

Die Anlage von Düsseldorf-Oberkassel

Ein Modell moderner Stadtplanung um 1900*

von Hubertus Günther und Oliver Karnau

Man hat sich inzwischen sehr daran gewöhnt, Kunst und Schönheit in einer autonomen Welt jenseits des praktischen Lebens anzusiedeln und Ästhetik geradezu als einen Gegensatz von Pragmatik aufzufassen. Aber diese Vorstellung ist keineswegs zwingend. Auf der anderen Seite wird bereits seit Aristoteles über die Zeiten hinweg vertreten: Um wahrhaft schön zu sein, müsse jedes Ding eine der Funktion angemessene Form besitzen, oder noch pointierter nach den Worten, die der französische Kunstkritiker Denis Diderot im Vorfeld des Klassizismus prägte: „Das Schöne ist nichts anderes als das Nützliche, das durch mögliche und wunderbare Umstände zur Geltung gebracht wird.“¹

Unter Architekten war diese Haltung besonders weit verbreitet. Das Bauhaus durchdachte da nur neu, was seinerzeit im Grunde weithin akzeptiert war. So formulierte um die Jahrhundertwende Cornelius Gurlitt: „Sache der Baukunst ist, die ihr gestellten Aufgaben praktisch zu lösen, ihnen die dem Wesen entsprechende Gestalt zu geben. Was künstlerisch ist, wurde aus der Aufgabe heraus entwickelt. Was dem Zwecke widerspricht oder nur ihn vernachlässigt, kann nicht künstlerisch wirken. Also kann nur das Zweckmäßige wahrhaft künstlerisch, wahrhaft schön sein und nur das Schöne zweckmäßig.“²

Im Städtebau manifestiert sich dieser Zusammenhang besonders anschaulich. Der

* Die Konzeption der Arbeit, die Einleitung und der Teil II stammen von H. Günther, der Teil I stammt von O. Karnau. Obwohl wir inzwischen neues Material gefunden haben und zu weiteren Analysen gelangt sind, blieb der Wortlaut des Vortrags im wesentlichen unverändert. Um den Text nicht mit Anmerkungen zu überfrachten, blieben die Nachweise auf das Nötigste begrenzt. Diese Beschränkungen sind von der Absicht getragen, den Gang der Argumentation nicht zu verunklären, der dem Vortrag, vielleicht gerade wegen seiner Bündelung, seinerzeit zu einer breiten Wirkung verhalf. Wir bereiten eine erweiterte Behandlung des Themas vor, die demnächst in den Arbeitsheften des Landeskonservators Rheinland erscheinen soll. – Schließlich danken wir vielen Kollegen, Archiven, Bibliotheken und Oberkasseler Bürgern für die bereitwillige Unterstützung, die unsere Arbeit erfuhr. Unser besonderer Dank gilt dem Landeskonservator Rheinland, Herrn Prof. Dr. Udo Mainzer und Herrn Dr. Jörg Schulze, aber auch Herrn Dr. Jörg Heimeshoff, Untere Denkmalbehörde der Stadt Düsseldorf, und Herrn Dr. Carl Vossen, Oberkasseler Verkehrs- und Verschönerungsverein. Die Akten zur Urbanisierung von Oberkassel im Archiv der Rheinischen Bahngesellschaft wur-

den im Zweiten Weltkrieg vernichtet. Absichten und Erfolge bei der Urbanisierung von Oberkassel gehen jedoch aus mehreren Broschüren und Anzeigen der Rheinischen Bahngesellschaft hervor, speziell Rheinbrücke 1898 und RBG 1907; einige unpublizierte Schriften, die vor der Zerstörung entstanden, konnten noch das Archiv auswerten: die als Typoskripte vorliegenden Dissertationen von Fix und Düsenberg, außerdem ein Bericht der Rheinischen Bahngesellschaft über ihre Entwicklung, der 1913 verfaßt wurde zur Vorbereitung der Düsseldorfer Stadtgeschichte von Otto Most (StAD, Akte XXIII 220).

In der Literatur zur Stadtplanung und Architektur um 1900 findet Oberkassel kaum Beachtung, und da die Urbanisierung vor der Eingemeindung nach Düsseldorf datiert, wird sie auch in den Düsseldorfer Stadtgeschichten höchstens beiläufig berücksichtigt. Die ausführlichste Behandlung des Themas bilden neben der Dissertation von Fix zwei Artikel von Hugo Weidenhaupt in: 70 Jahre Verkehrs- und Verschönerungsverein für den linksrheinischen Teil der Stadt Düsseldorf e. V. 1904-1974, hrsg. von C. Vossen. Düsseldorf (1974), S. 9-12, und in: Stadtbezirksfest '79. (Düsseldorf 1979), S. 3-5.

Lebensraum der Stadt bildet sich in einer engen Verflechtung von sozialen und verkehrstechnischen Notwendigkeiten mit geographischen oder historischen Gegebenheiten und ästhetischen Qualitäten. Die Konzeption von Idealstädten sowohl früherer Epochen als auch der neueren Zeit bewährte sich nur selten auf die Dauer. Aber es ist auch allgemein bekannt, wie unhuman Wohnzonen wirken können, in denen zügellos die Macht des reinen Nutzens waltet. Die Geschichte lehrt, daß die schöne Stadt, das ist die wohlliche, attraktive und daher prosperierende Stadt, nur aus einem wohlervogenen Abstimmen aller Faktoren aufeinander wächst. Darauf wies schon 1890 das Handbuch für Städtebau hin, das Joseph Stübben, seinerzeit wohl der bedeutendste Stadtplaner in Deutschland, verfaßte: *„Die Anforderungen der Schönheit stehen eigentlich nicht für sich*

*selbständig da. Wie die wirkliche Schönheit sich an die Zweckmäßigkeit unmittelbar anlehnt, so ist auch beim Entwurfe des Stadtplanes die Grundforderung des Schönen durch aufmerksame Befolgung der Verkehrs-, Bauungs- und Gesundheitsbedürfnisse erfüllt.“*³

Dieser Anspruch erfüllte sich mit seltener Vollendung in der Anlage von Oberkassel. Hier verschmolzen ästhetische und praktische Kriterien so eng miteinander, daß die ökonomische Analyse und die künstlerische Würdigung manchmal nur wie zwei unterschiedliche Betrachtungs- bzw. Beschreibungsweisen ein und desselben Phänomens erscheinen. Diese exemplarische Verbindung möchten wir hier letztlich herausstellen, und weil sie uns bis heute vorbildlich erscheint, nennen wir Oberkassel im Titel ein Modell moderner Stadtplanung.

I

GESCHICHTE

Noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts bot Oberkassel das Bild einer ländlichen Idylle. Die ganze Gemeinde Heerdt, zu der das Dorf damals gehörte, zählte gut 2000 Einwohner.⁴ Einzelne Gehöfte lagen verstreut zwischen Feldern und einem Pappelwäldchen in den Fluren des Rheinknies gegenüber der Altstadt von Düsseldorf. Eine dichter besiedelte Landstraße folgte im Schutz eines Deiches dem Lauf des Stroms (Abb. 2). Es gab bescheidene Industrie: einige Ziegeleien in Familienbesitz und eine Porzellanfabrik. Mehrere Gastwirtschaften sorgten für das Wohl der Ausflügler aus der Stadt, die gern auf die andere Seite herüberkamen, um Erholung in der freien Natur zu suchen.⁵

Um die Jahrhundertwende wandelte sich die Landschaft zu einem planvoll besiedelten Stadtteil von Düsseldorf und nahm seitdem am steilen Aufstieg der neuen Industrie- und

Verwaltungsmetropole teil. Diese Wandlung beruhte auf einer privaten Initiative und wurde im Lauf von wenigen Jahren herbeigeführt. Sie steht historisch zunächst im Rahmen des Aufbaus eines Verkehrsnetzes der Eisenbahn, speziell einer Verbindung zum niederrheinischen Industriegebiet. Diese Verbindung förderte die Vorteile, die sich für Düsseldorf aus seiner günstigen Lage zwischen dem bergischen Industrieraum und dem niederrheinischen Gewerbegebiet ergaben.⁶

1849 kam aus Düsseldorf ein Vorstoß, die geplante Verbindung von Norddeutschland nach Belgien und Frankreich bei Düsseldorf über den Rhein zu führen.⁷ Aber die preussische Regierung bevorzugte Köln als Standort einer neuen Eisenbahnbrücke. Drei Jahre später regte Düsseldorf eine direkte Eisenbahnlinie nach Krefeld an. Wieder waren jedoch die Kölner erfolgreicher. Nur eine

Linie von Aachen nach Düsseldorf wurde 1853 errichtet und 1854 bis zum Oberkasseler Rheinufer ausgebaut.⁸ Die bestehende Pontonbrücke von 1839 wurde an das Zolltor verlegt,⁹ um die Endstation besser mit dem rechtsrheinischen Ufer zu verbinden. Reisende und Wagen mit Transportgütern, die zur Weiterbeförderung umgeladen worden waren, stauten sich vor der engen Passage des labilen Rheinübergangs, der fortwährend für durchfahrende Schiffe unterbrochen, gelegentlich sogar vollständig beiseite geräumt werden mußte. 1859 kam erstmals der Gedanke auf, im Düsseldorfer Raum eine Brücke zur direkten Verbindung in das Gewerbezentrum Krefeld zu bauen, das nur umständlich über Neuss zu erreichen war.¹⁰ Zwei Jahre später lebte die Diskussion um eine stabile Brücke bei Düsseldorf wieder auf, erneut ohne Erfolg. Neuss wurde diesmal bevorzugt.

Der nächste Vorstoß für eine Eisenbahnverbindung von Westen nach Osten mit festem Rheinübergang bei Düsseldorf datiert 1889. Er endete mit der gewohnten Absage, ließ aber den Weg zu jener privaten Initiative offen, die schließlich den gewünschten Effekt brachte – und noch mehr!

Spiritus rector der privaten Initiative war der Düsseldorfer Stadtverordnete Kommerzienrat Heinrich Lueg,¹¹ der bereits bei der Vorbereitung und Durchführung der großen Gewerbeausstellung von 1880 in Düsseldorf sein Organisationstalent bewiesen hatte. Er war mit der bedeutenden Unternehmerfamilie Haniel durch wirtschaftliche und familiäre Beziehungen verbunden. Gemeinsam mit Ludwig und Franz Haniel hatte er 1873 eine prosperierende Maschinenfabrik gegründet. Die Haniels und andere Großindustrielle sollten seine Unternehmung fördern.

Im November 1894 hatte sich Lueg vom Direktor der Brückenbauabteilung der Gutehoffnungshütte Oberhausen, Reinhold Krohn, ein Gutachten ausarbeiten lassen. Danach schlug er dem Regierungspräsidenten eine Aktiengesellschaft zur Errichtung der Brücke vor.¹² Zusammen mit Franz Haniel, August Bagel jr. und Franz Vohwinkel

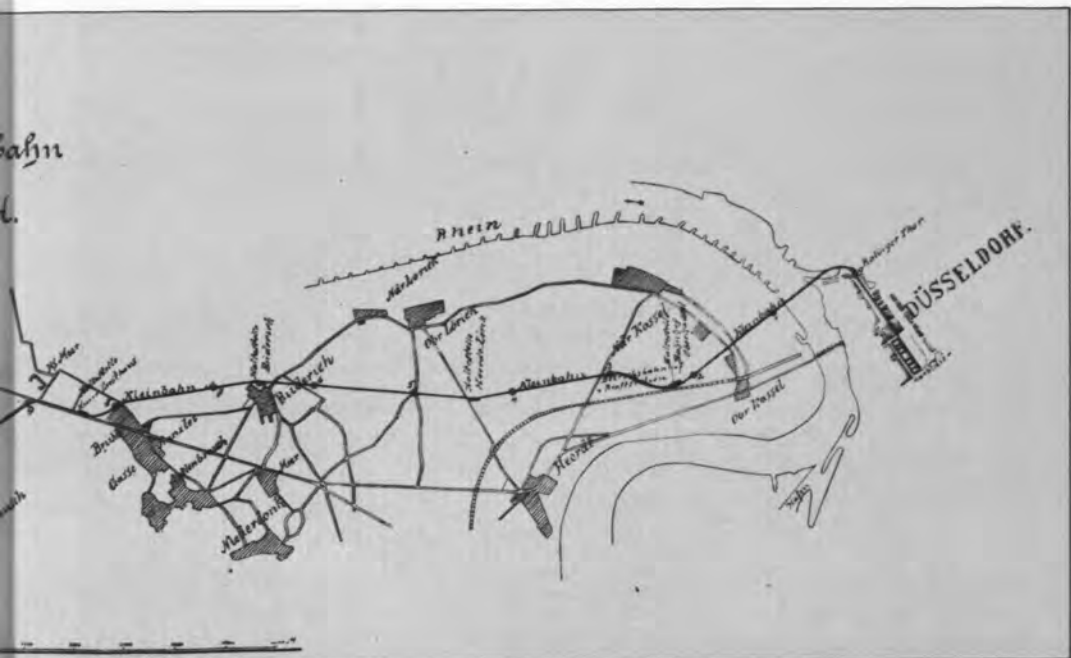
gründete Lueg ein Konsortium, das zwei Jahre mit den Städten Düsseldorf und Krefeld und der Gemeinde Heerdt über die nötigen Konzessionen verhandelte.

Nachdem die Behörden seine Forderungen akzeptiert hatten, gründete das Konsortium am 25. März 1896 eine Aktiengesellschaft als Träger der geplanten Unternehmung: die Rheinische Bahngesellschaft. Die Landesbank der Rheinprovinz und Luegs Freunde brachten ein Aktienkapital von 12 Millionen Mark auf.¹³ Dem ersten Aufsichtsrat der Rheinischen Bahngesellschaft gehörten die Mitglieder des Konsortiums an und Vertreter von Institutionen, die an der Unternehmung beteiligt waren.

Der Gesellschaftsvertrag der Rheinischen Bahngesellschaft führt im wesentlichen vier Ziele auf:¹⁴

1. Bau bzw. Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen, speziell der Kleinbahn, die zwischen Düsseldorf und Krefeld verkehren sollte.
2. Bau einer festen Brücke über den Rhein bei Düsseldorf.
3. Anlage eines Elektrizitätswerkes.
4. Geschäfte mit Grundstücken – und zwar speziell im Rheinknie gegenüber von Düsseldorf –, deren Ankauf und Verkauf sowie Bebauung und Anlage von Straßen.

Der Kombination dieser Punkte lag folgende Kalkulation zugrunde: Die Zinsen der enormen Kosten, die der Bau der Eisenbahn und die feste Brücke für die Eisenbahn verursachten, würden die veranschlagten Einnahmen aus Fahrausweisen und Brückenzöllen übersteigen. Dieser Verlust sollte durch Spekulation mit Immobilien ausgeglichen werden. Da die Brücke und die Kleinbahn das Gebiet im Rheinknie schnell und bequem mit Düsseldorf verbinden würden, war abzusehen, daß der Wert der linksrheinischen Grundstücke steigen würde. Diese Wertsteigerung wollte die Rheinische Bahngesellschaft selbst abschöpfen und noch dadurch forcieren, daß sie das Areal urbanisierte, einen neuen Deich errichtete, Straßen ausbaute und Leitungen für Gas, Wasser und Strom legte. Die Stadt Düsseldorf ver-



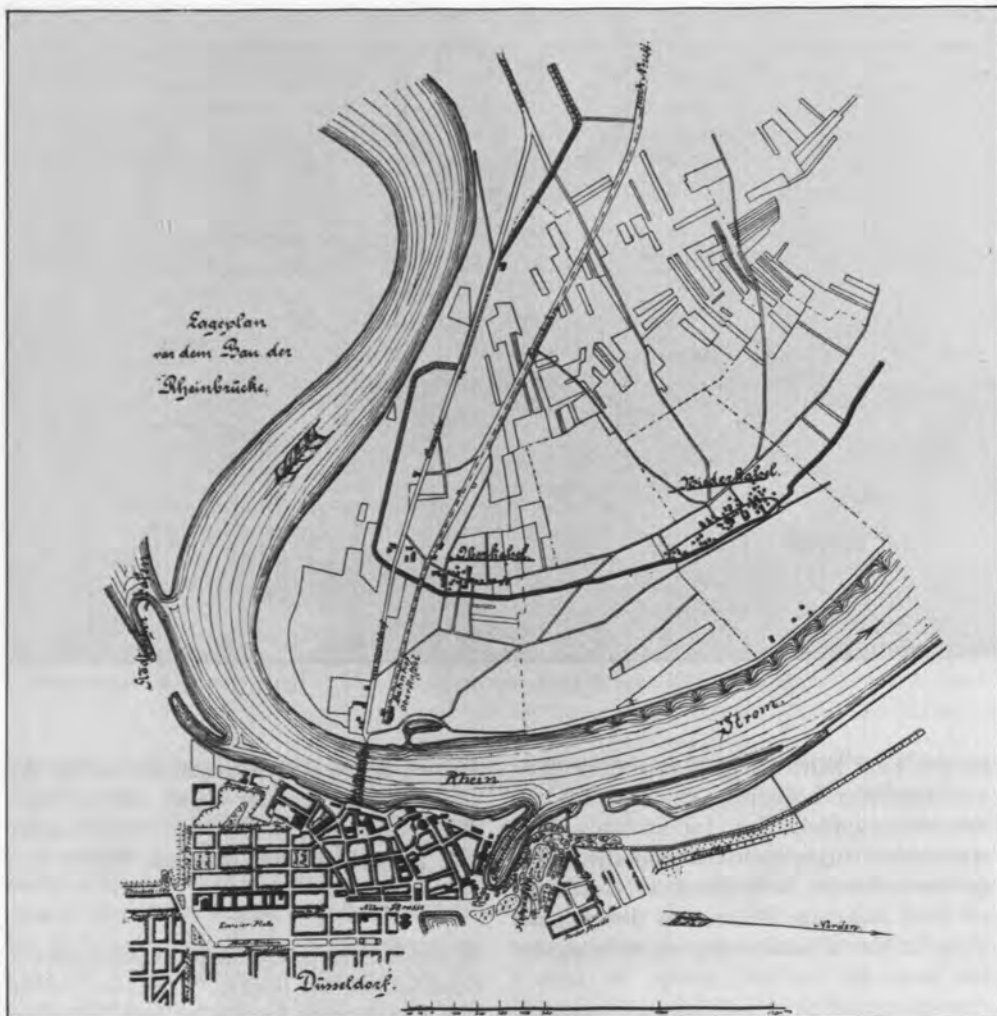
Bereits 1895 hatte Luegs Konsortium über Mittelsmänner begonnen, das Gelände im Rheinknie aufzukaufen. Im nächsten Jahr erwarb die neugegründete Rheinische Bahngesellschaft rund 51 ha Land. 1912 verfügte sie über mehr als 390 ha, von denen rund 72 % für das Grundstücksgeschäft vorgesehen waren.²²

Um das Gelände zu erschließen, mußte es zunächst vor dem regelmäßig wiederkehrenden Hochwasser des Rheins geschützt werden²³ (Abb. 3). Auf der Südseite des Rheinknies wurde der alte Deich befestigt. Im Osten wurde der Deich bis an die Rampe der neuen Brücke vorgezogen. Um den Hochwasserquerschnitt des Rheins konstant zu halten, wurde das Vorland abgegraben; der gewonnene Boden diente dann zur Aufschüttung von Deich, Brückenrampen, Straßen und ähnlichen Baumaßnahmen.

Für das Gebiet im vorderen Teil des Rheinknies ließ die Rheinische Bahngesellschaft einen Bebauungsplan ausarbeiten.²⁴ Der landeinwärts gelegene Teil, beginnend bei

der neu angelegten Bahnstation, an der die Linie nach Krefeld abzweigte, war für Industrieanlagen bestimmt. Am 13. November 1897 genehmigte die Gemeinde Heerdt den Bebauungsplan.²⁵

Im gleichen Jahr begannen die Arbeiten zur Erschließung des Bodens.²⁶ Zunächst wurde eine Kanalisation geschaffen und Leitungen für Gas und Wasser verlegt. Im unmittelbaren Anschluß daran leitete die Rheinische Bahngesellschaft die Anschüttung und Befestigung der Straßen ein. „Die Straßen, die da angelegt wurden . . .“, berichtet ein Augenzeuge,²⁷ „... waren zunächst lediglich große Erdaufschüttungen über den tieferliegenden Äckern und Gartenflächen.“ Das erkennt man auch in alten Ansichten. Insgesamt rund 40 000 m² Fahrdamm sollten mit Ziegel und Makadam befestigt werden; 1899 waren die Hauptstraßen mit elektrischem Licht versorgt.²⁸ Die Rheinische Bahngesellschaft kümmerte sich zudem um Grünanlagen, Sportplätze und andere Bequemlichkeiten dieser Art.



2 Oberkassel vor der Urbanisierung. Plan aus „Rheinbrücke 1898“, Fig. 1.

Das derart kultivierte Gelände bot die Rheinische Bahngesellschaft zum Verkauf an. In einer Verkaufsanzeige vom Frühjahr 1898²⁹ ist das angebotene Gelände schraffiert dargestellt (Abb. 6): Das sind speziell ein Streifen Land längs des Rheinufer, der durch die neue Eindeichung gewonnen worden war, Grundstücke entlang der Auffahrtsstraße zur Brücke und landeinwärts rund 1100 Morgen Industriegebiet. In der Anzeige heißt es: „Die projektirten Straßen sind in der Ausführung begriffen. Gas, elektrisches Licht, Wasser und Kanalisation ist . . . binnen Jah-

resfrist . . . vorhanden.“ Der Industrie werde das eigene Elektrizitätswerk Kraft liefern, heißt es weiter. Natürlich werden auch die günstigen Bahnverbindungen herausgestellt.

In weiteren Verkaufsanzeigen von 1909 und 1910 (Abb. 7) preist die Rheinische Bahngesellschaft ihre Grundstücke wie folgt an: „Baugelände Düsseldorf-Oberkassel, direkt am Rhein, Düsseldorf gegenüber, 10 Minuten vom Mittelpunkt der Stadt, zu Villen, Wohn- und Geschäftshäusern, mit Gas-, elektrischer Licht- und Wasserleitung, Kanalisation, elek-



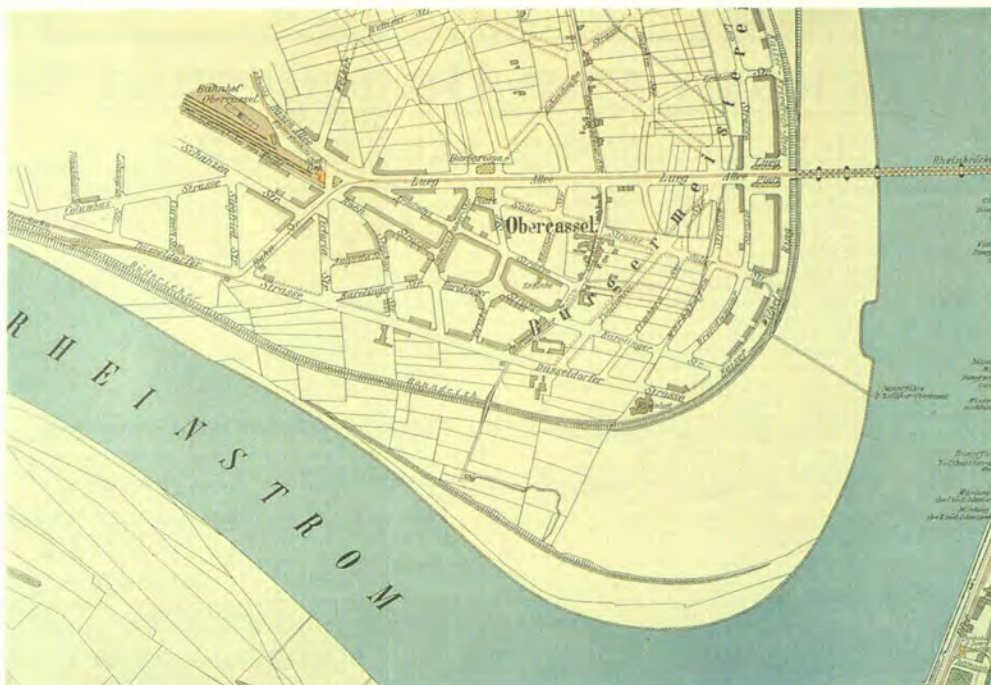
4 Düsseldorf, Stadtplan von 1898. Ausschnitt.

schrift darlegte – einen Anfang „... auf dem Gebiete der socialen Fürsorge für die Beamten und Angestellten durch die Errichtung von drei Wohnhäusern für 8 Beamtenfamilien und von drei Arbeiterhäusern für 12 Familien“³² (Abb. 22). Es folgten in den nächsten Jahren weitere Arbeiterwohnungen im Industriegebiet. 1899 baute die Rheinische Bahngesellschaft vier Häuser mit herrschaftlichen Etagenwohnungen.

Bereits 1898 lobte die Rheinische Bahngesellschaft einen Wettbewerb für eines der Etagenwohnhäuser aus.³³ Zu den Preisrichtern gehörten u. a. Lueg, der offenbar auf alles ein wachsames Auge hielt, sein Kollege Franz Haniel und der renommierte Düsseldorfer Architekt Hermann vom Endt. Die Ausführung der Häuser besorgte der Architekt Theodor Balzer.³⁴ Balzer zeichnete 1901 verantwortlich für die Bauabteilung der Rheinischen Bahngesellschaft; 1909 war er zudem Mitglied des Rats und der Baukommission der Gemeinde Heerdt.³⁵

Auch für Baumaterial sorgte die Rheinische Bahngesellschaft. Die Festschrift von 1898 führt aus: „Das nicht unbeträchtliche Vorkommen von Lehm auf unserem Gelände veranlaßte uns, im Frühjahr 1897 fünf Feldbrandpflüge einzurichten, auf denen rund 5 600 000 Ziegelsteine producirt wurden, die wir zur Ausführung unserer Bauten verwandten und zum Theil noch reservirt haben.“³⁶ Im Frühjahr 1898 wurde eine Ringofenziegelei für eine Jahresproduktion von 3 ½ Millionen Steine in Betrieb genommen.³⁷ Schließlich bot die Rheinische Bahngesellschaft noch Hypotheken für Grundstückskäufe an.³⁸

Sehr bald profitierten auch andere von der Aktivität der Rheinischen Bahngesellschaft, besonders die Grundbesitzer. Der Preis, den die Gesellschaft selbst nach einigen Jahren für den Boden auslegen mußte, stieg teilweise fast um das Neunfache.³⁹ An manchen Orten wurde die Verbindung von Immobilien und Baugeschäft nachgeahmt: so schon 1899 durch das bekannte Architekturbüro



5 Düsseldorf, Stadtplan von 1908. Ausschnitt.

Klein & Dörschel,⁴⁰ dann durch Balzer⁴¹ und den Architekten Richard Abels⁴² oder durch den Stadtverordneten Peter Herkenrath⁴³ – und in größerem Stil schließlich durch den Oberkasseler Architekten Gustav Utermann: Utermann errichtete 1910 für die Linksrheinische Terrain-Gesellschaft den sogenannten „Kyffhäuser-Block“, eine Wohnanlage „herrschaftlichen Charakters“⁴⁴ (Abb. 10), und bot in einer Anzeige von 1910 Entwurf, Bauleitung, Gutachten und Bauplätze sowie fertige Einfamilienhäuser in dem Bereich südlich des Bahnhofs an⁴⁵ (Abb. 21). In verschiedenen Regionen südlich der Luegallee haben wir weitere Häusergruppen gefunden, gewöhnlich Etagenhäuser, aber auch Einfamilienhäuser, deren Einheitlichkeit darauf weist, daß sie von einem Architekten bzw. für einen Auftraggeber geschaffen wurden (Abb. 20).

Die öffentliche Hand hatte Luegs Unternehmung offenbar von vornherein gefördert: Der Bürgermeister von Heerdt und der Düs-

seldorfer Beigeordnete Wilhelm Marx, der spätere Oberbürgermeister, gehörten zum ersten Aufsichtsrat der Rheinischen Bahngesellschaft.⁴⁶ Um die Urbanisierung der Region im Rheinknie zu regeln, wurde 1898 eigens eine Ergänzung zur Bauordnung für die Landkreise des Regierungsbezirks Düsseldorf⁴⁷ erlassen.

Allmählich nahmen die öffentlichen Institutionen auch Anteil am Aufbau von Oberkassel.⁴⁸ Ab 1901 entstanden Postamt und Schule, bald Gymnasium und Kirchen.⁴⁹ Als die unternehmerischen Risiken ausgeschlossen waren, beteiligten sich auch die Behörden am Geschäft der Rheinischen Bahngesellschaft. Schon 1902 trug sich die Gemeinde Heerdt mit dem Gedanken, die Gas- und Wasserleitungen von Oberkassel in eigene Verwaltung zu übernehmen, weil sich „... diese Anlage trotz der großen, nicht durch Anschlüsse und entsprechenden Verbrauch gedeckten Leitungsstrecke ... als durchaus rentabel“⁵⁰ erweise; ab 1907 betei-

Verkauf von Bauterrain. ≡

Die Rheinische Bahn-Gesellschaft in Düsseldorf

Waffen Anstalt an die im Bau begriffene feste Rheinbrücke und die damit in Verbindung stehende Stromregulierung auf der linken Rheinsel bei Düsseldorf ein grösseres Terrain erworben, welches unmittelbar, nur durch den Rhein getrennt, an die Altstadt Düsseldorf und den Hofgarten anstößt. Ein dem modernen Anschauungen entsprechender Bebauungsplan für dieses Terrain ist festgestellt; die projektirten Straßen sind in der Ausführung begriffen. Gas, elektrisches Licht, Wasser und Kanalleitung ist nach der binnen Jahresfrist in Aussicht genommenen Fertigstellung der festen Rheinbrücke vorhanden. Die elektrische Kleinbahn von Düsseldorf nach Greifeld, welche in Verbindung mit den Straßenbahngleisen der Stadt Düsseldorf stehen und bis in das Innere der Stadt geführt wird, durchschneidet die sämtlichen Bauviertel. Dieses sofort für die Bebauung offene Bauterrain soll nunmehr in ganzen Blöcken oder einzelnen Baustellen unter günstigen Zahlungsbedingungen verkauft werden. Baugelder und Hypothekendarlehen werden in angemessener Höhe gewährt.

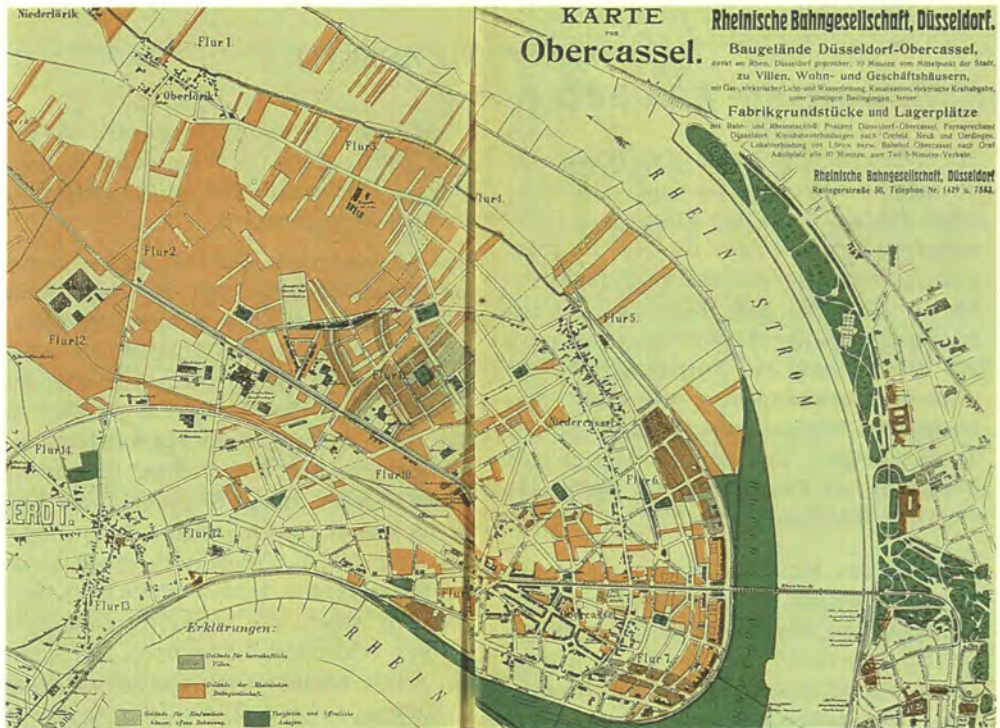
Im Anschluß an dieses Bauterrain besitzt die Rheinische Bahn-Gesellschaft ferner, etwa 2 km westlich gelegen, ein grosses zusammenhängendes Terrain von etwa 1100 Morgen, das sich vorzüglich zur Anlage industrieller Etablissements eignet. Dieses Areal wird mit den Gleisen des Staatsbahnhofes Oberkassel, der Kleinbahn von Düsseldorf nach Greifeld und dem Rhein in Verbindung gebracht werden. Das inmitten dieses Terrains gelegene Elektrizitätswerk liefert elektrische Kraft und elektrisches Licht. Gas-, Wasser- und Entwässerungsanlagen sollen dem Fortschreiten der industriellen Unternehmungen entsprechend weiter geführt werden.

Verkauf von
Baublöcken und Baustellen
der Rheinischen Bahn-
Gesellschaft in
Düsseldorf.

Pläne und Verkaufsbedingungen
können auf dem Bureau der Rheinischen
Bahn-Gesellschaft in Düsseldorf, Jacobi-
strasse 1, eingesehen werden.



6 Verkaufsanzeige der Rheinischen Bahngesellschaft von 1898.



7 Verkaufsanzeige der Rheinischen Bahngesellschaft von 1909 und 1910.

ligte sich die Stadt Düsseldorf an der Rheinischen Bahngesellschaft.⁵¹

Die Statistiken, die Hermann Fix 1922 erstellt hat, belegen welch durchschlagenden Erfolg Luegs Idee erzielte:

Zwischen 1899 und 1902 wuchs die Zahl der Häuser in Oberkassel Jahr für Jahr um 44, 63, 74 und zuletzt um 108 Häuser; die Zahl der Wasser- und Gasanschlüsse vermehrte sich jährlich um rund 50 und die Bevölkerung stieg 1905 auf 10 000 und 1910 auf fast 15 000 Einwohner an.⁵² In den Jahren 1899 bis 1903 verkaufte die Rheinische Bahngesellschaft insgesamt knapp 3900 Ar Baugebäude.⁵³ 1903 konnte sie den Grund, der sie im Durchschnitt 1,34 Mark pro m² gekostet hatte, für durchschnittlich 15,22 Mark pro m² wieder verkaufen – also zum Elf- bis Zwölffachen des Selbstkostenpreises.⁵⁴ Auch

wenn man die Unkosten für die Urbanisierung in Rechnung stellt, darf sich die Verdienstspanne sehen lassen. Dabei kaufte man 1903 noch billig: 1908 verlangte die Rheinische Bahngesellschaft je nach Lage 21–70 Mark pro m² und lag damit im Preisniveau des Stadtbezirks Ständehaus/Flora-viertel und des damals begehrten Hafenviertels.⁵⁵ Auf diese Weise konnte die Rheinische Bahngesellschaft trotz ihrer gewaltigen Ausgaben schon zwischen den Jahren 1903 und 1912 4–7 % Dividenden ausschütten.⁵⁶

Als das Gebiet im Rheinknie 1909 nach Düsseldorf eingemeindet wurde,⁵⁷ hatte es seinen ländlichen Charakter weitgehend abgelegt: Es trug großstädtische Züge und war auf dem besten Wege, zu einem bevorzugten Viertel von Düsseldorf aufzusteigen.

II

STÄDTEBAULICHE ANALYSE

Wir haben die Geschichte einer grandiosen Spekulation betrachtet. Sie brachte außer raschen Profiten auch den Effekt, daß Oberkassel bald als „die Perle Düsseldorfs“ angepriesen werden konnte, und zwar wegen seiner „großen Frei- und Wiesenplätze, seiner günstigen Lage am Rheinstrom, seiner schönen Platzanlagen und Straßenzüge.“⁵⁸ Den städtebaulichen Aspekten wollen wir jetzt nachgehen. Wir sammeln zunächst einfach Beobachtungen. Erst aus der geduldischen Vertiefung ins Detail kann am Ende eine sinnvolle Würdigung erwachsen.

Der Plan aus der Festschrift von 1898, den Abb. 2 wiedergibt, zeigt nochmals die Ausgangssituation, die die Rheinische Bahngesellschaft vorfand:⁵⁹ Der alte Deich hält im Osten des Rheinknies ca. 500 m Abstand vom Tiefwasserbecken des Rheins. In seinem Schatten liegen die Dörfer Ober- und Niederkassel. Die alte Landstraße, die sie verbindet, folgt dem Lauf des Deiches. Einige Feldwege führen von den Siedlungen in Richtung Heerdt und in die Rheinauen. Im Süden, wo sich der Deich nahe ans Ufer heranschiebt, erkennt man die befestigte Landstraße, die von Heerdt zur Düsseldorfer Pontonbrücke führt, und ungefähr parallel zu ihr die damalige Eisenbahnlinie mit ihrem Bahnhof neben dem alten Rheinübergang.

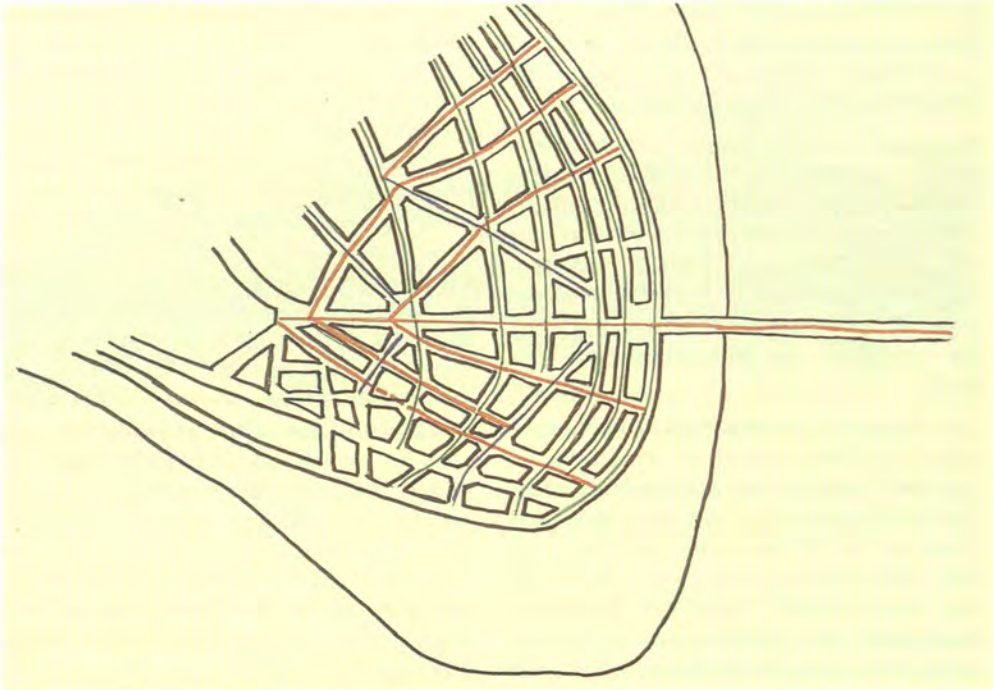
Auf einem Plan von 1898 (Abb. 4) ist zu sehen, wie weit die Rheinfront von Oberkassel nach Osten vorgezogen wurde.⁶⁰ Eingezeichnet sind rot die Bahnverbindungen, gestrichelt rot das Straßenprojekt der Rheinischen Bahngesellschaft und schwarz die bestehenden Verhältnisse: also links unten die alte Landstraße von Heerdt, darüber das Dorf Oberkassel mit der alten Landstraße nach Niederkassel und einigen Wegen in die Rheinauen, sowie die neuen Anlagen der Rheinischen Bahngesellschaft: die Rheinbrücke, der neue Deich und die ersten neuen Straßen. Die Dörfer liegen jetzt weit hinter

dem Deich; selbst die Wege durch die ehemaligen Rheinauen sind in das geschützte Gelände einbezogen.

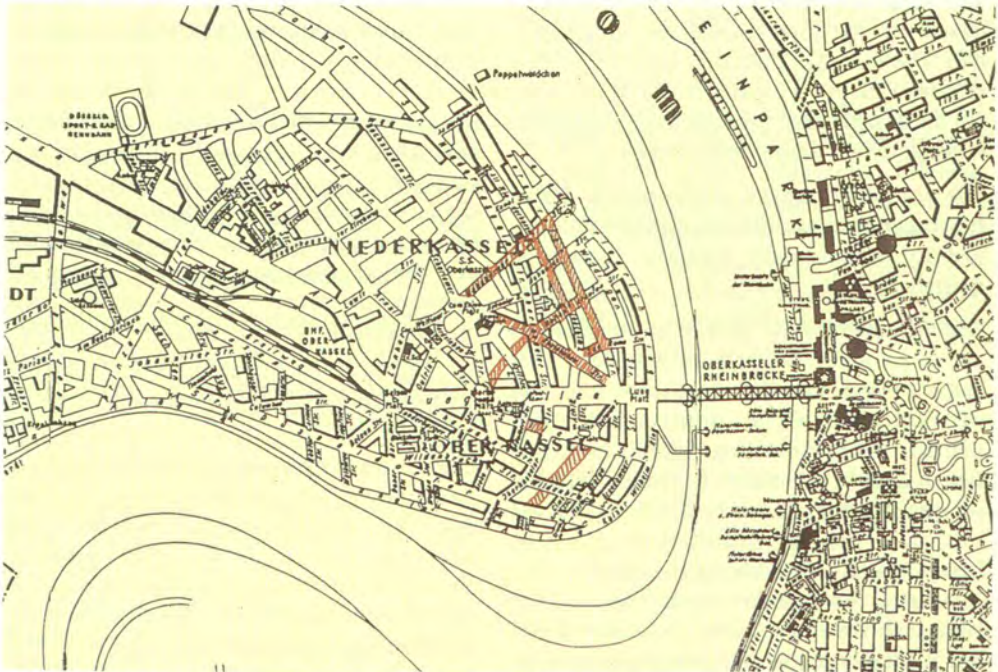
Das Straßenprojekt der Rheinischen Bahngesellschaft berücksichtigt die Wege durch die ehemaligen Rheinauen nicht. Allerdings ist ansatzweise kenntlich, daß die alten Landstraßen in die neue Konzeption einbezogen wurden. Das verdeutlicht ein Plan aus den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts, der das Projekt der Rheinischen Bahngesellschaft über die frühere Situation in der Spitze des Rheinknies projiziert (Abb. 5): Außer den Landstraßen blieben noch einige der alten Wege erhalten, auch wenn sie noch nicht besiedelt waren, wie besonders diejenigen, die von Niederkassel ausgingen. Der Bahnhof wurde zurückverlegt. Die freiwerdende Bahntrasse bis zum Rheinufer ging in den Besitz der Rheinischen Bahngesellschaft über und wurde zur Straße umgewandelt – allerdings auffälligerweise mit Ausnahme eines kurzen Trakts. Statt dessen wurde der alte Weg, der dicht nördlich parallel zu ihr lief, durchgehend beibehalten.

Die Konzeption der neuen Straßenführung richtete sich besonders nach zwei Gegebenheiten (siehe die schematische Skizze, Abb. 8):

- Erstens nach der neuen Rheinbrücke. Deren Lage war durch die Bedingungen des Stroms und die urbanistische Situation von Düsseldorf bestimmt. Sie war bereits 1861 und wieder 1889 vorgeschlagen worden, noch ohne den Gedanken an eine Urbanisierung des Rheinknies.⁶¹ Die Richtung der Brücke ergab sich aus der Wahl des kürzest möglichen Weges zur Überquerung des Flusses. Eine Straße, die Luegallee, verlängert die Achse der Rheinbrücke geradlinig nach Westen. An der Stelle, an der sie auf die bestehende Trasse der Eisenbahn trifft, wurde der neue Bahnhof angelegt.
- Zweitens nach der Form des Rheinknies.



8 Schema der Ring-, Radial- und Diagonalstraßen im Urbanisierungsprojekt für Oberkassel (Zeichnung H. Günther).



9 Plan von Düsseldorf um 1930/40. Ausschnitt aus der Grundkarte mit Eintragung der Straßen des Urbanisierungsprojekts für Oberkassel, die heute fehlen, durch H. Günther.

Fünf Parallelstraßen folgen dem Verlauf des neuen Deiches im Osten. Allerdings treten landeinwärts zunehmend wieder Unregelmäßigkeiten in der Straßenführung auf.

Auch die übrigen Straßen folgen einem Schema – allerdings wird dies ebenfalls durch Unregelmäßigkeiten so verunklärt, daß es nicht offensichtlich in Erscheinung tritt. Die Straßen strahlen von der verlängerten Achse der Brücke schräg nach Norden und Süden aus. Die einen führen in östliche, die anderen in die entgegengesetzte Richtung.

Die Festschrift der Rheinischen Bahngesellschaft von 1898 umreißt das Programm so: *„Bei der Gestaltung des Straßennetzes zwang die Rücksichtnahme auf den neuen Banndeich sowie auf die Brückenrampe zur Anwendung eines gemischten Systems von Ringstraßen und Radialstraßen. Diese (die Radialstraßen) sollen den Hauptverkehr aufnehmen, während die ersteren (die Ringstraßen) mehr oder weniger den Charakter sogenannter Wohnstraßen erhalten.“*⁶²

Die Ring- und Radialstraßen wurden auch durch die Art ihrer Gestaltung unterschieden: Die Radialstraßen sind breiter und ihre Häuser besitzen Vorgärten. Die Hausfluchten der Ringstraßen grenzen dagegen normalerweise direkt an den Bürgersteig.

Die Hauptkreuzungen sollten durch Plätze hervorgehoben werden. Auch einige untergeordnete Kreuzungen erhielten platzartige Gestalt.

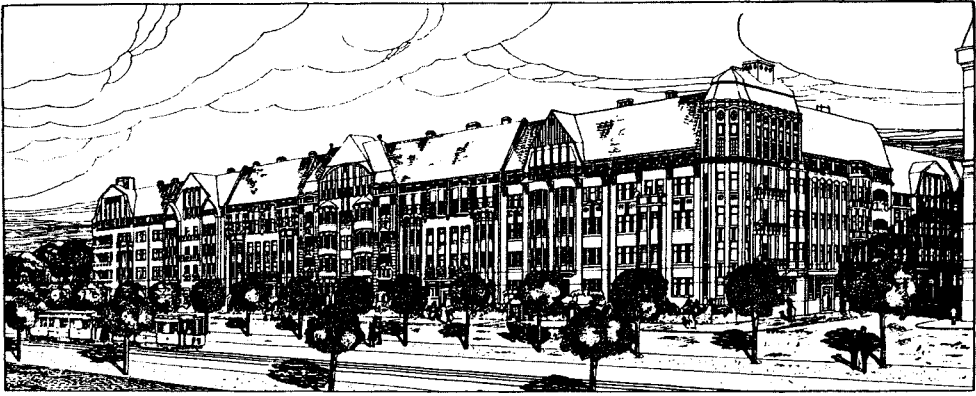
Die Straßenführung wurde nach Ausweis der alten Pläne weitgehend realisiert, aber später teilweise verändert. In einen Plan von ca. 1940 haben wir die ursprünglich konzipierten Straßen rot eingetragen, die heute fehlen (Abb. 9). Ein Plan in einem Stadtführer von 1908⁶³ markiert die Straßen grün, die seinerzeit noch unvollendet waren: das sind besonders die Radialstraßen nördlich der Luegallee. Aber in dem Plan von ca. 1940 sind auch sie eingetragen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die ursprüngliche Konzeption nördlich der Luegallee weitgehend zerstört.

Die Rheinische Bahngesellschaft rechnete damit, daß am Ende 24 000 Einwohner in Oberkassel wohnen würden und veranschlagte eine hohe Bevölkerungsdichte (200 Einwohner pro Hektar).⁶⁴ Aber sie wollte ausdrücklich keine „kasernenartige“ Bebauung, sondern strebte in weiten Bereichen – wie man damals sagte – „herrschaftliche“ Behausungen an, also Einfamilienhäuser oder Etagenwohnungen, die für eine gutbürgerliche Mittelschicht von höheren Beamten und freiberuflichen Akademikern geeignet waren.⁶⁵ 1906 wird berichtet,⁶⁶ daß Oberkassel „für Bevölkerungsklassen unter Mittelstandsverhältnissen gar nicht zugeschnitten“ sei, denn Kleinwohnungen fehlten dort vollständig. Dagegen würden höhere Beamte in geradezu bedrohlichem Ausmaß von Düsseldorf nach Oberkassel abwandern. Von den zwanzig Richtern beispielsweise, die an das neuerdings nach Düsseldorf gezogene Oberlandesgericht versetzt worden seien, würden sechzehn im Adreßbuch aufgeführt, und von diesen sechzehn wohnten fünf in Oberkassel.

Manches spricht dafür, daß die Rheinische Bahngesellschaft diesen Effekt beabsichtigt hatte: so zuerst der Bau von herrschaftlichen Mietwohnungen, die damals im Rheinland, speziell in Düsseldorf, noch sehr selten waren und nach einhelliger Meinung der zeitgenössischen Berichterstatter von den Zugereisten aus anderen Teilen Deutschlands, besonders aus den preußischen Kernlanden, bevorzugt wurden;⁶⁷ und dann spricht dafür der bemerkenswerte Gedanke, mitten im Zentrum des neuen Siedlungsgebiets eine protestantische Kirche aufzurichten.⁶⁸ Protestantisch waren viele der neuen Reichsbeamten, aber bestimmt nicht die Mehrheit der Rheinländer.⁶⁹

Die Art der Bebauung richtete sich nach der Bauordnung, die 1898 erlassen worden war.⁷⁰ Das Besondere dieser Vorschrift besteht darin, daß sie eine weit dichtere Bebauung als in den übrigen Landkreisen⁷¹ zuläßt und daß ihre Richtlinien gestaffelt sind. Sie unterscheidet zwischen drei Zonen:

– An der Luegallee und an der Rheinfront waren Häuser zugelassen von maximal 20 m



10 Entwurf für den „Kyffhäuser-Block“ in Oberkassel. Briefkopf der Rheinischen Terrain-Gesellschaft.

Höhe mit maximal vier Geschossen. Größere Häuser waren selbst im Zentrum von Düsseldorf nicht erlaubt.⁷²

– An den Straßen hinter der südlichen Rheinfront waren Häuser zulässig von maximal 15 m Höhe mit maximal drei Geschossen. In diesen beiden Zonen war eine geschlossene Bebauung wie in urbanen Zentren gestattet; Dach und Keller durften ausgebaut werden.

– In der dritten Zone, an den Straßen hinter der nördlichen Rheinfront, war offene Bebauung vorgesehen, wie sie auch sonst im Landkreis üblich war, also niedrige Häuser, die isoliert stehen und mindestens die Hälfte des gesamten Grundstücks freilassen.

1903 wurden die Bestimmungen ergänzt und teilweise verschärft.⁷³ Das Prinzip der Staffelung wurde noch deutlicher präzisiert. In den landeinwärts gelegenen Straßen südlich der Luegallee wurde die Zahl der Geschosse auf höchstens zwei reduziert.

Die Staffelung der Hausgrößen beeinflusste nach damaliger Baugewohnheit⁷⁴ auch die Nutzung der Häuser.

Das Vieretagenhaus enthielt gewöhnlich herrschaftliche Mietwohnungen. Dem entsprechen die Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft, die die Abb. 11 und 12 zeigen. Auch der sogenannte „Kyffhäuser-

Block“ am Barbarossaplatz (Abb. 10) schöpft die maximale Höhe aus.

Häuser mit zwei bis drei Etagen in günstiger Lage waren damals im Rheinland allgemein als herrschaftliche Einfamilienhäuser sehr beliebt. Dem entspricht das Angebot in der oben erwähnten Anzeige des Architekten Utermann von 1909 (Abb. 21). Aber seit der Jahrhundertwende wurde das Dreietagenhaus ebenfalls für Mietwohnungen genutzt, und das machte sich auch in Oberkassel bemerkbar (vgl. Abb. 20). Die Verschärfung der Bauordnung von 1903 sollte offenbar dieser Entwicklung entgegenwirken und den Bau von Einfamilienhäusern fördern. Die Rheinische Bahngesellschaft plante an den Radialstraßen südlich der Luegallee Einfamilienhäuser, an den Ringstraßen dagegen Zwei- und Mehrfamilienhäuser.⁷⁵

Mit ihrer Siedlung für Arbeiter und niedere Angestellte beim Industriegelände gab die Rheinische Bahngesellschaft selbst ein Beispiel für die offene Bauweise (Abb. 22). Die Festschrift von 1898 rühmt: „*Die Häuser . . . besitzen sämtlich Hausgärten, zum Theil auch Vorgärten und machen . . . durch die gefällige Bauart einen freundlichen, anheimelnden Eindruck.*“⁷⁶

Im vorderen (östlichen) Teil des Rheinknies freilich blieben die Gebiete, für die offene Bebauung vorgesehen war, lange brachlie-



11 Oberkassel, südliche Rheinfront. Aufriß von 1975.

gen. Wie der erwähnte Plan von 1908 zeigt, verschleppte die Rheinische Bahngesellschaft sogar die Anlage der Straßen nördlich der Luegallee (Abb. 5). Offenbar sollte die Urbanisierung von Oberkassel in diesem Areal, abgesehen von der Rheinfront, für eine spätere Phase reserviert bleiben.⁷⁷

Grundsätzlich widersprach eine offene Bebauung im Rheinknie durchaus nicht den Vorstellungen der Rheinischen Bahngesellschaft. Die Verkaufsanzeigen von 1909/10 und eine Werbebroschüre von 1907 zeigen, daß Gelände für „Villen“, also für freistehende herrschaftliche Häuser, sogar in Zonen vorgesehen war, in denen die Bauordnung vierstöckige Häuser zuließ.⁷⁸ Allerdings verwirklichte sich diese Konzeption, von einer Ausnahme abgesehen, erst um 1920/30.

An der Luegallee und an der Rheinfront wollen wir die Bebauung eingehender betrachten. Diese Straßen zeichnen sich durch ihre besondere Position aus, und ihre Sonderstellung wurde durch die Gestaltung noch unterstrichen: Sie sind breiter als die übrigen Straßen und mit Bäumen bepflanzt, sie erhielten zuerst Beleuchtung, nur hier durften Häuser mit vier Etagen errichtet werden, die Verteilung der Vorgärten ist hier umgekehrt wie sonst.

Die Luegallee erhielt mehrere Platzanlagen: den Brückenvorplatz, einen straßenartig schmalen Platz direkt hinter der Brücke, von

dem Radialstraßen nach Westen führten, einen dreieckigen Platz vor dem Bahnhof und in der Mitte den Barbarossaplatz, an dessen vier Ecken Radialstraßen in alle Richtungen ausgingen. Der Barbarossaplatz war ursprünglich als Ort für die protestantische Kirche bestimmt.⁷⁹ Allerdings fehlten der protestantischen Gemeinde die Mittel für einen entsprechenden Bau, so daß sie 1905 in eine billigere Region auswich. Daraufhin erwarb die katholische Kirche ein weites Areal neben dem Barbarossaplatz und errichtete dort die St. Antoniuskirche, die 1911 geweiht wurde.⁸⁰

Mit besonderer Sorgfalt wurde der Brückenvorplatz gestaltet; seine Ecken wurden sämtlich abgeschrägt. Die Häuser an den beiden rückwärtigen Ecken (bereits 1899 errichtet) sorgten dann auch für eine entsprechende Betonung im Aufriß durch einen Giebel. Weniger kooperativ verhielt sich der Bauunternehmer Rudolf Schnütgen, als er 1903 sein stattliches Haus an der Südost-Ecke errichtete (Abb. 17). Im klaren Widerspruch zur Bauordnung sparte er nur im Erdgeschoß die Abschrägung aus.⁸¹ Nachdem ein Einspruch der Behörde gescheitert war, übernahm Theodor Balzer 1904 die besondere Ecklösung in abgewandelter Form für das Haus an der gegenüberliegenden Ecke, verband sie aber mit einem turmartigen Aufbau, um den Ort hervorzuheben (Abb. 18, 19).⁸²

Abgesehen vom Brückenvorplatz, wurde die Luegallee trotz ihrer prominenten Stellung



12 Aufriß-Entwürfe der Miethäuser der Rheinischen Bahngesellschaft über dem Aufriß der südlichen Rheinfront von Oberkassel von 1975 (Montage H. Günther/O. Karnau).

kaum bebaut vor dem Ersten Weltkrieg. Dabei gehörte das anrainende Terrain weitgehend der Rheinischen Bahngesellschaft (vgl. Abb. 7). Die Gesellschaft konzipierte die Allee als „künftige Hauptgeschäftsstraße von Oberkassel“;⁸³ aber sie hoffte wohl auch, daß hier außer der Kirche noch weitere öffentliche Gebäude entstehen würden und hielt dafür Gelände frei. Man darf an Schule, Post und ähnliches denken, und nach der – sicher von vornherein erhofften – Eingemeindung vielleicht sogar an überregionale Behörden, die Düsseldorf damals zunehmend an sich zog, wie etwa das Oberlandesgericht.

Während die Luegallee demnach als Prachtstraße gedacht war, sind die Ringe an der Rheinfront eher mit den Straßen am Düsseldorfer Hofgarten vergleichbar. Alfred Lichtwark schildert schon 1912 überrascht, wie beliebt die Rheinauen allgemein als Erholungsgebiete seien.⁸⁴

Aus jahrzehntelanger Erfahrung heraus berichtet Joseph Stübgen 1917: „Der Unternehmer ist in der Regel bestrebt, den Bauboden bis zu derjenigen äußersten Grenze auszunutzen, die die Bauordnung steckt.“⁸⁵ Diesen Grundsatz befolgte die Rheinische Bahngesellschaft mit ihren Miethäusern. Aber sie wollte ihn keineswegs auf die gesamte Rheinfront ausdehnen – das zeigt die Parzellierung des dortigen Baugrundes. Da die Parzellierung weitgehend frei von äußeren Beschränkungen war, könnte man eine ein-

heitliche Aufteilung erwarten, statt dessen variiert die Größe der Parzellen.

Drei Typen von Parzellen lassen sich unterscheiden (vgl. Abb. 11 und 19): solche mit ca. 15 m Breite, mit ca. 11–13 m Breite und mit ca. 8–9 m Breite. Damit waren nach damaligen Standards auch die Aufrisse vorbestimmt: Vieretagenhaus, Dreietagenhaus, Zweietagenhaus oder niedriges Dreietagenhaus mit ausgebautem Keller bzw. mit Tiefparterre. An diese Regel hielt man sich in Oberkassel auch dort, wo mehrere Grundstücke nebeneinander erworben und gleichzeitig bebaut wurden.

Breite Grundstücke sind nur auf zwei Zonen konzentriert: drei an den Flanken des Brückenvorplatzes und eine geschlossene Reihe von acht aneinandergrenzenden im südlichen Bereich. Mittlere und schmale Grundstücke wechseln in bunter Folge, allerdings werden die mittleren nach Norden zu merklich seltener.

Der gesamte Prospekt der Rheinfront sollte sich anscheinend nach einer umfassenden Konzeption richten: Stattliche Häuser erheben sich gegenüber der Düsseldorfer Altstadt, sonst bestimmen gewöhnlich bürgerliche Einfamilienhäuser das Bild. Die Häuser werden nach Norden zu bescheidener, in der Größe und auch im Dekor (s. u.), bis vor dem Übergang ins flache Land die offene Bebauung einsetzt.

Abb. 13 zeigt eine alte Ansicht der südlichen



13 Oberkassel, Kaiser-Wilhelm-Ring. Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft. Postkarte um 1920.

Rheinfront mit Blick nach Norden und Abb. 11 die Aufrisse der gleichen Häuser wie dort im heutigen Zustand.⁸⁶ Um den ursprünglichen Zustand zu rekonstruieren, haben wir über den modernen Plan einige Fassadenrisse geblendet, die sich in den alten Bauakten finden.⁸⁷ Diese Collage zeigt Abb. 12.

Die Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft (die vier mittleren im Plan Abb. 11, 12) sind einheitlich in Höhe, Breite, Zahl der Fensterachsen und Art der Zierglieder, die altdeutschem Stil folgen, nämlich hoher Giebel über ca. zwei Dritteln der Front, dreigeschossiger Erker, Balkons. Die beiden seitlichen Häuser der Rheinischen Bahngesellschaft sind noch weiter einander angeglichen. Andererseits ist Wert auf einen bunten Wechsel der architektonischen Elemente gelegt: selbst die Dachformen variieren.

Aus den Bedingungen des Wettbewerbs, den die Rheinische Bahngesellschaft für eines der Mietshäuser ausschrieb, geht als Prinzip

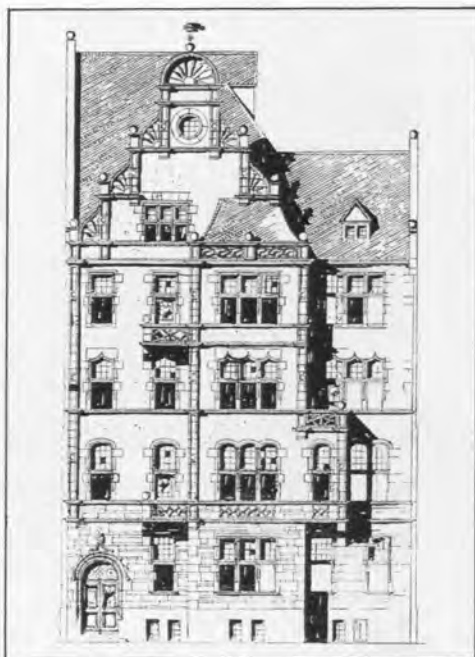
nur hervor: die Fassaden sollten so gestaltet werden, daß sie „unter Aufwendung von möglichst einfachen Mitteln den Charakter eines herrschaftlichen Wohnhauses erkennen lassen“, und eine „zweckmäßige Anordnung der Räume“ wurde angestrebt.⁸⁸ Bei der Bewertung der Fassadenentwürfe kommt zudem die Vorliebe für eine malerische Gesamtwirkung der Häuser und malerisch wechselreich gestaffelte Dächer zum Ausdruck. Realisiert wurden der Entwurf, der den 1. Preis erhielt (Abb. 14) und eine Fassade des Entwurfs, der nur auf den sechsten Platz kam, aber höchstes Lob erntete mit der Darstellung einer Gruppe von vier Fassaden, weil sie ein „ungemein malerisches Bild“ böte (Abb. 15).⁸⁹ Die ausgeführte Häuserzeile gleicht im Ganzen sehr diesem Entwurf.

Die beiden Häuser rechts und links der Gruppe der Rheinischen Bahngesellschaft wurden 1906 bzw. 1909 von dem Architekturbüro Klein & Dörschel in eigener Regie und von dem Düsseldorfer Architekten Alfred Wiener für einen Privatmann errichtet.⁹⁰

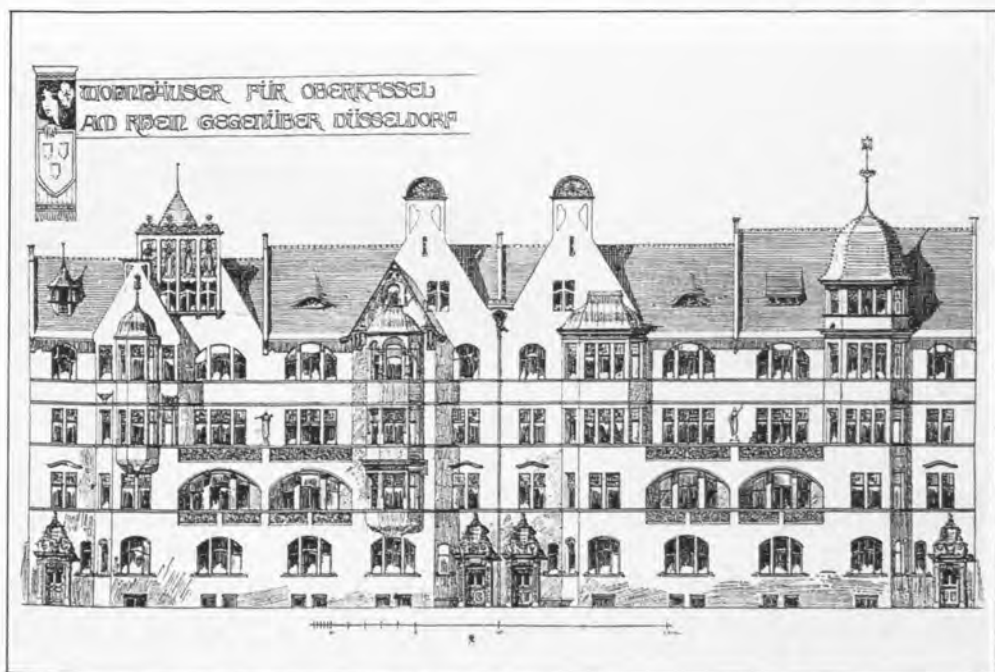
Trotz Vereinfachung der Disposition und modernerer Einzelformen passen sie sich der älteren Gruppe an (vgl. Abb. 11). Auch das anschließende Haus an der Ecke zur Wiltenbruchstraße (ehem. Karolingerstraße), das Theodor Balzer 1907 errichtete, „paßt sich an“, nach ausdrücklichem Hinweis in den Bauakten, obgleich hier die besondere Lage weitere Modifizierungen bedingte.⁹¹

Klein & Dörschel hatte ebenfalls in eigener Regie schon 1899 auf den beiden nördlich anschließenden breiten Grundstücken ein einheitliches, äußerlich palastartig wirkendes Mietshaus errichtet (Abb. 11).⁹² Es ist das einzige Haus dieser Art an der Rheinfront, aber beim Wettbewerb der Rheinischen Bahngesellschaft war mehrfach eine ähnliche Lösung vorgeschlagen worden.

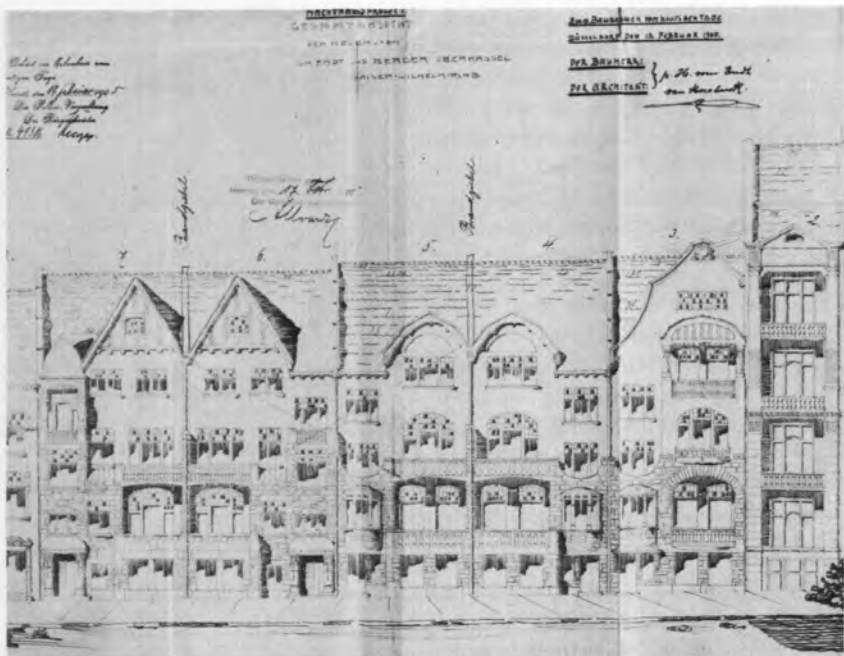
Die Gruppe der Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft findet direkt südlich vom Brückenvorplatz ein Gegenstück in fünf



14 Wettbewerb für die Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft, 1898:
1. Preis „Rheinufer“, F. Thyriot, Köln.



15 Wettbewerb für die Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft, 1898: 6. Preis „Am Rhein“, E. Seibert & Cartobius, Berlin.



16 Hermann vom Endt, Entwurf für fünf Häuser an der südlichen Rheinfront von Oberkassel.



17 Oberkassel, südliche Rheinfront. Postkarte um 1910.



18 Theodor Balzer, Häuser an der nördlichen Rheinfront von Oberkassel. Entwurf und Ansicht, 1904.



19 Oberkassel, nördliche Rheinfront. Ansicht von ca. 1910.



20 Oberkassel, Häuser in der Achillesstraße. Foto 1989.

kleineren Dreietagenhäusern, die der renommierte Düsseldorfer Architekt Hermann vom Endt 1903 in moderneren Formen errichtete (Abb. 16, 17).⁹³ Auch hier werden die Rücksichtnahme auf die Position, ein übergreifendes Schema, aber Abwechslung bei den architektonischen Elementen deutlich.

Hier – und fast durchgehend an der Rheinfront – kehren ähnliche Elemente wieder wie an den Mietshäusern der Rheinischen Bahngesellschaft, vor allem der beherrschende Giebel.

Die ersten neun Häuser am Anfang der Rheinfront nördlich der Luegallee wurden zwischen 1903 und 1905 teils von Balzer, teils von Endt errichtet (vgl. Abb. 18, 19).⁹⁴ Schon die Wahl dieser Architekten weist auf die Bereitschaft, eine übergreifende Konzeption auch hier zu berücksichtigen. Die Häuser sind niedriger als an der südlichen

Rheinfront und übernehmen zudem architektonische Elemente, die kleinstädtischer wirken, wie vorkragender Giebel, Fachwerk oder hölzerner Altan.

Zwei dieser Häuser gehörten Balzer, vier einem privaten Bauherrn, der die beiden genannten Architekten gleichzeitig für sich arbeiten ließ. Der Architekt Richard Abels errichtete in den gleichen Jahren an der Rheinfront ein eigenes Haus und fremde Häuser und ließ außerdem dort andere Architekten für sich bauen.⁹⁵

Diese und ähnliche Verflechtungen, zudem eine öffentliche „Fassadenkommission“ und sicher auch die verbreitete Bereitschaft zur Einpassung in das urbanistische Gefüge, die sich auch an anderen Stellen in Oberkassel zeigt, trugen zu der seltenen Einheitlichkeit bei, die die gesamte Häuserzeile an der Rheinfront bei allem Individualismus im Einzelnen besitzt.

Damit beenden wir die nüchterne Materialsammlung. Wir versuchen nun, unsere verstreuten Beobachtungen zu bündeln und auszuwerten.

Die gesamte Konzeption von Oberkassel richtete sich nach großstädtischen Verhältnissen und war von vornherein auf die Verbindung mit Düsseldorf berechnet. Die Stadt Düsseldorf baute zur gleichen Zeit ihr Rheinufer gegenüber Oberkassel aus. Und diese Synchronie war nicht zufällig, sondern wahrscheinlich durch die gleichen Initiatoren bzw. Planer angeregt. Schon im Düsseldorfer Stadterweiterungsplan von 1885 war die Anlage einer Rheinpromenade vorgesehen.⁹⁶ Die „projektierte Stromstrasse“ ist bereits in einem Plan der Stadt Düsseldorf von 1898 eingezeichnet, der linksrheinisch noch die Situation von 1896 wiedergibt (Abb. 23).⁹⁷ Die Rheinpromenade wurde beim Bau der Oberkasseler Brücke begonnen und wenige Jahre später vollendet;⁹⁸ sogar eine Terrasse zur Aussicht auf die andere Rheinseite gehörte dazu.⁹⁹

Auch in Relation zu Düsseldorf ist aller-

Dem Plan von Oberkassel liegt ein System von Ring- und Radialstraßen zugrunde, die sich unterscheiden nach ihrer Position, Funktion (Wohn-/Verkehrsstraße) und in ihrer Gestalt (Breite, Begrünung, Hausgrößen).

Das System paßt sich den Gegebenheiten der Region im Rheinknie an: Es berücksichtigt die Form des Geländes und die historisch gewachsenen Strukturen (Landstraßen/Bahntrasse); es nutzt die schöne Lage am Rhein, die schon damals begeistert geschildert wurde.¹⁰¹ In Anzeigen wurde die schöne Aussicht der Mietwohnungen am Rhein gepriesen.¹⁰²

Die Art der Bebauung richtete sich im Rheinknie einheitlich nach herrschaftlichen Ansprüchen, aber sie ist nach Zonen gestaffelt. Besonders an der Rheinfront zeigt sich das Streben nach einem geschlossenen, individuell gestalteten Straßenbild.

Allenthalben wurden bewußt einheitliche Muster und bunte Vielfalt gegeneinander ausgespielt: in der Straßenführung wie in der Parzellierung, in den Häuserzeilen und in den Fassaden – bis hin zu ihren einzelnen Elementen.

Manche der Motive, die im Stadtbild von Oberkassel eingesetzt wurden, gehörten längst zum urbanistischen Repertoire, wie etwa die Abschrägung von Ecken an Plätzen. Wesentliche Elemente waren aber neu: so besonders die bewußte Staffelung der Bebauung, die dem Geist der Heerdter Bauordnung von 1898 entspricht. Die gestaffelte Bauordnung verbreitete sich überhaupt erst in den neunziger Jahren. Sie war zunächst nur für Großstädte bestimmt. 1886 übernahm sie Düsseldorf, kleinere Gemeinden gewöhnlich zehn oder noch mehr Jahre danach.¹⁰³

Zum Vergleich mit Oberkassel bieten sich die beiden großen Bebauungspläne an, die

G. Utermann

Architekt

Entwürfe : Bauleitung
Gutachten



*Herrschaftliche Einfamilienhäuser
an der Rheinstraße, mit Park und Gartengrund,
7. Stocken, Küche und Keller etc., mit Saal-
heizung, elektrischen Licht, Gas- und Sanitär,
neue Wasserversorgungssysteme zu verkaufen*

Baustellen

*für hochherrschaftliche Ein-
familienhäuser an der Prinz-
Georgstrasse, durchgehend
bis zur Winkelfelderstrasse,
sowie Baustellen für Ein-
familienhäuser in Obercassel
billig zu verkaufen*

Bureau:
Düsseldorf-Obercassel
Kaiser Friedrichring 34 : Fernsprecher 2406

21 Anzeige des Architekturbüros G. Utermann, Oberkassel, von 1910. Ausschnitt.



22 Beamtenhäuser der Rheinischen Bahngesellschaft im Industriegelände von Oberkassel. Ansicht von 1898.

kurz zuvor im Rheinland entstanden waren: diejenigen von Köln (1881)¹⁰⁴ und Düsseldorf (1885).¹⁰⁵ Im Düsseldorfer Stadterweiterungsplan von 1885 herrschen teilweise ähnliche Motive vor wie in Oberkassel: Die projektierte Neustadt wird von Ringstraßen umgürtet, Radialstraßen leiten den Verkehr ins Zentrum; dazwischen kreuzen sich Diagonalstraßen. In Köln war eine ähnliche Disposition aus der Anpassung an die historische Situation erwachsen. In Düsseldorf wurden alte Landstraßen und die Trassen umgelegter Bahnlinien als Straßen genutzt wie in Oberkassel.¹⁰⁶ Auch in Köln und Düsseldorf war die Urbanisierung außerordentlich großzügig bemessen. In Düsseldorf lag ihr die Berechnung zugrunde, daß die Bevölkerung von 120 000 auf 600 000 Einwohner anwachsen werde.¹⁰⁷ Diese gewaltigen Dimensionen und die unterschiedliche geographische Situation setzen dem Vergleich mit

Oberkassel natürlich Grenzen. Bei aller grundsätzlichen Übereinstimmung im System unterscheiden sich die Ring- und Radialstraßen im Düsseldorfer Stadterweiterungsplan und in Oberkassel beträchtlich voneinander.

Stringenter wird die historische Einordnung, wenn wir die Prinzipien, die wir als grundlegend für die Anlage von Oberkassel erkannten, mit den urbanistischen Leitlinien vergleichen, die Joseph Stübben formulierte. Stübben beteiligte sich maßgeblich an der Konzeption der Stadterweiterungspläne von Köln¹⁰⁸ und Düsseldorf;¹⁰⁹ er war mitverantwortlich für die Einführung der Staffelbauordnung.¹¹⁰ In zahlreichen Schriften legte er die Grundsätze dar, die seine Arbeit leiteten.¹¹¹ Hier empfiehlt er generell, die Urbanisierung auf ein großes Wachstum zu berechnen. Das ideale System setzt sich für ihn aus Ring- und Radialstraßen zusammen, die als

Wohn- und Verkehrsstraßen differenziert und auch unterschiedlich gestaltet werden sollen: verschieden breit, verschieden begrünt, differenziert im Sinne der Staffelbauordnung bebaut etc. Aber das ideale System soll nicht schematisch angewandt werden; es soll den örtlichen Gegebenheiten jeweils angepaßt und vielfältig variiert werden. Wie in Oberkassel werden Schema und individuelle Gestaltung beständig gegeneinander ausgespielt.

Das Prinzip der malerischen Abwechslung kehrt auch in anderen urbanistischen Konzeptionen der Zeit wieder. Aber die Beziehungen zwischen den Prinzipien, die bei der Urbanisierung von Oberkassel walteten und die Stübben formulierte, gehen weiter. Sie stimmen bis in die Einzelheiten überein. Die Beschreibung des Systems von Ring- und Radialstraßen in der Festschrift der Rheinischen Bahngesellschaft von 1898 nimmt sogar Stübbens Formulierung auf.¹¹² Die Staffelbauordnung wurde der Rheinischen Bahngesellschaft nicht oktroyiert, sondern ausdrücklich von ihr als „vernünftig“ akzeptiert,¹¹³ und die Rheinische Bahngesellschaft schöpfte die zulässigen Höchstwerte nicht hemmungslos aus wie andere Unternehmer, sondern hielt sich an den Geist dieser Bauordnung.

So liegt der Gedanke nahe, daß Stübben an der Konzeption von Oberkassel beteiligt war. Nach Abfassung des Vortragsmanuskripts fand sich tatsächlich die Bestätigung dafür. Stübben fertigte das Gutachten zum Bebauungsplan von Oberkassel an zusammen mit F. Andreas Meyer, der ihm bereits bei der Begutachtung des Düsseldorfer Stadterweiterungsplans von 1885 zur Seite stand.¹¹⁴ Meyers Part bestand wohl in der Prüfung der Brückenführung und besonders der neuen Eindeichung des Rheinknies. Zwei Düsseldorfer Geometer bereiteten das Projekt vor und arbeiteten die Details aus.¹¹⁵

Die Neustadt von Köln bildet sicher die monumentalste Schöpfung von Stübben und wohl überhaupt eine der größten urbanistischen Anlagen ihrer Zeit in Deutschland. Die so glücklich auf die Lage im Rheinknie



23 Düsseldorf, Stadtplan von 1898. Ausschnitt.

abgestimmte Konzeption von Oberkassel zeichnet sich durch ihre außergewöhnliche Originalität aus. Sie bildet ein wahres Kabinettstück im Werk Stübbens und in der gesamten Stadtbaukunst der Jahrhundertwende.

Wolfgang Brönner hat 1983 die malerische Abwechslung als ein übergreifendes Prinzip des Historismus an Hand von Hausfassaden der Gründerzeit gewürdigt.¹¹⁶ Die Oberkasseler Rheinfront kann als ein weiteres und besonders schönes Beispiel dafür gelten. Malerische Abwechslung bedeutet aber mehr als bunte Vielfalt oberflächlicher Dekoration. Wir haben gesehen, wie tiefgreifend die gesamte urbanistische Konzeption Stübbens und die Urbanisierung des Geländes im Rheinknie von diesem Prinzip geprägt waren.

Die Konzentration auf den reinen Dekor verleitet leicht zu einem unausgewogenen

Urteil über den Historismus. Die malerische Abwechslung gilt immer noch als emotional und irrational. Aber schon damals stützten sich ästhetische Wertungen von Städten mehr auf den urbanen Organismus als Ganzes statt auf vereinzelte Fassaden.¹¹⁷ Die Wertung der malerischen Abwechslung als irrational trifft nur dann zu, wenn Regelmäßigkeit zum Kriterium des Rationalen erhoben wird. Wenn rational aber mit urbanen Bedürfnissen identifiziert wird, können sich die Positionen geradezu umkehren. Cornelius Gurlitt¹¹⁸ verteidigte leidenschaftlich die malerische Abwechslung aus der Überzeugung heraus: „Nicht Künstelei, sondern sachgemäße Ausbildung aller zu erlangenden Vorteile, ist das Ziel“ (1904). So gelangte er zu der generellen Auffassung, die Bezeichnung künstlerisch verdiene nur derjenige Städtebau „der nicht nach Systemen, sondern nach den jeweiligen Bedingungen des Falles arbeitet.“¹¹⁹ Auch Stübben gelangte von funktionalen Überlegungen zum Prinzip der malerischen Abwechslung. Er begründete es mit präzisen Argumenten, und nur so ließ sich das zentrale Element seiner Konzeption, die gestaffelte Bauordnung, gegen gewichtige juristische Bedenken¹²⁰ durchsetzen. Auch im Fall von Oberkassel war die malerische Abwechslung offenbar ganz rational konzipiert.

Die Rheinische Bahngesellschaft übernahm Stübbens Konzeption aus einem wirtschaftlichen Kalkül heraus, in dessen klarer Ratio ästhetische Kriterien ökonomische Funktionen annehmen und umgekehrt: Malerische Abwechslung bedeutet da auch einfach breites Angebot; schöne Wohnverhältnisse bringen ebenso wie praktische Einrichtungen und moderne Ausstattung Wertsteigerung. Attraktiv heißt eben Interessenten-anziehend.

Zeitgebunden an der Bebauung von Oberkassel ist die Berechnung auf die Ansprüche eines gehobenen Mittelstandes, der so kaum noch existiert, sind die Kreuzungen von Diagonalstraßen, die bald nicht mehr den Verkehrsverhältnissen gewachsen waren, und zeitgebunden ist schließlich der historische Dekor der Fassaden.

Aber die vernünftige Anpassung eines städtebaulichen Musters an individuelle urbane und lokale Bedingungen findet ihren Vorläufer schon im Prinzip der „varietà“, das einer der konsequentesten Rationalisten der Renaissance, Leone Battista Alberti, formulierte, und sie erscheint bis in unsere Zeit wegweisend. So wirkt Oberkassel geradezu als ein Modell moderner Stadtplanung, und entsprechend attraktiv wirkt der Ort bis heute.

Abgekürzt zitiertes Schrifttum:

BAAD Bauaufsichtsamt Düsseldorf, Hausaktenregistratur (Amt 63), Hausakten.

DÜSENBERG ALBERT DÜSENBERG, Die Rheinische Bahngesellschaft, Aktiengesellschaft, Düsseldorf (1896–1925). Diss. jur. Göttingen 1926 (masch.).

FIX HERMANN FIX, Die Rheinische Bahngesellschaft und die Bedeutung ihrer verkehrs- und siedlungsfördernden Unternehmungen für die Stadt Düsseldorf. Diss. phil. Leipzig 1922 (masch.).

Linksrhein. Df. Linksrheinisches Düsseldorf. Eine Auswahl wenig bekannter Texte zur Geschichte und Eigenart der linksrheinischen

Teile der Stadt Düsseldorf im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von H. Weidenhaupt. Düsseldorf 1984.

RBG 1907 Rheinische Bahngesellschaft Düsseldorf, hrsg. von der Rheinischen Bahngesellschaft. (Düsseldorf 1907).

Rheinbrücke 1898 Die neue Rheinbrücke bei Düsseldorf und die Kleinbahn Düsseldorf–Krefeld, hrsg. von der Rheinischen Bahn-Gesellschaft. Düsseldorf 1898.

StAD Stadttarchiv Düsseldorf, Akten.

VKSD 1913 Verhandlungen des Ersten Kongresses für Städtewesen in Düsseldorf 1912, Bd. 1. Düsseldorf 1913.

- 1 DENIS DIDEROT, Ästhetische Schriften, Bd. 2. Frankfurt 1968, S. 638.
- 2 CORNELIUS GURLITT, Der deutsche Städtebau. In: Die deutschen Städte, hrsg. von R. WUTKE, Bd. 1. Leipzig 1904, S. 23–45, hier S. 44 f.
- 3 J(OSEPH) STÜBBEN, Der Städtebau (= Handbuch der Architektur IV, 9. Halbbd.). Darmstadt 1890, Reprint Braunschweig–Wiesbaden 1980, S. 50.
- 4 Genau 2002 Einwohner, davon 523 im Dorf Oberkassel. Nach HANS SEELING, Zur Industriegeschichte der linksrheinischen Stadtteile. [Originaltitel: Als Hochöfen über dem Rhein lohten... Wirtschaftsgeschichtliches aus der Bürgermeisterei Heerdt]. In: Linksrhein. Df., S. 17–26, hier S. 18.
- 5 Dazu HEINRICH CARL STÄNDER, Ein Ausflug über die Schiffbrücke. [Originaltitel: Meine Erinnerungen an die Zeit vor 1900, an die alte Rheinbrücke, die Schiffbrücke und die „andere“ Seite]. In: ebenda, S. 31 f.
- 6 Vgl. PETER HÜTTENBERGER, Düsseldorf auf dem Wege zur Industrialisierung. In: Düsseldorf in der deutschen Geistesgeschichte (1750–1850), hrsg. von G. KURZ. Düsseldorf 1984, S. 369–375, hier S. 373.
- 7 Zur Geschichte der Düsseldorfer Rheinbrücke vgl. HUGO WEIDENHAUPT, Düsseldorfer Rheinbrückenplanungen im 19. Jahrhundert. In: Mitteilungen für die Stadtverwaltung Düsseldorf, Nr. 1 v. 1. 1. 1966, S. 1–4. – Der Kampf um die Verkehrswege wird auch von FIX, S. 27–35, dargestellt.
- 8 OTTO MOST, Geschichte der Stadt Düsseldorf, 2. Bd.: Von 1815 bis zur Einführung der Rhein. Städteordnung (1856). Düsseldorf 1921, S. 177.
- 9 Im Jahre 1856, vgl. Rheinbrücke 1898, S. 2.
- 10 Vgl. FIX, S. 31 f.
- 11 Zu Lueg vgl. HERBERT PROKASKY/KARIN FÜLLNER, Düsseldorf 1850 bis 1914. Das Zeitalter der Industrialisierung. Quellensammlung, hrsg. vom Pädagogischen Institut der Landeshauptstadt Düsseldorf (= Dokumentation zur Geschichte der Stadt Düsseldorf 7). Düsseldorf 1986, S. 207 f.
- 12 Rheinbrücke 1898, S. 10. – FIX, S. 36 f.
- 13 Ebenda, S. 39.
- 14 Rheinbrücke 1898, S. 20.
- 15 Ebenda, S. 15 f.
- 16 Ebenda, S. 53.
- 17 Bericht über die Entwicklung der Rheinischen Bahngesellschaft, StAD XXIII 220, Teil 4, fol. 2.
- 18 Die Rheinbahn von 1896 bis 1952. In: 75 Jahre Rheinbahn Düsseldorf 1896–1971. Sonderausgabe der Werkzeitung „das rad“ 2/3, 1971, S. 11–26, hier S. 12.
- 19 Zur Kleinbahn FIX, S. 89–128. – Vgl. CARL HAMMEL, Die Rheinische Bahngesellschaft A. G. Düsseldorf. In: Düsseldorf (linksrheinisch) in alten und neuen Tagen, hrsg. vom Verkehrs- u. Verschönerungs-Verein f. d. linksrhein. Teil d. Stadt Düsseldorf e. V. (Düsseldorf 1931), S. 29–36, hier S. 29. – RICHARD JACOBI/DIETER ZEH, Die Geschichte der Düsseldorfer Straßenbahn. Von der Pferdebahn zur Rheinbahn. Freiburg 1986, S. 13–20.
- 20 Vgl. Rheinbrücke 1898, S. 44.
- 21 HAMMEL (wie Anm. 19), S. 29 f. und S. 34.
- 22 Über weitere 280 ha lagen verbindliche Angebote vor. Vgl. Rheinbrücke 1898, S. 10 f. – FIX, S. 37 und Anlage 5b, Spalte 1, 2 und 8.
- 23 Zum Deichbau vgl. Rheinbrücke 1898, S. 32–35. – Außerdem GERHARD GROSSE, Düsseldorf und seine Deiche. In: Düsseldorf-er Amtsblatt Nr. 43 v. 26. 10. 1985, S. 2.
- 24 Vgl. Rheinbrücke 1898, S. 51 f.
- 25 Dazu ebenda, S. 51 f.
- 26 Vgl. FIX, S. 76–79.
- 27 WALTER KORDT, Erinnerungen eines Düsseldorfers an Oberkassel. [Originaltitel: Oberkassel – Denkwürdigkeiten und eigene Erinnerungen]. In: Linksrhein. Df., S. 45–57, hier S. 50.
- 28 Rheinbrücke 1898, S. 53. – FIX, S. 72 und S. 78. – 1899–1902 wurden 8260 laufende Meter Straße und 1 km Promenade befestigt, wobei in erster Linie die dem Ufer naheliegenden Straßen ausgebaut wurden.
- 29 Abdruck der Anzeige in: Rheinbahn von 1896 bis 1952 (wie Anm. 18), S. 12.
- 30 Adreßbuch 1909 für die Stadtgemeinde Düsseldorf und Landbürgermeistereien Benrath, Eller, Gerresheim, Heerdt, Kaiserswerth, Ludenberg und Rath. Nach amtlichem Material zusammengest. von J. SCHUMACHER. Düsseldorf (1909), nach S. 98, und Adreßbuch 1910 für die Stadtgemeinde Düsseldorf und die Bürgermeistereien Benrath und Kaiserswerth. Nach amtlichem Material zusammengest. von J. SCHUMACHER. Düsseldorf (1910), Beilage Terrain- und Grundstücks-Offerten.
- 31 Rheinbrücke 1898, S. 54 f. – Zum Bauunternehmensgeschäft der Rhein. Bahnges. auch FIX, S. 82 f. und S. 89 f.
- 32 Rheinbrücke 1898, S. 55.
- 33 Vgl. Deutsche Konkurrenzen 10, 1899/1900, H. 1, Nr. 109 und H. 2, Nr. 110.
- 34 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 39–42.
- 35 Vgl. StAD III 19154, Lageplan v. 19. 1. 1901 und Adreßbuch 1909 (wie Anm. 30), S. 69 f.
- 36 Rheinbrücke 1898, S. 54. – Zum Ziegeleibetrieb der Rhein. Bahnges. auch FIX, S. 84–86.
- 37 Ebenda.
- 38 So in der Verkaufsanzeige von 1898. Vgl. Anm. 29.
- 39 FIX, S. 79 und S. 81.
- 40 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 36 und Kaiser-Friedrich-Ring 33.
- 41 BAAD, betr. Kaiser-Friedrich-Ring 1.

- 42 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 24/25, 33–34/35.
- 43 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 16, 22/23, 27/30.
- 44 BAAD, betr. Luegallee 66–74 und Schorlemerstraße 1. – Baubeschreibung des Architekten Gustav Utermann v. 28. 10. 1910.
- 45 Vgl. Adreßbuch 1910 (wie Anm. 30), Beilage.
- 46 Rheinbrücke 1898, S. 20.
- 47 Polizei-Verordnung zur Ergänzung der Baupolizei-Ordnung für die Landkreise des Regierungs-Bezirks Düsseldorf vom 1. August 1894. In: „Neußer Zeitung“, Amtliches Kreisblatt, Nr. 201 v. 6. 9. 1898.
- 48 Vgl. Fix, S. 76–79.
- 49 Ebenda, S. 79. – Vgl. auch Comenius macht Schule. Festschrift zum 75jährigen Jubiläum des Comenius-Gymnasiums, hrsg. von G. SCHWARZ. (Düsseldorf 1983), S. 6–10. – 70 Jahre Auferstehungskirche Düsseldorf-Oberkassel 1914–1984, hrsg. von der Evangelischen Kirchengemeinde Düsseldorf-Oberkassel. (Düsseldorf 1984), S. 5. – St. Antonius in Düsseldorf-Oberkassel 1911–1986. Chronik und Bericht, hrsg. von F. VATER. Düsseldorf 1986, S. 17–25.
- 50 Die Entwicklung der Gemeinde Heerdt seit 1880, hrsg. von der Gemeindeverwaltung Heerdt. Einblattdruck 1902. In: Linksrhein. Df., S. 42.
- 51 Bericht (wie Anm. 17), fol. 3.
- 52 Fix, S. 78, Anm. 1 und S. 90. – Beilage zu den Statistischen Monatsberichten der Stadt Düsseldorf Januar/März 1911, IV.: Die wichtigsten Ergebnisse der Volkszählung vom 1. XII. 1910 für Düsseldorf, S. XVIII, Tab. I und S. XIX, Tab. V.
- 53 Bericht (wie Anm. 17), fol. 5.
- 54 Fix, S. 79.
- 55 Ebenda, S. 80 f.
- 56 Bericht (wie Anm. 17), fol. 6.
- 57 Zur Geschichte der Eingemeindung vgl. NORBERT SCHLOSSMACHER, Die Vorgeschichte der Eingemeindung nach Düsseldorf. In: Linksrhein. Df., S. 63–70.
- 58 Anzeige der Rhein. Bahnges. in: HANS ARTHUR LUX, Düsseldorf. 2. Aufl. Düsseldorf 1925, S. 541.
- 59 Rheinbrücke 1898, S. 22.
- 60 Düsseldorf und seine Umgebung. Düsseldorf 1898.
- 61 Rheinbrücke 1898, S. 4–6, 8 f. – Zur Begründung der Position wegen der Stromverhältnisse vgl. Fix, S. 42 f.
- 62 Die Rhein. Bahnges. legt ihre Konzeption für die Urbanisierung von Oberkassel bzw. für die wirtschaftl. Ausnutzung des Grundbesitzes dar in: Rheinbrücke 1898, S. 51–55 und nochmals in der Werbeschrift RBG 1907, die auszugsweise 1911 in einer Werbeanzeige wiederholt wurde. Vgl. hier spez. Rheinbrücke 1898, S. 52.
- 63 Düsseldorf am Rhein und seine Umgebung, hrsg. vom Verkehrs-Verein Düsseldorf. (Düsseldorf 1908).
- 64 Rheinbrücke 1898, S. 52.
- 65 Ebenda. – RBG 1907, S. 6. – Verkaufsanzeige in den Düsseldorfer Adreßbüchern von 1909 und 1910 (wie Anm. 30).
- 66 ISAAC THALHEIMER, Obercassel. In: Düsseldorf Lokale-Zeitung v. 12. 1. 1906. Auszugsweise abgedruckt in: Linksrhein. Df., S. 59–61, hier S. 60.
- 67 Vgl. etwa Köln und seine Bauten. Köln 1888, Reprint Köln 1984, S. 683 ff. – Düsseldorf und seine Bauten. Düsseldorf 1904, S. 366, 376, 416. – GABRIEL VON SEIDL, Das Miets-haus. In: München und seine Bauten. München 1912, S. 354. – RUDOLF EBERSTADT, Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage. Jena 1909. – J(OSEPH) STÜBBEN, Städtebauliche Entwicklung. In: Die Rheinprovinz 1815–1915. Hundert Jahre preußischer Herrschaft am Rhein, hrsg. von J. HANSEN, Bd. 2. Bonn 1917, S. 303–339, hier S. 316 f. – Das viergeschossige Haus wurde in der Düsseldorfer Bauordnung nur nach Kämpfen zugelassen und war noch 1913 umstritten. Davon berichtet WILHELM SCHRAMEIER, Was die deutsche Bodenreformbewegung auf dem Gebiete der städtischen Bodenpolitik erstrebt. In: VKSD 1913, S. 188.
- 68 70 Jahre Auferstehungskirche (wie Anm. 49), S. 26. – Zur ev. Kirche vgl. auch Baugewerks-Zeitung 40, 1908, S. 1069–1071. – Zentralblatt für das Deutsche Baugewerbe 11, 1912, S. 317–319; 12, 1913, S. 121, 131. – Die Bauwelt 3, 1912, Nr. 43, S. 25, 31. – Architektonische Rundschau 30, 1914, S. 93 f.
- 69 Vgl. etwa die Statistik der Bürgermeisterei Heerdt von 1836 in: Linksrhein. Df., S. 13: Von den insgesamt 1102 Einwohnern war damals nur einer evangelisch.
- 70 Vgl. Anm. 47. Dazu auch Oberkassel-Heerdt bei Düsseldorf und seine neue Bauordnung. In: Der Städtebau 5, 1908, S. 7–9, sowie Fix, S. 86–89. – Über die besondere Zuständigkeit des Bürgermeisters für die Bauordnung im preußischen Rheinland vgl. J(OSEPH) STÜBBEN, Über den Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Bauordnung. In: Städtebauliche Vorträge 2, H. 4. Berlin 1909, S. 18.
- 71 Vgl. Baupolizeiordnung für die Landkreise des Regierungsbezirks Düsseldorf vom 1. 8. 1894. Publiziert in: Amtsblatt des Regierung in Düsseldorf 1894, S. 336–348.
- 72 Vgl. die Düsseldorfer Baupolizeiordnung vom 25. 4. 1896. Abgedruckt in: Düsseldorfer Bürgerbuch. Sammlung der Ortsstatuten, Polizeiordnungen..., hrsg. von C. OTTERMANN. Düsseldorf 1905, S. 80 ff., sowie Düs-

- seldorf und seine Bauten (wie Am. 67), S. 366 ff.
- 73 Ergänzung der Baupolizeiordnung für die Landkreise des Regierungsbezirks Düsseldorf vom 26. 10. 1903, publiziert am 17. 8. 1904.
- 74 Vgl. Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), S. 366–424. – HILTRUD KIER, Wohnhäuser in Köln in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland, hrsg. von E. TRIER und W. WEYRES, Bd. 2: Architektur 2. Düsseldorf 1980, S. 413–463. – KLAUS PFEFFER, Der Wohnhausbau in der Zeit von 1800 bis 1880. In: ebenda, S. 363–412. – Vgl. auch Oberkassel-Heerdt und seine neue Bauordnung (wie Anm. 70), S. 9.
- 75 RBG 1907, S. 11. – Oberkassel-Heerdt und seine neue Bauordnung (wie Anm. 70), S. 9. – Allerdings war 1907 weder die Planung entsprechend kategorisch differenziert, noch richtete sich die Bebauung konsequent nach den Angaben in der Werbeschrift.
- 76 Rheinbrücke 1898, S. 55, vgl. Taf. 30.
- 77 Nachdem sich ihre Konzeption bewährt hatte, pries die Rhein. Bahnges. 1907 besonders das am nördlichen Ende der Rheinfront vorgesehene Gelände für Villen an, vgl. RBG 1907, S. 11 und Umschlagbild.
- 78 Am nördlichen Ende der Rheinfront, siehe Anzeigen der Rhein. Bahnges. in den Düsseldorfer Adreßbüchern von 1909 und 1910 (wie Anm. 30) („zwischen Grabenstr. [jetzt San-Remo-Str.] und Habsburgerstr.“) und RBG 1907, S. 11 („zwischen Habsburger- und Askanienerstr.“), aber auch ganz im Süden der Rheinfront (Villa an der Ecke Kaiser-Wilhelm-Ring/Karolingerstr. [jetzt Wildenbruchstr.]) und Plan 1907.
- 79 70 Jahre Auferstehungskirche (wie Anm. 49), S. 26.
- 80 Architektonische Rundschau 26, 1910, H. 3, S. 31 f. – Neudeutsche Bauzeitung 8, 1912, S. 528–533. – Wasmuths Monatshefte für Baukunst 3, 1918/19, S. 57–70. – St. Antonius (wie Anm. 49).
- 81 Der Vorgang ist in den Bauakten BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 1, durch den Widerspruch der Polizeiverwaltung der Gemeinde Heerdt und die Stellungnahme Schnütgens dokumentiert.
- 82 BAAD, betr. Kaiser-Friedrich-Ring 1.
- 83 RBG 1907, S. 11.
- 84 Vgl. Zitat in Linksrhein. Df., S. 54 f.
- 85 STÜBBEN 1917 (wie Anm. 67), S. 319.
- 86 Der Plan wurde von der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Düsseldorf angefertigt und in liberaler Weise für unsere Arbeit zur Verfügung gestellt.
- 87 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 38–42.
- 88 Vgl. Deutsche Konkurrenzen (wie Anm. 33), jeweils S. 2.
- 89 Ebenda, Nr. 109, S. 4 f.
- 90 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 37, 43.
- 91 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 43a.
- 92 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 36.
- 93 BAAD, betr. Kaiser-Wilhelm-Ring 3–7.
- 94 BAAD, betr. Kaiser-Friedrich-Ring 1 ff.
- 95 Eine detaillierte Aufstellung von Baudaten, Bauherren und Architekten wird in der erweiterten Fassung dieser Arbeit erscheinen.
- 96 Vgl. den Text des Gutachtens, abgedruckt in: STÜBBEN 1890 (wie Anm. 3), S. 559, und den zugehörigen Plan, abgebildet in: Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), Abb. 15.
- 97 Plan in: Neuer illustrirter Führer durch Düsseldorf und Umgebung. 10. Aufl. Düsseldorf 1898.
- 98 Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), S. 35 f. – Auf Fotografien der Rheinbrücke von 1898 erscheint die Straße bereits in fortgeschrittenem Baustadium, vgl. Rheinbrücke 1898.
- 99 Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), S. 444, Abb. 730 und S. 447.
- 100 Nach Düsseldorf 1850 bis 1914 (wie Anm. 11) zählte die Stadt 1890: 144 600 Einwohner und 1900: 213 700 Einwohner.
- 101 Vgl. etwa WILHELM SCHMIDTBONN, Zitat in: Linksrhein. Df., S. 52, oder Oberkassel-Heerdt und seine neue Bauordnung (wie Anm. 70), S. 7. – Zur Entdeckung der Rheinlandschaft im 19. Jahrhundert allgemein HANS PETER HILGER, Geschichte der bildenden Kunst im Rheinland seit 1815. In: Rheinische Geschichte, hrsg. von F. PETRI und G. DROEGE, Bd. 3: Wirtschaft und Kultur im 19. und 20. Jahrhundert. Düsseldorf 1979, S. 697–757, hier S. 723. – Zur ästhetischen Bedeutung von Uferstraßen allgemein STÜBBEN 1890 (wie Anm. 3), S. 210 f. – Meyers Konversationslexikon, Bd. 21, 1909, S. 852 („Städtebau“). – ALBERT DENEKE, Das Wasser im Stadtbild. In: VKSD 1913, S. 145–149.
- 102 RBG 1907, S. 6; wiederholt in der Werbeanzeige von 1911. – Werbeanzeige im Düsseldorfer Adreßbuch von 1909 und 1910 (wie Anm. 30).
- 103 Zur Düsseldorfer Bauordnung vgl. Anm. 72. – Frühgeschichte und Wirkung der gestaffelten Bauordnung wiederholt behandelt bei JOSEPH STÜBBEN, Die Bedeutung der Bauordnungen und Bebauungspläne für das Wohnungswesen (= Die Wohnungsfrage und das Reich, H. 5). Göttingen 1902. – DERS., Über den Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Bauordnung (wie Anm. 70). – DERS., Die Bauordnung in ihrem Einfluß auf Bebauungsplan, Wohnungswesen und Grundeigentum. In: VKSD 1913, S. 3–8. – Mit speziellem Bezug auf das Rheinland STÜBBEN 1917 (wie Anm. 67), S. 317–319.
- 104 HILTRUD KIER, Die Kölner Neustadt. Pla-

- nung, Entstehung, Nutzung (= Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland 23). Düsseldorf 1978. – DIES., Die Stadterweiterungsplanung von Josef Stübben für die Kölner Neustadt ab 1880. In: Städtebaureform 1865–1900, hrsg. von G. FEHL und J. RODRIGUEZ, Bd. 1. Hamburg 1985, S. 153–168. – WILLY WEYRES, Stadtbaukunst. In: Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland (wie Anm. 74), S. 497–522.
- 105 Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), S. 29–36. – STÜBBEN 1890 (wie Anm. 3), S. 558–561.
- 106 Gutachten zum Stadterweiterungsplan, abgedruckt in: STÜBBEN 1890 (wie Anm. 3), S. 559. – Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), S. 30.
- 107 STÜBBEN 1890 (wie Anm. 3), S. 558 und S. 46. – Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), S. 30, 36.
- 108 Vgl. KIER (wie Anm. 104): Stübben entwickelte den Entwurf zusammen mit Karl Henrici im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Konkurrenz, wurde auf Grund dessen nach Köln berufen und konnte den Plan dort weiter bearbeiten und realisieren.
- 109 In Düsseldorf war die Situation noch differenzierter als in Köln: Der Düsseldorfer Stadtbaumeister Bernhard Franz Buch, der 1874–1904 im Dienst der Stadt Düsseldorf stand, erarbeitete ab 1876 ein „Vorproject“ für einen Stadterweiterungsplan, das bislang unpubliziert und kaum beachtet blieb. Nicht einmal sein Verbleib ist bekannt. Berühmt als der maßgebliche Stadterweiterungsplan wurden dagegen das Gutachten zu Buchs Vorprojekt und die zugehörige „Erläuterungsskizze“, die Stübben zusammen mit Jean Geoffroy Conrath (Straßburg) und F. Andreas Meyer (Hamburg) 1884/85 vorlegte. Die Erläuterungsskizze, die das StAD unter der Signatur Karte 1112 aufbewahrt, wurde in Düsseldorf und seine Bauten (wie Anm. 67), Abb. 15, publiziert und auf S. 29–36 besprochen. Der Text des Gutachtens wurde publiziert von STÜBBEN 1890 (wie Anm. 3), S. 558–561. Allgemein gilt Stübben als der geistige Urheber des Plans, während seine beiden Mitarbeiter nach allem, was man von ihnen weiß, eher technische Details prüften. Vgl. HILMAR CZERWINSKI/JÖRG A. E. HEIMESHOF, Die Stadtentwicklung Düsseldorfs im 19. Jahrhundert. In: 1882 Düsseldorf wird Großstadt (= Materialien zur Düsseldorfer Stadtentwicklung). Düsseldorf (1982), S. 19–41, hier S. 38–41. – HUGO WEIDENHAUPT, Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf. 9. überarb. Aufl. Düsseldorf 1983, S. 130.
- 110 STÜBBEN 1917 (wie Anm. 67), S. 317 f. – Zur allgemeinen Entwicklung der Baugesetzgebung vgl. WERNER ERNST/WILLY ZINKAHN/WALTER BIELENBERG, Kommentar zum Bundesbaugesetz, Bd. 1. München 1987, B. Einleitung, S. 2 ff.
- 111 Zu Stübbens Kommentaren zur Bauordnung vgl. Anm. 103. – Eine ausführlichere Darlegung von Stübbens städtebaulichen Theorien wird in der erweiterten Fassung dieser Arbeit gegeben werden.
- 112 Vgl. STÜBBEN 1890 (wie Anm. 3), S. 32 ff.
- 113 In Rheinbrücke 1898, S. 52, wird die Bauordnung von 1898 eigens behandelt und ganz im Geiste Stübbens als sinnvolle Maßnahme gegen die „etwaige Gefahr einer kasernenartigen Bebauung“ hingestellt. Allerdings wehrte sich die Rhein. Bahnges. zunächst gegen die Verschärfung der Bestimmungen in der ergänzenden Bauordnung von 1903. Davon berichtet der Düsseldorfer Beigeordnete Nikolaus Knopp in einer Diskussion im Anschluß an den Vortrag von WILLY W. HAHN, Moderne Blockbildung im Städtebau. In: VKSD 1913, S. 47–53, hier S. 52.
- 114 Rheinbrücke 1898, S. 51. – Meyer leitete in Hamburg den Bau der Brücke über die Nordelbe (1884–87) und publizierte 1889 Besprechungen der neuen Elbbrücke und der Heiliggeistbrücke in Hamburg. – Oliver Karnau wies mich darauf hin, daß Meyer in Düsseldorf weitere Gutachten vorlegte: 1891 für den Rheinhafen und 1898 für die Verbreiterung der Düsseldorfer Rheinwerft. Diese beiden Gutachten behandelt Karnau in seiner Magisterarbeit mit dem Titel „Der Düsseldorfer Hafen.“
- 115 Rheinbrücke 1898, S. 52: Gustav Walraff (geb. 1850), der von 1885 bis nach 1906/vor 1913 das städt. Vermessungsamt von Düsseldorf leitete, und sein Nachfolger in dieser Position, Oskar Pohlig (ca. 1857/58–1918). – StAD, Akte III 3815, fol. 290–291, Akte XXIV 2140.
- 116 WOLFGANG BRÖNNER, Erker, Giebel, hohes Dach. Das Malerische als Konstante historistischer Baukunst. In: Jahrbuch der Rheinischen Denkmalpflege 29, 1983, S. 199–218.
- 117 „Die Schönheit in dem Aufbau einer Stadt wird nicht durch ein einzelnes Haus, sondern durch den Grundriß der Stadt, durch ihren Bebauungsplan festgestellt...“, vgl. MARTIN WAGNER, Bauberatung und Baupolizei. In: VKSD 1913, S. 33–38, hier S. 36.
- 118 GURLITT (wie Anm. 2), S. 23–45, hier S. 39.
- 119 Ebenda.
- 120 Dazu vgl. STÜBBEN 1917 (wie Anm. 67), S. 317, und O. KLOEPPPEL, Baupolizei, Wohnungsfrage und Heimatschutz. In: VKSD 1913, S. 27–32.