte, die bei der Stadtkasse zu hinterlegen waren⁵¹⁹, zeigt, wie sehr sie bemüht war, ein Druckmittel zur zeitgerechten und qualitativollen Ausführung einer Privatstraße in die Hand zu bekommen. Die Erfahrungen mit den Straßenbauprojekten Ermekeils dürften dabei eine Rolle gespielt haben. Darüber hinaus verlangte die Kommune einen zweijährigen Unterhalt der fertigen Straße durch den privaten Akteur, ebenfalls ein Recht, das ihr in Paragraph 15 des Fluchtliniengesetzes gewährt war und das indirekt das Interesse des privaten Akteurs an einer guten baulichen Ausführung seiner Straße gestärkt haben dürfte. Beim hier behandelten Straßenabschnitt blieb die Stadt mit der Unterhaltsfrist von zwei Jahren immerhin drei Jahre unter dem gesetzlich fixierten Maximum der Bauunterhaltung auf Kosten des Privatunternehmers; die fünfjährige Unterhaltsfrist war etwa den Erbauern des ersten Teilstücks der Argelanderstraße, aber auch anderen privaten Akteuren im Straßenbau auferlegt worden. Einer dieser Unternehmer, der Fabrikant Marquart, bemühte sich nichtsdestoweniger bei späteren Straßenbauprojekten mit Erfolg darum, diese Straßen zwar unter der Aufsicht des Stadtbaumeisters, aber mit eigenen Kräften anzulegen.

Städtebaulich-ästhetische Vorgaben finden sich in der Korrespondenz städtischer Stellen mit privaten Unternehmern auffallend selten. In der Regel akzeptierte die Kommune die Planungen der privaten Akteure und griff nur selten korrigierend ein. Im Fall des letzten Teilstücks der Argelanderstraße erhielten die Unternehmer dagegen von städtischer Seite dezidierte Gestaltungsauflagen. War das Teilstück der Argelanderstraße noch in einer Gesamtbreite von ca. 17 Metern geplant worden, so verlangte die Stadt nun eine Gesamtbreite von 24 Metern, womit vor allem die Anlage tieferer Vorgärten verbunden war. Der Übergang von dem schmalen zum breiteren Teilstück der Argelanderstraße in Höhe der Einmündung der Königstraße ist noch heute gut ablesbar.

⁵¹⁹ Ebd.

Die vertraglich auf zwei Jahre limitierte Bauzeit für den Straßenabschnitt wurde offenbar eingehalten. Bereits in den Jahren 1890 und 1891 entstanden an dem Teilstück sieben Wohnhäuser, und bis 1896 war er bis auf eine Baulücke, die erst 1899 geschlossen wurde, vollständig bebaut. Auffallend hoch ist auch hier der Anteil an Wohnhäusern, die in spekulativer Absicht, also nicht für feststehende Kunden errichtet wurden: Auf Bonner Seite, also auf dem Besitz Marquarts, entstanden z.B. die Häuser 43 bis 49 im Jahr 1894. Ausführender - und vermutlich auch Bauherr - war der Bauunternehmer Julius Langenberg⁵²⁰, der das Areal von Marquart erworben haben dürfte.

12.6 Die Anlage der Bismarckstraße

Lediglich aus der Korrespondenz des Fabrikanten Marquart mit der Stadt Bonn lässt sich die Entstehung der Bismarckstraße recht bruchstückhaft rekonstruieren. Danach entstand die Straße auf Initiative und Kosten des Keramikfabrikanten Louis Wessel, der hier über Grundbesitz verfügte. Er stellte den entsprechenden Antrag am 27. Februar 1889, also wenige Wochen nach dem von ihm und Marquart eingereichten Gesuch zum Bau des Teilstücks der Argelanderstraße zwischen Königstraße und Bonn-Poppelsdorfer Grenze.

Für die Ausrichtung der Bismarckstraße als Verbindung zwischen dem neu entstehenden Abschnitt der Argelanderstraße und dem Bonner Talweg war vermutlich aber nicht nur die Lage des Wesselschen Grundbesitzes maßgeblich, sondern auch die nahezu gleichzeitig von Ermekeil und Ritzdorff erbaute Kurfürstenstraße, deren Bau, wie erwähnt, zeitgleich mit dem Abschnitt der Argelanderstraße am 15. Dezember 1888 beantragt worden war. Wessel plante eine Trasse in Verlängerung der Kurfürstenstraße, die wenig nördlich der bereits seit zwanzig Jahren bestehenden Es-

⁵²⁰ Langenberg baute zwischen 1890 und 1903 in der Bonner Südstadt 34 Häuser, davon 32 auf eigenen Grundstücken. Vgl. E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 18.

ser- (= heutige Loë)straße auf den Bonner Talweg aufmünden sollte. Diese Trasse stieß auf Widerstand bei Stadtbaumeister Johannes Lemcke, der städte-bauliche Einwände geltend machte und sich für eine durchgehende Verbindung mit der Esserstraße einsetzte: Er bemerkte in einem Schreiben vom 23. März 1889 an Oberbürgermeister Doetsch, die Anlage der Bismarckstraße werde "den betr. Stadttheil sehr verunzieren und demgemäß auch zum Nachtheil gereichen, wenn die Straße sich nicht auf die gegenüberliegende Esserstraße" hin ausrichte. Vorteile, welche die derzeit geplante Trasse der Straße für den privaten Akteur habe, könnten dabei, so der Stadtbaumeister, nicht maßgeblich sein; es müsse vielmehr "in erster Linie (...) das städtische Interesse gewahrt werden"⁵²¹.

Mit diesem Einwand konnte sich Lemcke aber offenkundig nicht durchsetzen: Die Bismarckstraße mündet ca. fünfzig Meter nördlich der Loëstraße auf den Bonner Talweg. Für ihre Gestaltung galten die gleichen Auflagen, welche die Bonner Stadtverordnetenversammlung auch für das oben behandelte Teilstück der Argelanderstraße fixiert hatte. Die relativ kurze Verbindungsstraße erhielt ebenfalls eine Breite von 24 Metern. Davon entfallen je Straßenseite 5,75 Meter auf Vorgärten, während der Straßendamm einschließlich Gehwegen eine Breite von 12,5 Metern aufweist.

Obwohl die Bismarckstraße nahezu zeitgleich mit dem Teilstück der Argelanderstraße zwischen Königstraße und Stadtgrenze angelegt wurde, schritt ihre Bebauung langsamer fort als in der Argelanderstraße. Waren hier um 1896 bis auf ein Grundstück alle Parzellen bebaut, so wies die Bismarckstraße um diese Zeit erst gut ein Drittel ihrer späteren Bebauung auf. Beispielsweise entstand der große zusammenhängende Baublock der Häuser Nummer 6 bis 18 an der nördlichen Straßenseite als Spekulationsobjekte durch den Architekten Christian Mennicken erst im Jahr 1902, dem letzten Jahr des Wirkens dieses Architekten in Bonn⁵²². Legt man eine zweijährige Frist vom Antrag bis zur Fertigstellung der Straße zugrunde, so scheint die 1891 einsetzende Bebauung - es entstand das Doppelhaus Nummer 13/15 - nicht ungewöhnlich verzögert. Auch im folgenden Jahr

⁵²¹ Schreiben Lemckes in der Straßenbauakte Argelanderstraße, StABo Pr 31/1859.1

⁵²² Angaben nach E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151.), passim.

wurden insgesamt sechs Häuser errichtet - fünf davon durch den Architekten Mennicken und sämtlich als Spekulationsbauten. Danach entstanden nur noch sporadisch Bauten: einer im Jahr 1895, ein Doppelhaus sowie ein einzelnes 1896, ein Doppelhaus im Jahr 1898, eines 1899, eines um 1900, der genannte Block sowie zwei weitere Bauten im Jahr 1902 und schließlich ein letzter Bau erst 1914. Wann Wessel die Parzellen verkaufte und warum die Bebauung der Straße so zögerlich verlief, lässt sich den Quellen leider nicht entnehmen

12.7 Die Anlage der Kurfürstenstraße

Die beiden mehrfach genannten Unternehmer Johann Heinrich Ermekeil und Peter Ritzdorff beantragten diese Straße wie erwähnt am 15. Dezember 1888 zeitgleich mit dem neuen Teilstück der Argelanderstraße. Während dieses unter die Genehmigungspflicht der Bonner Stadtverordnetenversammlung fiel, hatten über die Ausführung des später Kurfürstenstraße genannten Straßenzugs die Poppelsdorfer Gemeindevertreter zu befinden.

Am 20. Februar 1889 teilte Bürgermeister Bennauer den Antragstellern die Auflagen mit, unter denen der geplante Straßenbau genehmigt werde. Danach schrieb die Gemeinde Poppelsdorf für die spätere Kurfürstenstraße "die gleiche Breite in Bezug auf Fahrbahn, Bürgersteig und Vorgärten" fest, wie diese beim Bau des zeitgleich beantragten Teilstücks der Argelanderstraße auf Bonner Gebiet vorgesehen sei⁵²³. Die privaten Akteure hatten zudem für eine ordnungsgemäße Beleuchtung und Entwäs-

⁵²³ Straßenbauakte Kurfürstenstraße StABo Pr 31/2231. Die Kurfürstenstraße war wie das Teilstück der Argelanderstraße von der Königstraße zur Ermekeilstraße bereits ein Jahr zuvor Gegenstand der Beratungen des Poppelsdorfer Gemeinderates. Bereits am 22. Februar 1888 wurden einheitliche Maße für beide Straßen zur Bedingung gemacht, wobei sich der Gemeinderat auf ein Ortsstatut vom 23. März 1887. (Das Datum ist im Originaltext unleserlich und konnte leider nicht ermittelt werden).

serung zu sorgen bzw. das Nivellement der neuen Straße nach den Anweisungen des Bürgermeisters auszurichten. Auch das Baumaterial unterlag eindeutigen Vorgaben: Für die Fahrbahn war Basalt vorgeschrieben. Als Termin für die Fertigstellung setzte Bennauer den 1. März 1890 fest, verlängerte aber einer Notiz vom 27. Juli 1889 zufolge diese Frist auf Bitten der Unternehmer bis zum 1. Oktober 1890.

Bereits wenige Monate nach der Genehmigung stellte sich jedoch heraus, dass der Straßenbau in der vorgesehenen Breite nicht würde realisiert werden können, weil der hierzu erforderliche Parzellentausch zwischen Ritzdorff und Ermekeil nicht zustande kam. In einem Schreiben an Bürgermeister Bennauer teilte der lediglich am Bau der Argelanderstraße beteiligte Fabrikant Marquart diesem mit: "Der mitunterzeichnete J.H. Ermekeil bedauert wegen ungenügenden Terrainbesitzes den verlängerten Jagdweg auf die von dem Gemeinderat verlangte Breite nicht bringen zu können, da mit Herrn Ritzdorff eine Einigung bzw. ein Austausch zu annehmbaren Bedingungen nicht möglich war."⁵²⁴ Wie erwähnt verfügten sowohl Ermekeil als auch Ritzdorff über Grundbesitz westlich der neu anzulegenden Ermekeilstraße, wenn auch - ihre Streitigkeiten belegen das - offenbar in einer Gemengelage, die eine Einigung erfordert hätte, um den Straßenbau in der vorgesehenen Form durchzuführen. Die weitere Entwicklung beim Bau der Kurfürstenstraße legt indes nahe, dass wohl erst die Auflagen der Gemeinde zu den Problemen bei der Umsetzung des Projekts führten: Zunächst legte Bennauer auf Bitten Marquarts bzw. Ermekeils das Straßenbauvorhaben noch einmal dem Gemeinderat zur Prüfung vor, der aber bei seinen Vorgaben blieb und auf dem Bau der Straße gemäß der unter dem 16. April 1889 genehmigten Argelanderstraße bestand. Danach hätte die Kurfürstenstraße eine Breite von rund 24 Metern erhalten müssen. Tatsächlich entstand die Straße in der Folge allerdings lediglich in einer Gesamtbreite von 18 Metern, und spätere Grundabtretungen der Anlieger lassen darauf schließen, dass Ermekeil, der nach der gescheiterten Einigung mit Ritzdorff den Straßenbau allein voran trieb, zunächst eine noch geringere Breite für die Straße avisiert hatte. Warum der

⁵²⁴ Ebd.

Gemeinderat von seiner ursprünglichen "harten Linie" abwich und die Straße in dieser Form genehmigte, lässt sich den Quellen leider nicht mehr entnehmen.

Wie nach anderen Straßenprojekten Ermekeils fast nicht anders zu erwarten, ging auch die Anlage der Kurfürstenstraße nicht reibungslos vonstatten bzw. die bauliche Unterhaltung ließ zu wünschen übrig. Bennauer musste jedenfalls im Jahr 1892 auf die vorschriftsmäßige Herstellung der Straße drängen und drohte wieder einmal mit der Verweigerung der Bauerlaubnis an der Kurfürstenstraße - und wieder einmal dürften diesbezügliche Drohgebärden ihre Wirkung weitgehend verfehlt haben: Die rund 80 Wohnhäuser an der Kurfürstenstraße, die bis auf wenige Ausnahmen als Spekulationsbauten errichtet wurden, datieren zu mehr als der Hälfte aus der Zeit bis 1892. Sie dürften genehmigt, im Bau oder bereits fertiggestellt gewesen sein, als Bennauer den privaten Akteur Ermekeil mit der stumpfen Waffe verweigerter Bauerlaubnis zu disziplinieren suchte⁵²⁵.

Den Auftakt der Bebauung machte noch 1889⁵²⁶ eine Reihe von Doppelhäusern, die der Architekt und Bauunternehmer Johann Natter errichtete. Natter gehörte zu den zehn meistbeschäftigten Architekten und war gleichzeitig einer der größten Grundbesitzer im Gebiet der heutigen Südstadt. Ob er allerdings bereits im Vorfeld der Erschließung dieses Geländes dort Land besaß oder dieses erst danach erwarb, wäre noch zu untersuchen. Natter war jedenfalls von 1871 bis 1894 als Architekt in Bonn tätig und zumindest während eines Teils dieser Zeit Gemeindevorsteher in Poppelsdorf. Vor diesem Hintergrund liegt es nicht allzu fern zu spekulieren, inwieweit er die Beratungen des Gemeinderates etwa zur Realisierung der Kurfürstenstraße - in seinem Sinne gelenkt haben mag: Als Großunternehmer musste ihm an einer zügigen Umsetzung interessanter Straßenprojekte gelegen sein. Langwierige Diskussionen zur Durchsetzung bestimmter Straßenbreiten, die den Straßenbau durch private Akteure wie Ermekeil erschwerten oder behinderten, dürften nicht in seinem Interesse gelegen haben. Andererseits war ihm als Architekt der baulich anspruchsvollen Halb-

⁵²⁵ Das Schreiben Bennauers an Ermekeil datiert vom 24. Januar 1892.

⁵²⁶ Hierzu und zum Folgenden vgl. E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 14 und pass.

villen sicherlich an einer ästhetischen Straßenanlage in repräsentativer Breite gelegen. Möglicherweise bieten die für diese Untersuchung nicht herangezogenen Hausakten noch Anhaltspunkte für den Grad an Einflussnahme auf den Straßenbau in der Bonner Südstadt durch Architekten und Bauunternehmer wie Johann Natter, insbesondere, was die wiederholt angesprochenen Interessenkongruenzen oder -kollisionen "öffentlicher" und privater Belange als Gemeindevertreter und Unternehmer angeht.

12.8 Die Ausführung der verlängerten Weber- und der Goebenstraße

Um 1890 waren in dem Areal östlich und südöstlich des Poppelsdorfer Schlosses eine größere Zahl neuer Straßen im Bau oder bereits fertiggestellt, durch welche die vordem dort bestehenden Altwege ergänzt und untereinander verbunden wurden. So konnte etwa mit der Argelanderstraße nach ihrer Fertigstellung zu Anfang der Neunzigerjahre eine direkte Verbindung der Poppelsdorfer Allee mit der Reuterstraße geschaffen werden. Über die Kurfürsten- und Bismarckstraße entstand ein direkter Anschluss des Bonner Talweges an die Reuterstraße, während der Bonner Talweg über die Ermekeil- und die Schlossstraße mit dem Venusbergweg verbunden wurde.

Abgesehen von dem Gelände, das von der Reuterstraße, dem Bonner Talweg, der Ermekeilstraße und dem Abschnitt der Argelanderstraße zwischen der Ermekeil- und der Reuterstraße begrenzt wird und das heute noch als großes zusammenhängendes Areal besteht, gab es um 1890 nur noch zwischen der Bismarck- und der Ermekeilstraße eine größere zusammenhängende Fläche, das Gelände der Chemischen Fabrik Marquart. Marquart hatte seine Firma im Jahr 1848 auf dem damals unbebauten sogenannten Kessenicher Feld errichtet, "ca. 300 Meter von der nächsten Wohnbebauung entfernt". Bereits 1885 habe die sich entwickelnde Wohnbebauung die Firmenanlagen erreicht, und das Unternehmen sei "zum Ne-

gativbeispiel für 'belästigende' Industrie schlechthin" geworden; die Gerüche, die bei der Produktion flüchtiger Fettsäuren entstanden, seien bis zur Poppelsdorfer Allee gedrungen, ehe die Substanzen ab 1875 nicht mehr hergestellt wurden⁵²⁷. Seit 1878 gab es Planungen, die Anlage aus dem mittlerweile weitaus dichter besiedelten Gelände⁵²⁸ zu verlagern: Nach der Genehmigung zur Erweiterung des Laboratoriums und der Errichtung einer Anlage zur Produktion von Lithionsäure 1883 war in Bonn keine Konzession für eine weitere Vergrößerung der Anlage zu erwarten.⁵²⁹ 1892 zog die Firma nach Beuel um, und die Räumlichkeiten wurden zur Fabrikation von Likör genutzt⁵³⁰.

Bereits der ab 1855 erarbeitete städtische Fluchtlinienplan hatte mit der Verlängerung der Weberstraße über den Bonner Talweg hinaus die Erschließung dieses Geländes beabsichtigt - ein Vorhaben, durch welches die Erweiterungsmöglichkeiten der Firma stark beschnitten worden wären. Der Fabrikant hatte sich denn auch, wie dargestellt, gegen den Plan zur Wehr gesetzt.

Die Alignementdeputation hatte daraufhin auf die Wertminderung des Geländes im Umkreis der Produktionsanlagen verwiesen, die den Zukauf von Ausweichgelände in der Nähe der Fabrik leicht mache: eine gravierende Fehleinschätzung, wie sich nun mehr und mehr herausstellte.

Mit der Beschränkung des Alignementplans auf das Areal östlich des Bonner Talweges musste seinerzeit die geplante Verlängerung der Weberstraße nach Westen aufgegeben werden. Statt dessen beantragte Marquarts Erbe, Jacob Ludwig Marquart, 1890 im Zusammenhang mit der geplanten Verlagerung der Fabrikanlagen nach Beuel eine private Straßenanlage in Verlängerung der Weberstraße. Das Protokolle der Stadtverordnetenversammlung vom 2. August 1890 wertet das Vorhaben denn auch als "Beseitigung eines Verkehrshindernisses", da Marquart seine Fabrik ab-

⁵²⁷ H. Vogt (Anm. 442), S. 91.

⁵²⁸ Einen anschaulichen Eindruck der Situation bietet eine Panorama-Ansicht Bonns aus der Vogelschau, die im Jahr 1888 entstand.

⁵²⁹ H. Vogt (Anm. 442), S. 91.

⁵³⁰ Ebd.

zureißen und in Beuel neu aufzubauen gedenke. Die Likörfabrik nahm also offenbar lediglich einen Teil der Fabrikationsanlagen in Anspruch.

Damit lag also ein Projekt zur Beratung vor, das im Prinzip die Umsetzung städtischer Alignementplanung bedeutete: einmal mehr ein Beleg dafür, dass die in der Bonn-Literatur so häufig zu findende Formulierung, die Umsetzung der Fluchtlinienplanung sei "gescheitert", der differenzierten Betrachtung bedarf. - Im Gegensatz zur oben behandelten Bismarckstraße, die keine unmittelbare Verlängerung der Esserstraße nach Westen darstellt, war die Verlängerung der Weberstraße innerhalb der bestehenden Fluchtlinien geplant. Allerdings sah die Planung für den neuen Straßenabschnitt, gemessen an den beiden Teilen der Weberstraße, durch eine breitere Fahrbahn und großzügigerer Vorgärten eine deutliche Verbreiterung vor: Während etwa die von den Erben des Buchhändlers Weber angelegte Trasse der Weberstraße zwischen der Bahnlinie und dem Bonner Talweg anscheinend nur eine Straßenbreite (einschließlich der Gehwege) von rund neun Metern besaß, war der neue Abschnitt in einer Breite von 12,5 Metern zuzüglich je 5,75 Meter breiter Vorgärten geplant: Die Stadtverordneten stellten angesichts der geplanten Verlängerung der Straße in der Breite von 24 Metern jedenfalls fest, es handele sich um "eine Erbreiterung nach beiden Seiten". Hier ist allerdings einschränkend zu bemerken, dass in den damaligen Planungsunterlagen über die Breite in dem Teil der Weberstraße zwischen der Bahnlinie und dem Bonner Talweg nichts über die - heute vorhandenen, je rund fünf Meter breiten - Vorgärten ausgesagt wird. Demnach hatte auch dieses Teilstück der Weberstraße um 1890 offensichtlich eine Breite von rund 19 Metern.

Aufmündungspunkt der verlängerten Weberstraße nach Westen war die Straßenbiegung der Argelanderstraße unmittelbar südlich der hier einspringenden Bonn-Poppelsdorfer Grenze. Die Biegung ist dabei eine Folge der Tatsache, dass hier zwei zu unterschiedlichen Zeiten geplante Teilstücke der Argelanderstraße aufeinander treffen. Die bei der Verlängerung der Weberstraße bis zur Argelanderstraße entstehende Kreuzung wurde nach der Anlage der Roon- bzw. späteren Wilhelm-Levison-Straße zu einem kleinen Platz umgestaltet.

Die Anlage der zeitgleich mit der verlängerten Weberstraße geplante Straße, die heute als Goebenstraße die Bismarck- mit der Ermekeilstraße verbindet, ist in direktem Zusammenhang mit den "Suburbanisierungsbestrebungen" Marquarts zu sehen und stieß bei den Stadtverordneten wie bei der Bevölkerung im Umkreis offenbar auf große Zustimmung. Am 2. August 1890 bemerkte Oberbürgermeister Doetsch in der Stadtverordnetenversammlung, die Ausführung der Pläne Marquarts werde "wohl von dem größten Teil unserer Einwohner mit Freuden begrüßt, weil dadurch auch ein nicht geringes Hemmnis für den ganzen Verkehr des Südens beseitigt" werde.

Aus dem Bericht zu dieser Sitzung geht ferner hervor, dass Marquart die Goebenstraße ursprünglich wohl nur von der Bismarckstraße bis zur verlängerten Weberstraße anlegen wollte und sich erst kurze Zeit später zu einem Ausbau bis zur Ermekeilstraße entschied⁵³¹.

Die Kosten der Straßenanlagen beliefen sich nach Berechnungen, die wohl der Stadtbaumeister angestellt hatte, auf 36 000 bis 40 000 Mark. Er stellte auch die Bedingung, dass der Ausbau der Straßen durch städtische Organe zu geschehen habe, wofür Marquart die Bausumme als Kaution zu hinterlegen habe. Die weiteren Bedingungen des Straßenbaus lehnten sich an die Vorgaben bei der Anlage der Bismarckstraße bzw. die Paragraphen 7 und 13 des Ortsstatuts vom 16. August 1878 an. Marquart wehrte sich indessen gegen diese Auflagen und wandte ein, sich bei niedrigeren Baukosten für die Verwendung guten Materials beim Bau der Straße unter Aufsicht des Stadtbaumeisters verbürgen zu wollen. Der Deputierte Wassermeyer - es muss sich um den Justizrat und späteren Bonner Ehrenbürger Carl Caspar Wassermeyer handeln, der in früheren Jahren auch als Mitglied der Juristenkommission erscheint - setzte sich in diesem Zusammenhang für eine genauere Definition des Paragraphen 13 ein, der die Art des Baumaterials und die Ausführungsmodalitäten beim Straßenbau regelte. Die Überlegungen Wassermeyers liefen damit auf die Möglichkeit heraus, privaten Akteuren den Straßenbau in eigener Regie unter strikten Auflagen zu gestatten. Auf diese Weise sollte sich die Stadt einerseits von

⁵³¹ Vgl. die Angaben zur Sitzung vom 16. August 1890 in: Bonner Chronik, S. 138.

Arbeiten "in fremdem Interesse" entlasten, und andererseits könnten Regressansprüche bei schlechter Ausführung oder bei Unfällen abgewehrt bzw. auf den privaten Akteur abgewälzt werden⁵³².

Marquart konnte sich mit seiner Forderung durchsetzen, die Straße in eigener Regie zu bauen. Auch sie erhielt eine Breite von 24 Metern: je 5,75 Meter entfielen auf die Vorgärten an jeder Straßenseite, der Fahrdamm erhielt eine Breite von 12,5 Metern. Der private Akteur musste sich verpflichten, nur bestes Material zu verwenden, erreichte dafür aber eine Reduzierung der Kautionssumme um 10 000 Mark⁵³³.

Der Schwerpunkt der Bebauung an der verlängerten Weberstraße - die früher Moltkestraße hieß - fällt in die Jahre 1893 bis 1895. In dieser Zeit entstanden elf der heute noch nachweisbaren 24 Wohnbauten. Demgegenüber schritt die Bebauung an der Goebenstraße langsamer fort. Hier wurde die Hälfte der insgesamt 42 Wohnhäuser erst bis zum Jahr 1897 errichtet. Die Zahl der Spekulationsbauten übersteigt die der Wohnhäuser mit feststehendem Kundenkreis in beiden Straßen bei weitem⁵³⁴.

⁵³² Wie die Sitzung der Stadtverordneten vom 16. August 1890 zeigt, war die Praxis, private Straßen durch die Stadt bauen zu lassen, seit dem Ende der Achtzigerjahre im Untersuchungsgebiet verbreitet, aber unter den Stadträten offenbar nicht unumstritten. Während einige Stadtverordnete und auch der Oberbürgermeister die Ansicht vertraten, nur beim Einsatz städtischer Kräfte auch zum Bau privat finanzierter Straßen könne mit einer ordnungsgemäßen Ausführung der Arbeiten gerechnet werden, lehnten andere den Bau solcher Privatstraßen durch die Stadt als Angelegenheit der jeweiligen privaten Akteure ab. Die Befürworter des privaten Straßenbaus verwiesen ebenfalls auf die Haftungsprobleme: Die Stadt könne bei Unglücksfällen auf privat finanzierten, aber durch städtische Kräfte gebauten Straßen nicht auf einen Unternehmer zurückgreifen, sondern müsse für die Schäden selbst aufkommen. Sie lade mit der Ausführung privater Straßen "große Unannehmlichkeiten auf sich, ganz abgesehen davon, daß wir die Stadtverwaltung mit Arbeiten im fremden und privaten Interesse belasten". Angesichts der hohen Bedeutung des privaten Straßenbaus für die Stadt - gerade nach der Beschränkung des städtischen Fluchtlinienplans - muss eine solche Bewertung erstaunen.

⁵³³ Bonner Chronik, S. 142.

⁵³⁴ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), pass.

Im Falle der Goeben- und auch wohl der Moltkestraße trat offenbar die Stadtverordnetenversammlung als Namengeber auf. Das Protokoll ihrer Sitzung vom 16. August 1890 überliefert, dass beide Straßen ihre Namen schon im Planungsstadium erhielten: Erstere solle nach dem General des 28. Infanterieregiments Göbenstraße (sic) heißen - eine Straße, die nach "großen Männern" benannt sei, erleichtere die Orientierung.

12.9 Zur Anlage der Lessingstraße

Bereits für den Zeitraum zwischen 1881 und 1885 war im Zusammenhang mit Straßenprojekten im Süden der Schumannstraße von einer geplanten südlichen Parallelstraße der Goethestraße die Rede. Diese Planung schlägt sich in einem Fluchtlinienplan der Gemeinde Kessenich aus dem Jahr 1878 sowie im Bonner Stadtplan von 1885 kartographisch nieder; der Stadtplan zeigt die dort als Göthestraße (sic) beschriftete nördliche Verbindung zwischen Bonner Talweg und Schumannstraße sowie die spätere Lessingstraße mit der Kennzeichnung "Proj. Str.". Bis 1885 lässt sich die Anlage dieses Straßenzuges aber zumindest anhand schriftlicher Quellen nicht belegen.

Ein *Vogelschauplan* der Stadt Bonn aus dem Jahr 1888 zeigt, dass eine entsprechende Straßenplanung auch bis zu diesem Jahr nicht umgesetzt war⁵³⁵. In einem Protokoll der Stadtverordnetenversammlung vom 19. Mai 1890 ist dann von der Anlage zweier Straßen zwischen der Schumannstraße und dem Bonner Talweg die Rede. Bei diesen namentlich nicht näher bezeichneten Straßen handelt es sich um die bis 1880 entstandene Goethestraße sowie mit größter Wahrscheinlichkeit um die spätere Lessingstraße. Aus dem Protokoll der Stadtverordnetenversammlung geht ferner hervor, dass beide Straßen eine Breite von 13 Metern zuzüglich je 3,77 Meter breiter Vorgärten besaßen. Die Lessingstraße wurde wie die Goe-

⁵³⁵ Der *Vogelschauplan* - Original im Stadtarchiv Bonn - zeigt deutlich freies Feld südlich der Goethestraße, etwa gegenüber der Jutespinnerei am Bonner Talweg.

thestraße von Mitgliedern der mehrfach erwähnten Bonner Familie Weber angelegt.

Darüber hinaus bieten die hier herangezogenen Quellen keine Angaben zur Entstehung der Lessingstraße. Die Bebauung setzte hier erst im Jahr 1895 ein und war bis zur Jahrhundertwende bei weitem nicht abgeschlossen. Der Anteil der Spekulationsbauten ist auch hier hoch, aber nicht ganz so ausgeprägt wie bei der Roon-, also der späteren Wilhelm-Levison-Straße, der Kurfürstenstraße oder der Argelanderstraße auf dem Abschnitt zwischen Königstraße und Bismarckstraße⁵³⁶.

12.10 Städtische Planungen für das Areal zwischen der Schumannstraße und der Bahnlinie

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden bisher zwei Projekte zur Erschließung des Geländes zwischen der Schumannstraße und der Bahn beleuchtet, die beide aus unterschiedlichen Gründen nicht zur Ausführung gelangten. Bei dem bezeichneten Areal handelt es sich um ein Gelände, das bis 1890 offenbar noch in größerem Umfang ausgeziegelt bzw. zur Lagerung von fertigen Ziegeln genutzt wurde⁵³⁷ und dementsprechend weitgehend unbebaut war. In dem Zwickel zwischen der Bahn und der Schumannstraße ist auf dem Vogelschauplan des Jahres 1888 neben einigen Wohnhäusern an der Schumannstraße lediglich die Eisengießerei Mönkemöller zu erkennen. Der alteingesessene Betrieb litt allerdings in dieser Lage an Platzmangel - das Gelände umfasste nur ca. 1500 Quadratmeter - und verlagerte seinen Standort daher im Jahr 1899 nach Dottendorf⁵³⁸.

⁵³⁶ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), Karte "Spekulationsbauten".

⁵³⁷ Das geht z.B. aus dem Protokoll der Stadtverordnetenversammlung vom 28. November 1890 hervor. Bonner Chronik, S. 254.

⁵³⁸ H. Vogt (Anm. 442), S. 184f.

Der so genannte Kessenicher Weg und der Bendenweg, also die verlängerte Schumannstraße, durchzogen als Altwege dieses Gelände; außerdem waren wie erwähnt als neue Straßen bis etwa 1890 die Goethe- und die Lessingstraße als Projekte privater Akteure entstanden, nämlich der Nachfahren des Buchhändlers Weber.

Nach den vergeblichen Bemühungen mehrerer, teils privater Unternehmer, das Areal aufzuschließen, erwarb es zwischen 1884 und 1890 - das genaue Datum lässt sich den verfügbaren Quellen nicht entnehmen⁵³⁹ - die Stadt aus dem Besitz des Mülheimer (?) Industriellen Friedrich Becker sowie des 1889 verstorbenen Berghauptmanns Heinrich von Dechen. Becker war mit Sicherheit an dem im Jahr 1882 vorgelegten Projekt beteiligt (vgl. Abschnitt 11.1). Der im Zusammenhang mit dem Erwerb des Geländes durch die Stadt vom Stadtbaumeister Johannes Lemcke ausgearbeitete Bebauungsplan unterschied sich nun in mehrfacher Hinsicht von den beiden früher vorgelegten Entwürfen, vor allem, was den Zweck der Erschließung sowie die Anzahl, Lage und Ausrichtung der neuen Straßen betraf.

Auf die mögliche Identität des 1882 von Becker und dem Bonner Kreditverein vorgelegten Entwurfs mit dem in der Stadtverordnetenversammlung vom 19. Mai 1890 wurde bereits hingewiesen: Wenn auch Belege dafür fehlen, dass es sich bei den 1882 und 1884 diskutierten Plänen um ein und denselben Plan handelte, so lassen sich den Beratungen vom Mai 1890 Einzelheiten des 1884 festgestellten Entwurfs entnehmen, die möglicherweise auf den Plan des Jahres 1882 übertragbar sind. Mit großer Wahrscheinlichkeit spiegelt der 1885 erschienene Bonner Stadtplan aus dem Verlag P. Neusser⁵⁴⁰ diese Planung: Beide älteren Bebauungspläne - von 1877 und 1882 - sahen jeweils die Unterdrückung eines der beiden

⁵³⁹ Der Kauf des Geländes wird in den Protokollen der Stadtverordnetenversammlung vom 19. Mai und 28. November 1890 erwähnt. Bonner Chronik, S. 53 und S. 270.

⁵⁴⁰ Der Neussersche Plan publizierte wie erwähnt auch die Projekte privater Akteure im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses, die geplante Trasse der späteren Lessingstraße sowie außerhalb des Untersuchungsgebietes diejenige der späteren Mozartstraße in der Weststadt. Dagegen finden sich im nahezu zeitgleich erschienenen städtischen Plan lediglich die Trassen von Straßen, die zumindest genehmigt, wenn nicht bereits gebaut und allenfalls noch unbenannt waren.

Altwege - Kessenicher Weg bzw. Bendenweg - vor. Im Plan von 1882 sollte mit Sicherheit zumindest der Kessenicher Weg, also die heutige Straße An der Elisabethkirche, durch die zur Reuterstraße verlängerte und geringfügig verlegte Schumannstraße ersetzt und der Altweg anschließend unterdrückt werden. Durch insgesamt vier Querstraßen zwischen der verlängerten Schumannstraße und einer neu anzulegenden bahnparallelen Straße sollte das Gelände in möglichst viele Bauparzellen gegliedert werden. Die Breite der Hauptstraße belief sich nach dem 1884 festgestellten Plan auf 11,3 Meter zuzüglich 3,77 Meter tiefer Vorgärten je Straßenseite; die Breite der Nebenstraßen war auf 12 Meter festgelegt. Diese Straßen sollten keine Vorgärten erhalten⁵⁴¹.

Diese kleine Kammerung der Parzellen und die unzureichende Breite vor allem der Hauptstraßen waren offenbar die ausschlaggebenden Gründe für die Umarbeitung des Plans. Nach dem oben erwähnten Ankauf weiterer großer Grundflächen erschien es den Stadtverordneten "zweckmäßig, das frühere Alignement zu ändern". So sei "in neuester Zeit" die Straßenbreite auf 24 Meter - 12 Meter Fahrdamm und sechs Meter Vorgärten - festgelegt worden. Sehr wahrscheinlich hatten die Stadtverordneten dabei die neuen Straßenanlagen im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses vor Augen⁵⁴².

Auch hinsichtlich der Haupteerschließungsstraßen wich der neue Entwurf Lemckes von den vergangenen Vorlagen ab. Die Bau- und Alignementkommission habe "den Plan eingehend geprüft und war der Ansicht, daß man wo möglich vorhandene Wege für die anzulegenden Straßen benutzen solle". Dies stellt eine radikale Abkehr von der früheren Position in-

⁵⁴¹ Bonner Chronik, S. 53.

⁵⁴² An anderer Stelle beklagte der erwähnte Jurist Wassermeyer eine mangelnde Breite zumal bei Projekten privater Akteure. Es sei "dringend nötig, daß wir für breite Straßen sorgen". Offenbar in Kenntnis und mit Blick auf die problematische Einfügung größerer Freiflächen in die Straßenplanung der Stadt Bonn - der unten ein Exkurs gewidmet ist - führt er aus: "Für öffentliche Plätze wird ja nicht gesorgt, ich will das auch nicht anregen, aber wir haben doch zu sorgen, daß die Straße (ein Projekt in der Weststadt, B.G.) so gebaut wird, daß Luft und Licht hinein kann, namentlich dort, wo das Terrain noch so billig ist." Die "gehörige Breite" der Straßen sei für die Zukunft der Stadt "von großer Bedeutung". Bonner Chronik, S. 172.

nerhalb der Alignementdeputation dar: Diese war lange Zeit nicht bzw. nicht in ausreichendem Maße bereit gewesen, auf den Verlauf von Altwegen, auf Grundstückszuschnitte wie auf Besitzgrenzen Rücksicht zu nehmen⁵⁴³.

Der neue Alignementplan Lemckes sah also die Beibehaltung der beiden vorhandenen Altwege als Rückgrat der Erschließung vor. Diese Wege waren, wo nötig, lediglich zu begradigen und durchgängig auf eine Breite von zwölf Metern zuzüglich je sechs Meter breiten Vorgärten zu bringen. Zwischen den beiden Altwegen waren drei kurze Querstraßen vorgesehen. Eine dieser Querstraßen sollte dem städtischen Plan zufolge die Arndt- mit der Lessingstraße verbinden und damit diese, wie auch die Goethestraße, besser in das zu entwickelnde Straßennetz integrieren. Die beiden übrigen Querstraßen waren weiter südlich zwischen der verlängerten Schumannstraße und dem Kessenicher Weg vorgesehen. Während die Verlängerung der Arndtstraße zur Lessingstraße wie diese letztere eine Breite von 20,54 Metern erhalten sollte, waren für die beiden südlich davon gelegenen Querstraßen ein Fahrdamm von elf Metern Breite sowie 3,5 Meter tiefe Vorgärten vorgesehen. Der Plan Lemckes sah darüber hinaus die Anlage einer Parallelstraße zur Bahn - westlich von dieser gelegen - vor, die als nur einseitig bebaubare Straße eine Breite von zwölf Metern und vier Meter tiefe Vorgärten erhalten sollte⁵⁴⁴.

Unterschieden sich damit Richtung und Anzahl der Straßen im städtischen Plan schon deutlich von den früher vorgelegten Projekten, so strebte die Bau- und Alignementkommission überdies auch ein weniger enges Straßenraster an, um im Bereich der verlängerten Schumannstraße die Möglichkeit zur Anlage eines Platzes oder eines öffentlichen Gebäudes zu

⁵⁴³ Die Beratungen der Stadtverordnetenversammlung zur Fluchtlinienplanung im Umland der Schumannstraße illustrieren diesen Lernprozess anschaulich: So stellen die Deputierten fest, dass die geplante Verbreiterung der Arndtstraße, einer Privatstraße, nur auf dem Verhandlungswege zu erreichen sei: Die Eigentümer können gebeten, aber nicht verpflichtet werden, sie auf eine bestimmte Breite auszubauen. Bei einem anderen Projekt soll auf Anraten der Deputierten die Zerschneidung des zu beplanenden Grundstücks aus Gründen der drohenden hohen Entschädigung unterbleiben. Bonner Chronik, S. 56.

⁵⁴⁴ Stadtverordnetenversammlung vom 19. Mai 1890. Bonner Chronik, S. 54.

wahren. In der Tat wurde seit 1906 mit der neuromanischen Elisabethkirche zwischen der heutigen Diez- und Bernard-Custodis-Straße ein solches Gebäude in unmittelbarer Nähe der Schumannstraße erbaut.

Die Stadtverordnetenversammlung erklärte sich mit der Mehrzahl ihrer Stimmen mit dem Lemcke-Projekt einverstanden - lediglich die geringe Breite der nördlichen Querstraße zwischen Kessenicher Weg und Bendeweg, deren Maße mit Rücksicht auf die Lessingstraße gewählt worden waren, zog Kritik auf sich. Anschließend trat die Stadt mit den Eigentümern der zur Anlage der Straßen benötigten Parzellen in Verhandlungen. Die erforderlichen Flächen zur Anlage der Straßen befanden sich im Wesentlichen im Besitz des Fabrikanten Mönkemöller, der Familie Weber sowie einzelner unbedeutenderer Grundbesitzer. Die geforderten Bodenpreise bewegten sich zwischen 1,20 und 10 Mark je Quadratmeter⁵⁴⁵.

Zu Beginn des Jahres 1891 hatten sich die Stadtverordneten nach der vorgeschriebenen Offenlegung des Plans noch mit einzelnen Einwänden auseinander zu setzen, die unter anderem zur vorläufigen Streichung der südlichsten Querstraße zwischen der Schumannstraße und dem Kessenicher Weg führten. Im Übrigen nahm die Stadtverordnetenversammlung den Plan des Stadtbaumeisters jedoch an. Er wurde in den Jahren nach 1890 einschließlich der zunächst aus dem Plan eliminierten Querstraße ausgeführt. Der Bonner Stadtplan von 1893 verzeichnet diese und einige weitere Fluchtlinien östlich der Bahnlinie, die unten behandelt werden.

12.11 Zusammenfassung: Die Entwicklung des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet von 1886 bis 1890

Der nachfolgende Abschnitt stellt nicht nur eine querschnittartige Zusammenfassung des Entwicklungsstandes dar. Er möchte auch die wichtigsten institutionellen Änderungen im privaten Straßenbau zwischen

⁵⁴⁵ Stadtverordnetenversammlung vom 28. November 1890. Bonner Chronik, S. 271 f.

1886 und 1890 noch einmal herausstellen. In diesem Zeitraum wurden zudem erstmals wieder Straßen durch die Stadt geplant und ihre Ausführung begonnen. Diese sind hier ebenfalls zu berücksichtigen.

Einzelne Straßen im Untersuchungsgebiet wurden aber auch erst nach 1890 gebaut. Es handelt sich dabei um Trassen, die zwar durch private Akteure geplant und finanziert, jedoch von der Stadt ausgeführt wurden: die Busch-, die Joachim- und die Schedestraße. Im Umkreis des Poppelsdorfer Schlosses entstand ferner noch die Roon- bzw. heutige Wilhelm-Levison-Straße.

Die Jahre 1886 bis 1890 können als der entscheidende Zeitabschnitt für die Entstehung des Straßennetzes in der Südstadt angesehen werden. Unter Berücksichtigung der in diesem Zeitraum in Planung oder im Bau begriffenen bzw. bis dahin fertiggestellten Straßen liegt hier der quantitative Gipfel der privaten Straßenbautätigkeit, auf die das Gros der Straßen im Untersuchungsgebiet zurückgeht.

Den Stadien Planung, Bau oder Fertigstellung sind im Jahr 1890 zuzuordnen: zwei Teilstücke der Argelanderstraße - womit der Anschluss zwischen den beiden von der Reuterstraße und der Poppelsdorfer Allee ausgehenden Abschnitten hergestellt wurde - ferner die Bismarck-, Goeben-, Hohenzollern-, Kronprinzen-, Kurfürsten- und Schlossstraße. In der Planung begriffen waren darüber hinaus ein Straßenabschnitt zwischen der Arndt- und der Lessingstraße, die heutige Oskar-Walzel-Straße, die Diez- und die Custodisstraße sowie Ausbaumaßnahmen an der Verlängerung der Schumannstraße zur Reuterstraße und an der heutigen Straße An der Elisabethkirche; diese letzteren Straßen waren städtische Projekte bzw. wurden unter städtischer Regie ausgebaut.

Das Straßennetz, das sich solcherart unter Einbeziehung bereits früher entstandener Trassen entwickelte, ist mit dem städtischen Fluchtlinienplan verglichen worden⁵⁴⁶, der nach seiner Beschränkung bis zum Bonner Talweg im Westen und zur Weberstraße im Süden in größeren Teilen der heutigen Südstadt nicht mehr realisiert werden konnte. Die im Wesentlichen zwischen 1888 und 1890 von verschiedenen privaten Akteuren ge-

⁵⁴⁶ W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 272 ff.

tragene Straßenbautätigkeit im Umland des Poppelsdorfer Schlosses unterscheidet sich aber nicht nur in ihrer Trägerschaft vom Stadterweiterungsprojekt der späten Fünfziger- und Sechzigerjahre. Sie beruhte im Gegensatz zu diesem auch nicht auf übergreifenden Plänen, die in der Konzeption mit dem städtischen Aligmentplan vergleichbar gewesen wären; jedenfalls ist das nicht nachweisbar⁵⁴⁷. Ihr Zweck war nicht mehr und nicht weniger als die bestmögliche Verwertung privaten Grundbesitzes als Bauland. Dabei wurde bereits herausgestellt, dass es sich bei dem planenden und bauenden Personenkreis um verhältnismäßig wenige, finanzstarke Persönlichkeiten handelte

Auffallend im Vergleich mit dem privaten Straßenbau früherer Jahre ist der bis 1890 deutlich verstärkte städtische Einfluss auf die bauliche Gestaltung der Straßen, der die Vorgaben von Fristen zur Fertigstellung und Auflagen zur Fertigstellung der Straßenprojekte privater Akteure umfasste. In den Neunzigerjahren schließlich zog die Stadt den Straßenbau ganz an sich; die potenziellen privaten Straßenbauherren hatten neben den Kosten für ihr Projekt eine Kautions in beachtlicher Höhe bei der Stadtkasse zu hinterlegen. Aspekte der Qualitätssicherung und Haftungsfragen sind allerdings weit eher als Argumente für dieses Verfahren auszumachen als etwa ein gestiegenes Interesse der Kommune, den Straßenbau (endlich) selbst in die Hand zu nehmen.

Westlich des Bonner Talweges wurde bis 1890 bei der Anlage der Bismarck-, der Goeben-, der Moltke- und der Argelanderstraße eine 24-Meter-Distanz zwischen den Baufluchtlinien zur Regel. Für das Poppelsdorfer Gemeindegebiet verlangte zwar der Bürgermeister sporadisch ähnliche Standards, konnte sich aber damit entweder nicht durchsetzen, oder die Forderung wurde unterlaufen: Die Beispiele Schlossstraße und Kurfürsten-

⁵⁴⁷ Nahe liegend ist vielmehr die Vermutung, dass, wie im Falle des Architekten Natter sogar nachweisbar - die Personenkreise der Grundbesitzer, der Gemeindevertreter und der Angehörigen des Baugewerbes sich überschneiden und/oder untereinander Erschließungs- und Bauungsmaßnahmen abstimmten. Eine eingehende Analyse der Bauakten von Südstadthäusern, die für diese Untersuchung nicht geleistet werden konnte, dürfte mehr Klarheit in die Frage bringen, inwieweit speziell im Poppelsdorfer Straßenbau eine Personalunion von Grundeigentümern, Planern, Gemeindevertretern und dem Baugewerbe bestand.

straße belegen die im Vergleich zu den Trassen auf Bonner Stadtgebiet zum Teil deutlich geringere Breite mancher Poppelsdorfer Straßen.

In Bonn war seit 1876 die Möglichkeit ortstatuarisch verankert, Straßen privater Akteure auf deren Kosten durch städtische Arbeiter anlegen zu lassen. Noch 1890 diskutierte die Stadtverordnetenversammlung heftig über die adäquate Vorgehensweise beim Straßenbau: Sahen verschiedene Mitglieder dieses Gremiums in der ortsstatuarischen Regelung die Chance, günstig zu guten und soliden Straßen zu gelangen, so stellte für andere die Ausführung privater Straßen durch die Stadt ein erhöhtes Risiko für Regressansprüche bei Schäden und Unfällen dar. Diese Stadtverordneten hielten zudem die Übernahme solcher Arbeiten für eine unnötige Belastung der Stadt. Der Disput spiegelt sich auch in den Auflagen, die den beiden privaten Akteuren Marquart und Wessel bei der Anlage der Arge-lander- und der Bismarckstraße sowie Marquart bei der Moltke- und der Goebenstraße vorgegeben wurden.

Erstmals seit dem weitgehenden Scheitern des Stadterweiterungsprojekts trat auch die Stadt Bonn 1890 wieder mit eigenen Straßenprojekten in Erscheinung. Nachdem zwei Erschließungsmaßnahmen privater Akteure für das Areal südlich der Schumannstraße nicht realisiert worden waren, legte der Stadtbaumeister Lemcke einen Fluchtlinienplan vor, der den geänderten Rahmenbedingungen - Grunderwerb durch die Stadt, Anforderungen an die Straßenbreite, Kostenkriterien und Anbindung an das bestehende Wegenetz - besser Rechnung trug: Die städtische Konzeption bezog die bestehenden Altwege kurzerhand mit ein und erzielte gegenüber der privaten Planung sogar noch eine Verkürzung der Wegestrecke nach Kessenich⁵⁴⁸.

Auf die geänderte, nunmehr vorsichtig taktierende Vorgehensweise der Stadt bei der Umsetzung der Planung wurde schon hingewiesen. Die Straßenplanung "nach Gutsherrenart", welche die Alignementdeputation in der Anfangszeit der Stadterweiterung so gern und selbstverständlich praktizierte, hatte unter den Rahmenbedingungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts keine Chance mehr. Rund 30 Jahre zuvor hatten die Deputierten

⁵⁴⁸ Stadtverordnetenversammlung vom 19. Mai 1890. Bonner Chronik, S. 53.

zwar mit der Unwilligkeit der Grundeigentümer zu kämpfen, benötigtes Straßenland nicht oder nur teuer zur Verfügung zu stellen, doch befand die Stadt damals andererseits in einer vergleichsweise komfortablen Situation: Mit einer gewissen Willkür ging sie über die oftmals nur zu berechtigten Interessen ihrer Bürger hinweg und überzog sie, wie im Falle der Unternehmerfamilie Rieth, mit Forderungen, denen sich der private Akteur im Zweifel zu beugen hatte, wollte er mit seinem Projekt zum Zuge kommen. Das Aussitzen von Konflikten, Schikanen und Desinteresse an privaten Straßenbau ziehen sich wie ein roter Faden durch die Korrespondenz der Stadt mit den einschlägigen Akteuren. Zu Beginn der Neunzigerjahre stellte sich die Lage anders dar: Enteignungs- und Fluchtliniengesetz waren inzwischen zu eingeführten Rechtsinstrumentarien geworden, die Bürger kannten ihre Rechte und pochten darauf. Auf eine kostenlose Abtretung von Grund und Boden war seitens der Stadt beim Straßenbau nicht mehr zu hoffen; ein Appell an die Großzügigkeit und Solidarität der Bürger im allgemeinen Interesse - wie er sich hier und da in früheren Jahren in der städtischen Korrespondenz findet - dürfte bei der boomenden städtischen Entwicklung ungehört verhallt sein: Vielmehr wurden Verhandlungen, der Einbezug der betroffenen Grundbesitzer und Grundstückstausch zu probaten Mitteln der Verständigung mit den Grundbesitzern, soweit die Hinweise in den Akten zu verallgemeinern sind.

Im Gegensatz zur Alignementplanung der früheren Jahre bezog die Stadt zu Beginn der 1890er Jahre die betroffenen Grundbesitzer in die Planung für das Gelände südlich der Schumannstraße mit ein. Bei der Festlegung einer Fluchtlinie sei, so der Stadtverordnete und Jurist Wassermeyer, "zunächst Rücksprache (mit den Grundbesitzern, B.G.) zu nehmen". Man habe bei dem Versuch, Kosten zu sparen, "die Erfahrung gemacht, daß die Stadt entschieden besser zum Resultat kommt, wenn vorher Verhandlungen gepflogen sind. Wird das Alignement angenommen und steht es fest, werden wir weit weniger Willige finden. So aber können wir sagen, paßt es euch nicht, so wird anders aligniert und so wird Interesse zu Interesse

kommen und wenn die Interessen zusammenkommen, wird ein Resultat zu erzielen sein."⁵⁴⁹

Schließlich sind funktionale Unterschiede zwischen der städtischen Planung in den Fünfziger- und Sechzigerjahren einerseits und der Planung des Jahre 1890 andererseits festzustellen. Bereits unter dem Gesichtspunkt des Gestaltungsanspruchs sind beide Planungen kaum mit einander vergleichbar, hatte doch die Planung an der Schumannstraße einen weitaus geringeren Anspruch: Eine Fläche, deren städtebaulicher Wert unter den Stadtverordneten nicht einmal unumstritten war, sollte erschlossen und verwertet werden. Der Aufwand für diese Maßnahme waren so gering wie möglich zu halten, und der Gestaltungsanspruch hatte sich Kostengesichtspunkten in jeder Weise unterzuordnen. Auch die Frist, innerhalb der das Projekt zu realisieren war, spielte eine vergleichsweise geringe Rolle. Diese Auffassung spiegelt deutlich die Stellungnahme der Stadtverordneten Strecke und Doutreleont im Zusammenhang mit der Fluchtlinienplanung an der Schumannstraße. Sie forderten vor definitiven Entscheidungen erneute Verhandlungen mit den Grundbesitzern, "um zu sehen, wie die Sache am billigsten zu machen ist. So sehr drängt es mich nicht, daß das Straßenalignement angefertigt wird."⁵⁵⁰

Die auffallende Tatsache, dass die Stadt Bonn zur Durchführung der Planung auf die Anwendung des Fluchtliniengesetzes verzichtete, lässt den Schluss zu, dass der Vermeidung von Grunderwerbs- bzw. Enteignungskosten höchste Priorität eingeräumt wurde. Dafür spricht auch, dass die Planung neuer Straßen bis auf die drei genannten Trassen - zwischen den beiden Altwegen Kessenicher Weg und Bendenweg - sowie die bahnparallele heutige Oskar-Walzel-Straße unterblieb und statt dessen lediglich die bestehenden Altwege ausgebaut wurden.

⁵⁴⁹ Ebd.

⁵⁵⁰ Ebd., S. 56.

13. Die Anlage städtischer und privater Straßen nach 1890

Die Entwicklung des Straßennetzes in der heutigen Bonner Südstadt nach 1890 lässt sich in groben Zügen anhand eines 1893 erschienenen Stadtplans⁵⁵¹ nachverfolgen. Die nachfolgende Übersicht berücksichtigt sowohl städtische Straßen - im Wesentlichen die Projekte des Lemckeschen Plans für die Umgebung der Schumannstraße - sowie Straßen privater Akteure, die zwischen der Bahnlinie und der heutigen Adenauerallee einerseits und im Umland des Poppelsdorfer Schlosses andererseits gebaut wurden.

13.1 Städtische Straßen

Im Plan des Stadtbaumeisters von 1890 für das Gelände südlich der Schumannstraße waren der Ausbau der beiden mehrfach genannten Altwege sowie die Neuanlage der heutigen Oskar-Walzel-, Diez-, Custodisstraße und des Verbindungsstücks zwischen Arndt- und Lessingstraße vorgesehen. Wie der Stadtplan von 1893 zeigt, war die Ausführung dieser Straßen um diese Zeit bereits in Angriff genommen. Unter dem 27. Juni 1893 erkundigte sich der Fabrikant Mönkemöller brieflich bei Stadtbaumeister Lemcke nach dem Stand der Straßenbaumaßnahmen zur Verbindung der Arndt- mit der Lessingstraße⁵⁵². Mönkemöller, dessen Terrain durch diese Verbindungsstraße durchschnitten wurde⁵⁵³, beabsichtigte, die an die Trasse angrenzenden Parzellen als Bauland zu verkaufen, weswegen ihm an der Fertigstellung der Verbindung gelegen gewesen sein dürfte. Der Antwort Lemckes auf die Anfrage Mönkemöllers lässt sich entnehmen,

⁵⁵¹ Es handelt sich um eine 1892 durch den "geodätischen Techniker" Hennes im Auftrag der Stadt Bonn angefertigten "Uebersichtskarte der Stadt Bonn mit nächster Umgebung" im Maßstab 1:5 000, die im Jahr 1893 im Verlagshaus Friedrich Cohen publiziert wurde.

⁵⁵² Straßenbauakte Arndtstraße, StABo Pr 31/1868.

⁵⁵³ Laut Protokoll der Stadtverordnetenversammlung vom 28. November 1890, Bonner Chronik, S. 270.

dass der Bau des fraglichen Straßenstücks noch 1892 begann und im Sommer des folgenden Jahres fortgesetzt wurde. Der Stadtplan von 1893 verzeichnet die Verbindung der Arndt- mit der Lessingstraße, die heute der Lessingstraße zugerechnet wird, bereits als bestehend.

Ebenfalls erkennbar sind in dem Plan die heutige Diezstraße nördlich des Standortes der später errichteten Elisabethkirche. Lediglich die südlichste der drei Querstraßen zwischen der verlängerten Schumannstraße und dem Kessenicher Weg, die heutige Bernard-Custodis-Straße, fehlt in dem Plan noch. Es könnte sich bei dieser um diejenige Straßen handeln, die nach Ansicht der städtischen Bau- und Alignementdeputation mit Rücksicht auf die Einwendungen eines Grundbesitzers vorläufig nicht ausgeführt werden sollte⁵⁵⁴.

Die Fluchtlinien der heutigen Oskar-Walzel-Straße parallel zur Bahn sind zwar im Stadtplan von 1893 verzeichnet, die Straße selbst war aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht erbaut. Zwischen der heutigen Straße An der Elisabethkirche und der Oskar-Walzel-Straße sind ferner die Fluchtlinien einer Straße eingetragen, die in den Beratungen der Stadtverordneten zwischen Mai 1890 und März 1891 nicht erwähnt wird. Es handelt sich um die heutige Thielstraße, die hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt sei.

13.2 Private Straßen

Wie dargestellt, war bei den nach 1890 auf Bonner Stadtgebiet entstandenen Straßen privater Akteure nachweisbar nurmehr die Finanzierung deren Sache. Ob diese (immer noch) Einfluss auf die Straßenbreite, die Anlage von Vorgärten etc. hatten, lässt sich den Akten nicht entnehmen. Die bauliche Ausführung und der Unterhalt nach Fertigstellung der

⁵⁵⁴ Sitzung vom 30. Januar 1891, Bonner Chronik, S. 323.

Straßen oblag in jedem Fall - gegen Vergütung durch die privaten Auftraggeber - der Stadt.

Im Stadtplan von 1893 sind zwischen der Bahnlinie und der Koblenzer Straße, also der heutigen Konrad-Adenauer-Allee, die Trassen von vier neuen Straßen erkennbar. Es handelt sich bei diesen um die Joachim-, Schede- und Simrockstraße, allesamt Querstraßen zwischen der Bahn und der Koblenzer Straße, sowie um die Buschstraße als Querstraße zwischen der Reuter- und der Schedestraße.

Ein Bebauungsplan, den die beiden Grundbesitzer Cahn und Ebbinghaus⁵⁵⁵ der Stadt zur Ausführung vorlegten, sah die Anlage der Joachim-, Simrock- und Buschstraße auf dem Eigentum der beiden Geldgeber vor⁵⁵⁶. Entsprechend den am 2. August 1894 geschlossenen Verträgen übernahm die Stadt gegen eine Kautionszahlung von insgesamt 70 000 Mark die Anlage beider Straßen. Auf die recht lange Buschstraße, die Cahn anlegen ließ, entfiel dabei ein Anteil von 45 000 Mark; Ebbinghaus hatte 25 000 für die Simrockstraße zu hinterlegen.

Dieser Betrag war für die Herstellung des Straßendamms, der Abflussrinnen, der Gehwege in Zementbeton, der Einfriedung unbebauter Grundstücke, der Kanalisierung, der Gas- und Wasserleitungen sowie für die anschließende fünfjährige Bauunterhaltung vorgesehen. Die Summe schloss darüber hinaus einen Beitrag der privaten Geldgeber zur Kanalisierung der bis an die Reuterstraße verlängerten Kaiserstraße ein.

Die Stadt verpflichtete sich demgegenüber zum Ausbau der beiden Straßen bis zum 1. Juli 1895 und zur Kanalisierung der verlängerten Kaiserstraße bis zum 1. September desselben Jahres. Der Ausbau der Simrockstraße erfolgte in einer Breite von 14 Metern bei acht Metern Fahrbahnbreite und je drei Meter breiten Gehwegen; die Buschstraße wurde 15 Meter breit angelegt, wobei auf den Fahrdamm neun Meter und auf die beiden Gehwege ebenfalls je drei Meter entfielen. Außerdem mussten bei-

⁵⁵⁵ Vermutlich handelte es sich bei dem privaten Akteur um Gustav Ebbinghaus, den späteren königlichen Universitätskurator. Ebbinghaus war einer der reichsten Bürger Bonnns.

⁵⁵⁶ Straßenbauakte Busch- und Simrockstraße, StABo Pr 31/1957.

de Grundbesitzer bei der Bebauung der Straße auf die Freihaltung je vier Meter tiefer Vorgärten achten⁵⁵⁷.

Mit der gänzlichen Übernahme des Baus wie auch der Unterhaltung der beiden Straßen durch die Stadt können die Busch- und die Simrockstraße nurmehr als städtische Straßen in privatem Auftrag angesehen werden. Ähnliches gilt auch für die Joachimstraße. Hier trat Ebbinghaus allein als Finanzier auf. Die Straße wurde laut Vertrag mit der Stadt vom 3. August 1894 in einer Breite von 14 Metern - acht Meter Fahrbahn und je drei Meter breite Gehwege - durch die Stadt angelegt. Auch bei dieser Straßenanlage musste Ebbinghaus beim Verkauf bzw. bei der Bebauung der Grundstücke die Anlage vier Meter tiefer Vorgärten gewährleisten⁵⁵⁸.

Jeder dieser drei privat finanzierten und durch die Stadt erbauten Straßen lagen die "Polizeiverordnung, betreffend die Beschaffenheit derjenigen Straßen, Straßenteile und Plätze, welche für den öffentlichen Verkehr und den Anbau als fertiggestellt anzusehen sind"⁵⁵⁹ vom 14. Juli 1894 und das neue Ortsstatut vom 20. Juli 1894 zugrunde.

Noch während der Bauzeit bzw. kurz nach der Fertigstellung der Joachimstraße setzte hier die Bebauung mit Wohnhäusern ein: Ein erstes Haus entstand noch 1894; der restliche ältere Baubestand datiert aus dem Jahr 1896 und wurde durch die königlichen Bauräte Kayser und von Groszheim errichtet⁵⁶⁰.

Die Simrockstraße wurde erst nach ihrer Fertigstellung ab 1896 bebaut; die Aufsiedlung der Schede- und Buschstraße setzte erst in den beiden letzten Jahren vor der Jahrhundertwende ein⁵⁶¹.

Die Gemeinde Poppelsdorf verfügte bis 1895 nicht über vergleichbare ortsstatuarische Regelungen, die sie in den Stand versetzt hätte, die bauliche Ausführung privat finanzierter Straßen wie in Bonn an sich zu zie-

⁵⁵⁷ Ebd.

⁵⁵⁸ Straßenbauakte Joachimstraße StABo Pr 31/2139. Über die Schedestraße liegt offenbar keine Akte vor.

⁵⁵⁹ Abdruck in: Jacob Dietz, Bonner Bürgerbuch, Bonn 1912, S. 10-11.

⁵⁶⁰ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 13.

⁵⁶¹ Ebd., S. 12.ff.

hen. Die Konsequenzen dieses Mangels lassen sich mit Hilfe kartographischer Quellen zumindest zum Teil anhand der ehemaligen Roon- (der heutigen Wilhlem-Levison)straße verfolgen. Schriftliche Unterlagen zur Entstehung der Straße liegen kaum vor.

Auf dem Stadtplan von 1893 ist die Roonstraße, die Verbindung der Argelander- mit der Schlossstraße, noch nicht verzeichnet. Dort ist lediglich an der Mündung der heutigen Weber- (bzw. damaligen Moltke)straße auf die Argelanderstraße ein etwa dreieckiger Platz erkennbar. Er entstand als Folge des Mündungswinkels beider Straßen, und der Fabrikant Marquart behielt als Mitunternehmer der Argelander- und Bauherr der Moltkestraße den Platz offenbar bewusst zur Vergrößerung der Kreuzung bei.

Um 1893 fasste der Eigentümer des Geländes westlich der Argelanderstraße, der wiederholt genannte Johann Heinrich Ermekeil, den Plan zur Ausführung einer zweiten Verbindungsstraße zwischen der Argelander- und der Schlossstraße. Er beabsichtigte, auf diese Weise das Areal zwischen der ebenfalls durch ihn erbauten Kurfürsten- und Schlossstraße noch intensiver zu nutzen: Das von der Schloss-, Kurfürsten- und Argelanderstraße gebildete "Dreieck" ließ aufgrund seiner Tiefe die Anlage einer weiteren Straße und damit den Verkauf zahlreicher weiterer Bauparzellen zu. Bis auf zwei Häuser wurden die über 30 Bauten allesamt als Spekulationsobjekte errichtet.

Die spätere Wilhelm-Levison-Straße ist in einem "Bebauungsplan des südlichen Theils der Gemeinde Poppelsdorf" vom 13. September 1893 enthalten⁵⁶². Sie erhielt eine Breite von 18,5 Metern, davon elf Meter als Fahrbahn einschließlich der Gehwege und je 3,75 Meter als Vorgärten. Diese vergleichsweise schmale Straße entspricht damit in ihren Dimensionen in etwa den zuvor auf Poppelsdorfer Gebiet angelegten Straßen, etwa der Kurfürsten- und Schlossstraße und fiel wie diese deutlich schmaler aus als die um 1890 auf Bonner Gebiet entstandenen Straßen.

Der Bau von Wohnhäusern an der Wilhelm-Levison-Straße ist schon für das Jahr 1893 nachweisbar. Die Bebauung der Straße muss

⁵⁶² Plan P 5 im Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn.

demnach noch während der Bauzeit eingesetzt haben. Bis 1895 war die Straße bereits mit 18 Häusern mehr als zur Hälfte bebaut; zwölf Häuser errichtete allein der Architekt Paul Vosen⁵⁶³.

Die Wilhelm-Levison-Straße entstand damit auf Poppelsdorfer Gemeindegebiet noch 1893 gänzlich als Privatstraße, während in Bonn zur selben Zeit die Aktivitäten privater Akteure zurückgedrängt und diese auf die bloße Finanzierung der Projekte verwiesen wurden. Sogar die Refinanzierung der Baukosten stellte Ermekeil in privater Regie sicher: Erschloss mit den Käufern von Baugrundstücken an der Wilhelm-Levison-Straße und weiteren Straßen, für die er als privater Akteur verantwortlich zeichnete, Verträge, wonach die Bauherren nach der Fertigstellung ihrer Häuser für die Anlage der Gehwege entsprechend der Frontlänge ihrer Grundstücke zu sorgen hatten⁵⁶⁴.

Aus dem oben erwähnten Poppelsdorfer Bebauungsplan geht schließlich hervor, dass die ehemalige Roonstraße ursprünglich über die Schlossstraße hinaus bis zur Reuterstraße und noch über diese hinweg verlängert werden sollte. Dieser Plan - wer ihn verfolgte, lässt sich nicht mehr ermitteln - gelangte aber nicht zur Ausführung.

14. Private Initiativen zur Anlage von Plätzen in der Bonner Südstadt

Der Frage nach dem Vorhandensein oder dem Fehlen öffentlicher Plätze, ihrer Lage und Größe wurde bei der Erarbeitung und Bewertung historischer Stadterweiterungspläne allgemein große Aufmerksamkeit geschenkt. Plätze beleben den Plan und lockern ihn auf, und die Lage an einem Platz sichert großen öffentlichen Gebäuden ihre repräsentative Wir-

⁵⁶³ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), pass.

⁵⁶⁴ Ermekeil am 28. Mai 1896 in einem Schreiben an Bürgermeister Bennauer, Straßenbauakte Schlossstraße, StABo Pr 31/2435.

kung. Plätze gliedern das Stadterweiterungsgelände, fangen problematische Straßenkreuzungen auf und lassen sich in vielfältiger Weise nutzen: als Markt und Treffpunkt, grüne Oase und Schmuck eines Viertels.

Die historische Bedeutung von Platzanlagen in einem städtebaulichen Entwurf korrespondiert in auffälliger Weise mit der Akribie, der in der Literatur zum Bonner Stadterweiterungsprojekt das "Schicksal" der hier vorgesehenen Platzanlagen untersucht wurde: Wiltrud Petsch-Bahr stellt beispielsweise fest, es seien "auch drei Platzanlagen in diesem Gebiet" entstanden, „allerdings nicht an den von Thomann ausgesuchten Stellen“⁵⁶⁵. Abgesehen davon, dass die heute in der Südstadt vorhandenen Platzanlagen nicht von Thomann „ausgesucht“ wurden, ist damit ihre Entstehungsgeschichte noch nicht geklärt. Auch von der Dollen befasst sich in seiner Studie eingehend mit der Entstehung und Lage der Plätze im Plangebiet, beschränkt sich aber der Themenstellung gemäß auf die Rekonstruktion der insgesamt drei in der Diskussion befindlichen Anlagen des Thomannschen Entwurfs. So bieten die bislang vorgelegten Untersuchungen keinen befriedigenden Erklärungsansatz für die heutigen Plätze in der Südstadt: die vorhandenen können nicht ohne weiteres auf Thomann zurückgeführt werden, und die von Thomann vorgesehenen wurden nicht realisiert. Wie entstanden also die heutigen Südstadt-Platzanlagen?

Die Streichung des geplanten Platzes im Zuge der ehemaligen Straße IV des städtischen Alignementplans – der früheren Marien- und heutigen Prinz-Albert-Straße (vgl. S. 109) - bedeutete nicht nur die späteste Änderung des Stadterweiterungsplans, sondern auch den Fortfall des letzten von sechs geplanten Plätzen innerhalb des hier untersuchten Gebietes⁵⁶⁶.

Nachdem ein weiterer, an der späteren Lennéstraße, also in Altstadtnähe vorgesehener Platz noch während der Planungsphase wieder aufgegeben wurde, andererseits aber der größere Teil des Untersuchungsgebietes nach 1864 weit überwiegend dem privaten Straßenbau überlassen

⁵⁶⁵ W. Petsch-Bahr (Anm. 7), S. 272.

⁵⁶⁶ Diese Zählung berücksichtigt sowohl den quadratischen als auch den späteren rechteckigen Platz an der Straße IV.

blieb, war auch die Anlage von Plätzen zunächst Sache privater Unternehmer.

Wie dargestellt, entstand eine erste derartige private Platzanlage durch die Familie Rieth im Zusammenhang mit dem Bau der heutigen Prinz-Albert- und Heinrich-von-Kleist-Straße. Ein zweiter kleiner Platz befindet sich am Kreuzungspunkt der Argelander- mit der Wilhelm-Levison-Straße: Um einen nutzbaren Bauplatz zu erhalten, war die Mündung der Roonstraße auf die Argelanderstraße nicht im spitzen Winkel möglich. Der ursprünglich dreieckige Platz erweiterte sich durch den Bau der Roonstraße zu einem unregelmäßigen Viereck.

Verglichen mit den teilweise sehr großzügig dimensionierten Freiflächen, die im Rahmen des Stadterweiterungsprojekts vorgesehen waren, dann jedoch nicht ausgeführt werden konnten, trugen die beiden oben erwähnten Anlagen in den Augen etlicher Bürger jedoch nicht den Charakter öffentlicher Plätze. Dazu waren sie zu klein: Es konnte privaten Akteuren im Straßenbau nicht darum gehen, Grund und Boden für eine wirtschaftlich unrentable Platzanlage zu opfern, auch wenn dadurch möglicherweise der Wert der angrenzenden Bauplätze gesteigert werden konnte. Mit der Anlage eines größeren öffentlichen Platzes in privater Initiative war unter solchen Umständen nicht zu rechnen. Im Zuge der fortschreitenden Bebauung des neuen Stadtteils wurden zudem geeignete Freiflächen immer knapper.

In den ausgehenden Achtziger- und frühen Neunzigerjahren bildeten sich zweimal, 1889 und 1892, „Bürgerinitiativen“ mit der Absicht, die Stadt – anstelle privater Grundbesitzer – zur Anlage eines größeren Platzes zu bewegen. Den zumeist dem Bürgertum angehörenden Protagonisten beider Initiativen war das Scheitern entsprechender städtischer Bemühungen im Rahmen des Alignementplans zumeist noch bekannt – umso eindringlicher versuchten sie nun, die Stadt zu einer erneuten Anstrengung in dieser Angelegenheit zu bewegen. Dabei sei gleich vorweg gesagt, dass beide Initiativen erfolglos blieben, obwohl sie jeweils lebhaften Widerhall bei der Bevölkerung in der Nachbarschaft fanden.

Zunächst wandte sich am 2. Mai 1889 der Hauptmann a.D. Theodor Hoffmann mit schwülstigen Worten an die Bonner Zeitung und stellte ihr sein Projekt der „Anlage eines freien Marktplatzes in unserem so aus-

gedehnten südlichen Stadttheile“ vor⁵⁶⁷. Hoffmann verfolgte seinen Plan mit der „Erwartung, daß diese (...) Anregung nicht spurlos im Sande verlaufen, sondern geeigneten Ortes Beachtung finden möge, da die endliche Realisierung des zu äußernden Wunsches einem von Jahr zu Jahr sich steigenden Verlangen abhelfen würde.“ Durch allzu langes Zögern sei bereits die Chance vertan, an der Einmündung des Kessenicher Weges, der heutigen Niebuhrstraße, in die Weberstraße einen solchen freien Platz anzulegen. Südlich davon, zwischen Kessenicher Weg, Schiller- und der Mündung der Arndtstraße auf den Kessenicher Weg, sei dagegen bei kurz entschlossenem Handeln diese Möglichkeit noch gegeben, ehe auch dieses Gelände durch Bauten auf der Westseite des Weges der Verwendung als Platz entzogen werde.

Hoffmann, der nach der Veröffentlichung seines Projekts in der Bonner Zeitung rund 140 zustimmende Unterschriften anderer Bürger vorweisen konnte, wandte sich am 16. Mai 1889 in derselben Angelegenheit an den Oberbürgermeister, um diesem die zentrale Lage des erbetenen Platzes und Möglichkeiten zu dessen Finanzierung zu erläutern. Hoffmann legte besonderen Wert darauf, den Oberbürgermeister von den Lagevorteilen des vorgeschlagenen Platzes zu überzeugen. Auch die Finanzierung und Verkehrsanbindung des neuen Platzes hatte der Antragsteller offenbar bereits durchdacht. So sei die vorgeschlagene Stelle am Kessenicher Weg auch bei einem zukünftigen Wachstum der Stadt nach Süden und Westen bequem erreichbar: „Die ganze obere Coblenzer Straße, Arndtstraße, Bahnstraße, Weberstraße, Schumannstraße, Kaiserstraße, Königstraße, Bonner Talweg, überhaupt der ganze Stadttheil südlich des Hofgartens und der Königstraße ist bequem und leicht mit jener Gegend verbunden.“ Auch die „aufblühende Gegend in der Nähe der neuen Infanteriekaserne“ habe durch die Goethestraße Anschluss an den vorgesehenen Platz⁵⁶⁸.

⁵⁶⁷ Eine Kopie des Artikels findet sich in der Straßenbauakte An der Elisabethkirche, StABo Pr 31/2094.

⁵⁶⁸ Schreiben Hoffmanns vom 16. Mai 1889, Straßenbauakte An der Elisabethkirche, StABo Pr 31/2094.

Zur Finanzierung des nötigen Grunderwerbs schlug Hoffmann die Errichtung einer Markthalle vor, „in der die Lebensmittelverkäufer aus der Stadt und den umliegenden Dörfern Standplätze für ihre Waaren zu mieten erhielten“; eine solche Halle werde „am meisten dem villenartigen Charakter“ des neuen Stadtteils entsprechen. Zur Verkehrsanbindung könne bei der geplanten Lage des Platzes an der Bahn bei Bedarf sogar ein zusätzliches Gleis gelegt werden, „um später beim Wachstum der Stadt die Straßen vom Fuhrverkehr zu entlasten“⁵⁶⁹.

Auch die Dringlichkeit des Unternehmens stellte Hoffmann noch einmal besonders heraus. Nach der unmittelbar bevorstehenden Ausführung bzw. Regulierung einer Reihe von Straßen ließe sich das Projekt, so der Antragsteller, wegen der dann einsetzenden Spekulation nicht mehr umsetzen.

In den Akten ist eine Reaktion der Stadt auf den Vorschlag Hoffmanns nicht überliefert. Demgegenüber lässt sich den Quellen entnehmen, dass ein Teil des von Hoffmann für die Anlage des Platzes vorgesehenen Geländes bereits zu Anfang des Jahres 1891 als Vorgärten verkauft und in der Folge wohl auch als solche genutzt wurde⁵⁷⁰.

Das zweite, im Jahr 1892 diskutierte Platzprojekt wurde im Zusammenhang mit der geplanten Vollendung der Marienstraße vorgeschlagen. Beide Projekte sollen daher hier gemeinsam untersucht werden.

Wie oben dargestellt, scheiterte der Grundbesitzer und Mitunternehmer bei der Anlage der Marienstraße, der Justizrat Mayer, im Jahr 1885 bei dem Versuch, die Stadt zur Fertigstellung der Marienstraße auf städtische Kosten zu bewegen: Während Mayer ein Enteignungsverfahren gegen die Grundbesitzer an der Weberstraße, die Familie Röttgen, bereits per Gerichtsurteil als vollzogen betrachtete, hielt die Stadt – in Übereinstimmung mit der Rechtslage – ein solches Verfahren noch für erforderlich. Sie verlangte darüber hinaus zunächst eine Regelung der Kostenfrage

⁵⁶⁹ Ebd.

⁵⁷⁰ Protokoll der Stadtverordnetenversammlung vom 6. März 1891, Bonner Chronik, S. 353 f.

und die Abtretung der bereits ausgebauten Straßenstrecke, bevor der Ausbau der restlichen Straße erfolgen könne.

Zu Beginn der Neunzigerjahre entschlossen sich die Erben des Unternehmers, die bereits seit rund zwei Jahrzehnten fertiggestellte Straßenstrecke „durch notariellen Akt und schenkungsweise der Stadt Bonn zum Eigentum zu übertragen“ und damit eine der Voraussetzungen für den Ausbau der restlichen Straße durch die Stadt zu erfüllen. Sie knüpften an dieses Anerbieten jedoch die Bedingung, dass „die Stadt ihrerseits den Ausbau der gedachten Straßenstrecke alsbald ortsüblich durchführt und diese Straßenstrecke auch ferner so unterhält“⁵⁷¹. Des weiteren verlangten die Erben Mayers, von allen Ausbaurkosten befreit zu bleiben.

Angesichts dieses Angebotes und auch früherer Äußerungen der Stadt – immerhin konnte sie bei Interesse an der Fertigstellung der Marienstraße als Bestandteil des Alignementplans auf diese Weise die zeitraubende und kostenträchtige Enteignung des Straßenbaulandes umgehen – überrascht es, dass Oberbürgermeister Doetsch den beim Notar anberaumten Termin verstreichen ließ, sodass es nicht zur Übernahme der Straße in städtischen Besitz kam⁵⁷². Einer der Söhne Mayers wandte sich daraufhin in dieser Angelegenheit an den Nachfolger Doetschs im Amt des Oberbürgermeisters, Wilhelm Spiritus.

Am 13. März 1891 wurde das Angebot der Familie in der Stadtverordnetenversammlung behandelt. Wie aus den Beratungen hervorgeht, waren, soweit die Straße überhaupt schon bebaut war, sämtliche Anwohner bereit, nach Maßgabe der Frontlänge ihrer Grundstücke einen Betrag zu den Ausbaurkosten der Straße zu leisten – was nach dem über 20 Jahre währenden Zustand einer Baustelle nicht verwundert. Allerdings konnte auf diesem Wege nur etwa die Hälfte der zum Ausbau benötigten Mittel aufgebracht werden: Einerseits waren die Brüder Mayer von den Beitrags-

⁵⁷¹ Schreiben vom 27. Dezember 1890 an Oberbürgermeister Doetsch, Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1563.

⁵⁷² Das geht aus einem Schreiben der Erben Mayers an den Nachfolger Doetschs, Oberbürgermeister Spiritus, vom 28. Juli 1891 hervor. Ebd. Zur Amtsführung Doetschs gegen Ende seiner Amtszeit vgl. Fußnote 491.

zahlungen ausgenommen, andererseits besaß ein weiterer Bürger ein tiefes Gartengrundstück an der Marienstraße, dessen Front allerdings an der Königstraße lag. Er konnte damit ebenfalls nicht zu den Ausbaurkosten der Marienstraße herangezogen werden. Die Stadtverordnetenversammlung beschloss daher, dass der zum Ausbau noch erforderlichen Betrag von 5500 Mark von der Stadt getragen werden solle⁵⁷³. Das Haupthindernis für den Ausbau der Marienstraße war damit aber noch nicht ausgeräumt: der Erwerb des noch fehlenden Grundbesitzes, vor allem derjenige im Eigentum der Familie Röttgen.

In dieser Situation wandten sich im September 1892 rund 160 Bürger brieflich an die Stadt mit der Bitte, zwischen der Einmündung der heutigen Loëstraße auf die Marienstraße, dieser letzteren, der Weber- und der Kaiserstraße einen Platz anlegen zu lassen. Dieser sollte damit an derselben Stelle entstehen, die auch im Stadterweiterungsplan für die Anlage eines allerdings wesentlich größeren Platzes vorgesehen gewesen war. Dieses Projekt war, wie dargestellt, am 9. Juni 1873 zu den Akten gelegt worden.

Ähnlich wie beim Platzprojekt des Hauptmanns a.D. Hoffmann argumentierten auch die Befürworter eines öffentlichen Platzes an der Weber- bzw. Marienstraße mit der steigenden Bevölkerungs- und Baudichte in dem entstehenden neuen Stadtteil. Nachdem inzwischen die Verlängerung der Marienstraße bis zur Weberstraße anstehe, müsse das „hiervon betroffene, zwischen Marienstraße Ausgang Esserstraße. Weberstraße und verlängerter Kaiserstraße bzw. dem Eisenbahndamm gelegene Terrain“ als das einzige gelten, „welches bei erheblicher Größe noch unbebaut“ sei. Da sich die schon jetzt sehr rege Bauthätigkeit im südlichen Stadttheile (...) in nächster Zeit noch bedeutend steigern“ werde, biete sich das oben bezeichnete Gelände für einen öffentlichen Platz geradezu an: Hier könne „bei ausreichender Größe (...) vielleicht später ein öffentliches Gebäude, z.B. eine Schule, Kirche oder auch ein Markt errichtet bzw. eingerichtet“ werden⁵⁷⁴.

⁵⁷³ Stadtverordnetenversammlung vom 13. März 1891, Bonner Chronik, S. 405f.

⁵⁷⁴ Der Vorgang befindet sich in der Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 31/2261.

Im Gegensatz zu dem 1892 durch Privatleute angeregten Platzprojekt ist für das Vorhaben, die alte Idee des Alignementplans in die Tat umzusetzen, eine städtische Reaktion überliefert: Wegen zu hoher Kosten lehnte die Stadtverordnetenversammlung die Eingabe, die „von mehreren Einwohnern“ vorgelegt worden sei, am 23. November 1892 ab⁵⁷⁵. Es waren also weder prinzipielle noch städtebauliche Gründe, die das endgültige Aus für einen großen, altstadtnahen Platz im neu entstehenden Stadtteil bedeuteten: „Lediglich“ Kostenargumente ließen sich gegen ein Vorhaben ins Feld führen, das bereits rund 20 Jahre zuvor nicht hatte umgesetzt werden können: Hatte er die Abmagerung des Alignementplans in den Jahren 1863/64 noch „überstanden“, so hatte ihn die Stadt rund zehn Jahre später, wie oben dargestellt, nach einer Expertise des stellvertretenden Stadtbau-meisters Schubert aus dem Stadterweiterungsplan streichen dürfen. Pikanterweise bildete seinerzeit das Baugesuch Mayers den Anlass, den Sinn der Platzanlage kritisch zu betrachten: also die Bauanfrage desjenigen privaten Akteurs, auf dessen Initiative die Marienstraße seinerzeit unter anderem entstanden war.

Rechtlich betrachtet dürfte mit der Streichung des Platzes aus dem Alignementplan auch die Grundlage für eine Enteignung des benötigten Areals für die Freifläche entfallen sein. Damit ist fraglich, ob das Kostenargument der Stadt das alleinige Hindernis für die Platzanlage dargestellt hätte. Die beiden „Bürgerinitiativen“ zeigen indes, dass, allen Kosten- und rechtlichen Argumenten zum Trotz, eine Reihe von Bonner Bürgern Platzanlagen in dem neu entstehenden Stadtteil nicht nur befürworteten, sondern sich auch für ein solches Vorhaben einsetzten. Unter dem Blickwinkel der Beteiligung privater Akteure am Zustandekommen eines Stadtviertels ist dieses nachweisbare Engagement für die beiden Platzanlagen bemerkenswert, auch wenn es letztlich in beiden Fällen scheiterte.

Seit Anfang des Jahres 1893 stand die Stadt in Verhandlungen mit Grundbesitzern, denen sie Teile ihres Eigentums zur Vollendung der Marienstraße abkaufte. Die völlige Freilegung der zur Fertigstellung der Mari-

⁵⁷⁵ Ebd.

enstraße benötigten Freiflächen gelang allerdings erst im Verlauf des Jahres 1898⁵⁷⁶.

Erstaunlicherweise sind anhand der Quellen keine Enteignungsverfahren zum Erwerb des benötigten Grundbesitzes nachweisbar. Die Marienstraße selbst wurde nach Abschluss der Grunderwerbsverfahren schließlich angelegt.

Die damit um etwa 30 Jahre verzögerte endgültige Fertigstellung der Marienstraße ist deutlich am unterschiedlichen Alter der Bebauung ablesbar. Während die Wohnhäuser im nördlichen Abschnitt der Straße zwischen der König- und der Loestraße aus den Siebziger-, Achtziger- und Neunzigerjahren stammen, konnte die Bebauung des südlichen Teils der Straße zwischen Loestraße und Weberstraße erst nach der Jahrhundertwende einsetzen⁵⁷⁷.

Mit der städtischen Absage an die beiden von privater Seite vorgeschlagenen Platzprojekte blieb es bei den eingangs erwähnten kleinen Plätzen an der Prinz-Albert- und Heinrich-von-Kleist-Straße sowie an der Argelanderstraße Ecke Weberstraße: eine magere Bilanz angesichts der Vorschläge und Konzepte zu Platzanlagen, die seit Beginn des Stadterweiterungsprojektes vorgelegt worden waren. Die Nähe zur Altstadt, Kostengründe und Grunderwerbsschwierigkeiten verhinderten die ursprünglich vorgesehenen Platzanlagen, sodass in dieser Hinsicht der Stadterweiterungsplan auch nach dem privaten „Nachspiel“ eindeutig als gescheitert angesehen werden muss.

⁵⁷⁶ So erfolgte beispielsweise unter dem 9. September 1898 die Grundbuchänderung nach der Abtretung von Grundeigentum durch die Familie Röttgen. Straßenbauakte Marienstraße, StABo Pr 71/1561.

⁵⁷⁷ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 15.

15. Der Ausbau der Altwege durch die Stadt Bonn: Bonner Talweg, Grüner Weg und Kessenicher Weg zwischen 1860 und 1890

Die Sanierung und der Ausbau der verschiedenen Altwege im Gebiet der heutigen Südstadt bildete seit der Beschränkung des Stadterweiterungsprojekts ab 1863 lange Zeit die einzige Form städtischer Straßenbaumaßnahmen jenseits von Weberstraße und Bonner Talweg. Erst zu Beginn der Neunzigerjahre kam es, wie dargestellt, auch wieder zur Neuanlage von Straßen durch die Stadt. Die Ausbesserungs- und Regulierungsarbeiten an den Altwegen setzten teilweise bereits in den frühen Sechzigerjahren ein; sie zogen sich aber oft bis in die Achtziger- und frühen Neunzigerjahre hin, sodass sie hier nur überblicksartig dargestellt werden sollen. Die spärliche und lückenhafte Überlieferung städtischer Ausbaumaßnahmen erschwert deren Untersuchung zusätzlich.

Vor Erlass des Preußischen Fluchtliniengesetzes im Jahr 1875 waren die Gemeinden kaum in der Lage, die ihnen bei Straßenbaumaßnahmen entstehenden Kosten von den späteren Anliegern als den Nutznießern wieder einzuziehen. Zwar enthalten die Quellen Hinweise darauf, dass die Stadt Bonn versuchte, solche Anlieger zur freiwilligen Kostenbeteiligung zu bewegen – etwa beim Kessenicher Weg, der späteren Niebuhrstraße – doch war solchen Bemühungen zumeist kein Erfolg beschieden. Die Anwohner verwiesen in diesem Zusammenhang gern darauf, dass sie anderweitig hoch belastet bzw. an dem schlechten Zustand der Wege nicht schuld seien. Trotz dieser Beschwerden sind sowohl für die Zeit vor als auch nach 1875 etliche Versuche der Stadt Bonn überliefert, die vorhandenen Altwege in einen passierbaren Zustand zu bringen bzw. diesen zu erhalten.

Die Hauptquellen zur Untersuchung der Genese des Südstadt-Straßennetzes, die so genannten Straßenakten, beinhalten auch eine Fülle von Klagen der Anwohner über den Zustand der verschiedenen Gemeindegewege im Umkreis der Altstadt. Diese seien namentlich bei feuchter

Witterung unpassierbar⁵⁷⁸. Im Jahr 1868 führte Bürgermeister Kaufmann in dieser Angelegenheit einen längeren Schriftwechsel mit der Bezirksregierung in Köln, dessen Auslöser offenbar Bürgerbeschwerden bei der vorgesetzten Baubehörde waren⁵⁷⁹. Aus der Stellungnahme eines Bürgers geht hervor, dass die Stadt sich aus finanziellen Gründen jeweils lediglich zu den dringlichsten Sanierungsarbeiten an den Wegen aufraffte, von denen nach einigen Monaten jedoch nichts mehr zu spüren sei. Offenkundig unterblieb eine umfassende und gründliche Sanierung. Kaufmann zog sich gegenüber der Regierung auf den Standpunkt zurück, die Stadt fühle sich nicht verpflichtet, „alle Wege kunstmäßig auszubauen, die eigentlich nur Feldwege“ seien⁵⁸⁰.

Hauptursache des Übels war die langsam aber stetig steigende private Bautätigkeit. Auch hier machte sich der Mangel eines regulierenden Gesetzes bemerkbar: War die Stadt einerseits vor 1875 noch nicht in die Lage versetzt, die ihr durch Straßenbaumaßnahmen entstehenden Kosten auf die Nutznießer abzuwälzen, so hatte sie andererseits nicht die rechtlichen Mittel an der Hand, die Bebauung an Straßen und Wegen zu verhindern, die beispielsweise noch ungenügend ausgebaut und den zusätzlichen Belastungen nicht gewachsen waren. Sie musste die private Bautätigkeit an den Altwegen wie an neu entstehenden Straßen zunächst dulden. Auch der Ausbau einer entsprechenden Kanalisation konnte unter diesen Rahmenbedingungen nicht gelingen. Folge dieser Entwicklung waren weitere Schäden an den Wegen: Etliche Grundbesitzer friedeten ihren bebauten oder unbebauten Besitz mit Mauern ein, die wiederum den natürlichen Wasserablauf hemmten und die Auftrocknung der Wege behinderten. Manche Grundbesitzer weigerten sich überdies, einer Niveauerhöhung etwa des Kessenicher Weges zuzustimmen - die die Stadt zur Behebung der

⁵⁷⁸ Undatierter Brief Kaufmanns an die Bezirksregierung Köln, Straßenbauakte An der Elisabethkirche, StABo Pr 2094.

⁵⁷⁹ Kaufmann erwähnt „Beschwerdeführer“, deren Anliegen „mit vielen anderen Anträgen auf Ausbau von Wegen“ zusammenhänge. Ebd.

⁵⁸⁰ Ebd.

Misere vorgeschlagen hatte – weil sie in der Höherlegung des Weges eine Beeinträchtigung des Grundstückswertes sahen.

Rechtliche Probleme und die Finanzlage der Stadt führten in Verbindung mit dem Verhalten mancher Grundbesitzer zu Schwierigkeiten bei der Unterhaltung der Altwege. Dennoch kam es zwischen 1860 und 1890 zu verschiedenen Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen am städtischen Altwegenetz, die nachfolgend am Beispiel der Altwege Bonner Talweg, Grüner Weg und Kessenicher Weg beleuchtet werden sollen. Ausbaumaßnahmen größeren Umfangs sind ferner für die heutige Kaiserstraße und den südlichen Abschnitt der Straße Am Hofgarten nachgewiesen. Stadt und Universität Bonn führten im Jahr 1885 Gespräche über die Unterhaltung der Poppelsdorfer Allee und der Wege im Hofgarten, für welche die Universität einen Zuschuss verlangte. Die städtische Baukommission schlug der Universität in diesem Zusammenhang den Ausbau der ehemaligen Hofgartenstraße südlich des Hofgartens sowie eine jährliche Zahlung von 1 000 Mark unter der Bedingung vor, dass die Universität weiterhin den gleichen Beitrag wie zuvor zum Unterhalt der genannten Wege bzw. Straßen leiste⁵⁸¹.

15.1 Der Bonner Talweg

Ausbaumaßnahmen am Bonner Talweg lassen sich schon für das Jahr 1837, lange vor Beginn des Stadterweiterungsprojekts, nachweisen⁵⁸². 20 Jahre später plante die Alignementdeputation eine Verbreiterung des Weges - aus ästhetischen Gründen(!) - sowie die Anlage von Vorgärten: Mit zwei Ruten Breite erschien ihr der Weg zu schmal. Gegen diese Pläne

⁵⁸¹ Das Protokoll einer entsprechenden Sitzung der Baukommission mit verschiedenen Vertretern der Universität (?) findet sich in einer Sammlung städtischer Kommissionen: StABo Pr 2/235.

⁵⁸² Schreiben an den Kessenicher Bürgermeister Cassel in der Straßenbauakte Bonner Talweg, StABo Pr 31/1908.

erhob der oben mehrfach erwähnte Fabrikant Marquart Einspruch. Sie wurden durch die Rücknahme der westlichen Grenze des Stadterweiterungsgeländes bis zum Bonner Talweg allerdings ohnehin obsolet; der entsprechende Regierungsbeschluss datiert vom 20. April 1858 und wurde, wie erwähnt, in der Sitzung der Deputierten vom 12. Mai 1858 diskutiert⁵⁸³.

Nach dem für die Stadt ungünstigen Urteil in der Enteignungssache de Foy beschränkten sich nach Ansicht der Deputierten die unverzichtbaren Arbeiten am Bonner Talweg auf die Regulierung der Kreuzung mit der Poppelsdorfer Allee, wie ein Gespräch mit den hauptsächlich betroffenen Anliegern ergab. Die Durchführung des Alignements – es lief nach der Entscheidung der Regierung lediglich noch auf eine Begradigung des Weges hinaus – sollte nach Ansicht der Stadt von der Bereitschaft der übrigen Grundbesitzer abhängig gemacht werden, den dazu erforderlichen Boden abzutreten. Es zeigte sich allerdings umgehend, dass davon nicht die Rede sein konnte, obwohl es nur um relativ kleine Flächen ging. Am 9. Januar 1863, im Zuge der Beratungen darüber, welche der im Stadterweiterungsplan enthaltenen Straßenprojekte aufzugeben seien, stellte die Alignementkommission mit Blick auf den Altweg fest: „In Beziehung auf den Bonner Talweg ist die Kommission der Ansicht, denselben fallen zu lassen, da die betreffenden Grundeigentümer sich nicht willig gezeigt haben (...)“. Zudem könne der Weg auch ohne Festschreibung im Stadterweiterungsplan unter Anwendung des Gesetzes vom 9. Ventose XIII⁵⁸⁴ instand gesetzt bzw. unterhalten werden.

Soweit erkennbar, kam es erstaunlicherweise allerdings noch nicht einmal zu der mit dem Grundbesitzer Perry vereinbarten Pflasterung des Kreuzungsbereichs mit der Poppelsdorfer Allee – jedenfalls wird nichts über die Ausführung der Arbeiten berichtet. Im Oktober 1869 standen – ebenfalls ohne erkennbare Resultate – die Verbreiterung und Erhöhung des Weges auf der Tagesordnung, wobei diese letztere wohl zur Verbesserung des Wasserabflusses dienen sollte: begleitet doch der Bonner Talweg die

⁵⁸³ Vgl. den Abschnitt zur Einbeziehung von Kessenicher und Poppelsdorfer Gemarkungsteilen in den Stadterweiterungsplan.

⁵⁸⁴ 28. Februar 1805. Vgl. Fußnote 314.

ehemals sumpfige Gumme-Niederung, also den ehemaligen Rheinarm, von dem bereits im Zusammenhang mit dem so genannten Schwarzwasser die Rede war.

Für das Jahr 1869 lässt sich jedoch belegen, dass einzelne Grundbesitzer sich mit Rücksicht auf die anstehende Nutzung ihres Eigentums als Bauland nun doch zur Hergabe von Grund und Boden zum Ausbau und zur Sanierung des Weges bereit fanden. So trat eine Grundbesitzerin im Oktober 1869 Terrain am Bonner Talweg an die Stadt unter der Bedingung ab, dass diese den Weg bis zum 1. Mai 1870 verbreitere und aufschütte, da sie sich „der Bauplätze wegen zu dem Opfer entschlossen“ habe⁵⁸⁵. Die Grundbesitzerin verlangte zudem, dass die Stadt für Umbaumaßnahmen am Bertelschen Anwesen aufkomme, die durch die Arbeiten an dem Altweg notwendig wurden. Die Stadt ging auf die Offerte allerdings nicht ein, und die Grundbesitzerin verzichtete in der Folge auf ihre Bedingung.

Im Jahr 1872 legte die Stadt nach weiteren Grundabtretungen mehrerer Anlieger Gehwege an der Westseite des Weges an. Gleichzeitig wurden im Zusammenhang mit dieser Maßnahme die Baufluchtlinien an dem Weg festgelegt⁵⁸⁶. Ob die früher von dem Grundbesitzer Perry favorisierte und nun von den Anliegern Dr. Marquart, Marx, von der Goltz und von Rappard geforderte Regulierung der Entwässerung sowie die Pflasterung der Kreuzung mit der Poppelsdorfer und der Baumschulallee nun erstmals erfolgte oder ob es sich lediglich um eine Reparatur handelte, lässt sich nicht mehr feststellen⁵⁸⁷.

In den Jahren 1875 und 1876 erfolgte eine Herstellung der Fahrbahndecke mit Basaltschrot. Diese Arbeiten wurden unter anderem mit

⁵⁸⁵ Straßenbauakte Bonner Talweg StABo Pr 31/1908. Bei der Grundbesitzerin handelte es sich um Frau Camilla Bertel, die über umfangreiche Ländereien verfügte.

⁵⁸⁶ Mitteilung der Stadt an einige Anlieger vom 21. Mai 1872. Ebd.

⁵⁸⁷ Die Anlieger trugen die Forderung am 19. Mai 1872 an die Stadt heran. Es ist nicht auszuschließen, dass der Kreuzungsbereich bereits in den Sechzigerjahren einmal gepflastert wurde und diese Pflasterung lediglich auszubessern war. Nachdem Hinweise auf die Durchführung dieser Arbeiten allerdings fehlen, ist es aber eben auch denkbar, dass die Forderung Perrys in der für diese Zeit typischen städtischen Haltung über fast zehn Jahre hinweg unerledigt blieb und erst auf den Druck mehrerer Anlieger hin erfüllt wurde.

freiwilligen(!) Beiträgen der Jutespinnerei am Kessenicher Abschnitt des Bonner Talweges und des Grundbesitzers Guillaume finanziert – sein Besitz lag an der Ostseite des Weges, südlich der Weberstraße. Am 19. Oktober 1876 waren die Arbeiten abgeschlossen. Es liegt nahe zu vermuten, dass die Finanzierungsmöglichkeiten der beiden Gesetze von 1874 und 1875 sowie das im August 1876 erlassene Bonner Ortsstatut einen Anreiz für die Maßnahmen an dem Altweg bildeten.

Im Jahr 1878 ist eine erneute Verbreiterung des Bonner Talweges in Höhe der Chemischen Fabrik Marquart überliefert, und 1879 verhandelte die Stadt schließlich mit den Grundbesitzern Rieth und Hoffmann über die Abtretung von Terrain zur Anlage eines Banketts, wohl auf dem Abschnitt zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Einmündung der Königstraße. Die Planungen scheiterten aber an der fehlenden Bereitschaft der Grundbesitzer, die benötigten Flächen abzutreten. Offensichtlich verzichtete die Stadt auf ein Enteignungsverfahren und beschränkte sich darauf, einen Kanal vom Bonner Talweg zur Poppelsdorfer Allee anzulegen, um die Entwässerung des Altweges zu verbessern. Weitere Maßnahmen zum Ausbau des Bonner Talweges lassen sich den Quellen im hier untersuchten Zeitraum nicht entnehmen.

15.2 Der Grüne Weg

Der so genannte Grüne Weg gehört zum Altwegebestand der heutigen Südstadt. Der Hundeshagen-Plan von 1819 verzeichnet ihn als geradlinige West-Ost-Verbindung zwischen dem Bendenweg und dem Bonner Talweg; jenseits von diesem verläuft der Grüne Weg geradlinig fort bis zur Bonn-Poppelsdorfer Grenze. Er kreuzt nach einer leichten Nordwestbiegung den ebenfalls alten Venusbergweg und trifft in Höhe des Halbrondells vor dem Poppelsdorfer Schloss auf die Poppelsdorfer Allee. Er durchschneidet damit die südlich und nördlich davon gelegenen Flurstücke „Im Bonner Tal“ und „An der alten Sandkaule“. Letztere ist bereits 1590/1616 als Flurname belegt; die Flurbezeichnung „Bonner Tal“ für das Jahr 1620⁵⁸⁸. Wann der Weg entstand und welche Funktion er besaß, muss an dieser Stelle offen bleiben.

Der Ausbau des Grünen Weges zwischen dem ehemaligen Bendenweg und der Poppelsdorfer Allee im Verlauf des 19. Jahrhunderts lässt sich mit Hilfe der hier herangezogenen Quellen nur schlaglichtartig beleuchten. Bereits für die beginnenden Sechzigerjahre, noch während der Arbeitszeit der Aligmentdeputation, ist ein Versuch des Beigeordneten Eller belegt, den Grünen Weg zu einer Straße auszubauen. Demzufolge war die Stadtverwaltung „bemüht gewesen (...) mit den anschließenden Grundeigenthümern eine Vereinbarung zu treffen, wonach der Weg verbreitert und so aus dem jetzigen Feldweg eine völlig ausgebaute Straße mit gepflasterten Rinnen“ entstehen sollte. Die Vereinbarung sei „aber nicht zustande gekommen, da mehrere der Adjacenten sich weigerten, das dazu nöthige Terrain herzugeben“⁵⁸⁹.

In der Folgezeit entstanden am östlichen Abschnitt des Weges, zwischen dem Bonner Talweg und dem Bendenweg, mehrere Wohnhäuser

⁵⁸⁸ J. Dietz (Anm. 250), S. 90 und 37.

⁵⁸⁹ Eller an Oberbergat Brassert am 15. April 1861, Straßenbauakte Grüner Weg, StABo Pr 31/2217.

ohne Rücksicht auf die im Stadterweiterungsplan festgelegten Fluchtlinien, die für den Weg eine Breite von 42 Fuß, rund 13,2 Meter, vorgesehen hätten⁵⁹⁰. So sah sich ein Anlieger, der Grundbesitzer Zintgraff, gezwungen, die Alignementdeputation um die Angabe einer neuen Baulinie zu bitten, da die ursprünglich vorgesehenen Fluchtlinien zumindest an der südlichen Straßenseite nach dem Bau des Hauses 142 a nicht mehr ausführbar waren⁵⁹¹. Den Hausbau jenseits der vorgesehenen Fluchtlinien hatte die Stadt mit dem ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen Instrumentarium nicht verhindern können.

Aus diesen Angaben folgt, dass der Weg bis 1862 nicht ausgebaut werden konnte. Ein Brief des Stadtbaumeisters Thomann an Oberbürgermeister Kaufmann lässt nun den Schluss zu, dass der westliche Teil des Grünen Weges im Verlauf des Jahres 1862 als Ausbaumaßnahme im Gespräch war. So heißt es in dem Schreiben, wenn „durch Abtretung von Terrain zur Verbesserung der städtischen Wege mit bemerkenswerter Bereitwilligkeit“ der Stadt entgegen gekommen werde, dürfe „auch städtischerseits mit dem Ausbau solcher Strecken nicht gezögert werden“⁵⁹². Es ist aber nicht bekannt, ob und welche Maßnahmen vor allem hinsichtlich der Verbreiterung des Weges tatsächlich erfolgten. Auf einem Baufluchtlinienplan vom 7. November 1876 mit Nachträgen bis zum Jahr 1885 ist der Grüne Weg als ursprünglich nur eine Rute – rund 3,77 Meter – breiter Altweg verzeichnet⁵⁹³. Für die Umsetzung wenn auch vielleicht nur ausbessernder Maßnahmen auf dem oben bezeichneten westlichen Abschnitt des Weges im Verlauf der Sechzigerjahre sprechen aber indirekt Proteste von Anliegern an dessen östlichem Abschnitt: Dessen Bewohner forderten vergleichbare Baumaßnahmen auch für diesen Teil des Weges. So setzten

⁵⁹⁰ Angaben zur Straßenbreite in einem Brief des Stadtbaumeisters Thomann an Bürgermeister Kaufmann vom 27. März 1862, Straßenbauakte An der Elisabethkirche, StABo Pr 31/2094.

⁵⁹¹ Die Lage des Hauses ist anhand der Hausnummerierung des Stadtplans von 1865 ablesbar. Protokoll der Alignementdeputation vom 22. Februar 1862, StABo Pr 9/177.

⁵⁹² Protokoll der Alignementdeputation vom 22.2.1862, ebd.

⁵⁹³ Plan B 94a im Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn.

sich etwa die Anlieger Kestermann, Zintgraff und Wolff für den Ausbau des betreffenden Wegeabschnitts ein, da sich bei dem trostlosen Zustand des Weges kein Käufer oder Mieter für die dortigen Wohnhäuser finden lasse. Dagegen lehnten andere Anlieger solche kostenträchtigen Vorhaben ab: Die Grundbesitzer bzw. Anlieger von Hofmann-Chappuis, Werner und Philippson – die beiden letzteren waren an der Südseite des Weges ansässig – weigerten sich, Teile ihrer Vorgärten zum Ausbau des Grünen Weges abzutreten.

Bis 1868 kam es daher nicht zum Ausbau des östlichen Wegeabschnitts zwischen dem Bendenweg und dem Bonner Talweg. In einer oben im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen des Jahres 1868 bereits einmal erwähnten Kostenaufstellung des Stadtbaumeisters Thomann ist der Ausbau des Grünen Weges vor den Häusern der Grundbesitzer von Hofmann-Chappuis, Werner und Philippson auf einer Strecke von 13 Ruten – rund 50 Metern – noch als Projekt ausgewiesen. Den Quellen lässt sich allerdings nicht entnehmen, ob und gegebenenfalls in welcher Breite der Ausbau des Grünen Weges in dieser Zeit tatsächlich erfolgte⁵⁹⁴.

Während die Häuser Nr. 2 bis 12 sowie 14 bis 18 vor bzw. in den Siebzigerjahren von nicht überlieferten Architekten errichtet wurden, erstellte der Baumeister Johann Thoma zwischen 1869 und 1872 die Häuser Nr. 22 bis 38 auf der Nordseite sowie die Nummern 15 und 15a auf der Südseite des östlichen Straßenabschnitts bis zum Bonner Talweg⁵⁹⁵. Im Zusammenhang mit dem Bau dieser Häuser konnte sich die Stadt, wie der Verwaltungsbericht für das Jahr 1874 berichtet, mit Thoma auf die „unentgeltliche Abtretung des zum Trottoir auf beiden Seiten der Straße herzugebenden Terraintreifens“ vor den oben genannten Häusern einigen: Die Bauten entstanden sämtlich als Spekulationsobjekte⁵⁹⁶, in deren Preis der Aufwand für die Terrainabtretung längst eingerechnet war.

⁵⁹⁴ Die Königstraße besitzt heute eine wechselnde Breite von durchschnittlich 20 Metern. Im städtischen Aligmentplan waren nur rund 13,2 Meter vorgesehen.

⁵⁹⁵ E. Grunsky/V. Osteneck (Anm. 151), S. 14.

⁵⁹⁶ Ebd.

Auch der Rentier Carl von Rappard trat im selben Jahr, 1874 „an die Stadt zur Erbreiterung des Grünen Weges einen Streifen von über ca. 2400 Quadratfuß aus seinem an der genannten Straße gelegenen Garten“ ab; im Gegenzug hatte die Stadt für eine neue Einfriedung des Grundstücks zu sorgen.

Für das Jahr 1876 sind Korrekturen des Nivellements des Grünen Weges überliefert. Vielleicht steht der oben erwähnte Fluchtlinienplan B 94a „zur Feststellung der Baulinien und des Straßengefälles“ vom 7. November 1876 mit dieser Maßnahme, für die unter dem 10. Juni 1876 ein Kostenvoranschlag⁵⁹⁷ erstellt wurde, in Zusammenhang. Es lässt sich daraus jedoch nicht mehr klären, ob zu diesem Zeitpunkt die Verbreiterung des zunächst nur rund 3,77 Meter breiten Weges auf 13,18 Meter, also rund 3,5 Ruten, erfolgte, die der oben genannte Plan als erste Ausbaustufe verzeichnet.

Ein weiterer Zusatz auf dem Plan informiert uns über eine weitere Verbreiterung des westlichen Wegeabschnitts auf insgesamt 19,18 Meter. Diese Straßenbreite erreichte man, wohl im Jahre 1889, durch die Vorschrift je drei Meter breiter Vorgärten.

Die schriftlichen Nachrichten zum Grünen Weg setzen erst wieder in den Jahren 1888/89 ein: Die Stadt kaufte Parzellenstreifen vor drei Grundstücken für insgesamt 5680 Mark an; einer der Verkäufer war der mehrfach erwähnte Grundbesitzer Philippson. Möglicherweise handelt es sich also um diejenigen Anlieger am östlichen Abschnitt des Grünen Weges, die den Ausbau des Weges in den Sechzigerjahren abgelehnt hatten. Der Versuch der Stadt, den Kaufpreis für die drei Parzellen auf die übrigen Anlieger der Straße abzuwälzen, stieß bei diesen naturgemäß auf Ablehnung; hatte doch der überwiegende Teil der Anlieger Vorgartenland in einer Tiefe von acht Fuß, rund 2,5 Metern, unentgeltlich und freiwillig an die Stadt abgetreten⁵⁹⁸.

⁵⁹⁷ Straßenbauakte Grüner Weg, StABo Pr 31/2217.

⁵⁹⁸ Ebd.

15.3 Der Kessenicher Weg und der Bonner Weg

Der Kessenicher Weg, Kessenicher Bendenweg oder einfach Bendenweg ist der dritte große Altweg, der das Stadterweiterungsgelände durchzieht. Er zweigt am Ostende der Poppelsdorfer Allee im rechten Winkel von dieser nach Süden ab und verläuft zwischen den Flurstücken Im Bendenloch und der so genannten Maarfläche in Richtung Kessenich⁵⁹⁹.

Von der Koblenzer Straße, der heutigen Adenauerallee, führt ein weiterer Weg in Richtung Kessenich. In Höhe des heutigen Bahnübergangs von der Arndtstraße zur Lessingstraße überquert er die Bahnlinie und verläuft parallel zum Bendenweg nach Kessenich. Diesen letzteren Wegezug, also die heutigen Straßen An der Elisabethkirche und Niebuhrstraße, führt Ursula Heimbach wie die Adenauerallee auf römerzeitliche Trassen zurück⁶⁰⁰. Auf den kartographischen Unterlagen, die Stadtbaumeister Thomann für das Stadterweiterungsprojekt anfertigte, trägt die Trasse der heutigen Niebuhrstraße und der Straße An der Elisabethkirche die Bezeichnung „Bonner Weg“⁶⁰¹.

⁵⁹⁹ Die Flurbezeichnung Maarflach reicht in ihren verschiedenen Erscheinungsformen bis in das 15. Jahrhundert zurück. Der Bendenweg erscheint in der Topographie Hundeshagens auch als Kirchenweg nach Kessenich; die Bezeichnung Bendenloch ist für 1813 belegt; vgl. J. Dietz (Anm. 250), S. 74 und S. 33. Die Bezeichnung Kirchweg wiederum leitet sich aus der Tatsache ab, dass zwei Drittel der Pfarrkinder der ehemaligen Stadtpfarrei St. Martin in Kessenich lebten. Kirchenrechtlich blieb die Martinskirche bis 1805 die Pfarrkirche für Kessenich, obwohl dort seit dem 11. Jahrhundert ein Gotteshaus nachweisbar ist. Vgl. Wilhelm Passavanti (Hrsg.), Bonner Kirchen und Kapellen, Bonn 1989, S. 3 und S. 78.

⁶⁰⁰ Ursula Heimbach, Der Bonner Raum in römischer Zeit, in: Die römische Ära Bonns. Begleitpublikation zur Ausstellung „Historische Meile“, im Auftrag der Stadt Bonn hrsg. von Wolfgang Meighörner-Schardt, Köln 1989, S. 14/15.

⁶⁰¹ Dietz erklärt die Bezeichnung „Bonner Weg“ im Rückgriff auf Hundeshagen (?) als den „Weg von Kessenich nach Bonn oder Bonner Weeg“ (sic), mithin als Bonner Talweg; auf dem Hundeshagen-Plan selbst ist die Trasse Niebuhrstraße-An der Elisabethkirche als „Weg von Kessenich oder Bonner Weg“ bezeichnet, auf dem Stadtplan von 1865 als „Bonner Weg von Kessenich“.

Im Verlauf der Stadterweiterungsplanung setzte sich die Stadt Bonn erstmals im Herbst 1861 mit Plänen zur Sanierung eines Teilstücks des „Kessenicher Weges“ auseinander. Mit dieser Bezeichnung ist hier dezidiert die Trasse der heutigen Niebuhrstraße bzw. der Straße An der Elisabethkirche gemeint. Anlass für die Diskussion über den Weg war die Beschwerde eines Hausbesitzers – sein Besitz befand sich an der Mündung des Weges auf die Weberstraße – über dessen desolaten baulichen Zustand. Die Stadt war zu diesem Zeitpunkt aber nicht willens oder in der Lage, die Kosten für die Sanierung des Weges aufzubringen und ließ ihrerseits ganz im Sinne der möglichen Kostenvermeidung unter den übrigen Anliegern die Bereitschaft zur Übernahme der Aufwendungen ausloten⁶⁰².

Offenbar waren die Anlieger in der Tat bereit, sich an den Kosten für die Wiederherstellung des in den Akten als Kessenicher Weg bezeichneten Straßenstücks zu beteiligen, denn bereits am 1. Februar 1862 teilte Oberbürgermeister Kaufmann einem Grundbesitzer mit, die Stadtverordnetenversammlung habe den Ausbau des Kessenicher Weges von der Weberstraße „bis zur Einmündung in den Hauptweg“ beschlossen. Unter dem „Hauptweg“ kann nach Lage der Dinge nur der so genannte Eselsweg – also die heutige Lennéstraße – verstanden werden, dessen Verlängerung über die Weberstraße hinaus nach Süden Bestandteil des städtischen Aligmentplans war. Bereits wenige Wochen nach dieser Mitteilung Kaufmanns begannen allerdings unter dem Eindruck des zunehmenden Widerstands gegen den Erweiterungsplan und des seit 1860 anhängigen Rechtsstreits die Beratungen der Aligmentdeputation zur Umarbeitung des Plans. Die beiden Sitzungen, deren Ergebnisse überliefert sind, fanden am 24. Oktober 1862 und am 9. Januar 1863 statt. Spätestens ab diesem Datum stand, wie in Abschnitt 5.5 erläutert, fest, dass der Ausbau des Eselsweges südlich der Weberstraße würde entfallen müssen. Auf den Wegfall

⁶⁰² Für die Sanierung des Weges, d.h. die Anlage einer Senke und gepflasterter Rinnen, waren rund 300 Taler nötig, da alte, wieder verwendbare Pflastersteine nicht zur Verfügung standen. Da die Stadt die Ursache der baulichen Misere des Weges in dem fehlenden Wasserabfluss nach Anlage verschiedener Grenzmauern an den Privatgrundstücken entlang des Weges sah, erscheint es denkbar, dass sie aus diesem Grund die Übernahme der Kosten ablehnte. Straßenbauakte Niebuhrstraße, StABo Pr 31/2317.

des Weges zielte auch der dort ebenfalls erwähnte Beschluss, alle Wege „jenseits des Katasters“ aus dem Plan zu streichen⁶⁰³. Diese Entscheidung hatte gleichermaßen die Konsequenz, dass der verlängerte Eselsweg un-
ausgebaut blieb. Noch der Bonner Stadtplan von 1895 zeigt deutlich ein von der späteren Schillerstraße, der heutigen Johannes-Henry-Straße, ausgehendes ausgebautes Stück des Eselsweges. Ab dessen nördlichem Ende ist der Weg bis zur Weberstraße dagegen nicht ausgebaut.

Die gründliche Sanierung des Kessenicher Weges bis zu dessen Einmündung in den Eselsweg scheiterte dann allerdings doch: ironischerweise just am Einspruch desjenigen Grundbesitzers, der sich ursprünglich für diese Maßnahme eingesetzt hatte. Durch die geplante Erhöhung des Weges im Zuge der Sanierung befürchtete er einen Wertverlust seines Hauses und konnte bei der Stadt durchsetzen, dass die Ausbesserung auf eine bloße Erhöhung der Wegkrone beschränkt wurde⁶⁰⁴. Im Frühjahr 1863 schloss die Stadt einen Vertrag mit dem Markscheider P.E. Zintgraff über die Ausführung der Arbeiten⁶⁰⁵. Auch für das Jahr 1865 sind Wegearbeiten vornehmlich am südlichen Teil des Weges jenseits des Bahnübergangs nachweisbar⁶⁰⁶. Es kam offenbar erneut nicht zu einer durchgreifenden Reparatur des Weges, denn 1867 häuften sich die Klagen von Anwohnern über den unerträglichen Zustand des Kessenicher Weges: Während die Anwohner dessen desolaten Zustand hauptsächlich auf die starke Belastung durch Ziegeleifuhrwerke zurückführten, sah die Stadt das Grundübel eher in der Einfriedung der Grundstücke, die den Wasserabfluss und die Austrocknung des Weges behinderten.

⁶⁰³ Die Straßenbauakte Weberstraße gibt in anderem Zusammenhang einen Auszug aus der Kabinettsordre vom 16. April 1864 wieder, welche die Beschränkung des Alignementplans bis zur Weberstraße sanktionierte. StABo Pr 31/2490.

⁶⁰⁴ Die Einigung des Grundbesitzers Fricke mit der Stadt Bonn datiert vom 2. Mai 1862.

⁶⁰⁵ Verträge Zintgraffs mit der Stadt vom 16. April und 19. Mai 1862. Straßenbauakte Niebuhrstraße, StABo Pr31/2317.

⁶⁰⁶ Das lässt sich indirekt einem Protestschreiben der Fabrikanten de Foy und Finking vom 28. Dezember 1867 gegen den Zustand des Weges entnehmen. Straßenbauakte An der Elisabethkirche, StABo Pr 31/2094.

Unter dem 29. April 1868 meldete Oberbürgermeister Kaufmann der Regierung in Köln, die Stadtverordnetenversammlung habe am 20. März und 24. April unter anderem eine Sanierung des Kessenicher Weges beschlossen. Demzufolge waren die Aufbringung einer neuen Steindecke, die Anlage durchgehender gepflasterter Rinnen von der Weberstraße bis zur Gemeindegrenze nach Kessenich sowie die Anlage eines eigenen Seitenweges für Fußgänger geplant⁶⁰⁷. Die tatsächliche Ausführung dieser Arbeiten lässt sich aber, wie so oft, anhand der hier verwendeten Quellen nicht nachweisen.

Im Zuge der Anlage der Schillerstraße ab 1874 konnte, wie bereits erwähnt, der teils nur fünf Meter breite Kessenicher Weg auf einer Strecke von rund 44 Metern auf die dreifache Breite ausgebaut werden. In der Folgezeit wurde für den Kessenicher Weg eine Breite von zwölf Metern festgelegt.

Zu Beginn der Neunzigerjahre traten, was in Bonn recht ungewöhnlich war, Grundbesitzer nicht nur für die Verbreiterung eines Weges ein, sondern waren auch zur kostenlosen Abtretung der benötigten Flächen bereit. So setzten sich die Geschwister Endemann am 10. Dezember 1890 mit dem geplanten Ausbau des Kessenicher Weges auf zwölf Meter Breite auseinander. Sie führten in ihrem Schreiben an den Oberbürgermeister nicht nur den Nachweis, dass der Weg durch die Bereitschaft mehrerer Grundbesitzer zur Abtretung von Boden sehr wohl breiter gebaut werden könne, als dies die Stadt plante. Sie verwiesen auch auf die verkehrstechnische Bedeutung des Weges, dessen künftige Frequentierung die Stadt ihrer Ansicht nach zu gering einschätzte. Im übrigen monierten sie, dass die Stadt ihrer Ansicht nach bislang keinen Versuch unternommen habe, den Weg dort, wo es noch möglich erscheine, zu begradigen⁶⁰⁸.

⁶⁰⁷ Ebd.

⁶⁰⁸ Straßenbauakte Niebuhrstraße, StABo Pr 31/2317. In einem weiteren Schreiben vom 15. Dezember 1890 legten die beiden Grundbesitzer ihr Anliegen nochmals dar. Es heißt dort wörtlich: „Wenn nach den jetzt vorliegenden Plänen die verlängerte Lennéstraße in einer Breite von 14 m und der Kessenicher Weg unter Beibehaltung des jetzigen Straßenzuges in Aussicht genommen ist, ohne daß der Licht- und Luftraum zwischen den Häuserreihen durch irgendwelche Vorgärten eine Verbreiterung erfährt, so vermögen wir in einer solchen

Die Stadt sah zunächst keine Notwendigkeit, auf das Angebot der Brüder einzugehen, die Grundbesitz zur Anlage von Vorgärten, zum Ausbau des Kessenicher Weges sowie zur Verbreiterung des Straßendamms von zwölf auf 15 Meter zur Verfügung stellen wollten. In einer Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 6. März 1891 einigten sich deren Mitglieder dann aber doch auf die Annahme der Offerte⁶⁰⁹, wenngleich der Weg aufgrund der bereits vorhandenen Bebauung nicht mehr durchgängig verbreitert werden konnte.

16. Ergebnisse: Das Bonner Stadterweiterungsprojekt im rheinischen Kontext

Kommune und Bürger werden im Titel der Untersuchung als Akteure im Entstehungsprozess der Bonner Südstadt apostrophiert. Sie waren die Kräfte, die im Verlauf des 19. Jahrhunderts den Staat als *den* Protagonisten öffentlicher Bautätigkeit so weit zurückdrängten, dass mehr und mehr von einer „Arbeitsteilung“ zwischen der öffentlichen Hand – nunmehr den Gemeindeparlamenten und der Verwaltung – und den Privaten gesprochen werden kann⁶¹⁰.

Am Beginn des Bonner wie zahlreicher anderer rheinischer Stadterweiterungsvorhaben stand aber nicht die Kommune, sondern noch der Staat in Gestalt der gesetzgebenden Gewalt wie auch der aktiven Einflussnahme auf die Straßenbautätigkeit im Rheinland. Dieses wurde als wachstumsstarke und prosperierende Region nicht erst als Bestandteil des preußischen Staates zum Objekt einer lenkenden und steuernden Stadtbaupla-

Anlage keineswegs eine Berücksichtigung derjenigen berechtigten Wünsche und Interessen zu erblicken, deren Wahrnehmung nicht nur die unmittelbaren Adjacenten, sondern auch der ganze Stadttheil, sowie der allgemeine öffentliche Verkehr mit vollem Rechte von einer systematischen Durchführung eines einheitlichen Bebauungsplans erwarten dürfte.“ Ebd.

⁶⁰⁹ Bonner Chronik, S. 354.

⁶¹⁰ H. Schröteler-von Brandt (Anm. 1), S. 643.

nung; der Oberpräsident der Rheinprovinz setzte mit der Anordnung aus dem Jahr 1834 zur Aufstellung von Stadtbauplänen in wachstumsstarken Städten des Rheinlandes mit mehr als 2000 Einwohnern vielmehr eine bereits in napoleonischer Zeit einsetzende Planungsoffensive fort. Aus der Zeit der französischen Besatzung übernahm der preußische Staat für die Rheinprovinz auch die Enteignungsgesetzgebung: Das französische Expropriationsgesetz vom 8. März 1810 war in einer deutschen Fassung vom 5. Januar 1822 publiziert worden. Eine Kabinettsordre vom 12. Juli 1836 hatte dann die Anwendbarkeit nicht nur dieses, sondern auch des so genannten Marais-Gesetzes vom 16. September 1807, das insbesondere die Refinanzierung von Enteignungen regelte, für das Rheinland noch einmal ausdrücklich bestätigt.

Im Gegensatz zu anderen rheinischen Kommunen, die die Aufforderung zur Aufstellung von Fluchtlinienplänen wenn nicht aktiv, so doch mit einer gewissen „inneren Einsicht in die Notwendigkeit“ aufgriffen, traf die Verfügung des Oberpräsidenten bei den kommunalen Akteuren Bonns auf Ablehnung. Als die Bezirksregierung die Aufstellung eines Stadterweiterungsplans rund 20 Jahre später, im Jahr 1853, noch einmal nachdrücklich anmahnte, hatte sich an der ablehnend-passiven Haltung der Kommune wenig geändert: Weder erkannten die städtischen Entscheidungsträger die Dringlichkeit der Maßnahme, noch verfügten sie kurzfristig über die planerischen und personellen Ressourcen dafür. Während der 1855 eingestellte Stadtbaumeister noch die Pläne ausarbeitete, stellte sich die Unzulänglichkeit der erforderlichen kartographischen Unterlagen heraus – die Planung des Stadterweiterungsprojekts beruhte in weitem Umfang auf veralteten Katasterkarten.

Die Alignementdeputation erkannte bereits frühzeitig die Notwendigkeit der Einbeziehung der Nachbargemeinden Poppelsdorf und Endenich, waren doch Ländereien beider Gemeinden von der Stadterweiterungsplanung betroffen. Sie vermied es jedoch, beide von Anfang an ins Boot zu holen, und versäumte es auf diese Weise, mit den dortigen Gemeindevertretern rechtzeitig einen Konsens über die Modalitäten der Planungen herbeizuführen. Als Folge der gescheiterten Ausdehnung der Alignementplanung auf die beiden Nachbargemeinden musste der Stadterwei-

terungsplan im Süden und Westen dergestalt beschnitten werden, dass er das Poppelsdorfer und das Kessenicher Gemeindegebiet aussparte.

Mit der Offenlegung des Erweiterungsplans und der Bürgerbeteiligung als Verfahrensschritte der vom französischen Recht geprägten rheinpreußischen Enteignungsprozedur traten in Bonn und anderen rheinischen Städten die von der Maßnahme betroffenen Grundbesitzer als Akteure in Erscheinung. Sie erwirkten in Bonn auf unterschiedlichem Wege gravierende Modifikationen an dem Plan, ohne dass ein auch nur ansatzweise partnerschaftlicher Umgang der kommunalen Entscheidungsträger mit den grundbesitzenden Bürgern sichtbar würde: So wies die Kommune wiederholt in arroganter Manier durch ihre Entscheidungsträger in der Aligementdeputation selbst gut begründete Einwände einiger Bürger gegen die Planungen ab. Damit lieferte sie ein Beispiel für das selbstherrliche Vorgehen der öffentlichen Hand im Geiste eines „spätabolutistischen“ Amtsverständnisses, wo ihr die realen „Machtverhältnisse“ in Planungsfragen längst einen partizipativen Umgang mit den grundbesitzenden Bevölkerungsschichten hätten nahe legen müssen. Das Fehlen dieses Einfühlungsvermögens in die Interessen und die reale Macht der privaten Akteure lässt sich nicht nur in Bonn beobachten; es hatte hier jedoch besonders gravierende Auswirkungen.

Doch selbst derartige taktische Fehler städtischer Akteure im Umgang mit den bürgerlichen Grundbesitzern hätten in Bonn nicht so einschneidende Folgen haben können, wenn nicht eine Entwicklung in der Auslegung der geltenden Gesetzgebung das ohnehin zunehmende Gewicht dieser letzteren Gruppe im kommunalen Planungsgeschehen noch verstärkt hätte. Noch im Jahr 1857 fertigte der Stadtbaumeister über die Aligementdeputation einen Bürger, dessen Besitz durch die Anlage einer Straße völlig in Anspruch genommen wurde, mit dem Hinweis auf eine Verfügung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz ab: Danach liefere die Beschränkung der privaten Bautätigkeit keinen Beschwerdegrund und sei von den Betroffenen hinzunehmen. Dabei begann sich noch im gleichen Jahr das Blatt zu Gunsten privater Akteure zu wenden, und ein Jahr später erkannte in zweiter Instanz das für Enteignungs- bzw. Entschädigungsfragen zuständige rheinische Gericht, der Appellationsgerichtshof in Köln, ein durch die

Stadt Koblenz als Planungsinstrument verhängtes Bauverbot – besser: eine Beschränkung der Baufreiheit auf privaten Grund und Boden mit Rücksicht auf ein kommunales Planungsvorhaben - als entschädigungspflichtig an.

Das Urteil von 1858, dem ähnliche folgten, stellt dabei im Prinzip keine Neuerung dar: Vielmehr hatte die französische Enteignungsgesetzgebung seit jeher in vergleichbaren Fällen Entschädigungen zugestanden. Sie hatte ferner über das Instrument der Anliegerbeiträge zum Straßenbau der Kommune auch die Möglichkeit der Refinanzierung ihrer Aufwendungen eingeräumt. Die prinzipiell sachgerechte Auslegung geltenden Rechts durch den Kölner Gerichtshof gewann aber erst mit der Zunahme bürgerlichen Grundbesitzes und dem erhöhten Planungs- und Erweiterungsdruck der Kommunen – bedingt durch die wirtschaftliche und die Bevölkerungsentwicklung – an Brisanz, und sie hatte Signalwirkung für die bürgerlichen Akteure in Bonn. Grundbesitzer konnten nun also mit der „Rückendeckung“ einer Entschädigungszahlung ihren Interessen zuwider laufende städtische Planungsvorhaben durch ein Baugesuch lähmen, das die Kommune entschädigungspflichtig abzuweisen hatte, wollte sie nicht ihre Planung von vornherein zum Scheitern verurteilt sehen.

In Bonn führte die Einsicht in die enteignungsrechtlichen Konsequenzen für die städtische Alignementplanung seit 1862 – dem Jahr des Urteils gegen den Bonner Rentier de Foy - zu einem Umdenken: Einerseits versuchten die kommunalen Akteure nun, den Plan zu modifizieren und zunächst seine erneute Publikation, dann seine Ausführung zu verhindern. Dies geschah allerdings gegen den Widerstand der staatlichen Stellen und blieb letztlich weitgehend erfolglos. Andererseits verstärkten sich bei der Stadt Tendenzen, den in die Planungen involvierten bürgerlichen Akteuren entgegenzukommen, wenn dies ohne finanzielle Folgen für die Kommune möglich schien: Letztlich gab die Stadt die Umsetzung dessen, was nach zahlreichen Planungsänderungen noch von dem ursprünglichen Stadterweiterungsvorhaben geblieben war, nicht auf, auch wenn dies bislang in der Literatur zum Bonner Stadterweiterungsprojekt gebetsmühlenartig wiederholt worden ist. Die finanzielle und institutionell-rechtliche Handlungsschwäche der Kommune, die jede juristische Auseinandersetzung um den Plan oder seine Elemente scheuen musste, führte aber zu einem zuneh-

menden Engagement privater Akteure. Diese nahmen die Inwertsetzung ihres Bodens als erschlossenes Bauland selbst in die Hand oder verbanden sich zu diesem Zweck mit anderen Interessierten.

Am Beispiel einiger rheinischer Kommunen wurden in dieser Arbeit in knapper Form Stadterweiterungsprozesse vorgestellt, auf welche die für Bonn ausführlich herausgearbeiteten Probleme nicht oder in geringerem Umfang zutrafen. Ein früher oder später als in Bonn einsetzendes Planungsverfahren, die Modalitäten des Enteignungsverfahrens – insgesamt oder fallweise –, der Erfolg oder Misserfolg bei der Einbindung der bürgerlichen Akteure oder spezielle lokale Gegebenheiten: all dies führte zu jeweils differenzierten Verläufen der Stadterweiterungsplanung und erschwerte es, zu allgemeinen und verallgemeinerbaren Erkenntnissen zu gelangen.

Es bleiben einige Fragen offen: Warum erkannte die Stadt Bonn auch zu Beginn der 1850er Jahre nicht die Notwendigkeit und die Chance einer planvollen Stadterweiterung? Dabei war es doch bereits in den 1820er und erneut in den 1840er Jahren zu jeweils privat getragenen Siedlungsansätzen jenseits der Bastionsbefestigung gekommen, und der anhaltende Zuzug finanzkräftiger Bevölkerungsschichten ließ auch in Zukunft eine noch steigende Nachfrage nach Wohnraum für gehobene Ansprüche erwarten.

Warum nutzte die Kommune, soweit aus den Quellen erkennbar, in keinem Fall die Möglichkeiten des Marais-Gesetzes, welches die Abschöpfung des Mehrwertes ermöglichte, der sich nach der Erschließung eines Terrains aus der Differenz zwischen dem früheren Wert als Acker- und dem neuen als Bauland ergab? Die Frage bleibt umso dringlicher, als dem Stadtbaumeister die Handlungsspielräume des Marais-Gesetzes bekannt waren und die rechtliche Voraussetzung, das kaiserliche Dekret bzw. in preußischer Zeit die Genehmigung durch eine „Allerhöchste Kabinettsorde“, gegeben war.

Warum bemühte sich Thomann erst 1860 um ein Reglement zur finanziellen Handhabung der Stadterweiterung? Zu diesem Zeitpunkt war die Aligmentplanung bereits publiziert, und die Gegner des Projekts hatten sich formiert.

Wie auch immer das Verhalten der verschiedenen, an der Bonner Stadterweiterung beteiligten Akteure zu bewerten sein mag: Aus dem Zusammen- oder oft auch Gegeneinanderwirken der verschiedenen Handlungsträger verschmolzen der Altwegebstand im Bereich der heutigen Südstadt, der städtische und der private Beitrag zum dortigen Straßennetz schließlich zu einer Synthese, in der die unterschiedliche Genese der einzelnen Straßen physiognomisch nicht mehr auszumachen ist.

17. Zusammenfassung

Am 5. Mai 1859 genehmigte der preußische König einen Stadterweiterungsplan für Bonn, der ein größeres stadtnahes Areal im Süden und Südwesten der Altstadt für die Bebauung erschließen sollte. Die Stadt Bonn ist damit eines der zahlreichen Beispiele für eine durch einen hoheitlichen Akt begründete, geplante Vergrößerung städtischer Siedlungsfläche im 19. Jahrhundert in der preußischen Rheinprovinz. Hier können ähnliche soziale, ökonomische und (planungs-)rechtliche Rahmenbedingungen für solche Prozesse postuliert werden. In der Arbeit werden zunächst diese Rahmenbedingungen für die preußische Rheinprovinz sowie fokussierend für sieben rheinpreußische Städte beleuchtet. Dabei wird deutlich, dass jede Kommune trotz generalisierbarer sozialer, ökonomischer und rechtlicher Makrobedingungen eine individuelle historisch-geographische Entwicklung nahm.

Bezogen auf das Beispiel Bonn geht die Arbeit der Bevölkerungs- und baulichen Entwicklung, der Entstehung einer Bauverwaltung und den Beziehungen zwischen den Grundbesitzverhältnissen und der städtischen Alignementplanung nach. Damit sollen die lokalen Bedingungen transparent werden, unter denen die Stadterweiterungsplanung in der Mitte des Jahrhunderts aufgenommen und ihre Umsetzung versucht wurde.

Für Bonn lagen bisher zwei Aufsätze vor, welche die Erarbeitung des städtischen „Alignementplans“ in den Vordergrund rückten, Fragen seiner Realisierung allerdings nicht bzw. pauschal behandelten. Unausge-

wertete Quellen, die vor allem Rückschlüsse auf die lokalen Handlungsträger zulassen, boten einen neuen Ansatzpunkt zur Aufhellung der Genese der heute so genannten Bonner „Südstadt“.

Während der erste hauptamtliche Stadtbaumeister Bonns, Paul Richard Thomann, auf staatliche Aufforderung hin zunächst einen Planentwurf vorlegte, leistete ein Gremium aus Vertretern des wohlhabenden Bürgertums weitere Vorarbeiten: Diese so genannte Alignementdeputation kümmerte sich – wenig erfolgreich – um brauchbare kartographische Unterlagen für die Planung und um die Abstimmung mit den Nachbargemeinden Poppelsdorf und Kessenich, auf deren Gebiet der Plan aus städtebaulichen Gründen ausgedehnt werden sollte. Diese Erweiterung der Planung über die Gemeindegrenzen hinaus scheiterte.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen der anstehenden Stadterweiterung – konkret: die Enteignungs- und Entschädigungsproblematik des Vorhabens – klammerte das Gremium von vornherein weitgehend aus, obwohl nahezu das gesamte beplante Gelände kleingekammerter Privatbesitz war. Im linksrheinischen Rheinland galten diesbezüglich zwei Gesetze, die die französischen Besatzer eingeführt hatten und die nach dem Übergang des Rheinlandes an Preußen in Kraft blieben. Beide regelten besitz- und enteignungsrechtliche Fragen in einer Weise, die den Kommunen einerseits eine relative Planungsfreiheit ermöglichte. Sie gestanden andererseits den privaten Besitzern der von der Planung betroffenen Grundstücke einen weitgehenden Entschädigungsanspruch bereits bei den unvermeidlichen Beschränkungen der Baufreiheit zu.

Noch im Planungsstadium kam es daher zunächst zu Konflikten zwischen der Alignementdeputation und privaten Akteuren über Planungsinhalte. Sie weiteten sich zum Teil zu Rechtsstreitigkeiten zwischen den Privaten und der Stadt Bonn über enteignungs- und entschädigungsrechtliche Fragen aus. Die Kommune reagierte mit Anträgen zur weitreichenden Änderung und Beschränkung des ursprünglichen Plans, konnte sich gegenüber den vorgesetzten Behörden damit aber nur zu einem geringen Teil durchsetzen.

Die in den Streitfällen zwischen der Stadt und den privaten Akteuren von beiden Parteien angerufenen Gerichte entschieden in den meisten

enteignungs- bzw. entschädigungsrechtlichen Fragen uneinheitlich, aber letztlich zugunsten der Privaten. Eine plangetreue Realisierung der Stadterweiterung wäre danach mit hohen finanziellen Belastungen für die Stadt verbunden gewesen. Die Kommune setzte daher den Stadterweiterungsplan nur in einem relativ kleinen, stadtnahen Areal weitgehend um. Dieser Prozess war um 1868/69 abgeschlossen.

Das übrige Plangebiet blieb nach dem Rückzug der Kommune zunächst privater Straßenbauinitiative überlassen. Erst nach dem Erlass des so genannten Preußischen Fluchtliniengesetzes, das die Rechtslage im kommunalen Straßenbau übersichtlich und einheitlich regelte, trat auch die Stadt Bonn wieder aktiv bei der Anlage von Straßen in Erscheinung.

Einer der Schwerpunkte der Arbeit liegt daher auf der Frage, welche (privaten) Akteure nach 1869 wann, aus welchen Interessen heraus und unter welchen Rahmenbedingungen den Straßenbau in der heutigen Südstadt vorantrieben: Der private Straßenbau unterlag in den rund 20 Jahren zwischen dem vorläufigen Abschluss städtischer Baumaßnahmen und ihrem Wiederaufleben in wechselndem Maß ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Diese wurden zudem durch kommunale Vorgaben, wie Ortsstatute und sonstige Auflagen, mehr oder weniger stark gesteuert. Solchen Einflüssen geht die Arbeit jeweils bezogen auf die konkreten Straßenprojekte nach. Die Korrespondenz der beteiligten Akteure – soweit erhalten – und kartographische Quellen bilden dafür die wesentliche Grundlage. Das Gros der Straßen in der heutigen Bonner Südstadt entstand im Zeitraum zwischen 1869 und 1890.

Die Bonner Südstadt stellt – wenngleich dies physiognomisch heute nicht mehr ablesbar ist – das Resultat staatlicher, städtischer, vor allem aber privater Straßenbautätigkeit unter den jeweils bestimmenden rechtlichen und ökonomischen Vorgaben dar, denen die Akteure unterlagen. Dieses Zusammenwirken unterschiedlicher Handlungsträger möchte die Arbeit transparent werden lassen.

Quellen und Literatur

1. Schriftliche Quellen

a) Ungedruckte Quellen

Soweit nicht anders angegeben, stammen alle schriftlichen ungedruckten Quellen aus dem Stadtarchiv Bonn. Bei den nachfolgend aufgeführten Straßenbauakten bezeichnen die Daten in Klammern die Laufzeit der betreffenden Akte.

Straßenbauakten:

An der Elisabethkirche Pr 31/2094 (1867-1868, 1899-1928).

Argelanderstraße Pr 31/1858 (1874-1894, 1906-1915, 1935-1971).

Argelanderstraße Pr 1859 (1888-1909, 1931-1970).

Arndtstraße Pr 31/1868 (1871-1970).

Auguststraße Pr 31/1851 (1867-1871, 1890-1915, 1950-1968).

Bonner Talweg Pr 31/1908 (1837-1855, 1869-1908).

Buschstraße Pr 31/1957 (1894-1898).

Ermekeilstraße Pr 31/2013 (1888, 1902-1914).

Goethestraße Pr 31/2061 (1891-1910, 1927, 1937, 1951-1968).

Grüner Weg Pr 31/2217 (1855-1909).

Hofgartenstraße Pr 31/2035 (1827, 1844-1855, 1880-1894).

Joachimstraße Pr 31/2139 (1894-1897, 1911-1922, 1933-1968).

Kaiserstraße Pr 31/2156 (1878-1891).

Kronprinzen- und Hohenzollerstraße Pr 31/2225 (1885-1897).

Kurfürstenstraße Pr 31/2231 (1888-1918).

Marienstraße Pr 31/2261 (1869, 1885-1899).

Marienstraße Pr 71/1561.

Marienstraße Pr 71/1563.

Nasse- und Riesstraße Pr 31/2310 (1867, 1887-1919, 1932).

Niebuhrstraße Pr 31/2317 (1861-1906).

Schillerstraße Pr 31/2434 (1874-1900).

Schlossstraße Pr 31/2435 (1888-1916, 1935-1938).

Schumannstraße Pr 31/2439 (1874-1892, 1907-1918).

Simrockstraße s. Buschstraße.

Weberstraße Pr 31/2490 (1843-1875, 1886-1897).

Sonstige Akten:

(Akte Betr. Bebauungspläne (1858-1900) Pr 30/204 n.

Protokolle der Deputation zur Feststellung des Alignementplanes (9.8.1955-30.10.1871) Pr 9/177.

Protokolle verschiedener Kommissionen (13.8.1878-5.12.1895) Pr 9/235.

b) Gedruckte Quellen

Verwaltungsberichte, Adressbücher, Zeitungsausschnitte, Chroniken (Stadtarchiv Bonn):

Berichte über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Bonn 1845ff. Bonn 1846-1879. Beilage zum Bonner Wochenblatt 1851ff. bzw. zur Bonner Zeitung. 1845, 1847-1875, 1878-1879, Beilage zur Bonner Zeitung Nr. 211 vom 11. September 1864.

Verwaltungsberichte der Stadt Bonn 1880-1890.

Adressbücher der Stadt Bonn 1856-1857, 1859-1860, 1863, 1865, 1867, 1870, 1872, 1873, 1875, 1877, 1879, 1883, 1887, 1889, 1891.

Bonner Chronik. Organ für vaterstädtische Interessen, Nrr. 1-23 (30.5.1890-13.4.1891).

Gesetzes- und Statutensammlungen, Entscheidungssammlungen:

Bonner Bürgerbuch. Enthaltend eine Sammlung der Ortsstatute und Polizeiverordnungen für den Stadtkreis Bonn. Hrsg. von Jakob Dietz, Bonn 1900.

Archiv für das Civil- und Criminal-Recht der Königl. Preuß. Rheinprovinzen. Herausgegeben durch einen Verein von Mitgliedern des öffentlichen Ministeriums und des Advokatenstandes beim Rheinischen Appellationsgerichtshofe zu Köln. Band. Köln am Rhein 1840ff. (diverse Bände).

Baufluchtliniengesetz. Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875. Erläutert von Walter Saran. Unveränderter Nachdruck (der Ausgabe von 1911), Berlin 1954.

Cramer, Johann (Hrsg.), Sammlung von Gesetzen und Verordnungen, welche die fünf französischen Gesetzbücher modifizieren, oder außer denselben in den Königlich Preussischen Rheinprovinzen gelten, Crefeld 1843.

Gesetzsammlung für die Königlich Preussischen Staaten. 1874 Enthält die Gesetze, Verordnungen c. vom 2. Januar bis zum 2. Dezember 1874 nebst einigen Verordnungen c. aus den Jahren 1872 und 1873, Berlin o. J..

Gesetzsammlung für die Königlich Preussischen Staaten. 1875 Enthält die Gesetze, Verordnungen c. vom 5. Januar bis zum 27. Dezember 1875, nebst einigen Verordnungen c. aus dem Jahre 1874, Berlin o. J..

Ortsstatut 1 und 2, betreffend Straßen und Plätze in Bonn Nebst Nachtrag, Bonn 1895-1919 dat. Bonn 9. Dezember 1895 (Nachtrag dat. Bonn 13. Juni 1919).

Repertorium zur Rechtsprechung der Gericht bei Anwendung des Rheinischen Bürgerlichen Gesetzbuches (Code Civil) nebst einem Quellen- und Sachregister. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. Herausgegeben von einem vormaligen Mitgliede eines Rhein-Preussischen Landgerichts, Trier 1895.

Von Rönne, Ludwig, Die Wege-Polizei und das Wege-Recht des Preussischen Staates, eine systematisch geordnete Sammlung aller auf dieselbe Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der in der Gesetzsammlung für die Preussischen Staaten, in den von Kamptzschens Annalen für die innere Staatsverwaltung, und in deren Fortsetzungen durch die Ministerialblätter enthaltenen Verordnungen und Reskripte, in ihrem organischen Zusammenhang mit der früheren Gesetzgebung, Breslau 1852.

2. Kartographische Quellen

Das Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn stellte die folgenden kartographischen Quellen als verkleinerte Reproduktionen – Lichtpausen bzw. Fotografien – zur Verfügung.

Entwurf zu einem südlich von Bonn neu anzulegenden Stadttheile. Angefertigt im Jahre 1856 durch den Stadtbaumeister Thomann.

B. Entwurf zu einem südlich von Bonn neu anzulegenden Stadttheile. Angefertigt im Jahre 1856. [Mehrere handschriftliche Zusätze], Maasstab 1:2 500.

Plan der Stadt Bonn, 1865, Januar, nach den Catasterplänen bearbeitet im Maasstabe von 1:2 500 mit Andeutung des Alignement-Planes. Verlag und lith. von A. Henry in Bonn.

Plan der Stadt Bonn. Zu Anfang 1873. Maasstab 1:10 000. Entworfen von A. Nonnenbruch, Kataster-Controleur. Bis auf die Gegenart fortgeführt von Geometer Hennes.

Plan der Stadt Bonn 1877. Maasstab 1:10 000. Bearbeitet im Juni 1877 auf dem Städtischen Baubureau zu Bonn. Verlag von P. Neusser in Bonn.

Uebersichtsplan der Stadt Bonn und deren nächster Umgebung. Auf Grundlage der neuen Kataster-Karten herausgegeben von der städtischen Verwaltung. Lith. Und Druck von Joh. Pet. Haarhaus Söhne, Elberfeld. 1:5 000. Angefertigt im Jahre 1877 durch den städtischen Geometer Hennes.

Uebersichtskarte der Stadt Bonn mit nächster Umgebung., Maasstab 1:5 000. Angefertigt Bonn im Jahre 1892 durch P. Hennes, geodätischer Techniker, im Auftrage der Verwaltung der Stadt Bonn, Verlag von Friedrich Cohen in Bonn 1873.

Pläne aus Adressbüchern und Ortsbeschreibungen:

Plan der Stadt Bonn. Maasstab 1:10 000. Vervollständigt im Mai 1885 auf dem Städtischen Baubureau zu Bonn. Verlag von P. Neusser in Bonn. [im Adressbuch der Stadt Bonn 1885, Stadtarchiv Bonn].

Plan der Stadt Bonn. Maasstab 1:10 000. Verlag von Emil Strauss in Bonn. [undatiert, ca. 1886/87], in: Werner Hesse, Erinnerungen an Bonn. Führer durch Bonn und seine Umgebung: Siebengebirge, Ahrtal, Laachersee usw. Für Fremde und Einheimische, 2. verb. Auflage, Bonn o.J.

[Fluchtlinienplan der Gemeinde Poppelsdorf, ohne Titel]: Poppelsdorf den 15 Dezember 188[?], Plan an dieser Stelle beschädigt, 1889[?], Der Königliche Regierungsbaumeister Huppertz [Datum der förmlichen Feststellung der Baufluchtlinien mit Bleistift nachgetragen: 21.2.1890, Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn, Sign. P 1]

Gemeinde Kessenich & Poppelsdorf Blatt 6, Maasstab 1:625. Angefertigt behufs Feststellung der Baulinien und der Straßengefälle nach Maasgabe der Kataster-Aufnahme vom Jahre 1861 durch den Vermessungs-Gehülfen Falisch. Revidirt: Endenich den 26 Juli 1878, Der Kataster-Kontrolleur Delimon [verschiedene spätere handschriftliche Zusätze, Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn]

12. Blatt. Angefertigt zur Feststellung der Baulinien und des Straßengefälles. Der Geometer Hennes. Bonn den 7 November 1876, Maasstab 1:625. Festgesetzt in Beziehung auf die Fluchtlinien des grünen Weges, verlängerte Königstraße, I bis IX. auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 2.7.1875 in Gemäßheit des Beschlusses der Stadtverordneten-Versammlung vom 25^{ten} September cv, nachdem dieser Plan vom 28 September bis 29 Oktober d.J. nach vorschriftsmäßiger Bekanntmachung offengelegt und keine Einwendung dagegen erhoben worden ist. Bonn den 16 November 1885, Der Oberbürgermeister Doetsch. [Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn, Sign. B 94 a]

Bebauungsplan des südlichen Theils der Gemeinde Poppelsdorf, Poppelsdorf den 20 Juni 1893. K. Huppertz, Professor. 1:1 000. Gegenwärtiger Plan wird hiermit förmlich festgestellt. Poppelsdorf den 13 September 1893,

gez. Bennauer, Bürgermeister. [Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn, Sign. P 5]

Sonstige kartographische Unterlagen:

Deutsche Grundkarte 1:2 5000 Bll. 7620 (Poppelsdorf), 7622 (Bonn), 7820 (Kessenich), 7822 (Beuel), mit Hausnummern, unterschiedliche Bearbeitungsstände 1979-1985, Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Bonn.

3. Literatur

ABELSHAUSER, WERNER, Die deutsche Industrielle Revolution, in: Wehler, Hans Ulrich (Hrsg.), Scheidewege der deutschen Geschichte. Von der Reformation bis zur Wende 1517-1989, München 1995, S.103-115.

ADERS, GEBHARD, Die Entwicklung der Bonner Stadtverwaltung 1814-1914 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 10), Bonn 1973.

DERS., Bonn als Festung (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 12), Bonn 1973.

AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.), Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover 1995.

ALBERS, GERD, Vom Fluchtlinienplan zum Stadtentwicklungsplan, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 6 (1967), S. 192-197.

DERS./KLAUS, MARTIN, Entwicklungslinien im deutschen Städtebau., Düsseldorf 1975.

ANSCHÜTZ, GERHARD, Der Ersatzanspruch aus Vermögensbeschädigungen durch rechtmäßige Handhabung der Staatsgewalt, in: Verwaltungsarchiv. Zeitschrift für Verwaltungsrecht und Verwaltungsgerichtsbarkeit, hrsg. von Schultzenstein, M. und v. Keil, A., 5. Band, Berlin 1897, S. 1-136.

BÄR, MAX, Die Behördenverfassung der Rheinprovinz seit 1815 (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde XXXV), Bonn 1919, S. 271-292.

BÁTORI, INGRID (Red.), Geschichte der Stadt Koblenz. Von der französischen Stadt bis zur Gegenwart, Hrsg. von der Energieversorgung Mittelrhein, Stuttgart 1993.

BAUMEISTER, REINHARD, Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876.

BIRKNER, OTHMAR, Die Bedeutung der Bauordnung im Städtebau des 19. Jahrhunderts, in: Die alte Stadt. Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege (ZSSD), 3 (1976), S. 26-37.

BLOTEVOGEL, HANS HEINRICH (Hrsg.), Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik (Städteforschung: Reihe A, Darstellungen, Bd. 30), Köln-Wien 1990.

BÖHM, HANS, Rechtsordnungen und Bodenpreise als Faktoren städtischer Entwicklungen im deutschen Reich zwischen 1870 und 1937, in: Teuteberg, Hans Jürgen (Hrsg.), Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte (Städteforschung: Reihe A, Darstellungen, Bd. 16), Köln-Wien 1983, S. 214-240.

DERS, Stadtplanung und städtische Bodenpolitik, in: Hans Heinrich Blotevogel (Hrsg.), Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik (Städteforschung: Reihe A, Darstellungen, Bd. 30), Köln-Wien 1990, S. 139-157.

DERS., Hans, Gartenbau und Landwirtschaft in der Umgebung von Bonn, in: Mayer, Eberhard/Fehn Klaus/Höllermann, Peter-W. (Hrsg.), Bonn - Stadt und Umland. Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde zu Bonn, Bonn 1988, S. 225-245.

BUSCHBELL, GOTTFRIED, Geschichte der Stadt Krefeld, Bd. II, Krefeld 1954.

COING, HELMUT, Europäische Grundlagen des modernen Privatrechts, Opladen 1986.

CONRAD, HERMANN, Preußen und das französische Recht in den Rheinlanden, in: Wolfram, Josef/Klein, Adolf (Hrsg.), Recht und Rechtspflege in den Rheinlanden, Köln 1969, S. 78-112.

Croon, Helmuth, Die Stadtvertretungen in Krefeld und Bochum im 19. Jahrhundert, in: Dietrich, R./Oestreich, G. (Hrsg.), Festgabe für Fritz Hartung, Berlin 1958, S. 289-306.

DERS., Rheinische Städte, in: Först, Walter (Hrsg.), Das Rheinland in preußischer Zeit, Berlin-Köln 1965.

DERS., Staat und Städte in den westlichen Provinzen Preußens 1817-1875. Ein Beitrag zur Entstehung des Preußischen Bau- und Fluchtliniengesetzes von 1875, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan, Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zur den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung - Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983, S. 55-79.

CURDES, GERHARD, Die Entwicklung des Kölner Stadtraumes. Der Einfluss von Leitbildern und Innovationen auf die Form der Stadt, Dortmund 1997.

DERS., Die Entwicklung des Aachener Stadtraumes. Der Einfluss von Leitbildern und Innovationen auf die Form der Stadt, Dortmund 1999.

CZERWINSKI, HILMAR/HEIMESHOF, JÖRG A.E., Die Stadtentwicklung Düsseldorfs im 19. Jahrhundert, Landeshauptstadt Düsseldorf (Hrsg.), 1882. Düsseldorf wird Großstadt. Materialien zur Düsseldorfer Stadtentwicklung, Düsseldorf 1982.

DENECKE, DIETRICH, Göttingen. Materialien zur historischen Stadtgeographie und zu Stadtplanung. Erläuterung von Karten, Plänen und Diagrammen. Mit einer Bibliographie, Göttingen 1979.

DERS., Historische Geographie und räumliche Planung, in: Erdkunde, 36 (1982) 2, S. 84-90.

DERS., Historisch-geographische Stadtforschung: Problemstellungen – Betrachtungsweisen – Perspektiven, in: Deutscher Geographentag Münster 1983. Tagungsberichte und wissenschaftliche Abhandlungen, Stuttgart 1984, S. 136-144.

DERS., Historische Geographie und räumliche Planung, in: Kolb, Albert/Overbeck, Gerhard (Hrsg.), Beiträge zur Kulturlandschaftsforschung und Regionalplanung (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Hamburg 75), Hamburg 1985, S. 3-35.

DERS., Stadtgeographie als geographische Gesamtdarstellung und komplexe Analyse einer Stadt, in: Die alte Stadt. Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege (ZSSD), 16 (1989), S. 3-23.

DEUTSCHES VOLKSHEIMSTÄTTENWERK (Hrsg.), Grundeigentum und bauliche Ordnung in der preußischen Gesetzgebung, Köln 1955.

DIETZ, JOSEF, Die Bonner Flurnamen (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 11), Bonn 1973.

DITTMAYER, HEINRICH (Bearb.), Rheinische Flurnamen, Bonn 1963.

DIX, ANDREAS (Hrsg.), Angewandte Historische Geographie im Rheinland. Planungsbezogene Forschungen zum Schutz, zur Pflege und zur substanzerhaltenden Weiterentwicklung von historischen Kulturlandschaften, Köln 1997.

VON DER DOLLEN, BUSO, Bonn-Poppelsdorf. Quellen zur kartographischen Darstellung seines Wachstums von 1702-1967, in: Ennen, Edith/Höroldt, Dietrich (Hrsg.), Aus Geschichte und Volkskunde von Stadt und Raum Bonn. Festschrift Josef Dietz zum 80. Geburtstag, Bonn 1973, S. 187-212.

DERS., Vorortbildung und Residenzfunktion. Eine Studie zu den vorindustriellen Stadt- Umlandbeziehungen. Dargestellt am Beispiel Bonn-Poppelsdorf (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 20), Bonn 1978.

DERS., Bonn-Poppelsdorf. Die Entwicklung der Bebauung eines Bonner Vorortes in Karte und Bild (bis zur Sanierung), Arbeitsheft 31, hrsg. im Auftrag des Kultusministers von Nordrhein-Westfalen und des Landschaftsverbandes Rheinland von Udo Mainzer, o.O., 1979.

DERS., Vorortbildung. Zur Überformung ländlicher Siedlungen durch die Stadt vor der Industrialisierung, in: Die alte Stadt. Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, 7 (1980), S. 3-28.

DERS., Der Thomann-Plan. Zur Aufstellung und Interpretation des ersten Stadterweiterungsplans für Bonn im Bereich der so genannten Südstadt (1855 ff.), in: Bonner Geschichtsblätter, 34 (1982), S. 141-172.

DERS., Forschungsschwerpunkte und Zukunftsaufgaben der Historischen Geographie: Städtische Siedlungen, in: Erdkunde, 36 (1982) 2, S. 96-102.

DERS., Stadtrandphänomene. Bericht über die 9. Arbeitstagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa vom 1. bis 4. Juni 1982 in Berlin, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 1 (1983), S. 233-242.

DERS., Stadtrandphänomene in historisch-geographischer Sicht, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte - Geographie, 1 (1983), S.15-37.

DERS., Die Bonner Altstadt - zur Genese ihrer Bausubstanz, in: Mayer, Eberhard/Fehn Klaus,/Höllermann, Peter-W. (Hrsg.), Bonn - Stadt und Umland. Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde zu Bonn, Bonn 1988, S.105-124.

VON DER DOLLEN, BUSO/GRAAFEN, RAINER, Die Entwicklung der Bebauung im Bonner Raum, in: Mayer, Eberhard/Fehn Klaus,/Höllermann, Peter-W. (Hrsg.), Bonn - Stadt und Umland. Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde zu Bonn, Bonn 1988, S. 247-267.

DÜSSELDORF IM KARTENBILD. Die Entwicklung der Stadt vom 16.-19. Jahrhundert in Karten und Plänen, Düsseldorf 1998.

EBELING, DIETRICH (Hrsg.), Aufbruch in eine neue Zeit. Gewerbe, Staat und Unternehmer in den Rheinlanden des 18. Jahrhunderts (Der Riss im Himmel. Clemens August und seine Epoche, hrsg. von Frank Günter Zehnder und Werner Schäfke, Bd. VIII), Köln 2000.

ENNEN, EDITH/HÖROLDT, DIETRICH, Vom Römerkastell zur Bundeshauptstadt, Bonn 1976³.

ENNEN, EDITH, Die kurkölnische Haupt- und Residenzstadt in einem Jahrhundert der friedlichen und glanzvollen Entwicklung, in: Höroldt, Dietrich (Hrsg.), Geschichte der Stadt Bonn, Bd. 3, Bonn 1989, S. 205-349.

ENNEN, EDITH/MAURER, ARNOLD E./VALDER-KNECHTGES, CLAUDIA: Bonn unter französischer Herrschaft, in: Höroldt, Dietrich (Hrsg.), Geschichte der Stadt Bonn. Band 4: Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1794 bis 1989, Bonn 1989, S. 9-71.

ESSEN IM 19. UND 20. JAHRHUNDERT. Karten und Interpretationen zur Entwicklung einer Stadtlandschaft (Essener geographische Arbeiten, Sonderband 2), Essen 1990.

FABER, KARL GEORG, Verwaltungs- und Justizbeamte auf dem linken Rheinufer während der französischen Herrschaft, in: Aus Geschichte und Landeskunde. Festschrift Franz Steinbach, Bonn 1960, S. 350-388.

FEHL, GERHARD/RODRIGUEZ-LORES, JUAN (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zu den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983.

FEHN, KLAUS, Die Historische Geographie in Deutschland nach 1945, in: Erdkunde, 36 (1982) 2, S. 65-71.

FEHN, KLAUS u.a. (Hrsg.), Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 1 (1983), Bonn 1983.

FEHN, KLAUS (Hrsg.), Schwerpunktthema Stadtrandphänomene, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 1 (1983), S. 15-166.

DERS., Überlegungen zur Standortbestimmung der Angewandten Historischen Geographie in der Bundesrepublik Deutschland, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 4 (1986), S. 215-224.

DERS., Überlegungen zu den Aufgaben und Möglichkeiten der Angewandten Historischen Geographie im Bereich der Kulturlandschaftspflege am Beispiel des Raumes zwischen Bonn/Köln und Lüttich/Maastricht, in: Bonn und das Rheinland. Beiträge zur Geschichte und Kultur einer Region. Festschrift Dietrich Höroldt (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn, Bd. 52, zugl. Bonner Geschichtsblätter, Bd. 42), Bonn 1992, S. 673-688.

DERS., Historisch-geographische Kulturlandschaftspflege 1986 – 1997, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 15 (1997), S. 221-248.

DERS., Interdisziplinäre genetische Stadtforschung im Spiegel ausgewählter Tagungsbände der letzten 40 Jahre. Defizite – Aufgaben – Vorbilder, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 16 (1998), S. 401-408.

DERS., Darstellungstypologische Betrachtungen zu neuen Veröffentlichungen über die Historische Geographie der deutschsprachigen Millionenstädte mit besonderer Berücksichtigung Berlins, in: Der nordatlantische Raum.

Festschrift für Gerhard Overbeck (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 80), Hamburg 1990, S. 267-283.

FEHRE, HORST, Bonn unter den Städten Deutschlands. Vergleich im Spiegel der Zahlen, in: Höroldt, Dietrich/van Rey, Manfred (Hrsg.), Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914. Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Bonner Heimat- und Geschichtsvereins, Bonn 1986, S. 23-42.

GÖRTEMAKER, MANFRED, Deutschland im 19. Jahrhundert. Entwicklungslinien, Bonn 1994⁴.

GRIMM, DIETER, Die Entwicklung des Enteignungsrechts unter dem Einfluß der Industrialisierung, in: Coing, Helmut/Wilhelm, Walter (Hrsg.), Wissenschaft und Kodifikation des Privatrechts im 19. Jahrhundert. 4. Eigentum und industrielle Entwicklung; Wettbewerbsordnung und Wettbewerbsrecht (Studien zur Rechtswissenschaft des 19. Jahrhunderts, Bd. 4), Frankfurt/M. 1979, S. 121-141.

GRÜNHUT, C.S., Das Enteignungsrecht, Wien 1873.

GRUNDEIGENTUM und bauliche Ordnung in der preußischen Gesetzgebung. Ausgearbeitet (vom Deutschen Volksheimstättenwerk) in den Jahren 1953/54 im Auftrage des Bundesministeriums für Wohnungsbau, Köln 1955.

GRUNERT, JÖRG, Geomorphologische Entwicklung des Bonner Raumes, in: Mayer, Eberhard/Fehn Klaus/Höllermann, Peter-W. (Hrsg.), Bonn - Stadt und Umland. Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde zu Bonn, Bonn 1988, S. 165-180.

GRUNSKY, EBERHARD/OSTENECK, VOLKER, Die Bonner Südstadt (Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 6), Bonn 1973.

GRUNSKY, EBERHARD, Ein bürgerliches Wohngebiet der Gründerzeit. Zur Geschichte und zum Denkmalwert der Bonner Südstadt, in: Bonner Geschichtsblätter, 27 (1975), S. 191-208.

HANDWÖRTERBUCH ZUR RAUMFORSCHUNG UND RAUMORDNUNG. Hrsg. von der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1970.

HARTOG, RUDOLF, Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert (Schriftenreihe des Vereins zur Pflege kommunalwissenschaftlicher Aufgaben e.V. Berlin, Bd. 6), Stuttgart 1962.

HECHLER, ROLF-BERND, Planungstheoretischer Hintergrund und Praxis der Stadtplanung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, untersucht am Beispiel der Stadterweiterung im südwestlichen Teil der Stadt Krefeld, in: Die Heimat, 54 (1983), S. 103-115.

HATTENHAUER, HANS, Europäische Rechtsgeschichte, Heidelberg 1992.

HEIMBERG, URSULA, unter Mitarbeit von Hans-Eckart Joachim und Christoph B. Rüger, Die römische Ära Bonns. Begleitpublikation zur Ausstellung "Historische Meile", im Auftrag der Stadt Bonn hrsg. von Wolfgang Meighörner-Schardt, Köln 1989.

HEINEBERG, HEINZ (Hrsg.), Innerstädtische Differenzierung und Prozesse im 19. und 20. Jahrhundert. Geographische und historische Aspekte (Städteforschung: Reihe A, Bd. 25), Köln-Wien 1987.

HÖROLDT, DIETRICH, Die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn von 1815 bis 1945, in: Bauen im Bonner Raum 49-69. Bearbeitet von Ursel und Jürgen Zänker, Düsseldorf 1969, S. 16-24.

DERS., Die Bonner Raumordnung in historischer Sicht, in: Bonner Geschichtsblätter, 24 (1971), S. 9-37.

DERS., Bonn im Vormärz und in der Revolution 1814-1849, in: ders., (Hrsg.), Geschichte der Stadt Bonn. Band 4: Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1794 bis 1989, Bonn 1989, S. 73-186.

DERS., Rheinische Gemeinden in ihrem Verhältnis zum preußischen Staat während des 19. Jahrhunderts, in: Wensky, Margret (Hrsg.), Preußen und die rheinischen Städte, Köln 1994, S. 9-36.

DERS./VAN REY, MAFRED (Hrsg.), Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914. Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Bonner Heimat- und Geschichtsvereins, Bonn 1986.

HÖROLDT, DIETRICH (HRSG.), Geschichte der Stadt Bonn, Band 4: Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1794 bis 1989, Bonn 1989.

HOFMANN, WOLFGANG, Oberbürgermeister und Stadterweiterungen, in: Croon, Helmuth/Hofmann, Wolfgang/von Unruh, Georg Christoph, Kommunale Selbstverwaltung im Zeitalter der Industrialisierung (Schriftenreihe des Vereins für Kommunalwissenschaften e.V. Berlin, Bd. 33), Stuttgart u.a. 1971.

HOFMEISTER, BURKHARD, Stadtgeographie, Braunschweig 1994⁶.

HOTZAN, JÜRGEN (Bearb.) dtv-Atlas zur Stadt: von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung, München 1994.

HUNDESHAGEN, BERNHARD, Die Stadt und Universität Bonn am Rhein, Nachdruck der Ausgabe von 1832, Bad Honnef 1978.

ILLING, Handbuch für Rhein-Preußische Verwaltungs-Beamte, Geschäftsmänner und Kreis- oder Gemeinde-Vertreter, Düsseldorf 1862.

JÄGER, HELMUT, Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter (Städteforschung: Reihe A, Bd. 5), Köln-Wien 1978

DERS., Entwicklungsprobleme europäischer Kulturlandschaften, Darmstadt 1987.

JASPER, KARLBERNHARD, Der Urbanisierungsprozess, dargestellt am Beispiel der Stadt Köln (Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsge-schichte, Bd. 30), Köln 1977.

JANSSEN, WILHELM, Kleine rheinische Geschichte, Düsseldorf 1997.

KAEMMERER, WALTER, Geschichtliches Aachen, Aachen 1978⁵.

KANTZOW, WOLFGANG, Sozialgeschichte der deutschen Städte und ihres Boden- und Baurechts bis 1918 (Campus Forschung, H. 163), Frankfurt 1980.

DERS., Der Bruch in der Entwicklung der deutschen Städte ausgehend von der preußischen Reformpolitik und dem veränderten Bodeneigentumsbegriff, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zur den Auswirkungen und Ursachen des Wachsens der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983, S. 25-34.

KASTORFF-VIEHMANN, RENATE, Frühe Stadtbaupläne in Ruhrort und Duisburg. Der Weg zur öffentlich-rechtlichen Planung im Ruhrgebiet, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-

1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zur den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983, S. 185-203.

KAUDER, MARTIN, Die rheinische Stadt. Lebensraum im Wandel der Jahrhunderte. Bearb. von Kauder, Martin/Weber, Dieter/Weinforth, Friedhelm. Veröffentlichungen der staatlichen Archive des Landes Nordrhein-Westfalen, Bd. 1. Im Auftrage des Kultusministeriums von Nordrhein-Westfalen hrsg. vom Nordrhein-Westfälischen Hauptstaatsarchiv, Kleve 1988.

KIER, HILTRUD, Die Kölner Neustadt. Planung, Entstehung, Nutzung (Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland, Bd.23, hrsg. vom Landeskonservator Rheinland im Auftrag des Kultusministers von Nordrhein-Westfalen und des Landschaftsverbandes Rheinland), Düsseldorf 1978.

KISTEMANN, EVA, Gewerblich-industrielle Kulturlandschaft in Schutz- und Planungskonzepten Bergisch-Gladbach 1820-1999: Inventarisierung und Inwertsetzung gewerblich-industrieller Kulturlandschaften mit einer anwendungsorientierten historisch-geographischen Analyse der Stadt Bergisch-Gladbach, Essen 2000.

KLÄGER, MICHAEL, Die Stadterweiterung von Mainz. Konkurrierende Interessen und die Entwicklung der Bebauungspläne zwischen 1868 und 1875, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zur den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983, S. 315-344.

KLEEFELD, KLAUS-DIETER/BURGGRAAF, PETER (Hrsg.), Perspektiven der Historischen Geographie. Siedlung – Kulturlandschaft – Umwelt in Mitteleuropa. Anlässlich des 25jährigen Dienstjubiläums von Klaus Fehn und seines 60. Geburtstages, Bonn 1997.

KLEIN, ADOLF, Die rheinische Justiz und der rechtsstaatliche Gedanke in Deutschland. Zur Geschichte des Oberlandesgerichts Köln und der Gerichtsbarkeit in seinem Bezirk, in: Wolfram, Josef/Klein, Adolf (Hrsg.), Recht und Rechtspflege in den Rheinlanden. Festschrift zum 150jährigen Bestehen des Oberlandesgerichts Köln, Köln 1969, S. 113-265.

KNEILE, HEINZ, Stadterweiterungen und Stadtplanungen im 19. Jahrhundert, Freiburg 1978.

KNOPP, GISEBERT, Öffentliche und kirchliche Bautätigkeit, in: Höroldt, Dietrich/van Rey, Manfred (Hrsg.), Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914. Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Bonner Heimat- und Geschichtsvereins, Bonn 1986, S. 121-174.

KOLVENBACH, J(OSEPH ?), Bonn 1814-1848. Verwaltung, Verfassung und Verhältnis zum preußischen Staat. Msch.schr. Diss. Bonn 1951.

LAURENT, JOHANN, Die Städtebauliche und bauliche Entwicklung der Bade- und Industriestadt Aachen von 1815 bis 1915, Aachen 1920.

LENGER, FRIEDRICH, Zwischen Kleinbürgertum und Proletariat. Studien zur Sozialgeschichte der Düsseldorfer Handwerker 1816-1878 (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 71), Göttingen 1986.

LIESSEM, UDO, Bauten des 19. Jahrhunderts, in: Bátori, Ingrid (Red.), Geschichte der Stadt Koblenz. Von der französischen Stadt bis zur Gegenwart, hrsg. von der Energieversorgung Mittelrhein, Stuttgart 1993, S. 409-450.

MATZERATH, HORST, Urbanisierung in Preußen 1815-1914, Stuttgart 1985.

DERS., „Kommunaler Leistungsverwaltung“. Zu Bedeutung und politischer Funktion des Begriffs im 19. und 20. Jahrhundert, in: Hans Heinrich Blotevogel (Hrsg.), Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik (Städteforschung: Reihe A, Bd. 30) Köln-Wien 1990, S. 3-24.

MAYER, OTTO, Theorie des französischen Verwaltungsrechts, Straßburg 1886.

MAYRHOFER, FRITZ (Hrsg.), Stadtgeschichtsforschung. Aspekte, Tendenzen, Perspektiven (Beiträge zur Geschichte Europas, XII), Linz/Donau 1993

MENNE-THOMÈ, KÄTHE, City-Bildung in der mittelalterlichen Altstadt - zum langsamen Umbau von Köln, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Groß-

städte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik (Stadt - Planung - Geschichte, Bd. 17) Basel-Boston-Berlin 1995.

MEYER, GEORG, Das Recht der Expropriation, Leipzig 1868.

MEYER, OTTO/SAß, CARL (Hrsg.), Kommentar zum Straßen- und Baufluchtengesetz (Gesetz, betreffend die Anlegung von Straßen und Plätzen und Städten und ländlichen Ortschaften) vom 2. Juli 1875, Berlin-Leipzig 1934⁷.

MEYNEN, HENRIETTE, Wachstumshemmnisse und Siedlungsanreize in Kölner Stadtrandbereichen im 19. und 20. Jahrhundert. Wirtschaftliche Entwicklung, Siedlungsstruktur und bauliche Ausformung, in: Siedlungsforschung. Archäologie - Geschichte - Geographie, 1 (1983), S. 151-166.

DIES., Köln: Kalk und Humboldt-Gremberg (Stadtspuren. Denkmäler in Köln, 7), Köln 1990.

DIES., Angewandte Historische Geographie in der Stadt. Kulturlandschaftsforschung am Beispiel Köln, in: Kleefeld, Klaus-Dieter/Burggraaf, Peter (Hrsg.), Perspektiven der Historischen Geographie, Bonn 1997, S. 277-283.

PASSAVANTI, WILHELM (Hrsg.), Bonner Kirchen und Kapellen, Bonn 1989.

PETRI, FRANZ/DROEGE, GEORG (Hrsg.), Rheinische Geschichte. Bd. 3: Wirtschaft und Kultur im 19. Jahrhundert, Düsseldorf 1979.

PETSCH-BAHR, WILTRUD, Der Stadterweiterungsplan für Bonn von 1855/56. Beispiel für eine nicht zu realisierende Stadtbauplanung, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zur den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt - Planung - Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983, S. 253-283.

PFEFFER, KLAUS, Der Wohnhausbau in der Zeit von 1800 bis 1880, in: Trier, Eduard/Weyres, Willy (Hrsg.), Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland in fünf Bänden. Band 2: Architektur II: Profane Bauten und Städtebau, Düsseldorf 1980, S. 363-412.

PINKWART, DORIS/VON BECKERATH, MELITTA/EVERTZ, KARIN, Das gelehrte Bonn im 19. Jahrhundert. Begleitpublikation zur Ausstellung "Historische Meile", hrsg. von Wolfgang Meighörner-Schardt, Bd. 4, Köln 1989.

RADEMACHER, HORST, Die Beeinflussung einer Stadtplanung durch die industrielle und gewerbliche Entwicklung. Eine historisch-geographische Untersuchung der Planungen der Stadt Düsseldorf in den Jahren von 1854 bis 1914 (Europäische Hochschulschriften: Reihe 4, Geographie; Bd. 14), Frankfurt/M. u.a. 1994.

RECK, HANS H., Die Stadterweiterung Triers. Planung und Baugeschichte vom Beginn der preußischen Zeit bis zum Ende des Ersten Weltkriegs (1815-1918) (Trierer Historische Forschungen, Bd. 15), Trier 1990.

REIF, HEINZ, Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929 (Landschaftsverband Rheinland – Schriften des Rheinischen Industriemuseums, Bd. 7), Köln 1993.

REMBERT, KARL, Zur Geschichte der Krefelder Stadterweiterung von 1817-1850, in: Die Heimat. Zeitschrift für niederrheinische Heimatpflege, 25 (1954) 3/4, S. 225-234.

REULECKE, JÜRGEN, Die deutsche Stadt im Industriezeitalter, Wuppertal 1980.

DERS., Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt/M. 1985.

RODRIGUEZ-LORES, JUAN, „Gerade oder krumme Straßen?“ Zu den irrationalen Ursprüngen des modernen Städtebaus, in: ders./Fehl, Gerhard (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zu den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte Bd. 2), Hamburg 1983, S. 101-121.

RUHNAU, PETER, Das Frankenberger Viertel in Aachen. Eine Terrain-Gesellschaft betreibt Städtebau, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zur den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983, S. 235-251.

DERS., Das Frankenberger Viertel in Aachen. Hrsg. vom Landeskonservator Rheinland im Auftrag des Kultusministers von Nordrhein-Westfalen und des Landschaftsverbandes Rheinland (Arbeitsheft 11), Köln 1976.

SCHENK, WINFRIED/FEHN, KLAUS/DENECKE, DIETRICH (Hrsg.), Kulturlandschaftspflege. Beiträge der Geographie zur räumlichen Planung, Berlin-Stuttgart 1997.

SCHÖLLER, PETER, Die deutschen Städte, Wiesbaden 1967.

DERS., Die Großstadt des 19. Jahrhunderts - ein Umbruch der Stadtgeschichte, in: Heinz Stoob (Hrsg.): Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, Köln-Wien 1985², S. 275-313.

SCHRÖTELER-VON BRANDT, HILDEGARD, Die Napoleonische Enteignungsgesetze und ihre Anwendung in den Preußischen Rheinlanden, in: Gerhard Fehl/Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.): Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik (Stadt – Planung - Geschichte, Bd. 17), Basel u.a. 1995, S. 337-347.

DIES., Rheinischer Städtebau. Stadtbaupläne in der Rheinprovinz von der napoleonischen Zeit bis zum Kaiserreich. Das Fallbeispiel Mönchengladbach (Beiträge zur Geschichte der Stadt Mönchengladbach, Bd. 36), Köln 1998

SCHUBERT, (KARL FRIEDRICH ?), Ueber die Privat-Bauthätigkeit Bonn's in den letzten fünf Jahrzehnten, in: Notizblatt des Architekten- und Ingenieur-Vereins für Niederrhein und Westfalen, Bd. II, 1876, S. 63-67.

SCHÜTZ, RÜDIGER, Preußen und die Rheinlande. Studien zur preußischen Integrationspolitik im Vormärz, Wiesbaden 1978.

DERS., Die preußischen Oberpräsidenten 1815-1866, in: Schwabe, Klaus (Hrsg.), Die preußischen Oberpräsidenten 1815-1945 (Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit, Bd. 15) (Büdinger Forschungen zur Sozialgeschichte 19), Boppard 1981, S. 33-82.

DERS., Von der französischen Munizipalverfassung zur Rheinischen Städteordnung von 1856. Zur Entwicklungsgeschichte kommunaler Selbstverwaltung in den Rheinlanden, in: Wensky, Margret (Hrsg.), Preußen und die rheinischen Städte, Köln 1994, S. 37-73.

STRAUSS UND TORNEY, HUGO VON, Das Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875, Berlin 1899⁴.

STÜBBEN, JOSEPH, Der Städtebau (Reprint der 1. Auflage von 1890), Braunschweig-Wiesbaden 1980.

TEUTEBERG, HANS-JÜRGEN (Hrsg.), Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte (Städteforschung: Reihe A, Darstellungen, Bd. 16), Köln-Wien 1983.

UNRUH, GEORG CHRISTOPH VON, Bürgermeister und Landräte als Gestalter kommunaler Leistungsverwaltung, in: Hans Heinrich Blotevogel (Hrsg.), Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik (Städteforschung: Reihe A, Bd. 30) Köln-Wien 1990, S. 43-55.

VIGELIUS, CARL, Die Städteordnung für die Rheinprovinz vom 15. Mai 1856, Leipzig 1910.

VOGT, HELMUT, Die Entwicklung zur Gewerbestadt, in: Höroldt, Dietrich/van Rey, Manfred (Hrsg.), Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914. Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Bonner Heimat- und Geschichtsvereins, Bonn 1986, S. 81-103.

WEBER, DIETER (Bearb.), Düsseldorf 1288-1988. Das Bild der Stadt im Wandel der Jahrhunderte, Kleve 1988.

WEHLER, HANS-ULRICH, Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3: Von der "Deutschen Doppelrevolution" bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges: 1849-1914, München 1995.

WEIDENHAUPT, HUGO (Hrsg.), Düsseldorf. Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert. Bd. 2: Von der Residenzstadt zur Beamtenstadt (1614-1900), Düsseldorf 1988.

WENNEMANN, JÜRGEN, Actenmässige Untersuchung der Entwicklung des "Eisenbahnviertels" zu Aachen um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus. Beiträge zur den Auswirkungen und Ursachen des Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert (Stadt – Planung – Geschichte, Bd. 2), Hamburg 1983, S. 205-233.

WENSKY, MARGRET (Hrsg.), Preußen und die rheinischen Städte, Bonn 1994.

WOLFFRAM, JOSEF/KLEIN, ADOLF (Hrsg.), Recht und Rechtspflege in den Rheinlanden. Festschrift zum 150jährigen Bestehen des Oberlandesgerichts Köln, Köln 1969.