

Hildegard Schröteler-von Brandt



Rheinischer Städtebau

Stadtbaupläne in der Rheinprovinz
von der napoleonischen Zeit bis zum Kaiserreich

Das Fallbeispiel Mönchengladbach

SH-Verlag

ISSN 0175-4793
ISBN 3-89498-935-1

„D 82 (Diss. RWTH Aachen)“

© 1998 by SH-Verlag GmbH, Mathias-Brüggen-Str. 13, D-50827 Köln,

Tel. (0221) 956 17 40, Fax (0221) 956 17 41, E-Mail shvlg@aol.com

Layout: SH-Verlag/Kirsten Bentlage. Druck: Richarz, St. Augustin. Printed in Germany.

Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
1.0 Einleitung	13
1.1 Die Auswahl des Fallbeispiels und leitende Fragestellungen	13
1.2 Die methodische Herangehensweise und die Quellenlage	18
Anmerkungen zu Kapitel 1	20
2.0 Die „Theorie der Produktion von Stadt“	21
2.1 Der Hintergrund der Theorieentwicklung	21
2.2 Die neuen Grundbedingungen für den Aufbau der Stadt seit 1800: private Baufreiheit und freier Bodenmarkt	27
2.3 Die theoretisch-analytischen Kategorien der „Theorie der Produktion von Stadt“	30
2.4 Die rheinischen Stadtbaupläne im Kontext der „Theorie der Produktion von Stadt“	35
Anmerkungen zu Kapitel 2	37
3.0 Die Grundzüge des Bau-, Planungs- und Enteignungsrechts in der preußischen Rheinprovinz von 1800 bis 1875	43
3.1 Die städtebaulichen Instrumente: Bauordnung, Bebauungsplan und Enteignung als Untersuchungsgegenstand	43
3.2 Die feudal-landesfürstlichen Ursprünge der Praxis des Fluchtlinien-, Bauordnungs- und Enteignungswesens und die Wende zu Beginn des 19. Jahrhunderts	46
3.2.1 Die feudal-landesfürstlichen Ursprünge der Praxis des Fluchtlinien-, Bauordnungs- und Enteignungswesens	46
3.2.2 Die Übergangphase vom landesfürstlichen zum kapitalistischen Städtebau	60
3.3 Das Bau- und Planungsrecht in der preußischen Rheinprovinz	66
3.3.1 Die Grundzüge des Bauordnungsrechts in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts	66

3.3.2	Die Stadtbaupläne in der preußischen Rheinprovinz: von den napoleonischen Alignementsplänen zu den preußischen Fluchtlinienplänen	70
3.4	Das Enteignungsrecht	84
3.4.1	Die Entwicklung des Rechtsbegriffs der Enteignung und die wesentlichen Elemente des „modernen“ Enteignungsrechts	84
3.4.2	Die Bedeutung des napoleonischen Gesetzes vom 16.9.1807	88
3.4.3	Die Bedeutung des napoleonischen Gesetzes vom 8.3.1810	90
3.4.4	Die Geltung der napoleonischen Gesetze in der preußischen Rheinprovinz	92
3.4.5	Die Einflüsse der napoleonischen Gesetze auf die preußischen Gesetze von 1874/75	97
	Anmerkungen zu Kapitel 3	100
4.0	Die preußische Rheinprovinz	125
4.1	Die Übergangsphase: Vorbereitung der ökonomischen und räumlichen Entwicklung bis 1815	127
4.1.1	Die ökonomische und räumliche Situation im Rheinland im 18. Jahrhundert	127
4.1.2	Die Auswirkungen der französischen Herrschaft im Rheinland 1794 bis 1815	131
4.2	Die sozio-ökonomischen und gesellschaftspolitischen Verhältnisse in Preußen während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts	134
4.2.1	Die Eckpunkte der ökonomischen Entwicklung	136
4.2.2	Die Bevölkerungsentwicklung in der preußischen Rheinprovinz und insbesondere im Regierungsbezirk Düsseldorf	138
4.2.3	Die soziale Situation in der Rheinprovinz	142
4.2.4	Die gesellschaftspolitische Entwicklung in der Rheinprovinz	143
4.2.5	Die Gemeindeordnungen und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung und lokale Interessenvertretungen	149
	Anmerkungen zu Kapitel 4	154
5.0	Die Planungspraxis: Aufstellung der Stadtbaupläne in der preußischen Rheinprovinz	177
5.1	Die Stadtbauplanerstellung in den einzelnen Regierungsbezirken der Rheinprovinz: „Planungserlaß“ und Planungsinstruktionen	186
5.2	Die Stadtbaupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf	194
5.2.1	Die umfassendste Umsetzung des „Planungserlasses“ in der Rheinprovinz: Auswahl der Städte und Planungsausführung	194

5.2.2	Die „Vorreiter-Städte“: Krefeld und Düsseldorf	197
5.2.3	Die frühen Stadtbaupläne in den rechtsrheinischen Städten Barmen, Elberfeld, Mülheim a.d. Ruhr und Ruhrort	206
5.2.4	Die genehmigten Stadtbaupläne von Duisburg, Essen, Geldern, Goch, Kleve, Neuß, Rheinberg, Ürdingen, Wesel und Xanten	210
5.2.5	Die Städte mit unvollendeten Stadtbauplänen: Emmerisch, Kempen, Lennep/Hückeswagen, Moers, Rees, Rheydt, Solingen und Werden	227
5.3	Die Planungsziele bei der Aufstellung der Stadtbaupläne	239
5.3.1	Der Stadtbauplan als Straßenplan	239
5.3.2	Das Ziel: langfristig angelegtes und geordnetes Stadtwachstum	242
5.3.3	Der besondere Umgang mit der Altstadt: notwendige Anpassung der Planungsziele an die Realität	243
5.3.4	Die indirekte „Sanierung“ ungesunder Altstadtviertel	247
5.3.5	Das Leitbild von der Schönheit des Rasters	248
5.3.6	Die Planungsrichtwerte: Straßenquerschnitte, Straßengestaltung, Baublockgrößen, Nutzungsvorgaben	257
5.3.7	Die öffentliche Infrastrukturplanung: „Reservierung“ von Flächen für Marktplätze, Schul- und Kirchenbauten	264
5.3.8	Die Berücksichtigung neuer Planungsanforderungen: Bereitstellung von Flächen für Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe	265
5.3.9	Die Steuerbezirksgrenzen und die Stadtbaupläne	267
5.4	Die Planungsverfahren und die Planungsakteure bei der Aufstellung der Stadtbaupläne	268
5.4.1	Die Position der Städte bei Stadtbauplanerstellung	268
5.4.2	Ein Beispiel lokaler Interessenkonflikte	270
5.4.3	Die Instruktion zur Erstellung der Stadtbaupläne	272
5.4.4	Die Planungsakteure	273
5.4.5	Das formale Planungsverfahren	275
5.4.6	Der Abwägungsprozeß	277
5.4.7	Die unzureichenden Fachkräfte und die planungstechnischen Probleme	278
	Anmerkungen zu Kapitel 5	284
6.0	Die Enteignungs- und Entschädigungspraxis auf der Grundlage der napoleonischen Gesetze von 1807 und 1810 und ihre Auswirkung auf die Umsetzung der Stadtbaupläne	301
6.1	Die Umsetzung der Stadtbaupläne	301
6.1.1	Die Offenlegung und die Herstellung der Straßen	303

6.1.2	Die unentgeltliche Abtretung von Straßenland	310
6.1.3	Die Bauplanumsetzung und die Bau-Reglements: die Beispiele Krefeld, Mülheim a.d. Ruhr u.a.	311
6.1.4	Die große Beschränkung der Planungsumsetzung: die enge städtische Finanzsituation	315
6.1.5	Die Stadtumbaumaßnahmen in der Altstadt	316
6.2	Die Stadtbaupläne und die Entschädigungsansprüche	319
6.2.1	Die Auslösung von Entschädigungsansprüchen durch den Stadtbauplan	319
6.2.2	Die Anrechnung des Mehrwertes der angrenzenden Grundstücke bei der Entschädigungsfestsetzung und die Zonenenteignung	323
6.2.3	Die Enteignungsgesetzgebung für den Eisenbahnbau in Preußen	326
6.2.4	Das Beispiel Krefeld	327
	Anmerkungen zu Kapitel 6	334
7.0	Das Fallbeispiel Mönchengladbach: Die Untersuchung des Planungsprozesses des Stadtbauplanes 1836 bis 1863	351
7.1	Der Ausgangspunkt der frühen Stadtentwicklung: naturräumliche Gegebenheiten und wirtschaftliche Grundlagen	354
7.2	Die ökonomische und bevölkerungsmäßige Ausgangssituation und räumliches Wachstum der Stadt	367
7.3	Die ersten Planfassungen des Stadtbauplanes: 1837/1845	381
7.4	Die Lage der Eisenbahn und die Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Stadtbauplan	396
7.5	Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum der Stadt und die räumlichen Auswirkungen während der folgenden Planungsphase bis 1863	412
7.6	Die zweite Planfassung von 1852/1853	424
7.7	Die Eingemeindungsdebatte 1846-1857 und ihre Auswirkungen auf die Planung	432
7.8	Die Planungsphase von der Offenlage 1856 bis zur Planfassung 1858	440
7.9	Die Prüfung der Planfassung 1858 in Berlin und die erfolgten Abänderungen	453
7.10	Die „Marktplatzfrage“: bestimmender Planungskonflikt zwischen 1860 und 1863	476
7.11	Die planmäßige und unplanmäßige Entwicklung während des langen Planungsprozesses	491

7.12	Das Bevölkerungswachstum und die räumliche Entwicklung nach 1863	504
7.13	Die Realisierung des Stadtbauplanes und die Veränderungen der Planung von 1863 bis 1914 - insbesondere das Beispiel des „Rasterplangebietes“	529
	Anmerkungen zu Kapitel 7	574
8.0	Zusammenfassung	643
8.1	Die Stadtbaupläne in der preußischen Rheinprovinz und insbesondere im Regierungsbezirk Düsseldorf	643
8.2	Das Fallbeispiel Mönchengladbach	657
9.0	Literatur- und Quellennachweis	669
9.1	Literaturverzeichnis	669
9.2	Verzeichnis der Gesetze, Instruktionen, Erlasse	692
9.3	Verzeichnis der unveröffentlichten und ungedruckten Quellen	698
9.4	Abkürzungen, Maßeinheiten	707
10.0	Abbildungsverzeichnis	709
11.0	Tabellen	719
12.0	Anhang	743

Vorwort

Bei Herrn Prof. Dr. Gerhard Fehl und Herr Dr. Juan Rodríguez-Lores (Aachen), die mir 1982 eine Mitarbeit an dem Forschungsprojekt „Zur Disziplin Städtebau und zum Aufbau der europäischen Stadt von 1850 – 1914“ anboten und damit einen Einstieg in eine Materie ermöglichten, die mich - auch nach den Mühen der Dissertation - noch immer fesselt, möchte ich mich herzlich bedanken. Nur in Zusammenhang mit der Forschungsarbeit, den Veröffentlichungen und den Diskussionen am Lehrstuhl für Planungstheorie an der RWTH-Aachen, insbesondere auch mit Dr. Tilman Harlander, gelang es mir, den Untersuchungsgegenstand klarer zu fassen und theoretisch einzuordnen. Gerhard Fehl hat gerade in der letzten Phase mich immer wieder ermuntert, weiterzumachen; auch für diesen Motivationsschub möchte ich ihm danken.

Mein besonderer Dank gilt meinem Kollegen Juan Rodríguez-Lores, der mir in vielen Jahren gemeinsamer Arbeit vermittelt hat, daß die Beschäftigung mit der Geschichte zukunftsgerichtet sein soll und Forschung als Teilstück der gesellschaftlichen Arbeit zu deren Veränderung beitragen kann, wenn das „aus der Geschichte lernen“ nicht nur ein oberflächliches Wort bleibt, sondern die gefundene Erkenntnis ihre Abstraktheit verliert und hilft, die Probleme der Gegenwart zu lösen.

Ein weiterer Dank gilt Herrn Prof. Dr. Rüdiger Breuer (Bonn) für seine Bereitschaft zur interdisziplinären Zusammenarbeit und für seine wichtigen Anregungen auf dem Feld des frühen Bau- und Planungsrechts.

Ohne die große Hilfsbereitschaft der Mitarbeiter im Stadtarchiv sowie den Mitarbeitern des Katasterarchivs von Mönchengladbach wäre die umfangreiche Quellenforschung kaum zu leisten gewesen. Dank gilt ebenso den Mitarbeitern des Hauptstaatsarchivs NW in Düsseldorf und des Staatsarchivs Rheinland-Pfalz in Koblenz sowie den Mitarbeitern der einzelnen rheinischen Stadtarchive, die mir großzügig Informationsmaterial und Pläne überlassen haben.

Für die teilweise Transcription der handschriftlichen Texte möchte ich Herrn Georg Holländer und für die Übersetzung der französischen Gesetzestexte Claudia Schwan danken.

Die schnelle Drucklegung meiner Dissertation ermöglichte das Stadtarchiv Mönchengladbach. Für die langjährige Unterstützung meiner Untersuchung, die konstruktive Zusammenarbeit bei der Vorbereitung der Publikation und die Aufnahme der

Arbeit in die Reihe: „Beiträge zur Geschichte der Stadt Mönchengladbach“ möchte ich daher vor allem Herrn Archivdirektor Dr. Wolfgang Löhr und Herrn Archivamtmann Gerd Lamers danken.

Für den mir gewährten Druckkostenzuschuß gilt mein Dank ebenfalls dem Landschaftsverband Rheinland.

Hildegard Schröteler-von Brandt
Aachen, im September 1997

1.0 Einleitung

1.1 Die Auswahl des Fallbeispiels und leitende Fragestellungen

Bei der Suche nach möglichen „Fallbeispielen“, die geeignet erschienen, im Rahmen der Städteuntersuchungen der historischen Planungsgeschichtsforschung des Lehrstuhls für Planungstheorie einen Beitrag zu leisten, stieß ich auf den 1863 genehmigten Stadtbauplan von Mönchengladbach¹, nachdem ich den Ursachen einer aus dem gesamten Stadtgrundriß herausfallenden rasterförmigen Bebauungsstruktur in der Innenstadt nachgegangen war. Mit der im Hauptstaatsarchiv in Düsseldorf noch vorhandenen ausführlichen Aktendokumentation des „Falles Stadtbauplan Mönchengladbach“ konnte die Geschichte des Planungsprozesses bis in die 1830er Jahre zurückverfolgt werden. Der Schwerpunkt meines Interesses verlagerte sich auf die erste Hälfte des 19. Jh.s, da die Materiallage es erlaubte, ein bisher kaum bearbeitetes Feld früher stadtplanerischer Tätigkeiten unter den neuen sozio-ökonomischen Bedingungen des 19. Jh.s empirisch zu erschließen und zu analysieren.

Im Laufe der Untersuchung erweiterte sich der Forschungsgegenstand um die Frage nach der generellen Anwendung des Instrumentes „Stadtbauplan“ in der preußischen Rheinprovinz und insbesondere in den Städten des Regierungsbezirkes Düsseldorf. Das Fallbeispiel des Stadtbauplanes von Mönchengladbach und der Vergleich mit anderen Stadtbauplanverfahren sollten verallgemeinerbare Aussagen über die Planungspraxis des „rheinischen Städtebaus“ im frühen 19. Jh. liefern.

Neben dem Bebauungsplan (Stadtbauplan) spielen Bauordnung und Enteignungsgesetz eine bedeutende Rolle im Städtebau: alle drei Instrumente wurden Hauptgegenstände nachfolgender Städtebaureformen. Mit der Untersuchung der generellen Handhabung dieser städtebaulichen Instrumente, insbesondere der Enteignungsgesetzgebung, sollten weitere bedeutende Grundlagen der städtebaulichen Planung in der Rheinprovinz für den Untersuchungszeitraum dargestellt werden.

Die räumliche Betrachtungsebene umfaßt somit im Schwerpunkt die Stadt Mönchengladbach und die Rheinprovinz bzw. den Regierungsbezirk Düsseldorf; die zeitliche Eingrenzung erfolgt auf die erste Hälfte des 19. Jh.s. Bei dem Mönchengladbacher Stadtbauplan wurden Planungsprozeß und Planungsumsetzung bis in die 1880er Jahre hinein weiterverfolgt.

Stadtbaupläne: „Modernes“ Planungsinstrument oder Fortsetzung landesfürstlicher Planungstradition?

Ziel der Dissertation ist es, dem Phänomen der „Stadtbaupläne“ in der preußischen Rheinprovinz nachzugehen, die im frühen 19. Jh. als Instrument einer öffentlichen Fluchtlinienplanung zur Regelung der planmäßigen Stadterweiterung eingesetzt wurden und sich auch auf die bebauten Stadtbereiche erstreckten, wenn verkehrliche oder hygienische Gesichtspunkte dies erforderten.

Bei den Stadtbauplänen handelte es sich um großflächige, umfangreiche Planwerke, die der Stadterweiterung der wachstumsstarken Städte in der Rheinprovinz eine ordnende Gestaltung für einen Zeithorizont von 30–40 Jahren geben sollten. In einer Instruktion des Oberpräsidenten der Rheinprovinz von 1834 wurde auf der Grundlage der noch geltenden französischen Gesetze zur Regulierung der Bezirksstraßen für alle größeren und wachstumsstarken Städte mit mehr als 2.000 Einwohnern innerhalb eines zusammenhängenden Baugebietes die Aufstellung eines Stadtbauplanes angeordnet.

Der „Bau der Stadt“ sollte nach einem ganzheitlichen, umfassenden Plan gesteuert werden, und der aus der Stadtbaukunst des 18. Jh.s entlehnte Begriff „Stadtbauplan“ blieb bestehen. In der Arbeit sollte den an die Stadtbaupläne geknüpften Erwartungen und Zielen nachgegangen werden. Inwieweit glaubte man noch daran, zumindest für die Frühzeit der Anwendung des Instrumentariums, entsprechend den alten Möglichkeiten des obrigkeitlichen Städtebaus der Landesfürsten eine umfassende Regulierung des städtischen Wachstums vornehmen zu können?

Wenn sich der Stadtbauplan als ein Instrument der Übergangsphase vom obrigkeitlichen zum privatwirtschaftlich dominierten Städtebau herausstellen sollte, so mußten seine tatsächlichen Realisierungschancen untersucht werden. Ebenso mußte einer möglichen Um-Interpretation seiner Ziele und Ansprüche unter den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen – die später noch erläutert werden – nachgegangen werden.

Insbesondere der Einsatz dieses Planungsinstrumentes in der preußischen Rheinprovinz, die im Sinne der neuen Produktionsverhältnisse als wohl modernste und fortschrittlichste in Preußen gelten konnte und wo sich der öffentlichen Planung das neue Phänomen des privatwirtschaftlichen Boden- und Baumarktes deutlich entgegenstellte, deutete auf Konflikte hin. Welche Erfahrungen wurden innerhalb der Planungspraxis gewonnen, und welchen Einfluß übten sie auf das städtebauliche Instrumentarium aus?

Stadtbaupläne: Vorläufer der preußischen Fluchtlinienpläne?

Der Stadtbauplan wurde auf die Festsetzung der Straßenlinie als minimalsten öffentlichen Eingriff beschränkt; auf den anschließenden Grundstücken wurde die private Baufreiheit vollständig zugestanden. Als es sich mit der Wachstumswelle der sog. „er-

sten Gründerjahre“ ab 1853 als notwendig erwies, dem konzeptionell, instrumentell und verfahrenstechnisch unvorbereiteten Städtebau in Preußen ein einheitliches System zugrunde zu legen, knüpfte der Erlaß „die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissements-Pläne betreffend“ von 1855 an die rheinische Stadtbauplanpraxis an. Es galt somit zu untersuchen, inwieweit die Stadtbaupläne zum unmittelbaren Vorläufer der preußischen Fluchtlinienplanung sowohl in inhaltlicher als auch in der verfahrensrechtlich-formalen Ausgestaltung wurden und damit die rheinischen Stadtbaupläne eine wesentliche Grundlage preußischer Planungstradition mit Auswirkungen bis auf das bundesdeutsche Bau- und Planungsrecht bilden würden.

Stadtbaupläne und Enteignungsgesetze

Die formal-rechtliche Grundlage der Planung bildeten die bis 1874 im Rheinland geltenden französischen Enteignungsgesetze vom 16.9.1807 und 8.3.1810. Die Veranlassung zur Erstellung der Stadtbaupläne wurde unmittelbar aus dem Gesetz von 1807 abgeleitet. Das Enteignungsgesetz von 1810 stellte die Grundlagen zur Umsetzung der Planung bereit. Die Untersuchung sollte zeigen, ob und in welchem Maße der Wille zur Anwendung der Enteignungsgesetze für die Umsetzung der Planung durch die noch eher autoritäre Planungsbürokratie bestand und auf welchen Widerstand durch örtliche Grundeigentümer und Gemeindevertreter, durch fehlende finanzielle Mittel oder durch eine eigentümergefreundliche Praxis der Rechtsprechung die Planung stieß.

Inwieweit klafften Planungsgrundlagen und Planungspraxis auseinander, und in welchem Maße wurden den Stadtbauplänen und der öffentlichen Planung durch den privatwirtschaftlichen Bau der Stadt Grenzen gesetzt?

Stadtbaupläne: Akteure und Planungswiderstände im Planungsprozeß

Die Orientierung der Untersuchung an dem Planungsprozeß, der am Beispiel des Stadtbauplanes von Mönchengladbach für einen 27jährigen Zeitraum besonders dokumentiert werden konnte, sollte Erkenntnisse über die Rolle der „neuen“ Planungsakteure, der Gemeindevertretung, Bürgermeister und Grundeigentümer, liefern und die Grenzen des Einsatzes und die Widerstände gegen das Planungsinstrument aufzeigen.

Das Zusammenspiel zwischen den alten Planungsakteuren, den Königlichen Baubeamten, und den neuen lokalen Planungsbeteiligten sollte erforscht; die dabei errungenen Planungsergebnisse sollten an der ursprünglichen Planungsabsicht gemessen werden. Die Bearbeitung von Vergleichsstädten mit sehr früh genehmigten Stadtbauplänen, wie Krefeld und Düsseldorf, von Städten mit langen Planungskonflikten, wie Duisburg und Mülheim a.d. Ruhr, oder von Städten, deren Planungen in wenigen Jahren im Sande verliefen, wie Düren, Moers, Rees, Rheydt u.a., sollte den praktischen Umgang mit dem Instrument und die Art der auftretenden Konflikte weiter

erhellen. Gleichzeitig veränderte sich bis zur Jahrhundertmitte auch die Planungsbürokratie, deren Mitarbeiter, „groß geworden“ in den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen, nunmehr die Zielsetzung des Instrumentes anders deuteten und sich aus der alten Planungstradition lösten. Durch die wachsenden Ansprüche z.B. an die Kanal- und Straßenherstellung sollte der technisch versierte Baubeamte die Stellung der alten Stadtbaumeister einnehmen.

Stadtbaupläne: systematische Planung ohne sichtbare Erfolge?

Die erste Hälfte des Jahrhunderts wird generell als „laisser-faire“-Phase eingeschätzt: Der Wachstumsdruck der Städte war noch wenig ausgeprägt, und die private Bautätigkeit konnte sich weitestgehend ungehindert entfalten. Der Entwicklung der neuen Disziplin Städtebau mit ihren Instrumenten kommt daher erst ab den 1850er Jahren eine wissenschaftliche Würdigung zu.

Mit der Untersuchung der Stadtbaupläne als Instrument des öffentlichen Städtebaus im Rheinland sollte auch die bisher in der Planungsgeschichtsforschung (z.B. von Fehl 1993, 14) vertretene These der weitgehend ungeplanten Produktion von Stadt, insbesondere in den rheinischen Landgemeinden während des 19. Jh.s, oder der des vorherrschenden „privaten Städtebaus“, bei dem Planung und Herstellung ganzer Stadtquartiere von Privatleuten oder Terrainaktiengesellschaften betrieben wurde, verifiziert werden.

Es stellte sich die Frage, ob die von den Bezirksregierungen erhobenen Anforderungen zur systematischen Erstellung von Stadtbauplänen zu einer breitangelegten stadtplanerischen Tätigkeit führten, und wenn ja, wieso die systematische Planung ohne sichtbare Erfolge blieb und damit sich das in der Realität überkommene Bild der weitgehend „ungeplanten“ Produktion von Stadt und des eher „wildwüchsigen“ Städtebaus verfestigen konnte.

Das Planungsinstrument „Stadtbaupläne“ und dessen Intention interessierten auch vor dem Hintergrund der konkreten lokalen Situation in Mönchengladbach als einer frühindustrialisierten Stadt in der preußischen Rheinprovinz mit entsprechendem Bevölkerungswachstum und der frühen Entwicklungsdynamik der Textilindustrie. In der Rheinprovinz, die innerhalb des preußischen Staatsgebietes eine ökonomische, politische und sozial-kulturelle Sonderrolle einnahm, wurde als weitere Besonderheit zudem die Tradition der französischen Gesetzgebung und ihres planungsrechtlichen Instrumentariums fortgeführt.

Mönchengladbach wiederum war eine ganz „normale“ Stadt. Sie leistete weder einen Beitrag zu den Reformdebatten oder Reformplanungen des Städtebaus, noch trat sie durch besonders stadtbaukünstlerische Planungen in der Fachöffentlichkeit hervor. Die Analyse des Mönchengladbacher Stadtbauplanes und der Handlungsweisen, Interessen und Konflikte der Beteiligten während der langen Planungsphase sollte einen ganz „alltäglichen“, unspektakulären Planungsfall innerhalb der regen Planungstätig-

keit in der Rheinprovinz dokumentieren. Als zentraler methodischer Ansatz sollte nicht vom Planungsergebnis ausgegangen werden, sondern es sollten die Entstehungsbedingungen für die Planung und der ideelle Entwurfsprozeß analysiert werden. Das spätere Planungsergebnis wurde so im Lichte seiner Entstehungsgeschichte betrachtet.

1.2 Die methodische Herangehensweise und die Quellenlage

Mit dem Fallbeispiel Mönchengladbach sollte ein weiterer Baustein für die historisch-analytische Grundlagenforschung beige-steuert werden, die versucht, die historischen Zielsetzungen und Wurzeln des zeitgenössischen Städtebaus zu erklären.

Bei der Arbeit handelt es sich im Schwerpunkt um eine empirische Untersuchung, die ihre Fragestellungen aus der später erläuterten „Theorie der Produktion von Stadt“ bezieht. Die hier aufgestellten analytischen Kategorien erfordern eine detaillierte Feldanalyse und insbesondere die Auswertung von Primärquellen. Für das Fallbeispiel Mönchengladbach und speziell die Bearbeitung des Stadtbauplanes mußte auf ein breites Spektrum von Primär- und Sekundärquellen zurückgegriffen werden.

Weitgehend vollständig wurde die vorhandene Sekundärliteratur zur Stadtgeschichte Mönchengladbachs ausgewertet sowie die nichtveröffentlichte Sekundärliteratur aus dem Stadtarchiv Mönchengladbach einbezogen. Besonders arbeitsintensiv gestaltete sich die Auswertung der Primärquellen von weit über zweitausend Seiten ungedruckter, handschriftlicher Quellen (Stadtarchiv Mönchengladbach und Hauptstaatsarchiv NW), die bezogen auf den Forschungsgegenstand „Stadtbaupläne“ und zu generellen Fragen der Stadtentwicklung (Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, Eisenbahnbau, Eingemeindung etc.) aufgearbeitet wurden. Ebenso aufwendig war die Zusammenstellung von statistischen Daten u.a. zur Bevölkerungsentwicklung oder Sozialstruktur, die für diesen Zeitraum nicht in aufbereiteter Form vorliegen. Als weitere Quellengrundlagen dienten die ungedruckten Akten der Stadtverwaltung und Protokolle der Stadtverordnetenversammlung von Mönchengladbach sowie in gedruckter Form die zeitgenössischen Quellen, wie die Verwaltungsberichte, Haushaltsetaufstellungen, Protokolle der Stadtverordnetenverhandlungen, Zeitungsberichte der Gladbacher Zeitung und der Gladbacher Volkszeitung, Adreßbücher, Berichte der Handelskammer etc.

Sämtliche in den einschlägigen Archiven vorhandenen historischen Pläne über die Mönchengladbacher Stadtentwicklung im 19. Jh. konnten analysiert werden, wie die verschiedensten Stadtpläne, Situationspläne, sämtliche Fluchtlinien- und Bebauungspläne sowie Nivellementspläne (Katasterarchiv). Alle wesentlichen Bau- und Planungsvorschriften für Mönchengladbach (Bauordnungen, Ortsstatute, Baupolizeiverordnungen etc.) konnten zusammengestellt und bei der Bearbeitung berücksichtigt werden.

Aufbauend auf diesen spezifischen Primärquellen wurde eine historisch-empirische Kenntnis über die Bedingungen von Stadtwachstum und Stadtentwicklung des Fallbeispiels Mönchengladbach angestrebt. Aufgrund der Datenlage für diesen frühen Zeitraum konnte die detaillierte Mikroanalyse von Quartieren, für die das „Rasterplangebiet“ innerhalb des Stadtbauplanes ausgewählt wurde, insbesondere unter den

Aspekten der konkreten materiellen Produktion von Stadt mit der Analyse des Häuserbaus und dessen Finanzierung, des Bodenbesitzes und Bodenhandels etc. nur begrenzt erfolgen. Den Fragen des Planungsprozesses mit den Widerständen und Konflikten, Beschleunigungen und Verzögerungen sowie Realisierung und Veränderungen der Planung bei ihrer Umsetzung, konnte bei dem „Rasterplangebiet“ dagegen vertieft nachgegangen werden. Zur Charakterisierung des Bau- und Bodenmarktes der Stadt konnte auf eine unveröffentlichte Untersuchung von Becker (1925) mit zurückgegriffen werden.

Zwecks Einordnung der besonderen lokalpolitischen und stadtökonomischen Situation von Mönchengladbach im regionalen und provinziellen Kontext des Rheinlandes und Preußens wurden Veröffentlichungen der nordrhein-westfälischen Landesgeschichtsforschung² sowie der Sozial- und Politikwissenschaften herangezogen. Bezüglich des allgemeinen Einsatzes des Instrumentes der „Stadtbaupläne“ wurden zusätzliche Primärquellen (Akten der Staatsarchive NW und Rheinland-Pfalz) erschlossen sowie aus dem Bereich der Sekundärquellen vor allem die Arbeiten von Helmuth Croon und Renate Kastorff-Viehmännel hinzugezogen. Sie erlauben eine erste vergleichende Betrachtung der Stadtbauplanpraxis, wenngleich sie nicht mit der empirischen Tiefe des Mönchengladbacher Stadtbauplans verfolgt werden konnten.

In dieser frühen Entstehungsphase unterlag die neue Disziplin Städtebau noch keiner theoretischen Reflexion in Fachzeitschriften oder fachwissenschaftlichen Untersuchungen; noch wurde über jene Reformansätze nachgedacht, die später das auslaufende 19. Jh. beherrschten. Zur wissenschaftlichen Erhellung gerade dieses Zeitraumes mußte somit im wesentlichen auf Primärquellen zurückgegriffen werden.

Es wurde ein methodischer Weg der Planungsgeschichtsforschung verfolgt, der nicht von den Planungskonzepten und Stadtmodellen, also von der Ideengeschichte der Disziplin ausgeht, sondern von der konkreten Praxis der Entstehung: der Planung und materiellen „Produktion von Stadt“ und der daran Beteiligten. Das Herausstellen der lokalspezifischen Besonderheiten erfolgte vor dem Hintergrund, daß ökonomisches Wachstum, Industrialisierung, Bevölkerungswachstum etc. einer Stadt sich lokal und regional unterschiedlich auswirken und sich von daher unterschiedliche Anforderungen an die Kontrolle und die Regelung des städtischen Wachstums durch Planung stellen. Die Bodenmarkt- und spezifischen Eigentumsverhältnisse und deren Verwertungsinteressen, die politischen Verhältnisse in ihren jeweiligen Formen, die Rolle der Gemeinde, die sozialen Verhältnisse, die sozialräumliche Bevölkerungsverteilung und deren mögliches Konfliktpotential wirken sich durch ihre unterschiedlichen lokalen Verhältnisse direkt auf den Planungsprozeß aus. Die subjektiven Träger der Planung oder des Bau- und Bodenmarktes treten in ihren verschiedensten Formen in ein ganz unterschiedliches Beziehungsgeflecht zueinander. Nicht die Planungsidee, sondern die Durchsetzungskraft bestimmter Interessen vor dem jeweiligen konkreten lokalen Hintergrund bestimmen den Aufbau der Stadt – ein Dilemma, welches die StadtplanerIn-

Anmerkungen 1.0

- 1 In der vorliegenden Arbeit wird durchgängig die heutige Schreibweise der Stadt Mönchengladbach verwendet. Im 19. Jh. wurde die Schreibweise mehrfach geändert. „In den dreißiger und vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts halten sich die Schreibweisen Gladbach, München Gladbach und M.Gladbach einander die Waage ... Durchgesetzt hat sich im Endergebnis die Schreibung M.Gladbach. Der Bürgermeister Christian Bacciocco gebraucht sie seit dem 16. Oktober 1845. Er trägt damit offensichtlich einer örtlich eingebürgerten Gewohnheit Rechnung“ (Rudolf Brandts 1960, 24).
- 2 Aus dem Bereich der nordrhein-westfälischen Landesgeschichtsforschung: Georg Droege, Hermann Kellenbenz, Wolfgang Köllmann, Franz Petri, Jürgen Reulecke.

2.0 „Theorie der Produktion von Stadt“

2.1 Der Hintergrund der Theorieentwicklung

Bereits bei der Darstellung der Arbeitsmethode und der Herausarbeitung von Fragestellungen in der Einleitung wurde deutlich, daß eine breit angelegte empirische Grundlagenermittlung notwendig war, um die Entstehungshintergründe, Anwendungsbeispiele und vor allem die Planungsprozesse bei der Stadtbauplanerstellung zu erforschen, diese in Beziehung zu den sozio-ökonomischen Verhältnissen des Untersuchungszeitraumes zu stellen und sich abzeichnende Entwicklungsstränge zur späteren preußischen Planungspraxis aufzuzeigen.

Als Erklärungshilfe und Raster für die Untersuchung des städtebaulichen Instrumentes der rheinischen Stadtbaupläne wurden die Kategorien der im Aufbau befindlichen „Theorie der Produktion von Stadt“¹ angewandt. Im folgenden Kapitel werden die wesentlichen Bestandteile und Kategorien² der „Theorie der Produktion von Stadt“ herausgestellt, die auch als Erklärungshilfe für das bearbeitete Thema dienen sollen.

Der Ursprung der Theorieentwicklung trägt bereits selber zeitgeschichtliche Züge. Die sich zuspitzenden städtischen Probleme mit Auslaufen der sozialdemokratischen Ära Ende der 1970er Jahre führten zu zahlreichen Reformbemühungen, die sich der sog. „Krise“ der Stadt annahmen und u.a. nach Hilfen und Lösungsansätzen in der „Geschichte“ suchten³.

Fehl und Rodríguez-Lores kritisierten diese aktuellen Reformbemühungen⁴: Die Probleme der Stadt zeigten sich lediglich in neuem Gewand, aber hätten nichts von ihren ursprünglichen Ursachen eingebüßt. Die neue Krise sei insofern mehr eine Krise der Reformen, die ihre Ansätze und Bemühungen der 1960er und 1970er Jahre mehr oder weniger als gescheitert ansehen mußten. „Vor allem eine verbreiterte Skepsis gegenüber der Entwicklung des Städtebaus seit dem Ersten und vor allem seit dem Zweiten Weltkrieg ... begünstigte das Entstehen eines breiten Interesses für den Städtebau und die Stadt des 19. Jahrhunderts bis zur Jahrhundertwende. Jene Zeit wurde mit Recht als der historische Anfang des zeitgenössischen Städtebaus wiedererkannt“ (Rodríguez-Lores 1991, 2/3). Doch allen Reformansätzen lag eine zu „positive Einschätzung der Anfänge des zeitgenössischen Städtebaus (im 19. Jh. Anm.d.V.) im Gegensatz zu den negativen Folgen späterer Entwicklung“ (Rodríguez-Lores 1991, 3) zugrunde, insbesondere denen des „Funktionalismus“ der 1920er Jahre und der Nachkriegszeit, die so uneingeschränkt nicht länger hingenommen werden konnte.

Die Interpretation von planungsgeschichtlichen Studien hinsichtlich der Suche nach entwurfs- und planungsmethodologischen und sozialpolitischen Ansätzen aus der Geschichte der Disziplin mußte vor dem Hintergrund der These von der Kontinuität der Ursachen folglich eine gänzlich andere Richtung einschlagen: Es galt, die Ursachen der „Krisen“ zu erforschen und die Lösungsansätze der „Reformen“, ihre Wirkungsweise und Erfolge vor diesem Hintergrund zu betrachten. Die historischen Untersuchungsgegenstände mußten von daher wesentlich erweitert werden. Das Ziel der Beschäftigung sollte die „kritische Nachprüfung der Leistungsfähigkeit jener (städtebaulichen Anm. d. V.) Theorien im ursprünglichen Kontext und der praktischen Voraussetzungen für ihre Wiederverwertung in der Gegenwart“ (Rodríguez-Lores 1991, 4) sein.

Die Kritik bezog wesentliche Punkte sowohl methodologischer als auch ideologischer Art mit ein. Zum einen griffen die „neuen“ Reformer überwiegend auf die Sekundärliteratur und die Schriften der „alten“ Reformer (wie Baumeister, Eberstadt, Stübgen) zurück, die damit von der eigenen Sichtweise der die Reform entwickelnden Städtebauer geprägt war, sich zumeist auf besonders auffällige, gelungene Ergebnisse und Reformbeispiele bezog und damit nur einen Teil der Wirklichkeit umfaßte. Die ideologische Schranke entstand dadurch, daß die Grundannahmen, unter denen sich zu Ende des 19. Jh.s die städtebauliche Praxis weitgehend eingespielt und entwickelt hatte, von den meisten damaligen Reformern akzeptiert wurde und somit die Reformbemühungen nur Veränderungen in diesem anerkannten Rahmen sein konnten; auch diese Grundprämissen sollten hinterfragt werden.

So wurden die als positiv bewerteten Reformprojekte in Forschungsarbeiten⁵ vertieft analysiert und festgestellt, daß sie vielfach nur vor dem ganz speziellen Hintergrund der lokalen oder zeitlichen Situation sich entwickeln konnten und eine verallgemeinerbare Übertragung nicht möglich war. Die Ergebnisse stimmten nicht logischerweise mit dem Planungs- und Herstellungsprozeß überein, und zum Teil wurden große Divergenzen zur ursprünglichen Planungsabsicht festgestellt.

Eine räumliche Abgrenzung für den der Entwicklung der „Theorie der Produktion von Stadt“ zugrundegelegten Untersuchungsraum wurde wegen der ähnlichen Entwicklungsbedingungen beim Aufbau der Stadt durch eine Einengung auf europäische Großstädte vorgenommen.

Eine zeitliche Abgrenzung wurde mit dem beginnenden 19. Jh. vorgenommen. Schon im 18. Jh. hatten sich die Grundbedingungen, die bis heute die Produktion von Stadt bestimmen, schrittweise entwickelt: die freie Verfügungsgewalt über den ländlichen und städtischen Boden und die Baufreiheit. Die dadurch hervorgerufene Privatisierung wesentlicher Teile des Städtebaus konnte nicht ohne Einfluß auf die öffentliche Planung bleiben⁶.

Art und Herangehensweise an Planungsgeschichte sollten somit keine beschreibende, sondern eine analysierende und erklärende Geschichtsforschung sein, mit dem

Versuch, das „Fortbestehen der Probleme in späteren Phasen und in der Gegenwart zu erklären“ (Fehl, Rodríguez-Lores 1985/2, 540). Mit der Intention des Gegenwartsbezuges der Geschichte wurde somit der Schwerpunkt der zeitlichen Eingrenzung auf den Zeitpunkt des Beginns der heute noch geltenden grundlegenden Produktionsverhältnisse und -bedingungen gelegt: der europäischen Stadt seit etwa 1800.

Als theoretisch-analytischer Ansatz sind die innerhalb der „Theorie der Produktion von Stadt“ herausgearbeiteten Kategorien durchaus geeignet, weiter zurückliegende historische Epochen zu analysieren und zu erklären; wie die jeweils herrschenden Produktionsbedingungen, den politisch-rechtlichen Kontext, den „Zugang“ der verschiedenen Akteure zum Boden als wichtigstes „Rohmaterial“ der Produktion von Stadt etc.⁷.

Ausgehend von der Hypothese, daß der Aufbau der Stadt „ein in erster Linie ökonomischer Prozeß“ ist (Rodríguez-Lores 1991, 50) und sich die historische Abhängigkeit der Städtebaus vom Markt bis heute fortgesetzt hat, sollten folgende Thesen der Entwicklung der „Theorie der Produktion von Stadt“ und der Suche nach empirischen Gesetzmäßigkeiten zugrundeliegen:

1. Das Verhältnis von „Ordnung“ und „Unordnung“ im Städtebau und die immer wieder auftauchenden Widersprüche zwischen planerischen Ordnungsansätzen und der Realität der Stadtentwicklung mußte erklärt (Fehl 1991 und Rodríguez-Lores 1985/2, 540) und die Produktionsmechanismen einer städtebaulichen Struktur aufgedeckt werden. Bei der Frage des Verhältnisses von „Ordnung“ und „Unordnung“ geht es nicht nur um die Frage ästhetischer, im Sinne einer visuell nachvollziehbaren Ordnung in einer planmäßig durchgestalteten städtischen Bebauung. Der Ordnungsbegriff sollte vielmehr in umfassendem Sinne untersucht werden: nicht der räumlich-visuelle Ausdruck, sondern die Frage nach dem ökonomischen, sozialen, nutzungs-rationalen, politischen Ordnungsrahmen und deren Auswirkungen auf die räumliche Organisation. Insofern wäre „Unordnung“ mehr als nur das räumliche Bild, sondern geradezu eine Gesetzmäßigkeit unabgestimmter, konflikthafter, ja gegensätzlicher Interessen der Stadtentwicklung. Räumlich-visuelle Ordnung unter Akzeptanz der sie hervorbringenden oder gar sie benutzenden „Unordnung“ aus dem Bereich der materiellen Produktion kann leicht einen neuen „Schein“ von Ordnung erwecken (wie z.T. postmoderne städtebauliche Ordnungsraster ebenso wie die Wiederentdeckung des gründerzeitlichen Baublocks) und die verbleibende „Unordnung“ verdecken oder gar decken⁸.

2. Die sich aus dem unterschiedlichen lokalen Kontext ergebende ungleichzeitige und ungleichmäßige räumliche Entwicklung ist aufzuzeigen.

3. Den Ursachen für die als gering eingestufte Leistungsfähigkeit des Städtebaus bei der Lösung der städtischen Probleme bis heute mußte nachgegangen und die Beziehungen zwischen den Zielen, den Ideologien und Leitbildern, den Techniken und Instrumenten und deren tatsächlicher Anwendung und Umsetzung analysiert werden.

Eine zentrale These war, daß der Städtebau des 19. Jh.s nur über eine „geringe praktische Problemlösung“ und Leistungsfähigkeit verfügte, da er in Abhängigkeit von den Prämissen des privatwirtschaftlichen Aufbaus der Stadt stand. Der Anerkennung des Marktes als Regelungsmechanismus folgte die machtlose Haltung der „Städtebauer“, die innerhalb der sich nunmehr neu formierenden städtebaulichen Disziplin Techniken, Instrumente und Formen entwickelten, die dem neuen privatwirtschaftlichen Zweck des Planungssystems gerecht wurden (Rodríguez-Lores 1991, 6) bzw. innerhalb dieses Rahmens nach Kompromissen rangen. Durch die Abhängigkeit des Städtebaus vom Boden- und Baupreis konnte nur diejenige Planungs-idee Erfolg haben und nicht als wirklichkeitsfremd zu den Akten gelegt werden, die diese Abhängigkeit berücksichtigte, sie vollständig anerkannte oder nach Kompromissen oder Nischen im System suchte.

Nach Rodríguez-Lores wurde die Unfähigkeit des Städtebaus des 19. Jh.s zur Lösung der damaligen Probleme durch die „alten“ Reformer „verharmlost“, da entweder „widrige Umstände, mangelnde politische Kontrolle, Willkür der Privatinitiative, Geldmangel, Spekulation und andere Verzerrungen des Marktes“ (Rodríguez-Lores 1991, 5) oder fehlende „Beziehungen“ zwischen Theorie und Praxis als Grund genannt wurden⁹. Von den Reformern wurden Beispiele angeführt, „in denen die theoretischen Prinzipien technisch, künstlerisch und instrumenteller Natur verwirklicht zu sein schienen“ (Rodríguez-Lores 1991, 5). Dabei umfaßten sie häufig „Paradebeispiele“, die kaum zu verallgemeinern waren. „Bei den Erklärungsversuchen ging es darum, externe Ursachen für die geringe Leistungsfähigkeit des Städtebaus vorzusetzen, die die Infragestellung städtebaulicher Ideen, Techniken und Instrumente überflüssig machten“ (Rodríguez-Lores 1991, 6).

4. Die Kontinuität von grundlegenden Bedingungen in der Entwicklung seit 1800 trotz sich abzeichnender Entwicklungsbrüche sollte klargestellt werden. Die Entwicklungsbrüche werden nur als Brüche im sekundären Bereich eingeschätzt (z.B. der städtebaulichen Form und den Leitbildern); als Anpassung an neue Probleme der Stadt wie die des Verkehrs oder der Hygiene gesehen oder als interventionistische Teillösung des Staates (z.B. der öffentlich geförderte Wohnungsbau für Teilmärkte). All diese Entwicklungsbrüche, denen durchaus in Segmenten qualitative oder auch quantitative Verbesserungen z.B. der räumlichen Form, der hygienischen Verhältnisse, der Wohnungsversorgung etc. zugesprochen werden, haben jedoch „niemals mit den liberalistischen Prämissen des Planungssystems brechen“ (Rodríguez-Lores 1991, 8) und die funktionalen und formalen Mängel beseitigen können, wie den „Verlust“ von Urbanität durch starke Zonierung, Verdrängung von bestimmten Bevölkerungsgruppen an die Stadtränder etc.

Unter bestimmten historischen gesellschaftlichen Verhältnissen, einer spezifischen stadt-ökonomischen Situation (wie wachsende Industrie- oder Dienstleistungsstädte) oder lokal-politischen Konstellationen (wie sie z.B. dem Gemeindewohnungsbau der

1920er Jahre in Berlin, Frankfurt, Hamburg und Wien zugrunde lagen) konnten sich Reformideen, neue Leitbilder und Reforminstrumente durchsetzen, ohne mit den generellen Prämissen brechen zu müssen: Der Entwicklungsbruch war somit immer ein zeitlich und räumlich begrenzter. Die vereinzelt Reformerfolge konnten jedoch nie generell und andauernd mit dem festgestellten Grundübel und der Wurzel städtischer Probleme brechen: dem privatwirtschaftlichen Interesse an dem die städtische Entwicklung „tragenden“ städtischen Boden.

5. Die begrenzte Übertragbarkeit von historischen Modellen mußte herausgestellt werden, da lokal spezifische ökonomische, politische und soziale Faktoren immer in Wechselwirkung zu den städtebaulichen Modellen und Instrumenten stehen und beide nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können.

Die Übertragbarkeit von Beispielen aus der Vergangenheit wurde als begrenzt eingeschätzt, da sie oft nur „theoretische Überlegungen“ blieben, in nur „unbedeutendem Umfang“ oder entgegen ihrer ursprünglichen Absicht realisiert wurden bzw. nur Teillösungen für bestimmte Nutzergruppen (wie dem Mittelstand) angeboten wurden (Rodríguez-Lores 1991, 9). Die positiven Erfolge bei der städtebaulichen Form oder der Wohnqualität waren „praktisch untrennbar (mit) ihren historischen Mängeln“ verbunden, die durch den Boden- und Wohnungsmarkt hervorgerufen wurden: d.h. sie blieben Einzelercheinungen oder mußten sich mit ungünstigeren städtischen Lagen und Preisen abfinden¹⁰.

Anhand der bereits durchgeführten Städteuntersuchungen konnte die These bekräftigt werden, daß es unter gleichen Produktionsverhältnissen bei gleichen Planungszielen und Leitbildern zu räumlich unterschiedlichen Ergebnissen kam, da sie lokal-spezifischen Vorgaben und Einflüssen ausgesetzt waren. Sozial-ökonomische „Eigentümlichkeiten“ einer Stadt wirkten sich auf den Aufbau dergestalt aus, daß z.B. rein formalisierte Wachstumsmodelle nicht generell festgelegt werden können. Wenn es also keine „rein mechanische oder eindeutige Beziehung“ (Rodríguez-Lores 1991, 30) zwischen den baulich-räumlichen und ökonomisch-sozialen Phänomenen gibt, muß daher der lokale Kontext und die Beziehung zwischen Planung und Markt bei der Frage jedweder Übertragbarkeit von Planungsansätzen gestellt werden.

Ausgehend von der Annahme, daß sich die „historische Abhängigkeit des Städtebaues vom Markt ... bis heute fortgesetzt hat“ und daher die Trennung „ideeller Aspekte ... von den marktbedingten Mängeln“ aus gegenwärtig nicht funktioniert ... (besteht) der Zweck ... (der historischen Städteuntersuchungen) in erster Linie darin, eine historisch-analytische Verarbeitung der Vergangenheit voranzutreiben, die die Verwandlungen der wesentlichen Strukturen (Markt, Probleme, Träger, Zielgruppen) in der Gegenwart mit einschließen würde und somit Grundlagenkenntnisse für die Findung neuer Lösungen und vor allem neuer Durchsetzungsmittel bereitstellen könnte“ (Rodríguez-Lores 1991, 11).

Bevor die verwendeten Begrifflichkeiten der „Theorie der Produktion von Stadt“

näher erläutert werden, soll zuerst die Änderung der Grundbedingungen beim Aufbau der Stadt seit 1800 dargestellt werden.

2.2 Die neuen Grundbedingungen für den Aufbau der Stadt seit 1800: private Baufreiheit und freier Bodenmarkt

Bereits seit der Mitte des 18. Jh.s hatten sich im Westen Deutschlands Veränderungen angedeutet, die die gültige Ordnung der Bodennutzung und damit auch die ökonomischen und institutionellen Grundlagen der städtischen Planung völlig veränderten: Liberalisierung des Hypothekenwesens und des Bodenkredites, Abbau der politisch-öffentlichen Kontrolle über die Nutzung des Bodens und des Häusermarktes in den Städten und der Verlust des öffentlichen Obereigentums. Insbesondere die merkantilistische Wirtschaftspolitik absolutistischer Landesfürsten – der Wittelsbacher, Habsburger u.a. – hatte eine Vorreiterrolle im Übergang zur kapitalistischen Nutzung von Grund und Boden (Brede 1985, 92).

Innerhalb des sich entwickelnden neuen Wirtschaftssystems wurde der Grundsatz der Unantastbarkeit des Privateigentums in den frühen Verfassungswerken wie dem Preußischen Allgemeinen Landrecht festgelegt. In der Folge bedeutete dies: freier Bodenverkehr und weitgehende Baufreiheit auf den privaten Grundstücken. Neben der Baufreiheit und dem freien Bodenhandel sorgte die Gewerbefreiheit mit der neuen Entwicklungsmöglichkeit des Bauhandwerks für eine neue Grundlage der materiellen Produktion von Stadt.

Insbesondere mit dem freien Bodenhandel gingen zentrale Rechte über die Nutzung und Gestalt der Städte in die private Verfügungsgewalt über und drängten die öffentlichen Einflußmöglichkeiten immer stärker in den Hintergrund (vgl. J. W. Hedemann 1930, R. Breuer 1976). Mit dem Ausverkauf des öffentlichen Grundeigentums im Verlauf des 19. Jh.s wurden die Eingriffs- und Lenkungsmöglichkeiten noch weiter abgebaut. Der private Bodenmarkt in Kombination mit der Aufgabe des öffentlichen Grundbesitzes durch die massive Privatisierung stellten die Eingriffsmöglichkeiten durch Planung vor völlig neue Ausgangsbedingungen: die „Unterwerfung auch des Bodens unter die Verwertungsgesetzlichkeiten des Kapitals“ (Brede 1985, 93)¹¹.

Der Drang zur Verwertung liegt nicht in der Natur des Bodens an sich, sondern an den Interessen und Möglichkeiten seiner Besitzer; sie verfügen über die Macht (aufgrund des Monopolcharakters) und das Recht, für die Nutzung des Bodens durch Dritte eine Gegenleistung (Rente) zu verlangen. Der Ursprung der Grundrente ist „also nicht ökonomischer Natur, sondern er ist lediglich juristischer Natur“ (Rodríguez-Lores 1994, 105) (Besitz- und Eigentumsrecht) und damit eher eine politische Kategorie, aus dem das Recht des Bodenhandels mit maximalem Gewinnstreben abgeleitet wird¹².

Die sich auf dem freien Markt bildenden Bodenpreise bzw. die Grundrente wurden zum mitbestimmenden Faktor der städtischen Entwicklung (Fehl 1995/1, Rodríguez-

Lores 1985/1)¹³. Für den Städtebau hatte dies zur Folge, daß durch die „absolute Höhe des Bodenpreises die Bauweise im voraus festgelegt wird“ (Eberstadt 1909, 86) und entsprechend die Nutzung und die Mieten¹⁴.

Die Standortverteilung der städtischen Nutzungen nach rationalen, objektiven oder auch ästhetischen Kriterien steht in Wechselwirkung zur Grundrentenbildung; sie folgt der „Logik“ der verschiedenen Formen und Staffellungen der Grundrenten und deren innewohnenden „Logik“ zur ständigen Steigerung. So werden wenig ertragreiche Nutzungen von bestimmten Lagen in der Stadt ausgeklammert, ertragreiche dagegen bevorzugt.

Jedoch auch ein „privatisierter Boden“, der u.a. durch öffentliche Planung für eine Verwertung „vorbereitet“ wurde, kann nicht oder im Sinne der Grundeigentümer nur unbefriedigend vermarktet werden, wenn keine Wechselwirkung mit den ökonomischen und technologischen Voraussetzungen besteht. So wurde erst durch den technologischen Schub in der Textilindustrie ab Mitte der 1840er Jahre die Produktion zentralisiert und durch den Eisenbahnbau der Warenaustausch verbessert. In den Städten, die an diesem „Fortschritt“ partizipierten, wie Mönchengladbach, konnte die Grundrente realisiert werden. Alte Residenz- und Bezirksverwaltungsstädte wie Kleve oder „Textilstädte“, wie Rheindahlen und Viersen, deren Standortfaktoren nicht in diesem Sinne ausgebaut werden konnten, versanken in die Bedeutungslosigkeit. Hier kam der private Grundbesitz nicht in gleichem Maße zum Zuge. Der Stand der lokalen wirtschaftlichen Produktivkräfte war allein durch den „Willen“ von oben nicht mehr zu steuern; dies mußten u.a. die öffentlichen Planungsakteure lernen.

Die städtische Grundrentenbildung muß sich zwangsläufig auf die städtebauliche Planung auswirken. „Die zentrale Rolle des privatwirtschaftlichen Zwecks (Grundrente und Profit) in der Planung und Produktion der Stadt dürfte viele angebliche ‘Planungsfehler’ als unvermeidlichen Kompromiß erklären. Sie kann vor allem auch viele städtische Erscheinungen der ‘planologischen Diskrepanz’ erklären“ (Rodríguez-Lores 1985/1) (s.u.).

Die Verbesserung der Lage oder die Ausweitung einer Nutzung in benachbarte Gebiete führt zur Aufwertung der Bodens und zur Verdrängung der weniger ertragreichen Nutzungen: die Wohnnutzung und das Kleingewerbe werden aus der City verdrängt, durch Attraktivitätssteigerung in den innenstadtnahen Wohngebieten werden angestammte Bewohnergruppen durch Besserverdienende verdrängt etc. Diese Auslösung eines ständigen Prozesses von Aufwertung und Verdrängung als Folge spekulativer Bodenverwertung sind bis heute zu beobachtende Folgen und Grundprobleme der Stadt (Zum Gentrificationsprozeß siehe Dangschat, 1992).

„Was sich also, oberflächlich betrachtet, als Autoritätsverlust, Planungslosigkeit oder baukünstlerische Verarmung darstellt, ist etwas völlig anderes als zufälliges Chaos; es ist vielmehr die notwendige Erscheinung einer neuen Produktionsform der Stadt, die ... in einer ersten Phase überwiegend die Form der Negation annimmt; das heißt:

zunehmende Privatisierung der Stadtplanung und des Städtebaus und ihre Gleichschaltung mit der neuerdings möglich gewordenen privatökonomischen Verwertung des städtischen Bodens; folgender Rückzug der öffentlichen Interventionen aus den entscheidenden Bereichen der Stadtproduktion und -planung (Bodenaufteilung, Bau-blockparzellierung, Bautypologien usw.) und zunehmende Beschränkung auf die Bereitstellung von allgemeinen Bedingungen für die private Planung und Verwertung (Straßenplanung, stadtechnische Infrastruktur, öffentliche Sicherheit durch die Bauordnungen usw.“ (Fehl, Rodríguez-Lores 1983, 16).

Die Baufreiheit bestand insoweit real, als bei der baulichen Nutzung der privaten Grundstücke in der Regel nur geringfügige Auflagen erlassen wurden (siehe Kapitel 3.2.2) bzw. eine öffentliche Einschränkung der privaten Baufreiheit entschädigungspflichtig war (siehe Kapitel 3.4).

Der „Grund für die neue Planung und Produktion und für die neue ‘Gestalt oder Form’ wird also in den neuen kapitalistischen Bodeneigentumsverhältnissen gesehen, alle ‘übrigen Faktoren’ (Industrialisierung, Tertiarisierung, Bevölkerungsbewegungen und -wachstum, Massenbedürfnisse, Technologien, Traditionen usw.), die in den meisten stadt- und planungsgeschichtlichen Betrachtungen immer wieder als die ‘Gründe’ für das Entstehen der modernen Stadt und Planung angeführt werden, sollten dann, ... bei ihren unleugbaren Auswirkungen auf die Stadt und die Stadtplanung doch als ‘vermittelt’, bei ihrer konkreten Ausformung in jedem einzelnen Fall als ‘bestimmt’ durch die besondere Handhabung des städtischen Bodens betrachtet werden“ (Fehl, Rodríguez-Lores 1983, 14).

Negative Auswirkungen durch die Funktionstrennung (wie die starke Konzentration von Verkehr in der City oder die Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz), die früheren hygienischen und heutigen ökologisch-klimatischen Probleme durch übermäßige bauliche Verdichtung oder die häufigen Umorientierungen von Lagemerkmalen und damit Veränderungen im Nutzungs- und Sozialgefüge etc. stehen in enger Beziehung zum Bodenmarkt (Rodríguez-Lores 1993/2).

2.3 Die theoretisch-analytischen Kategorien der „Theorie der Produktion von Stadt“

Die „Theorie der Produktion von Stadt“ soll das „neue Verhältnis von städtebaulicher Theorie und Praxis, das sich aus der Privatisierung wesentlicher Teile des Städtebaus und der öffentlichen Planung ergeben hatte, kategorial“ erklären (Rodríguez-Lores 1991, 11).

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 (mit den Unternehmern, Banken, Arbeiterschaft etc. als Akteure) 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. Trotz dieser allgemein feststellbaren neuen Grundbedingungen stellte sich die jeweilige Stadtentwicklung auf lokaler Ebene recht unterschiedlich dar. Hier wirkten die jeweiligen spezifischen Produktionsbedingungen und lokalen Akteure in ihren typischen Beziehungszusammenhängen. Von Einfluß auf die lokalspezifischen Situationen waren z.B.: die stadtökonomische Situation und die funktionale Bedeutung der Stadt (Industrie-, Handels- oder Verwaltungsstadt), der lokal-politische Kontext (Zusammensetzung des Gemeindeparklaments, politische Führungskräfte, Wahlrecht, soziale Kräfte und deren Organisation etc.), die Grundeigentumsverhältnisse und deren Struktur (kleinteiliger oder zusammenhängender Besitz, Anteil des öffentlichen und privaten Eigentums, Art des Bodenhandels etc.), Art und Weise sowie Umfang der Bautätigkeit und Planungstätigkeit und -methoden (u.a. öffentliche und/oder private Träger der Planung).

„Der faktische Aufbau der Stadt wurde zum privatwirtschaftlichen Geschäft, das ähnliche Strukturmerkmale wie die kapitalistische Güterproduktion und darüber hinaus auch besondere Eigentümlichkeiten aufweist. Städtische ‘Güter’ (wie Häuser, Straßen, Parks, Dienstleistungen u.a.) werden in Anlehnung an dynamische und veränderliche Marktverhältnisse produziert“ (Rodríguez-Lores 1991, 12). Die Einschätzung, daß die Produktion von Stadt wie die anderer Wirtschaftsgüter erfolgt und von vielfältigen Interessen und Konflikten und von ganz spezifischen lokalen Produktionsfaktoren abhängig ist, kommt auch in dem gewählten Begriff der „Produktion von Stadt“

zum Ausdruck. Zu den den Produktionsverhältnissen unterliegenden analytischen Kategorien innerhalb der Theorie der Produktion von Stadt gehören der rechtliche und politische Kontext, der Stand der lokalen bis nationalen Produktivkräfte etc.

Die Theorie soll das Zusammenwirken der Planung und Produktion von Stadt, die Rolle der öffentlichen Hand und die Aufgaben und Grenzen der Disziplin Städtebau erklären. Sie versucht explizit, die Zusammenhänge und Wechselwirkungen der verschiedenen Akteure bei der Planung und der materiellen Produktion der Stadt zu erforschen¹⁵. Sie geht damit auf Kategorien ein, die in anderen theoretischen Erklärungsansätzen (z.B. die von der Stadtmorphologie ausgehende Strukturanalyse) keinen Platz haben.

Die „Produktion von Stadt“ beinhaltet somit die Planung als auch die tatsächliche Herstellung von der Parzellierung der Baulandes, dem Straßen- und Kanalbau bis hin zum Gebäudeverkauf etc. (siehe Fehl 1992). „Hierdurch wird der verwirrende Doppelsinn des Wortes ‘Städtebau’ aufgehoben, mit dem der ideelle und materielle ‘Bau der Stadt’ in einen Topf geworfen scheint“ (Fehl 1992, 275).

Die neue Arbeitsteilung bei der Produktion der Stadt: öffentliche Planung und private Produktion

Unter den neuen sozio-ökonomischen Verhältnissen zerfiel die Produktion von Stadt in eine Art Arbeitsteilung zwischen der öffentlichen Hand und den Privaten, die bis heute die Regel darstellt: die Öffentlichkeit bzw. ihre Vertretungsorgane planen im Interesse des Allgemeinwohls, und die Privaten übernehmen die eigentliche „Produktion“. Im Rahmen dieser Arbeitsteilung kann es zu unterschiedlichen Formen der Zusammenarbeit der handelnden Subjekte kommen und zur weiterer Aufsplitterung und Zuständigkeitsverteilung der Akteure mit meist kontroversen Interessen.

Die öffentliche Hand übernimmt zumeist den „Part“ der Planung, d.h. Gemeindeparlamente und Verwaltungen legen den Rahmen für die Umsetzung der Planung fest. Die materielle Produktion von Stadt bleibt den Privaten überlassen. Damit ergibt sich eine gegenseitige Abhängigkeit und eine Wechselwirkung zwischen öffentlicher und privater geteilter Produktion von Stadt. „Einerseits wird bei der Produktion des Planes vorausschauend die spätere materielle Produktion berücksichtigt; andererseits wird die materielle Produktion durch Gesetz möglichst eng an den einmal festgestellten Plan gebunden“ (Fehl 1993/1, 9).

Im öffentlichen Einflußbereich blieb oft nur noch der Straßen- und Platzraum und die Gestaltung der öffentlichen Gebäude. Dieses Wechselspiel hat ganz konkrete praktische Auswirkungen bis in die Köpfe der Planungsbürokratie hinein und wirkt sich zumeist schon im Vorfeld bei der Programmberatung der Bebauungspläne aus: tatsächlicher Grundstückspreis oder -preiserwartungen beeinflussen Art und Maß der Nutzung¹⁶.

Neben dieser die Praxis bestimmenden Arbeitsteilung in ihren unterschiedlichsten

Facetten kann es auch Formen rein privater oder rein öffentlicher Produktion der Stadt geben¹⁷. Bei einer „ungeteilten“ Produktion liegt alles in einer Hand: von der Planung über die Bodenbereitstellung bis hin zur Fertigstellung eines Gebäudes oder einer Siedlung. Für all diese Schritte ist eine Person, eine Gruppe oder eine staatliche Institution zuständig. Im absolutistischen Staat war dies z.B. der Landesfürst bei der Bebauung in den Residenzstädten, später die Industriellen bei der Erstellung ihrer Werkssiedlungen oder in sozialistischen Staaten die staatliche Bauverwaltung. „Ungeteilt“ heißt also insbesondere, daß die Einflußmöglichkeiten auf alle Produktionsprozesse, sei es eine Stadterweiterungsplanung bis hin zur Erstellung der Gebäude, in einer Hand liegt. Es können zwar verschiedene Akteure auftreten, die jedoch einem gemeinsamen Interesse und Ziel verpflichtet sind.

Im 19. Jh. war der „private Städtebau“ häufig in den preußischen Westprovinzen anzutreffen, z.B. in Aachen, wo bei der Herstellung ganzer Stadtviertel, wie „Rehmviertel“, „Steffensviertel“, „Frankenbergerviertel“, Privatleute bzw. in neuer Form als private Terrainaktiengesellschaften auftraten (weitere Beispiele: Stadterweiterung von London). Die Planung erforderte lediglich eine Genehmigung seitens der Königlichen Regierung (Fehl 1992).

Bei dieser Form von „ungeteilter“ Produktion besteht eine Kongruenz zwischen Ziel und Ausführung. Damit entsteht meist eine größere räumliche Ordnung oder die Planung besticht durch Einheitlichkeit und rationale Funktionsweise; im Gegensatz zu den Ergebnissen einer auf erfochtenen Kompromissen basierenden arbeitsteiligen Produktion. Zudem ist die Ordnung der ungeteilten Produktion zumeist von größerer stadtästhetischer Ausprägung und verleitet zu der Meinung, daß die Aufhebung der arbeitsteiligen Produktion der Stadt auch das Bild der Stadt verbessern würde (Vgl. Fehl 1995/2 zu Sitte, Henrici).

„Die Gestalt der Stadt war demzufolge stets unterschiedlich ... Eine bestimmte Gestalt der Stadt und ihrer Teile ließ sich stets nur dann erreichen, wenn das Zusammenwirken der Produzenten und die dabei verfolgten Ziele in einen dafür geeigneten gesellschaftlichen, d.h. kulturellen, rechtlich-institutionellen und ökonomischen Kontext eingebettet waren; wenn also die Produktionsbedingungen und -verhältnisse dem angestrebten Produkt entsprachen – oder entsprechend geändert werden konnten“ (Fehl 1993/1, 7).

Ungeplante Produktion von Stadt

Der Aufbau der Stadt, wie die Herstellung von Straßen und Gebäuden, kann völlig ungeplant nur nach den jeweiligen Interessen und Mitteln der Bauenden entstehen, z.B. die „wilden Siedlungen“ an den Stadträndern des 19. Jh.s ebenso wie in Großstädten der Dritten Welt heute. Diese privaten Bauherren bebauen ihr Grundstück nach mehr oder weniger anerkannten Regeln. Diese un gelenkte, ungeplante private Baufreiheit zeigte sich insbesondere zu Beginn des 19. Jh.s. Auch im Rheinland stellte

diese Form die Regel dar. Grundsätzlich durfte jeder sein Grundstück bebauen, wenn ein Straßenanschluß vorhanden war und die allgemeinen baupolizeilichen Regeln eingehalten wurden¹⁸. Es galt im wesentlichen nicht die „landesfürstliche Idee des geschlossenen Anbaues“ (Fehl 1993/1, 20).

Geplante Produktion von Stadt und ihre planmäßige oder unplanmäßige Ausführung

Seitens der öffentlichen Hand wurde schon früh im 19. Jh. versucht, der privaten Produktion von Stadt einen Rahmen zu geben, in dem sie sich bewegen und in dem private und öffentliche Interessen einen Ausgleich finden sollten. Ein Planungsinstrument stellte der Fluchtlinien- oder Stadtbauplan dar, der z.B. den Straßenverlauf und die Mindestbreiten der Straßen festsetzte. Ziel war es, die an den Plan gekoppelte „materielle“ Produktion von Stadt möglichst „planmäßig“ umzusetzen. Sie verläuft 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. Oder sie verläuft „unplanmäßig“, wenn der Plan den Zeithorizont der Materialisierung zu weit gesteckt hatte, so daß er als veraltet oder überholt angesehen wird, ehe die Materialisierung abgeschlossen ist. Dann wird der Plan „in zunehmendem Maß als kontraproduktiv angesehen oder verschleppt“ (Fehl 1993/1, 10-11).

Bei dieser Differenzierung sind die ursprüngliche Zielsetzung, die Veränderung der Planung und die Umsetzung „nach Plan oder entgegen Plan“ bedeutende Untersuchungskriterien des Planungsprozesses, an denen die jeweilige Dominanz der materiellen Seite deutlich wird. Hieran kann auch die „planologische Diskrepanz“ (Fehl 1991) gemessen werden: die Diskrepanz zwischen dem Anspruch an den Plan und den verfügbaren Mitteln zu dessen Umsetzung, die in der Praxis um so größer ist, je umfangreicher das Planungsgebiet und je weitreichender die gesteckten Ziele sind. Eine planmäßige Umsetzung erscheint am erfolgreichsten, wenn die Mittel zur Realisierung bekannt, das Gebiet klein, der Zeitraum der Verwirklichung kurz oder die Festsetzungen und Planungsaussagen relativ offen sind: eine Methode, die sich vielfach in der Planungspraxis seit dem ausgehenden 19. Jh. durchgesetzt hat, um Mißerfolge zu vermeiden.

„Theorie der Produktion von Stadt“ statt „Städtebau“

Aus dem vorher aufgezeigten Theorierahmen, den Begrifflichkeiten und Kategorien wird die Abgrenzung der „Theorie der Produktion von Stadt“ zum Begriff „Städtebau“ deutlich. Der Begriff „Städtebau entstand im Nachhinein für die Anlage der landesfürstlichen Planstädte des 17. und 18. Jh.s“ (Fehl 1993/1). Hier war die Umsetzung des Begriffes, nämlich – die Stadt zu bauen – noch möglich gewesen: aus einer Hand waren Planung, Organisation, Bereitstellung des Baumaterials, Kontrolle der Qualität etc. zu bewerkstelligen (zur Generalogie des Begriffes siehe Fehl 1995/2).

„Der Begriff ‘Städtebau’ unterstellte einen planmäßigen und kunstvollen Bau der Stadt und blendete damit völlig aus, daß Stadt nicht nur kunstlos und unplanmäßig, sondern in einigen Teilen Deutschlands sogar weitgehend planlos gebaut wurde“ (Fehl 1993/1, 1). In der neuen gesellschaftlichen Realität des 19. Jh.s diente der „Städtebau“ nur der Planung und damit der Vorbereitung der Herstellung von Stadt.

Die „Wiederentdeckung“ des Begriffes „Städtebau“ von Teilen der Städtebaureformern des 19. Jh.s zeigt deren nebulöse Sichtweise des „Städtebaus“ als Ordnungsinstrument für die chaotisch, unkoordiniert, sozial und hygienisch unverträglich wachsenden Großstädte und mußte folglich eine Hülse bleiben, da die „Erbauer der neuen kapitalistischen Stadt, die eigentlichen ‘Städtebauer’, ... nun die privaten Investoren, die Grundeigentümer, Bauunternehmer und Banken (waren). Sie waren die neuen ‘Baulustigen’ (Baumeister 1887, 13), die sich einem obrigkeitlichen Entwurf für die Anlage der Stadt erst zu beugen pflegten, wenn er ihren geschäftlichen Interessen entsprach“ (Fehl 1993/1, 3). „Seit der Auflösung des Landesfürstentums zog sich also die Herstellung eines neuen Konsenses darüber, was ‘Städtebau’ unter kapitalistischen Bedingungen denn eigentlich sein könne, bis in die Gegenwart hinein. Immer wieder stand der alte Begriff ‘Städtebau’ neu zur Disposition; wiederholt wurde er mit neuen Inhalten gefüllt und mit Ergänzungen umschrieben: Stadtbau, Stadtbaukunst, Stadtgestaltung, Stadtplanung, Stadtentwicklungs-Planung, Siedlungsplanung – um nur einige zu nennen“ (Fehl 1993/1, 4)¹⁹.

Mit der „Theorie der Produktion von Stadt“ sollte ein „synthetischer“ Begriff gefunden werden, „der die unvermeidliche Unschärfe und hergebrachte Einäugigkeit des historischen Begriffes ‘Städtebau’ vermeidet und sowohl den geplanten als auch den ungeplanten Bau der Stadt, die private als auch die öffentliche Planung und diese wieder von der Verwirklichung her präzise unterscheidet. Darauf aufbauend sollte es möglich sein, eine Theorie vom Zusammenwirken von ideeller und materieller Herstellung von Stadt im historischen Wandel öffentlichen Eingreifens in den privaten Boden- und Baumarkt zu erarbeiten; ferner die ‘Form der Urbanisierung’ und die ‘Gestalt der Stadt’ von der Art und Weise ihrer Produktion her zu erklären“ (Fehl 1993/1, 5).

Es sollte ein neuer Begriff gesucht werden, welcher in der Lage war, die Komplexität des neuen Planungssystems zu berücksichtigen. Nicht mehr nur das Ergebnis sollte Beachtung finden, sondern der hinführende Prozeßverlauf und die handelnden Subjekte.

2.4 Die rheinischen Stadtbaupläne im Kontext der „Theorie der Produktion von Stadt“

Die Stadtbaupläne, so die These, waren Teil der neuen arbeitsteiligen Produktion der Stadt: Die öffentliche Hand übernahm in Preußen die Planung, während die materielle Produktion weitgehend einseitig und fast ausschließlich (für alle Städte) durch die privaten Bauherren, Bauunternehmer, Bodenbesitzer etc. erfolgte. Bei der Planung waren nur die öffentlichen Institutionen vertreten; von ihnen ging das Ordnungsinteresse aus und von ihrer Seite wurden die Planungsentwürfe vorgelegt. Dennoch entwickelte sich so etwas wie eine „geteilte“ Planung, indem diese nicht vollständig von „oben“ oktroyiert wurde, sondern erste Beteiligungsrechte durch das Offenlageverfahren, der Möglichkeit von Einsprüchen und des Rekurses beim Oberpräsidenten den Privaten und dem Gemeinderat eingeräumt wurden. Insbesondere die Gemeinderäte (in ihrer beratenden Funktion mit ernannten Vertretern in der Frühzeit als auch den später gewählten Vertretern) wurden einbezogen und mußten sich per Beschluß mit der Planungsabsicht und dem späteren Entwurf einverstanden erklären. Ein Einspruch seitens der Gemeinden führte zwar nicht zur Einstellung des Planungsverfahrens; trug jedoch erheblich zur Verzögerung bei und zeigte bei einigen Fällen sogar Erfolg. Diese Institutionalisierung der Beteiligungsrechte Privater im Planerstellungsverfahren, die hier notwendige Konfliktaustragung und Bereitschaft zu einer inhaltlichen Auseinandersetzung im Rahmen der Stellungnahmen zu den privaten Einsprüchen verdeutlichen eine „gewisse“ Arbeitsteilung auch bei der Planung, aber auch ihre Abhängigkeit von den divergierenden Interessen.

Die neue Teilung in Planung und materielle Produktion von Stadt durch die faktischen Veränderungen der Eigentumsverhältnisse mußte erst Einzug in die „Köpfe“ der planenden Bezirksbürokratie halten; zu Beginn der Planungsarbeiten konnte daher ein starkes Ausloten der neuen Machtverhältnisse festgestellt werden. Der „moderne“ Städtebau mußte die neue Realität berücksichtigen: die Realisierungserwartungen der Grundrente, die Berücksichtigung der Lage bzw. die Sicherung der Lageerwartungsrente der örtlichen Grundeigentümer, die Investitionsbereitschaft von Gemeinde, Staat und Privaten, die Durchsetzung von bestimmten Bauweisen oder die neuen privaten Gegenpole in der Person der örtlichen Industriellen, die an preiswertem Bauland für gewerbliche Anlagen und für den Arbeiterwohnungsbau interessiert waren. Diese mit dem freien Bodenhandel und der Handhabung des Bodens als Handelsobjekt initiierte neue Realität mußte berücksichtigt werden. Die entstehenden Konflikte wurden je nach der Macht der Akteure örtlich unterschiedlich ausgetragen; durch beständigen Kampf gegen jegliche Art von Planung bis hin zur lokalen Stützung der Planungsabsicht. Die Herausarbeitung der jeweiligen Gründe des Scheiterns oder der Akzeptanz ist ein Anliegen dieser Arbeit.

In Mönchengladbach sollten alle Kategorien festgestellt werden: eine planmäßige und eine unplanmäßige Entwicklung im Geltungsbereich des Stadtbauplanes ebenso wie eine ungeplante Entwicklung in den Vororten.

Innerhalb der im Mittelpunkt stehenden Planung als „ideeller Produktion von Stadt“ interessierte auch die Planologie (= Planungswissenschaft) als solche: die Entwicklung der Verfahren, die Ansprüche an die Stadttechnik, die städtebaulichen Leitbilder, die Qualifikation der Planersteller etc.

Folgenden wesentlichen Fragestellungen sollte bei der Untersuchung der rheinischen Stadtbaupläne nachgegangen werden:

Welche Ziele/welche Planungsintentionen standen hinter den Stadtbauplänen? (Einzelne Versuche zur Steuerung der Stadterweiterung oder systematischer Planungsansatz? Einsatz eines „modernen“ Planungsinstrumentes oder Weiterführung landesfürstlicher Planungstradition?)

Welcher Regelungsmechanismus sollte dem Stadtbauplan innewohnen und für wen und in welchem Sinne sollte er eine Lenkungsfunction erfüllen?

Nach welcher „Theorie“ und nach welchen „Leitbildern“ orientierten sich die Planenden und welchen Veränderungen waren die Planungsziele und Ordnungsvorstellungen im Laufe der Zeit unterworfen?

Wie sah die neue Arbeitsteilung zwischen öffentlicher Planung und privater Produktion bei der Stadtbauplanerstellung aus (Rolle der Akteure, Widerstände, Durchsetzungsmechanismen der privaten Grundeigentümer, Gemeinden, Baubeamten etc.)?

Welche planungs-, bauordnungs- und enteignungsrechtlichen Instrumentarien gelangten zum Einsatz und in welchem Maße beeinflussten sie die folgende preussische Gesetzgebung?

Verlief die Umsetzung der Planung, die Materialisierung, eher „planmäßig“ oder eher „unplanmäßig“, und worin bestand die planologische Diskrepanz sowohl hinsichtlich der realisierten Größenordnung des Planungsgebietes als auch der ursprünglichen Planungsziele? Welchen tatsächlichen praktischen Einfluß auf die Stadtentwicklung übten die Stadtbaupläne aus?

Anmerkungen 2.0

- 1 Seit fast 20 Jahren wird von Gerhard Fehl und Juan Rodríguez-Lores am Lehrstuhl für Planungstheorie in Aachen die „Theorie der Produktion von Stadt“ zur Erklärung der Planungs- und Bebauungsprozesse herangezogen. Die Kernaussagen und Thesen zur o.a. Theorie wurden in zahlreichen historischen Untersuchungen zur Stadterweiterung, zum Stadtbau, den Bau-, Planungs- und Wohnungsbaugesetzen, den Planungsreformbewegungen etc. angewandt und die Ergebnisse insbesondere in der Buchreihe „Stadt-Planung-Geschichte“ (seit 1982) veröffentlicht.
- 2 Kernaufsätze zur „Theorie der Produktion von Stadt“ (chronologisch):
 - Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau, Schriftenreihe Politik und Planung, Band 10, Kohlhammer, Köln, Stuttgart, Berlin 1980
 - Fehl, Gerhard: Stadtbaukunst contra Stadtplanung in: Stadtbauwelt 65, Berlin 1980
 - Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan: Die „gemischte“ Bauweise. Zur Reform von Bebauungsplan und Bodenaufteilung zwischen 1892 und 1914 in: Stadtbauwelt 71, Berlin 1981
 - Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan: Städtebauliches Instrumentarium und stadträumliche Ordnungsvorstellungen zwischen 1870 und 1905 in: Stadtbauwelt Heft 73, Berlin 1982
 - Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983
 - Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan: Grundlagen der Planungstheorie, Teil 1 – Großstadtplanung, Materialien zur Vorlesung WS 1984/85, Reihe Werkberichte des Lehrstuhls Planungstheorie, Aachen 1985/1
 - Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Städtebaureform 1865–1900 – Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Reihe Stadt Planung Geschichte 5 I, Christians, Hamburg 1985/2
 - Bollerey, F., Fehl, G., Hartmann, K. (Hrsg.): Im Grünen wohnen – im Blauen planen, Reihe Stadt Planung Geschichte 12, Christians, Hamburg 1990
 - Fehl, Gerhard: Planungstheorie als „Theorie der Produktion der Stadt“ in: Wolf Reuter (Hrsg.), Entwurfs- und Planungswissenschaft in memoriam Horst Rittel, Stuttgart 1991
 - Rodríguez-Lores, Juan: Die Disziplin Städtebau und der Aufbau der Stadt in Europa zwischen 1850 und 1914 (unveröffentlichter Forschungsbericht bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Aachen 1991)
 - Fehl, Gerhard: Privater und öffentlicher Städtebau. Zum Zusammenhang zwischen „Produktion von Stadt“ und Form der Verstädterung im 19. Jahrhundert in Preußen in: Die alte Stadt, hrsg. von Otto Borst, Kohlhammer, Stuttgart Heft 4, 1992
 - Fehl, Gerhard: „Geplante“ und „ungeplante“ Produktion von Stadt in Preußen bis 1890, bislang unveröffentlichtes Manuskript 1993/1
 - Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan: Städtebau und Stadtplanung seit 1800, Grundlagen des Städtebaus, 2. Teil, Materialien zur Vorlesung SS 1993, Reihe Werkberichte des Lehrstuhls Planungstheorie, Aachen 1993/2
 - Fehl, Gerhard, Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik, Reihe Stadt Planung Geschichte 17, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin 1995/1
 - Fehl, Gerhard: Kleinstadt, Steildach, Volksgemeinschaft. Zum 'reaktionären Modernismus' in der Bau- und Stadtbaukunst, hrsg. von Ulrich Conrads und Peter Neitzke, Bauwelt – Fundamente 102, Vieweg, Braunschweig/Wiesbaden 1995/2

- 3 Zum Rückgriff auf die Historie der wissenschaftlichen Disziplin in Krisenzeiten: siehe auch Reulecke 1985, 8.
- 4 1978 fand am Lehrstuhl für Planungstheorie in Aachen ein Seminar über die Geschichte des modernen Städtebaus statt. Giorgio Piccinato formulierte anlässlich dieser Tagung zur Rolle der Stadtplanung folgendes: „Die Krise der Stadtplanung erscheint heute deutlicher als je. Wir müssen erkennen, daß Planung ihre Ziele nicht erreicht hat oder, sollte sie doch, nur in äußerst reduzierter Form: Der Zerfall der Umwelt wuchert weiter, soziale Segregation kennzeichnet die städtischen Gemeinschaften, der finanzielle Bankrott schwebt über den großen städtischen Agglomerationen der Welt, Planer fühlen sich (und sind) machtlos. Dieses trostlose Bild – in der Literatur – spiegelt nicht nur die Enttäuschung und Frustration der Disziplin der Stadtplanung und jene über die Stadt wider: tatsächlich erhellt es die fundamentale Beziehung, die zwischen der Planung als einer Technik und der Geschichte der Stadt besteht. Tatsache nämlich ist, daß die Krise der Stadtplanung zusammenfällt mit der Krise der kapitalistischen Stadt. Dies ist die Quelle des rapide wachsenden Interesses für die Geschichte der Stadt des 19. Jahrhunderts: nicht einfach ein Untersuchungsgebiet, relativ neu oder zumindest nicht so gründlich wie andere untersucht, sondern eine Zeit, die uns, mit ihren Mechanismen und Strukturen, noch immer betrifft. Wir erkennen eine Kontinuität zwischen der Stadt des 19. Jahrhunderts und unserer gegenwärtigen Stadt, die recht verschieden ist von der Geschichte der Stadt während der vorhergehenden Jahrhunderte. Unsere erste Aufgabe ist es deshalb, die Gründe und die Natur dieser Kontinuität zu untersuchen“ (Piccinato 1980, 29). Dieses Thema war auch explizit Gegenstand einer Tagung an der RWTH Aachen im Jahr 1979: „Stadt in der Krise – „Krise“ der Stadt?“
- 5 Insbesondere hervorzuheben ist das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderte Projekt (1982-1985) mit dem Thema: „Die Disziplin Städtebau und der Aufbau der Stadt in Europa 1850 bis 1914“.
- 6 Die vornehmliche Beschränkung des zeitlichen Horizontes der „Theorie der Produktion von Stadt“ ergab sich explizit aus dem Anspruch der theoretischen Untersuchung, Erklärungsmuster für die heutige Praxis und deren Probleme zu finden und somit vornehmlich nach deren Ursprüngen zu suchen.
- 7 Hierzu siehe insbesondere die Arbeiten von Gerhard Fehl zum landesfürstlichen und vorkapitalistischen Städtebau des 18. Jh. s., z.B. „Stadt als Kunstwerk“, „Stadt als Geschäft“. Der Übergang vom landesfürstlichen zum bürgerlichen Städtebau. beobachtet am Beispiel Karlsruhe zwischen 1800–1857 in: Stadterweiterungen 1800–1875, Hrsg. G. Fehl und J. Rodríguez-Lores, Hamburg 1983
- 8 Die Suche nach baulich-ästhetischen wie auch anspruchsvollen sozial-räumlichen Ordnungsmustern (siehe die alte Debatte um städtebauliche Anordnung der „vorderen“ und „hinteren“ Bereiche und ihre Auswirkung auf die Benutzbarkeit etc.) beherrschen die praktische Disziplin als auch die disziplinäre Ausbildung.
- 9 Die Reformer unterlagen als Subjekte ebenfalls dem gesellschaftlichen und politischen Rahmen in dem sie tätig waren oder aus dem heraus sie ihre Ansätze entwickelten: vor mehr baukünstlerischem, sozialreformerischem oder technokratischem Hintergrund. Bei der praktischen Umsetzung der Ideen wurden diese oft umgewandelt und von den Elementen „entkleidet“, die nicht dem privatwirtschaftlichen Zweck dienen (z.B. die Übertragung der ursprünglichen Gartenstadtidee auf Deutschland, siehe: Fehl 1990). Andere Ansätze konnten problemlos in rationale, marktmanente Systeme

me überführt werden, wie die „gemischte Bauweise“, die aus der Kritik an der Berliner Mietskaserne bzw. der ihr zugrunde liegenden Baublockeinteilung entstanden war (siehe Fehl, Rodríguez-Lores, Stadtbauwelt 71, 1980 sowie Rodríguez-Lores 1991, 13 ff.)

- 10 „Im Falle des vorgeblich „modellhaften“ Wohnungsbaus (der 1920er Jahre Anm.d.V.) waren seine positiven Eigenschaften (verbesserte Wohnstandards und städtebauliche und architektonische Formen im Vergleich zum privatwirtschaftlichen Wohnungsbau) ebenfalls praktisch untrennbar von ihren historischen Mängeln (in der Regel ungünstige städtische Lage, hohes Preisniveau, erhebliche finanzielle Belastungen für den Einzelnen, geringer räumlicher und gesellschaftlicher Umfang) und beide – Eigenschaften und Mängel – wurden durch den Boden- und Wohnungsmarkt, insbesondere aber durch den Kapital- und Arbeitsmarkt wesentlich bestimmt (nachteilige Konkurrenz um den städtischen Boden mit anderen stärkeren Nutzungen wie bürgerlichem oder spekulativem Wohnungsbau und tertiärem Sektor, daher Bodenknappheit und hohe Bodenpreise, Zurückhaltung von Kreditinstituten und Privatinvestoren, Rücksicht des Staates auf die private Wohnungswirtschaft und Knapphaltung des öffentlichen Kapitals, finanzstarke Nachfrage unter Facharbeitern und Angestellten des aufsteigenden Mittelstandes, Konjunkturzyklen der Produktion und der Löhne“ (Rodríguez-Lores 1991, 10).
- 11 „Wie alle anderen Gebiete des Wirtschaftslebens im Stil der freien kapitalistischen Marktwirtschaft durch diese ihr Gepräge erhalten, so auch die städtische Boden- und Wohnungswirtschaft. Bodennutzung, Hausbau, Wohnungsvermietung sind Gegenstand des Kapitalverwertung und des Erwerbstrebens“ (Spiethoff 1934, 9).
- 12 Ein gravierender Unterschied des „Bodens“ zu anderen Produkten ist seine Eigenschaft: er ist unvermehrbar und im Sinne der Quantität unverbrauchbar. Veränderbar ist lediglich sein Ertrag, der bei landwirtschaftlichem Boden z.B. durch Düngung verbessert werden kann. In seiner Eigenschaft als Bauland hängt die mögliche Ertragssteigerung von anderen Faktoren ab: Lage und mögliche Nutzung und Ausnutzung. Durch beständiges Stadtwachstum und Stadterweiterung hält die „Produktion“ von Bauland aus Ackerland an. Auch im bebauten Stadtbereich wird durch beständigen Stadtbau (Abriß von Gebäuden, veränderte Nutzung und Ausnutzungsgrad etc.) Bauland ständig neu produziert (Fehl 1995).
Dem neuen „Warencharakter“ des Bodens und seiner privaten Verfügbarkeit nach erhielt der Boden einen „Preis“. Obwohl der Boden seinem Ursprung nach als natürliches Gut ebenso wie Luft und Wasser keinen ökonomischen Wert an sich hat, so muß doch für seine Nutzung eine Rente gezahlt werden, die sich im kapitalisierten Ertrag spiegelt. „Unter Grundrente versteht man also denjenigen Teil vom Ertrage eines Grundstücks, welcher nach Abzug aller Bewirtschaftungskosten, sowie der üblichen Verzinsung der auf das Grundstück zur Bewirtschaftung verwendeten Kapitalien bleibt“ (Schermann 1913, 15). Der unterschiedliche Preis des Bodens ergibt sich aus den verschiedenen Ertragsmöglichkeiten beim landwirtschaftlichen Boden oder den unterschiedlichen Nutzungen und Lagen beim städtischen Boden, wobei die städtische Grundrente immer über der landwirtschaftlichen liegt und ihrem Wesen nach „prinzipielle Lagerrente“ ist (Neef 1972, 33).
- 13 „Gegenstand des Städtebaus ist in erster Linie der Boden. Raum und Volumina folgen dem Boden als dessen abhängige Variablen. So besteht die erste Aufgabe des Städtebaus in der Bodenaufteilung, dem Entwurf des Grundrisses der Stadt“ (Rodríguez-Lores 1983, 105). Der Boden ist hiernach einmal „Natur“ (fest vorgegebene topographische, morphologische und klimatische Eigenschaften und Gesetzmäßigkeiten) und „zugleich historisch-gesellschaftliche Institution mit wandelbaren Eigenschaften: Eigentums- und Rechtsverhältnisse, gesellschaftliche Nutzungen, technische Verbesserungen und ökonomische Werte, in denen sich vergangene und gegenwärtige Arbeit manifestiert

und gleichzeitig verbirgt“ (Rodríguez-Lores 1983, 105). Vorherrschend ist der „institutionelle“ Charakter des Bodens und der „natürliche“ Charakter nimmt mit fortschreitendem technologischen Wandel weiter ab. „Mit der Einführung der kapitalistischen Produktions-, Eigentums- und Rechtsverhältnisse erfuhr das „institutionelle“ Wesen des Bodens die umfassendste Revolution seiner Geschichte. Die überlieferten Systeme der Bodenaufteilung traten damit in eine unheilbare Krise“ (Rodríguez-Lores 1983, 105). Die einheitliche Verfügungsgewalt über den Boden ging verloren und teilte sich auf an eine Vielzahl von Grundeigentümern, die nunmehr „in Konkurrenz miteinander stehen“. In den Bodenpreis gehen die Kosten (investierte Kapitalien) für die „Produktion“ des Bodens, d.h. die Kosten u.a. für Aufschließung mit Straßen und Kanal, für die Parzellierung und für die Bebauung, mit ein, die den Boden gegenüber seinem ursprünglichen „Wert“ verbessern. Der Bodenpreis ist somit aus zwei Teilen zusammengesetzt: „1. der reinen Grundrente, die ihren Ursprung lediglich im Besitztitel über den Boden hat und 2. aus dem ökonomischen Wert des Bodens, der seinen Ursprung in den Kapital- und Arbeitsleistungen hat, die für produktive Bodenverbesserungen notwendig sind“ (Rodríguez-Lores 1993/2, 105).

Der Versuch, bei der privaten Verwertung des Bodens den größtmöglichen Bodenpreis zu erzielen, übt somit einen großen Druck auf die Nutzung des Bodens aus: die Nutzung als Bauland (höhere städtische Rente im Gegensatz zu landwirtschaftlicher Rente), die Sicherung von Lagevorteilen (z.B. im Stadtzentrum oder entlang der Verkehrsachsen), eine möglichst große Ausnutzung der Grundstücke oder die Verbesserung der Intensitätsrente durch ertragssteigernde Kapitalinvestitionen (Rodríguez-Lores 1993/2, 106ff). Mit fortwährendem Wachstum der Städte steigt auch die Grundrente ständig an und die Lagerente im Innern der Stadt kann zunehmen. Zur neueren Debatte zur Grundrentenproblematik siehe u.a.: Stefan Krätke: Strukturwandel der Städte. Städtensystem und Grundstücksmarkt in der „post-fordistischen“ Ära. Campus, Frankfurt a.M., New York 1991

- 14 Am Beispiel der zunehmenden Verbreitung von Eigentumswohnungen wird heute deutlich, daß für ein Gebäude in „geteilter“ Form ein hoher Bodenpreis realisiert werden kann, der die Grundrentenspirale und die bereits als Verschuldung auf dem Grundstück liegenden Belastungen in die Höhe treibt.
- 15 Fehl unterscheidet das „Gesamt-Produkt-Stadt“, welches aus Grundstücken, Gebäuden jedweder Nutzung, Straßen und anderer Verkehrsinfrastruktur etc. besteht und dessen Produzenten die „privaten und öffentlichen Investoren, die Bauunternehmer und Handwerker“ (Fehl 1993/1) sind, den Konsumenten (Nutzer der Grundstücke und Gebäude) sowie den „Distribuenten“ wie Makler, Finanziers, Versicherungen, Öffentliche Haushalte etc.
- 16 Die Stadt beabsichtigt, ein neues Baugebiet auszuweisen. Entsprechend der Lage in der Stadt „steht“ der Grundstückspreis allein durch die Lage und die bedingte Erwartungsrente im Vergleich zu den benachbarten Gebieten fest. Soll als städtebauliches Ziel eine Eigenheimbebauung vorgesehen werden, so „weiß“ der Planer, daß bei dieser Wohnform in der Regel nur 2 Geschosse nachgefragt werden. Die in der Baunutzungsverordnung festgelegte Grund- und Geschoßflächenzahl für Art und Maß der Nutzung, die im Bebauungsplan festgelegt werden, stellen die Bindung für die folgende materielle Produktion dar. Art und Maß der Nutzung in Kombination mit dem Grundstückspreis und der Ausschöpfung einer maximalen Grundstücksausnutzung bestimmen die städtebauliche Form. Bei etwa 160 qm Bruttowohnfläche auf 2 Etagen, d.h. ca. 80–90 qm im Erdgeschoß und bei einer Grundflächenzahl von 0,4 folgt daraus eine Mindestgrundstücksgröße von 200 qm oder bei einer GRZ von 0,6 120 qm. Der „Markt“ klärt dann die Durchsetzung: Bei großer Nachfrage und hohem Preise sehen sich die Käufer in der Zwickmühle auch die minimierten Grundstücke zu kaufen. Ist der Grundstückspreis geringer oder durch die sinkende Nachfrage nicht in erwarteter Form realisierbar, so wirkt sich dies günstiger für die Baukasse der Nutzer aus oder diese können den

„ersparten“ Grundstückspreis in eine Vergrößerung der Fläche investieren. Kennt der Planer die marktbeherrschende Lage einer Grundeigentümerfraktion, so wird es schwer fallen, diese zu einer Verwertung ihrer Grundstücke zu zwingen, wenn durch geringe Ausnutzung oder großflächige Grundstückszuschnitte (z.B. über Erschließung und Baublockform zu steuern) die erwarteten Grundstückspreise nicht realisierbar erscheinen. Auch heute noch verhindert z.B. ein Landwirt ein Baugebiet, wenn er wirtschaftlich nicht gezwungen ist zu verkaufen. Die Stadt kann nur enteignen und scheut solche Schritte zumeist. Spekulative Bodenvorhaltepolitik stellt bis heute ein großes Manko dar. Ein neues und zunehmend stärker ins Sichtfeld tretendes Problem für die heutige Stadtentwicklung stellt die aus ökologischer Sicht erforderliche Begrenzung des Freiraumverbrauchs dar. In der Konsequenz müßte dies zu einer sehr maßvollen, zurückhaltenden Flächenausweisung führen. Werden jedoch die planerisch vorgehaltenen und mit „Baurecht“ abgesicherten Reserveflächen spekulativ dem Markt verweigert, ergibt sich das Dilemma ökologischer und zugleich sozial verpflichteter Planungspolitik: Verweigert man weitere Flächenausweisungen bei steigender Nachfrage, so werden die zur Verfügung gestellten Flächen teurer und insbesondere finanzschwächere Nachfragergruppen sind ausgeschlossen. Geht man den Weg eines offensiven, großen Flächenreservoirs, so ergibt sich u.U. eine flickenteppichhafte Stadtentwicklung mit teurer, da unausgelasteter Infrastruktur.

- 17 Aktuell zeigen sich neue Spielarten in Richtung einer neuen Arbeitsteilung durch die zunehmende Privatisierung von Planungsleistungen. Hierzu gehört auch das neue Instrument der „Vorhaben- und Erschließungspläne“ nach BauGB-MaßnG. Bei einem Vorhaben- und Erschließungsplan muß sich das entsprechende Grundstück im Besitz des Bauherren/Investors befinden und die Planung erstreckt sich – in der Regel – nur über diese Fläche. Da die öffentliche Hand im Verfahren zur Genehmigung des Vorhaben- und Erschließungsplanes die Federführung behält, kann nicht von einer vollständig ungeteilten Produktion gesprochen werden. Anlaß für die Planung ist das konkrete Projekt und die aus der erwarteten Vermarktung bestimmte Zielvorstellung. Diese Zielvorstellung muß von den politischen Ausschüssen und dem Rat geteilt werden. Die Verwaltung übernimmt dann nur den „formalen“ Part, während die Planung bis hin zu unterstützenden Gutachten (Immissionen, Umweltverträglichkeitsprüfung etc.) der Investor übernimmt. Die planologische Diskrepanz ist bei den Vorhaben- und Erschließungsplänen durch die Übereinstimmung von Planungszielen und Umsetzung in einem engen Zeitrahmen kaum vorhanden. Eingebunden ist ein solch „privater Städtebau“ lediglich in die übergeordneten Gesetze und Genehmigungsverfahren und muß im Rahmen der „gemeindlichen“ Planungshoheit das vorgeschriebene Genehmigungsverfahren – wenn auch in verkürzter Form – durchlaufen.
- 18 Dagegen richteten sich in Preußen die Ansiedlungsgesetze und später die Verunstaltungsgesetze.
- 19 „In der vielfältigen Ausdeutung und Umschreibung des Begriffs ‘Städtebau’ spiegeln sich nicht nur zunehmende Aufgliederung des Aufgabengebietes und Ausdifferenzierung in verschiedene Fachplanungen, sondern auch das Hin- und Herschwanen zwischen einem ‘mal Mehr’ und einem ‘mal Weniger’ an öffentlichem Eingreifen in das private Baugeschehen“ (Fehl 1993/1, 4-5).

3.0 Die Grundzüge des Bau-, Planungs- und Enteignungsrechts in der preußischen Rheinprovinz von 1800 bis 1875

3.1 Die städtebaulichen Instrumente: Bauordnung, Bebauungsplan und Enteignung als Untersuchungsgegenstand

Untersuchungsgegenstand des folgenden Kapitels sind die drei städtebaulichen Instrumente: Bauordnung, Bebauungs- bzw. Fluchtlinienplan und Enteignung. Sie stellen die zentralen Bausteine für die städtebauliche Planung und deren Umsetzung dar.

Zum Verständnis der Planungspraxis der rheinischen Stadtbaupläne müssen die rechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz dieses Planungsinstrumentes geklärt werden. Die rechtlichen Grundlagen der drei entscheidenden städtebaulichen Instrumente wurden vor allem für den linksrheinischen Teil der Rheinprovinz bearbeitet, der innerhalb Preußens eine ökonomische und politische Sonderrolle (siehe Kapitel 4.0) und auch bezüglich der Entwicklung der Planungsinstrumente – so die These – eine Vorreiterrolle für Preußen einnahm. Bis 1875 galten hier die napoleonischen Gesetze, auf die sich die Planungspraxis der Stadtbaupläne und deren Umsetzung (Enteignungsrecht) gründete und die sich auf die preußische Gesetzgebung von 1874/75 auswirkten. Die französischen „Rechts-Vorgaben“ und ihre Anwendung, Übertragung und Modifikation in der preußischen Rheinprovinz sind somit von besonderer Bedeutung.

Für das Baurecht und die *Bauordnungen* bestanden bis weit ins 19. Jh. hinein in Preußen keine einheitlichen, sondern zumeist nur regionale oder lokale Regelungen. Erst mit dem preußischen Gesetz über die Polizeiverwaltung von 1850 wurde die Möglichkeit der Aufstellung von ortspolizeilichen Vorschriften nach einheitlichen Grundsätzen gegeben, die in den folgenden provinziellen Erlassen und Verordnungen weiterentwickelt wurden.

Das Instrument der „Bauordnung“ soll daher im Rahmen dieser verallgemeinerbaren, auf Vereinheitlichung orientierten Gesetze und Verordnungen beleuchtet und ins-

besondere die Beziehung der Bauordnung zum städtebaulichen Plan geklärt werden: Fluchtlinienregelung und Baufluchtenanweisung, Straßenbreite und Gebäudehöhe, Bebauungsdichte und Festlegungen der Nutzung u.ä. Detaillierte, das Einzelgebäude betreffende Bestimmungen vom Feuerschutz über Hygienebestimmungen bis hin zu den Baumaterialien etc. sind im Rahmen der Arbeit nachgeordnet.

Das städtebauliche Instrument des Stadtbauplanes (auch Alignements-Plan in Anlehnung an seine französischen Wurzeln genannt) stellte eine frühe Form des *Bebauungs- bzw. Fluchtlinienplanes* dar. Die Erstellung der Stadtbaupläne wurde aus dem napoleonischen Gesetz vom 16.9.1807 abgeleitet, welches in den ehemals französischen Gebieten des Rheinlandes (linksrheinisch) weiterhin bestand. Herkunft und Intention dieses Gesetzes, die rechtlichen Bedingungen zu dessen Anwendung in der preußischen Rheinprovinz und seine Auswirkungen auf das spätere preußische Fluchtliniengesetz von 1875 waren zu klären, bevor die allgemeine rheinische und die spezielle Mönchengladbacher Stadtbauplanpraxis behandelt werden.

Durch die neuen Eigentumsverhältnisse und die zunehmende Praxis der Teilung von öffentlicher Planung und privater, materieller Produktion von Stadt stellte das *Enteignungsrecht* ein wesentliches Instrument für die Umsetzung der obrigkeitlichen städtebaulichen Planung dar. Die Obrigkeit fühlte sich in Weiterführung landesfürstlicher Tradition alleine zur Planaufstellung berechtigt – in Frankreich, wie in den Rheinlanden, in Baden und in Brandenburg. Dagegen wurde der planvollziehende Zugriff auf das Grundeigentum infolge der verfassungsrechtlichen Eigentums Garantien und des durchdringenden Gesetzesvorbehalts für Eingriffe in Freiheit und Eigentum zum rechtlichen Problem. Insofern waren die Rheinlande jedoch im Vorteil. Im linksrheinischen Teil der Rheinprovinz galten nämlich bis 1874 die beiden napoleonischen Enteignungsgesetze: das sog. „Maraisgesetz“ vom 16.9.1807 und das Gesetz vom 8.3.1810, welches nicht nur das erste spezielle Enteignungsgesetz in Europa war, sondern zugleich Vorbild für fast alle europäischen Enteignungsgesetze wurde. Das Rheinland verfügte somit neben dem Instrument des „Bauplanes“ über ein „modernes“ spezielles Enteignungsgesetz, welches in Verfahrens- und Entschädigungsfragen wesentlich präziser war als die allgemein gehaltenen Regelungen des Preußischen Allgemeinen Landrechts (prALR) von 1794 und öffentlich-rechtliche Fragen explizit regelte.

Ebenso wie die „Praxis“ bei der Erstellung der Stadtbaupläne mit ihren Widerständen und Konflikten anhand der Fallbeispiele untersucht werden, so soll auch die Umsetzung der Planung in ihrer Beziehung zu der „Enteignungspraxis“ aufgezeigt werden. Durch die Auswertung der Veröffentlichung des „Archives für das Civil- und Criminal-Recht der Königl. Preuß. Rhein-Provinzen“ (RhA) von 1820 bis 1877 konnten entscheidende Gerichtsurteile für die praktische Anwendung der napoleonischen Gesetze und über die vor die Gerichte getragenen Konflikte der napoleonischen Gesetze gefunden werden. Anhand dieser Urteile und zusätzlicher Beispiele aus Krefeld und Mönchengladbach konnte belegt werden, daß die Gerichte eine zunehmend grundeig-

gentümerfreundliche Haltung einnahmen, die in Zusammenhang mit der ökonomischen und politischen Stärkung des Grundeigentums gesehen werden muß. Damit beeinflussten die Gerichte die Umsetzung der Planung vor Ort – insbesondere durch die Kernfrage der Entschädigungsforderungen – massiv. Ebenso wie die Planungspraxis wirkte sich die Gerichtspraxis der Rheinprovinz zu Enteignungsfragen auf das preußische Enteignungsgesetz von 1874 aus.

Dieser empirischen Untersuchung der Planungs- und Enteignungspraxis (siehe Kapitel 6.0) sollen die nachfolgenden rechtlichen Grundlagen anhand der Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und Verfahrensregelungen vorangestellt werden.

3.2 Die feudal-landesfürstlichen Ursprünge der Praxis des Fluchtlinien-, Bauordnungs- und Enteignungswesens und die Wende zu Beginn des 19. Jahrhunderts

3.2.1 Die feudal-landesfürstlichen Ursprünge der Praxis des Fluchtlinien-, Bauordnungs- und Enteignungswesens

Die drei wesentlichen städtebaulichen Instrumente sind keine Erfindung der „neuen“ Zeit, sondern sie verfügen über eine jahrhundertealte Tradition, wenngleich sich die gesellschaftlichen Verhältnisse zur Anwendung der Instrumente zu Beginn des 19. Jh.s entscheidend veränderten. Doch gab es bis zum Ende des 18. Jh.s in den deutschen Territorialstaaten wie auch in den anderen europäischen Ländern kein explizites, allgemein gültiges Städtebau- oder Bauordnungsrecht im heutigen Sinne (Breuer 1982, 230). Weder das größere Preußen noch die kleinen Territorialstaaten regelten das Bauwesen nach einheitlichem Muster. Es bestanden städtische Bauordnungen oder auch Bauordnungen mit gewisser Landesverbindlichkeit wie die „Jülich-Bergische Polizei-Ordnung“ von 1696.

Die unterschiedlichen *Bauordnungen* stellten polizeiliche Vorschriften dar und regelten seit dem Mittelalter das Baugenehmigungsverfahren; sie enthielten Festsetzungen zur Stand- und Feuersicherheit und zu den hygienischen Bestimmungen ebenso wie zu Gestaltungsfragen von der Festlegung der Gebäudehöhen bis hin zur Angabe des Dachdeckungsmaterials.

Unter dem landesfürstlichen Absolutismus hatten sich viele Bauordnungen zu immer stärker den Bauprozeß reglementierenden Vorschriften entwickelt. Insbesondere in den Residenzstädten wurde die Ausführung der Pläne und Bauten streng überwacht und reglementiert, um ein ganz dem Repräsentationswillen der Obrigkeit entsprechendes Ideal und Stadtbild zu erhalten. Die getroffene Festlegung zur Bauweise ging – wie im Fall der Städte Berlin, Dresden, Karlsruhe, Mannheim und Saarbrücken – bis in die Vorschläge für die Architektur nach sog. „Normalbauplänen“ oder „Modellhäusern“ hinein (Abb.1)¹. Berlin und Dresden gehörten zu den am stärksten reglementierten Städten in Deutschland. In Dresden mußten die Bauwilligen nicht nur den eigenen Bauentwurf vorlegen, sondern auch Angaben über den Straßenverlauf und die Nachbarbebauung machen (Kostof 1992, 256).

In Frankreich hatte bereits im 16. Jh. eine systematische Städtebau- und Baupolitik eingesetzt. Durch Bauverbote sollte z.B. der starke Bevölkerungszustrom auf Paris gesteuert werden (Eberstadt 1909, 44). Mit der Königlichen Verordnung Ludwigs XVI. von 1783 (u.a. Festsetzung von Straßenbreite und Gebäudehöhe) bestand schon vor

der Revolution nach Sutcliffe die umfassendste Bauordnung Europas (1981, 128). Mit der wachsenden Dominanz des absoluten Herrschers waren seit Beginn des 17. Jh.s auch die Provinzstädte wie Marseille und Nancy nach dem Idealschema „order, symmetry and vista“ ausgebaut worden (Sutcliffe 1981, 128). Der Ausbau der Residenz mit der „Palast-Stadt“ von Versailles südwestlich von Paris ab 1670 durch Ludwig XIV. fand zahlreiche Nachahmer in Deutschland (Sutcliffe 1981, 10). In Paris wurde unter Ludwig XIV. bei der Anlage des Place Vendome 1701 sogar die Fassade als äußere Gebäudeschale errichtet und nur der dahinterliegende Bau der einzelnen Häuser den Grundeigentümern überlassen (Kostof 1992, 259).

Weitreichend war vor allem die vom Landesfürsten betriebene *städtebauliche Planung*, die, „ohne normative Rechtsgrundlage“, allein auf der „landesfürstlichen Polizeigewalt“ (Breuer 1982, 230) beruhte.

Im Gegensatz dazu lassen die seit dem 19. Jh. bis heute bestehenden Konflikte aus dem Ansinnen der Planung als einer öffentlich-rechtlichen Beschränkung des individuellen Eigentums bei gleichzeitiger Nutzungsfreiheit alle Planungsregelungswerke als „Negativplanung“ erscheinen: Es geht immer um eine ausdrückliche Reglementierung privater, divergierender Bauinteressen und nicht um die positive Steuerung einer bestimmten städtischen Entwicklung oder Bauform, die auch Baugebote oder Baupflicht beinhaltet.

Eine solche „positive“ Regulierung des Bauens war jedoch noch Gegenstand der landesfürstlichen Planungs- und Baupolitik. Sie bediente sich feudaler Instrumente und ergab sich so durch den Zugriff des Obereigentümers auf den Boden in seiner ökonomisch und politisch-rechtlich gefestigten Stellung. Diese Kombination landesfürstlicher Planung und feudaler Instrumente führte zum Teil zu einer sehr weitreichenden „ungeteilten“ Produktion von Stadt von der Planung bis über die Bereitstellung von Baugrundstücken und Baumaterial. Bis heute finden viele der gebauten Beispiele Beachtung durch die von Einheitlichkeit, räumlich-städtebaulicher Ordnung und großem gestalterischem Wert geprägte äußere Erscheinung des von landesfürstlicher Hand „geformten“ Stadtbildes. Mit dem Fortfall der Hoheitsrechte des Landesfürsten entfiel auch das Recht des Landesfürsten zu verbindlicher städtebaulicher Planung (Breuer 1982, 231).

So wurden die neuen Stadtgründungen (Abb. 2), der Residenzstadtausbau sowie bedeutende Stadterweiterungen (Abb. 3) oder Neustadt-Planungen im Absolutismus auf der Grundlage städtebaulicher Gesamtpläne errichtet mit hohen gestalterischen und an „Idealstadtplänen“ orientierten Ansprüchen. Die deutlich nach außen gezeigte obrigkeitliche Macht des absolutistischen Herrschers, seine Visualisierung von gesellschaftlicher Ordnung und seine obrigkeitliche Rolle bei der Anlage der Residenzstädte (Karlsruhe, Ludwigsburg, Mannheim, Putbus etc.) ebenso wie bei der Planung kleinerer Stadterweiterungen (Berlin, Erlangen, Koblenz, Magdeburg, Saarbrücken etc.) unter Einsatz des ganzen „Kanons“ der steuernden Eingriffe (wie Baugebote, Bauprämi-

en, Baupflicht etc.) ließ eine umfangreiche städtebauliche „Planungspraxis“ unter dem neuen „Apparat“ von Baubeamten entstehen.

In den meisten Städten mit mittelalterlicher Struktur wurde trotz wachsender gewerblicher Entwicklung und Handelstätigkeit der Bauprozeß im 17. und 18. Jh. nach altbewährtem Muster geregelt: Die Bauplätze wurde von der Obrigkeit (Landesherrn, Klöstern, Städten etc.) als Lehnsherren vergeben und Nutzungsrechte an den Grundstücken verliehen. Durch die Verleihung der Nutzungsrechte an Grund und Boden und durch Baugebote und -verbote konnte ein steuernder Eingriff in den Bau- und Planungsprozeß der Städte seitens der Obrigkeit erfolgen² (in Anmerkung 2 ist der mittelalterliche und frühneuzeitliche Bauprozeß am Beispiel der Stadt Aachen dargestellt) (vgl. auch Dettmering 1986).

Vor allem das Eigentum an Grund und Boden in der Hand der Obereigentümer und deren Monopolstellung ermöglichten eine Steuerung des Häuserbaues und der städtebaulichen Ordnung durch die Vergabe der Grundstücke. So konnte im Sinne merkantilistischer Wirtschaftsförderung um steuerkräftige Bürger geworben werden, oder es konnten dem Allgemeininteresse dienende Bestimmungen zu Verteidigung, Feuerschutz, Hygiene und Seuchenvorsorge durchgesetzt werden. Ab dem 15. Jh. setzte sich die urkundliche Erwähnung der Eigentumsverhältnisse durch, die damit auch eine Vererbung der Nutzungsrechte unterstützte und z.B. den Gebäudebestand den Erben sicherte. Der Handel mit Grundstücken oder die Verleihung von Hypotheken war außerhalb des grundbesitzenden Adels in der Regel nicht möglich; die späteren Formen der Grundstücksspekulationen waren weitgehend ausgeschlossen (u.a. Fehl 1983).

Der Planungs- und Bebauungsprozeß war bis ins 18. Jh.s somit weitgehend einer Kontrolle und Bestimmung durch die als Obereigentümer über den Boden verfügende Obrigkeit unterlegen, die sich jedoch unterschiedlich durchsetzen konnte. Bei den Stadtneugründungen konnte auf freiem Gelände großzügig geplant werden. In den gewachsenen Städten regulierte die Stadt den Bau- und Planungsprozeß. Damit bestand eine enge Verbindung zu dem städtischen Bürgertum und dessen Interessen. Planung ließ sich hier nicht mehr rational und weitgehend widerspruchsfrei durchsetzen. Dennoch verfügte die öffentliche Hand (= Staat) über weitgehende Einflußmöglichkeiten, die im 19. Jh. verloren gingen und nur in Teilen mühsam zurückerobert werden konnten³.

Damit war auch eine gewisse Starrheit in der räumlichen Entwicklung vorhanden. Das Wachstum der Städte vollzog sich auf Grund der wirtschaftlichen Stagnation (Zunftwesen) relativ langsam. In vielen Städten waren noch umfangreiche Baulandreserven innerhalb der Stadtbefestigung vorhanden (siehe Aachen, Köln, Mönchengladbach etc.) (Abb. 4), und die Pachteinnahmen und Abgaberegelungen stellten eine sichere Einnahmequelle für die „Grundherrenfraktion“ dar. Eine vom Joch der Zünfte befreite dynamische gewerbliche Entwicklung und ein akkumulierendes und nach neuen

Anlagefeldern suchendes Handelskapital mußten die Rechtslage an Grund und Boden, insbesondere das System des Obereigentums, jedoch als Fessel ansehen.

Die Obrigkeit versuchte, das Bauwesen durch hemmende oder fördernde Eingriffe zu regulieren und damit unmittelbar Einfluß auf Stadtwachstum und Stadtbild zu nehmen. In Preußen wurde im 18. Jh. in gewissem Sinne ein Höhepunkt an landesfürstlicher Bautätigkeit erreicht, mit einer systematischen Stadterweiterungs- und Baupolitik der brandenburgisch – preußischen Fürsten (Voigt 1901, 28), die, den Zielen merkantilistischer Wirtschaftsauffassung entsprechend, auf die Ankurbelung von Wirtschaft und Gewerbe ausgerichtet war (Eberstadt 1909, 45). Im Rahmen dieser Wirtschaftspolitik wurden „ganze Stadtteile und Städte ... planmäßig und systematisch neu angelegt“ (Eberstadt 1909, 45), und zwar unter Zuhilfenahme des Beamtenapparates. Nicht im Sinne des späteren „öffentlichen Interesses“ oder eines „Allgemeinwohls“, sondern im Sinne des alten Obrigkeitsstaates wurde restriktiv auf das Privateigentum eingewirkt. Das *bodenrechtliche Instrumentarium*, wie das Recht zum Entzug unbebauter Grundstücke, Baugebote für „wüste“ Baustellen (Bredt 1909, 81), die unentgeltliche Vergabe von Bauland⁴, die Gewährung von Baumaterialien etc. gehörten zu den Elementen dieser geförderten Bautätigkeit in Preußen selbst noch bis in die 1830er Jahre hinein. Diese Bautätigkeit reichte von der Anlage der Stadtteile bis hin zu einzelnen öffentlichen Gebäuden (z.B. Kirchen) oder auch an Private vergebene Kolonisten- und Bauernhäuser. In Berlin wurden als Zentrum der landesfürstlichen Baupräsenz z.B. die Dorotheenstadt (Bebauungsplan 1673) und die Friedrichstadt (Bebauungsplan 1688) (Voigt 1901, 44ff) auf kurfürstlichem Boden angelegt (Abb. 5 und 6) oder zusammen mit dem Magistrat der Stadtteil „Neu-Köln“. Mit Bauverpflichtung und Instandhaltungspflicht, einem umfangreichen Bauprämiensystem und Steuerbefreiung (siehe Voigt 1901, 36ff) wurde systematische Baupolitik nach „Plan“ betrieben; quantitative Ziele, wie die Festlegung auf mindestens 200 Neubauten jährlich, wurden vorgegeben (Voigt 1901, 67). Selbst gegen den „Mietwucher“⁵ wurde aus wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten seitens des Königs vorgegangen (Voigt 1901, 34)⁶, um die Ansiedlung nicht zu stören (vgl. auch Geist, Kürvers 1980).

„Ein treibendes Motiv für den königlichen Städtebau war ... die Poussierung der Akzise“ (d.h. der städtischen Verbrauchssteuer), die „zum Rückgrat der fürstlichen Finanzen geworden war“ (Preuss 1912, 346)⁷. Die große „Freigiebigkeit“ bei der unentgeltlichen Baustellenvergabe war zudem möglich, da es sich um kurfürstlichen Besitz oder, wie im Falle der Friedrichstadt, um die „vom Fiskus okkupierte Stadtheide“ (Preuss 1912, 346) handelte. Diese ausgedehnte Bautätigkeit betraf nicht nur Berlin, sondern im 17. und 18. Jh. wurden viele kleinere Städte der Kurmark, der brandenburgischen, schlesischen oder pommerischen Provinzen durch die „Baufreiheitsgelder“ gefördert; ebenso die alten westlichen Provinzen z.B. mit den Städten Kleve und Ruhrort. In den östlichen Städten und insbesondere Berlin wurden Kolonisation und massive Einwanderungspolitik (Voigt 1901, 39 u.83) betrieben, um u.a. qualifizierte

gewerbliche Fachkräfte für die Befriedigung des Luxuskonsums des Hofes (Textilindustrie) anzuziehen. Ihnen wurden z.B. freie Wohnungen für 4 Jahre mietfrei zur Verfügung gestellt (Voigt 1901, 42) (Abb.7).

Unter Friedrich dem Großen wurden gar Häuser auf Staatskosten erstellt (u.a. aus Akzisegeldern), die ohne Bindungen verschenkt wurden, wohl zeitweise einen starken Druck auf das Mietniveau ausübten und damit preisstabilisierend für den gesamten Mietwohnungsmarkt wirkten (Voigt 1901, 81). Die Entlastung des privaten Wohnungsmarktes wurde auch durch den Bau von Kasernen für das Militär vorangetrieben (Voigt 1901, 78). Während einer Phase gesteigerter Spekulation mit raschem Eigentümerwechsel und Mietpreisteigerung wurde das bekannte, in den Kirchen verlesene Edikt „Kauf bricht nicht Miete“ (Voigt 1901, 77) erlassen; z.T. wurde angedroht, bei nicht ausgenutzten üppigen Gebäuden eine „Einweisung“ vorzunehmen. An diesen wenigen Beispielen wird deutlich, wie stark die obrigkeitliche Beeinflussung des Bau- und Wohnungswesens war⁸ und unabhängig vom fiskalischen Interesse der Staatskasse auch „soziale“ Wirkungen zeigte. Die Versuche der sich Bahn brechenden privatwirtschaftlichen Interessen wurden bereits deutlich und lösten Konflikte aus.

Nicht nur Stadterweiterungsprojekte, sondern auch der Stadt-Umbau, insbesondere die Anpassung der Altstadtstruktur an residenzstädtische Repräsentationen wurden von den Landesfürsten betrieben (Schröteler-von Brandt 1995); hierzu gehörte auch der Ersatz niedriger Häuser durch 3–4geschossige Neubauten (in Berlin siehe Voigt 1901, 79 und Preuss 1912, 345).

Die Herkunft der Flucht- und Baulinienanweisung

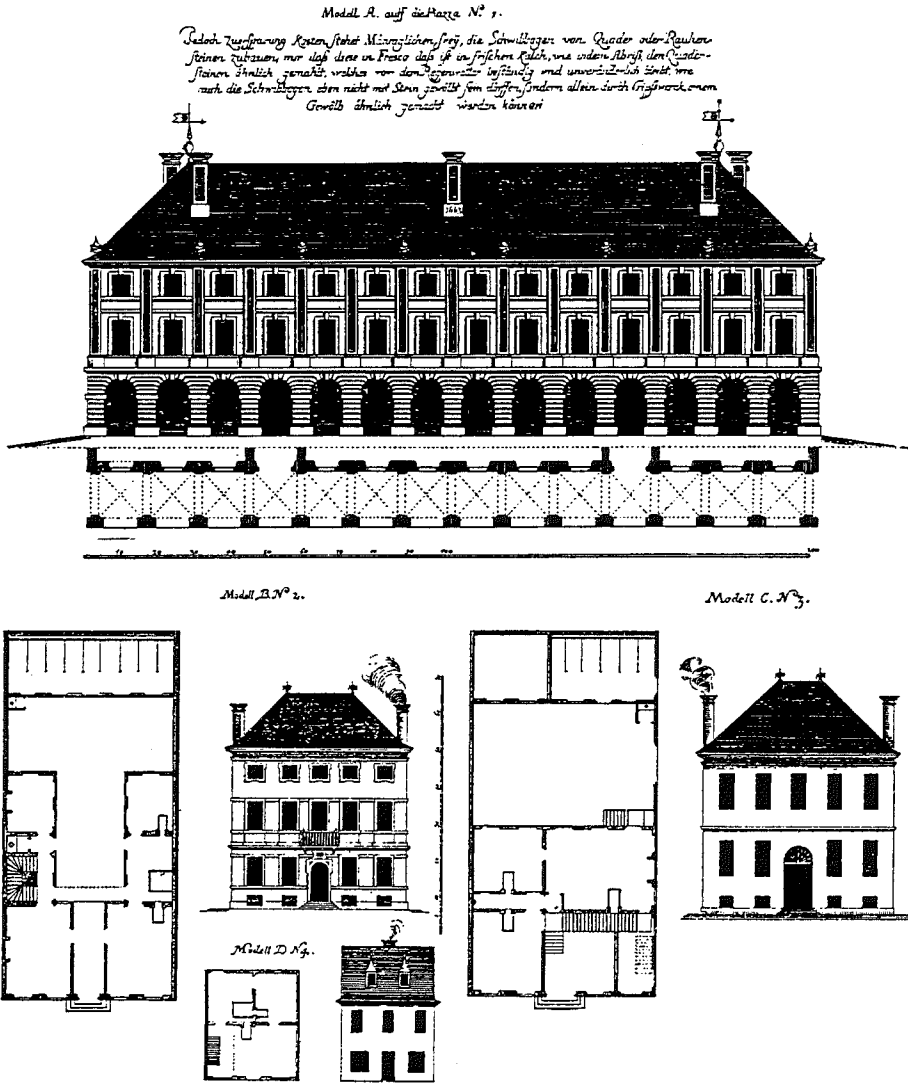
Für die städtebauliche Planung bedeutsam ist die Praxis der Flucht- bzw. Baulinienanweisung. Die altbewährte Baulinienanweisung durch den Bürgermeister, die in der Rheinprovinz übliche Praxis nach 1815 blieb, basierte hier in ihren Ursprüngen auf Gesetzen und Verordnungen aus Frankreich von 1607 sowie der „Jülich – Bergischen Polizei – Ordnung“ von 1696, die relativ ähnliche Zielsetzungen verfolgten.

Das „Rechtsinstitut“ der Bauflucht (*alignement*) stellte in Frankreich ein lange praktiziertes Recht dar und bedeutete die schnurgerade abgesteckte Linie der Häuserflucht. Diese Baufluchtanweisung wurde bereits im Edikt von Heinrich IV. vom Dezember 1607 und im Staatsratsbeschuß vom 27.2.1765 festgelegt. Die Bauflucht bildete die Grenze zu den öffentlichen Straßen und die Anlieger hatten das Recht und die Pflicht, hieran Gebäude zu errichten. Für Ortsstraßen wurde die Bauflucht von dem Bürgermeister festgestellt; die Errichtung oder gravierende Veränderung von Gebäuden war nur erlaubt, wenn vorher „die Bauerlaubnis mit Feststellung der Bauflucht“ (Otto Mayer 1886, 256) eingeholt wurde. Die Erteilung der Bauerlaubnis stellte eine polizeiliche Erlaubnis dar; die Nichteinhaltung der Flucht oder das Bauen ohne vorherige Baufluchtanweisung wurde unter Strafe gestellt (Otto Mayer 1886, 257).

Der Königliche Fluchtlinienerlaß von 1607 von Heinrich IV. machte den Anlie-

Abbildung 1

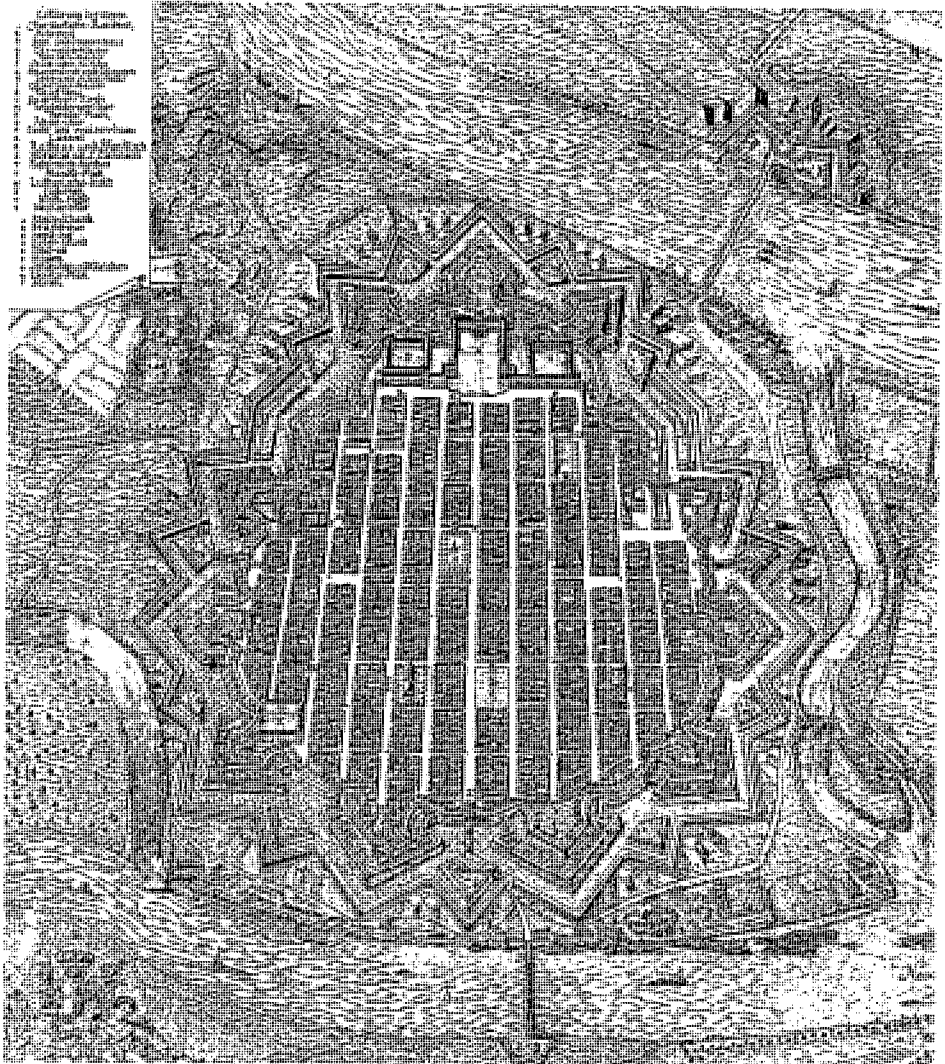
Bebauungsmodelle („Normalbaupläne“) für den Wiederaufbau der Festung Friedrichsburg in Mannheim im 17. Jh.



Die Grundstücksvergabe wurde an die Einhaltung von Baumodellen gekoppelt, die je nach Lage im Stadtgebiet differenziert wurden; aus: Friedrich Walter, Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart, Bd.1, unveränderter Nachdruck der Ausgabe von 1907, nach Seite 211, Frankfurt a.M. 1977

Abbildung 2

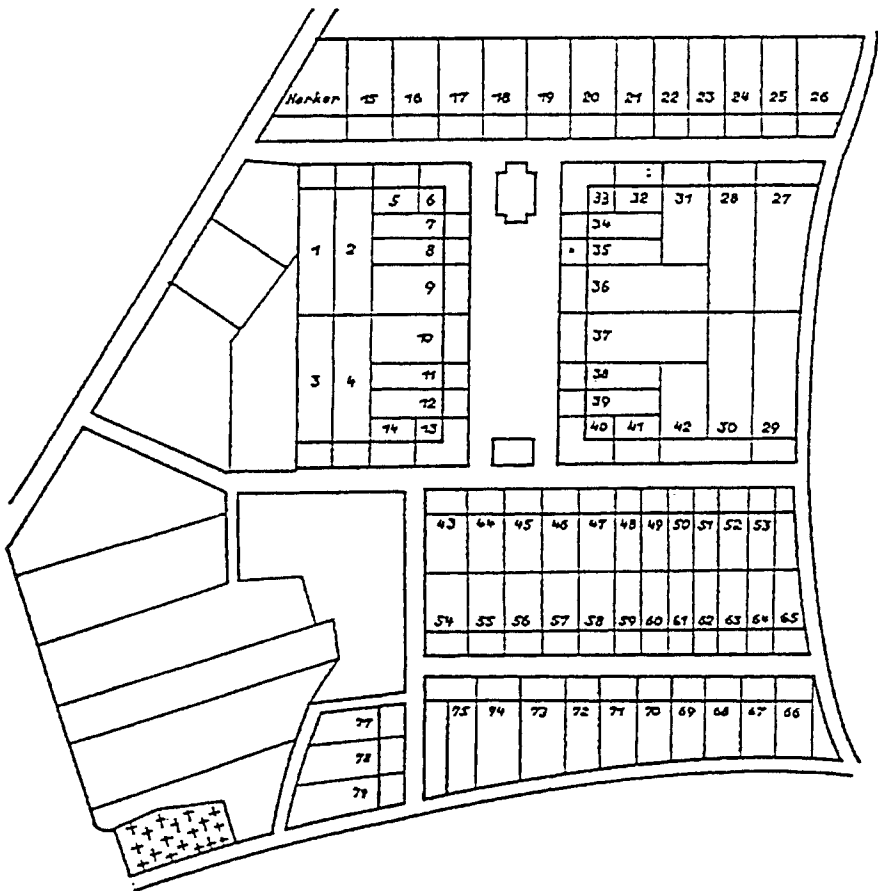
Idealstadttypische Anlage der Residenzstadt Mannheim von 1758
mit streng rasterförmigem Straßennetz



aus: Friedrich Walter, *Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart*, Bd.1, unveränderter Nachdruck der Ausgabe von 1907, nach Seite 558, Frankfurt a.M. 1977

Abbildung 3

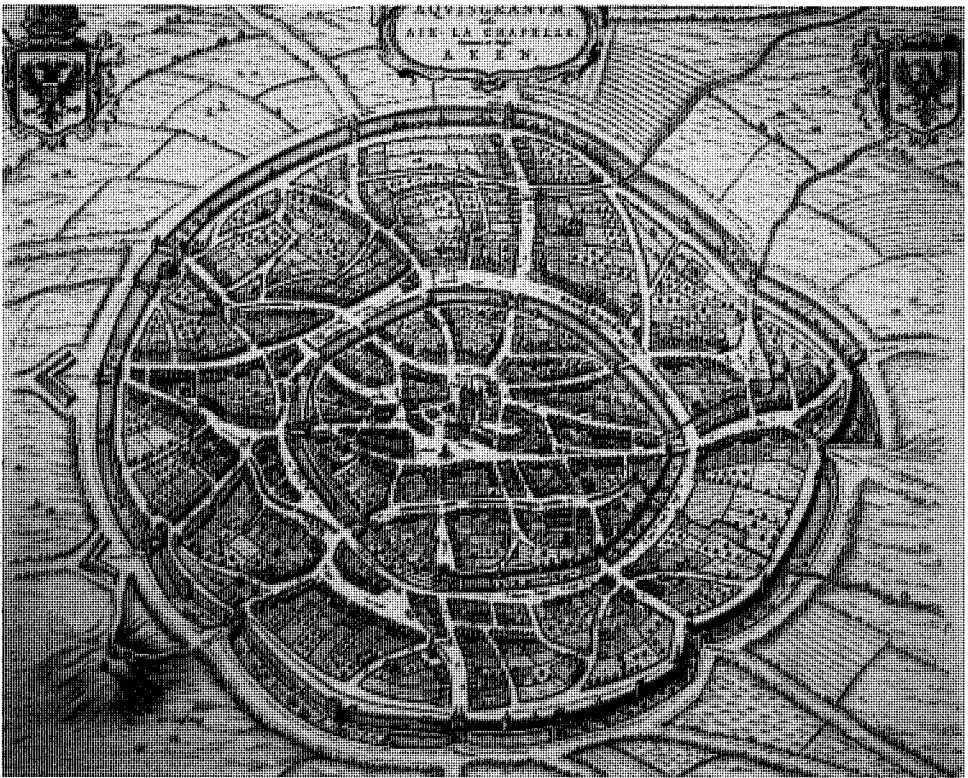
Erweiterungsplanung von Ruhrort aus dem Jahre 1782



In der westlichen preußischen Provinz wurde Kolonisationspolitik durch Bereitstellung von Bauflächen, Steuervergünstigung etc. betrieben; aus: Roland Günter, Im Tal der Könige. Ein Reisebuch zu Emscher, Rhein und Ruhr, Klartext-Verlag, Essen 1994, 83

Abbildung 4

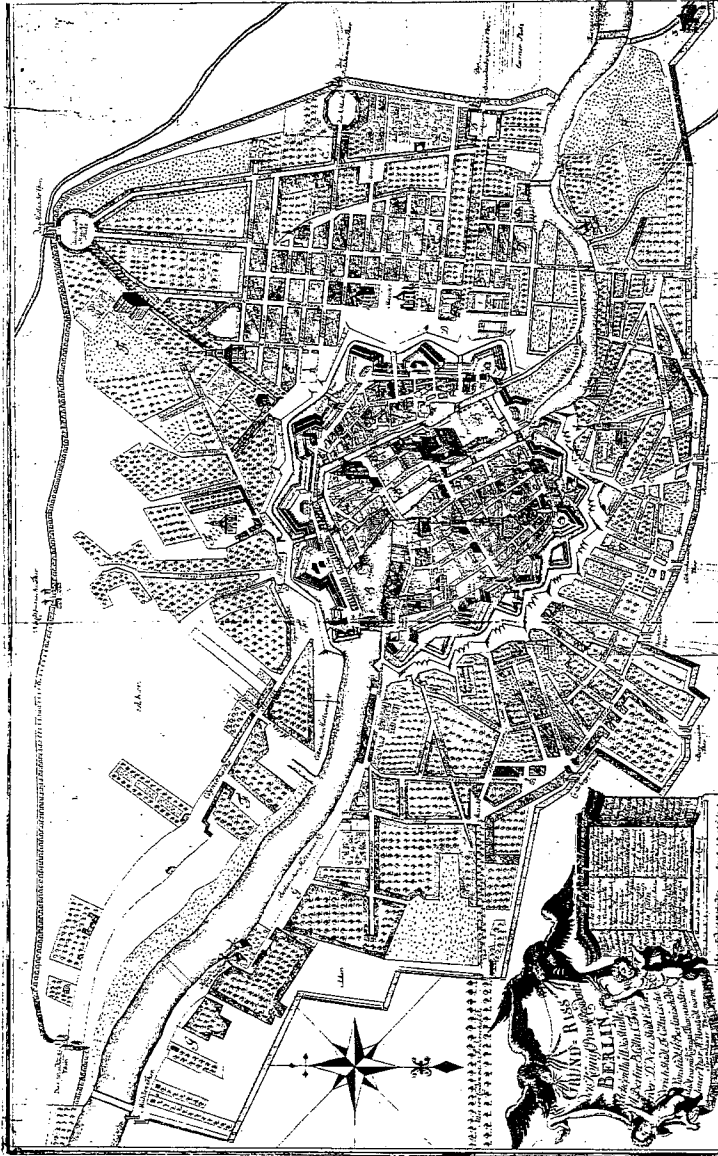
Perspektivischer Stadtplan der Stadt Aachen von 1613



Kupferstich aus Guicciardini, im Vordergrund das Ponttor. Der zweite Mauerring wurde im 13. Jh. errichtet. Innerhalb der Mauern waren umfassende Erweiterungsflächen auf Gartenland vorhanden; aus: Christian Schmidt, Gabriele Schmidt-Hermsdorf, Stadtlesebuch, Werkberichte des Lehrstuhls für Planungstheorie, Aachen 1984

Abbildung 5

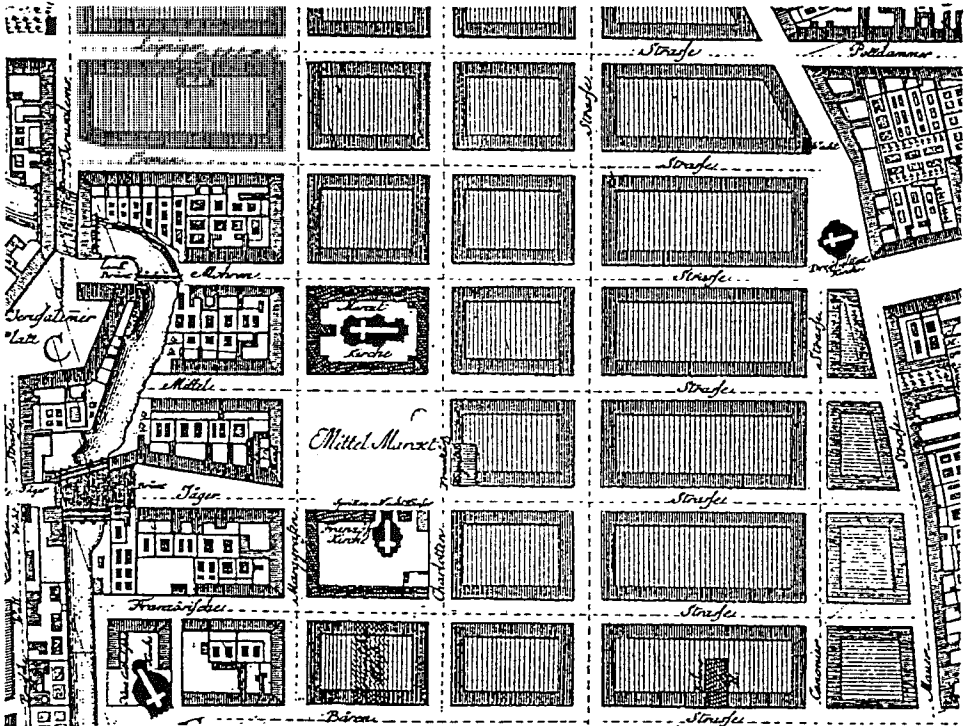
„Grund-Riss der Königl. Preuß. Residentz Berlin“ von 1737



Die kurfürstlichen Stadterweiterungsprojekte und die Bauförderung in Berlin dienten der Ansiedlungsförderung von Manufakturbetrieben und Facharbeitern; aus: Johann Friedrich Geist und Klaus Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*, Bd. 1, 1980 (Innendeckel)

Abbildung 6

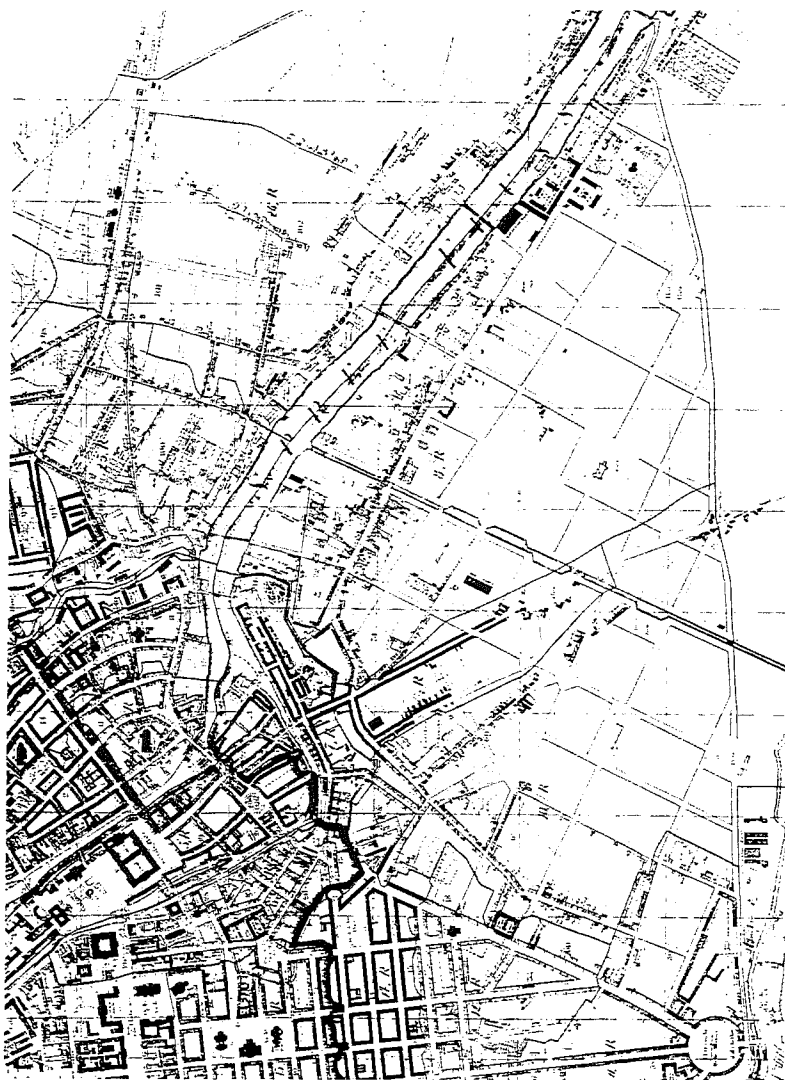
Ausschnitt des Planes für Berlin-Friedrichsstadt von 1748



Die Einteilung von regelmäßigen Bauquartieren war möglich, da das gesamte Gelände vorher in die Hand der Landesfürsten gelangt war. Die Anlage und Gestaltung der Straße und Plätze wurde als öffentliche Angelegenheit betrachtet.

Abbildung 7

Bebauungsplan für das Köpenicker Feld in Berlin von Schmid aus dem Jahre 1826 (in der revidierten Fassung von 1841)



Für die Residenzstadt Berlin wurde ein zusammenhängendes Stadterweiterungsgebiet unter Beachtung der zeitgenössischen Planungskriterien – wie parallel zueinander verlaufende Straßenzüge und Anlage von Plätzen – unter Berücksichtigung bestehender Bebauungsansätze geplant; aus: Johann Friedrich Geist und Klaus Kürvers, Das Berliner Miethaus, Bd. 1, 474

gern zur Pflicht, an einer neu abgesteckten Straße vor dem Bauen stets ein Baugesuch zur Genehmigung einzureichen und die mit Fluchtlinien abgesteckten Trassen von jeglicher Bebauung freizuhalten (Sutcliffe 1981, 128ff). 1783 verfügte Ludwig XVI. ergänzend, daß alle neuen Stadt-Straßen im Königreich mindestens 9 m breit zu sein hätten und die Häuser aus Feuerschutzgründen nur so hoch sein durften, wie die Straßen breit waren, damit einstürzende Fassaden nicht die gegenüberliegende Fassade beschädigten. Neben der Bauflucht wurden damit die städtebaulichen „Regeln“ für die Bebauung erweitert.

„Die Kraft des Abgrenzungsaktes (d.h. Akt zur Erteilung der Bauflucht Anm.d.V.) kann aber hier erheblich gesteigert werden durch die Aufstellung eines allgemeinen Baufluchtplanes (plan général d'alignement). Derselbe dient der einzelnen Bauflucht (alignement individuel) als feste Richtschnur ... Mit der Aufstellung eines solchen Planes verbindet sich zugleich die Befugnis, die Breite und den Zug der Strassen zu verändern und dabei die Nachbargrundstücke in Mitleidenschaft zu ziehen“ (Otto Mayer 1886, 257), während bei einer einzelnen Baufluchtanweisung die Straßenverbreiterung nicht erlaubt war. Der Alignementsplan hatte noch keine unmittelbare Wirkung auf das Eigentum; stellte der Eigentümer jedoch ein konkretes Baugesuch, so war die festgesetzte Linie für die Baulinienanweisung bindend (Otto Mayer 1886, 258). An diese Festlegungen des Staatsratsbeschlusses von 1765 knüpfte das Gesetz vom 16.9.1807 unter Napoleon I. (Art. 52) an, welches Grundlage für die Erstellung von Alignements- bzw. Stadtbauplänen auch in der Rheinprovinz wurde. In dieses Gesetz flossen die alten Regelungen zur Alignementsanweisung ebenso wie die zur Enteignung ein (Bredt 1909, 13)(s.u.).

Enteignungen unter dem landesfürstlichen Absolutismus

Neben dem Instrument der Bauordnung und des städtebaulichen Planes wurden zu deren Durchsetzung auch Enteignungen vorgenommen. Je mehr der Staat seine Macht polizeistaatlich durchsetzte, umso mehr vergrößerte sich die Reibungsfläche zwischen der Staatsgewalt im Absolutismus und der Privatsphäre (siehe Layer 1902, 129); dies führte zur Zunahme der Enteignungsfälle. „Das Rechtsinstitut der Enteignung (war) im absoluten Staate völlig ausgebildet“, und der im öffentlichen Interesse vollzogenen Ausübung dieses Rechts unterlag „als wesentlichen Bestandteil der souveränen Staatsgewalt ... keinen Zweifel“ (Layer 1902, 131). Naturrechtliche Schranken gegen die immer stärkere Vereinigung der Staatsgewalt in der Person des Landesherrn und gegen entsprechende Möglichkeiten des Eingriffes in das Privateigentum bestanden im allgemeinen nicht; im „deutschen aufgeklärten Absolutismus“ wurden die naturrechtlichen Schranken allgemein akzeptiert; sie führten immerhin zu einer stärkeren Anerkennung des Entschädigungsprinzips (Layer 1902, 133) und fanden schließlich Eingang in das prALR von 1794.

In der eudämonistischen Lehre vom Staatszweck⁹, „welche die allgemeine Wohlfahrt als höchstes und einziges Ziel aller staatlichen Einrichtungen und Thätigkeiten hinstellt und um dieses Zweckes willen das Thätigkeitsgebiet des Staates ins Schrankenlose zu erweitern trachtet“ (Layer 1902, 129), lag nicht zuletzt der gesellschaftsphilosophische Hintergrund der Begründung für die Zulässigkeit der Enteignung.

„Die Enteignung hatte im absoluten Staat ihren typischen Charakter aus der Schrankenlosigkeit der souveränen Staatsgewalt erhalten, welche im Monarchen, der zugleich Inhaber der gesetzgebenden und vollziehenden Gewalt ist, verkörpert war“ (Layer 1902, 136). In der Folge mußte eine Weiterentwicklung des Rechts die Staatsgewalt entflechten und das Verhältnis von Gesetz und Vollzug (Verwaltung) klären.

Das Enteignungsrecht wurde zumeist als Ausnahmerecht (z.B. Deichbau, Bergbau, Kanal- und Straßenbau angesehen (Grünhut 1873, 39). Bereits 1717 wurde in Lüttich ein Enteignungsrecht für einen ausgedehnten Straßenbau und Stadtverschönerung per Verordnung ausgesprochen und im Entschädigungsverfahren geregelt¹⁰; ebenso erfolgte eine detaillierte Verfahrensregelung in der Verordnung in Berg 1733 zu Schätzungs- und Entschädigungsfragen¹¹. Viele Elemente des späteren Enteignungsrechtes sind hier bereits enthalten (Grünhut 1873, 39).

In Preußen wurde bei der bedingungslosen Abtretung wüster Baustellen „in der Praxis ... aus Billigkeitsgründen eine mäßige Entschädigung bewilligt“ (Voigt 1901, 36). „Praktisch bedeutsamer als dieses Heimfallsrecht unbenutzter vorhandener Baustellen war das unbedingte Enteignungsrecht zu Bauzwecken, das die landesherrliche Regierung aus Gründen des öffentlichen Wohles in analoger Weise auch den Besitzern der zur baulichen Erweiterung einer Stadt erforderlichen und bisher landwirtschaftlich oder gärtnerisch benutzten Grundstücke gegenüber in Anspruch nahm ... Die Enteignung fand in einem sehr formlosen und abgekürzten Verfahren auf der Basis des obrigkeitlich festgestellten Ackerwertes statt“ (Voigt 1901, 37). Der rechtlich durchaus anerkannte Schutz des Privateigentums wurde durch die Enteignungspraxis der Landesfürsten sehr eingeschränkt, da die Entschädigungsleistungen, die sich als Verpflichtung aus der Enteignung durchgesetzt hatten, oft verzögert wurden oder gar unterblieben (Hedemann 1930, 229)¹².

„Weil der königliche Städtebauer Gesetzgeber, Verwalter und höchster Richter in einer Person war“ (Preuss 1912, 352), konnte er das Enteignungsrecht sehr weit fassen und mit seiner Entschädigungspflicht in seinem Sinne großzügig umgehen, da ihn kontrollierende Verwaltungen und Gerichte fehlten und die Privaten gegen den landesfürstlichen Befehl nicht angehen konnten. In Frankreich, wo der „rücksichtsloseste Absolutismus“ (Layer 1902, 143) in die Privatrechte eingegriffen hatte, war es somit nicht verwunderlich, daß die Unverletzlichkeit des Eigentums in der Revolution 1789 eine bedeutende Rolle spielte und die „als naturrechtliche Menschenrechte aufgefaßten Freiheiten mit besonderer Schärfe“ (Layer 1902, 143) formuliert wurden¹³.

3.2.2 Die Übergangsphase vom landesfürstlichen zum kapitalistischen Städtebau

Die drei städtebaulichen Instrumente stellten sich seit Beginn des 19. Jh.s unter den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen anders dar als bei ihrer Anwendung unter der landesfürstlichen Planungspolitik. Bereits unter dem landesfürstlichen Absolutismus waren sie, wie aufgezeigt, zum Einsatz gekommen und weitgehend verfeinert worden. Sie dienten der Steuerung der Stadtentwicklung und der Regulierung des Bauprozesses. Alle drei Instrumente stellten die Bausteine für die Planung und für deren Umsetzung bei der materiellen Produktion von Stadt dar. Doch die Bedingungen für die Anwendung der Planungsinstrumente veränderten sich seit 1800 grundlegend. Die in der französischen Verfassungsurkunde und im Laufe des 19. Jh.s in den Verfassungen der deutschen Teilstaaten garantierten Rechte des einzelnen und der Schutz vor obrigkeitlicher Willkür führten zu tiefgreifenden Einschnitten bei der Anwendung der städtebaulichen Instrumente.

Während die „Bauordnungen mit ihren vorwiegend polizeilichen Vorschriften“ (Breuer 1982, 230) zumeist unberührt blieben und weiterbestanden, änderten sich die planungs- und bodenrechtlichen Eingriffsmöglichkeiten grundlegend. Da keine bauplanungsrechtlichen Normen, sondern lediglich Hoheitsrechte des Landesfürsten bestanden hatten, entstand mit dem Verlust dieser Rechte ein planungsrechtliches Vakuum. In Frankreich setzten hier schon kurz nach der Revolution 1789 entscheidende neue Gesetzeswerke Weichenstellungen für die Zukunft.

Für das Bau-, Planungs- und Enteignungsrecht in der preußischen Rheinprovinz sind seine „Herkunft“ aus dem französischen Recht von Bedeutung. Gleichzeitig sind bestimmte Anknüpfungspunkte zur preußischen Rechtspraxis festzustellen. Den Verknüpfungspunkten zu beiden Rechtstraditionen, der Herausbildung einer eigenen Erfahrung mit Theorie und Praxis der Planungsinstrumente in der Rheinprovinz, die wiederum Anknüpfungspunkt für die preußischen Gesetze und Erlasse nach der Jahrhundertmitte wurde, sollte als zentraler Fragestellung nachgegangen werden.

Vor allem die Linie „Französischer Alignementsplan – rheinischer Stadtbauplan – preußischer Fluchtlinienplan“ gilt es als Besonderheit herauszustellen. Für das Rheinland ergab sich die eigentümliche Situation, unter Preußen die fortschrittlichen Elemente des französischen Planungs- und Enteignungsrechtes „hinüberretten“ und in der Erprobung der Instrumente einen umfangreichen Erfahrungsschatz ansammeln zu können und damit für die preußische Gesetzgebung der 1870er Jahre eine Vorbildfunktion zu übernehmen. „Verlustig“ gingen dem Rheinland in der Phase von 1816 bis 1875 der größere Einfluß des Staates und der Verwaltung, die in der Entstehungsphase der Gesetze unter Napoleon besonders betont wurden sowie der Einsatz des Enteignungsrechtes mit den prinzipiellen gesetzlichen Möglichkeiten der Abschöpfung von Mehrwert/Planungsgewinnen und der Zonenenteignung, die in der Rheinpro-

vinz relativ selten Anwendung fand. Die Widerstände und Konflikte mit den privaten Grundeigentümern, deren wachsende politische Einflußnahme und der damit verbundene beschränkte Zugriff der öffentlichen Hand wirkten sich zunehmend auf das Planungs- und Enteignungsrecht aus und endeten in den Kompromissen der preußischen Enteignungs- und Fluchtliniengesetzgebung (Breuer 1982, Meyn 1893, Schmidt-Aßmann 1972, Stübben 1894 u.a.).

Die kapitalistische Nutzung von Grund und Boden hatte sich im Rheinland politisch und ökonomisch bereits im landesfürstlichen Absolutismus angebahnt. Bereits im 18. Jh. bestanden Auflösungstendenzen des bestehenden grundherrlichen Obereigentums¹⁴. Die theoretische Begründung fand diese Entwicklung in der Kameralwirtschaft (Brede 1985, 92). Zum Wohle der Gesellschaft sollten bestehende Produktionshemmnisse des überholten Wirtschaftssystems abgebaut werden.

Die sich im Rheinland unter napoleonischer Besetzung auf breiter Ebene durchsetzende Änderung der Eigentumsverhältnisse an Grund und Boden und die private Baufreiheit benötigten einen neuen, ihren Zwecken dienenden ideologischen und rechtlichen Kontext und eine der ökonomischen Bedeutung adäquate politische Vertretung; die feudal-ständische Vormachtstellung zerbrach oder wurde eingeschränkt. Die neuen gesetzlichen Regelungen berücksichtigten immer mehr das Recht auf Privateigentum und dessen Schutz¹⁵, wie es sich im Zuge der Aufklärung bereits im 17. und 18. Jh. entwickelt hatte¹⁶.

Einen wesentlichen Punkt zur rechtlichen Absicherung der neuen Bedingungen stellten zweifelsohne die großen Gesetzkodifikationen dar (Kodifikation im Sinne von zusammenfassend), die die Grundlage des neuen Privatrechts bildeten, wie das Preußische Allgemeine Landrecht 1794 und der Code Civil 1804, wengleich diese von der Sache und der Intention der Gesetzgeber her grundverschieden waren (s.u.). Die in der Rheinprovinz von Preußen ab 1816 akzeptierte Gültigkeit der napoleonischen Gesetze stellt aus heutiger Sicht eine Besonderheit dar; aus damaliger Sicht handelte es sich um ein weniger herausragendes Phänomen, da die „Nationalisierung“ der Rechtswissenschaft erst später im 19. Jh. erfolgte und bis dahin eine relativ einheitliche gemeinsame Rechtstradition aufbauend auf dem römischen und mittelalterlich kanonischen Recht in einheitlich lateinischer Sprache bestand (Coing 1979).

Erst die Aufklärung sah die entscheidenden Elemente des „Rechts“ nicht in der Rechtswissenschaft, sondern in der Gesetzgebung und dem jeweiligen gesellschaftlichen Kontext, die dann in die großen nationalen Gesetzkodifikationen mündete. Durch die Industrialisierung verstärkten sich die rechtspolitischen Probleme und erforderten z.B. ein Handels- oder Aktienrecht; weitere neue Erfordernisse stellten das Berg- und Eisenbahnrecht dar, in das jeweils der nationale Kontext einfloß. Dabei entwickelten sich die einzelstaatlichen Gesetze nicht unabhängig voneinander, sondern Gesetze wurden aufgegriffen, modifiziert, weiterentwickelt oder übernommen (siehe Kapitel 3.4). Wesentlich bei dieser Rechtsentwicklung innerhalb Kontinental-

europas waren die neuen Bedingungen der privat-kapitalistischen Eigentumsordnung; damit war die wesentliche Basis identisch. Lediglich das politische Gewicht einzelner „Machtblöcke“ stellte sich unterschiedlich dar; wie in Alt-Preußen die starke Dominanz der feudalen Junkerschicht oder ein starkes Industriekapital in Belgien. In den Ländern, in denen aufgrund der zeitweisen napoleonischen Herrschaft die französischen Gesetze angewendet wurden und diese Gesetze dem Entwicklungsstand der gesellschaftlich-ökonomischen Verhältnisse entsprachen, konnten sich Beibehaltung und Anwendung der Gesetze auch unter neuen politischen Verhältnissen durchsetzen. So wurde das napoleonische Enteignungsgesetz vom 8.3.1810 in der preußischen Rheinprovinz beibehalten und 1837 in Bayern sowie 1821 in Hessen-Darmstadt in eigene nationale Gesetze überführt.

Die Anerkennung des Privateigentums und die Eigentumsgarantie in den Gesetzen Preußens und Frankreichs

Mit der Beibehaltung der französischen Gesetze in der Rheinprovinz beim Übergang zu Preußen geriet die westliche Provinz in das Spannungsfeld sich grundlegend neu bildender Rechtsauffassungen.

So waren zwar zur Eigentumsgarantie sowohl in Preußen als auch in Frankreich gesetzliche Festlegungen getroffen worden, die sich jedoch hinsichtlich ihres staatsrechtlichen Hintergrundes grundsätzlich unterschieden.

Der französische Code Civil von 1804 war beherrscht von der „allgemeinen Freiheitsidee“ (Hedemann 1930, 11) und der allgemeingültigen staatsbürgerlichen Gleichheit. In Preußen dagegen wurde erst „mit der staatsrechtlichen und politischen Wende in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die umfassende Hoheitsgewalt des Landesfürsten im Staatsinnern“ (Breuer 1982, 230) mit dem Übergang zur konstitutionellen Monarchie 1848 beendet.

Das verfassungsrechtliche Freiheitsbekenntnis der französischen Gesetzgebung, das sie vom Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794 unterschied und auch im Artikel 17 der Menschenrechtserklärung deutlich wird, durchzieht als Grundintention die französische Gesetzgebung: An die Stelle des Landesfürsten tritt der Staat.

In diesem epochalen Umschwung in der ersten Hälfte des 19. Jh.s führt nun die preußische Rheinprovinz den Kampf um den Erhalt der staatsbürgerlichen Rechte und um die Rechtsgleichheit der Bürger und Gemeinden (s.u.) aus „französischer Zeit“ gegen den alt-ständischen preußischen Obrigkeitsstaat und verteidigt mit Erfolg die einmal erworbenen Rechte.

Diesen wesentlichen verfassungsrechtlichen Hintergrund vorangestellt, wird im folgenden die Festigung der Eigentumsgarantie in den preußischen und französischen Gesetzen dargestellt.

In *Preußen* wurde im Allgemeinen Landrecht (prALR) 1794 das Recht auf Privateigentum anerkannt; allerdings wurde es in Beziehung zum Allgemeinwohl gestellt (§

74), und bei Inanspruchnahme des Privateigentums seitens des Staates mußte dieser Entschädigung leisten (§ 75)¹⁷. Eine Enteignung wurde im prALR, einer alten Rechts-tradition folgend, als eine Art „Zwangskauf“ gesehen.

In der Frühphase des prALR bestand noch gleichzeitig die Form des „geteilten Eigentums“ in Ober- und Untereigentum¹⁸ weiter. Die Abschaffung des Obereigentums erfolgte im „Edikt, betr. den erleichterten Besitz und den freien Gebrauch des Grundeigentums sowie die persönlichen Verhältnisse der Landbewohner“ vom 9.10.1807 (Stier-Somlo 1927)¹⁹ und zog sich noch während der ersten Jahrhunderthälfte hin, um erst durch Gesetz 1850 endgültig abgeschafft zu werden (Hedemann 1930, 23)²⁰.

Erst mit der Freiheit des Bodenverkehrs, d.h. Erwerbs- und Verfügungsfreiheit, freier Teilbarkeit der Grundstücke und Befugnis zur hypothekarischen Verschuldung (Hedemann 1930, 42) gelang der Durchbruch zu der neuen Behandlung des Bodens als Ware mit den nachteiligen Folgen von „Bodenzersplitterung, Bodenverschuldung und Bodenegoismus“ (Hedemann 1930, 81). Das Privateigentum an Grund und Boden wurde als höchster errungener Grundsatz gegenüber dem überwundenen Feudal-system angesehen, als solches in den neuen Gesetzen als unverletzlich festgeschrieben und durch Gesetz „mit dem besonderen Nimbus eines allgemeinen ‘Menschenrechtes’ oder ‘Grundrechtes’ ausgestattet“ (Hedemann 1930, 117).

Im Bürgerlichen Recht stellte der Schutz des Eigentums nichts Neues dar, war er doch bereits Bestandteil des römischen Rechts. Neu jedoch war die „politische Befreiung des Eigentums aus jahrhundertealten Schranken“ (Hedemann 1930, 119). Die staatliche Obermacht sollte nicht die Rolle eines „neuen“ Obereigentümers erhalten; dennoch bedurfte die freie und willkürliche Entfaltung des Eigentums eines gesetzlichen Rahmens und vom Staat gesetzter Grenzen²¹. Als das Dilemma der Einseitigkeit der Regelungen zugunsten des Privateigentums zur Jahrhundertmitte hin immer offenkundiger wurde, wurde im Zuge der wachsenden Reformbemühungen dessen Einschränkung zu Gunsten der öffentlichen Hand mehr denn je gewünscht.

Nach Schmidt-Aßmann bildete sich erst mit der „freien Wirtschaftsverfassung“ das „Phänomen“ Boden als „einheitlicher Eigentumsbegriff“ heraus, und die mit ihm bislang in Zusammenhang stehenden „Fremddeterminanten“ wie „Grundgerechtigkeiten, Vorkaufs-, Retrakt- und Näherrechte“ (1972, 14), d.h. die Bindung des Bodens in ein „Netz von partiellen Nutzungsrechten“ wurde aufgehoben. Das einheitliche Individualrecht, „bei dem Verfügungs- und Nutzungsbefugnis in einer Hand“ lagen, trat hervor, und damit erst wurde das Verständnis vom „Boden“ als Ware gefördert²².

In Preußen mit der politischen Vormachtstellung der elbischen Junker und Gutsbesitzer war dem Bürgertum vorerst nur in den Städten die Ausweitung seiner Rechte gelungen. In der Preußischen Städteordnung von 1808 wurde den Städten weitgehend Selbstverwaltung zuerkannt und mit dem Bürgerrecht die Befugnis erteilt, städtische Gewerbe zu betreiben und Grundeigentümer zu werden (§ 15).

Auch die städtische Bodenordnung, die zwar schon seit dem Mittelalter nicht mit

der Einschränkung persönlicher Freiheiten verbunden war, profitierte von der Freiheit des Güterverkehrs für städtische Grundstücke, die „jeder Sache gleich, veräußert“ werden konnten (Schmidt-Aßmann 1972, 16). Erst in Kombination mit dem freien Güterverkehr an Grund und Boden erlangte die Baufreiheit des prALR ihre tatsächliche Bedeutung.

In *Frankreich* hatten sich durch die Revolution von 1789–1792 die Machtverhältnisse radikal verändert und in der Erklärung der Menschenrechte (*déclaration des droits de l'homme et du citoyen*, art.17) erfolgte eine klare Festlegung der Rechte des Privateigentums. Während also das geteilte Eigentum im prALR vorerst noch weiterbestand, wurde im Code Civil die Freiheit des Eigentums an Grund und Boden als ungeteiltes Eigentum²³ gesetzlich verankert. Der Staat wurde die „neue entscheidende Gewalt“, aber nicht als Obereigentümer, sondern als „öffentlich-rechtliche Übermacht“ (Hedemann 1939, 18). Im napoleonischen Reformwerk Code Civil wurde 1804 unter § 545 das Eigentum besonders geschützt: „Niemand kann gezwungen werden, sein Eigentum abzutreten, es sei denn des öffentlichen Nutzens wegen und gegen eine angemessene und vorgängige Entschädigung“ (Cramer 1838, 52). Diese zentrale Festlegung der Eigentumsgarantie wurde in fast allen europäischen Verfassungswerken der Folgezeit festgelegt.

„Das Eigentum an Grund und Boden schließt das Eigentum an allem, was über und unter der Oberfläche ist, in sich.- Der Eigenthümer kann auf der Oberfläche alle Pflanzungen und Anlagen machen, welche er für gut findet“ (Cramer 1838, 53) (Einschränkung: Bergwerke)²⁴. Dem Gesichtspunkt der Gleichheit der Eigentümer entsprechend wurden auch Regelungen nachbarrechtlicher Art getroffen²⁵.

Die Dynamisierung des Bodenmarktes setzte Bodenhandel und -spekulation in Gang, die anfänglich noch keine übergeordnete Reglementierung erfuhren und auf die man mit alten Planungsrezepten antwortete oder versuchte, beides, neue Bedingungen und alte Planungstradition, unter einen Hut zu bekommen. Die unter den neuen Eigentumsverhältnissen tätigen Baubeamten landesfürstlicher Tradition knüpften an die Erfahrungen und Instrumente des landesfürstlichen Städtebaus an, ohne oft die geänderten Grundvoraussetzungen zu dessen Umsetzung bedacht zu haben. So zeigte sich auch unter den veränderten sozio-ökonomischen Bedingungen in den ersten Jahrzehnten des „Übergangs“ eine große Kontinuität in Verfahren und Normen: sie „paßten“ entweder in das neue System, weil sie regelnd in seinem Sinne waren, oder sie verschwanden nach und nach, weil sie durch die freie Verfügbarkeit von Grund und Boden nicht mehr durchsetzbar waren.

Diese Balance zwischen den Einzelrechten der Bürger und dem staatlichen Eingriff in die private freie Verfügung bestimmte in der ersten Jahrhunderthälfte allenthalben die Planungspraxis. Die im liberalen Rheinland gemachten Erfahrungen waren bahnbrechend mit ihren Versuchen der Regelung des städtischen Wachstums durch Pla-

nung einerseits und den tatsächlich erzielbaren und sichtbaren Erfolgen andererseits (vgl. für Baden Fehl 1983, für Berlin Geist, Kürvers 1980).

3.3 Das Bau- und Planungsrecht in der preußischen Rheinprovinz

3.3.1 Die Grundzüge des Bauordnungsrechts in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Die Bauordnungen blieben von der „Wende“ zu Beginn des 19. Jh.s weitgehend unberührt. Bereits im prALR von 1794 war die Baufreiheit (§ 66 I 8) festgelegt und im Sinne des Allgemeinwohls lediglich die Abwendung von Gefahren und Verunstaltung (§ 66 I 9) geregelt worden. In Preußen gab es kein einheitliches Baupolizeirecht; lediglich eine „Verordnung über den Geschäftsgang in Bausachen“ vom 9.3.1807 (s. Anhang). Sowohl in den Städten und auf dem „platten Land“ Alt-Preußens als auch in den neuen Westprovinzen galten jeweils „lokale Baupolizeiverordnungen“ (Breuer 1982, 232) weiter.

Der Erlaß der Bauordnung verblieb im Zuständigkeitsbereich der staatlichen Polizeibehörden. Dies verdeutlicht die genannte grundlegende Intention der „Baupolizeiverordnungen“: Es ging in erster Linie um die Bewahrung von Sicherheit und Ordnung und um die Abwehr von Gefahren für die Allgemeinheit durch Einzelne. Weniger das aktive Eingreifen in den städtischen Bauprozess, sondern die Reaktion auf Gefahren stand im Vordergrund. Der Eigentümer genoß grundsätzlich die Baufreiheit, und die Prüfung des von ihm anzuzeigenden Bauvorhabens orientierte sich an Minimalkriterien. Baukonsens hieß in erster Linie die Unbedenklichkeitserklärung im Hinblick auf die „Gefahrenabwehr“. Das zentrale Institut der Bauanzeige- und Baukonsenspflicht blieb unangefochten.

Während es im absolutistischen Baurecht noch zahlreiche Bestimmungen hinsichtlich der Baugestaltung gab (Baumodelle, Vorgabe von Höhen, Bauform, Gehwegpflasterung, Vorgartengestaltung etc.), wurde nunmehr kein positiver Gestaltungswille, sondern nur ein die negativen Beeinträchtigungen regulierender Eingriffswille zum Ausdruck gebracht (s.o).

Die private Bau- und Gewerbebefreiheit sollten so wenig wie möglich behindert werden. In einer Übergangsphase lassen sich allerdings noch „Reste“ absolutistischen Gestaltungswillens erkennen. In einem Reskript des preußischen Innenministers von 1820 wurde „die Baupflicht der Besitzer leerer Hausstellen noch in vollem Umfange anerkannt“ (Schmidt-Aßmann 1972, 18, Anm. 37). Auch in dem Bau-Polizei-Reglement für Krefeld von 1821 stand die Förderung des Bauprozesses im Vordergrund: Bauwillige konnten im Stadtbauplangebiet fremde Grundstücke in Anspruch nehmen, wenn die Eigentümer nicht selber bauen konnten oder wollten (vgl. auch Aachen, Theaterstraße und Bonn)²⁶. Doch 1829 wurden „schon Erwägungen berücksichtigt, die gegen

die Durchsetzung der Baupflicht aus Billigkeitsgründen“ sprachen und staatliche Reglements mehr und mehr auf die bloße Gefahrenabwehr ausrichteten (Schmidt-Aßmann 1972, 18, Anm.37).

Beim Übergang zu Preußen wurde auch in der Rheinprovinz die Verordnung über den Geschäftsgang in Bausachen von 1807 übernommen²⁷. Hier wurde ausdrücklich die Baugenehmigungspflicht betont. Einzelne Vorschriften dieser Verordnung wurden z.B. als allgemeine Anforderungen in die lokalen Bauordnungen übernommen (vgl. Bauordnung von Aachen von 1826, s.Anhang).

Zuständig für den Erlass der lokalen Bauordnungen (Baureglements) in der Rheinprovinz waren die Königlichen Regierungen in ihrer Funktion als Landespolizeibehörde. Für die Lösung aktueller örtlicher Probleme und Aufgabenstellungen wurden spezielle Bauordnungen erlassen, wie die erwähnte Bauordnung für die Anlage der Theaterstraße in Aachen 1826 (Dettmering 1986, 262) oder die Düsseldorfer Bauordnung von 1831²⁸. Weitergehende Regelungen der Bauordnungen, wie Baugebote, Aussagen zur Bebauungsdichte oder Nutzungszonierung, die sich auf die städtebauliche Planung auswirkten, bestanden in der Regel nicht für die Rheinprovinz. Ausnahmen bildeten insbesondere Vorschriften zum Ausschluß von Gewerbe aus feuerpolizeilichen oder Immissionsschutzgründen²⁹ oder der Ausschluß von Gewerbe 1826 in der Theaterstraße in Aachen zwecks Sicherung als bessere Geschäftsstraße. Es konnten auch Festsetzungen zur Kostenregelung bei der Anlage von neuen Straßen getroffen werden (vgl. Kleve und Krefeld).

In den Bauordnungen wurde auch Bezug auf bedeutende städtebauliche Regelungen genommen: Festlegung von Gebäudehöhen, Straßenbreiten und Bauflucht-/Alignementslinie. Sie bezogen sich explizit auch auf die Durchführung der Baupläne (vgl. Aachen, Düsseldorf, Krefeld, Mülheim a.d.Ruhr)³⁰.

„Bei allen Neubauten und Hauptreparaturen, so wie überhaupt bei allen Aenderungen müssen die höhern Orts bestätigten allgemeinen Alignementspläne zu Grunde gelegt und befolgt werden“ (§ 2 der Aachener Bauordnung vom 4.4.1826). Solange nicht „überall förmliche Alignementspläne festgestellt sind“, sollte das Alignement von der „Polizeidirektion angewiesen“ werden. Begrifflich und verfahrenstechnisch wurde hiermit Bezug auf das napoleonische Gesetz von 1807 und den folgenden Ausführungsbestimmungen genommen (s.u.). In der Düsseldorfer Bauordnung wurde ausdrücklich auf die Bestimmungen der Jülich-Bergischen Polizei-Ordnung von 1696 betreffend die Fluchtlinienanweisung für die älteren, nicht durch Stadtbauplan abgedeckten Stadtteile hingewiesen (vgl. 28).

Bauordnungsrechtliche Regelungen wurden also durchaus in engem Zusammenhang mit dem städtebaulichen Instrument des „Fluchtlinien- bzw. Stadtbauplanes“ gesehen. Da es noch keine gesetzlich fixierten städtebaulichen Regelungen und Normen in Preußen gab, wurden diesbezügliche Festsetzungen in die lokalen Bauordnungen integriert. Dies war so wohl nur vor dem Kreuzbergurteil des Preußischen OVG

möglich (vgl. PrOVG, Urteil vom 14.6.1882, OVGE 9, 353 = Beschränkung der Polizei auf die Gefahrenabwehr).

Desweiteren wurde ein Bezug zum Instrument der Enteignung hergestellt, indem in den Bauordnungen auf das geltende Enteignungsgesetz von 1810 hingewiesen wurde (vgl. Bauordnung von Aachen von 1826, § 20).

Das bestehende Baurecht war auch unter Napoleon I in der linksrheinischen Provinz nicht verändert worden, da es im wesentlichen den in Frankreich geltenden Regelungen, insbesondere zur örtlichen Baufluchtanweisung und der Festlegung von Mindeststraßenbreiten und maximalen Gebäudehöhen, entsprach.

„Auf der Höhe des Liberalismus um 1850 waren die baurechtlichen Vorschriften identisch oder im wesentlichen inhaltsgleich mit dem Baurecht der absolutistischen Epoche, teilweise sogar detaillierter als diese. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind keine baurechtlichen, insbesondere keine bauplanungsrechtlichen Normen, sondern lediglich Hoheitsrechte des Landesfürsten entfallen, die er in der vorausgegangenen Epoche in Anspruch genommen hatte, nämlich die zur städtebaulichen Planung benutzte umfassende Polizeigewalt und die aus dem Mittelalter überkommenen bodenrechtlichen Instrumente zur Planverwirklichung“ (Breuer 1982, 231).

Die bauordnungsrechtliche Situation in der Stadt Mönchengladbach

In Mönchengladbach blieb, wie im gesamten Gebiet des ehemaligen Herzogtums Jülich-Berg, die Bauordnung von 1696 bestehen³¹, die im „bergischen“ Teil Preußens auch später noch Grundlage der Bauordnung wurde (HStA Reg.Düs.25519). Im § 41 „vom Bauen in den Städten“ (s. Anhang) wurde festgelegt, daß die örtliche Baulinie vom Bürgermeister und von den Schöffen angewiesen werden mußte³²; der Bürgermeister auf ausreichend breite Wege und Gassen achten müsse; bis 16 Fuß von der Stadtmauer entfernt ein Anbauverbot bestand; eine Mindestgebäudehöhe von 10–12 Fuß gefordert wurde; gepflasterte Straßen, die anteilig von den Angrenzern bzw. der Stadt zu tragen waren³³, sowie diverse Feuerschutz- und Hygienebestimmungen vorgeschrieben wurden. Ansonsten konnte „jeder sein Haus und die Nebengebäude (bauen), wie und wo er wollte und konnte“ (Brasse 1914/I,459). Innerhalb und außerhalb der Städte bestand die Pflicht der Bauanzeige und des Baukonsens.

Erst für das Jahr 1856 (1.12.1856) wird bei Becker (1925) von einer ersten Mönchengladbacher Bauordnung berichtet, die „im allgemeinen eine übersichtliche Zusammenstellung der bis dahin erlassenen Einzelverordnungen darstellte“ (Becker 1925, 125). Vermutlich hatten sich diese Einzelverordnungen als immer weitere Konkretisierung und Anpassung der alten Bauordnung ergeben, die nunmehr zusammengefaßt und mit der Rechtsverbindlichkeit einer „Bauordnung“ einen geschützteren Rechtsstatus erhalten sollte. Die Bauordnung von 1856 basierte bereits auf dem preußischen Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11.3.1850, in dem explizit festgelegt war, daß örtliche Bauvorschriften aufgestellt werden sollten (s.u.). Ein Exemplar dieser ersten

Bauordnung von 1856 liegt allerdings nicht mehr vor³⁴. Lediglich die Zusammenfassung der wichtigsten Bestimmungen (Becker 1925) ist bekannt³⁵.

Für die städtebauliche Planung blieb es bei der Notwendigkeit der Anweisung einer Baulinie durch die örtliche Baukommission sowie der Vorgabe einer mindestens zweigeschossigen Bauweise der Vordergebäude. Die Gebäudehöhe von max. 36 Fuss (11,30 m) entsprach der Mindeststraßenbreite³⁶. Gebäude waren nur zulässig, wenn sie von öffentlichen Straßen aus über einen mindestens 17 Fuss (5,33 m) breite Zufahrt erreichbar waren.

Bis zur ersten Bauordnung von 1856 schien man in Mönchengladbach bezüglich der Genehmigung der Einzelbauvorhaben nach dem altbewährten Muster verfahren zu haben³⁷. Ob durch die örtliche Baulinienanweisung tatsächlich ein „regelmäßiger“ Bauen durchgesetzt werden konnte, läßt sich mit Sicherheit nicht sagen³⁸.

1872 wurde eine neue Bauordnung für Mönchengladbach erlassen³⁹. Sie stellte eine umfassende Regelung dar und erhielt einige wesentliche Neuerungen gegenüber der Bauordnung von 1856: aus feuerpolizeilicher Sicht wurden verstärkte Auflagen zur Materialbeschaffenheit gemacht⁴⁰. Bezüglich der Wohnräume wurde aus gesundheitshygienischen Gründen festgelegt, daß der Einzug in die neuen Häuser „erst 9 Monate nach Vollendung“ erfolgen durfte⁴¹, da die Häuser ausreichend trocken sein sollten. Auch Abstandsregelungen oder Festlegungen zu den Öffnungen bei emittierenden Gewerbebetrieben etc. wurden getroffen.

Zu den städtebaulichen Kriterien der Fluchtlinien, Gebäudehöhe oder Baudichte wurden Festlegungen getroffen: So hieß es im § 8: „Die Fluchtlinie (das Aligment) für alle Gebäude und baulichen Anlagen an Straßen und Plätzen wird nach den bestehenden allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Bestimmungen, nach den vorhandenen Aligmentsplänen oder nach den im speziellen Falle obwaltenden polizeilichen Erfordernisse vor der Orts-Polizeibehörde festgestellt und ist jeder gehalten, in die ihm hiernach angewiesene Baulinie einzurücken“ (Bauordnung Mönchengladbach 1872). Damit wurde auch die bestehende Planung des 1863 genehmigten Stadtbauplanes durch die Mönchengladbacher Bauordnung von 1872 abgesichert. Die notwendige Zufahrtsbreite für nicht direkt an öffentliche Straßen grenzende Grundstücke wurde auf 7 m verbreitert⁴².

Bis zum Erlaß des Ortsstatuts „betreffend die Bebauung, Anlegung und Veränderung von Straßen in der Stadt M.Gladbach vom 8.11.1880 (StAMg 1e 507/12 bzw. 1c-1668) auf der Grundlage des prFILG von 1875 konnte in der Rheinprovinz „auch an noch nicht fertigen Straßen“ (Becker 1925, 71) gebaut werden. Von da an wurde von Ort zu Ort verschieden entsprechend dem Ortsstatut und je nach Regierungsbezirk verfahren (Fehl 1992). Auf der Grundlage des prFILG von 1875 konnte die Stadt die Kosten für die Straßenherstellung und 5jährige Unterhaltung den Anliegern übertragen oder selbst in Vorlage treten und die Kosten in Rechnung stellen (vgl. Aachen, Frankenbergerviertel 1871). Mit diesen neuen Einnahmequellen erst konnte die Stra-

ßenherstellung Stück für Stück erfolgen und der Passus des Gesetzes, daß nur an fertigen Straßen angebaut werden durfte, durchgesetzt werden. Die Anlage einer Straße durch den „Unternehmer oder Adjacenten“ wurde nur unter der Bedingung der unentgeltlichen Überlassung der Verkehrsflächen an die Stadt und die Kosten für die „erste Errichtung“ und ordnungsgemäße Unterhaltung während der ersten 5 Jahre sichergestellt (Becker 1925, 55)⁴³. (Eine Auflistung weiterer Bauordnungen und Ortsstatute für Mönchengladbach bis 1900 siehe Anmerkung 44).

3.3.2 Die Stadtbaupläne in der preußischen Rheinprovinz: von den napoleonischen Alignementsplänen zu den preußischen Fluchtlinienplänen

Fluchtlinienfestsetzung nach dem Preussischen Allgemeinen Landrecht

Auch in Preußen war auf der Grundlage des prALR von 1794 (§ 65ff, I,8) die Polizeibehörde befugt, Fluchtlinien für die Anlage von neuen Straßen festzusetzen, wenn die öffentliche Sicherheit, Verkehr oder Vermeidung von Verunstaltung dies erforderten (Hartog 1962, 106). Diese Fluchtlinienanweisung war im Prinzip als Einzelanweisung gedacht, konnte jedoch auch in Alignementsplänen festgelegt werden. Durch die Ausrichtung auf die Negativbestimmung der „Gefahrenabwehr“ unter dem prALR hatte die dortige Fluchtlinienfestsetzung eher den Anspruch einer staatlichen Verbotsmaßnahme, denn einer im Sinne der Stadtentwicklung „gestaltenden“ Vorgabe (Schmidt-Aßmann 1972, 23). Das Recht zur staatlichen Baufluchtenregelung wurde nochmals ausdrücklich im Rescript vom 26.11.1839 anerkannt. Nach Preuss wurde auf die Regelung von Straßen durch die Fluchtlinien in Preußen nie verzichtet (1912, 353); bei derartigen Alignementsplänen handelte es sich in der Regel⁴⁵ jedoch um Einzel- und nicht um umfassende Gesamtpläne.

Da mit der Festlegung der Straßenfluchten zwecks Sicherung der Straßenbreiten sich die Gemeinde verpflichtete, die Entschädigung für das abgetretene Straßengelände zu zahlen, ergab sich eine Verbindung zwischen der staatlichen Polizeibehörde, die die Fluchtlinien festsetzte und den Gemeinden, da sich die Festsetzung einer Fluchtlinie auf den städtischen Haushalt auswirkte (Schmidt-Aßmann 1972, 18). 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, die später bei dem Versuch der Vereinheitlichung der Bebauungsplanung mit dem Ministerialerlaß von 1855 und dem preußischen Fluchtliniengesetz (prFILG) von 1875 auch verfahrensrechtlich anerkannt wurde. In der Rheinprovinz hatte diese enge Verbindung zwischen städtebaulicher Flucht-

linienplanung und örtlicher Zuständigkeit nie aufgehört: Nach der Eingliederung der linken Rheinprovinz nach Preußen (1816) blieb u.a. die Zuständigkeit der Anweisung von Fluchtlinien „in den Händen der städtischen Polizei“ (Hartog 1962, 106), während im Osten Preußens die baupolizeiliche Zuständigkeit im Prinzip weiter bei der staatlichen Polizei lag und damit weniger Einflußnahme seitens der Städte bestand. In der Rheinprovinz war gleichzeitig schon früh eine Verknüpfung zwischen den städtischen Polizeiorganen und den ortsansässigen Grundeigentümern⁴⁶ und eine gewisse Entscheidungswillkür durch deren enge räumliche Verknüpfung gegeben (Hartog 1962, Becker 1925).

Auch die im allgemeinen beklagte „sachwidrige Trennung“ zwischen städtebaulicher Planung und baupolizeilichen Regelungen (Breuer 1982, 235) traf für die linksrheinische Provinz nur begrenzt zu, da die durch den Bürgermeister vorgenommene Fluchtlinienanweisung in den städtischen Bauordnungen (Bau-Polizei-Reglements) geregelt wurde. Durch die hier enthaltenen Anweisungen für die Umsetzung der Baupläne wurde ein Zusammenhang zwischen Planungsrecht und Baurecht hergestellt (Croon 1983, 75). So hieß es in dem Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Mülheim a.d.Ruhr vom 16.6.1846: „Die Bau-Commission bestimmt mit Rücksicht auf den genehmigten Stadtbau-Alignementsplan die Fluchtlinie der neuen Anlagen, prüft das Bauprojekt in polizeilicher Beziehung und erteilt den ... Bauconsens“ (Amtsblatt Reg.Düs. 1846, 303). Entsprechendes bestimmte das Bau-Polizei-Reglement der Stadt Krefeld vom 22.3.1821.

Übernahme napoleonischer Fluchtlinienplanung in der Rheinprovinz

Doch nicht die generelle Möglichkeit einer Fluchtlinienplanung auf der Grundlage des prALR bestimmte die Planungspraxis in der Rheinprovinz in der 1. Jahrhunderthälfte: Bedeutsamer, insbesondere im linksrheinischen Teil der Provinz, war die Übernahme napoleonischer Fluchtlinienplanung. Die auch in Frankreich von alters her bekannte Fluchtlinienregelung wurde in dem Gesetz vom 16.9.1807, Art. 52 von Napoleon I. aufgegriffen: In allen Städten sollte die Fluchtlinie für die Eröffnung neuer Straßen und die Erweiterung alter Straßen, die nicht zu einer „großen Straße“ (Haupt- oder Durchgangsstraße) gehörten oder für andere Objekte des öffentlichen Nutzens wegen auf der Grundlage eines Planes festgestellt werden. Ein allgemeines Interesse bestand allerdings an den übergeordneten, durch Städte und Gemeinden führenden Bezirksstraßen, die zahlreich unter Napoleon I. begonnen bzw. fertiggestellt wurden⁴⁷.

In einem das Gesetz vom 16.9.1807 wesentlich ergänzenden Dekret vom 27.7.1808 (s. Anhang) wurde die Möglichkeit der Baufluchtanweisung durch den Bürgermeister „nach Stellungnahme von Ingenieuren“ betont; allerdings befristet für die Dauer von höchstens zwei Jahren nach Erlaß des Dekretes. Während dieser Zeit sollten die Ausrichtungspläne/Alignementspläne vom Staatsrat (d.h. der Verwaltung) fertiggestellt sein. Das Dekret verdeutlichte noch einmal die Ernsthaftigkeit des Zieles, umfassende

Alignementspläne mit Ausrichtung auf den „allgemeinen“ Plan für die Stadterweiterung als auch für die notwendige Verbreiterung der Altstadtstraßen und nicht ausschließlich für die Bezirksstraßen aufzustellen. Die genannten Ziele waren jedoch eindeutig verkehrstechnischer und militärisch-strategischer Art⁴⁸. Falls es zu Reklamationen der Betroffenen bei der Aufstellung der Alignementspläne kam, entschied der Innenminister.

Da sich anscheinend bereits 1808 abzeichnete, daß die Alignementspläne in dem Umfang nicht so zügig erstellt werden konnten, wurde die o.a. Frist von zwei Jahren festgelegt, während derer der Bürgermeister die Zuständigkeit für die Anordnung der Fluchtlinie behielt.

Linksrheinisch konnte somit die ehemalige jülich-bergische Tradition fortgeführt werden, nach der die örtliche Fluchtlinienfestsetzung durch den Bürgermeister und den Gemeinderat erfolgte. Dies war ganz im Sinne der französischen Herrschaft, da der staatlich eingesetzte Bürgermeister einer staatlichen Kontrolle unterworfen und damit die obrigkeitliche Einflußnahme sichergestellt war. Er mußte jedoch die Stellungnahme von Fachleuten einholen.

Ein weiteres Problem, welches im Laufe der Jahre immer offenkundiger wurde, stellten die fehlenden Karten- und Planungsgrundlagen dar. Unter Napoleon I. wurden umfangreiche Katasterarbeiten mit parzellenscharfer Abgrenzung in Maßstab M. 1:1.000/M. 1:1.250 und der flächendeckenden Aufnahme der Grundeigentümer (Lagerbücher) begonnen⁴⁹. Für Mönchengladbach und sämtliche Vororte lag bereits 1812 die Katastervermessung vor; in anderen Städten wurden sie unter Preußen ab 1816 zügig fortgeführt (siehe Kapitel 5.0).

Unter Preußen wurde das Gesetz vom 16.9.1807 beibehalten; allerdings schien eine gewisse Unsicherheit bezüglich der Geltung des napoleonischen Gesetzes zu bestehen, da der Oberpräsident der Rheinprovinz 1839 in Düsseldorf nachfragte, ob das vorgenannte Kaiserliche Dekret von 1808 „auch in dem dortigen Bezirke während der französischen Herrschaft in gesetzlicher Weise publiziert und noch gegenwärtig in Kraft ist“ (HStA Reg.Düs. 25519, 51)⁵⁰.

Die Düsseldorfer Regierung nahm ausführlich Stellung und bestätigte die entsprechende Publizierung des Gesetzes und des Dekretes und deren Gültigkeit. Die erläuternden Zirkulare für 1808 und 1812 seien zwar nicht in den Präfekturakten enthalten, aber dem Inhalte nach in die Rundschreiben des Präfekten vom 19.1.1808 und 11.12.1812 übernommen worden; die Zirkulare von 1813 seien abgedruckt. Da die Präfektur-Akten quasi das Amtsblatt des Roerdepartements darstellten, seien die Zirkulare als „Gehörig publiziert zu betrachten“ und sei der Königlichen Regierung Düsseldorf „keine Verfügung bekannt, worauf jene Bestimmungen außer kraft gesetzt worden wären“ (HStA Reg.Düs.25519, 53 ff.) (s. Anhang). Beispiele solcher Rechtsunsicherheit konnten an vielen Stellen bei den frühen Planungsverfahren festgestellt werden⁵¹. Als Problem wurde jedoch an keiner Stelle die „französisch-napoleonische“ Her-

kunft der Gesetze und Erlasse angesehen, sondern es ging um deren korrekte, amtsübliche Veröffentlichung während der französischen Herrschaft als Voraussetzung für die Fortgeltung in Preußen.

Die Arbeiten an den Alignements- oder Stadtbauplänen wurden so ungebrochen nach 1815 auf der Grundlage der napoleonischen Gesetze und Verordnungen fortgeführt. Bereits 1819 wurde der Bauplan für Krefeld genehmigt; 1831 folgte der Plan für Düsseldorf. Aufschwung erhielt die Planungstätigkeit mit der Verfügung des Oberpräsidenten in Koblenz 1829 (wiederholt Ende 1834): Alle Regierungen der Rheinprovinz wie Aachen, Düsseldorf, Koblenz, Köln und Trier wurden in dem „Planungserlaß“ zur Umsetzung der französischen Dekrete und der Erstellung von Alignementsplänen gedrängt (siehe Kapitel 5.0).

Während auf der linken Rheinseite die französischen Gesetze weiterbestanden, galt rechtsrheinisch in den bereits früher preußischen Gebieten das prALR und in den ehemals bergischen Kreisen die Jülich-Bergische Polizeiordnung von 1696 bzw. die Verordnung des Großherzoglich-Bergischen Ministeriums vom 16.7.1807⁵². Die uneinheitliche gesetzliche Regelung, die besonders den Regierungsbezirk Düsseldorf mit ihren zu beiden Seiten des Rheins gelegenen Verwaltungsbezirken betraf, wirkte sich lediglich bei der Planungsumsetzung unter Inanspruchnahme der Enteignungsgesetze aus. Die umfassende Planungsabsicht mit der Erstellung von Stadtbauplänen wurde in allen wachstumsstarken Städten und Gemeinden der Rheinprovinz fortgeführt und diese Absicht auch auf die rechtsrheinischen Gebiete übertragen. Die französische Planungsintention wurde von der preußischen Regierung im Westen als richtig angesehen und auch auf die Landesteile übertragen, die nicht unter französischem Einfluß gestanden hatten. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die sozio-ökonomische Struktur dieser Landesteile der des linksrheinischen Raumes entsprach bzw. zum Teil das Wachstum der Städte sich rechtsrheinisch nach 1830 noch dynamischer zeigte; die Übertragung des Instrumentes war so nur folgerichtig.

Der „Wille“ zum Plan und die entsprechende rechtliche Grundlage waren somit vorhanden. Das große „Planungsanliegen“ aus französischer Zeit wurde in der Rheinprovinz stringent unter preußischer Herrschaft weiterverfolgt, wenn auch im Ergebnis aus diesem Anliegen nicht sehr viel an gebauten Beispielen umgesetzt wurde. Während in Frankreich das „von der absolutistischen Tradition inspirierte“ Stadterweiterungs-Instrumentarium nicht genutzt wurde, und „im Gefolge der Restauration ... diese den Gemeinden obliegenden Planungsverpflichtungen ihren bindenden Charakter“ (Sutcliffe 1983, 46) verloren, blieben sie in Westdeutschland erhalten. Sie wurden die Basis „für die Umwandlung der absolutistischen Tradition der Stadterweiterung in ein effizientes Instrument der städtischen Politik im 19. Jahrhundert“ (Sutcliffe 1983, 46).

Da kein explizites eigenes Städtebaurecht bestand, wurde die Legitimation zur Planung und zur Planfeststellung als Enteignungsvoraussetzung in den napoleonischen

Enteignungsgesetzen von 1807 und 1810 mit geregelt und wurde erst später, z.B. im prFILG, getrennt. Somit konnten wichtige Erfahrungen im Umgang mit der Erstellung eines städtebaulichen Planes gesammelt werden und ein planungsrechtliches Vakuum füllen. Die städtebauliche Planung konnte somit in der Rheinprovinz relativ nahtlos von der landesfürstlichen Stadtplanung zur städtebaulichen Planung des Staates unter Beteiligung der Gemeinden übergehen und die Grundlage für das prFILG 1875 schaffen.

Die weiteren Bestrebungen zur Vereinheitlichung von Baulinienanweisung und Bebauungsplanaufstellung: das preußische Gesetz über die Polizeiverwaltung von 1850

Die bürgerliche 1848er Revolution blieb nicht ohne Auswirkungen auf das Planungs- und Baurecht in Preußen. Ab den 1850er Jahren schienen die alten „Beschränkungen“ der Bodenordnung endgültig passé zu sein und mündeten in eine zweite Reformwelle ab 1850⁵³.

Die Unverletzlichkeit des Eigentums wurde in der preußischen Verfassung von 1850 (Artikel 9) nochmals ausdrücklich betont, führte jedoch im Zuge der regen Bautätigkeit der „1. Gründungsphase“ der 1850er Jahre zu Schwierigkeiten bei der Abtretung von Straßenland und zur Klage der Städte über die hohen Entschädigungskosten. Mit zunehmendem Problemdruck in den schnell wachsenden Städte nahm die Forderung nach einem einheitlichen Regelungsmuster zu. Doch erst Ende der 1860er Jahre kam es zu ersten Entwürfen für ein eigenes preußisches Enteignungsgesetz⁵⁴ (Hartog 1962, 107).

Ein Ausfluß dieser Bestrebungen, die auch mit den Forderungen nach Rechtssicherheit des aus der Revolution gestärkt hervorgehenden Bürgertums zusammenhing, war das preußische Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11.3.1850. Die örtliche Polizeiverwaltung wurde befugt, „nach Beratung mit dem Gemeindevorstand ortspolizeiliche“ Vorschriften (§ 5) zu erlassen, die u.a. „Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, Brücken, Ufern und Gewässern“ (§ 6) betreffen konnten⁵⁵. Diese ortspolizeilichen Vorschriften mußten von der Königlichen Regierung genehmigt werden. Mit dem Gesetz über die Polizeiverwaltung von 1850 war die gesetzliche Voraussetzung zur Festlegung von Baupolizeordnungen gegeben (s. Anhang). Auf seiner Grundlage wurden zahlreiche lokale Bauordnungen erlassen bzw. alte revidiert, z.B. 1853 für Aachen⁵⁶, 1857 für Neuß⁵⁷ oder 1862 für Lennep⁵⁸.

Im Regierungsbezirk Düsseldorf folgte 1853 auf dieser Grundlage die bedeutende Verordnung, „über das bei Ausführung baulicher Anlagen an Staats- und Bezirksstraßen wie an Gemeindewegen zu beobachtende Verfahren“ (12.3.1853) (s. Anhang), welche zur Genehmigungsrichtschnur für die einzelnen Baulinienanweisungen wurde und einen Richtwert für die Straßenbreite festsetzte, der allgemein beachtet werden

sollte. Nur der parallel im Rheinland bestehende „Stadtbauplan“, sofern er genehmigt war, konnte hier anderslautende Festsetzungen treffen.

Doch auch diese Düsseldorfer Verordnung von 1853 war keine Neuentwicklung der 1850er Jahre, sondern sie lehnte sich fast wörtlich an eine Verfügung aus dem Regierungsbezirk Trier von 1829 an (HStA Reg.Düs.25519, 91 und 96) (s. Anhang) und enthielt wesentliche Elemente der 1839 erstellten Instruktionen für die Bauplanerstellung im Regierungsbezirk Düsseldorf (siehe Kapitel 5.0). Inhaltlich mit den „alten“ Instruktionen identisch, erhielt die Verordnung von 1853 jedoch eine neue „rechtliche“ Grundlage durch das Preußische Gesetz über die Polizeiverwaltung von 1850.

Notwendig wurde die Verordnung 1853 durch die in der Vorbemerkung genannten sich „mehrenden Zweifel“, inwieweit vor der Ausführung von Bauten an Staats- und Bezirksstraßen sowie Gemeindewegen eine „obrigkeitliche Erlaubnis namentlich in bezug auf die dabei einzuhaltende Richtungs-Linie“ einzuholen sei. So wurde im § 1 festgesetzt, daß niemand bauen oder selbst Grenzmauern errichten durfte, ohne vorher die Baulinie durch den Königlichen Baubeamten bzw. bei Gemeindewegen durch die Bürgermeister bestimmen zu lassen. Im § 2 wurde für alle Orte die Straßenbreiten angegeben. Die Gebäude durften im „freien Felde“ d.h. außerhalb der bebauten Ortslage, an Staats- und Bezirksstraßen „nur bis zur Entfernung von 2 Fuß vom äußern Rande des Grabens oder da wo Gräben nicht vorhanden sind, 9 Fuß von dem Straßenrande ausgeführt werden ... In den Städten und Dörfern sind die bereits festgestellten Alignements-Pläne maßgebend; wo solche nicht vorhanden, ist die Bau-Linie durch den Kreisbaubeamten abzustecken.“

Die Bauwilligen sollten vorher beim Landrat, oder wo dieser keinen Einfluß auf die Baupolizei hatte, dem Polizeichef Anzeige machen. Dieser Anzeige mußte ein „Plan oder Handriß“ beigelegt werden, der die Gebäuderichtung und den Abstand zur Straße verdeutlichen sollte. Es wurde ein Gutachten von dem Königlichen Baubeamten eingeholt und mit der Anzeige des Bauinteressenten an die KRD (Königliche Regierung Düsseldorf) geschickt, welche „nach Befinden“ die Baulinie genehmigte oder abänderte (§ 3). An den Gemeindewegen war bei dem Bürgermeister eine „schriftliche Anzeige zu machen und dessen Entscheidung einzuholen“ (Amtsblatt Reg.Düs. von 1853, 162/163).

In der Verordnung für den Regierungsbezirk Düsseldorf wurde ein Zusammenhang zu den genehmigten Stadtbauplänen hergestellt; die dort getroffenen Aussagen bezüglich der einzuhaltenen Straßenbreiten konnten der Verordnung entgegenstehen. Konflikte entstanden, wenn die Baupläne noch nicht genehmigt waren und die Frage auftauchte, ob denn nun die generelle Verordnung von 1853 oder der örtliche Entwurf des Bauplans zugrunde gelegt werden sollten⁵⁹.

Auf der Grundlage des „Gesetzes über die Polizeiverwaltung“ von 1850 wurden auch in anderen Regierungsbezirken der Rheinprovinz bezirkliche Verordnungen auf-

gestellt, wie die „Bezirkspolizeiverordnung in betreff der Gemeindewege im Regierungsbezirk Aachen“ vom 23.1.1853 (Amtsblatt Reg.Aachen 1856, 24ff).

Der preußische Ministerialerlaß zum Verfahren bei der Aufstellung von Bebauungsplänen von 1855

1854 folgte ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Vereinheitlichung der Bebauungsplanverfahren in Preußen. 1854 wurde ein Entwurf des Ministers August von der Heydt zur einheitlichen Bearbeitung der städtischen Bebauungspläne an die KRD verschickt und um Stellungnahme gebeten (HStA Reg.Düs. 25519, 132). Er stellte in seiner Vorbemerkung fest, daß es – bis auf die Rheinprovinz – bislang kein einheitliches Verfahren zur Bearbeitung der Bebauungspläne in Preußen gab, welches seit 1850 auf der Grundlage des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vereinheitlicht werden konnte. Der aus Elberfeld stammende Minister, der 1848 in das Kabinett Manteuffel eingetreten war, war anscheinend bestens mit den Regelungen in der Rheinprovinz vertraut. Sein Vorschlag lehnte sich so im wesentlichen an das hier praktizierte Verfahren an: „Dieselbe entspricht im Wesentlichen der, von dem dortigen Königl. Oberpräsidenten in dem Berichte vom 24. Mai 1839 angezeigten mit der in der Rheinprovinz bestehenden gesetzlichen Vorschriften für übereinstimmend erachteten Verfahren der Regierungen in Betreff der anzuwendenden Formen“ (HStA Reg.Düs 25519/132). Der wesentliche Unterschied zwischen dem Entwurf für das übrige Preußen und der Regelung in der Rheinprovinz bestand darin, daß im übrigen Preußen die Begutachtung des Stadtbauplanes durch die Kommission des Gemeinderates und nicht durch den Rat selber erfolgen sollte; entsprechend der Praxis im Osten Preußens wurde die Stellung der Polizeibehörden gegenüber den Gemeinden stärker betont (HStA Reg. Düs. 25519, 132). Die KRD wies in ihrer Stellungnahme zu Minister von der Heydts Entwurf ausdrücklich darauf hin, daß die Bauplanerstellung Angelegenheit der Gemeinde unter Beteiligung der Polizeibehörde sei und nach wie vor vom gesamten Gemeinderat beraten werden soll (siehe auch Croon 1983, 61). Der Entwurf von 1854 ist zwar nicht textgleich, doch inhaltlich identisch mit dem verabschiedeten preußischen Ministerialerlaß von 1855.

Am 12.5.1855 folgte dann der wichtige Ministerialerlaß „die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissemments-Pläne betreffend“ aus Berlin. In seiner ersten Veröffentlichung (Ministerial-Blatt für die gesamte innere Verwaltung vom 31.5.1855, Blatt 85) enthielt er jedoch in der Überschrift noch den Passus „ausschließlich der rheinischen“ Regierung, da es einen Einspruch bezüglich des Expropriationsrechtes aus Aachen gegeben hatte (HStA Reg.Düs. 25519, 144)⁶⁰. Auch Minister von der Heydt hatte Bedenken wegen der Geltung des französischen Gesetzes vom 8.3.1810 in der Rheinprovinz geäußert⁶¹. In einer Stellungnahme der KRD wurde es als nicht ratsam angesehen, diesen Erlaß in dem Teil der Rheinprovinz sofort einzuführen, „in dem das Gesetz vom 8. Mai 1810 Geltung hat“ (HStA Reg.Düs. 25519, 140). Erst am

6.8.1856 wurde der preußische Erlaß, nach dem inhaltlich im Regierungsbezirk Düsseldorf bereits weitgehend seit 1839 verfahren wurde⁶², auch für den linksrheinischen Teil der Rheinprovinz gültig (vgl. Croon, 1983, 62).

Nunmehr konnten die Städte und Gemeinden selber planerisch initiativ werden und von sich aus „die Aufstellung eines Bauplanes bei der Regierung beantragen“ (Croon 1983, 72); festgestellt wurde er weiterhin von der Regierung (Landespolizeibehörde) und durch den König genehmigt. Faktisch konnten in der Rheinprovinz auch vorher die Städte die Pläne beantragen und auch nach 1855 konnte ein Plan nach Bedarf von oben oktroyiert werden. Abgesichert und ausdrücklich betont wurden allerdings die gemeindlichen Rechte erst durch den Erlaß von 1855. Mit diesem Erlaß reagierte man auf das Problem des Wachstumsdrucks und dessen Lenkung im Zuge des Industrialisierungsschubes der 1850er Jahre. Es folgten Gesamtpläne für preußische Städte und zahlreiche Stadterweiterungsplanungen wie der „Erweiterungs- und Verschönerungsplan der Residenzstadt Schwerin“, der nach seinem Verfasser genannte „Demmler-Plan“ von 1866 (Weiland 1983) oder der bekannte „Bebauungsplan für Berlin und die Umgebung bis Charlottenburg“, der sogenannte „Hobrecht-Plan“ von 1862 (Radicke 1983, 345).

In der *Provinz Westfalen* wurden – wie in der Rheinprovinz – ebenfalls Stadtbaupläne schon vor dem Erlaß von 1855 erstellt. Nicht festgestellt werden konnte, ob hier analog zur Rheinprovinz ein genereller „Planungserlaß“ für alle wachstumsstarken Städte über einer bestimmten Größenordnung bestand. Für Städte mit starkem Zuwachs wurde allerdings seitens der Regierungen ein Bauplan angefordert (z.B. Bielefeld und Dortmund).

In einer Art „Vorwort“ zum Erlaß hatte Minister von der Heydt die Kritik aufgegriffen, daß allgemein die öffentliche Bekanntmachung des Bebauungsplanes die private Spekulation begünstige; dem stand nach Auffassung des Ministers das Recht der Privaten und die notwendige Rücksicht auf das Eigentum entgegen, wonach genügend Gelegenheit bestehen müsse, den auf das Eigentum einwirkenden Plan zu kennen; er plädierte ausdrücklich für die 4wöchige Offenlage (Preuß. Bau-Polizei-Gesetze 1857, 141).

Im Rheinland hatte nicht zuletzt durch die Erstellung der Stadtbaupläne eine umfangreiche Planungspraxis seit den 1830er Jahren erprobt werden können, die zu einer immer weiteren Verfeinerung der Verfahrensregelungen führte. Es wurde vor allem der Versuch unternommen, einheitliche Regelungen bei der Aufstellung der Bebauungs- bzw. Stadtbaupläne durchzusetzen. Diese rheinischen Erfahrungen flossen sowohl in den preußischen Ministerialerlaß von 1855 als auch 1875 in das prFILG ein. Es wurden also durchaus „moderne“ planungsrechtliche Kriterien und Verfahren entwickelt; das preußische Fluchtliniengesetz setzte somit nicht bei einer Stunde „Null“ an oder basierte gar allein auf den Ideen der Städtebaukritiker der 1870er Jahre. Mit der Festlegung des Straßenverlaufs und der vorderen Baulinie waren die Fluchtlinienpläne in der preußischen Rheinprovinz bereits weit über die Einzelfallanweisung hinaus zu ei-

nem umfassenden Planungswerk entwickelt worden und wurden als „Stadtbauplan“, „Bauplan“ oder „Alignementsplan“ zum verbindlichen Planwerk, soweit sie die allerhöchste Genehmigung des Königs erhalten hatten. Der Preußische Ministerialerlaß für die „Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissementpläne“ von 1855 und hier wiederum dessen Vorläufer, die „napoleonische“ Fluchtlinienplanung in der linksrheinischen Rheinprovinz kann zurecht als unmittelbarer Vorläufer des prFILG von 1875 gelten (Croon 1983, 61).

Das preußische Fluchtliniengesetz von 1875

Ein in Preußen allgemein gültiges Planungs- und Städtebaurecht wurde am 11.6.1874 mit dem Enteignungsgesetz und am 2.7.1875 mit dem Gesetz „betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften“, dem sog. „Fluchtliniengesetz“ geschaffen. Das Fluchtliniengesetz von 1875 stellte eine gewisse Weiterentwicklung des Enteignungsgesetzes von 1874 dar, da ein separates „Verleihungsrecht und Planfeststellungsverfahren“ (Hartog 1962, 108) entfielen. Durch den genehmigten Fluchtlinienplan war der „Enteignungstatbestand“ erfüllt und der Gemeinde konnte das Recht zur Einziehung des Straßenlandes verliehen werden (was übrigens der alten rheinischen Tradition des Zusammenhangs von „Stadtbauplan“ und „napoleonischen Enteignungsgesetzen“ entsprach). Lediglich die Regelung der Entschädigung wurde noch nach dem Enteignungsgesetz durchgeführt (§ 14 prFILG).

Das prFILG schloß nach Hartog (1962, 108) die Erfahrungen der württembergischen Bauordnung von 1862 und des badischen Ortsstraßengesetzes von 1868 ein, welche z.B. die Abtretung des Straßenlandes regelten. Vorausgegangen war den bereits 1868/69 aufgestellten Entwürfen zum Fluchtliniengesetz auch der Entwurf einer Wegeordnung von 1865, auf die das Ministerium in Berlin auch bei dem Genehmigungsverfahren zum Stadtbauplan von Mönchengladbach des öfteren hinwies: die Stadt Mönchengladbach sollte beruhigt werden, da sie aufgrund der neuesten Gerichtsurteile eine Entschädigungslawine und hohe Kosten durch umfangreiche Straßen- und Platzausweisungen auf sich zu rollen sah (siehe Fallbeispiel Mönchengladbach).

Während das formale, planungstechnische Verfahren bei der Stadtbauplanerstellung des Rheinlandes in Preußen Anklang fand, blieben die interessanten Aspekte des napoleonischen Enteignungsgesetzes vom 16.9.1807 (wie die Formen der Wertabschöpfung, die Enteignung von Restgrundstücken, die Zonenenteignung etc.) in dem preußischen Enteignungsgesetz von 1874 unberücksichtigt. Die Interessen des Privateigentums wurden denen des Allgemeinwohls vorangestellt, und die Grundeigentümerlobby trug eindeutig den Sieg davon. Gerade das bodenrechtliche Instrumentarium zur Planverwirklichung hätte an das gerade beseitigte Instrumentarium der vorausgegangenen Epochen anknüpfen können. Hierzu fehlte „weithin und auf lange Zeit der politische Wille“ (Breuer 1982, 231).

Doch auch im Rheinland hatte bereits die Eigentümerfreundlichkeit der Gerichte die Gesetzesintention der napoleonischen Gesetze im Laufe der Jahrzehnte verwässert und keinen klaren Vollzug mehr erbracht. Die Gerichtsurteile führten zu einer weitverbreiteten Unsicherheit und hemmenden Unschlüssigkeit, die nicht zuletzt zu Verzögerungen bei den Planungsverfahren führten (siehe Kapitel 6.0).

Nach dem prFILG (§ 2) konnten die Pläne entsprechend der alten rheinischen Praxis sowohl für einzelne Straßen als auch für große Erweiterungsplanungen und Plätze aufgestellt werden. In der Zielsetzung (§ 3 Abs. 1) kam deutlich zum Ausdruck: „Die Festsetzung der Fluchtlinien ist auf Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen, auch darauf zu halten, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze nicht eintritt“. In § 3 Abs. 2 prFILG hieß es: „Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Straßen und einer guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen.“ Die Ziele des prFILG wie die Sicherung der verkehrlichen Aspekte, Sicherung von Flächen für öffentliche Einrichtungen wie Kirchen und Schulen, Ausweisung einer ausreichenden Zahl von Plätzen und eine an verschiedenen Bedürfnissen orientierte Baublockgröße stellten explizit Bestandteile der rheinischen Stadtbauplanpraxis dar. Die Verfahrensregelungen des prFILG (§ 4 ff), wie die notwendige ingenieurtechnische Klärung der Entwässerungs- und Nivellementsfragen, die Offenlagefristen oder der Umgang mit den Einwendungen, sind mit denen der rheinischen Stadtbauplanpraxis identisch.

Erst mit dem prFILG von 1875, das mit Recht als „eines der ersten wichtigen Städtebaugesetze“ (Hartog 1962, 109) bezeichnet wurde, erhielten die Gemeinden in Preußen das Recht, in eigener Verantwortung Fluchtlinienpläne aufzustellen. Die Regierungen als Landespolizeibehörden waren bei der Erstellung der Pläne nicht mehr beteiligt (Croon 1983, 73)⁶³. Diese Regelung stellte auch in der Rheinprovinz eine Neuerung dar im Sinne der formal-rechtlichen Zuständigkeit: faktisch waren die Gemeinden – wie bereits ausgeführt – bei der Erstellung der Stadtbaupläne beteiligt worden und wußten auch ihre Rechte zu wahren und Einflußnahme auszuüben, wie die untersuchten Fälle zeigen.

Im prFILG erhielten die Gemeinden nach § 12 das Recht, über eigene Ortsstatute festzulegen, daß nur an fertiggestellten Straßen Wohngebäude errichtet werden durften⁶⁴. Von dieser Möglichkeit machte 1880 auch die Stadt Mönchengladbach Gebrauch (s.o.). Gleichzeitig hatten die Gemeinden die volle Selbstbestimmung z.B. beim Erlaß von Ausnahmeregelungen. Der gesetzliche Rahmen für den Einzug der Anliegerbeiträge war relativ breit gehalten und schloß neben den Straßenherstellungskosten auch die Kosten für Entwässerung und Beleuchtungseinrichtungen ein (Hartog 1962, 109). Nach § 11 prFILG bestand die Beschränkung, das Neu-, Um- und Anbauten nicht über die Fluchtlinie hinaus treten durften und zwar mit dem Tag der Offenlegung des durch den Gemeinderat förmlich festgestellten Fluchtlinienplanes (ähnlich

dem heutigen Satzungsbeschluß bei Bebauungsplänen); ab dann galt auch die gemeindliche Enteignungsbefugnis.

Für die Klärung der bei den Enteignungsverfahren (auch im Rheinland) lange strittigen Frage des Fälligkeitstermines der Entschädigung war der neue § 13 prFILG von zentraler Bedeutung: alleine die Baubeschränkung durch die förmlich festgestellte Fluchtlinie löste noch keinen Anspruch auf Entschädigung aus, es sei denn, daß a. ein vorhandenes Gebäude und b. ein unbebautes, aber durch seine Lage an einer bereits bestehenden, für den öffentlichen Verkehr fertiggestellten Straße, bebauungsfähiges Grundstück betroffen ist, dessen Baurecht durch die Straßenfluchtlinie geändert wird. Auch hier lassen sich Parallelen zur rheinischen Planungspraxis feststellen, da die Urteile der rheinischen Gerichte in den 1840er und 1850er Jahren sich in genau diesem Sinne äußerten (siehe Kapitel 6.0).

Durch den festgestellten Fluchtlinienplan war eine Baubeschränkung bis zur Fertigstellung der Straße vorgesehen; diese Baubeschränkung war als ein Zwischenstadium vorgesehen, welches nicht zu lange dauern sollte. Die Gemeinden konnten in der Praxis diesen „Schwebezustand“ jedoch – unter Berufung auf ihre Finanznöte – beliebig lange ausdehnen, und der Eigentümer konnte von sich aus nicht die Übernahme der benötigten Flächen verlangen (Breuer 1976, 115).

Nach dem prFILG war nur noch das Bauen an „geplanten“ öffentlichen Straßen erlaubt; d.h. die im Rheinland neben den Stadtbauplänen bestehende Tradition der „ungeplanten“ Produktion von Stadt war nicht mehr möglich und wurde durch die Ortsstatute in der Regel noch bekräftigt (siehe Mönchengladbach 1880). Die Auswirkungen auf den Bauprozess müssen groß gewesen sein, da auch die „ungeplante“ Produktion von Stadt mit der Verstädterung der Vororte nunmehr Schritt für Schritt eingeschränkt wurde. Die damit einhergehende Baulandverknappung führte zur Verteuerung des Baulandes und einer Wohnungsverknappung.

Ein weiteres wesentliches Kriterium, welches das prFILG aus der Praxis der rheinischen Stadtbauplanerstellung übernahm, war die stärkere Beteiligung des örtlichen Gemeindevorstandes. Der Gemeindevorstand legte im Einverständnis mit der Gemeindevertretung die Fluchtlinienpläne fest, die allerdings der Zustimmung der Ortspolizeibehörde bedurften. Hier fand die größere gemeindliche Selbstverwaltung einen ersten Ausdruck. Die Polizeibehörde hatte dabei nur das „Notwendige“ und nicht das „Nützliche“ zu beachten: damit wurde der städtebauliche, gestalterische Aspekt vom Staat weggenommen und in die Belange der Kommunen gelegt (Schmidt-Aßmann 1972). Nicht zuletzt hieraus hat sich m.E. die heutige Form der kommunalen Planungshoheit immer stärker entwickelt. Die Beteiligung der Gemeinden stellte bei der Erstellung der Stadtbaupläne gängige Praxis dar und ihre Bedenken und Wünsche wurden im Abwägungsprozeß genau beachtet: Die rechtliche Zuständigkeit – sprich alleinige Beschlußfähigkeit – lag bei den Stadtbauplangenehmigungen noch nicht bei den Gemeinden, sondern bei den übergeordneten Stelle der Polizeibehörden/ Königl. Regie-

rungen. Diese neue Zuständigkeit der Gemeindebehörden erfuhr eine Einschränkung in der Form, daß „in den Fällen, wo die Communal-Behörde aus unzureichenden Gründen mit der Aufstellung eines als Bedürfnis anzuerkennenden Bauplanes zögern sollte, oder die eingeleitete Verhandlung einen ungebührlichen Aufenthalt erfahre, es der Königl. Regierung zu steht, anderweit für die Ausführung zu sorgen“ (Preuß. Bau-Polizei-Gesetze 1857, 141) – nach alter Stadtbauplan-Manier.

Den Privaten wurde in den § 7 und 8 explizit im prFILG die Möglichkeit zur Einwendung eröffnet. Alle Einsprüche und Bedenken mußten sachgemäß erörtert und eine abgewogene Entscheidung getroffen werden: auch dieses Verfahren fand bei den Stadtbauplänen bereits ausreichende und umfassende Berücksichtigung. Der Kreis der Einwendungsberechtigten war nach dem Fluchtliniengesetz unbegrenzt (Schmidt-Aßmann 1972, 26), während bei den Stadtbauplänen die unmittelbar Betroffenen beteiligt wurden, was zumindest aus den bearbeiteten Fallbeispielen ableitbar ist⁶⁵.

Die Einschätzung von Croon (1983, 73), wonach erst das Fluchtliniengesetz die Gemeinden in ihrer Planungsbeteiligung stärkte, da sie vorher zwar ihre Wünsche innerhalb der Stadtbauplanverfahren einbringen konnten, diese aber nicht berücksichtigt werden mußten, muß aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse relativiert werden: die Düsseldorfer und die Berliner Regierung unterwarfen sehr wohl die Wünsche und Eingaben der Gemeinden und der Privaten einer sehr genauen Prüfung und Abwägung und schöpften nicht ihre alleinige Zuständigkeit autoritär aus.

Das praktizierte Verfahren bei der Aufstellung der Stadtbaupläne in der Rheinprovinz muß als „Probelauf“ zur folgenden Fluchtlinienplanung nach dem prFILG von 1875 gesehen werden bzw. auch als Leitschnur für dessen Vorläufer, dem Ministerialerlaß für die Erstellung von Bebauungsplänen aus dem Jahr 1855. Die praktische Erfahrung in der Rheinprovinz ging immer wieder in die nachfolgenden Verordnungen ein und wurde, entsprechend neuer gesellschaftlicher Machtkonstellationen oder ökonomischer Anforderungen angepaßt. Die bereits Ende der 1820er Jahre fixierte Verfahrensweise und die Anwendung des Instrumentes „Stadtbauplan“ muß somit als äußerst „modern“ im Sinne des gesellschaftlichen Modernisierungsprozesses angesehen werden. Die Stadtbaupläne spielten damit eine Vorreiterrolle für die im Fluchtliniengesetz festgesetzte systematische Straßennetzplanung. Flächennutzungs- oder Bebauungsplanung mit der Festlegung von Aussagen für die privaten Grundstücke „hinter“ der Straßengrenze waren auch im Rheinland kaum vorgesehen gewesen. Die 2. Stufe der städtebaulichen Planungsreform, die die Festlegung von Bauweisen und Bauzonen vorsah und für die das Sächsische Baugesetz von 1900 als erstes geschlossenes Beispiel steht – welches Vorbild für das BBauG 1960 wurde – wurde im Rheinland nicht praktiziert.

Bei der Entwicklung des prFILG aus der Tradition der rheinischen Stadtbaupläne muß es nicht verwundern, wenn die bereits vorhandenen Mängel Aufnahme fanden bzw. die Stadtbauplanpraxis sich so gut zur Übertragung eignete, da sie zu den Zielset-

zungen des prFILG paßte. Die fünf gravierenden Mängel des prFILG wie die Beschränkung der bauplanerischen Steuerung auf die Straßen- und vorderen Baufluchtlinie, die Entkoppelung zwischen der kommunalen Fluchtlinienplanung und der staatlichen Baupolizeiverwaltung, die starke Einflußnahme auf die kommunale Planung seitens der örtlichen Grundeigentümer (Dreiklassenwahlrecht), die erschwerte Umsetzung der städtebaulichen Planung durch die von den Gemeinden zu leistenden Entschädigungszahlungen, die „bodenrechtliche Abstinenz“ des Gesetzes, in dem weder Umlegung noch Zonenenteignung vorgesehen waren (siehe Breuer 1982, 233) und die Abkoppelung der rechtlichen Absteckung der Baufluchten gemäß Plan von der tatsächlichen Herstellung der Straße durch Stadt oder „Adjacenten“, bestanden – bis auf die Entkoppelung von kommunaler Planung und staatlicher Baupolizei – bereits bei der rheinischen Bauplanpraxis (vgl. auch Münchener Untersuchung von 1891).

1918 wurde das prFILG geändert und einige Elemente des preußischen Wohnungsgesetzes von 1918 aufgenommen, u.a. auch die so wichtige neue Zielsetzung der Sicherung der Wohnbedürfnisse (§ 3 Abs. 1 prFILG in der Fassung von 1918). Im weiteren gab es keine reichsgesetzlichen Regelungen oder Ansätze zu einem Reichsstädtebaugesetz, sondern es blieb bei der Zersplitterung in den einzelnen Ländergesetzen.

Bis heute stellen die Bebauungspläne nur den Rahmen für die bauliche Nutzung dar. Die bauliche Ausfüllung des Planes bleibt der Privatinitiative überlassen; der Plan und das planungssichernde Instrumentarium setzen nur „negative Schranken“. Die „positive“ Realisierung des Bebauungsplanes hängt von der Initiative und der Aktivität der Privaten ab (Breuer 1976, 365). Bleibt diese aus, so bleibt auch die im Plan angestrebte städtebauliche Gesamtordnung unvollendet, ein „Torso“. Dieses Dilemma der städtebaulichen Planung und ihr Rückzug auf rein schrankensetzende Negativplanung zieht sich vom Stadtbauplan über den Fluchtlinienplan bis zum heutigen Bebauungsplan hin, wenngleich das Modell der bloßen „Negativplanung“ im geltenden Recht durch das Instrumentarium des Besonderen Städtebaurechts (§ 136 ff. BauGB, früher im Städtebauförderungsgesetz von 1976 geregelt) ergänzt und ansatzweise zu einer „Positivplanung“ fortentwickelt worden ist.

Zusammenfassend müssen für den Planungsprozeß der Stadtbaupläne auf der linken Rheinseite somit verschiedene „rechtliche“ Stränge verfolgt werden:

1. die Verfügung zur Aufstellung der Alignementspläne auf der Grundlage und als Ausführung des napoleonischen Gesetzes vom 16.9.1807, welches als Legitimation für die Planungsarbeiten immer wieder angeführt wurde;
2. das napoleonische Gesetz vom 8.3.1810 zur Regelung der Enteignung und Entschädigung;
3. die Reglementierung der Planung ab 1850 (Gesetz über die Polizeiverwaltung) in Preußen, auf dessen Grundlage baupolizeiliche Vorschriften, Bauordnungen und einheitliche Bebauungsplanverfahren erlassen werden konnten;

4. die daraus abgeleitete Verordnung über die Verfahren bei der Ausführung von baulichen Anlagen an Staats-, Bezirks- und Gemeindestraßen aus dem Jahr 1853 für den Regierungsbezirk Düsseldorf mit der Anweisungsregelung für Fluchtlinienfestsetzung, Mindestmaßen bei Straßen etc.;
5. der preußische Erlaß „Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissemmentspläne betreffend“ vom Mai 1855, der an die im Rheinland seit Mitte der 1830er Jahre bereits praktizierte Planerstellung angelehnt war und für den von den inhaltlichen bis hin zu den plantechnischen Hinweisen von einer Übereinstimmung gesprochen werden kann;
6. das preußische Enteignungsgesetz von 1874 und das preußische Fluchtliniengesetz von 1875, die die napoleonischen Planungsgesetze endgültig ablösten.

3.4 Das Enteignungsrecht

3.4.1 Die Entwicklung des Rechtsbegriffes der Enteignung und die wesentlichen Elemente des „modernen“ Enteignungsrechts

Das Grundübel der frühen städtebaulichen Planung zu Beginn des 19. Jh.s begleitet die städtebauliche Praxis bis heute: Die Planung, die eine öffentlich-rechtliche Dauerbeschränkung der faktischen Bodennutzung darstellt, mindert die Nutzungsfreiheit des privaten Grundeigentümers. Sein Anspruch auf Baufreiheit und die öffentlich-rechtliche Steuerung der Bodennutzung stehen sich als unlösbare Konflikte gegenüber (Breuer 1976, 102): sowohl die Nutzungsbeschränkung durch den Plan als auch seine Aufhebung können Entschädigungsforderungen nach sich ziehen. In der Rechtsprechung zu Ende des 19. Jh.s, während der Weimarer Zeit sowie nach 1949 festigte sich ein erweiterter Enteignungsbegriff, wonach schon die bloße Eigentumsbeschränkung einen enteignungsgleichen Eingriff darstellen kann (Breuer 1976, 106).

Die Unantastbarkeit der nach der Naturrechtslehre „wohlerworbenen“ Eigentumsrechte wirkte auch im 19. Jh. fort; diese Rechte konnten nur gegen eine öffentlich-rechtliche Entschädigung beeinträchtigt werden. Die unter dem landesfürstlichen Absolutismus immer stärker ausgebauten Befugnis des Fürsten zum Eingriff in das Eigentum mit Hilfe der Polizeigewalt wurde im 19. Jh. radikal verändert: „jedes objektive und subjektive Recht (stellte) ein Werk des Gesetzgebers dar (und die) Balance zwischen staatlichen Eingriffsrechten und Einzelrechten des Bürgers (mußte) im Rechtsstaat völlig neu begründet“ werden (Breuer 1976, 125).

Im 19. Jh. war das Eigentumsrecht als fundamentalstes Recht gesichert worden; da auf diesem „Fundamentalrecht ... alle gesellschaftlichen Einrichtungen beruhen ... (hieß) die Sicherheit des Eigenthums bedrohen, ... in Wahrheit die Axt an die Wurzel des Staats legen“ (Grünhut 1873, 11), um diese Rechtsauffassung mit zeitgenössischer Stimme sprechen zu lassen. „Die Staatsgewalt braucht (aber) nicht zuzulassen, dass die Ausführung der wichtigsten Unternehmungen an dem Egoismus der Einzelnen scheitere, dass die Hartnäckigkeit des Individuums den Sieg davon trage über die Bedürfnisse der Gesamtheit. Das Einzeleigenthum muss, wo es mit der Aufgabe des Staats in einen unauflöslchen Gegensatz geräth, weichen, insofern und insoweit dieses die Bedingung für die Befriedigung der Anforderungen der Gesamtheit ist“ (Grünhut 1873, 9). Nur durch die volle Entschädigung aber wird die Verletzung des individuellen Rechts ausgeglichen; sie muß ein Äquivalent zum Vermögenswert darstellen. Die Entschädigung muß als „Ersatz allen Schadens“ gelten; der Enteignete muß in der Lage sein, „sich mit Hilfe der Entschädigungssumme dieselben Rechte und Vortheile zu verschaffen“, die ihm durch die Enteignung entzogen wurden (Grünhut 1873, 99 ff).

Der neue Eigentumsbegriff zeigte sich im „Doppelgesicht“ zwischen privater Verfügungsgewalt und öffentlichem Recht: alle Enteignungsgesetze mußten nun diese „Doppelseitigkeit“ handhaben und taten dies meistens zugunsten der „individualistischen Einseitigkeit“ (Hedemann 1930, 125).

Aus dieser grundsätzlichen Teilung zwischen privaten und öffentlichen Interessen mit dem vorrangigen Schutz des Privateigentums ergab sich das neue Rechtsinstitut der Enteignung mit den drei Grundelementen der modernen Expropriation: 1. öffentliches Bedürfnis, 2. gesetzmäßiges Verfahren und 3. gewährleistete Entschädigung (Hedemann 1930, 237).

Gesetzlichen Ausdruck fanden diese drei Grundelemente bereits in der Erklärung der Menschenrechte 1789 und im Artikel 545 des Code Civil (s.o). In den neuen Verfassungen und folgenden Spezialgesetzen wurde der Übergang von der naturrechtlichen Begründung der Entschädigung unter dem Absolutismus zur rechtsstaatlichen und verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie vollzogen (Breuer 1976, 124 ff), und „das Expropriationsrecht des bürgerlichen Rechtsstaates (stellte nunmehr) nur das Korrelat der verfassungsmäßig sanktionierten Herrschaft des Privateigentums“ dar (Grimm 1979, 122).

Um diese drei Grundelemente des Enteignungsrechts „rankten“ sich die folgenden Debatten:

1. Der öffentliche Nutzen mußte gewährleistet sein. Die Notwendigkeit der Enteignung wurde durch eine „Sachentscheidung“ der Verwaltung begründet und vom Staatsoberhaupt als „Hüter“ des öffentlichen Interesses entschieden. Eine weitere Frage beschäftigte sich damit, ob der Staat auch im Sinne Dritter (wie Eisenbahn- und Bergbaugesellschaften oder private Straßenaktiengesellschaften) einen „öffentlichen Nutzen“ aussprechen durfte; dies wurde in der Regel bejaht und zum Teil in speziellen Gesetzen niedergelegt, wie dem Preußischen Eisenbahngesetz von 1838. Eine Enteignung nur zu Privatzwecken (wie der Bau einer Fabrik oder privatwirtschaftlicher Wohnungsbau) war nicht möglich⁶⁶ (siehe auch von Rohland 1875, 12ff und Georg Meyer 1868, 180). Im Laufe der rechtstheoretischen Debatte wurde immer klarer, daß die Enteignung von Privateigentum den „Ausnahmefall“ darstellen sollte.

2. Das „gesetzmäßige“ Verfahren sollte das Privateigentum vor despotischer Willkür der Verwaltung und des Staatsoberhauptes schützen und versuchte dies durch die Einbeziehung der Gerichte in das Verfahren zu gewährleisten.

3. Die Expropriation sollte nur noch gegen „volle“ Entschädigung erfolgen und der Expropriant sollte keine Vermögensnachteile erleiden (Georg Meyer 1868, 272), d.h. neben dem auf Schätzung beruhenden gewöhnlichen Kaufwert sollten auch die Nachteile durch die Enteignung (wie Verluste im Gewerbebetrieb, Verlust landwirtschaftlicher Erträge etc.) angerechnet werden⁶⁷.

In den späteren Rechtsstreitigkeiten und der Enteignungspraxis in der Rheinprovinz (siehe Kapitel 6.0) bestimmten die Frage des Zeitpunktes der Wertermittlung

und der Fälligkeit der Entschädigungssumme, der Anrechnung eines Wertvorteils oder Mehrwertes für die Restgrundstücke, die diese durch die Enteignung bzw. die sie auslösende „Unternehmung“ erhielten⁶⁸, die Auslösung einer Entschädigungsforderung bereits auf Grund der Baubeschränkung durch den genehmigten Plan usw. die Diskussion (von Rohland 1875, 60ff).

Viele dieser Fragen wurden vor die Gerichte gebracht. Die Verfasser der Schriften zum Enteignungsrecht der 1860er und 1870er Jahre bezogen sich explizit auf Urteile des rheinischen Senats. Auch dies verdeutlicht, wie sehr die rheinische Praxis und ihre Erfahrungen mit dem modernen Enteignungsrecht auf das gesamte Preußen ausstrahlten (siehe z.B. von Rohland 1875, Anm. 60).

In *Preußen* war eine Enteignung auf der Grundlage des prALR bei Zahlung einer Entschädigung möglich. Es handelte sich aber nicht um ein explizites Enteignungsrecht; außer den Regelungen im prALR gab es keine speziellen Anordnungen und Gesetze zur Enteignung. Der Schutz vor willkürlichen Enteignungen war allerdings Gegenstand der verschiedenen Verfassungen in Deutschland (Grimm 1979, 124)).

Lediglich das „kurmärkische Chausseebauedict vom 18. April 1792, das durch die Verordnungen vom 8. August 1832, vom 17. Februar, 22. August und 26. December 1833 und 8. December 1837 eine vielfach erweiterte Ausdehnung erfahren hat, das s.g. Vorfluth-Edict vom 15. November 1811, das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, nebst dem hohenzollernschen Eisenbahngesetz vom 1. Mai 1865, das Gesetz über das Deichwesen vom 28. Januar 1848 und das Berggesetz vom 24. Juni 1865“ wurden als Spezialgesetze erlassen (Georg Meyer 1868, 146/147).

Erst in der Preußischen Verfassung von 1850 wurden im Artikel 9 die drei Grundelemente der „modernen“ Enteignung aufgenommen, indem es hieß: „Das Eigentum ist unverletzlich. Es kann nur aus Gründen des öffentlichen Wohles gegen vorgängige, in dringenden Fällen wenigstens vorläufig festzustellende Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes entzogen oder beschränkt werden“ (Hedemann 1930, 245). Nach „Maßgabe des Gesetzes“ deutete an, daß hier bereits auf ein eigenständiges Gesetz hingewiesen wurde, welches jedoch erst ab 1864 in die Verhandlungen ging und erst 1874 als einheitliches Gesetz für Preußen verabschiedet wurde. Im Rheinland wurde der Satz nach „Maßgabe des Gesetzes“ als Hinweis auf das geltende französische Gesetz vom 8.3.1810 interpretiert (siehe RhA 1851, 177ff).

In *Frankreich* hatte sich nach der Revolution die moderne Staatsrechtslehre durchgesetzt⁶⁹: „Nun erst gibt man dem Staate, was des Staates ist, und ist zugleich bemüht, zum Schutz des individuellen Rechtskreises im Staate genügende Garantien zu stellen; das Enteignungsrecht konnte jetzt erst zur vollen Klarheit und Anerkennung gelangen“ (Grünhut 1909, 961). Bereits im Artikel 17 der Erklärung der Menschenrechte 1791 wurde das Prinzip der Enteignung sanktioniert⁷⁰ (s.o).

Über das Verfahren, insbesondere die Entschädigung, wurde ein Dekret erlassen (4.4.1793), welches „fast genau“ in die Verfassung vom 24.6.1793, Artikel 19 mündet-

te (Bredt 1909, 13)⁷¹ und die Grundelemente: öffentlicher Nutzen, gesetzmäßiges Verfahren und Entschädigung beinhaltete. Gleichzeitig mußte für die Unbeschränktheit des Eigentums, ein politisch-rechtlicher Kontext geschaffen werden, der den Rechtstitel der „Herrenrechte“ und des Obereigentums in Frage stellte: Dies lieferte der Code Civil im Art. 545⁷².

Unter Napoleon I. wurde in Frankreich ein spezielles Gesetz am 16.9.1807 „betr. die Trockenlegung von Sümpfen (franz. „marais“ Anm.d.V.) und andere öffentliche Arbeiten“, das sog. „Marais-Gesetz“, erlassen: Mit diesem Gesetz sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Privatgrundstücke für verschiedenste öffentliche Unternehmungen, allen voran die Sumpftrockenlegung, wirtschaftlich verwerten zu können. Erstmals wurde mit der „Organisation des Enteignungsrechts“ und der genauen Regelung der Entschädigungsfrage begonnen (Grünhut 1909, 961).

Die Infrastrukturleistungen der neuen französischen Republik, von der Trockenlegung der Sümpfe bis hin zum umfassenden Straßenbau, führten zu diesen frühen Regelungen der Enteignung und Entschädigung. In Preußen begann die Ära des staatlichen Landstraßenbaus erst um 1845 (Grimm 1979, 125)⁷³.

Um aber die Zuständigkeit des Enteignungsspruches endgültig der landesfürstlichen Willkür zu entreißen, mußte eine gesetzliche Verankerung gefunden werden, die sich auch in den neuen Rahmen der Gewaltenteilung einfügte. Zunächst fiel in Frankreich die Enteignung vollständig in den Zuständigkeitsbereich der Verwaltung, die über die Enteignungsnotwendigkeit und über die Entschädigungssumme entschied. Statt des Landesfürsten war die neue Exekutive für die Enteignung zuständig. Um nach außen die Gewaltenteilung zu dokumentieren und jeglichen Willkürverdacht abzustreifen, soll Napoleon I. persönlich⁷⁴ auf die Beteiligung der Gerichte hingewirkt (Otto Mayer 1886, 236)⁷⁵ und die in das Gesetz von 1810 mündende Regelung initiiert haben, nach der die Festsetzung des Enteignungsgrundes durch die Staatsverwaltung (= die an die Stelle des Landesherrn getretene Exekutive) vorgenommen wurde und die Gerichte die Höhe der Entschädigung festlegten und richterlicherseits die Enteignung verordneten (Hedemann 1930). Um die Vorwürfe neuer obrigkeitlicher Willkür durch die neue Verwaltung zu entkräften, wurden zumindest formell die Gerichte eingeschaltet. Ob ein öffentlicher Nutzen vorlag, wurde allein vom Staatsoberhaupt entschieden (Grünhut 1873, 46). Die Frage der Notwendigkeit einer Enteignung entschied alleine die Verwaltung; die Gerichte konnten lediglich prüfen, ob die Verfahrensformen eingehalten wurden. Eine inhaltliche Beurteilung des öffentlichen Nutzens und der Notwendigkeit der Enteignung stand ihnen nicht zu. „Das sogenannte Enteignungsurteil verdient seinen Namen in keiner Weise“ (Otto Mayer 1886, 240): nach außen hin wurde der „Schein“ gewahrt, doch nach innen blieb der große Einfluß der Verwaltung ungebrochen. Die Verwaltung blieb bezüglich der Inhalte, der Bestimmung von Zweck und Notwendigkeit „Herr“ des Verfahrens. Aus dieser Position heraus war nicht zuletzt eine öffentliche Planung möglich.

3.4.2 Die Bedeutung des napoleonischen Gesetzes vom 16.9.1807

Die Artikel 30–32 und 48–57 des Gesetzes vom 16.9.1807 berühren die Fragen des Straßenbaus, der Fluchtlinienanweisung und des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens (s. Anhang). Während auf die Aussagen des Gesetzes zur Fluchtlinienplanung bereits hingewiesen wurde, stehen im folgenden die Aussagen zu den Enteignungs- und Entschädigungsfragen im Vordergrund, die zu den nachhaltigsten und in der Folge umstrittensten Neuerungen zählten: der Wertausgleich durch die Privaten infolge der Wertsteigerung der Grundstücke durch die öffentlichen Maßnahmen und die Ausdehnung der Enteignung auf die „Restgrundstücke“, d.h. auf die nicht unmittelbar von der öffentlichen Maßnahme betroffenen Flächen.

In Artikel 30 wurde explizit betont, daß von den Eigentümern angrenzender, im Wert verbesserter Grundstücke ein „Wertausgleich“ verlangt werden *konnte*, und zwar „bis zur Höhe der Hälfte“ der Wertsteigerung, die durch eine Kommission festgesetzt wurde und „als Geldzahlung oder Renten zu 4% netto oder als Überschreibung (Abtretung Anm.d.V.) eines Teils des Besitzes, falls er teilbar“ war (Art. 31), gesichert werden konnte. Der Wertausgleich bemaß sich danach, welchen „Wert der Gegenstand vor der Ausführung der öffentlichen Arbeiten hatte“ (Art. 31) und welcher Mehrwert daraus resultierte. Die Fälligkeit des Wertausgleichs mußte vom Innenminister angeordnet werden und trat erst nach Anhörung der betroffenen Grundeigentümer ein (Art. 32)⁷⁶. „Entschädigungen durch Eigentümer der benachbarten Grundstücke müssen nicht geleistet werden“ (Art. 32); es sei denn, daß diese ebenfalls vom Innenminister angeordnet wurde.

Die zu zahlende Entschädigung für den gleichzeitig enteigneten Boden (z.B. für das Straßenland) wurde mit dem zu zahlenden Wertausgleich verrechnet. „Je nach Ergebnis ... (wurde ein Restbetrag) an den Eigentümer ausgezahlt oder aber (war) von ihm zu begleichen“ (Art. 54) (siehe auch Grünhut 1873, 128). Der § 54 ordnete „eine unbeschränkte Anrechnung des Mehrwerts (an), ... daß der Eigentümer eventuell nicht nur keine Entschädigung erhielt, sondern seinerseits noch etwas darauf zahlen mußte“ (Layer 1902, 543). Insbesondere um die letztgenannte Regelung drehte sich in der Folge der Streit mit dem Ergebnis, daß die Grundeigentümer auf keinen Fall „draufzahlen“ mußten. Für die Bemessung der Entschädigung wurde der Wert „vor“ der Ausführung der Arbeiten und für die „Beitragspflicht der Adjacenten (der Wert) nach den aus der neuen Anlage zu ziehenden Vortheil“ (LHA 403/3627, 247) zugrunde gelegt. Die Königliche Regierung in Düsseldorf sah darin einen eindeutigen Vorteil des Gesetzes, mit dem der Spekulation entgegengewirkt werden könne.

Die vom Eigentümer zu entrichtende „ausgleichende“ Entschädigung (Otto Mayer 1886, 363), d.h. der Wertzuwachs, stellte eine zentrale Frage dar: Mit dieser Abschöpfung der Wertsteigerung des verbleibenden Grundstückes hätte z.B. die Entschädigungszahlung für die beanspruchte Straßenfläche ausgeglichen werden können. Die

Staats- und Kommunalkassen wären erheblich entlastet worden, und darüber hinaus hätten Mittel für die Herstellung der Maßnahmen bereitgestanden.

Die spätere Regelung der unentgeltlichen Abtretung des Straßenlandes, wie z.B. nach dem prFILG mit der Regelung der Beziehung der Anlieger zu den Kosten der Straßenherstellung, zeugen von einem Kompromiß, der sich auch aus der Debatte um die Wertzuwachssteuer – mit einer starken Intervention der Grundeigentümer – ergab. Nach der Regelung des Wertausgleichs des Gesetzes von 1807 sollte dem Staat durchaus ein Anteil an den planungsbedingten Wertzuwächsen zukommen; wenn auch oft nur im Sinne einer Reduzierung seiner eigenen zu leistenden Entschädigungszahlung.

Die dem Wertausgleich zugrunde liegende Idee des „gerechten Ausgleichs“ hätte zweifelsohne für die Stadterweiterungsprojekte durch die Berücksichtigung des Wertes der landwirtschaftlichen Ursprungsnutzung (z.B. Italien siehe Breil 1992) eine einschneidende Wirkung gehabt und zur Eindämmung der Bodenspekulation beigetragen. Erst mit rückwärtsgewandtem Blick und in Kenntnis der städtischen Probleme der Folgezeit kann dem Gesetz von 1807 die ihm gebührende hohe Bedeutung beigegeben werden. Die damalige Gesetzesintention lag in einer gerechten Vorteils- und Lastenverteilung zwischen Staat („Volks-Souverän“) und Privaten, deren Interessen rechtliche Anerkennung fanden⁷⁷. Als sich nach der Jahrhundertmitte die Probleme durch den unbeschränkten Bodenbesitz immer deutlicher zeigten, griff man in den Debatten um eine gesetzliche Lösung auf die Ansätze des napoleonischen Gesetzes von 1807 zurück, ohne dessen historischen Kontext zu berücksichtigen.

In engem Zusammenhang mit dem Gesetz vom 16.9.1807 stand das Gesetz vom 16. 6.1807, die „erste Betterment- bzw. Wertzuwachssteuerverordnung“ (Art. 30) (Bredt 1909, 16). „Aus diesem Gesetz geht klar hervor, daß Napoleon damals eine Bodenpolitik für rechtlich zulässig hielt, die sich heute (um die Jahrhundertwende, Anm.d.V.) in Deutschland erst langsam durchzusetzen beginnt. Betterment, Wertzuwachsabgaben, Enteignung im Dienste der Bodenpolitik und der Grundgedanke des *Lex Adickes*“ (Bredt 1909, 17) sind in den genannten napoleonischen Gesetzen enthalten.

Mit Bezugnahme auf die „*Lex Adickes*“ bezog sich Bredt auf die nach napoleonischem Gesetz prinzipiell mögliche „Zonenenteignung“, für die jedoch bis dahin „kein Anwendungsfall nachgewiesen werden konnte“ (Bredt 1909, 17)⁷⁸. Nach Art. 51 des Gesetzes vom 16.9.1807 hatte der Enteignete das Recht, die Übernahme seines ganzen Grundstückes zu verlangen, wenn Häuser oder Bauwerke abgerissen werden mußten (z.B. bei einer durch das Gebäude verlaufenden Straßenlinie). Dieses Recht bestand nicht, wenn nur ein Garten, ein Hof oder ein vom Hauptgebäude losgelöstes Nebengebäude betroffen waren (Grünhut 1873, 155). In diesen Fällen konnte das „Restgrundstück“ auf Verlangen des Eigentümers mit in die Enteignung einbezogen werden (zum französischen Enteignungsrecht siehe Bredt 1909, 11ff und Layer 1902, 140ff).

Das eigentliche Ziel der Zonenenteignung, d.h. der „planmäßige Erwerb des gesamten neben den Straßen und Plätzen liegenden Baugeländes (zur Schaffung) zweck-

mässiger Bauplätze“ (Meyn 1893, 46) war nach Meyn nicht das Ziel der frühen napoleonischen Enteignungsgesetze. Es war jedoch vorgesehen, daß ein Grundeigentümer, der nicht mit seinem Gebäude z.B. an die neue Fluchtlinie vorrücken und die dazu notwendige Fläche erwerben wollte, sein ganzes Grundstück hergeben mußte, welches die Gemeinde dann später veräußerte. Auch wenn das Grundstück allein nicht bebauungsfähig war (d.h. die „Restgrundstücke“), sollte es ggf. auf dem Zwangswege mit den benachbarten Grundstücken vereinigt werden (Art. 54)(Meyn 1893, 45)⁷⁹.

Die Anwendung dieses Passus hätte den Nachteil fehlender Umlegungsgesetze mildern können und war durchaus als Mittel zur zügigen Planverwirklichung vorgesehen. Nach Meinung der Königlichen Regierung in Düsseldorf war es recht und billig, die „Ueberlassung des Straßengeländes nicht „von dem freien Willen der einzelnen Adjacenten abhängig zu machen, indem ... diese Einzelnen entweder die Ausführung eines gemeinnützigen Unternehmens stören, oder sich auf Unkosten der Anderen bereichern“ (LHA 403/3627,-248). „Wertabschöpfung“ und „Zonenenteignung“ blieben so theoretische Größen und fanden keine praktische Anwendung bei der Umsetzung des napoleonischen Gesetzes von 1807 in der preußischen Rheinprovinz.

3.4.3 Die Bedeutung des napoleonischen Enteignungsgesetzes vom 8.3.1810

Weitaus bedeutender für die Praxis war das „Gesetz über die gerichtliche Entsetzung aus dem Eigenthum, wegen des öffentlichen Nutzens“ vom 8.3.1810, welches als erstes spezielles europäisches Enteignungsgesetz erlassen wurde und viele europäische Gesetze maßgeblich beeinflusste (s.Anhang). „Das französische Gesetz von 1810 wurde natürlich auch in den deutschen Ländern mit französischer Gesetzgebung eingeführt. Es blieb daher auch nach Aufhören der französischen Gesetzgebung in Rheinhessen, Rheinbayern und einem Theil von Rheinpreussen, dem Bezirk des Appelationsgerichtes zu Cöln, in Kraft“ (G. Meyer 1868, 148). Im Großherzogtum Hessen wurde es am 27.5.1821 und in Bayern durch das Gesetz vom 17.11.1837 ersetzt. Es folgten die braunschweigische Verordnung vom 26.3.1823 (Chausseebau) und das großherzoglich Badische „Gesetz betr. die Zwangsabtretung“ vom 28.8.1835 sowie das Frankfurter Gesetz vom 10.1.1837 (welches durch die Gesetze von 1847 und 1856 wieder aufgehoben wurde) (G.Meyer 1868, 149, Grünhut 1873, Münchener Untersuchung von 1891 u.a.).

In Belgien galten zunächst auch die napoleonischen Gesetze von 1807 und 1810; 1835 wurde ein eigenes Enteignungsgesetz mit der weitgehenden Übernahme der Bestimmungen des 1810er Gesetzes erlassen (Smets 1985)⁸⁰. Das erste italienische Enteignungsgesetz in der Lombardei vom 11.7.1813 war ebenfalls eine wörtliche Über-

setzung des französischen Gesetzes von 1810⁸¹. Auch die Schweiz knüpfte an das französische Vorbild an (Grünhut 1873, 65).

Nach dem Gesetz vom 8.3.1810 durfte in der Regel eine Enteignung nur zu öffentlichen Zwecken ausgesprochen werden und mußte in einem „kaiserlichen Dekret“ oder einer Kabinettsorder verordnet werden. Der Präfekt mußte die enteigneten Grundstücke bezeichnen und den Enteignungsgrund nachweisen. Die Enteignung durfte nur vorgenommen werden, wenn die Beteiligten zuvor Gelegenheit zur „Einrede“ hatten. Die Eingabemöglichkeiten wurden umfassend im Gesetz geregelt (siehe Art. 6 „Offenlage“, Art. 8 und 9 „Kommissionsverhandlungen“)⁸².

Von Beginn an waren a. die Einbeziehung der Gerichte in das Verfahren und b. die Zweiteilung des Verfahrens mit Feststellung des Enteignungsfalles, Wertschätzung und Festlegung der Entschädigungssumme als zentrale Bestandteile vorgesehen. Das formale Verfahren der Klärung des Enteignungsgrundes und der parzellenscharfen Festlegung der betroffenen Flächen wurde damit losgelöst von der nachfolgenden Wertermittlung und Entschädigungsfestlegung. Im ersten Teil des Verfahrens konnten die Eigentümer lediglich auf Einhaltung des Verfahrens klagen (Hörung vor der Kommission, Behandlung der Eingaben etc.). Der „Enteignungsgrund“ unterlag keiner richterlichen Prüfung; ob eine Enteignung z.B. für ein Straßen- oder Deichprojekt notwendig war, lag alleine in der Entscheidungsbefugnis der Verwaltung. Diese konnte sich nach einem genau bezeichneten Verfahren und nach Beschluß des Präfekten über die Zulässigkeit der Enteignung, in den „Besitz“ setzen (Art. 13–15). Die von diesem Verfahrensschritt getrennte Wertermittlung und Entschädigungsfestsetzung konnte damit auch zeitlich versetzt erfolgen. Sie war von den Gerichten u.U. auf der Grundlage der Wertermittlung einer Schätzungskommission (Art. 16–19) vorzunehmen⁸³. Eine „Entsetzung aus dem Eigentum“ konnte auch erfolgen, wenn die Entschädigungsfrage noch vor Gericht anhängig war (Art. 19). Die Auszahlung der Entschädigung wurde im Gesetz detailliert geregelt (Art. 20–24)⁸⁴.

Auch die Pächter und Mieter wurden in das Verfahren einbezogen. Der Eigentümer war gehalten, diese zu den Verhandlungen über die Entschädigungsfestsetzung hinzu zu laden; wenn er dem nicht nachkam, so mußte er später ggf. alleine die Entschädigungsforderungen dieser „Dritten“ erfüllen (Art. 18)⁸⁵.

Die betroffenen Grundeigentümer, und das war das Novum dieses „modernen“ Gesetzes unter den neuen Eigentumsbedingungen, waren an allen Verfahrensschritten beteiligt in dem Sinne von Eingabe- und Rekursmöglichkeiten; die Notwendigkeit einer Enteignung⁸⁶ an sich war jedoch im Rechtsweg nicht überprüfbar (Grimm 1979, 132)⁸⁷; dies wurde auch im Preuß. Enteignungsgesetz 1874 übernommen (Breuer 1995, 302).

In Frankreich wurden bei den folgenden Gesetzesnovellierungen z.T. große Veränderungen vorgenommen. Die erste Änderung vom 7.7.1833 sah eine noch weiterge-

hende Aufteilung der Zuständigkeiten vor: Bedürfnisfeststellung durch die Verwaltung, Ausspruch der Enteignung durch die „Normalgerichte“ und Schadensberechnung durch eine „Jury spécial“ (Hedemann 1930, 240)⁸⁸. Der Verwaltung wurde außerdem das Recht genommen, größere öffentliche Unternehmungen anzuordnen (Grünhut 1873, 43) und dieses Recht der „gesetzgebenden Gewalt“ vorbehalten. Der Grundsatz des Wertausgleichs wurde in abgemilderter Form wieder aufgenommen: eine spezielle Anrechnung der Werterhöhung „könne“ ggf. in Betracht kommen (Grünhut 1873, 128)⁸⁹.

Eine weitere Revision in Frankreich erfolgte am 3.5.1841 auf der Grundlage der vorherigen Gesetze mit weiterer Detaillierung. Das Gesetz von 1841 zusammen mit dem Gesetz vom 13.4.1850 (über die öffentliche Gesundheitspflege) konnte auch für die Enteignung und Beseitigung „ungesunder Stadtteile“ eingesetzt werden. Die Verwaltungsbehörde wurde zudem ermächtigt, Straßenland und auch übrig bleibende Teile der Grundstücke und Gebäude zu enteignen (Grünhut 1873, 50). Bereits 1848 gab es für den Umbau von Paris einige in Gesetzeskraft gekleidete Dekrete, die auch von fiskalischem Interesse waren: sie gaben „der Stadt in verschiedenen Formen das Recht ... angebrochene Grundstücke und Nachbargrundstücke zu erwerben, auch wenn sie für die Straße nicht gebraucht wurden, lediglich zu dem Zweck, sich brauchbare Bauplätze zu verschaffen oder die Entschädigungsforderung der Betroffenen zu mindern“ (Otto Mayer 1886, 238) (Dekrete vom 3. Mai 1848 und 26. März 1854). Durch weitere Dekrete, wie das vom 26.3.1852 für Paris, wurde z.B. die Sanierung unter dem Präfekten Haussmann bis 1868 betrieben (Meyn 1893, 48ff und Breuer 1995, 296ff).

3.4.4 Die Geltung der napoleonischen Gesetze in der preußischen Rheinprovinz

Die vorgenannten napoleonischen Gesetze galten selbstverständlich auch in dem zwischen 1794 und 1815 französisch besetzten Rheinland, insbesondere im linksrheinischen französischen „Departement de la Roer“⁹⁰. Mit dem Übergang an Preußen ab dem Jahr 1815 wurden die napoleonischen Gesetze weitgehend übernommen. Bereits in dem „Ressortreglement für die K.Pr.Rheinprovinz“ vom 20. Juli 1818 zu den Amtsbefugnissen wurde auf die Beibehaltung der Entschädigungsregelung des Gesetzes vom 8.3.1810 (§ 12 und 13) hingewiesen (Cramer 1838, 60). In dieser Verordnung des Königlichen Staats-Ministers wurde das Gesetz auch für Teile des Herzogtums Berg als verbindlich erklärt (LHA 403/-11748, 1ff.). Das napoleonische Expropriationsgesetz von 1810 mußte nur übersetzt und die französischen Amtsbezeichnungen mußten den preußischen angepaßt werden. Diese übersetzte und neu öffentlich bekannt gemachte Fassung wurde am 5.1.1822 im Amtsblatt der Regierung Düsseldorf veröffentlicht (s.Anhang). In dem Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Köln galt das

französische Gesetz vom 8.3.1810 bis zum Erlaß des „preußischen Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum“ vom 11. Juni 1874 (Grünhut 1873, 61, Georg Meyer 1875, 548, Hedemann 1930, 240). Nur einmal wurde dieses Gesetz modifiziert, und zwar am 25. 5. 1857 durch das „Gesetz, betreffend die Abänderung beziehungsweise Ergänzung des in dem Bezirke des Appellations-Gerichtshofes zu Köln geltenden Expropriationsgesetzes vom 8. März 1810“ (s. Anhang).

Das Gesetz vom 16.9.1807 galt ebenfalls in der Rheinprovinz fort, wie dies u.a. im Vorwort zur o.a. Gesetzesmodifikation von 1857 zum Ausdruck kam (vgl. Georg Meyer 1868 und 1875, 569).

Die Geltung dieser Gesetze im westlichen Preußen wurde durchaus im Kontext zum prALR gesehen (siehe LHA 403/11748). Die Preußische Regierung ließ dabei die Gesetze nicht nur „weiterlaufen“ oder am Rande weiterbestehen, sondern seitens der Berliner Regierung setzte man sich intensiv in Ausführungsanordnungen und Kommentaren an die Königlichen Regierungen der Rheinprovinz mit der Anwendung des Gesetzes auseinander, insbesondere in den von Rechtsunsicherheit geprägten 1820er Jahren.

So ging das Königlich Preußische Ministerium 1821 ausführlich auf die Handhabung der einzelnen Artikel des 1810er Gesetzes ein (s. Anhang LHA 403/11748, 1-29 vom 23.7.1821). Diese Instruktionen wurden als allgemein gültig in der Praxis (Wenemann 1983, 208) und durch die Gerichte anerkannt (RhA 1861, Abt. II, 83).

Die Ausführungsbestimmung vom 23.7.1821 ging auch explizit auf das Gesetz vom 16.9.1807 und die dort vorgesehene Möglichkeit des Einzuges des ganzen Grundstückes auf Wunsch des Eigentümers ein, wobei der nicht zum Straßenbau benötigte Rest später „zum Vortheile des Staats“ verkauft werden sollte (LHA 403/11748, 13). Auch die Abfindung von „Rechten Dritter“ entsprechend dem 1807er Gesetz (unter Minimierung der Ansprüche des Eigentümers) wurde betont (LHA 403/11748, 16). Ein rechtmäßiger Miet- oder Pachtvertrag löste Anspruch auf Entschädigung für die Dauer der noch möglichen Nutznießung aus: Da dieser Punkt sehr ausgiebig behandelt wurde, liegt die Vermutung nahe, daß es hier zu Konflikten gekommen war und die Regierung Regelungsbedarf sah. Die Baubeamten wurden dringend angewiesen, einen „Angriff auf das Privateigenthum“ (LHA 403/11748, 19) zu unterbinden, da auch hier Klagen über die Handhabung – wohl in Fortsetzung der altbekannten landesfürstlichen Praxis – laut geworden waren.

Die Beschränkung der Gerichte auf die Prüfung und als Garant für die Korrektheit des Verfahrens wurde auch durch das Königlich Preußische Ministerium bestätigt (LHA 403/11748, 21); die Form des Verfahrens und die korrekte Behandlung aller Reklamationen seitens der Privaten sollten aufs strengste geprüft werden. Ausdrücklich erfolgte die Festlegung über die „Sicherheit“ der zu zahlenden Entschädigung durch den Staat, der im Falle der Enteignung als „Käufer“ betrachtet wurde; die Handhabung sollte wie in jedem Zivilrechtsfall erfolgen (LHA 403/11748, 25) (Dahinter verbirgt sich auch

die Preußen bezüglich der Enteignung vertretene „Ankauftheorie“, von Rohland 1875 u.a.)⁹¹.

In diesen Ausführungsbestimmungen wurde auch deutlich, daß der Eigentümer nicht das „Ob“ der geplanten Maßnahmen, sondern nur das „Wie“ in Frage stellen konnte und z.B. auch Alternativen zur vorliegenden Planung (wie ein geänderter Richtungsverlauf der Straße) vorlegen konnte (LHA 403/11748, 9).

Die Gültigkeit des Gesetzes vom 8.3.1810 für die gesamte Rheinprovinz wurde auch in einer Kabinettsorder von 1836 bestätigt⁹². Hierüber herrschte weitestgehend Konsens, insbesondere nach der Klärung der rechtmäßigen Publizierung in den Amtsblättern der französischen Verwaltung. In den rechtsrheinischen Gebieten der Rheinprovinz im ehemaligen Großherzogtum Berg galt das Gesetz nur dort, wo die napoleonischen Gesetze allgemein fortbestanden und das Gesetz in dem bereits erwähnten Ministerialerlaß vom 20.7.1818 für verbindlich erklärt worden war; in den restlichen Gebieten des Großherzogtums Berg (Kreise Duisburg und Rees) wurde 1815 das prALR eingeführt (z.B. mußte für Baupläne in Duisburg und Mülheim die Enteignung auf der Grundlage des prALR beantragt werden)⁹³.

In den Jahrzehnten nach 1815 wurde das Gesetz „im Wortlaut“ von 1810 angewendet und war damit in der Rheinprovinz in seiner Ursprungsform wesentlich länger in Kraft als in Frankreich selbst. Die Modifikation des Gesetzes von 1857 betraf lediglich eine nähere Bestimmung über die vorläufige Einweisung der Verwaltungsbehörde in den Besitz des enteigneten Grundstückes, die auf Grund der neuen Verfassung von 1850 (Art.9) notwendig wurde. In den „Motiven“ zum Gesetzesentwurf wurde erläutert, daß das Gesetz von 1810, wie bereits aufgeführt, die gerichtliche Prozedur der Enteignung in zwei Abschnitte teilte: Im ersten Abschnitt wurde auf einseitigem Antrag der Bezirksregierung hin *ohne* Zuziehung der Beteiligten die Zulässigkeit der Enteignung durch Gerichtsentscheid anerkannt, wobei das Gericht nur die Richtigkeit des formalen Weges und nicht die inhaltliche Notwendigkeit prüfte und in einem zweiten Abschnitt wurde die Entschädigung ermittelt.

Nach Art. 19 des Gesetzes von 1810 hatte das Gericht die Befugnis, bei Dringlichkeit der Maßnahme eine provisorische Besitzeinweisung vorzunehmen. Insbesondere beim Eisenbahnbau war dies zunehmend notwendig geworden, da die Festsetzung der Entschädigung in einem zweiten Schritt oft zäh, mühselig und zeitaufwendig war. Nun hatte sich durch die Verfassung von 1850 der Eigentumsschutz in der Hinsicht verstärkt, daß hier in Art. 9 verordnet wurde, daß bei einer Enteignung zum öffentlichen Wohl in dringenden Fällen wenigstens eine „vorläufig festzustellende“ Entschädigung gezahlt werden müsse. Bei den Gerichten im Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Köln war es nun streitig, „ob ihnen die gedachte Befugnis zur provisorischen Einweisung in den Besitz schon in dem ersten Abschnitte des Verfahrens, oder erst im Laufe des, unter Zuziehung der Parteien geführten Prozesses zustehe. Eine Zeit lang erkannten die Gerichte im Sinne der ersteren Absicht“ (LHA 403/11748). Diese Mei-

nung wurde „nun seit kurzem“ weder vom Appellationsgerichtshof noch vom Ober-Tribunal als dem Gesetz entsprechend angesehen und jetzt die „vorläufige Einweisung in den Besitz und die vorläufige Festsetzung einer Entschädigung von einem förmlichen prozessualischen Verfahren abhängig“ (LHA 403/11748) gemacht. Bereits seit 1851 waren die Gerichte hier um Klarstellung bemüht (siehe Urteile des Rheinischen Archivs).

Dadurch jedoch war den Grundeigentümern mehrfach die Möglichkeit gegeben, aus „Schikane“ oder um unverhältnismäßige Entschädigungen im Wege des Vergleichs zu erlangen, das Verfahren zu verzögern. Dieser „Übelstand“ mußte um so dringender behoben werden, da bedeutende Eisenbahnbauten ausgeführt werden sollten und eine Verzögerung der Besitzeinweisung große Nachteile brachte.

Die grundeigentümerfreundliche Gerichtspraxis in der Rheinprovinz wurde hier zugunsten eines noch mächtigeren Privatinteresses, dem der Eisenbahngesellschaften, modifiziert. Den Gerichten wurde die Möglichkeit einer Einweisung in den Besitz gegen vorläufig festgesetzten Entschädigungsbetrag ermöglicht (Gesetz vom 25.5.1857, § 2); festgestellt wurde der vorläufige Betrag durch die Bezirksregierung auf der Grundlage der Wertermittlung eines Kommisars, ggf. unter Hinzuziehung von Sachverständigen. Der Abschätzungstermin wurde ortsüblich bekanntgegeben und die beteiligten Grundeigentümer konnten bei diesem Termin ihre Position vertreten (sonst wie nach Art. 16, Gesetz vom 8.3.1810). Die „Richtung“ der Modifikation des Gesetzes von 1857 bezüglich der vorzeitigen Entschädigung hatte sich bereits seit 1851 in den Urteilen der Gerichte inhaltlich vorbereitet (RHA 1851, 177 ff.).

Anders gestaltete sich die Frage nach der Gültigkeit des französischen Gesetzes vom 16.9.1807. Ebenso wie das Gesetz von 1810 war es grundsätzlich in allen Gebieten gültig, wo die französischen Gesetze fortbestanden. Dies betraf alle zum ehemaligen Roerdepartement gehörenden 42 linksrheinischen Kantone⁹⁴. Für die Teile des Großherzogtums Berg, in dem das französische Gesetz von 1810 im Jahre 1818 übernommen wurde, wie z.B. für die Stadt Düsseldorf, wurde gleichzeitig das Gesetz von 1807 als *nicht* gültig eingeschätzt. So wurde bei der Erweiterungsplanung für die Stadt Düsseldorf 1844 seitens der Oberbaudeputation in Berlin deutlich gemacht, daß „das französische Gesetz vom 16. September 1807, obgleich dies in einer früheren Verfügung an die Regierung Düsseldorf angenommen, nicht als maßgebend betrachtet werde, da dessen Publication im Herzogtum Berg *nicht* erfolgt ist“ (LHA 403/3627, 244)⁹⁵. Auf die Bergische Ministerialordnung vom 16.7.1807 (die m.E. entsprechende Festlegungen wie das napoleonische Gesetz von 1807 traf) konnte ebenfalls nicht zurückgegriffen werden, da auch ihre Publizierung unter Preußen nicht erfolgte (Hinweis beim Duisburger Bauplanverfahren LHA 403/3627). Mit dieser Argumentation wurde die Anwendung des napoleonischen Gesetzes vom 16.9.1807 (neben dem prALR) bei der Durchführung des Duisburger und Mülheimer Bauplans abgelehnt. Die Expropriation konnte in all den Städten nicht auf solche Grundstücke ausgedehnt werden, die

nicht für die Anlage der neuen Straßen erforderlich waren; d.h. die Enteignung der „Restgrundstücke“ war nicht möglich (LHA 403/3627, 201 zum Düsseldorfer Bauplan). Diese abschlägige Beurteilung der Anwendung des Gesetzes von 1807 wurde noch 1872 bei einem Streitfall über die Verrechnung des Minderwertes eines Restgrundstückes in Elberfeld deutlich (RhA 1872, 18ff).

1840 (8.9.1840) versandte der Oberpräsident der Rheinprovinz eine Abschrift des Gutachtens des Preuß. Justizministers Müller an die Bezirke⁹⁶; worauf sich die KRД auch beim Stadtbauplan von Mönchengladbach berief. Dieses Gutachten erlaubte zweifelsfrei die Anwendung des Gesetzes von 1807 neben dem Enteignungsgesetz von 1810.

Der Oberpräsident bezog sich im Anschreiben auf einen Bericht der KRД vom 20. Juni 1839 „Über Abänderung der Vorschrift des Gesetzes vom 16.9.1807 wegen Acquisition des Terrains bei neuen Straßenanlagen“ (HStA Reg.Düs.25519, 71)⁹⁷. 1840 wurde bestätigt, „daß der Herr Minister des Innern und der Polizei eine Modification der bestehenden Gesetzgebung nicht als Nöthig anerkenne“ (HStA Reg.Düs.25519, 71)⁹⁸ und er auf das beiliegende Schreiben des Justizministers aufmerksam mache, indem die „Hilfsmittel“ aufgezählt würden, die die Gemeinde aufgrund der vorhandenen Gesetze habe, „um die den Gemeinden bei Ausführung der Alignements-Pläne durch die erforderliche Expropriation erwachsenden Kosten, wenn nicht ganz, doch größtentheils von ihnen abzuwenden“ (HStA Reg.Düs.25519, 71) und damit ein Schutz der Gemeinden vor „Uebervortheilung“ gegeben sei. Minister Müller sah die bestehende Gesetzeslage als ausreichend an. Obwohl er die gegenteiligen Gerichtsurteile kannte, sah er die noch „unbedingte Anwendbarkeit“ des § 49 des Gesetzes von 1807 neben dem Expropriationsgesetze an.

Eine interessante Verbindung zwischen dem Verfahren der Enteignung und der Aufstellung der Stadtbaupläne ergab sich durch das annähernd identische Verfahren zur Offenlage und bezüglich der Behandlung der Reklamationen. Es ist zu vermuten, daß die Instruktion des Oberpräsidenten zur Bauplanerstellung von 1829 und spätere Hinweise zum Planungsverfahren durchaus an die Ausführungsregelungen von 1821S(LHA 403/11748) zum Enteignungsgesetz von 1810 anknüpften.

Die Enteignung sollte auch zur zügigen Durchsetzung des Bauplanes vorgenommen werden und Anwendung finden, „insofern der Grundeigentümer, falls es einen Bauplatz betrifft, sich nicht auf verbindliche Weise verpflichtet, solchen innerhalb von drei Jahren nach den Vorschriften des Bauplans selbst bebauen zu wollen“ (LHA 403/3627, 50: zum Mülheimer Bauplan von 1838). Indirekt war damit ein Baugebot mit starker Einschränkung der individuellen Baufreiheit noch ganz im Sinne und als Relikt landesfürstlicher Steuerungspolitik ausgesprochen.

Die Erforschung der Stadtbauplanpraxis, insbesondere im Regierungsbezirk Düsseldorf zeigte, daß in den Geltungsbereichen des prALR (rechtsrheinisch) bei der Genehmigung der Baupläne jeweils auf die noch folgende Antragstellung für die Einleitung von Enteignungsverfahren hingewiesen wurde. In den linksrheinschen Teilen der

Provinz mit napoleonischem Enteignungsrecht stellte bereits der genehmigte Stadtbauplan die Enteignungsgrundlage dar; diese mußte nicht mehr gesondert beantragt zu werden (siehe Kapitel 6.0).

Als großer Hemmschuh für die Durchführung der Baupläne ab den 1850er Jahre stellte sich eine zentrale Entscheidung des Preußischen Obertribunals heraus⁹⁹: den Eigentümern 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“ (Schmidt-Aßmann 1972, 26, Anm. 34). Dies führte dazu, daß größere Gesamtpläne die Städte vor ungeheure Entschädigungsansprüche gestellt hätten; 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 Straßenprojekt zur Ausführung anstand.

3.4.5 Die Einflüsse der napoleonischen Gesetze auf die preußischen Gesetze von 1874/1875

Nach dem Ende der bürgerlichen Revolution 1848 wurde in der Verfassung von 1850 (Art. 9) angekündigt, daß ein einheitliches Gesetz die Rechtszersplitterung aufheben sollte; ein Gesetzgebungsprozeß, der bis 1874 dauerte¹⁰⁰.

Die Mehrwertabschöpfung für die angrenzenden Restgrundstücke war zuerst Gegenstand der Debatten und wurde unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung der städtischen Finanzsituation bei der Anlage der Straßen eingebracht (Friedrichs 1889, 8). „Neben diesem Gedanken eines Vorteilsausgleichs bei der Entschädigungsregelung wurde auch die Möglichkeit diskutiert, die Gemeinden möchten den gesamten bei der Straßenanlage beteiligten Grundbesitz erwerben und den nach Abzug des Straßenlandes verbleibenden Rest zu höheren Preisen veräußern (Gedanke der Wertabschöpfung durch Zonenenteignung). Beide Wege schienen der Regierung aber nicht gangbar“ (Schmidt-Assmann 1972, 26). Es blieb bei der Beschränkung auf die Erhebung der Anliegerbeiträge (G.Meyer 1875, 591). Der „Minderwert“ für den Eigentümer z.B. durch die Unterbindung von Wegen zur Feldflur oder erschwerte Bewirtschaftung des Hofes mußte ausgeglichen werden. Hier hatte bereits die Gerichtspraxis im Rheinland den Weg vorbereitet (G.Meyer 1875, 588) (Eine detaillierte Darstellung des preuß. Enteignungsgesetzes von 1874 siehe Georg Meyer 1875, 598-603). Die Anrechnung eines Mehrwertes der verbleibenden Restgrundstücke auf die Entschädigung wurde vom Reichsgericht als unzulässig angesehen (Breuer 1995, 303ff).

Auch die Frage der Zonenenteignung spielte in den frühen Debatten um ein einheitliches Recht eine Rolle. So sah der preußische Entwurf zum Enteignungsgesetz im § 9 eine teilweise Enteignung von Gebäuden entsprechend des im Rheinland gelten-

den französischen Gesetzes vom 16.9.1807 vor (Grünhut, 1873, 159). Die wachsende Bedeutung der Zonenenteignung muß vor allem vor dem Hintergrund der beginnenden Sanierung der Altstädte gesehen werden (Stübgen 1896).

Die faszinierende Idee der Abschöpfung der Wertsteigerung der Grundstücke durch Planungsmaßnahmen bzw. ihre Anrechnung bei den zu leistenden Entschädigungszahlungen nach dem napoleonischen Gesetz von 1807 spielte in den zeitgenössischen Debatten bei der Änderung bzw. Neufassung von Enteignungsgesetzen eine bedeutende Rolle. So fand die Abschöpfung eines Teils der Wertsteigerung – anders als in Preußen – 1865 Eingang in das italienische allgemeine Gesetz über die Zwangsenteignung; wurde aber auch hier im Zuge einer grundeigentümerfreundlichen Gerichtspraxis unterhöhlt (siehe Breil 1992, 133). In Belgien sah die Gesetzesvorlage Ende der 1840er entsprechende Regelungen vor (Smets 1985/II, 455).

Das preußische Enteignungsgesetz wurde am 11.6.1874 erlassen und durch das sog. Preußische Fluchtliniengesetz vom 2.7.1875 in den § 11–14 bezüglich der Enteignung zum Zwecke des Gemeindestraßenbaus ergänzt.

Der Fluchtlinienplan nach dem prFILG 1875 ersetzte die Kgl. Verordnung über die Enteignung, d.h. nach § 11 (s. Anhang) reichte der genehmigte Fluchtlinienplan zur Einleitung eines Enteignungsverfahrens aus. Auch die „enteignungsrechtliche Planfeststellung“ (Breuer 1995, 298) erübrigte sich. Die Feststellung der Entschädigungssummen und der Vollzug der Enteignung wurden auf der Grundlage des preuß. Enteignungsgesetzes von 1874 vorgenommen. Den Enteignungsgrund, d.h. das Vorhandensein eines rechtskräftigen Fluchtlinienplanes, regelte das pr.FILG von 1875¹⁰¹. Dies entsprach der Praxis bei der Umsetzung der rheinischen Stadtbaupläne in Kombination mit dem napoleonischen Enteignungsgesetz von 1810.

Nach § 13 des prFILG konnte der Eigentümer eine Entschädigung verlangen, wenn auf Verlangen der Gemeinde (also nicht bereits nach Plangenehmigung) private Grundstücke für Straßen und Plätze abgetreten werden mußten, wenn die Fluchtlinie bestehende Gebäude durchschneidet und das Grundstück bis zur Fluchtlinie freigeräumt werden mußte und wenn durch die Fluchtlinienplanung die Bebauung an einem bereits als Baugrundstück geeigneten und an einer bereits bestehenden Straße gelegenen Grundstück geändert oder versagt wurde (s. Anhang). Die Übernahme des „Restgrundstückes“ auf Verlangen des Eigentümers wurde auch im prFILG übernommen.

Mit dem preußischen Enteignungs- bzw. Fluchtliniengesetz wurde auf die Möglichkeit der Zonenenteignung verzichtet, die u.a. in Belgien und Frankreich auf der Grundlage der napoleonischen Gesetze von 1807 und 1810 weiterentwickelt und in England auf der Grundlage der weiterbestehenden Grundeigentümerstruktur praktiziert wurde. Das Dilemma dieses Verzichts wurde in der Kritik am Enteignungsrecht immer lauter und führte nicht zuletzt zu Reformansätzen – wie den Gesetzesentwurf zur Zonenenteignung von Adickes 1892 (Hartog 1962, 110). Es fehlten Zugriffs- und Regulierungsmöglichkeiten für unbebaute und durch Straßen „verschnittene“ Rest-

grundstücke und das Instrument der Umlegung für die Regulierung des zersplitterten Grundbesitzes. 1902 wurde die Umlegung als „Lex Adickes“ für Frankfurt möglich; allgemein verbindlich für Preußen konnte erst nach dem Preußischen Wohnungsgesetz von 1918 die Umlegung per Ortsstatut eingeführt werden.

Die für die gemeindliche Planung so gravierende Eingriffsmöglichkeit der Zonenenteignung wurde im prFILG 1875 verschenkt. Statt dessen setzte sich die eigentümergefreundliche Form der Beitragspflicht zu den Herstellungs- und Unterhaltungskosten durch (§ 12 prFILG).

Die Handhabung des Enteignungsgesetzes als Instrument städtebaulicher Planung wurde durch die zu leistende hohe Entschädigung eingeschränkt. Allgemein wurde versucht, die Kosten für die Planungsumsetzung durch Benutzung vorhandener Verkehrsstraßen oder städtischen Grundbesitz gering zu halten (siehe z.B. Berlin oder Smets für Brüssel 1985/II, 451 ff.).

Anmerkungen 3.0

- 1 Gleichzeitig mit den eher ungeplanten, willkürlich, stückweise und den jeweiligen Bedürfnissen angepaßten Städte entstehen „in Deutschland Stadt-Konzepte, die nach ganz neuen Mustern aufgebaut und geplant sind. Ein Beispiel einer geplanten Stadt ist die 1606 gegründete Stadt Mannheim. Hier war der Kurfürst als Grundeigentümer der bildlich gesprochene 'Erbauer' der Stadt, in dem Falle einer kombinierten Bürger- und Festungsstadt. Die Planung des Straßenrasters, die Baublockaufteilung und die Bebauung folgten strengen rationalen Kriterien. Nach dem Konzept einer idealen Festungsstadt war ein sternförmiges Straßenraster notwendig, um die Verteidigungsbastionen, die nach Einführung der Kanone als neue Waffengattung notwendig waren, auf dem schnellsten Wege vom Exerzierplatz in der Mitte aus zu erreichen. In der Bürgerstadt wurde der Baublock dagegen ohne spitzwinklige Ecken für eine optimalere Grundstücksausnutzung angelegt und die für die Bebauung rationalste Methode gewählt. Die Gründung von Mannheim erfolgte an fast un bebauter, strategisch günstiger Stelle im Mündungsbereich des Neckars in den Rhein. Festgefahrene Strukturen, wie die Nutzungsrechte und das Beharren auf alten Rechten standen hier der Planungsdurchsetzung nicht im Wege. Nicht nur der Grundriß der Stadt, sondern auch Gestaltungsfragen unterlagen der kurfürstlichen Vorgabe. So wurde um die Zeit des 1. Wiederaufbaus der Stadt um 1680 eine Art Musterbauordnung für Mannheim erstellt, die für die unterschiedlichsten Lagen in der Stadt Bautyp und Bauhöhe festsetzte. Ganz im Sinne einer repräsentativen Residenzstadt, wurden an den Hauptachsen und im Bereich des Schlosses große, herrschaftliche Häuser festgelegt und die kleineren, einfacheren Häuser in die Nebenstraßen verlegt. Die Baublöcke waren fast quadratisch und hatten einheitliche Grundstücke mit geringen Tiefen" (Schröteler-von Brandt 1989, 106).

- 2 Eine Planung im heutigen Sinne gab es in der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt nicht. Für die Stadt Aachen vollzog sich z.B. der Planungs- und Bauprozess wie folgt: „Es gab eine strenge Ordnung der räumlichen Entwicklung durch die Obrigkeit, sprich dem Rat der Stadt, der als Lehns herr den Bewohnern lediglich die Nutzungsrechte am Boden zugestand. Sie selbst konnten nicht frei bestimmen, in welcher Art sie bauen, Grundstücke teilen oder gewinnbringend verkaufen konnten. Bis zum 15. Jh. wurden jeweils nur die Häuser verlehnt, d.h. die Bewohner übernahmen das Haus nach der Fertigstellung durch die Stadt. Später wurde der Häuserbau an Beauftragte (den Christoffeln) in den einzelnen Stadtquartieren, den Grafschaften, übergeben. Der Bau der Häuser wurde also von der Stadt durchgeführt. Der Rat regelte die Lieferung von Baumaterialien und ließ durch Bauarbeiter den Bau durchführen. Die Baustellen wurden von städtischen Baumeistern überwacht ... Ähnlich engen Regelungen wie das Zunftwesen im Mittelalter war so auch der Bauprozess in der Stadt unterworfen. Er wurde vom einem Rat bestimmt und überwacht, der jeweils die gesellschaftlich herrschenden Schichten der Stadt repräsentierte. Der Bauprozess wurde somit nicht den 'Privaten' überlassen, sondern unterlag einer quasi ordnenden Hand des Rates. Auch Bauordnungen sind für Aachen bis zur ersten Bauordnung aus dem Jahre 1826 nicht nachgewiesen (u.a. Dettmering 1986). Es wird allerdings vermutet, daß der überwachte Bauprozess nach gewissen einheitlichen Regeln verlief. So wurden die in der Umgebung vorhandenen Baumaterialien berücksichtigt als auch gewisse 'Moden' zugelassen. Nach dem großen Stadtbrand in Aachen, der 1656 fast 7/8 der Stadt, d.h. alle Fachwerkbauten vernichtete, wurden nur noch Steinhäuser in Aachen erlaubt. Die Feuer- und Seuchenbekämpfung war ein weiterer wichtiger Aspekt, der im Sinne der Allgemeinheit geregelt werden mußte. Aus Gründen des Feuerschutzes wurde z.B. 1630 der Bau von Kupfermühlen in der Stadt verboten, von denen immerhin über 100 Stück bestanden hatten. Die Bau- und Parzellenstruktur ist bis heute im Altstadt kern erhalten. Sie festigte sich durch ein Parzellierungsverfahren und eine Vergabe von Nutzungsrechten, die sich an den wirtschaftlichen

Bedingungen und den Interessen von Handel und Handwerk orientierten. Die sehr enge und kleinteilige Struktur um Krämerstraße, Körbergasse oder Fischmarkt erklärt sich aus den Marktstands- anordnungen. Die Marktstände und Verkaufshallen verloren immer stärker den Charakter eines Provisoriums und nach und nach entstanden feste Häuser. Zwischen den Buden und Verkaufshäusern bildeten sich Gassen und Plätze und die markttypische Reihung.

Nach dem Stadtbrand, fast 500 Jahre nach der ersten Festlegung des mittelalterlichen Grundrisses, wurde die Stadt auf dem gleichen Grundriß wiederaufgebaut. Dies ist auch ein Zeichen für die Starrheit überkommener Besitz- und Nutzungsrechte. Die Stadt hätte als Bodenbesitzerin zwar objektiv die Eingriffsmöglichkeiten besessen, eine den Bedürfnissen entsprechende „bessere“ Bau- und Parzellenstruktur zu planen; sie war aber faktisch durch die in der Ratvertretung sitzende Bürgerschaft nicht an einer Veränderung der alten 'Ordnung' interessiert. Lediglich ehemals in die Straßen springenden Häusern wurde die Einhaltung der Baufluchtlinie auferlegt.

In Aachen blieb es so beim Wiederaufbau nach 1656 bei der kleinteiligen Parzellenstruktur mit sehr schmalen, oft nur drei Meter breiten Grundstücken bei außergewöhnlichen Tiefen von bis zu 60 Meter. In den gegründeten Städten wurde dagegen ein günstigerer Grundstückszuschnitt gewählt: in Freiburg im Verhältnis Breite zu Tiefe von 1:2, in Lübeck 1:4. Der Grund für diese Parzellenstruktur in Aachen ist die besagte Entwicklung aus den Marktstandsanordnungen. Da die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung der Straßen so klein wie möglich gehalten werden sollte, und die Baustruktur sich aus den Verkaufsständen des Marktes ergab, wo sich möglichst viele einen Anteil an der begehrten Straßenfront sichern wollten, wurden schmale Parzellen vergeben. Diese schmalen Grundstücke führten später in Aachen zur Stockwerksteilung. Als die Verdichtung der Bebauung zunahm, konnten die schmalen Parzellen nicht mehr geteilt werden. Eine Verdichtung fand so vertikal durch Aufstockungen, aber vor allem durch die Teilung der Stockwerke statt. Es entstand ein Teilbesitz -ähnlich dem heutigen Teileigentum- an Stockwerken, ja sogar an einzelnen Zimmern. Die Wohnverhältnisse bei extremer Überbelegung verschlechterten sich zunehmend.

Hinsichtlich der Nutzungsverteilung in der Stadt und den Standorten der Wohnbereiche für die verschiedenen sozialen Klassen, bestanden schon frühe Unterschiede. Die Situation verschlechterte sich zu Ungunsten der ärmeren Bevölkerungsschichten im 18. Jh. mit der zunehmenden Ablösung des Zunftwesens und wachsender Fabrikarbeit. Zur Zeit des Zunftwesens, wo z.B. die Gesellen bei ihrem Meister wohnten, herrschte im klassischen, als Einfamilienhaustyp konzipierten Dreifensterhaus in Aachen eine vertikale Differenzierung im Haus: Arbeiten im Erdgeschoß, Wohnen der Meisterfamilie im 1. Obergeschoß und den Zimmern von Gesellen und Gesinde unterm Dach. Nach dieser vertikalen Differenzierung erfolgt noch die Verteilung nach Stadtvierteln. Da wohnten die ärmeren und schlechter angesehenen Handwerker in den Randlagen, die „besser gestellten“ Handwerker und der Handel besetzten den Kernbereich. Die Patrizier und Bürgerhäuser, die anfangs in den Kernbereich eingestreut waren ... siedelten sich ab dem 18. Jh., als der Bereich des 1. Grabenringes für die Bebauung freigegeben wurde, an Seilgraben, Kapuzinergraben oder Friedrich-Wilhelm-Platz an. Die ärmere Bevölkerung wohnte meist in den Randbereichen und in der Nähe der Tuch- und Nadelfabriken an den Bächen (wie Roß- oder Lindenviertel). Die Eingriffsmöglichkeiten der Stadt in den Bauprozess verdeutlicht das weitere Beispiel: Da die Bewohner oft nicht in der Lage waren, die Häuser in gutem Zustand zu erhalten, wurden diese häufig baufällig. Die Stadt entzog den Bewohnern die 'Verfügungsbefugnis', da bei der Überlassung der Häuser durch die Stadt die Bewohner verpflichtet wurden, diese instand zu halten. Der 'Verfügungsberechtigte' durfte die Häuser selber nicht verkaufen. Die wirtschaftlich schwächeren Bewohner waren gezwungen, die Stadt zu verlassen, wenn sie sich kein neues Domizil leisten konnten. Damit konnte über das „Bauen“ die Bevölkerung quasi auf ihren leistungsfähigen Kern reduziert werden. Die baufälligen Häuser wurden neu versteigert. Hier lenkte die Stadt den Bauprozess, indem nur die Häuser versteigert wurden, die in der Nähe zum Kernbereich lagen. Vor allem in der Zeitphase, als sich die Stadt stark entleerte, wollte man eine Zersiedelung und eine Art 'Zahnückenbebauung' in der Stadt vermei-

den. So versuchte die Stadt die Geschlossenheit der Bebauung von innen nach außen zu wahren. Zu weit ab gelegene baufällige Häuser wurden nicht mehr neu versteigert und verfielen. Die Bürger versuchten jedoch immer wieder, die am Rande gelegenen, meist billigeren Bauplätze und Häuser zu bekommen. Ein regelrechtes Bauverbot bestand im Mittelalter lediglich für die Bereiche an den Gräben und Bächen und – wegen der Freihaltung der Schußbahnen – für die Umgebung außerhalb der Stadtmauern (Schröteler-von Brandt 1989, 106/107).

- 3 Zusammengefaßt können folgende Planungsbedingungen für die meisten Städte in Deutschland im 17. und 18. Jh. festgestellt werden: 1. relativ langsam wachsende Stadt, 2. ausgedehnte Stadterweiterungsflächen vorgesehen, 3. Steuerung des Bau- und Planungsprozesses durch die Obrigkeit; „ordnender“ Eingriff in die Stadtentwicklung durch Bodenbesitz möglich, 4. Erleichterung des Häuserbaus durch „Verleihung“ des Bodens gegen Zins; keine Eigentumsrechte im heutigen Sinne, sondern Nutzungsrechte, 5. Regulierung des Bauprozesses durch Baugebot nach Erhalt der Baustelle, Einziehung brachfallender Flächen, Verpflichtung zur Instandhaltung, 6. geringer Kostenaufwand beim Häuserbau: Nachbarschaftshilfe und öffentliche Bauhilfe, geringe Materialkosten durch ortsübliche Materialien und Verfügbarkeit über Allmendeland, 7. geringere baupolizeiliche Auflagen und Anforderungen an Straßenanlagen und Entwässerung, 8. Bauverbot für Gräben und Bäche und im äußeren Umkreis der Stadtmauer.

- 4 „Eine schon 1667 erlassene, 1723 wiederholte Verordnung erklärt alle nicht wieder bebauten wüsten Hausstellen als „dem Publico verfallen“, und nicht bloss die Besitzer, sondern auch die „Creditores Hypothecarii alles daran habenden Rechts verlustig“; die Grundstücke sollen samt dazu gehörigen Aeckern und Gärten an Baulustige unentgeltlich überwiesen werden“ (Preuss 1912, 344). „Die Entschädigung, die der Baulustige dem Vorbesitzer zu geben hatte, wurde auf Bezahlung etwaiger Scheunen und Ställe, sowie der Aussaat beschränkt. – In diesen Bestimmungen liegt zweifelsohne schon eine Enteignung“ (Bredt 1909, 81). Diese tief in die privatrechtlichen Grundsätze einschneidende Verordnung des Verlustigwerdens der wüsten Baustellen innerhalb bestimmter Fristen führte zum „passiven Widerstand“ der Magistrate verschiedener Städte. Als es daraufhin zu Beschwerden der „Neuanziehenden“ kam, erneuerte der Kurfürst 1669 sein Edikt in gnädigster und ernstlicher Ermahnung. In den „landesherrlichen Edikten wurde ... auch in der Folgezeit an dem Grundsatz der bedingungslosen Abtretung festgehalten. In zwei für alle kurmärkischen Städte geltenden Edikte von 1721 und 1722 „zur Beförderung des Anbaues der Städte und zur Ansetzung der noch fehlenden Handwerker“ wurden die Bestimmungen des Patents von 1667 ausdrücklich erneuert“ (Voigt 1901, 36). (Für die Friedrichsstadt in Berlin siehe Voigt 1901, 66ff.).

- 5 „Ein Jahrhundert nach dem ersten Erlaß (von 1667 Anm.d.V.) dieser Verordnung erging an das Kammergericht die Kabinetsorder Friedrich's d.Gr. v. 15. April 1765, die von den Kanzeln aller Berliner Kirchen verlesen werden mußte. Darin erklärte der König, dass Mietsteigerung und Hauswucher „ungeachtet Unserer dieserhalb immediate erlassenen scharfen Verordnungen noch bis dato beständig fortdauern, und beydes grossen Theils seine Schutzwehre in der gemeinen Rechtsregul: Kauf bricht Mierte, finde ... Da Wir nun eine längere, den sich von ihren Häusern einen übertriebenen Wert einbildenden Eigentümern am Ende selbst nachteilige Nachsicht zu gestatten nicht gemeinder sind, so haben Wir nötig gefunden, bis Wir allenfalls noch wirksamere Massregeln ergreifen, indessen in Unserer Residenz Berlin die bisher beobachtete gemeine Rechts-Regul: Kauf bricht Mierte, aufzuheben“ (Preuss 1912, 344ff.).

- 6 Mit Rücksicht auf das Wachstum der Städte wurde für niedrige Lebensmittelpreise und für „ordentliche Wohnungen“ (Voigt 1901, 34) gesorgt.

- 7 „Mit der Einführung der Akzise verloren die Städte jeden Einfluß auf die Bewilligung wie auf die Höhe und Form der Besteuerung; gleichzeitig faßte die landesherrliche Regierung, da die Akzise durch kurfürstliche Beamte erhoben wurde, festen Fuß in der Kommunalverwaltung. Die Steuerfassung war die finanzielle Basis des Heeres, und der landesherrliche Kommissar, der die Akzise kontrollierte, war zugleich ein wichtiges Glied der Militärverwaltung“ (Voigt 1901, 33).
- 8 „Vom Großen Kurfürsten bis zum Tode Friedrichs des Großen wurde aus der kleinen Landstadt (Berlin Anm.d.V.) mit 9–10.000 Köpfen die preußische Residenz mit 150.000 Einwohnern, ohne daß trotz des zeitweilig überaus schnellen Anwachsens jemals Wohnungsnot oder eine ungesunde Steigerung der Mieten eingetreten wäre. Vielmehr gelang es einer umsichtigen und ständig weitergehenden Baupolizei, die erst lediglich das erforderliche Bauland zu billigen Preisen bereit stellte, die es später unentgeltlich abließ und die Bauthätigkeit durch stets wachsende Prämien ermunterte, um dann schließlich in bewußtem Kampf gegen das Spekulantentum zum staatlichen Häuserbau überzugehen, die Mietpreise dauernd unter der Grenze zu halten, die durch die infolge des Prämien-systems und der Reglementierung des Baugewerbes überaus niedrige Baukosten gezogen war“ (Voigt 1901, 92).
- 9 Eudämonistische Lehre ist die philosophische Lehre, die im Glück des Einzelnen oder des Gemeinwesens die Erfüllung menschlichen Daseins sieht (Fremdwörterduden Auflage 1989). Der eudämonistische Absolutismus verkündete „den Schutz der privaten Rechte der Untertanen als eine Aufgabe seiner Wohlfahrtsdiktatur; aber was Privatrecht sei, das bestimmt im obrigkeitlichen Polizeistaat sein unumschränktes, souveränes Ermessen“ (Preuss 1912, 343).
- 10 Die Verordnung vom 4.3.1717 durch den Fürsten Josef Clemens von Baiern in Lüttich war für ein ausgedehntes Straßenbau- und Stadtverschönerungsprogramm gedacht. Die enteigneten Grundstücke sollten geschätzt und der Wert gerichtlich bestätigt werden. Dritte, von der Enteignung betroffene Personen sollten verständigt werden und erhielten ebenfalls Rechte an den Entschädigungssummen zugesprochen (Grünhut 1873, 39).
- 11 In der Verordnung vom 30.10.1733 von Georg Ludwig von Berg wurde zum Enteignungsverfahren geregelt, daß sowohl auf den gegenwärtigen Preis als auch auf den besonderen Wert des Grundstückes (z.B. aus seiner Lage) Rücksicht genommen werden müsse; nach erfolgter Schätzung und Regelung der Entschädigungsfragen und nachdem die Entschädigungssumme deponiert war, konnte die Besitzeinweisung erfolgen, ohne daß einem eingereichten Rekurs (Widerspruch) eine aufschiebende Wirkung zukam (Grünhut 1873, 39).
- 12 Siehe Angaben von Fehl (1995) u.a.: in Brüssel die Neuordnung des Place Royal vor dem Schloß einschließlich der Neuordnung der Zufahrtsstraßen ab 1768 oder der in Paris von Ludwig XVI. verordnete Abriß von Häuser auf Zufahrt und Brücke zur Cité-Insel ab 1786.
- 13 Nach Layer hätte man aus „lauter favor für das freie Eigentum beinahe auf die Expropriation vergessen“ (1902, 143) und diese erst in den letzten Verfassungsverhandlungen eingebaut.
- 14 So wurden bereits in der „Friedrichstadt“ in Berlin von Kurfürst Friedrich III. um 1688 „die Baustellen ... gänzlich umsonst und zu freiem Eigentum an Baulustige abgegeben und keinerlei Grundzins weiterhin verlangt“ (Voigt 1901, 48).
- 15 Für die wissenschaftliche Klärung des Enteignungsrechtes in seinem Widerspruch zwischen privatem Eigentum und öffentlichen Interessen war die Lehre von Hugo Grotius im 17. Jh. maßgebend,

indem er definierte, daß dann das Privatrecht entzogen werden kann, wenn ein öffentliches Interesse dies erfordert und nur gegen Entschädigung (Grünhut, 1873, 39) (zum theoretischen Begriff und Hugo Grotius Naturrecht siehe auch Bredt 1909, 122ff.). Während auf der einen Seite sich theoretisch das „höhere Recht der Staatsidee“ entwickelte, erfolgte praktisch im 18. Jh. unter einem „aufgeklärten Absolutismus ... eine staatliche Bevormundung“ (Grünhut 1873, 41). Montesquieu lenkte die Aufmerksamkeit wieder auf die aus dem Auge verlorenen Rechtstitel des Individuums, ohne die Enteignung für unzulässig zu erklären.

- 16 Als Voraussetzung für die Enteignung wurde ein öffentliches Interesse und die Zahlung einer Entschädigung angesehen. Die sich während des Absolutismus immer stärker festigende Hoheitsgewalt des Landesherrn und seiner Rolle quasi als Hüter des „Publica utilitas“ (Hedemann 1930, 230) sollte damit Grenzen gesetzt werden. Argumentativ bediente sich die Rechtslehre dabei der „Lehre von der Heiligkeit der Verträge“ und der „Lehre der wohl erworbenen Rechte“ (Hedemann 1930, 228): die grundsätzliche Unverletzlichkeit des Eigentums wurde anerkannt und sollte vor Willkürakten geschützt werden. Enteignung war so nur als Ausnahmefall und unter den v.g. Bedingungen (öffentlicher Nutzen und gegen Entschädigung) erlaubt.
- 17 § 74 prALR von 1794: „Einzelne Rechte und Vortheile der Mitglieder des Staates müssen den Rechten und Pflichten zur Beförderung des gemeinschaftlichen Wohls, wenn zwischen beiden ein wirklicher Widerspruch, Collision, eintritt, nachstehen“. § 75 prALR: „Dagegen ist der Staat denjenigen, welcher seine besondern Rechte und Vortheile dem Wohl des gemeinen Wesens aufzuopfern genöthigt wird, zu entschädigen gehalten“ (Hedemann 1930, 231).
- 18 „Wenn das Eigenthum getheilt ist, so wird derjenige, welchem nur ein Miteigenthum an der Proprietät, aber kein Antheil an dem zum Eigenthum gehörenden Nutzungsrechte zukommt, Obereigenthümer genannt“ (Hedemann 1930, 3); Nach prALR I 8 (§ 16): „Das Eigenthum einer Sache ist getheilt, wenn die darunter begriffenen verschiedenen Rechte verschiedenen Personen zukommen“; (§ 19): „Wer nur die Proprietät der Sache ohne das Nutzungsrecht hat, wird Eigner genannt“; (§ 20): „Wer Miteigner der Proprietät ist, und zugleich das Nutzungsrecht hat, dem wird ein nutzbares Eigenthum der Sache beigelegt“ (Hedemann 1930, 4). Ober- und Untereigenthümer konnten beide nicht beliebig über ihren Besitz verfügen. Nur der Adel war zum Besitz adeliger Güter berechtigt (Hedemann 1930, 6); auf den Lehen bestanden große Anteile von Lasten.
- 19 Hiermit sollten die noch „vorhandenen Beschränkungen theils in Besitz und Genuß des Grundeigentums, theils in den persönlichen Verhältnissen des Landarbeiters“ beseitigt werden. In § 1 des Ediktes wurde die „Freiheit des Güterverkehrs“, sprich der freie Grundstücksverkehr und die Grundstücks- theilung, unter Anzeige bei der Landespolizeibehörde für alle Stände ermöglicht (betraf insbesondere den ländlichen Grundbesitz). Im § 1 hieß es wörtlich: „Jeder Einwohner Unserer Staaten ist, ohne alle Einschränkung in Beziehung auf den Staat, zum eigentümlichen und Pfandbesitz unbeweglicher Grundstücke aller Art berechtigt; der Edelmann also zum Besitz nicht bloß adeliger, sondern auch unadeliger bürgerlicher Güter aller Art, und der Bürger und Bauer zum Besitz nicht bloß bürgerlicher, bäuerlicher und anderer unadeliger, sondern auch adeliger Grundstücke, ohne daß der eine oder der andere zu irgend einem Gütererwerb einer besonderen Erlaubnis bedarf, wenngleich, nach wie vor, jede Besitzänderung den Behörden angezeigt werden muß. Alle Vorzüge, welche bei Gütererbschaften der adelige vor dem bürgerlichen Erben hatte und die bisher durch den persönlichen Stand des Besitzers begründete Einschränkung und Suspension gewisser gutsherrlicher Rechte fallen gänzlich weg.“ In § 2 wurde die freie Wahl der Erwerbs, d.h. die Möglichkeit des Betreibens der Landwirtschaft durch das Bürgertum festgelegt und in § 4 die Theilung der Grundstücke geregelt. „Die Besitzer an sich veräußerlicher städtischer und ländlicher Grundstücke und Güter aller Art

sind nach erfolgter Anzeige bei der Landespolizeibehörde, unter Vorbehalt der Rechte der Realgläubiger und der Vorkaufsberechtigten (§ 3), zur Trennung der Radikalien und Pertinenzen, sowie überhaupt zur teilweise Veräußerung, also auch die Miteigentümer zur Teilung derselben unter sich, berechtigt" (Stier-Somlo 1927). Am 16.6.1820 folgte eine „Verordnung, die Erwerbung und Ausübung der Realrechte auf Grundstücke, insbesondere der Hypothekenrechte bei nicht vollständig eingerichteter Hypothekenwesen betreffend (Stier-Somlo 1927, 250).

- 20 „Die zweite Phase bodenordnender Gesetzgebung in Preußen wird repräsentiert durch das Gesetz, betr. Ablösung der Reallasten, und das Rentenbankengesetz – beide vom 2. März 1850. In ihnen soll die Gewährleistung freien Eigentums, wie sie in der Preußischen Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 niedergelegt ist, in Einzelausgestaltungen festgelegt werden. Abweichend von den großen Edikten von 1807 und 1811, deren Freiheitsbegriff die Züge des ökonomischen Liberalismus tragen, ist das Ablösungsgesetz stärker von Leitbild einer Freiheit zu politischer Mitwirkung bestimmt. Das beruht auf dem in der Begründung zum Gesetzesentwurf offen ausgesprochenen Erkenntnis, daß die Stagnation in der Frage der Bodenfreiheit der Revolution von 1848 gerade in ländlichen Gebieten Zündstoff lieferte. – Demzufolge will das Gesetz die letzten Relikte des grundherrlichen Bindungen des Grundeigentums endgültig beseitigen. Es tut das unter Respektierung des Eigentums in seiner wertmäßigen Substanz: Die noch verbliebenen Positionen werden auf ihren realen Geldwert reduziert und je nachdem als entschädigungslos aufgehoben oder entschädigungspflichtig ablösbar aufgeführt.“ (Schmidt-Aßmann 1872, 12/13). Diese neue Gesetz stand eng in Verbindung mit der neuen Gemeindeordnung von 1850, die das Kommunalrecht neu formulierte und von der „Grundvorstellung einer allgemeinen einheitlichen und unmittelbaren Staatsuntertänigkeit“ (Schmidt-Aßmann 1972, 14) ausging. „Die Durchführung der Liberalisierungstendenzen litt allerdings darunter, daß sie das gerade aus strengen Bindungen befreite Individuum zu frühzeitig der scharfen Zugluft wirtschaftlicher Interessengegensätze auslieferte. Der Wegfall feudaler Schutzpflichten und der staatlichen Bauerschutzpolitik einerseits, unerträgliche Landabzüge bei der Regulierung andererseits führten dazu, daß viele „befreite Bauern“ auf die Stufe der Tagelöhner herabsanken oder zu einem städtischen Proletariat wurden“ (Schmidt-Aßmann 1972, 14).
- 21 „Die stolzen ‘législateurs’, die das Eigentum ‘befreit’ und heilig gesprochen hatten“, wollten doch – nunmehr drüben auf der anderen Seite –, das legislative Recht zur Gestaltung der öffentlichen Bedürfnisse nicht preisgeben. So setzten in den folgenden Zivilrechtskodifikationen eine Vielzahl von Formulierungen ein, die die an den Anfang gesetzten Formulierungen begleiten wie „Modifikation“ (freies Recht und staatliche Macht) und „Restriktion“ (quasi neue Doppelgesicht des Eigentums zwischen privater Verfügung und öffentlicher Macht; die Gesetze als Handhabung dieser Doppelseitigkeit zugunsten „individualistischer Einseitigkeit“ (Hedemann 1930, 125).
- 22 „Der Boden ist frei geworden, um als Wertträger am Güter- und Kreditverkehr teilzunehmen. Die Bodenordnung ist liberalisiert worden, um in einer gewandelten Gesellschaft einen neuen, viel stärker von ökonomischen Gesichtspunkten her bestimmten Platz einzunehmen“ (Schmidt-Aßmann 1972, 15).
- 23 Das Obereigentum bestand an Grund und Boden und das Untereigentum an Gebäuden.
- 24 „Das Eigenthum an Grund und Boden schließt das Eigenthum an allem, was über und unter der Oberfläche ist, in sich. – Der Eigenthümer kann auf der Oberfläche alle Pflanzungen und Anlagen machen, welche er für gut findet, vorbehaltlich der in dem Titel: von den Servituten oder Grunddienstbarkeiten, festgesetzten Ausnahmen“ (Buch II,2. Titel, § 552) (Cramer 1838, 53) (Einschränkung: Bergwerke).

- II. Buch, 2. Titel: § 544 „Eigenthum ist das Recht, eine Sache auf die unbeschränkte Weise zu benutzen und darüber zu verfügen, vorausgesetzt, daß man keinen durch die Gesetze oder Verordnungen untersagten Gebrauch macht“ (Cramer 1838, 52).
- 25 In den Servituten wurden z.B. die Entwässerung der Grundstücke, das Recht, sein Grundstück „einzuschließen“, die gemeinschaftliche Zuständigkeit der Nachbarn für Grenzmauern, Regelungen über Stockwerkeigentum (§ 664), Verbote, die Aussicht des Nachbarn zu verbauen (§ 678), eine Art Wegerechteszwang für vom Zugang von öffentlichen Wegen eingeschlossene Grundstücke (§ 682 ff.) etc. festgelegt.
II. Buch, 4. Titel, § 637: „Eine Servitut ist eine Last, die auf ein Grundstück zum Gebrauche und zum Nutzen eines Grundstückes gelegt ist, welches einem andern Eigenthümer zugehört“ (Cramer 1838, 61). Der besondere Nachbarrechtsschutz bildete später auch in den preußischer Gesetzesreform von 1807 eine bedeutende Rolle, da sich bereits von altes her bestimmte Rechtsinstitute herausgebildet hatten (Schmidt-Aßmann 1972).
- 26 Das durch die Niederlegung der Befestigung 1826 gewonnene Terrain überließ die Stadt Bonn interessierten Bürgern unter der Auflage eines Baugebotes und bei Zusage einer 10jährigen Befreiung von der Grundsteuer (Petsch-Bahr 1983, 254).
- 27 In der preußischen „Verordnung über den Geschäftsgang in Bausachen“ von 1807 wurde in den §§ 3 und 4 (s. Anhang) ausdrücklich auf das Verunstaltungsgebot hingewiesen.
- 28 Amtsblatt der Königlichen Regierung Düsseldorf von 1835, Seite 366: „Nr. 315 Bau-Ordnung für die Stadt Düsseldorf l.S.II Nr. 8525“ (Auszug):
„§ 1. Die Bau-Ordnung der Stadt Düsseldorf beschränkt sich auf den Umfang des durch die Allerhöchste Kaninets-Ordre vom 4. Juni 1831 (Amtsblatt Seite 406) genehmigten Stadt-Bauplans.
§ 2. Für die Bau-Polizei des Stadt-Bezirktes ist dem Oberbürgermeister eine berathende Kommission, aus drei Mitgliedern bestehend, beigeordnet.
§ 3. Der Oberbürgermeister versammelt, so oft es ihm erforderlich scheint, die Bau-Kommission, unter Zuziehung des Polizei-Inspectors und des Stadt-Baumeisters, wenn diese Beamten nicht zur Kommission gehören, um die städtischen Bau-Gegenstände zur Berathung zu bringen.
§ 4. In dem Umfange des Stadtbezirktes darf kein neues Gebäude, keine Veränderung der Umfassungsmauern oder des Daches, ausgeführt werden, ohne daß die Anlage vorher von dem Oberbürgermeister genehmigt worden ist.
§ 5. Zu diesem Zwecke muß der Bau-Unternehmer in der Regel, und wenn nicht der Oberbürgermeister ausdrücklich eine Ausnahme gestattet hat,
1. die Grundrisse der Stockwerke und des Souterrains;
2. die Zeichnung der Dachbalkenlage;
3. die Aufrisse der von aussen sichtbaren Seiten;
4. einen Durchschnitt von dem ganzen Gebäude;
5. bei Veränderungen der Umfassung oder des Daches, den Aufriß der abzuändernden Seite;
6. wenn es erforderlich ist, das Nivellements-Profil
dem Oberbürgermeister vorher einreichen, welcher demnächst die Berathung der Bau-Kommission veranlaßt, und die Genehmigung auf jeder einzelnen Zeichnung ausdrücklich bemerken wird.
Bei Bauanlagen an Straßen oder öffentlichen Plätzen wird die Baulinie mit dem auf dem Oberbürgermeisteramte befindlichen Niveau-Register verglichen und die Höhe der Thür- oder Thorschwellen gleich nach erfolgter Genehmigung des Bauplanes an Ort und Stelle abgesteckt, auch dasjenige Mitglied der Bau-Kommission bestimmt, welche die specielle polizeiliche Aufsicht über die Ausführung zu führen hat. ...“

“§ 13. Der Oberbürgermeister leitet, mit Beachtung des Niveaus, die Herstellung und Unterhaltung des Pflasters der Straßen und öffentlichen Plätze, einschließlich der Straßenrinnen und Ableitungs-Kanäle, in sofern solche nicht, wie bei den durchführenden Straßen, von der Straßen-Bau-Verwaltung ressortiren. Derselbe wird diejenigen anschließenden Hauseigentümer, welche dazu verpflichtet sind, zur polizeilichen Herstellung und Unterhaltung des Trottoirs anhalten, die städtischen Verpflichtungen wahrnehmen, und die Straßen-Bau-Verwaltung zur Erfüllung ihrer diesfälligen Verpflichtungen requiriren.

§ 14. Bei der Bestimmung des Alignements ist in dem neu ausgebauten Theile der Stadt der Stadt-Bauplan vom 4. Juni 1831, in den älteren Straßen der Stadt aber die Jülich-Bergische Polizei-Ordnung vom Jahre 1696, Seite 41. von dem Oberbürgermeister zu beachten, damit die Haupt-richtung der Häuserreihe eingehalten werde.

§ 15. In den nach dem Stadt-Plane neu anzulegenden Straßen bestimmt der Oberbürgermeister die Breite der Trottoirs. Wenn die Straßen 30 Fuß und darüber breit sind, so erhalten die Trottoirs von dem Sockel der Häuser bis in die Mitte der Straßenrinne gerechnet, an jeder Seite eine Breite von 1/5 der Straßenbreite.”

- 29 Z.B. erfolgte ein Verbot von Kupfermühlen in Aachen bereits seit 1630 oder „laut klopfende Handwerker“ an Hauptstraßen (Dettmering 1986, 91ff.) waren nicht erlaubt.
- 30 „Bei allen Neubauten und Hauptreparaturen, so wie überhaupt bei allen Abänderungen müssen die höhern Orts bestätigten allgemeinen Alignementspläne zu Grunde gelegt und befolgt werden. Für diejenigen Straßen, für welche dergleichen noch nicht vorhanden sind, wird die Polizeidirection in jedem einzelnen Falle, bis überall förmliche Alignementspläne festgestellt sind, nach wie vor das Alignement bestimmen“ (Bauordnung der Stadt Aachen von 1826, Dettmering 1986, 262).
- 31 Die frühe Bauordnung (Hinweis von Becker: 1925, 123) von 1696 ist im Oberlandesgericht in Köln vorhanden:
 „Jülich- und Bergische Rechts-, Lehen- Gerichtsschreiber-, Brücken-, Polizei- und Reformations-Ordnung Düsseldorf, 1696
 Im § 41 „vom Bauen in den Städten“ heißt es:
 - Wenn jemand einen „newen Baw“ errichten wollte, mußte er zuerst mit Bürgermeister und Schöffen den Bauplatz besichtigen, wo an Ort und Stelle entschieden wurde, wie der „Baw nach der Leinen gleich in die Richte gezogen und aufgelegt werden soll“, d.h. örtlich die Baulinie angewiesen wurde.
 - Der Bürgermeister sollte darauf achten, daß die Straßen, Gassen und Plätze nicht verengt bzw. mit Bauten besetzt werden. Auch sollen sie durch Besichtigung ermitteln, ob die v.g. Regel verletzt worden ist und Verbesserungsmöglichkeiten auch rückwirkend für diese Versäumnisse gefunden werden.
 - 16 Fuß weit von der Stadtmauer bestand ein Bauverbot.
 - Die Höhe der Giebel zur Straßenseite hin mußte mindestens 1=12 Fuß hoch, von Grund auf mit Steinen und ohne Versatz gebaut sein. Die Höhe der Giebel sollte möglichst mit den der Nachbarhäuser gleich sein, d.h. hier kommt ein gewisser Gestaltungsanspruch zum Vorschein.
 - Feuerschutz: Nach jedem 3. bis 4. Haus sollte eine Brandmauer gesetzt werden sowie aus Brandschutzgründen keine Strohdachdeckung mehr erlaubt sein.
 - Hygiene: Scheunen und Ställe sollten „soweit als möglich“ von den Häusern entfernt gebaut werden sowie „kein heimlich Gemach“ (Abort) oder Schweinestall und Misten zu den Straßen und Plätzen liegen, sondern auf der rückwärtigen Seite so angeordnet sein, daß die Nachbarn nicht belästigt werden. Den Nachbarn soll „kein böse Luft noch Gestank zugefügt“ werden (hier lag die

damalige Überzeugung zugrunde, daß die Krankheiten über die Luft übertragen wurden).

- Gassen zwischen zwei Gebäuden waren wegen „Unreinigkeit“ verboten.

- Herstellung und Unterhaltung der Verkehrsstraßen:

Die Hauptstraße (für Frachten und Führen) sollte mit Steinwegen gepflastert und die Gossen mittig in die Straßen und nicht längs der Häuser geführt werden; die Fuhrwerke sollten in der Straßenmitte fahren und diese Fläche aus „guten harten Steinen“ hergestellt werden. Hierfür hatte die Stadt zu sorgen. Die Herstellungskosten trugen nach Becker die Anlieger. Auf den Straßen bestand ein Verbot zur Pflanzung von Bäumen oder Weingärten; bestehende sollten abgeschafft werden. Die Straßensäuberung wurde den Anliegern übertragen, die auf strikte Reinlichkeit zu achten hatten. Die Hauptstraßen waren in Steinpflaster herzustellen.

- 32 Ein frühes Beispiel für die Baulinienanweisung durch den Bürgermeister, das die o.a. Praxis bestätigte, wurde in den Akten zum Mönchengladbacher Bauplan genannt: die beantragte Baulinie des Gastwirtes Herff am Markt in Mönchengladbach (HStA Reg.Düs.1012, 48).
- 33 Die Unterhaltung der Straßen durch die Stadt, aber auch der Beizug der Anlieger zu den Herstellungskosten war allgemeine Praxis im 17. und 18. Jh., wie z.B. Dettmering für Aachen belegt: So soll 1657 gar eine Baugenehmigung in Aachen explizit an die Verpflichtung zur Straßenpflasterung gebunden worden sein (Dettmering 1986, 105).
- 34 In den Aktendurchsicht zum Stadtbauplan von Mönchengladbach wurde deutlich, daß diese erste Bauordnung in gedruckter Form vorgelegen haben muß, da sie den potentiellen Bauherrn bei der Baubeantragung überreicht wurde.
- 35
1. Die von der Baukommission angewiesene Baulinie mußte eingehalten werden.
 2. Die Gebäude durften nur auf Grundstücken errichtet werden, die „von einer öffentlichen Straße oder öffentlichen Plätzen eine mindestens 17 Fuss (5,33 m) breite Zufahrt haben“ (Becker 1925, 125)
 3. Die Gebäudehöhe betrug max. bis zu 36 Fuss (11,30 m); die Vordergebäude mußten mindestens zweigeschossig sein. Bei einer Straßenbreite von 36–48 Fuss (11,30–15,72 m) „ist eine Gebäudehöhe von $1 \frac{1}{4}$ Straßenbreite zulässig“ (Becker 1925, 125); bei breiteren Straßen war die Gebäudehöhe nicht beschränkt.
 4. Es bestanden zahlreiche Vorschriften in feuerpolizeilicher Hinsicht: z.B. mußten Seiten- und Hintergebäude, die mehr als 30 m von der Straße entfernt lagen, entsprechend große Durchfahrten für Löschfahrzeuge erhalten; die Brandmauern und die Dachdeckung mußten aus feuerfestem Material errichtet werden.
 5. Aus gesundheitspolizeilichen Gesichtspunkte wurde z.B. die Anlage von Ställen, Misten, Korgruben, Brunnen geregelt.
 6. Die Angaben zu den Wohnräumen waren nach Becker (1925, 126) spärlich: Wohngebäude mußten „so und in solchem Material angelegt werden, dass sie hinlänglich Luft und Licht haben und der Gesundheit nicht nachhaltig sind“ (Becker 1925, 126), ohne daß dies weiter quantifiziert wurde. Lediglich die Höhe von Aufenthaltsräumen wurde auf 10 Fuss (3,14 m) festgelegt.
- 36 Dies bedeutete nach Becker (1925) eine Änderung, da auf Grundlage der Bauordnung von 1696 eine Mindesthöhe der Giebel zur Straßenseite von 10 bis 12 Fuß festgesetzt war.
- 37 Dies belegt z.B. der Schriftverkehr zwischen der Stadt Mönchengladbach und der Regierung in Düsseldorf um 1840 bezüglich der Genehmigung von Einzelprojekten (HStA Reg. Düs. 1012, Streitfall „Hütten“: Bestimmung über die Lage von Gebäuden an öffentlichen Straßen).

- 38 Becker stellte 1925 in seiner Untersuchung fest, daß „unter den Franzosen und zu Beginn der Preußenherrschaft ... eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen das Bauwesen zu regeln (suchte). Doch brachten sie, wie Berichte aus damaliger Zeit sagen, soviel Weiterungen und Weitläufigkeiten, daß das Bauwesen in Wirklichkeit ohne jede Aufsicht war. Die bestehenden Bestimmungen wurden meistens einfach nicht beachtet und blieben daher auf die Gestaltung des Wohnungswesens ohne durchgreifenden Einfluß. So geben uns heute in Alt-Gladbach noch häufig die aus dieser Zeit stammenden Fachwerksbauten, die willkürlich aus der Bauflucht hervortreten oder hinter ihr zurückbleiben, eine Regellosigkeit, die bis heute das Bild mancher Straße beeinträchtigt und vor allem verkehrshindernd wirkt” (Becker 1925, 124).
- 39 Die Bauordnung von 1872 galt bislang im Stadtarchiv von Mönchengladbach als „verschollen”. Sie wurde von mir im HStA Reg.DtS 25617 in gedruckter Form „entdeckt” und konnte dem Stadtarchiv zur Verfügung gestellt werden.
- 40 So durften Frontwände, Brandwände und balkentragende Mauern nur aus Ziegelsteinen errichtet werden und bis auf Feuerungsanlagen (Lehm) wurde nur noch die Verwendung von Mörtel aus Kalk, Gips oder Zement erlaubt.
- 41 Nach Becker wirkten sich diese Wartezeiten verteuern auf das Bauen aus (längere Mietausfälle), und so wurden in der Praxis diese Fristen nicht immer eingehalten. Die Stadt schien diese Regelung auch als ein Regulativ (auf 9 Monaten bezogen) für den Wohnungsmarkt angewendet zu haben: Trat die Nachfrage nach Wohnungen ein, „so erteilte die Behörde die Erlaubnis der früheren Bezuges eines Neubaus”; waren dagegen genügend Wohnungen vorhanden, „so konnten die noch nicht bezugsfertigen Wohnungen ruhig trocken” (Becker 1925, 127).
- 42 Zur Bauordnung von Mönchengladbach von 1872: In § 20 wurde festgelegt, daß Gebäude nur zulässig sind, wenn sie auf Grundstücken errichtet werden, die an eine öffentliche Straße oder Platz mit einem mindestens 7 m breiten Weg verbunden waren und die Entwässerung sichergestellt war (diese Regelung wurde im weiter unten aufgeführten Ortsstatut von 1880 aufgegriffen). Die Verdichtung der Grundstücke war so geregelt, daß mindestens ein 4 m breiter und 50 qm großer Hof oder Garten verbleiben mußte (§ 22). Weiterhin wurde ein Sockel von 0,75 m über dem Straßenpflaster festgelegt und mindestens 2 Stockwerke vorgeschrieben (§ 23). „Bei einer Straßenbreite von 10 Meter und mehr ist eine Höhe der Gebäude bis zu $1\frac{1}{4}$ der Straßenbreite zulässig” (§ 23, mit Ausnahme von Eckgrundstücken). Die Breite der Bürgersteige sollte „in der Regel ein fünftel der Straßenbreite und nicht über 6 Meter betragen” (§ 68). Für Löschfahrzeuge mußten für die Hinterhäuser und Anbauten in der Breite festgelegte Zufahrten vorhanden sein (§ 21). Die Verordnung sollte auch auf vorhandene Baulichkeiten und bebaute Grundstücke gelten (§ 80).
1874 wurde eine Art Musterbauordnung für den Regierungsbezirk Düsseldorf für das Platte Land und für die Städte ohne eigene Baupolizeiverordnung erstellt (s. Anhang). Der Vergleich dieser Bauordnung mit der von Mönchengladbacher Bauordnung von 1872 zeigte für die Stadt wesentlich differenziertere Aussagen, wie die Lage der Gebäude an öffentlichen Wegen oder die Bauerlaubnis für gewerbliche Anlagen.
- 43 Zum Ortsstatut für Mönchengladbach vom 1880:
Das Ortsstatut vom 19.10.1880 ist im Stadtarchiv Mönchengladbach, Akten 1c-1668 und 1e-501 in gedruckter Form enthalten; hierzu ist in der Akte 1c-3720 eine Art Vorentwurf (handschriftlich) vom 18.10.1879 vorhanden. Die wichtigste Festlegung im § 1 des Ortsstatutes von 1880 besagte, daß Gebäude nur dann errichtet werden dürfen, wenn sie zu den Straßen einen Ausgang haben, die „gemäß der baupolizeilichen Bestimmungen des Stadt M.Gladbach für den öffentlichen Verkehr

und den Anbau fertig hergestellt sind". „In der Regel" waren somit baufertige Straßen die Voraussetzung für die Bebauung. Die baufertigen Straßen brauchten jedoch keinen Kanalanschluß zu haben oder die Anlage einer Wasserleitung vorgesehen sein. „Erfolgt die Anlage neuer, die Veränderung, Verlängerung, Fertigstellung und Instandsetzung vorhandener Straßen durch die Stadt, so sind die angrenzenden Eigentümer, sobald sie ein Gebäude an der Straße errichten, verpflichtet, der Stadt die gesamten Kosten (Grunderwerbskosten und Kosten für den Ankauf oder die Beseitigung von Baulichkeiten), erste Einrichtung (Befestigung der Fahrbahn mittels Pflasterung oder Chaussierung, die Anlage und Befestigung der Bürgersteige und Rinnen) und Entwässerung der Straße incl. der Kosten für eine höchstens fünfjährige Unterhaltung und den Zinsen der Anlagekosten zu 5 % für gleichfalls höchstens 5 Jahre nach Verhältnis der Länge ihrer, die Straße berührenden Grundstücksgrenze zu ersetzen, jedoch auf eine Straßenbreite nur bis zur Hälfte und höchstens für 13 m" (Becker 1925, 54). Die Stadt übernahm also die gesamte Vorfinanzierung, um sie später von den Anliegern beim Bau der Gebäude mit Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder zurückzuholen. Bis zur Änderung des Statutes im Jahr 1908 trug die Stadt die Kosten für die Straßenbeleuchtung.

Beim Bauantrag mußte die Kostenbeiträge sichergestellt bzw. gewährleistet sein. Unentgeltlich abgetretenes oder unter Taxwert abgetretenes Gelände wurde dann unter Zugrundelegung des vollen Taxwertes mit dem zu entrichtenden Kostenbeitrag verrechnet.

In § 21 wird der räumliche Geltungsbereich des Ortsstatutes genau umschrieben; er umfaßte neben dem Geltungsbereich des Stadtbauplanes noch Teile der angrenzenden Flächen in Eicken oder an der Bahnstrecke. Die regelrechten „Vororte" fallen nicht unter die Verordnung.

- 44 1. Erlaß der Baupolizei-Verordnung vom 19.10.1880 „betreffend den Ausbau der Straßen, Straßenteile und Plätze in der Stadt M. Gladbach, welche dem öffentlichen Verkehr und dem Anbau dienen sollen" (Stadtarchiv Mönchengladbach Akte 1e-501 und 1c-1668: Unter Bezugnahme auf das Fluchtliniengesetz von 1875 wurde im § 1 festgelegt, daß Straßen, die den speziellen Bestimmungen der Verordnung nicht entsprechen weder dem Verkehr übergeben, noch die Bebauung an ihnen freigegeben werden kann. Als Straßenbreite wurde bei zweiseitiger Bebauung 15 m und bei einseitiger Bebauung 12,5 m festgelegt. Neben der Fahrbahn mußten Rinnen und Bürgersteige vorhanden sein (§ 2). Des weiteren wurden umfangreiche Bestimmungen zu den Baumaterialien, dem Unterbau etc. aufgestellt.

Dieses Ortsstatut wirkte sich vor allem für die Gladbacher Aktienbaugesellschaft, die bislang an 7,5 m breiten Straßen gebaut hatte, vertuernd aus. Hier wurde am 7.8.1890 für die Gesellschaft eine Ausnahme erlassen, um den Bau von Kleinhäusern weiter zu fördern (7,5 m breite Straße plus ein 3/4 m breiter Streifen auf jeder Seite, der – zwischen genutzt als Gartenbauland – sich im Besitz der Stadt befand und später auf Kosten der Stadt ausgebaut werden konnte und sollte. Die Baugesellschaft finanzierte lediglich die 7,5 m breite Straße (Beker 1925, 56)

Nach Becker wirkten sich in Mönchengladbach die hohen Straßenbaukosten nicht gezwungenermaßen auf den Bau von Mietskasernen aus (er bezieht sich hier auf die These von Alexander Voigt, Anm. d.V.); allerdings wird die „gedrängte Bauweise" erwirkt (Becker 1925, 56).

2. Die Bauordnung von 1889 ersetzte die Bauordnung vom 25. April 1872, da diese „in zahlreichen Nachträgen Abänderungen erfahren" hatte, die nunmehr „neu in den Text aufgenommen werden sollen" (Verwaltungsbericht 1886–1897, 273).

Baupolizei-Verordnung für die Stadt M. Gladbach vom 6.7.1889 (Stadtarchiv Mönchengladbach Akte 1e-501):

Gebäude dürfen nur auf Grundstücken errichtet werden, die a. an „eine öffentliche gemäß Ortsstatut von 1880 ... für den Anbau fertiggestellte Straße grenzen" oder b. „mit einer solchen Straße durch einen für die Dauer gesicherten Zufuhrweg von mindestens 7 Meter Breite verbunden sind" (§ 1) (bereits in der 1872er Bauordnung vorgesehen).

Jedes Grundstück darf höchstens bis zu 3/4 seiner Grundfläche bebaut sein; das restliche Grund-

stück, dessen kleinste Abmessung mindestens 5 Meter betragen muß, soll als Hof oder Garten genutzt werden (§ 10); eine Ausnahme bilden ältere, schon bebaute Grundstücke und Eckgrundstücke. „Bei drei- und mehrgeschossigen Bauwerken, welche zum Aufenthalt einer größeren Anzahl von Menschen oder zu gewerblichen Anlagen, Werkstätten u.s.w. bestimmt sind, kann ein größerer Hofraum verlangt werden“ (§ 10).

Die Gebäudehöhen wurden so festgesetzt, daß die Straßenfronten der Gebäude eine Höhe haben durfte, die „6 Meter mehr als Dreiviertel der Straßenbreite zwischen den Straßenfluchtlinien, jedoch nicht mehr als 20 Meter“ betrug (§ 17).

In einem Gebäude durften nie mehr als „fünf zu dauerndem Aufenthalt von Menschen bestimmte Geschosse angelegt werden“ und der Fußboden des obersten Geschosses nie mehr als 17,5 m über dem Bürgersteig liegen (§ 30).

3. 1893 wurde die Bauordnung von 1889 zwecks Regelung der Höhe der Hinterhäuser (bis dahin fehlten jegliche Regelungen zur Bestimmung der hinteren Verdichtung) ergänzt.

4. 1901 wurde die Bauordnung betr. Erleichterungen für den Bau von Kleinhäusern (Becker 1925) ergänzt sowie Erlaß einer Verordnung der Stadt, daß „auf den für die offenen Bebauung bestimmten Grundstücken Fabriken oder fabrikähnliche gewerbliche Anlagen nicht neu errichtete werden dürfen“ (Becker 1925, 130).

5. 1908 wurde das Ortsstatut von 1880 betreff die Bebauung, Anlegung und Veränderung von Straßen ... (die Kosten für die Straßenbeleuchtung wurden nunmehr auf die Anlieger mit abgewälzt) abgeändert.

6. 1912 wurde der Entwurf für eine Zonenbauordnung erstellt (siehe Stenogramme über die Stadtverordnetenversammlung vom 1/1912); nach Becker fehlte noch 1925 eine Zonenbauordnung (Becker 1925, 77).

- 45 So wurde ein Stadterweiterungsplan 1826 in Berlin für die Bebauung des Köpenicker Feldes aufgestellt.
- 46 Dies wurde auch in Mönchengladbach deutlich: Wenn es auch nicht immer um eine offene Durchsetzung privater Interessen, wie im Fall Lieven ging, so konnte doch eine gewisse Konfliktvermeidungsstrategie mit dem Ziel möglichst gütlicher Regelung der Einzelfälle (am Beispiel der Einsprüche zum Bauplan) seitens der Ortspolizeibehörde festgestellt werden.
- 47 Die Bedeutung der dem Gesetz von 1807 innewohnenden Idee des „Gesamtplanungsansatzes“ einer steuernden Stadtentwicklung und als Regulierungsplan für Neubau und Sanierung aller Städte und Gemeinden über 2.000 Einwohner beschreibt Margaretha Breil in ihrer Dissertation (Aachen 1992) in Zusammenhang mit dem Entwurf von Pisanelli zum allgemeinen italienischen Gesetz über die Zwangsenteignung von 1865. Hier wurde im Enteignungsgesetz explizit die Aufstellung von Sanierungs- und Erweiterungsplänen aufgegriffen und damit der zentrale Zusammenhang zwischen Fluchtlinienplanung und Enteignung deutlich gemacht (Breil 1992, 130ff.).
- 48 Für erobernde Militärs wie unter Napoleon I. war der Chausseebau unbedingt notwendig und wurde vor allem in Westdeutschland vorangetrieben (Henning 1973, 82). Im Gegensatz dazu wurde der Straßenbau in Preußen bis zu Beginn des 19. Jh.s stiefmütterlich behandelt; nur wenige Landstraßen waren befestigt (überwiegend aus militärischen Gründen: Angst vor Überfällen fremder Armeen) (Zawisla 1982, 40ff.). So vernachlässigte „Friedrich II, der das Land für feindliche Truppen möglichst unpassierbar halten wollte“, den Ausbau der Chausseen (Geist, Kürvers 1980, Bd. I, 63).
- 49 Diese Katasterarbeiten unter der französischen Herrschaft sicherten der Rheinprovinz ein umfang-

reiches Kartenwerk (bedeutende Katasterkarten in Maßstab M 1: 1.000, 1:1.250 mit parzellenscharfer Aufnahme der Flurstücke, der Aufnahme der Grundeigentümer, der Nutzungen, Parzellengrößen in Lagerbüchern als auch topographische Karten („Tranchotkarte“) in Maßstab M 1:5.000.

- 50 Der Oberpräsident der Rheinprovinz ersuchte die Königliche Regierung in Düsseldorf um „gefällige Angabe der in dem dortigen Verwaltungsbezirke bei Feststellung der Stadtbaupläne (Alignements) bisher beobachteten Verfahrens und der gesetzlichen Bestimmungen worauf sich daselbe gründet. Ich bemerkte hierbei, daß die Königliche Regierung zu Aachen bei den desfallsigen Verhandlungen auf das Gesetz vom 16.ten September 1807 das abschriftlich beifolgende in den Präfektur Akten des Roer-Departements vom Jahre 1808 pag. 304 publizierte Kaiserliche Decret vom 27.ten Juli 1808, und die in Folge desselben erlassenen Circulare des Kaiserlichen Ministeri des Innern vom 18. August 1808; 29. October 1812, 17. Juli und 17. August 1813 Bezug nimmt. Eure Königliche Hochlöbliche Regierung wolle sich gefälligst darüber äußern, ob das genannte Kaiserliche Decret auch in dem dortigen Bezirke während der französischen Herrschaft in gesetzlicher Weise publizirt und noch gegenwärtig in Kraft ist.
Coblenz, den 31. „Januar 1839“
(HStA Reg.Düs.25519, 51)
- 51 Bei der Einreichung des Krefelder Bauplanes 1819 in Berlin wurde von dort nachgefragt, wie es mit der Rechtsgrundlage des französischen Gesetzes von 1810 bestellt sei. Nach einer ausführlichen Darlegung seitens der KR D wurde dieser Punkt in Berlin als erledigt betrachtet. Die Nachfrage zeigte jedoch die anfängliche Unkenntnis über die „rheinische“ Rechtslage.
- 52 Auf die unterschiedlichen Rechtsgrundlagen für den Regierungsbezirk Düsseldorf wurde eindeutig hingewiesen. In dem Schreiben der Königlichen Regierung Düsseldorf an die Landräte vom 14.6.1836 (HStA Reg.Düs.25519, 14) und gleichen Inhalts an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18.2.1939 (HStA Reg.Düs. 25519, 53ff.) wurden die differierenden gesetzlichen Grundlagen in den einzelnen Kreisen des Regierungsbezirkes angegeben:
Für die Kreise Rees und Duisburg galten die Bestimmungen des Preußischen Allgemeinen Landrechts Li. 7, Lit. 8, § 65 /II, Lit. 15 § 2 und zum Teil auch die Bestimmungen der Bergisch Märkischen Verfügung vom 16.7.1807.
Für die Kreise Neuß, Gladbach, Krefeld, Kempen, Geldern und Kleve galt das französische Gesetz vom 16.9.1807 und für die Kreise Solingen und Lennep bzw. alle bergischen Gebietsteile die Jülich-Bergische Polizei Ordnung von 1696, § 41 „vom Bauen in den Städten“ sowie die „Verordnung des Großherzoglich Bergischen Ministeriums des Innern vom 16.7.1807 die Baupolizei betr.“ Diese bergische Verordnung vom 16.7.1807 liegt mir nicht vor. Nach einem Hinweis auf Seite 14 der Akte HStA Reg.Düs. Nr.25519 soll diese in „Scottis Sammlung“ der Gesetzestexte abgedruckt sein; sie konnte jedoch nach Einsicht dieser Sammlung im Oberlandesgericht in Köln nicht gefunden werden.
Für Mönchengladbach galt das französische Gesetz vom 16.9.1807 und das Kaiserliche Decret vom 27.7.1808 sowie weitere Zirculare und Anweisungen (HStA Reg.Düs.25519, 51). Damit knüpfte man an das im Rheinland geltende französische Gesetz von 1810 an.
- 53 Mit dem Gesetz betreff die Ablösung der Reallasten wurden die grundherrlichen Bindungen des Grundeigentums endgültig beseitigt, die u.a. in der 1848er Revolution in den „ländlichen Gebieten Zündstoff“ geliefert hatten (Schmidt-Aßmann 1972).
- 54 In den Entwürfen 1868 und 1869 zum Enteignungsgesetz waren noch Bestimmungen enthalten,

„daß bei Straßenabtretungen der Mehrwert, den die Grundstücke durch die neue Anlage erhielten, auf die Entschädigung angerechnet“ werden sollten (Hartog 1962, 107). Damit knüpfte man vermutlich an das in der Rheinprovinz geltende napoleonische Recht an.

- 55 „Vor Erlaß des Gesetzes (prFILG 1875 Anm.d.V.) hatte über die Anordnung von Fluchtlinien lediglich die Polizeibehörde zu befinden. Ihre Befugniß gründete sich in dem Gebiete des Allgemeinen Landrechts auf die Vorschriften des §§ 65 ff. Theil I daselbst, wonach Bauten nur mit Erlaubniß der Obrigkeit vorgenommen werden dürfen und letztere darauf zu achten hat, daß die Bauten nicht zum Schaden des gemeinen Wesens oder zur Verunstaltung der Städte und öffentlichen Plätze gereichen. Daß hieraus abgeleitete Recht der Polizeibehörden, in einzelnen Fällen Fluchtlinien vorzuschreiben, bestand in unangefochtener Geltung und war auch in den meisten, auf Grund des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 erlassenen Baupolizei-Ordnungen ausdrücklich anerkannt. Der Gemeindevorstand wurde wohl gehört, eine maßgebende Einwirkung besaß er aber nicht. – Gleiche oder ähnliche Vorschriften galten in den übrigen Landestheilen, wo allerdings zum Theil in den Städten eine eigene Polizeiverwaltung nicht existiert, sondern die Befugnisse derselben von der Gemeindebehörde ausgeübt werden“ (Friedrichs 1889, 3), z.B. in der Rheinprovinz durch den Bürgermeister.
- 56 Baupolizeiordnung für die Stadt Aachen und die beiden Verbindungen nach Burtscheid vom 28.6.1853 (HStA Reg.Ac. 7445, 154 ff.).
- 57 Polizeiverordnung von Neuß vom 15.6.1857 (HStA Reg.Düs. 25625, o.N.)
- 58 Baupolizei-Verordnung von Lennep vom 10.3.1862 (HStA Reg.Düs. 25602)
- 59 Wie die Untersuchung von Mönchengladbach zeigt, bezog sich der Bürgermeister Rottländer bei dem Konflikt um die Baulinie „Lieven“ auf die in der Verordnung von 1853 angegebene Straßenbreite von 9 Fuß vom Straßenrand aus, obwohl der Bauplanentwurf eine größere Breite vorsah. Die in der Verordnung 1853 genannte alleinige Befugnis des Bürgermeisters zur Baulinienanweisung wurde nach diesem Konflikt dem Bürgermeister Rottländer entzogen und der Kreisbaubeamte quasi als Kontrollfunktion bei jeder Baulinienanweisung eingesetzt. Während allgemein im Westen Preußens der Einfluß der Polizeibehörden gegenüber den Kommunalbehörden geringer war als im Osten (Croon 1982, 61) wurden – zumindest im Streitfall – die übergeordneten Stellen reglementierend tätig.
- 60 In einer Abschrift eines Schreibens der Berliner Regierung an alle Königlichen Regierungen von Mai 1855 wurde mit Hinweis auf den Aachener Einspruch klargestellt, daß es nicht ratsam sei, die Anweisung des Ministerialerlasses von 1855 sofort dort einzuführen, wo noch das französische Gesetz vom 8.3.1810 galt (HStA Reg.Düs. 25519, 144ff). Da nach der Anweisung von 1855 Planung und Plangenehmigung durch den Landesherrn voran stehen sollte, würde dies die Befugnisse der Gerichte im Rahmen des zweigeteilten Enteignungsverfahrens nach dem 1810er Gesetz einschränken. Die Bedenken aus Aachen, die sich auf die Zuständigkeit bei der Aussprechung der Expropriationsbefugnis bei größeren öffentlichen Gebäuden bezog, wurden nicht geteilt. Auch die Position der Regierung Köln wurde nicht geteilt, die für die städtischen Baupläne das Gesetz vom 16.9.1807 (Art. 52) als maßgebend betrachtete; hiernach waren Bürgermeister und Präfekt (d.h. die Verwaltung) alleine zuständig.
- 61 Nach Croon standen die Beratungen über das prFILG „nicht nur zeitlich im engen Zusammenhang

mit den Beratungen über das Verwaltungsgesetz vom 3. Juli 1875, das die Befugnisse der Verwaltungsbehörden abschwächte" (Croon 1983, 73) und die Entscheidung über Verwaltungsstreitigkeit auf Bezirks- und Kreisebene legte.

- 62 Verfahrensregeln der Instruktionen von 1839 siehe: HStA Reg.Düs. 25519, 53ff.
- 63 Nach Hartog (1962) waren die Enteignungsregelungen in den 1850er Jahren in Preußen verworren, sehr uneinheitlich und führten bei zunehmendem Problemdruck zu den Gesetzesinitiativen für ein allgemeingültiges Fluchtlinien- und Enteignungsgesetz für das ganze Reich.
- 64 Im § 12 des prFILG wurden die Gemeinden zum Erlaß von Ortsstatuten befugt, die das Bauen an nicht fertiggestellten Straßen verbot. Diese Regelung zielte auf eine Eindämmung des „wildem“ Bauens hin. Das Bauverbot bezog sich auf die projektierten Straßen und war als zeitlich begrenztes Verbot während der Herstellung der projektierten Straßen vorgesehen, d.h. die Baubeschränkung sollte im wesentlichen für das „Zwischenstadium“ gelten und war kein Bauverbot für die gesamte „Feldmark“ (Breuer 1976, 114).
- 65 Die umfassende Erörterung der Einwände wurden laut Friedrichs nach dem Vorbild der Badischen und Württembergischen Gesetzgebung in das prFILG eingeführt (1889, 41). Der naheliegendere Hinweis auf die Praxis in der preußischen Westprovinz mit Offenlage, Abwägungsprozeß als auch der Notwendigkeit einer erneuten Offenlage bei wesentlichen Änderungen fehlt bei Friedrichs.
- 66 Von Rohland wies auf einen Fall in Preußen hin, wo zur Errichtung eines Hüttenwerkes eine Enteignung ausgesprochen wurde (1875, 23); dies hielt er für unzulässig. Eine Enteignung für Privatunternehmer mußte gleichzeitig einen öffentlichen Zweck erfüllen, wie der Bau der Eisenbahnen.
- 67 „Ausser dem zugefügten Nachtheil ist auch der entgangene Gewinn in Anrechnung zu bringen“ (Georg Meyer 1868, 272ff.). Hierzu führte Meyer ein Urteil des OA Gerichtes Lübeck vom 23.5.1850 an, wo eine Entschädigung für Bauerwartungsland gezahlt wurde (da das Gelände als Bauplatz geeignet war), obgleich die Fläche für den Gemüseanbau benutzt wurde. Nach einem Urteil aus Darmstadt vom 25.1.1854 wurde nur der wirkliche Wert und die tatsächliche Nutzung entschädigt, auch wenn das Gelände prinzipiell als Bauplatz geeignet war. Auch wurde eine Klage abgewiesen, wonach lediglich die Absicht zum Bauen, welche aber z.B. nicht durch ein Baugesuch belegt war, keinen Anspruch auf höhere Entschädigung auslöst (Urteil des Obertribunals Stuttgart 12.12.1849 siehe: Meyer 1868, 275). Damit wird deutlich, daß das Thema in allen deutschen Ländern vor die Gerichte getragen und unterschiedlich entschieden wurde. Bei der Festlegung der Höhe der „gerechten Entschädigung“ wurden nicht nur reine Grundstückswerte, sondern auch Verluste und Einbußen der landwirtschaftlichen Erträge („Fruchtaufwuchs“), Absenkung des Wasserstandes von Brunnen etc. entsprechend dem prALR und Art. 545 Zivilgesetzbuch (RhA 1836, Bd. 16 u. F. 90ff.) berücksichtigt.
- 68 Während z.B. Von Rohland (1875, 89) oder Georg Meyer (1868) sich gegen die Anrechnung des Mehrwertes aussprachen (laut Brecht 1909, 147ff.) gab es auch durchaus Vertreter für eine Mehrwertabschöpfung. Auch in den Debatten um das Preußische Enteignungsgesetz 1874 spielte diese Frage eine Rolle: letztlich fand die Mehrwertabschöpfung keinen Niederschlag im Gesetz, sondern die von der Planung Begünstigten wurden nur zur Zahlung eines Anliegerbeitrages verpflichtet. Ein Hauptargument gegen die Mehrwertabschöpfung bzw. der Verrechnung des Wertzuwachses bei der Abtretung des Straßenlandes war, daß dann der Eigentümer, der zufällig Straßenland abgegeben mußte, gegenüber anderen Eigentümern, die weniger oder keine Flächen abgegeben mußten, aber den

- gleichen Vorteil aus der Anlage der Straße zogen, benachteiligt würden (u.a. Meyer 1868, 290 und 293).
- 69 Montesquieu hatte im 18. Jh. im Gegensatz zur absoluten staatlichen Bevormundung bereits wieder mehr dem „aus dem Auge verlorenen Rechtstitel des Individuums“ (Grünhut 1875, 960) zugewandt und die Auffassung vertreten, daß gerade das bürgerliche Gesetz den Schutz des Einzelnen anstreben mußte. Gerade der moderne Staat mußte die Versöhnung zwischen dem „Maße der Berechtigung der Staatsgewalt und der Freiheitsphäre der Individuen“ (Grünhut 1875, 961) suchen. „Man gelangt zum Bewußtsein, daß die Gesamtheit, der Staat, seine eigene Berechtigung habe, eine Berechtigung, welche über die materiellen Interessen der Individuen hinausgeht, und von dieser Staatsidee aus wird, um die Gesellschaft vor einer gänzlichen Umwälzung zu schützen, zu durchgreifenden Maßregeln gegriffen, welche dem Eigentum schwere Opfer auferlegen. Es erfolgt die Aufhebung der mittelalterlichen Verhältnisse des Grundbesitzes; an Stelle der erblichen Nutzung, des dominium utile, wird das Eigentum des Bauern gesetzt; die Patrimonialwirtschaft verschwindet. Infolge dieser sozialen Gesetzgebung löste sich die ständische Gesellschaft auf; die Geschlechterordnung wird mit der 'staatsbürgerlichen Gesellschaftsordnung', die Existenz der Patrimonialwirtschaft mit der staatlichen Organisation vertauscht. Infolge dieses unermeßlich wichtigen Umschwunges war dem Verwaltungsrechte eine ganz neue Grundlage gegeben“ (Grünhut 1875, 961).
- 70 Der Artikel 17 der Erklärung der Menschenrechte von 1791 lautet:
„Das Eigentum ist ein unverletzliches und heiliges Recht, nichts kann enteignet werden, sofern nicht die öffentliche Notwendigkeit einer offensichtlichen Forderung besteht, gesetzmäßig festgesetzt, und unter der Bedingung einer gerechten und vorhergehenden Entschädigung“ (Bredt 1909, 13 übersetzt von Claudia Schwan, Aachen 1994).
- 71 „Nicht der geringste Teil seines Eigentums kann enteignet werden ohne seine Einwilligung, sofern nicht die öffentliche Notwendigkeit einer gesetzmäßig festgesetzten Forderung besteht, und unter der Bedingung einer gerechten und vorhergehenden Entschädigung“ (Artikel 19 der französischen Verfassung vom 24.6.1793 in: Bredt 1909, 13, übersetzt von Claudia Schwan, Aachen 1994). In der Verfassung vom 22.8.1793 in Artikel 5 hieß es: „Das Eigenthum ist ein Recht, um sein Vermögen, seine Einkünfte, die Früchte seiner Arbeit und seiner Ersparnisse zu genießen und anzusammeln“ (Bredt 1909, 14, übersetzt von Claudia Schwan, Aachen 1994).
- 72 Nach der französischen Revolution gerieten die neuen Machthaber in das Dilemma, auf der einen Seite den Schutz des Privateigentums und die Durchführung einer Enteignung nur gegen Entschädigung sehr hoch zu bewerten und gleichzeitig mit der Säkularisierung der Kirchengüter die „größte Enteignung“ überhaupt vorzunehmen, ohne eine Entschädigung zu leisten. Dieser grundsätzliche Widerspruch wurde gelöst, indem verschiedene Theorien entwickelt und z.B. die Kirchengüter in den Rang von Nationalgütern gestellt wurden. Da die säkularisierten Flächen und Gebäude zumeist direkt weiter veräußert und das Privateigentum als solches gestärkt wurde, sah man den Widerspruch als gelöst an (Hedemann 1930, 234).
- 73 Während Frankreich (um 1840) bereits 35.000 km Straßennetz besaß, betrug der Anteil in Preußen erst 10.000 km (Grimm 1979). Erst nach 1815 wurde mit dem Bau von Landstraßen begonnen, und zwischen 1845 und 1852 vergrößerte sich das Straßennetz rapide um 40 %. Der Straßenbau wurde Teil der staatlichen Arbeitsbeschaffungsmaßnahme in den wirtschaftlichen Krisenjahren; zudem mußte das Zubringernetz zu den an Zahl wachsenden Eisenbahnhöfen ausgebaut werden. Der wichtigste Enteignungsfaktor war der Eisenbahnbau, der ausschlaggebend für die sich rasch entwickelnden Gesetze war bzw. sich auf die Modifikation der bestehenden auswirkte.

- 74 Aus einem von Napoleon selbst verfaßten Erlaß vom 29.9.1809 zur Zurückdrängung der Verwaltungshoheit und der Beteiligung der Gerichte hieß es: „Man sollte zuerst definieren, in welchen Formen sich der öffentliche Nutzen darstellt. Dies müßte ein Senats-Rat, ein Gesetz, oder ein im Staatsrat reiflich überlegter Beschluß festlegen. Wenn ein Präfekt auf die Idee kommt, die Verwaltung, das Gefängnis oder das Krankenhaus um einen Garten oder einen Flügel zu vergrößern, so ist dies kein Grund dafür, irgendeinen Bürger zu enteignen, wenn nicht vorher ein Beschluß gefaßt wurde. Wer würde sagen, daß es nötig sei, und daß folglich die Besitzer zu der Abtretung ihres Besitzes mittels der von dem Gesetz oder den Sitten verlangten Formen angehalten sein würden? So hätte der Rat alleine das Recht die Arbeiten zu benennen, die in der Lage wären diese Privilegien zu genießen“ (Bredt 1909, 18, übersetzt von Claudia Schwan, Aachen 1994). Damit sollte der Willkür von Verwaltungsmaßnahmen vorgegriffen werden; deutlich wurde auch, daß neben dem Straßenbau überwiegend der öffentliche Nutzen einer Enteignung in Zusammenhang mit der Herstellung öffentlicher Gebäude gesehen wurde.
- 75 Die Festlegung der Entschädigungssumme wurde nach dem Gesetz vom 16.9.1807 noch durch den Präfakturrath oder Appellationsrath, d.h. die Verwaltungsbehörde vorgenommen und erst 1810 durch die von den Gerichten berufene Jury (Grünhut 1873, 242).
- 76 „Ein Dekret im Staatsrath nach Gehör der Beteiligten kann erklären, dass dies der Fall ist, und die Anwendung des Rechtsinstitutes in Bewegung setzen. Dann wird eine Mehrwerthskommission ... gebildet. Diesselbe setzt die Kapitalsvermehrung fest, welche die begünstigten Grundstücke erfahren haben, und verurtheilt die Eigenthümer zur Erstattung der Hälfte derselben; die Entrichtung kann nach Wahl der Schuldner in Bestellung einer vierprozentigen Grundrente geschehen“ (Otto Mayer 1886, 359).
- 77 Der neue „Volks-Souverän“ behielt in der Übergangsphase in Frankreich, nicht zuletzt durch die Person Napoleons I., Elemente der alten landesfürstlichen Autorität bei.
- 78 Als einziger Fall einer Art Zonenenteignung auf der Grundlage des Französischen Gesetzes vom 16.9.1807 gab Bredt die Erbreiterung der Lothringer Straße in Aachen durch die Baugesellschaft Frankenberg an (1909, 91/92). Als positives Beispiel für die Zulässigkeit einer Enteignung zugunsten der Privaten hieß es bezüglich dieses Beispiels: „... wenn eine Baugesellschaft, die ein neues Stadtviertel angelegt hat, behufs Erleichterung des Zugangs eine Erweiterung der auf dasselbe mündenden städtischen Straßen beabsichtigt und eine solche Erweiterung allseitig als ein städtisches Interesse angesehen wird“ (Von Rohland 1875, 24 sowie Bredt 1909).
- 79 Laut Art. 53 des Gesetzes vom 16.9.1807 war es möglich, „daß in dem Fall, wenn bei der Festsetzung einer neuen Fluchtlinie diese in die bisherige Straße hinausgerückt wird, jeder Anlieger der Straße gehalten sein soll, daß vor seinem Grundstück zwischen der alten und neuen Fluchtlinie liegende überflüssig gewordene bisherige Straßenstück entgeltlich zu erwerben und auf diese Weise mit seinem Besitz an die neue Fluchtlinie heranzurücken. Weigert er sich dessen, so muß er sein ganzes, – an die frühere Fluchtlinie stoßende – Grundstück an die betreffende öffentliche Verwaltung (Staat, Bezirk, Gemeinde) gegen eine Entschädigung abtreten, welche sich nach dem Werth bemißt, den dieses Grundstück vor der betreffenden Straßenregulierung hatte, mit anderen Worten, das ganze Grundstück wird enteignet. Die Gemeinde usw. veräußert dasselbe dann wieder, nachdem es bis zum neue Fluchtlinie erweitert worden ist“ (Meyn 1893, 44).
- 80 Bei dem Erlaß des Belgischen Enteignungsgesetzes vom 17.4.1835 wurde „das System der provisorischen Besitzergreifung“ nach dem napoleonischen Recht aufgegeben und das Verfahren verein-

facht. Die Titel 3 und 4 des 1810er Gesetzes wurden ersetzt; die übrigen Bestimmungen bestanden weiter; ebenso blieb „das Gesetz von 1807 aufrecht erhalten“ (Grünhut 1873, 52).

- 81 Das italienische Gesetz der Lombardei vom 11.7.1813 wurde nach dem Sturz des Königreiches 1815 aufgehoben und zunächst die Enteignung nur durch einzelne Verordnungen geregelt (Grünhut 1873, 53).
- 82 Bevor eine Enteignung ausgesprochen werden konnte, mußte die Verwaltung eine Reihe von „Maaßnahmen“ beachten. Es wurde ein Situationsplan gefordert (die Stadtbaupläne stellten z.B. solche Situationspläne dar), der acht Tage lang bei dem lokalen Bürgermeister offengelegt werden mußte. Sämtliche Beteiligte mußten vorher von diesem Offenlagetermin (per Ausruf mit Schelle und öffentlichen Anschlag) in Kenntnis gesetzt werden. Nach Ablauf dieser Frist sollte bei Landratsamt eine Kommission bestehend aus dem Landrat als Vorsitzendem, dem jeweiligen Bürgermeister, einem Baubeamten und zwei mit der Sache vertraute „Eingesessene“ des Kreises zusammentreten und sich mit den „Anträgen und Klagen der Eigentümer“ beschäftigen. Zu den von der Kommission vorgesehenen Abänderungen mußten die Eigentümer erneut „vernommen“ werden (Art. 7). In einem Gutachten oder Protokoll sollte die Stellungnahme der Kommission einschließlich der Änderungsvorschläge innerhalb eines Monats nach der achttägigen Offenlage an die Regierung eingereicht werden, die „unmittelbar“ entscheiden mußte. Damit war ein strenger Zeitplan, bei aller Offenheit einer Beteiligung der Eigentümer gegenüber, in das Verfahren eingebaut worden; vermutlich um langwierige Verzögerungen seitens der Eigentümer als auch der Behörden zu vermeiden.
- 83 In Art. 11 wurde ausdrücklich betont, daß weder die Regierung noch die Kommission „gar keine Rücksicht auf solche Schwierigkeiten (nehmen), welche sich blos auf den Werth der abtretenden Grundstücke beziehen“. Sie hatten nach dem Gesetz ausschließlich die inhaltliche Begründung und Zulässigkeit der Enteignung zu prüfen und für die Verfahrensgenauigkeit Gewähr zu tragen; noch ungeklärte Entschädigungsfragen wurden den Gerichten überlassen. Auch diese Regelung führte zu einer Verfahrensbeschleunigung: so konnten die Arbeiten z.B. der Straßenoffenlegung oder -verbreiterung erfolgen, ohne daß die Entschädigungsfrage abschließend geklärt war. Wenn die Eigentümer sowohl die Abtretung als auch die Bedingungen sprich Entschädigungszusicherungen annahmen, wurde zwischen der Königlichen Regierung und dem Eigentümer ein „Kaufbrief“ aufgenommen. Kam keine gütliche Einigung zustande, so wurde binnen drei Tagen nach dem Beschluß der Regierung die Enteignung „vollzogen“. Der Beschluß der Regierung mußte von dem Königlichen Ober-Prokurator beim Landgericht eingesehen und die inhaltliche Begründung entsprechend des Gesetzes sowie der korrekte Ablauf des Verfahrens bestätigt werden; damit wurde eine gewisse „Normenkontrolle“ durch das Gericht eingeschoben. Daraufhin wurde die Regierung ermächtigt, „sich in den Besitz der in dem Beschlusse bezeichneten Grundstücke und Gebäude zu setzen, mit der Auflage, den übrigen Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes zu genügen“ (Art. 13), d.h. eine Entschädigung zu leisten. Nach einem nochmaligen achttägigen Aushang konnten die Eigentümer eine Bittschrift an das Königliche Landgericht einreichen, wenn sie der Meinung waren, daß weder ein öffentlicher Nutzen vorlag noch ihre Einwände untersucht worden waren. Diese Bittschrift bewirkte eine „Einhaltung aller Execution“ (siehe auch das Bspl. der Lutherischen Kirchstraße in Krefeld). Nach 14 Tagen mußte das Königliche Landgericht über diese Bittschrift entschieden haben. Falls tatsächlich inhaltliche Mängel oder Formfehler eingeräumt wurden, mußte die „Urtheilsvollstreckung sistirt“ (Art. 15) und die Sache dem Justizminister bzw. dem König vorgelegt werden. Damit wurde peinlich genau auf eine korrekte Beteiligung der Eigentümer geachtet. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Enteignung traf das Gericht und nicht die Verwaltungs-/Baupolizeibehörde.

- Wenn die Enteignung nicht grundsätzlich in Frage gestellt wurde, aber über die Höhe der Entschädigung keine gütliche Einigung erzielt werden konnte, wurde die Entschädigungssumme gerichtlich festgesetzt. Diese Festsetzung nahmen die Gerichte aufgrund von Vergleichswerten aus früheren Kaufverträgen des Grundstückes oder benachbarter Grundstücke gleicher Qualität vor. Falls diese Unterlagen nicht ausreichten, wurden ein oder drei Sachverständige beauftragt, die dem Gericht eine „Argumentationshilfe“ liefern sollten; die Entscheidung wurde allein vom Gericht getroffen.
- 84 Die Bezahlung der enteigneten Grundstücke regelte der Art. 545 des Zivil-Gesetzbuches, welches im ehemaligen Roerdepartement unter preußischer Regierung fortbestand. „Wenn besondere Umstände die unmittelbare Zahlung der ganzen oder theilweisen Entschädigung“ verhinderten, und dies konnte die schlechte Haushaltssituation einer Gemeinde sein, so wurden vom Tage der „Besitzentsetzung“ an auf der Grundlage der ermittelten Entschädigung Zinsen berechnet, die halbjährig erstattet wurde. Dieses Verfahren konnte „ohne Zustimmung der Eigenthümer“ (Art. 20) angewendet werden, allerdings nur für die Dauer von drei Jahren. Falls Zinsen oder Entschädigungssummen nicht bezahlt wurden, konnten die Eigenthümer nach Ablauf der entsprechenden Fristen der Königlichen Regierung eine „Denkschrift“ mit der Auflistung der ausstehenden Summen überreichen. Würde die Bezahlung nicht innerhalb der folgenden dreißig Tage geleistet, konnten die Eigenthümer oder andere Beteiligte (d.h. auch die Pächter oder Mieter) die Regierung vor das Königliche Landgericht laden und dort zur Bezahlung verurteilen lassen. Der Oberprokurator bei Gericht konnte bei dem Landgericht noch einer Vertagung um zwei Monate erreichen, um den Justiz-Minister zu informieren. Hierdurch sollte wohl ein Gerichtsurteil vermieden und die Regierung von „oben“ zur Zahlung angewiesen werden. Zur Zahlung der Summe wurden die Regierungen verurteilt. Hatten die „ihre eigenen Gelder für Rechnung anderer Verwaltungen verausgabt“ (z.B. den Gemeinden), konnte von diesen Ersatz gefordert werden. Falls auf den Grundstücken Hypotheken oder andere Ansprüche Dritter bestanden, wurde die Entschädigungssumme bei den Fristen „deponirt“, um sie dann nach den Rechtsvorschriften zu verteilen. Alle Rekursmöglichkeiten beim Landgericht erfolgten „summarisch“, d.h. es mußten Gerichtskosten gezahlt werden.
- 85 In Frankreich bestand die Praxis, daß den Mietern und Pächtern „mit längerdauernden Mieth- und Pachtverträgen ... sehr große Entschädigungssummen durch die Jury zuerkannt“ wurden (Grünhut 1873, 145).
- 86 Diese Regelung setzte sich in der Folge bis heute durch: so wird z.B. durch Satzungsbeschluß des Rates zu einem Bebauungsplan eine Enteignung möglich. Wird ein Bebauungsplan in einem Normenkontrollverfahren vor Gericht gebracht, so werden dort nicht Ziele und Planungsnotwendigkeit an sich, sondern nur die Einhaltung des korrekten Verfahrens und der Abwägungspflicht geprüft.
- 87 Auch in Preußen entschied 1877 – drei Jahre nach dem Erlaß des preußischen Enteignungsgesetzes von 1874 – das Obertribunal, daß die Notwendigkeit der Enteignung durch die Verwaltung und ihre Organe beurteilt werden müsse (Grimm 1979, 133).
- 88 „Ursprünglich wurden die Formen eines gewöhnlichen Schadensersatzprozesses zwischen Staat und Eigenthümer zur Anwendung gebracht; ein Sachverständigengutachten gab die nötige Grundlage. Die trostlose Langwierigkeit dieser Prozesse veranlasste die Einführung der Entschädigungsjury durch das Gesetz von 1833“ (Otto Mayer 1886, 242).
Nach Artikel 51 des Gesetzes von 1807 bestand das Recht des Enteigneten, die Ausdehnung der Enteignung zu verlangen, wenn Hauptgebäude betroffen waren (Grünhut 1873, 155). Nach Art. 50 der Gesetzesnovellierung von 1833 bestand bereits die Möglichkeit, eine Enteignung der Rest-

- grundstücke – auch des unbebauten Bodens – zu verlangen, wenn dieser auf 25 % seiner Fläche reduziert wurde (ebenso G. Meyer 1868, 284). Im französischen Gesetz von 1841 wurde die Anrechnung des Mehrwertes nicht mehr „obligatorisch“. Am 28.8.1839 war die Entscheidung des Kassationshofes gefallen, die „Anrechnung nur gegenüber dem Minderwerte des zurückbleibenden Teiles“ zu berechnen. Die Jury war nicht berechtigt, keine Entschädigung auszusprechen (Layer 1902, 543).
- 89 Die französischen Gesetze von 1833 und 1841 erklärten sich für den Grundsatz der Verrechnung der Werterhöhung: „Wenn die Ausführung der Arbeiten eine sofortige und speziell auf die dem Eigentümer verbleibenden Grundstücke bezogene Wertsteigerung verursacht, dann sollte die Wertsteigerung bei der Veranschlagung des Betrages der Entschädigung Berücksichtigung finden“ (Bredt 1909, 289; übersetzt von Claudia Schwan, Aachen 1994).
- 90 Roerdepartement = Fluß Rur von der Eifel bis zur Maas bei Roermond.
- 91 Zum Einsatz des Enteignungsinstrumentes unter dem Verständnis des „Ankaufes“: „Ich finde aus den in Ihrem Berichte vom 18.v.M. angeführten Gründen im öffentlichen Interesse notwendig, daß auf Herstellung einer, dem Verkehr angemessenen Breite der bestehenden, an einzelnen Stellen sehr beengten Staatsstraßen in den Rheinprovinzen Bedacht genommen werde, und will deshalb den *Ankauf* der, zur Ausführung dieser Maßregel erforderlichen Privatgrundstücke, im Wege des Expropriations-Verfahrens, nach Maaßgabe des Gesetzes vom 8. März 1810, da autorisieren, wo eine gütliche Uebereinkunft nicht vermittelt werden kann“, Berlin, den 5. April 1836 Gez. Friedrich Wilhelm (Amtsblatt der Regierung Aachen, 1836, Nr. 34, 323).
- 92 Die Gültigkeit des Gesetzes von 1810 in der Rheinprovinz wurde in einer preußischen Kabinettsordre vom 12. Juli 1836 erneut bestätigt: die „zur Ausführung dieser Maaßregel (nach angemessener Straßenbreite, Anm.d.V.) erforderlichen Privat-Grundstücke sollen im Wege des Expropriations-Verfahrens, nach Maaßgabe des Gesetzes vom 8. März 1810 (erfolgen), wo eine gütliche Uebereinkunft nicht vermittelt werden kann“ (Amtsblatt Reg.Düs., Nr.43/1836, 249).
- 93 Bei der Einreichung des Mülheimer Stadtbauplanes an die Königliche Regierung in Düsseldorf wurde auch gleichzeitig um die Expropriationsbefugnis nach dem Gesetz vom 8.3.1810 nachgesucht, da dieses Gesetz am 20.7.1818 auch für das ehemalige Herzogtum Berg – zu dem Mülheim gehörte – als verbindlich erklärt wurde (LHA 403/3627,50). Die KRd bemerkte dazu, daß Mülheim zwar zum ehemaligen Herzogtum Berg gehörte, hier aber 1815 statt des französischen Rechts das prALR und die Gerichtsordnung eingeführt wurden und sich das erwähnte Ressortreglement vom 20.7.1818 nur auf die Gebiete des Herzogtums bezog, „wo die französische Gesetzgebung fortbesteht“ (LHA 403/3627, 55) und somit weder dieses Reglement noch das Gesetz vom 1810 Anwendung finde. Bei der Genehmigung des Mülheimer und Duisburger Bauplanes wurde darauf verwiesen, daß bei nicht gütlicher Einigung die Expropriation nach prALR beantragt werden könnte (LHA 403/3627, 101 bzw. 106) (Vorschriften des prALR “Th. II, Titel 8 §§ 65 ff, Titel II, § 7, 4, 8, 11, Th. II, Titel 15 § 2 ff” : LHA 403/3627, 101).
- 94 Zum Roerdepartement gehörten folgende Kantone: Aachen, Bracht, Brühl, Burtscheid, Dormagen, Düren, Elsen, Erkelenz, Eschweiler, Foitzheim, Geilenkirchen, Gemünd, Jülich, Heinsberg, Kerpen, Köln, Lechenich, Linnich, Montjoie, Sittard, Bergheim, Kempen, Krefeld, Mors, Neersen, Neuss, Odenkirchen, Rheinberg, Uerdingen, Viersen, Geldern, Gemert, Goch, Horst, Kalkar, Kleve, Kranenberg, Ravenstein, Wankum, Weiden, Wesel, Xanten, Zülpich (Bär 1919, 43).

95 „Die Anwendbarkeit des französischen Expropriationsgesetzes vom 8. März 1810 kann keinen Zweifel unterliegen und ist auch bereits rücksichtlich des Herzogthums Berg durch einen Ministerialerlaß vom 20. Juli 1818 ausgesprochen worden. Dagegen kann das französische Gesetz vom 16. September 1807, obgleich dies in einer früheren Verfügung an die Regierung zu Düsseldorf angenommen, in dem vorliegenden Falle nicht als maßgebend betrachtet werden, da dessen Publication im Herzogthum Berg nicht erfolgt ist. Eine Ausnahme von den gesetzlichen Bestimmungen hat allerdings, wie die Regierung ausführt, bei vom für die auf der linken Rhein-Seite liegende Stadt Crefeld im Jahre 1821 Allerhöchst bestätigten Bau-Polizei-Ordnung stattgefunden, allein es haben damals besondere Rücksichten mitgewirkt und es sind in neuer Zeit grundsätzlich dergleichen Ausnahmen niemals zugelassen; auch hat der Herr Justizminister in ähnlichen Fällen es entschieden abgelehnt, sich einem Antrage an die Königl. Mayestät anzuschließen, welchem im Interesse der Gemeinden den ... größeren als die vom Gesetze vorgeschriebenen Entschädigung des Eigenthums bezweckt. Hier in Berlin wird in der Regel die Erlaubnis zur Errichtung einer neuen Straße erst dann ertheilt, wenn die betreffenden Grundeigentümer sich zur unentgeltlichen Hergabe der zu Straßen erforderlichen Grundstücke verpflichten, oder die Abtretung in ihrem eigenen Wohl verstandenen Interesse in gütlichem Wege herbeiführen“ (Schreiben des preußischen Innenministers an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz den Düsseldorfer Bauplan betreffend vom 4.12.1844, LHA 403/3627, 197ff.). „Ohne die Zweckmäßigkeit und Anwendbarkeit eines solchen (d.h. der unentgeltlichen Abtretung des Straßenlandes Anm.d.V.) Verfahrens bei der Eröffnung neuer Verbindungsstraßen innerhalb einer volkreichen Stadt zu verkennen, daß wir in einzelnen vorkommenden Fällen deshalb auch empfehlen und vermutlich in Elberfeld für passend würden erachtet haben, indem bei einem wirklich bestehenden Vortheile, neue Wohnhäuser in den geschlossenen Quartieren zu bauen und durch neue Straßen zugänglich zu machen, die Besitzer und Käufer der Bauplätze sich auch gewiß zu dem Opfer, daß Straßengebiet entweder unentgeltlich oder gegen eine billige Entschädigung abzutreten, verstehen werden, wenn sie nicht anders zu ihrem Ziele gelangen können, scheint uns doch jenes Verfahren bei der Anlage von ganz neuen und vielen Stadtvierteln außerhalb der Stadt, deren Bebauung im Interesse der Bevölkerung im allgemeinen, wenn auch nicht gleichzeitig, doch in einen sehr ausgedehnten Umfange betrieben werden muß, dem Bedürfnisse nicht vollständig zu entsprechen. Denn gesetzt den Fall, daß nur ein einzelnes Bauquartier mit seinen dazugehörigen dasselbe begrenzenden Straßen, des eingetretenen dringenden Bedürfnisses wegen, bebaut werden soll, 2/3 der dabei beteiligten Grundeigentümer sich auch schon zur unentgeltlichen Abtretung der Straßenflächen bereit erklärt hätten, so würden diese außerdem auch noch das folgende 1/3 der Straßenfläche von den wenigen ... oder weniger billig denkenden Adjucenten, für jeden Preis erwerben müssen, um in ihrem eigenen Interesse das Project zur Ausführung zu bringen, oder es müßte die Commune, jene Adjucenten, welche aus wohl überlegten Gründen die Eröffnung der neuen Straßen ruhig abwarten, um für das abzutretende Straßengebiet erst vollständig entschädigt zu werden und dem nächst ihre Bauplätze für den möglichst höchsten Preis zu verkaufen, im Wege des ihr unter allen Umständen zu gewährenden Rechtes der Expropriation zur Ueberlassung der im öffentlichen Nutzen abzutretenden Straßenfläche bringen, was eben vermieden werden sollte, weil nach erfolgter Eröffnung der Straße, einem Grundeigentümer die Bebauung seines Eigenthums nach dem genehmigten Alignementsplan und der Ausgang aus seinem neuen Hause nach der öffentlichen Straße untersagt werden kann, der billig denkende Adjucent aber nicht mehr Vortheil, aus der Straßenanlage an sich, ziehen kann, als der Habsüchtige, der außer diesem gleichen Nutzen aus dem Verkauf der Bauplätze, noch außerdem das Straßengebiet bezahlt bekommen hat. Durch die gewissenhafte Anwendung des Gesetzes vom 16. September 1807, welches eine Entschädigung der Grundstücke nach ihrem Werthe vor der Straßenanlage und die Beitragspflicht der Adjucenten nach dem aus der neuen Anlage zu ziehenden Vortheil feststellt, kann zwar jenem Unfuge gesteuert werden, da jedoch jenes Gesetz hier gar keine Anwendung finden soll, und die zur Eröffnung der neuen Straßen und öffentlichen Plätzen nöthigen Grundstücke, gleich den übrigen Bauplätzen, würden bezahlt

werden müssen, so scheint es uns so wenig billig, als gerecht zu sein, die Ueberlassung der Straßengebiete von dem freien Willen der einzelnen Adjucenten abhängig zu machen, indem wie gesagt, diese Einzelnen entweder die Ausführung eines gemeinnützigen Unternehmens stören, oder sich auf Unkosten der Anderen bereichern" (Schreiben der Düsseldorfer Regierung an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18.2.1845 den Düsseldorfer Bauplan betreffend, LHA 403/3627, 245-248).

96 Auszug aus einem Gutachten des Justizministers Müller, Berlin 9. Mai 1840:

„Einer diesfälligen gesetzlichen Bestimmung könnte es aber auch nur als denn bedürfen, wenn die in der Rheinprovinz noch bestehenden Gesetze sie nicht schon enthielten. Dies ist aber in der That der Fall. Unzweifelhaft ist das Gesetz vom 16. September 1807 über die Austrocknung der Sümpfe und andern öffentlichen Arbeiten in diejenigen speziellen Bestimmungen welche sich auf das Alignement der Straßen beziehen, nach jetzt, ungeachtet des allgemeinen Expropriationsgesetzes wegen öffentlichen Nutzens vom 8. März 1810 anwendbar, wie dies in Frankreich wiederholt und insbesondere durch ein Urtheil des dortigen Kassationshofes vom 7.7.1829 formell entschieden worden ist und wenn der Appellationsgerichtshof zu Cöln in seinem darüber nicht ganz unumwundenen Urtheile in Sachen der Stadt Coblenz wider Dienz vom 1. Juli 1837 anscheinend Zweifel darüber geäußert so wird es nur darauf ankommen, in einem speziellen Falle, wo er die Anwendung des Gesetzes vom 16.9.1807 versagen sollte, den Kassations Recurs zu ergreifen, um jenen Satz festgestellt zu sehen. Das Gesetz vom 16. September 1807 enthält nun in Bezug auf den vorliegenden Gegenstand folgende Bestimmungen.

1. Artikel 49. Wenn für die des öffentlichen Nutzens einer Stadt wegen bezweckte Eröffnung oder Erweiterung von Straßen Privat Eigenthum verwendet werden soll, so wird es nach demjenigen Werthe von den Gemeinden ersetzt, die es vor der Unternehmung dieser neuen Einrichtung gehabt hat, ohne Rücksicht auf die etwa eintretende Werthserhöhung. Es ergibt sich aus dieser Bestimmung der auch ohnehin in der Natur der Sache gegründete Satz, daß wenn die Anlegung oder Erweiterung neuer Straßen im öffentlichen Interesse der Stadt nicht erforderlich ist, sondern eine solche nur von den Adjucenten im Interesse ihres Grundeigenthums gewünscht wird, als dann die Stadt keine Verpflichtung hat, die Kosten dafür beizugeben, die Adjucenten vielmehr selbst dafür zu sorgen verpflichtet sind, ein Umstand, welcher übrigens nicht hindert, die Richtung und Breite der Straßen polizeilich zu bestimmen und die Genehmigung der Anlage davon abhängig zu machen, daß die Adjucenten sich nachdrücklich zu diesen Verpflichtungen bekennen und zugleich die vollendete Straße in ihrem eigenen Interesse der Stadt übereignen, wie dies in Cöln nach dem berichte der dortigen Regierung geschieht und unzweifelhaft zweckmäßig ist.

2. Geschicht aber auch die Anlegung oder Erweiterung von Straßen des städtischen allgemeinen Nutzens wegen und müssen also die Kosten von der Kommune übernommen, so wird der Betrag derselben doch wie schon durch die im Art. 49 verordnete Schätzungsart, nach welcher das zur Straße liegen bleibende Terrain ein als Bauplatz an die Straßen plazirt werden kann, so noch außerdem in Folge der Bestimmungen der Art. 30, 32 und 54 in a.O. wesentlich vermindert, denn der Art. 90 bestimmt eben, daß was der Ober Präsident erst bestimmt sehen will, daß nemlich alle diejenigen Grundbesitzer, deren Eigenthum durch einer solchen Anlage eine nicht ganz unbedeutende Wertherhöhung erhalten hat, angehalten werden könne, diesenfall eine Vergütung zu leisten, welche sich bis auf die Hälfte der Werth Erhöhung erstrecken kann. Diese Vorschrift deren noch bestehende unbedingte Anwendbarkeit neben dem Expropriationsgesetze sich schon daraus ergibt, daß sie bei allen öffentlichen Arbeiten auch denen, bei welchen keine Expropriation des öffentlichen Nutzens wegen und mithin keine Anwendbarkeit der diesfälligen Gesetzes eintritt, stattfinden soll, erhält durch den Art. 54 eine praktische Anwendung, die, die Lage der Städte wegen des Straßenbaues beträchtlich erleichtert, indem dieser Artikel die Gemeinden ermächtigt, auf die von ihnen für entnommenes Terrain einem Grundeigenthümer zu zahlende Entschädigung den Betrag deßen

sofort abzurechnen, was derselbe für Wertherhöhung des ihm bleibenden Grund Eigenthums zu vergüten hat. Wenn diese Vorschrift zum großen Nachtheile der Stadt Coblenz, deren finanzielle Lage bei Euer Exzellenz die Meinung eines Bedürfnisses zum gesetzlichen Einschreiten hervorgerufen hat, eben so wenig als die des Art. 49 in Ansehung der Bestimmung des Schätzungswerthes des Straßenterrains, bei ihren diesfälligen Entschädigungsprozessen zur Anwendung gekommen ist, so liegt dies einentheils daran, daß die Rechte der Stadt wie auch der Regierung zu Coblenz geradezu anerkennt, in dieser Beziehung nicht durch geeignete spezielle Anträge gehörig geltend gemacht worden sind, und andernteils daran, daß der Art. 32 von den Administrations-Behörden bisher nicht beachtet worden ist, die Vergütungspflicht derjenigen Grundeigenthümer, deren Grundeigenthum durch eine öffentliche Anlage verbeßert worden, davon abhängig macht, daß vorab zwar nicht durch eine Gesetz aber doch durch eine Bestimmung des Souverains nach Vernehmung der Betheiligten die Zulässigkeit detselben festgesetzt werde, eine Bestimmung, die sehr füglich und ohne weitläufige Verfahren bei der erfolgten allerhöchsten Genehmigung des Alignements überhaupt hätte erwirkt werden könne, und die die Gerichte verpflichtet haben würde, wenn die Stadt darauf angetragen hätte, auch jene Vergütung durch Sachverständige ermitteln zu lassen und der Stadt zu gestatten, sie auf die von ihr zu leistende Entschädigung abzurechnen. Hieraus ergibt sich, daß nicht die Gesetzgebung mangelhaft, sondern die Nichtbeachtung derselben seitens des Stadt Coblenz daran schuld ist, wenn letztere bei den Straßenbauten in Coblenz beträchtlich durch Entschädigung für Terrainentnehmung benachtheiligt ist und da die Mehrzahl der Rheinischen Regierungen sich überdies noch gegen eine Abänderung der bestehenden Gesetzgebung erklärt hat, so glaube auch ich Eure Exzellenz ganz ergebenst anheimstellen zu müssen, von einer solchen zu abstrahiren." (HStA Reg.Düs.25519, 72ff.).

- 97 Der Inhalt dieses Änderungsantrages durch Düsseldorf ist nicht bekannt; muß aber aus der Interessenlage des Bezirkes und hier auftretender Probleme erwachsen sein.
- 98 Schreiben des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, Von Bodelschwingh an die Königliche Regierung in Düsseldorf; „... setze ich mit Bezug auf den über Abänderung der Vorschrift des Gesetzes vom 16. September 1807 wegen Aquisition des Terrains bei neuen Straßenanlagen, erstatteten Bericht vom 20. Juni 1839 darin in Kenntniß, daß der Herr Minister des Innern und der Polizei eine Modification der bestehenden Gesetzgebung in dieser Hinsicht nicht als nöthig anerkennt zugleich aber mich angewiesen hat, Eure Königl. Hochlöbliche Regierung auf diejenigen Hilfsmittel aufmerksam zu machen, welche nach dem abschriftlich anliegenden Schreiben des Herrn Justizministers die vorhandenen Gesetze gewähren um die den Gemeinden bei Ausführung der Alignements-Pläne durch die erforderliche Expropriation erwachsenden Kosten, wenn nicht ganz, doch größtentheils von ihnen abzuwenden. Eure Königl. Hochlöbliche Regierung wolle eintretenden Falles, die Gemeinde nach dieser Andeutung zur Uebervortheilung zu schützen bemüht sein" (HStA Reg.Düs.25519, 71).
- 99 Friedrichs erwähnte bezüglich der Entschädigungsfrage, daß früher Einigkeit zwischen Rechtssprechung und Verwaltung bestanden hätte, daß bei Versagen der Genehmigung bei Wiederaufbau und Ausbau eines bestehenden Gebäudes eine Entschädigungspflicht bestand; aber die Besitzer eines unbebauten Grundstücks erst dann Ansprüche geltend machen durften, wenn z.B. ein Grundstück tatsächlich für den Straßenbau eingezogen wurde. „Abweichend hiervon hatte aber das Ober-Tribunal später den Grundeigenthümern eine Entschädigung auch in den Fällen zuerkannt, wo ein unbebautes Grundstück von der Fluchtlinie getroffen und deshalb dem Besitzer die Bebauung verwehrt wurde (Friedrichs 1889, 6). Die Staatsregierung sah die alte Regelung – Entschädigungsanspruch nur für überbaute Grundstücke – als begründet an und nahm dies im Entwurf zum prFILG auf; die

Eigentümer sollten sich die Einschränkung ihrer Baufreiheit in Folge einer Fluchtlinienfestsetzung gefallen lassen.

100 Bereits 1857 und 1862 gingen Anträge auf ein einheitliches Enteignungsrecht im Herren- und Abgeordnetenhaus ein – langjährige Kommissionsverhandlungen folgten seit 1864 bis zum endgültigen Gesetzesbeschluß 1874.

101 Ähnliche Kombinationen zwischen dem Planungs- und Enteignungsrecht wurden in anderen Ländern versucht.

Sachsen: Zwangsenteignungsbefugnis auf Grundlage des Gesetzes vom 11.6.1868 die Gültigkeit der Lokalbauordnungen betr.; hiernach sollte auf Grund einer rechtskräftigen Lokalbauordnung den Gemeinden die Enteignungsbefugnis verliehen werden. Hierdurch war eine lokale Beeinflussung möglich, z.B. durch Bestimmung einer Kommission zur Festlegung der Entschädigungssumme oder der Zustimmung der Expropriation durch die Gemeindevertretung.

Württemberg: Nach dem Gesetz vom 6.10.1872 die allgemeine Bauordnung betreffend waren Enteignungen auf der Grundlage von Ortsbauplänen möglich, wenn z.B. die Anlage neuer Straßen durch bestehende Bauten verhindert wurde. Nach § 30 der württembergischen Verfassungsurkunde bzw. seit dem 20.12.1888 durch ein spezielles Enteignungsgesetz (vgl. Münchener Untersuchung von 1891) wurde das Verfahren geregelt.



4.0 Die preußische Rheinprovinz

Im vorherigen Kapitel zum bau-, planungs- und enteignungsrechtlichen Kontext wurde die weitgehende Sonderrolle der Rheinprovinz innerhalb des preußischen Staates deutlich. Die geltenden Gesetze folgten den ökonomischen Erfordernissen und der gesellschaftlichen Realität in der Rheinprovinz, die sich deutlich vom übrigen Preußen unterschied. Zum Verständnis der Planungspraxis, deren Anforderungen und Konflikten, sollen daher die sozio-ökonomischen Verhältnisse in der Rheinprovinz in ihren Kernpunkten aufgezeigt werden.

Im Rheinland bildeten sich im ausgehenden 18. Jh. und unter der französischen Herrschaft ökonomische, soziale und räumliche Strukturen als Grundlagen der Frühindustrialisierung heraus, die hier zu einem rasanten Zuwachs an gewerblicher Produktion und Bevölkerung führte. Den neuen ökonomischen Führungsschichten gelang es, ihren Machtanspruch auch unter Preußischer Herrschaft abzusichern. Die Rheinprovinz wurde neben Sachsen die am weitesten entwickelte Gewerberegion im 19. Jh. in Deutschland (Reulecke 1985, 19). Innerhalb der Rheinprovinz stellte der Regierungsbezirk Düsseldorf mit seinen linksrheinischen Textilbezirken als auch dem rechtsrheinischen Ruhrgebiet die wachstumsstärkste Region dar. Der durch die wirtschaftliche Entwicklung ausgelöste Bevölkerungszuwachs und die Nachfrage nach Flächen für die gewerbliche Produktion erhöhten den Druck auf städtische Umbau- und Erweiterungsprojekte und führten zu frühen Versuchen der Steuerung der räumlichen Entwicklung durch kommunale Planung. Auch hier nahm der Düsseldorfer Regierungsbezirk eine zentrale Rolle ein.

Die historischen Prozesse mit ihren „Kontinuitäten“ und „Brüchen“ waren auch bei der Übergangsphase vom 18. ins 19. Jh. für das Rheinland von großer Bedeutung. Wie so häufig ließen sich „Kontinuitäten“ von großer, praktischer Bedeutung feststellen, während in der historischen Würdigung die „Brüche“ zumeist betont und durch historische Daten überbewertet werden. Während durch solche „Daten“ (wie „Westfälischer Frieden“ oder „Wiener Kongreß“) politische Sternstunden oder Niedergänge gekennzeichnet sind und als Schnittpunkte herausgestellt werden, spielen die materiellen und ideellen gesellschaftlichen Veränderungsprozesse im „Davor und Danach“ eine viel entscheidendere Rolle.

So hatten die „Franzosen“ 1792–1794 bei ihrem Einmarsch in das Gebiet links des Rheins günstige Faktoren für die bedeutende ökonomische und gesellschaftliche Um-

formierung vorgefunden und konnten durch einen neuen rechtlichen und ökonomisch-handelspolitischen Kontext die volle Entfaltung der ökonomischen Kräfte gewährleisten.

Als gut 20 Jahre später die politische Ablösung durch Preußen erfolgte, konnte durch den neuen, restaurativen Überbau der politischen Mehrheitskräfte in Preußen der „Spieß“ nicht umgedreht und den Rheinländern die gerade erst gewonnene ökonomische und rechtliche Freiheit streitig gemacht werden.

Das Bürgertum als gesellschaftlich tragende Kraft konnte den im Grundsatz fortschrittlichen Charakter der französischen Besatzungsmacht für sich nutzen und somit früher auf einen Zug aufspringen, der im 19. Jh. ganz Mitteleuropa und das übrige Deutschland erreichen sollte: Die ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungskräfte hatten einen Stand erreicht, der keine sie behindernden politischen und rechtlichen Schranken mehr duldete und um Anerkennung ihrer Rechte rang.

4.1 Die Übergangsphase: Vorbereitung der ökonomischen und räumlichen Entwicklung bis 1815

4.1.1 Die ökonomische und räumliche Situation im Rheinland im 18. Jahrhundert

Für die frühe Industrialisierung im Rheinland bildeten die letzten Jahrzehnte des 18. Jh.s und die Phase der französischen Herrschaft ein wichtiges „Übergangs- und Vorbereitungszeitalter“ (Kuske 1925). Die entscheidenden Fesseln der Produktivkräfte, die ganz Europa in einen „lähmenden“ Zustand versetzten (Kuczynski Bd.1, 1961, 25) waren die feudalen Produktionsbedingungen: die Leibeigenschaft und das städtische Zunftwesen. Wenn auch „formell weder an der grundherrlichen Ordnung auf dem Lande noch an der Zunftverfassung“ (Braubach 1976, 311) gerüttelt wurde, so zeigten sich diesbezüglich im Rheinland deutliche Aufweichungstendenzen.

Auf dem Land bestand praktisch seit dem 16. Jh. keine Leibeigenschaft mehr: Die persönlichen Dienstbarkeiten waren weitgehend aufgehoben und statt dessen bestanden spezielle Privilegien von Adel und Kirche¹. Hier hatten sich die Reallasten bzw. die Pachtverhältnisse größtenteils durchgesetzt (Zorn 1963, 56), die eine eigenständige und längerfristig planende bäuerliche Produktion ermöglichten². Durch die in der Regel vorherrschende Erbsitte der Realteilung (im habsburgischen Teil galt das Hoferbensystem wie in Eupen/Verviers) hatte sich im 18. Jh. der Klein- und Mittelbauernhof als herrschende Betriebsgröße herausgebildet (Henning 1973, 58). Es gab keinen „nenneswerten adligen Großgrundbesitz, der in Form der Gutswirtschaft bewirtschaftet worden wäre“ (Zorn 1963, 46); selbst der adelige Grund und Boden befand sich zumeist durch Pachtverträge in bäuerlicher Hand. Der durch neue Anbaumethoden bedingte Produktivitätszuwachs in der Landwirtschaft reichte nicht aus, die wachsende Bevölkerung zu versorgen. Die durch die Realteilung verkleinerten Bewirtschaftungsflächen zwangen zusätzlich zur Aufnahme von gewerblichen Nebentätigkeiten und förderten somit die frühe Hausindustrie. Die wachsende hausindustrielle Textilherstellung und die Gewinnung und Verarbeitung der Rohstoffvorkommen sprengte die harten Stadt-Land-Grenzen mit dem bislang vorherrschenden sozialen, ökonomischen und politischen Gefälle der Städte zum Umland (Lewald 1965). Auf dem zunftmässig nicht gebundenen Land fanden sich zudem günstige Voraussetzungen für neue industrielle Produktionsmethoden, die zu bedeutenden Entwicklungen außerhalb der Städte führten, wie die im Aachener Raum durch die Religionsflüchtlinge gegründeten Produktionsstätten der Familie Clermont in Vaals³ und Scheibler in Monschau⁴ oder auch Andrae in Mülheim; ein entsprechender Bevölkerungszuwachs der Landgemeinden folgte (Stadt-Land-Wanderung).

Die absolutistische Herrschaftsform hatte in den sehr zersplitterten Territorien mit den handelshemmenden Zollschranken nicht die Dominanz wie in den größeren Staatszusammenhängen (z.B. in Preußen) erlangen können, sondern spielte nur eine untergeordnete Rolle (Schulte 1959, 56)⁵. Dagegen hatte sich die landständische Tradition erhalten. Die merkantilistische Wirtschaftspolitik wirkte sich jedoch insofern aus, daß die von diesen Gedanken beeinflussten Landesherren in ihren kleinen rheinischen „Zweiterritorien“ (preußischer Besitz Niederrhein mit Essen, Geldern, Kleve, Moers, Werden etc. sowie kurpfälzischen Landesteile mit dem Herzogtum Jülich-Berg und pfälzische Oberämter – siehe Bär 1919, 30ff – sowie der habsburgische Besitz von Eupen und der niederländische Besitz von Vaals bis Dison) die privatunternehmerischen Tätigkeiten nicht behinderten bzw. sogar in gewisser Weise förderten⁶ (Abb. 8). Für den Luxuskonsum der Höfe wurden neue zunftfreie Fabrikationsbereiche, wie die Spiegel-Manufaktur oder Kölnisch-Wasserproduktion, mit Privilegien ausgestattet. Diese neue Zweige der Warenherstellung wurden vom Zunftszwang befreit sowie die auf den Außenhandel ausgerichtete Produktion, wie die Seidenherstellung in Krefeld, unterstützt (Braubach 1976, 313 ff). Die unternehmerische Dominanz statt der merkantilen Fürsorge des Landesherren setzte sich im Rheinland mehr und mehr durch.

Eine wichtige Voraussetzung für die prosperierende gewerbliche Entwicklung in den letzten Jahrzehnten des 18. Jh.s stellte die Ausdehnung der Handelstätigkeit und die Verknüpfung von Produktion und Vermarktung dar. Aufgrund des kleinen Binnenmarktes fand schon frühzeitig eine Orientierung auf den Export (z.B. Solinger Werkzeuge)⁷ statt und führte z.B. im Bergischen- und Eupener Land zur Ausweitung der Marktbeziehungen auf ganz Europa und förderte den Import der Rohstoffe Baumwolle, Merinowolle und Seide. Auf diese breite Handelstätigkeit gründete sich die bedeutende wirtschaftliche Dynamik. Diese „Kommerzfreiheit“ (Barkhausen 1954, 142) führte zu einer rasanten Vermögensbildung des Handels, die Grundlage der Industrialisierung und insbesondere der frühen Basisindustrie (Textil- und Metallherstellung bzw. -verarbeitung) wurde⁸. Hinzu kam die Beteiligung des Adels an der industriellen Produktion. Er beschaffte sich das Kapital vor allem durch den Verkauf von Boden, was z.B. in brandenburgisch Preußen bis 1809 nicht ohne weiteres zulässig war (Fidei-Kommiß).

Im Zusammenwirken mit der Betriebsform des Verlages, die sich im 18. Jh. immer stärker ausbildete⁹ und die den Gewerbeprodukten des flachen Landes den Zugang zu überlokalen, anonymen Märkten öffnete, erweiterte sich die hausgewerbliche Tätigkeit der Landbewohner. Ihr standen zunehmend aus der Landwirtschaft freigesetzte Arbeitskräfte zur Verfügung (Schulte 1959, 50/51). In Verbindung mit der späteren Gewerbefreiheit begünstigte das System der Hausindustrie den wirtschaftlichen Aufschwung in den Textilregionen, da der Kapitalbedarf an Gebäuden oder Maschinen zunächst noch gering war (Croon 1973, 326)¹⁰. Vor allem mit der Baumwollherstellung ging der frühere Zusammenhang zwischen Anbau und Verarbeitung des Rohma-

Abbildung 8

Die politische Landschaft in Mitteleuropa bei Beginn der Französischen Revolution



aus: Putzger Historischer Weltatlas, Cornelsen-Verlag, Berlin 1992

terials (z.B. Flachs) verloren. Verkehrsanschlüsse, mühlengängige Bachläufe und Handelsplätze (Nähe Rohstoffmärkte) wurden zu wichtigen Standortfaktoren; politische Krisen und Preispolitik der Anbauländer, Naturkatastrophen etc. führten, wie später noch aufgezeigt wird, schon in der 2. Hälfte des 18. Jh.s zum „kosmopolitischen“ Charakter der Textilindustrie (Lehmann 1965, 390).

Im Bergischen Land hatte z.B. die Baumwollverarbeitung schon frühzeitig eingesetzt: bereits 1730 hatten Wuppertaler Kaufleute Rohbaumwolle importiert (Emsbach 1982, 27). Das hohe Lohnniveau und der Mangel an Arbeitskräften „zwang“ die bergischen Verleger schon bald, Teile der Produktion zu verlegen (Barkhausen 1954, 145; Emsbach 1982, 27)¹¹ und die Produktion mittels Faktoren „von ihrem Wohnsitz“ aus (Thal 1926,11) zu betreiben. Der linksrheinische Raum schien als „Billiglohnland“ geradezu ideal, da hier die Bevölkerung über eine ausreichende Qualifikation (traditionelle Leinenherstellung) (Fränken 1969 und Emsbach 1982, 28) verfügte und Transportkostenvorteile vorhanden waren, die beim Rohstoffbezug gegenüber der englischen Konkurrenz eine große Rolle spielten¹². Zudem bestand eine gute verkehrliche Anbindung zum Kernland (Wuppertaler Raum). Trotz der starken Produktionsverflechtungen blieben Unternehmenszentralen und Veredelungsbetriebe im bergischen Land bestehen; zwecks Rationalisierung fanden hier auch die ersten Versuche der Mechanisierung statt¹³. Die Vorläufer der Textilindustrie im Mönchengladbacher Raum stellten daher die traditionelle Leinenherstellung und die Auftragsarbeit für bergischen Verleger dar¹⁴.

Räumlich bildete sich eine differenzierte gewerbliche Struktur heraus, deren hervorstechendes Merkmal die Dezentralität der vielen kleinen Produktionsstandorte außerhalb der zünftigen Städte war. Die Orte der Rohstoffvorkommen und der mühlengängigen Wasserläufe wurden die Zentren der neuen kleinteiligen Produktion; hier erfolgten Gewinnung und Verarbeitung (Schulz 1986, 155). Neben der „Ur-/Basisproduktion“, die sich immer mehr verfeinerte, entwickelten sich Kohlegewinnung, Papier-, Glas- und Zuckerfabrikation etc. in Abhängigkeit vom Rohstoff- und Wasservorkommen und auf anfänglich unbedeutendem technologischen Niveau (Schulte 1959, 44/45). So etwa wurden alte Mühlen zu Kristallisationspunkten neuer Industrien (z.B. belgische Weser). Ein hoher Grad an Arbeitsteilung mit gegenseitigen Abhängigkeiten im Rohstoffbezug und im Absatz bildete sich heraus und führte zu „umfassenden Gewerbelandschaften“ (Schulte 1959, 117). Das alte wirtschaftliche und politische Gefälle zwischen Stadt und Land veränderte sich zusehends; der auf die Stadt gerichtete Ansiedlungsdruck ließ nach¹⁵. In dem großen Netz industrialisierter Orte spielte es keine Rolle mehr, ob Stadtrechte, wie in Gladbach, Süchteln oder Dülken bestanden; sogar der Bevölkerungszuwachs war zeitweise in den „Gewerbedörfern“ stärker als in den Städten (Barkhausen 1954, 166). Die gewerbliche Entwicklung, gestützt auf eine agrarische Überproduktion, fand nicht zuletzt ihren Niederschlag in Bevölkerungswachstum und -dichte. Im Herzogtum Berg wuchs die Bevölkerung zwischen 1740

bis 1793 um 36% (Schulte 1959, 48). Im Fürstentum Moers (mit der gewerblichen Durchdringung des agrarischen Umlandes durch die Krefelder Seidenindustrie) in diesem Zeitraum um ca. 50% (Schulte 1959, 48). Im Bergischen Land verlief die Bevölkerungsexpansion noch rasanter (1772–1792: ca. 20%: Barkhausen 1954, 139) und setzte bereits zu Beginn der 17. Jh.'s ein (siehe Elberfeld und Barmen).

4.1.2 Die Auswirkungen der französischen Herrschaft im Rheinland 1794–1815

Die Auswirkungen der französischen Herrschaft im Rheinland wurden vielfach überschätzt und „die neue Entwicklung wäre auch ohne die fremde Mitwirkung gekommen, wenn auch wohl nicht so beschleunigt“ (Barkhausen 1954, 166)¹⁶. Während der sogenannten „Franzosenzeit“ im linksrheinischen Gebiet von 1794 bis zum Übergang an Preußen 1815¹⁷ konnte die bereits begonnene ökonomische Entwicklung gekräftigt werden. Das Bürgertum hatte sich materiell entfalten können, ohne gesellschaftlich schon emanzipiert zu sein. Dieses Bürgertum konnte jetzt den im Grundsatz fortschrittlichen Charakter der französischen Besatzungsmacht für sich nutzen. Spätestens mit dem Beginn des wirtschaftlichen Aufschwungs und der Wiederherstellung des kirchlichen Friedens im Konkordat von 1801¹⁸ wurde die Einfügung in die neue Herrschaft relativ problemlos vollzogen und erst gegen Ende wegen zunehmender Repression und Steuerdruckes kritisiert¹⁹. Die in den neuen Gesetzen fixierten Rechte wurden bereitwillig aufgenommen und später vehement und erfolgreich gegenüber Preußen verteidigt. Politisch ideologische Schranken zur Behinderung freier Unternehmenstätigkeit und freier Nutzung des Eigentums wurden nicht mehr geduldet (u.a. Kraus 1994). Neben der bereits erwähnten Aufhebung aller grundherrlichen Zwänge und deren Reste²⁰ und der Privatisierung des Bodens (Schubarth 1863, 82) waren dies insbesondere die Schaffung einer generellen Rechtssicherheit im Code Civil²¹ und auch Code de Commerce (dem Handelsgesetz), die Aufhebung des Zunftzwanges und die Einführung der Gewerbefreiheit (Henning 1973, 60ff), die Einberufung von Gewerbe- und Handelskammern und die rechtliche Gleichstellung von Stadt und Land in einer Gemeindeordnung. Hinzu kam der Ausbau der Infrastruktur (vor allem der Landstraßenbau) und eines effektiven Verwaltungsapparates sowie die Ausdehnung des Handels mit dem Schutz vor Billigimporten und der Ausschaltung der englischen Konkurrenz (u.a. Engl. Kontinentalsperre 1806)²². Insbesondere diese Zollpolitik führte zu einem rasanten Anwachsen der landwirtschaftlichen und textilgewerblichen Produktion und der Metallverarbeitung. Die Baumwollherstellung erlebte einen ungemeinen Schub unter dieser „Freihandelsatmosphäre“ (Emsbach 1982, 29); unterstützt von dem Verbot für Einfuhr von Baumwollgeweben, den Prohibitivzöllen für Kolonialproduk-

te und der Öffnung des französischen und italienischen Marktes (Fränken 1969, 39). Als der Rhein 1806 Zollgrenze wurde, konnte auch die „störende“ bergische Konkurrenz abgeschüttelt werden²³. Damit gelang der Durchbruch zur Entwicklung der linksrheinischen und Kreis Gladbacher Baumwollzentren²⁴, in deren Zuge zahlreiche Unternehmer aus dem bergischen Land übersiedelten (1809-1813: 300). Ökonomisch wurde so unter der „Käseglocke“ der Zollpolitik für Mönchengladbach und Umgebung der Start in die eigenständige Entwicklung der Baumwollindustrie ermöglicht und aus der Not heraus sogar der innovative Schritt in Richtung eines Ausbaus eigener Spinnereien unternommen²⁵.

Die Auseinandersetzung mit den politischen Zielen der französischen Revolution von Freiheit und Gleichheit und demokratischen Denkansätzen fand nur in kleinen aufklärerischen Kreisen statt und umfaßte längs nicht breite bürgerliche Schichten (Lewald 1965, 35). Die Masse blieb „unbewegt“ und nur Teile der gebildeten Bevölkerung und die Oppositionsgruppen begrüßten die Revolution theoretisch, ohne allerdings in der Konsequenz an eine Umsetzung auf die deutschen Verhältnisse zu denken (siehe F.Engels in „Deutsche Zustände“ sowie Kuczynski Bd.1, 1961, 36). Die Verankerung der republikanischen Forderungen in den gesellschaftstragenden Schichten wurde als sehr gering eingeschätzt, so daß auch bei der Eingliederung nach Preußen kaum die Forderung nach einer anderen Staatsform aufkam (Braubach 1976, 330ff)²⁶.

Ab 1797 wurde eine neue Gebietseinteilung vorgenommen. Es wurden vier nach den wichtigsten Flüssen benannte Departements eingerichtet. Das Roerdepartement erhielt seinen Sitz in Aachen und umfaßte die „niederrheinischen Territorien Preußens, Kurkölns und Jülichs und die Städte Köln und Aachen“ (Braubach 1976, 331). Jedes Departement erhielt eine zentrale Verwaltung²⁷. „Eine echte Selbstverwaltung, wie sie früher nicht nur in den Reichsstädten, sondern auch in den Städten der Territorien noch bestanden hatte, gab es nicht mehr. Zwar wurden aus den höchstbesteuerten Bürgern Departements-, Arrondissements- und Gemeinderäte“ („Scheinvolksvertretung“ nach Lewald 1965, 21) bestellt, aber sie hatten nur beratende Stimme und Einfluß allein bei der Verteilung der Abgaben und Einreichung von Petitionen (Braubach 1976, 333). Mit der französischen Gemeindeordnung von 1800 verloren die Gemeinden noch erhaltende Reste der gemeindlichen Selbstverwaltung. Der Bürgermeister war in erster Linie dem Präfekten verantwortlich und wurde von diesem ernannt; der Haushalt wurde von ihm aufgestellt. Allerdings wurden Stadt- und Landgemeinden rechtlich gleichgestellt (s.o.).

Die Stadt Mönchengladbach lag ebenfalls im neuen Roerdepartement und gehörte zum Arrondissement Krefeld. Mit Korschenbroich, Kleinenbroich, Neersen und Schiefbahn bildete die Stadt Mönchengladbach den Kanton Neersen (Brasse 1922/II,490).

Neben der gewerblichen Entwicklung wirkte sich die durch das neue französische Recht geschaffene Privatisierung des Grundeigentums mit entsprechenden Umverteilungen sowie die Veränderung in der Grundeigentümerstruktur durch die Säkularisie-

rung mit der Privatisierung des katholischen Kirchenbesitzes auf die städtische Entwicklung aus. Das kapitalkräftige Bürgertum erwarb auch den „geistlichen“, während der Säkularisation in Versteigerungen auf den Markt geworfenen Landbesitz, der nun an Bauern verpachtet wurde; der linksrheinische Adel hatte bereits frühzeitig reguläre Pachtverhältnisse mit Bauern abgeschlossen und konnte so seinen Großgrundbesitz sichern²⁸.

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 und wurde Ausgangspunkt für die Errichtung bzw. Umnutzung von Fabriken oder Handelshäuser²⁹. Die Produktionsbedingungen des Produktes „Stadt“ änderten sich auf der Immobilienseite entscheidend. Der Verkauf des kirchlichen Besitzes wurde überwiegend 1803/1804 durchgeführt, wobei „nicht unbedeutende Teile der Domänen“ (Lewald 1965, 29) erst 1815 zugunsten Preußens verkauft wurden. Die Verkäufe setzten erst dann ein, als der Papst im Konkordat von 1801 „den Erwerbem entfremdeten Kirchengutes dessen ungestörten Besitz garantiert hatte“ (Lewald 1965, 29) und damit den neuen Grundeigentümern Rechtssicherheit gab. Neben den Bauern und Pächtern beteiligten sich die Fabrikanten und Verleger an den Landkäufen des städtischen als auch landwirtschaftlichen Grundbesitzes; unter anderem von Mühlenanlagen. Durch die beginnende Niederlegung der Stadtmauern entstanden große Baureserveflächen und das äußere Erscheinungsbild der alten Städte änderte sich.

4.2 Die sozio-ökonomischen und gesellschaftspolitischen Verhältnisse in Preußen während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

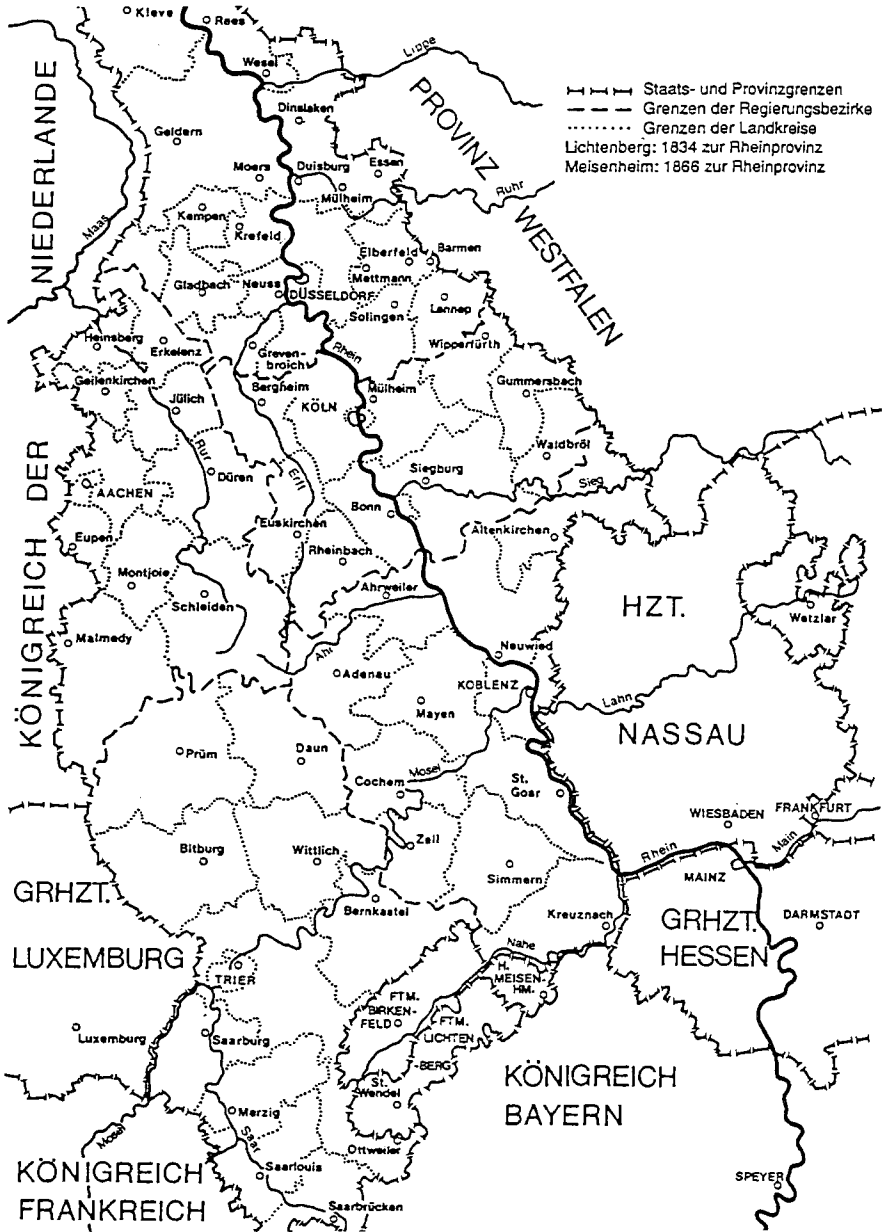
Der Machtwechsel, 1814 durch die Entmachtung Napoleons eingeleitet und 1815 im Wiener Kongreß besiegelt, wurde „fast allenthalben“ (Braubach 1976, 349) von der Bevölkerung begrüßt, wenngleich es keinen jubelnden Übergang zu den anderen Fahnen gab: zu groß war die geistig-religiöse Ferne zum protestantischen Preußen, zu groß die andere politisch-soziale Mentalität und Tradition und zu groß die Distanz in der ökonomischen Entwicklung (Vierhaus 1965, 159). In dem bekannten Zitat des Kölner Bankiers Schaafhausen: „Da heiraten wir aber in eine arme Familie ein!“ (Hashagen 1924, 28) wird die Haltung der Westprovinzen zur Berliner Regierung deutlich. Während Preußens Selbstbewußtsein auf militärischer Stärke und kulturellem Überlegenheitsgefühl des Protestantismus beruhte³⁰, wuchs das rheinische Selbstbewußtsein auf der Grundlage des ökonomischen Führungsanspruches, liberaler Gesinnung und der während der „Franzosenzeit“ erprobten staatsbürgerlichen Rechte heran.

Die westlichen Provinzen Preußens umfaßten die Provinz Westfalen und die Rheinprovinz, die wiederum in 6 Regierungsbezirke aufgeteilt war: für die Provinz Niederrhein die Regierungen in Aachen, Koblenz und Trier und für die Provinz Jülich-Kleve-Berg die Regierungen in Düsseldorf, Kleve und Köln (Kleve wurde 1821 mit dem Regierungsbezirk Düsseldorf vereinigt (Bär 1919, 171) (Abb. 9).

Während nach 1815 in vielen deutschen Ländern und insbesondere in Preußen eine Phase der Reaktion einsetzte und alle Träume von Verfassung und freier Presse ausgeträumt schienen³¹, behielt das linke Rheinufer seine französischen Institutionen und verteidigte diese, trotz der zahlreichen Versuche in den 1830er Jahren, das preußische Recht einzuführen, nach außen³². Das politische Klima wurde allerdings auch im Rheinland bis zur Thronbesteigung Friedrich Wilhelms IV 1839 durch „Reaktion und Repression“ bestimmt (Verbot des Rheinischen Merkurs 1816 (Braubach 1976, 351), Geheim- und Spitzelwesen (Hashagen 1924, 9 und Landsberg 1917, 168 etc.). Die Beibehaltung des französischen Rechts, in dem liberale Grundsätze gegenüber dem prALR stärker verankert waren, wurde in langen Kämpfen zur Prinzipienfrage erklärt. Auch der „Code de Commerce“ (1807) mit dem Handels- und Konkursrecht, welcher die Gründung von Aktiengesellschaften zuließ, wurde verteidigt und dem prALR vorgeworfen, es sei entwickelt worden, „als sich Handel und Manufakturstand noch auf der Stufe der Kindheit“ befanden (Landsberg 1917, 163)³³. Ebenso galten die öffentlichen und mündlichen Gerichtsverfahren, die Gleichheit vor dem Gesetz³⁴ sowie die rechtliche Gleichstellung von Stadt und Land als verteidigungswürdig.

Abbildung 9

Die politische Einteilung der Rheinprovinz im Jahre 1830



aus: Preußen und die rheinischen Städte, hrsg. von Margret Wensky, Bonn 1994

4.2.1 Die Eckpunkte der ökonomischen Entwicklung

Innerhalb des preußischen Staates nahm die gewerbliche Entwicklung des Rheinlandes einen hohen Stellenwert ein: bereits 1855 wurden 18% der gewerblich Beschäftigten Preußens im Rheinland gezählt (Dieterici 1861, 400), das nur 5% der Fläche von Preußen ausmachte. Der Beschäftigtenanteil pro Einwohner war hier am höchsten³⁵. Lediglich Sachsen verzeichnete einen ähnlichen ökonomischen Entwicklungsstand (Czok 1969, 95). Die Textilindustrie gehörte zu den führenden Gewerbezweigen: auf 39 Einwohner kam ein Weber (höchster Anteil in Preußen).

In der Zeit von 1814 bis 1839 verzeichnete die Industrieproduktion in Preußen relativ große Wachstumsraten, obwohl sie absolut hinter England, Frankreich und die USA zurückfiel. Die Baumwollindustrie bewies sich „als beste Sammlerin von Kapital“ (Kuczynski Bd.1, 1961, 94). Ab Mitte der 1830er Jahre erfolgte ein verstärkter Aufschwung von Handel und Industrie durch die Gründung des Zollvereins 1834 (Kellenbenz 1976, 69), wenngleich Deutschland Ende der 1830er Jahre auch von den Folgen der englischen Überproduktionskrise betroffen war³⁶.

Die 1840er Jahre wurden durch den Aufschwung des Eisenbahnbaus und durch die beginnende Umstellung der Textilindustrie auf neue Produktionsverfahren bestimmt (Kellenbenz 1976, 69). Ab 1843 traten erneut „Ernährungsschwierigkeiten“ auf (1845 Kartoffelkrankheit, 1846 Mißernte: Kellenbenz 1976, 70), die bei steigenden Lebensmittelpreisen zu großer Verarmung führten. Die auf den Massenkonsum ausgerichtete Herstellung von Baumwollwaren sank³⁷.

Nach dem ersten großen Wirtschaftseinbruch 1846 und einer allgemeinen Erholung 1847 folgte der zweite Einbruch 1848, der durch die revolutionären Ereignisse noch verstärkt wurde. In der Textilindustrie herrschte von 1846-1848 eine ununterbrochene Krise (Unterkonsumtion durch Absinken der Textilkäufe) (Kuczynski Bd.11, 1961, 87)³⁸. Anders als in England, wo die Textilkrise sich als zyklische Überproduktionskrise zeigte (hier war die Kaufkraft insgesamt gestiegen), war in Deutschland der Kaufkraftschwund Krisenursache in der Textilindustrie. Zusammenbrüche durch Über Spekulation verzeichneten 1847 der Eisenbahnbau und das Bauwesen (Kuczynski Bd.11, 1961, 97). Nach Fülberth stellte diese Krise die „erste eigene Wirtschaftskrise“ in Deutschland dar (Fülberth 1976, 17). Die Jahre 1845–1847 werden allgemein als wohl größte Notzeiten des 19. Jh.s dargestellt (Köllmann 1983, 148). Im Mönchengladbacher Raum verstärkten sich die Auswirkungen durch die Überlagerung von Textil- und Agrarkrise³⁹.

Bis 1851/1852 folgten Jahre der Depression und im Anschluß der „stärkste Aufschwung in der bisherigen Geschichte des deutschen Kapitalismus“ (Fülberth 1976, 20). Die Aufschwungphase ab 1852 wurde zurecht als „erste Gründerperiode“ (Kuczynski Bd.11, 1961, 112) beschrieben. Die Unternehmer bauten ihre Betriebe aus und paßten sie an neue Produktionsmethoden (Mechanisierung) an; durch gute Beschäfti-

gungslage und relativ gutes Lohnniveau herrschte auch eine gewisse Ruhe in der Arbeiterschaft. Vor allem die Entwicklung im Eisenbahnbau, im Maschinenbau, der Eisenindustrie und dem Kohlenbergbau war enorm; durch den hohen Kapitalbedarf spielten die Banken eine zunehmend bedeutendere Rolle (Kellenbenz 1976, 70)⁴⁰. In allen wichtigen Industriebereichen stieg von 1850–1856 die Produktion rasant an. Die neue Überproduktionskrise von 1857 nahm ihren Ausgang von England und zeigte sich erstmals als internationale kapitalistische Überproduktionskrise in allen Industrieländern⁴¹ und „als eigene zyklische Krise des deutschen Industriekapitalismus“ (Kuczynski Bd.11, 1961, 139). Der Zusammenbruch 1857 zeigte sich im Fall der Aktienpreise (Tiefstand), dem Fall der Warenpreise und dem Krach auf den Geld- und Kreditmärkten mit der Folge der Senkung der Produktion bis 1859. Für die Beschäftigten brachte das Jahr zahlreiche Entlassungen. Insgesamt wurde eine Änderung in den kapitalistischen Produktionsverhältnissen ab 1857 verzeichnet: wurden bis in die 1850er Jahre hinein die Unternehmergewinne durch die Verlängerung der Arbeitszeit oder Senkung der Reallöhne gesteigert, so mußten sich diese Produktionsverhältnisse u.a. aufgrund der zunehmenden Arbeitskämpfe (1857 Höhepunkt der Streikwelle) ändern. Die Produktivität der Arbeit mußte erhöht werden; Mechanisierung und Rationalisierung waren die Mittel. Vermutlich wurden auch zusehends die aus der Senkung der Reallöhne entstehende Unterkonsumtion mit Kaufkraftverlust und ihre Auswirkungen auf die Wirtschaft gesehen.

Der allgemeine Aufschwung ab 1862 stand in den Textil- und vor allem in den Baumwollregionen unter dem Einfluß des amerikanischen Bürgerkrieges (Kellenbenz 1976, 70). Auch nach Beendigung des Bürgerkrieges herrschte eine labile Situation bei immer noch hohen Rohstoffpreisen. Der Deutsch-Dänische Krieg 1864 und der Deutsch-Österreichische Krieg 1866 führten zur weiteren Schrumpfung. Der Kriegsausbruch 1866 fiel zusammen mit einer Geld- und Kreditkrise; Aufträge wurden sistiert, Gebäude nicht weitergeführt etc. (Kuczynski Bd.11, 1961, 155). Der erneute Aufschwung 1868 artete in einem Boom und Spekulationsfieber aus, das durch den Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 weiter angeheizt wurde. Die negativen Folgen der Gründerjahre und die Krise 1873 (Mandel 1987, 34) trafen die Baumwolldistrikte nicht in dem Maße wie den Eisenbahnbau oder die Schwerindustrie, da sich das „alte“ Unternehmerkapital der Textilbetriebe eher von den Börsen zurückhielt und weniger auf Spekulation, sondern auf den Ausbau der eigenen Betriebe setzte (Dilthey 1908, 33).

Diese wirtschaftlichen Expansions- bzw. Krisenphasen wirkten sich auf die Planungspraxis in der Rheinprovinz insofern aus, als die Königlichen Regierungen ab Mitte der 1830er Jahre durch den verstärkten Aufschwung des Handels sich mit einem zukünftig starken Stadtwachstum konfrontiert sahen und planerisch Vorsorge leisten wollte (s.u. „Planungserlaß“ 1835). In den „ruhigeren“ 1840er Jahren konnte auch die Planungstätigkeit sich verhaltener zeigen und erst die erneuten Wachstumsschübe der

1850er Jahre führten zu entsprechenden Beschleunigungswünschen der Planfertigstellung oder der endgültigen Genehmigung der Stadtbaupläne seitens der Königlichen Regierungen als auch der Gemeinden (Abb. 10).

4.2.2 Die Bevölkerungsentwicklung in der Rheinprovinz und insbesondere im Regierungsbezirk Düsseldorf

Größte Bevölkerungsdichte und höchster Verstädterungsgrad in Preußen bis 1855

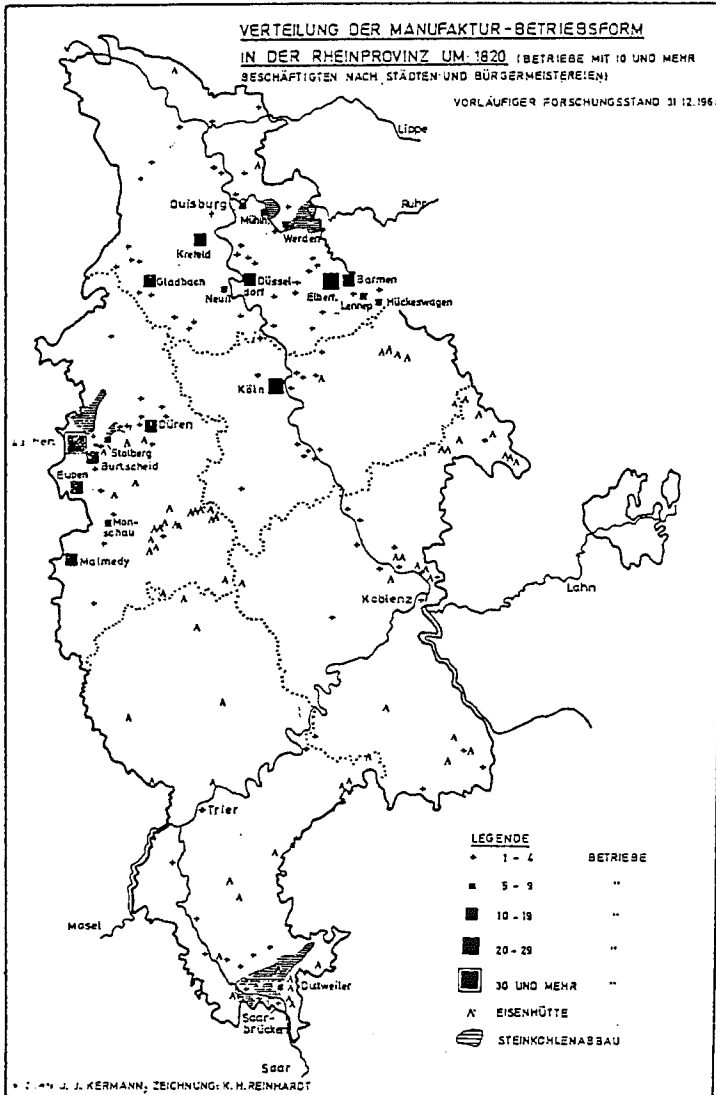
Die günstigen ökonomischen Startbedingungen der Frühindustrialisierungsphase im Rheinland sowie die Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktivität, der Möglichkeit zur frühzeitigeren Eheschließung, Fortschritte in Medizin und Gesundheitspflege, Verhinderung epidemischer Seuchen und die Abnahme der Kindersterblichkeit (Ritter 1954, 24) führten zu einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum in Stadt und Land. Die Rheinprovinz war, nicht zuletzt wegen der Expansion des Ruhrgebietes (Reulecke 1985, 42 und 201), die am dichtesten besiedelte Provinz und der Regierungsbezirk Düsseldorf der dichteste Bezirk im preußischen Staat⁴².

So betrug der Bevölkerungsanstieg im Rheinland durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung als auch durch Zuwanderungen zwischen 1816 und 1849 914.000 Menschen (Lademacher 1976, 487 und Köllmann 1983).

Die größte Zunahme verzeichneten die gewerblichen Städte im nördlichen Rheinland, die zwischen 1815–1848 im Durchschnitt auf die doppelte Einwohnerzahl wuchsen (Croon 1965, 90) und ebenfalls im Regierungsbezirk Düsseldorf den größten Zuwachs verzeichneten (Röttges 1964, 23)⁴³ (Tabelle 1). Trotz dieser flächenhaft dichten Besiedelung ergab sich durch die typische rheinische Dreifensterhaus-Bauweise sowie den hohen Anteil von in ländlicher Bauweise errichteter Wohnhäusern die geringste Belegungsdichte in Preußen: in einem Wohnhaus der Rheinprovinz wohnten 1855 6,97 Einwohner; weniger noch als in Pommern mit einer Belegung von 10,38 Einwohnern (Dieterici 1861, 174).

Ausschlaggebend für das Bevölkerungswachstum war der Zuwachs durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung und durch den Zustrom der ländlichen Überschussbevölkerung auf die gewerblichen Zentren der Textilindustrie. Anders als im Ruhrgebiet zeigte sich in der Mönchengladbacher Textilregion die Wanderung eher als Nahwanderung aus dem Umkreis von 3 bis 50 km (Reulecke 1985, 25) bzw. Nachbarschaftswanderung aus angrenzenden Provinzen (wie der bergische Zuwandererstrom unter Napoleon I.). Erst der Eisenbahnbau brachte auch ausländische Wanderarbeiter aus Italien, Polen und Belgien in die Region (Kellenbenz 1976, 19). Während in der Rheinprovinz als „napoleonisches“ Erbe die Freizügigkeit bestand, waren die Wande-

Abbildung 10
Verteilung der Manufaktur-Betriebsform in der Rheinprovinz um 1820



Der große Anteil der Manufakturbetriebe mit mehr als 10 Beschäftigte in den Regierungsbezirken Aachen und Düsseldorf zeigt deren hervorgehobene Stellung in der gewerblichen Entwicklung der Rheinprovinz zu Beginn der preußischen Herrschaft; aus: Wolfgang Zorn, Zum Abschluß der historischen Wirtschaftskarte in: Rheinische Vierteljahresblätter 1969, 267

rungen durch die Einschränkungen der Freizügigkeit in Preußen noch bis zur Jahrhundertmitte begrenzt (Emsbach 1982, 238).

Viele der frühen Industriearbeiter lebten auf den Dörfern oder in der Nähe der Industrie von landwirtschaftlichem Nebenerwerb oder bewirtschafteten einen eigenen Nutzgarten mit Kleinviehhaltung. Andere wurden durch ihre verwandtschaftlichen Verbindungen zu Landwirten aus dem Nahbereich mit Kartoffeln oder Fleisch versorgt. Das bis zur Jahrhundertmitte vorherrschende „ländlich-agrarische Doppelgesicht der industriellen Arbeit“ (Ipsen 1991, 139) charakterisiert besonders gut die rheinischen Textilregionen. Zur Senkung der Reproduktionskosten war diese Selbstversorgung notwendig. Selbst bei dem zügigen Verstädterungsprozeß in der Rheinprovinz kann für den Untersuchungszeitraum nur von einer „unvollständigen Urbanisierung der Arbeiterschaft“ (Ipsen 1991, 137) gesprochen werden.

In der gesamten Rheinprovinz lebten 1855 29,6% (im preußischen Staat insgesamt 28,9%) der Bevölkerung in Städten (Dieterici 1861, 195). Dieterici ging dabei von den 993 Städten in Preußen aus, die – unabhängig von ihrer Größe – „im Stande der Städte“ (Dieterici 1861, 168 und 170) vertreten waren⁴⁴. Dieser Verstädterungsprozeß muß sich relativ rasch vollzogen haben, glaubt man den Angaben von Kellenbenz (1976, 19), wonach 1828 in der Rheinprovinz nur 23% der Bevölkerung in den Städten und 77% auf dem Lande lebten. Steinberg (1965, 114) gab für 1815 für den Bereich zwischen Geldern, Neuß, Erkelenz, Eschweiler und Aachen einen Anteil von nur 18% (86.000) Stadtbewohnern an.

Besonders stark zeigte sich der Verstädterungsprozeß im Regierungsbezirk Düsseldorf. Hier lebten 1855 bereits 44,4% der Bevölkerung in den Städten (Dieterici 1861, 195). Bei diesem hohen Anteil muß berücksichtigt werden, daß es im Regierungsbezirk Düsseldorf ein dichtes Städtetz von kleinen und kleinsten Städten und nur wenige große Städte gab. Steinberg bezeichnete die Provinz als „mit Städten gesättigte bäuerliche Lebensräume“ (Steinberg 1965, 117). Dennoch zeigen auch die o.a. Zahlen die starken Urbanisierungstendenzen und den Zuzug auf die gewerblichen städtischen Zentren (Matzerath 1985).

Trotz dieses klar erkennbaren Verstädterungsprozesses und der hohen Besiedlungsdichte hatte das städtische Wachstum noch keine stark erkennbaren räumlichen Auswirkungen gezeitigt. „In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts haben sich Gestalt und Struktur der rheinischen Städte kaum verändert. Sie wuchsen nur langsam. Dies gilt vor allem für die zahlreichen Kreisstädte und die kleineren Orte in den noch überwiegend ländlichen Teilen der Provinz“ (Croon 1965, 90). Diese Einschätzung von Croon muß relativiert werden, wenn man die damals nicht in die Statistiken eingehende Entwicklung im Umland der Städte berücksichtigt. Hier hatte die bauliche Entwicklung entlang der Ortsverbindungsstraßen zu einer neuen Besiedlungsform geführt, die um 1840 bereits deutlich ausgeprägt war und auch das Stadtbild verändert hatte (siehe Krefeld, Kap. 5.2.2).

Um 1815 hatten viele der „mehr als hundert rheinischen Städten ... weniger als 2.500 Einwohner, viele nur wenige hundert“ (Croon 1965, 88), da das industrielle Wachstum in den „Industrie-Dörfern“ wie Eschweiler, Eupen, Alsdorf, Monschau, Herzogenrath etc. stattfand. Die größte Stadt Köln hatte 1815 49.000 Einwohner. 1815 gab es in der Rheinprovinz nur 8 Städte zwischen 10.000–50.000 Einwohner⁴⁵, bis 1850 erhöhte sich die Zahl auf 16 Städte, wobei Köln als größte Stadt immer noch unter 100.000 Einwohnern lag (Stübgen 1917, 306). Das Städtchen Mönchengladbach mit seinen nur rund 1.500 Einwohnern stellte somit keine Ausnahme dar. 1815 lag die Stadt Mönchengladbach an 12. Stelle im Rheinland; 1850 nahm sie nur die 23. Stelle ein. Erst durch die Eingemeindung umliegender Ortsteile 1857 konnte sie Einwohner hinzugewinnen und nahm 1870 erneut den 12. Platz ein (Stübgen 1917, 307).

Für die Planungspraxis folgte aus dem hohen Bevölkerungszuwachs und Verstädterungsgrad im Regierungsbezirk Düsseldorf ein entsprechendes höheres Planungsbedürfnis. Wenn später der „Planungserlaß 1834“ (s.u.) die Aufstellung eines Bauplanes für alle Städte über 2.000 Einwohner vorsah, so stellte diese Größenordnung ein Planungsgebot auf sehr breitem Niveau mit der Auswahl der tatsächlich vorhandenen Städte dar⁴⁶.

Für das Stadtwachstum entscheidend war die neue Mobilität der Bevölkerung durch die wachsende Freizügigkeit, die besonders die aufstrebenden Gewerbestädte betraf. Für die Städte ergaben sich damit neue Probleme, da sie für die Armenfürsorge zuständig waren und im Falle wirtschaftlicher Krisen die neu zugezogenen Bewohner versorgen mußten. Nach gerade erst erfolgter Freizügigkeit ging man in den Städten dazu über, neue Formen der Beschränkung des Zuzugs aufzuerlegen. In manchen Städten lebten 20% der Bevölkerung von der Armenunterstützung (Reulecke 1985, 25). Über ein bürokratisches Aufnahmeverfahren versuchte man, sich vor einer zu großen Zahl minderbemittelter Personen zu schützen und damit die Armenunterstützung zu reduzieren (Czok 1969, 99); die Armen wurden aus dem städtischen Kontext ausgeschlossen und mußten oft „vor“ der Stadt bleiben. Ebenso wurde die arme Bevölkerung durch Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen z.B. im Straßen- oder Eisenbahnbau beschäftigt bzw. sollte sie zu „Arbeitsamkeit“ erzogen werden (Armenhäuser).

4.2.3 Die soziale Situation in der Rheinprovinz

Das Bevölkerungswachstum, gepaart mit wirtschaftlichen Kriseneinbrüchen, hatte im Jahrzehnt vor der Revolution von 1848 und an der Schwelle von der gewerblichen zur verstärkt industriellen Produktion zu einer Massenverelendung großen Ausmaßes geführt.

Obwohl das Bevölkerungswachstum insgesamt in der Rheinprovinz im Vergleich zu Ostdeutschland „nicht übermäßig hoch“ war, entstanden hier die großen Probleme durch den Zusammenhang von „ländlicher Überbevölkerung, der Übersetzung der Handwerke und dem Rückgang der älteren Heimgewerbe“ (Köllmann 1983, 148) im Zuge der Mechanisierung ab Mitte der 1840er Jahre. Von den drei allgemein gültigen Merkmalen ist der Mönchengladbacher Raum besonders von den krisenhaften Zuständen der hausindustriellen Textilindustrie betroffen. Die am 7. Juli 1821 durch die preußische Gemeinheitsteilungsverordnung verfügte Aufteilung der Allmende und der durch das Realteilungsprinzip zersplitterte bäuerliche Besitz hatten die unterbäuerlichen Schichten besonders hart getroffen und zu Klein- und Kleinstparzellen geführt. Ein Großteil dieser Bevölkerungsschicht suchte anfangs Zuflucht in der hausindustriellen Beschäftigung der Textilindustrie und begünstigte erst deren Wachstum. Parallel zur Heimarbeit wurde notgedrungen ein agrarischer Nebenerwerb betrieben: Später strömte man in die zentralen Fabriken.

Die allgemeine „Übersetzung der Handwerke“ (nach Köllmann 1983, Lenger 1988) betraf vor allem die Schneider, Schuhmacher und Schreiner, die mit durchschnittlich 40% den größten Anteil der Handwerkerschaft darstellten⁴⁷. Besonders für Schneider und Schuhmacher wurde der Zugang zum Handwerk durch das geringe Startkapital erleichtert. Durch das vorherrschende Verlagsystem stellte diese Tätigkeit allerdings eine nur „quasi selbständige“ Handwerkstätigkeit dar. Eine Überbesetzung der Handwerke in der Rheinprovinz war bereits seit den 1820er Jahren zu verzeichnen. Diese frühzeitige Entwicklung gründete sich auf die uneingeschränkte Niederlassungsfreiheit seit der Aufhebung der Zünfte durch die Franzosen (Köllmann 1983, 149). Der größte Teil der Betriebe war sehr klein und die Zahl der Hilfskräfte lag „nur geringfügig über der der Selbständigen“ (Lenger 1988, 172).

Die als „Pauperismus“ bezeichnete Massenverelendung erreichte Ende der 1840er Jahre ihren Höhepunkt. Ländliche Überschußbevölkerung und „Kümmerexistenzen des Heimgewerbes und der Handwerkes“ (Köllmann 1983, 154) formierten sich zu einer neuen Unterschicht. „Vom früheren ‘Pöbelstand’, der vom Betteln oder ähnlichem lebenden Armut, unterschied diese neue Unterschicht sich dadurch, daß sie aus landwirtschaftlicher und gewerblicher Arbeit ein Minimaleinkommen bezog, das aber am oder gar unter dem Existenzminimum lag ... Zahlenmäßig ist dieser Vierte Stand als Schicht des Elends kaum abzuschätzen. Auch seine Grenzen sind unscharf, weil die am Rande der Verelendung lebenden Handwerker, Gewerbetreibenden und Kleinbau-

ern Gruppen des Übergangs zu den Schichten gesicherter bürgerlicher oder bäuerlicher Existenz bilden. Es dürfte aber nicht zu hoch gegriffen sein, wenn man annimmt, daß in den vierziger Jahren etwa die Hälfte der Bevölkerung der beiden preußischen Westprovinzen zu dieser neuen Unterschicht einer Gesellschaft im Umbruch gehört haben“ (Köllmann 1983, 155). Die Mehrheit der Bevölkerung der Rheinprovinz „lebte am Rande der Verelendung“ (Lademacher 1976, 487). Der größte Teil des Einkommens wurde für Nahrungsmittel aufgewendet; die Entwicklung der Reallöhne war aufs engste mit der Entwicklung der Agrarpreise verknüpft (Henning 1973, 79).

Der im Raum stehende gesellschaftliche Umbruch vollzog sich nicht mit Gewalt und politischer Machtergreifung, sondern die neuen Unterschichten konnten einer verstärkten Industrialisierung mit der Ablösung der Heimarbeit durch die Fabrikarbeit zugeführt werden, in deren Folge sich „die Schicht des Elends als industrielle Reservearmee“ und als eine „Vorbedingung“ der Industrialisierung erwies (Köllmann 1983, 155); ein anderer Weg aus dem Elend war die in den 1850er und 1860er Jahre bedeutende Auswanderung in andere Länder (Czok 1969, 86; Aubin 1959, 52).

4.2.4 Die gesellschaftspolitische Entwicklung in der Rheinprovinz

Bis zur Jahrhundertmitte setzte sich die Führungsschicht des Rheinlandes in erster Linie aus liberalen Unternehmern zusammen, die die wirtschaftlichen Interessen der Provinz, voran den Eisenbahnbau und die Schutzzollpolitik, in Berlin durchzusetzen versuchten und die rheinischen Verwaltungs- und Rechtspositionen (u.a. die Gemeindeordnung) sichern wollten.

Der „prägende“ Unternehmertyp im niederrheinischen Textilbezirk wurde beschrieben als jemand, dessen „Verhältnis zu den Untergebenden gerecht, aber streng (war), typisch patriarchalisch und in diesem Sinne auch fürsorgend“ (Kellenbenz 1976, 23) und der von „großer Bodenständigkeit“ (Croon 1973, 316) war; der als „starke Persönlichkeit voller Tatkraft, (über) Wagemut, Intelligenz, großem Fleiß und genügender Skrupellosigkeit“ (Zunkel 1962, 39) verfügte⁴⁸, mit den bekannten Folgen eines rücksichtslosen Faktoreiwesens, Frauen- und Kinderarbeit u.ä.. Beides, Skrupellosigkeit als auch soziale Fürsorge, waren bis zu den 1850er Jahren noch stark an die Person des Unternehmers gebunden; mit der Zunahme der Aktiengesellschaften und der Anonymisierung veränderte sich die Einheitlichkeit von Unternehmen und der Person des Unternehmers⁴⁹.

Der „politische Rheinländer“ bildete sich nach Vierhaus (1965, 159) erst langsam aus den Bildungs- und ökonomischen Führungsschichten heraus, deren Hauptkritik den wirtschaftlichen Krisen der ersten Jahrzehnte und den „Verzögerungen in der Verfassungsfrage“ galt. Die rheinischen Forderungen nach einer Verfassung, die die „konfessionellen, sozialen und wirtschaftlichen Interessen“ (Vierhaus 1965, 161) der Bür-

ger in den Provinzen berücksichtigen und die regionalen Interessen mit der übergeordneten staatlichen Ebene z.B. der Zollpolitik, verknüpfen und regeln sollte, blieb bis in die 1840er Jahre hinein das Ziel der führenden liberalen Politikerschicht. Nach der französischen Julirevolution 1830 kam die liberale Verfassungsfrage, verstärkt in den 1840er Jahren, mit der Forderung nach einer konstitutionellen Monarchie in Gang, während eine „radikalere“ Gruppe ein „allgemeines und gleiches Wahlrecht und ein Übergewicht der Volksvertretung über den Monarchen“ forderte (Röttges 1964, 47), aus der heraus sich später die Partei der Demokraten entwickelte⁵⁰. Die rheinischen Liberalen wurden als „typisch liberal im Sinne des gemäßigten Konstitutionalismus“ (Hömig 1971, 16) bezeichnet⁵¹. Die von Frühliberalen formulierten gesellschaftskritischen und reformistischen Positionen (vgl. die von Mevissen: Köster 1938, 36) blieben Einzelfälle.

1826 wurden die Provinzialstände eingerichtet. Sie hatten nur geringe Rechte, nutzten aber die Möglichkeit als „Sprachrohr“ der Provinz durch ein intensives „Petitions- und Adressenwesen“ nach Berlin (z.B. bei der Schutzzollfrage). Der Adel war im Rheinland in seiner politischen und ökonomischen Machtstellung soweit zurückgedrängt, daß sich trotz seiner Begünstigung durch Preußen in den „Landtagen“ des Rheinlandes keine rein ständische Politik mehr durchsetzen ließ⁵².

Auch für das Rheinland läßt sich aufzeigen, daß für die Zeit bis 1848 „der Hauptwiderspruch in der Gesellschaft ... noch der zwischen Bourgeoisie und Feudalen, (und) nicht zwischen Bourgeoisie und Proletariat“ ist (Kucynski Bd,1, 1961, 118). Zwischen dem Bürgertum und den Arbeitern kam es zu Versuchen der Konfliktregelung. Zum einen bestand eine noch weit verbreitete patriarchalische Fürsorge der Fabrikbesitzer für ihre Arbeiter nach dem Prinzip der christlich geführten Betriebe, zum anderen setzten sich vor dem Hintergrund der katastrophalen Lebenszustände der Arbeiter und Armen sozialreformerische Bemühungen in den Gemeinden durch (z.B. der „Vereine zum Wohl der arbeitenden Klassen“, direkte Initiativen zu Notzeiten und kirchliche Initiativen). Die vor allem von liberaler Seite geförderten „Vereine zur Förderung der Arbeitsamkeit und Sparsamkeit“ (erste Gründung 1834 in Aachen) sahen in Selbsthilfemaßnahmen und Erziehung zur Sparsamkeit die wichtigsten sozialpolitischen Maßnahmen; „Fütterungssysteme“ der Armenhilfe oder Suppenküchen lehnten sie ab (Köster 1938, 67)⁵³. Die Vereinsbewegung zum „Wohl der arbeitenden Klassen“ war in den preußischen Westprovinzen besonders groß (Reulecke 1985, 26); gleichzeitig aber auch die Ausbeutung der Arbeitskräfte.

Die sich entwickelnde Arbeiterklasse trat noch nicht in organisierter Form gegen das Bürgertum an⁵⁴. Erste Arbeiterunruhen in den Westprovinzen entstanden als Reaktionen auf unhaltbare soziale Zustände wie der Aufstand der Seidenweber 1828 in Krefeld oder der Weberstreik 1830 in Aachen und Eupen (Ruland 1996). Bei den mehr spontanen Auseinandersetzungen ging es um konkrete Forderungen zur Verbesserung ihrer derzeitigen Lage; klassenkämpferische Auseinandersetzungen fehlten noch.

Die Behinderung der „freien“ Ausdehnung des Handels-, Banken- und Manufakturkapitals betraf beide Klassen gleichermaßen: Die „Gegner“ waren die herrschenden feudalen Mächte in Berlin. Das Bürgertum führte einen Kleinkrieg mit Preußen um Steuergesetze, Zollschranken, Gewerbegesetzgebung etc., da die starke Exportabhängigkeit der Textilindustrie großräumige Marktverflechtungen und keine engen Grenzen benötigte. Die Unternehmer schlossen sich in Handelskammern und Industrievereinen zusammen (z.B. Aachen 1810), um ihre Interessen konzentriert vertreten zu können, da ihnen die politische Betätigung noch verwehrt war. Die wachsende wirtschaftliche Dominanz des Rheinlandes führte zu entsprechenden Ansprüchen nach politischer Repräsentanz in der Berliner Regierung⁵⁵.

Die wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Produktion bestimmten die politischen Forderungen im Rheinland. Hier bestand so schon früh ein großes Interesse an der Reichsgründung im Sinne einer großdeutschen Lösung (Hashagen 1924, 16). Durch die Exportabhängigkeit war man an der Friedenssicherung interessiert und auch die Ablehnung des deutsch-österreichischen „Bruder-Krieges“ 1866 erfolgte nicht allein aus katholischer Solidarität, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen.

Der sich abzeichnenden fortschrittlichen Entwicklung in der Industrieproduktion stand bis in die 1840er Jahre eine beklagenswerte Entwicklung im Überbau gegenüber, die A.v. Humboldt als eine „bejammerswürdige Epoche“ (nach Kucynski Bd. I; 1961, 97) bezeichnete⁵⁶. In der Phase 1840 bis 1848 wuchs mit der ökonomischen Stärke des Bürgertums auch die Forderung nach entsprechender politischer Berücksichtigung: aus der halbfeudalen, bürokratischen Monarchie sollte ein bürgerlich-kapitalistischer Staat entstehen. Die Aktivierung der Arbeiterschaft nahm seit den Weberunruhen in Schlesien 1844 immer mehr zu und wurde im Rheinland vor allem durch die Arbeiter beim Eisenbahnbau getragen⁵⁷. Die infolge der Mißernten steigenden Preise für landwirtschaftliche Produkte verstärkten die Unzufriedenheit und führten zum Druck auf die Unternehmer⁵⁸.

Vor 1848 besaßen „weder die katholische und noch viel weniger die liberale Bewegung ... den Tiefgang einer Volksbewegung. Überall waren es nur kleine Gruppen, Kaufleute, größere Landwirte, Juristen, Geistliche und Ärzte, die politische oder religiöse Probleme diskutierten“ (Röttges 1964, 49). Die „breite Masse des Volkes“ hatte keinen Anteil am Streben nach einer konstitutionellen Verfassung, sondern war an der Veränderung der sozialen Frage interessiert (Ruland 1996).

Zur Mitte des Jahrhunderts mit Wirkung bis in die 1870er Jahre kann somit noch kaum von politischen Parteien im heutigen Sinne, sondern eher von „lockeren Honoratiorenverbänden“ (Hömig 1971, 7) gesprochen werden: weder die Organisationen, noch ein „fester Mitgliederstamm“ oder Parteiprogramme waren vorhanden (Röttges 1964, 338), da das ständische Denken vorherrschte. Erst nach 1848 und bedingt durch die Wahlen zum Reichstag bildeten sich erste parteiliche Organisationen heraus, die noch heterogen zusammengesetzt und „nicht durch Programm und Organisation, son-

dern durch Geist und Überzeugung“ verbunden waren (Röttges 1964, 338). Da bei den Wahlen ab 1858 nur ein Bruchteil der Bevölkerung aufgrund des Dreiklassenwahlrechts beteiligt⁵⁹ und zudem die Wahlbeteiligung äußerst gering war (im Rheinland zwischen 10–25%, Röttges 1964, 339) kann auch aus den Ergebnissen der Wahlen nach 1848 nicht die politische Stimmung herausgelesen werden. Die Bevölkerung in der sog. „3. Abteilung“ der „kleinen Leute“ spielte bis Ende der 1870er Jahre „politisch keine Rolle“ (Röttges 1964, 339).

Die alten Honoratiorenschicht in den Städten, die zumeist mit den ökonomisch führenden Schichten und den Bildungsschichten zusammenfiel⁶⁰, bestimmten die städtische Politik. Parteiprogramme oder gar parteipolitische Ziele für die Kommunalpolitik fehlten. Interessenkonflikte lassen sich so nur an den handelnden Personen und den durch sie repräsentierten Interessen oder Wertvorstellungen festmachen und können nicht parteilichen Organisationen zugeordnet werden. Die Herausbildung fester politischer Gruppen in den 1850er Jahren wurde vor allem von dem Vereinswesen getragen, zumal die Vereine nicht in dem Maße den Repressionen der Regierung ausgesetzt waren⁶¹. Neben den politischen Vereinen bildeten sich z.B. auch im Mönchengladbacher Raum Initiativen gegen die Verarmung der Arbeiterschaft, vor allem in den Krisenjahren 1846–1848 mit dem Ziel, durch „Fleiß und Sparsamkeit ... den Wohlstand zu fördern“ (Klinkenberg 1981, 34)⁶².

Das gesellschaftliche Leben der Stadt fand seit napoleonischer Zeit seinen Mittelpunkt in den „Gesellschaften“; hier wurde Kommunalpolitik „gemacht“, über Bürgermeister- und Beigeordnetenämter entschieden und die Wahlen zum Gemeinderat vorbereitet (Croon 1960, 18). So wurde 1803 von führenden evangelischen Bürgern der Stadt Mönchengladbach die Gesellschaft „Erholung“ gegründet; 1862 wurde von katholischer Seite die „Gesellschaft Casino“ ins Leben gerufen. Die Mitglieder beider Gesellschaften blieben unter sich (Adelmann 1971, 349). Je nach konfessioneller Zugehörigkeit engagierten sich die bekannten Honoratiorenfamilien im Presbyterium oder dem Kirchenvorstand; zu Zeiten wirtschaftlicher Krisen traten sie verstärkt bei der bürgerlichen Armenpflege, der Einrichtung von Suppenküchen u.ä. auf (Klinkenberg 1981, 31).

Im Rheinland wurde die Parteienbildung in großem Maße durch die konfessionellen Unterschiede beeinflusst. Auch in der Lokalpolitik waren oft die konfessionellen Unterschiede bedeutsamer als die politischen (Ruland 1996). Zur führenden Unterschicht im Rheinland zählten die Protestanten, obgleich diese Konfession eine Minderheit im katholischen Rheinland darstellte. Die Mehrheit der katholischen Bevölkerung setzte sich aus Bauern, Handwerkern, Kleinhändlern und Arbeitern zusammen (Croon 1960, 24) und schloß sich immer mehr der politisch-katholischen Bewegung an, aus der später das „Zentrum“ als Partei hervorging. Die Einstellung der protestantischen Führungsschicht zu wirtschaftlichen Fragen und lokalpolitischen Konflikten, wie in der Schulpolitik oder bei der Armenpflege, wurden schnell zu Konfessi-

onskonflikten umgedeutet: politische Positionen und Religionszugehörigkeit waren z.B. in Mönchengladbach immer eng miteinander verknüpft (Klinkenberg 1981). Während in der Folge der parteipolitischen Stärkung in den katholischen Landgemeinden die konservativ-katholische Partei führte, neigte man in der Stadt Mönchengladbach zu liberalen Mehrheiten (Röttges 1964, 34)⁶³.

Die im Rheinland entstehende Kraft eines „politischen Katholizismus“ (der sich z.B. beim Kölner Kirchenstreit um die Frage der Mischehen 1837 zeigte)⁶⁴, hatte sich bis 1848 noch nicht als „einheitliche politische Richtung“ (Röttges 1964, 48) herausgebildet. „Unter dem Druck behördlicher Bevormundung (wurden vor allem) kirchenpolitische Ziele“ (Röttges 1964, 335) formuliert, während bei den politischen Fragen ein breites Spektrum von konservativ bis liberal-demokratisch vertreten war (65; siehe auch Wahlergebnisse Mönchengladbacher Raum).

Die in Preußen sonst so starke Gruppierung der „Konservativen und Ministeriellen“ stellte im Rheinland und im Mönchengladbacher Raum nur eine Minderheit dar, die lediglich in der preußentreuen Beamtenschaft Anhänger fand (Röttges 1964, 337).

Sozialistische und kommunistische Ideen hatten sich, getragen von bekannten Führern wie Marx, Hess und Lasalle, überwiegend in den Städten des Rheinlandes, wie Köln und Düsseldorf, als auch in den Gebieten einer politisch organisierteren Arbeiterschaft, wie in Wuppertal oder Elberfeld, herausgebildet⁶⁶. Die Ideen der frühen sozialistischen und kommunistischen Bewegungen der Rheinprovinz drangen bis 1848 „bis auf wenige kurzfristige publizistische und Vereinsbemühungen kaum zu den Arbeitern vor“ (Dowe 1970, 53). Die Bewegung wurde geführt von den Gebildeten des mittleren und gehobenen Bürgertums und fand vor allem in den Städten Anklang. 1848/49 kam es zur Bildung der Kölner Gemeinde des „Bundes der Kommunisten“ (Dowe 1974, 54). Die noch wenig gefestigte Bewegung brach in der Reaktionszeit der 1850er Jahre und der Verhaftungswelle unter führenden Mitgliedern wieder auseinander. Erste, auch in der Reaktionsphase weiterbestehende Organisationsformen der Arbeiterschaft stellten die meist katholischen Arbeitervereine dar, die Unterstützungskassen für den Fall von Tod oder Invalidität unterhielten (Dowe 1970, 59). Für Mönchengladbach sind indes frühe Arbeitervereine oder Gewerkschaftsbewegungen nicht bekannt.

In den Jahren 1850–1858 setzte eine erneute starke Repressionsphase in Preußen ein. Reaktionäre Gesetze unterhöhlten die Stellung des Parlamentes und anfangs berücksichtigte liberale Wünsche wurden immer mehr zurückgedrängt: 1851 wurden die alten Provinzialstände wieder einberufen, die Vereine einer strengen Polizeiaufsicht unterstellt. Die Presse unterlag der Zensur der neuen „Preßgesetze“ und von den Beamten wurde absolute Regierungstreue erwartet (Röttges 1964, 149). Die im Aufbau befindlichen Parteiorganisationen schiefen wieder ein, bzw. konnten nur getarnt in Vereinen oder Lesezirkeln überleben. Dies betraf die demokratischen Bewegungen und sozialistischen Gruppen ebenso wie die Gruppierungen des „politischen Katholizis-

mus“. Erst die Machtübernahme von Prinz Wilhelm 1858 führte zur Entlassung der „Reaktionsminister“ und einem gemäßigeren liberalen Kabinett⁶⁷. Die „Neue Ära“ des Prinzregenten begünstigte, auf der Grundlage der durch die bürgerlichen Liberalen gegründeten Arbeiterbildungsvereine⁶⁸, die Anfänge der politischen Arbeiterbewegung (Dowe 1974). Erst auf der Grundlage von Bildung wurde es möglich, eigene Standpunkte und Ziele zu formulieren und den Organisationsgrad zu verstärken. 1863 wurde der „Allgemeine Deutsche Arbeiterverein, ADAV“ gegründet, von dem sich 1869 die SDAP abspaltete⁶⁹.

Mit den Wahlen zum konstituierenden Reichstag des Norddeutschen Bundes 1867 und der Einführung des allgemeinen, gleichen, direkten und geheimen Wahlrechts wollte Bismarck den Einfluß der Liberalen zurückdrängen; von da ab klappten die Ergebnisse zwischen allgemeiner Wahl und Kommunalwahl im Rheinland jäh auseinander.

Die Mehrzahl der „rheinischen Liberalen“, die Kaufleute und Industriellen, zogen sich aus der Politik zurück und stürzten sich ganz in die wirtschaftliche Expansion der ersten „Gründerjahre“ (Röttges 1964, 153)⁷⁰. Der rasante Aufschwung mit der Zunahme der Technisierung führte zu einer rein positiven Besetzung des Industriebegriffes:

„Nur wo Dampfmaschinen schwunghaft wirken,
kann des Volkes wahres Heil erblühen,
nur in heiteren Fabrikbezirken
wird die Menschheit edel, frei und kühn,
denn gewiß ist, daß der Mensch ein Vieh war,
als die Welt noch ohne Industrie war“

(Zunkel 1962, 50 nach Mertens dritter Strophe des „ungeheuren Liedes“).

Breite Personenkreise spekulierten und die „Vergötterung der Aktie als Krankheit des Jahrhunderts“ (Zunkel 1962, 51) wurde in zeitgenössischen Publikationen kritisiert: „Das Geld kennt keinen Religions- und Standesunterschied. Das Kapital kennt keinen Gott außer sich selbst“ (Zunkel 1962, 52). Innerhalb weniger Jahrzehnte vollzog sich diese gesellschaftliche Umorientierung, und es setzte sich die moralisch laxen Haltung durch, die auch heute noch die Wirtschaftskriminalität als „weiße Kriminalität“ bezeichnet. Moralische Verstöße wurden „in jenen Kreisen als erlaubt, klug und geschickt“ (Zunkel 1962, 56) beurteilt.

4.2.5 Die Gemeindeordnungen und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung und lokale Interessenvertretungen

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

Die französische Regierung führte am 17.2.1800 die Gemeindeordnung auch in ihren Rheinprovinzen ein: die alte feudale bzw. ständische Ordnung wurde über Bord geworfen und Stadt und Land in der Gemeindeordnung gleichgestellt. Es wurde eine Verwaltungsstruktur und Gebietseinteilung vorgegeben, die auch unter Preußen nach 1816 weitergeführt wurden (siehe ausf. Preußen und die rheinischen Städte 1994, 39). Mit der Ernennung des Bürgermeisters durch den Staat unterstanden die Städte und Landgemeinden einer starken staatlichen Bevormundung. Die Gemeinderäte in Gemeinden unter 5.000 Einwohnern wurden ernannt und standen dem Bürgermeister beratend zu Seite; in größeren Städte wurden sie z.T. gewählt.

In Preußen hatten sich die bürgerlichen Reformbewegungen gegen das Feudalsystem soweit durchsetzen können, daß in der Stein-Hardenbergschen Städteordnung von 1808 zumindest in den Städten das Selbstverwaltungsprinzip eingeführt werden konnte: der gesellschaftlichen Machtkonstellation wurde damit insofern entsprochen, als das ständische System auf dem Lande gewahrt wurde. So zeigten die Städteordnung von 1808 und die Revidierte Städteordnung von 1831 bezogen auf die städtische Selbstverwaltung in Preußen wesentlich fortschrittlichere Züge als das französische Recht, bei dem es deutliche staatsautoritäre Eingriffe wie die Ernennung des Bürgermeisters gab. Warum also kämpften die doch sonst so „fortschrittlichen“ Rheinländer für die Beibehaltung des gleichen Rechtes für Stadt und Land auch unter der Prämisse staatlicher Allgewalt?

Diese Regelung entsprach am weitesten der ökonomischen und sozial-räumlichen Realität des Rheinlandes (Faber 1965, 137)⁷¹. Die ökonomisch starken bürgerlichen Schichten waren nicht nur in den Städten vertreten. Eine stark dezentralisierte gewerbliche Entwicklung hatte auch das „Land“ erfaßt, und die in den Landgemeinden ansässigen Unternehmer wollten sich nicht der alten, ständischen Bevormundung auf dem Land unterordnen. Manche der gewerblichen Landgemeinden zeigten „städtischere Züge als die kleinen, abgelegenen nur vom Ackerbau lebenden kleinen Städte“ (Croon 1960, 9). Eine wirkliche Selbstverwaltung der Gemeinden bestand nicht; so trat der Gemeinderat auf Anordnung der Bürgermeister zusammen. Die preußische Verwaltung nutzte ihre Rechte aus der französischen Gemeindeordnung z.B. bei der Besetzung der Bürgermeisterstellen, die als städtische Spitzenpositionen weitreichenden Einfluß ermöglichten (Höroldt 1994, 14).

Unter Preußen blieb die napoleonische Gemeindeordnung mit der Gleichstellung von Stadt und Land zunächst in beiden Provinzen (Westfalen und Rheinprovinz) bestehen; die westfälischen Städte nahmen 1831 die revidierte Städteordnung an mit dem Recht, „ihre Stadtverordneten, den Bürgermeister und die Mitglieder des Magistrates (Stadträte) zu wählen“ (Croon 1983, 57).

Die preußische Gemeindeordnung von 1845

Bereits in den 1820er Jahren hatten in Berlin die Arbeiten an einer neuen, für Stadt und Land getrennten Gemeindeordnung begonnen, die auf heftigen Widerstand stießen⁷². 1840 beauftragte der König das Ministerium, speziell für das Rheinland eine für Stadt und Land gleichermaßen geltende Gemeindeordnung aufzustellen, die 1845 genehmigt wurde und die französische Gemeindeordnung von 1800 ablöste.

Mit der preußischen Gemeindeordnung 1845 für Stadt und Land wurde das Interesse der ökonomischen Führungsschicht abgedeckt, d.h. der Einfluß auch der ländlichen Unternehmer gesichert. Durch die Wahl des Gemeinderates aus dem Kreis der Höchstbesteuerten⁷³ wurde gleichzeitig verdeutlicht, daß manche „Gleicher“ sind als andere: die führende liberale Schicht hatte in den 1830er Jahre immer mehr die Besitzorientierung in den Vordergrund rücken können (Faber 1965, 141) nach dem Motto: „Wer am meisten bezahlt (soll) doch einigermaßen das meiste Recht“ haben (Faber 1965, 141 zitiert nach einem Ausspruch David Hansemanns von 1823). Die geforderte Wahl des Bürgermeisters und der Beigeordneten und damit der Lösung von der staatlichen Aufsicht wurde den Rheinländern allerdings nicht gewährt (de Roy 1967, 34). Die Ernennung des Bürgermeisters wurde beibehalten (Bär 1919, 279); die Gemeinde hatte lediglich ein Vorschlagsrecht. Die Ernennung lief nicht immer konfliktfrei ab⁷⁴.

Die führende liberale Schicht fixierte sich schon früh auf das Zensuswahlrecht. Die Gewerbesteuer sollte bei der Zuerkennung des Wahlrechtes *nicht* berücksichtigt werden und damit waren „die kleineren Handwerksmeister und Händler vom Wahlrecht ausgeschlossen“ (Croon 1960, 11). Gegen den Zensus wandte sich das rheinische Beamten- und Bildungsbürgertum der Notare, Ärzte etc., da auch sie sich nur ungenügend berücksichtigt fühlten. Dennoch wurde 1845 unter der politischen Dominanz der Liberalen in der Gemeindeordnung das Zensuswahlrecht festgeschrieben, welches durch den hohen Zensus zum Wahlrecht der „Meistbeerbten“ wurde (Kernpunkte der Gemeindeordnung: ⁷⁵). Das Gemeindewahlrecht wurde damit nicht wie in anderen Ländern mit dem besonderen „Bürgerrecht“ verknüpft, sondern „jedem Einwohner, der die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllte“ (Croon 1971, 21)⁷⁶ wurde das Wahlrecht verliehen.

Damit wurde im Rheinland auf kommunaler Ebene zum erstenmal das Dreiklassenwahlrecht praktiziert, welches 1849 Vorbild für das Preußische Landtagswahlrecht werden sollte. Die rheinische Verbindung zwischen dem Dreiklassenwahlrecht und

einem durch Ortsstatut festzusetzenden Zensus gab jedoch erst den feinen, auf die jeweilige lokale Machtsicherung abgestellten Wahlbeschränkungen ihren rechtlichen Hintergrund (Croon 1971, 22)⁷⁷.

Die zunehmenden Konflikte zwischen dem reichen Besitzbürgertum und den Abgeordneten der 3. Klasse waren vorprogrammiert (Reulecke 1985, 19)⁷⁸. An der Einsetzung der Bürgermeister durch die Regierung änderte die Gemeindeordnung im Grundsatz nichts (Höroldt 1994, 18).

An der Zusammensetzung der Stadtverordnetenversammlung änderte sich auch nach der ersten Wahl nach den neuen Gemeindeordnung von 1845 zumeist wenig (Croon 1960). Die kommunalpolitische Macht lag in den Händen der kleinen ökonomischen Führungsschicht (den Geldfamilien) und der Honoratiorenschicht aus Beamten, Juristen oder Ärzten. Politische Parteienbildungen spielten, wie gezeigt, noch keine Rolle und die ehrenamtliche Tätigkeit, auch die des Beigeordneten, wurde von den einzelnen Persönlichkeiten bestimmt, die über entsprechende Erfahrung und Zeit verfügten (Croon 1960, 7). Gegen diese ungebrochene lokalpolitische Machtstellung gab es keine Widerstände. 1845 versuchte man mit der Zensuswahl, die Machtstellung zu sichern und den politischen Gegner durch die Höhe des Zensus auszuschalten; nur 5% der Gesamtbevölkerung war schätzungsweise wahlberechtigt (Schütz 1994, 57).

Die Rheinische Gemeindeordnung vom 23.7.1845 galt für die gesamte Rheinprovinz und wurde in nur 1 1/2 Jahren flächendeckend eingeführt. Die Städte konnten wählen, ob sie sich der Revidierten Städteordnung von 1831 anschlossen oder die Gemeindeordnung 1845 übernahmen. Der Städteordnung traten nur wenige Städte bei, da Dreiklassenwahlrecht und Zensus „attraktiver“ für die Machtsicherung der herrschenden Mehrheiten waren⁷⁹.

In der Gemeindeordnung wurde die „Bürgermeisterei“ als Verwaltungseinheit und die rheinische Eigenart des Zusammenschlusses mehrerer Bürgermeistereien zu „Samtgemeinden“⁸⁰ mit zentraler Verwaltung festgelegt (d.h. Vereinfachung und Kosteneffizienz der Verwaltung bei politischer Selbständigkeit und eigenem Gemeinderat). Noch 1865 waren von den „127 Städten 51 durch Personalunion mit Landbürgermeistereien verbunden“ (Bär 1919, 281). In Mönchengladbach bestand die „Samtgemeinde“ bis 1859. Sie stellte somit keine Besonderheit im Rheinland dar. Diese Regelung kommt z.B. den heutigen Verbandsgemeinden in Rheinland-Pfalz sehr nahe.

Bei der ersten Kommunalwahl 1845 waren im Rheinland „nur rund 5% der Bevölkerung, etwa 30% der Selbständigen mit eigenem Haushalt wahlberechtigt“ (Faber 1965, 141). Durch die Einführung des Zensus waren die unteren Einkommen ausgeschlossen. In Mönchengladbach lag z.B. der Zensus 1845 an der unteren Grenze (Mindesteinkommen von 200 Talern im Jahr); dennoch waren von etwa 3.600 Einwohnern nur 152 und davon 70% in der III. Klasse wahlberechtigt (Klinkenberg 1981, 28; Plücken 1979, 12)⁸¹. Der Zensus erlaubte kaum Einflußmöglichkeiten: noch 1868 waren von 20.384 (Stand 1867) Einwohnern nur 1.382 Bürger in Mönchengladbach

wahlberechtigt (Plücken 1979, 76). Die wirtschaftlich führenden Familien der Stadt blieben im Gemeinderat unter sich.

In der Folge klafften immer größere Risse zwischen dem am Zensus orientierten Gemeindewahlrecht und der Entwicklung des allgemeinen Wahlrechtes. Als z.B. 1867 das Reichstagswahlrecht direkte, gleiche und geheime Wahlen festsetzte, wichen die Ergebnisse oft eklatant von der Stadtratszusammensetzung im Wohnort ab. So stellten in Köln die Sozialdemokraten die Reichstagsabgeordneten, ohne im Stadtrat vertreten zu sein (Faber 1965, 150; weitere Beispiele nennt Croon 1971 mit Barmen, Elberfeld und Krefeld)⁸².

Obwohl sich Sozialstruktur und Bevölkerungszusammensetzung veränderten und sich über die Wahlen zum Reichstag parteipolitische Unterschiede herausbildeten, setzte sich der Gemeinderat oft ungebrochen aus der gleichen Bevölkerungsgruppe, ja sogar über Jahre hinaus aus den gleichen Personen zusammen (siehe Mönchengladbach).

Die Gemeindeordnung von 1850 und die rheinische Städteordnung von 1856

In der „1848er“ Revolution wurde auch die Forderung nach einer Neuordnung der Kommunalverfassung mit der Gleichstellung von Stadt und Land für ganz Preußen erhoben, die sich an die Rheinische Gemeindeordnung von 1845 anlehnen sollte (siehe Bär 1919, 281). Die neue, Stadt und Land „nivellierende“ (Reulecke 1985, 39) preußische Gemeindeordnung vom 11.3.1850 wurde bis zum Jahr 1852 in fast allen Gemeinden der Rheinprovinz eingeführt⁸³. Im Zeichen der politischen Reaktion und dem Einfluß der Konservativen wurde bereits 1853 diese Gemeindeordnung aufgehoben und die alte novellierte „1845er Fassung“ wieder eingesetzt (Faber 1965, 146 und de Roy 1967, 56).

1856 wurde die Rheinische Städteordnung eingeführt, die im Zuge der Reaktionspolitik der 1850er Jahre, eine erneute verfassungsrechtliche Trennung von Stadt und Land vorsah. Ihr traten fast alle Städte bei (Bär 1919, 288), da sie eine größere Selbstverwaltung mit der Wahl der Beamten erlaubte (Schütz 1994, 61)⁸⁴. Die Novelle der 1845er Gemeindeordnung galt als Landgemeindeordnung (de Roy 1967, 56) weiter.

Wie erklärt sich die Aufgabe des lang umkämpften Prinzips der Gleichstellung von Stadt und Land? Ebenso wie diese Gleichstellung der gesellschaftlichen und ökonomischen Realität in den 1820er bis 1840er Jahren entsprach, so verfolgte die Flucht der Städte in eine eigene Städteordnung das Ziel, den „Klasseninteressen des bürgerlichen Liberalismus der Rheinprovinz“ gerecht zu werden (Faber 1965, 147)⁸⁵.

Innerhalb des Geltungsbereiches der Städteordnung waren nicht alle Ortsansässigen, sondern nur die „Bürger“ wahlberechtigt. Der Erwerb des Bürgerrechtes hing von einer jährlicher Steuerzahlung ab. Daher versuchten später viele Industriegemeinden das Stadtrecht zu erlangen, um die wachsende Anhängerschaft der Sozialdemokratie auszuschalten.

Die Stadträte konnten durch die Festsetzung eines Mindestzensus (wie bereits 1845)

nach Einkommensteuer-Klassen oder der Grund- und Gebäudesteuer die Zahl der Wahlberechtigten noch mehr begrenzen; die Einkommensschere zwischen den Unternehmereinkommen und denen der mittelständischen Kreise und der Arbeiterschaft wurde immer größer und wirkte zusätzlich machtsichernd. Der Anteil der Wahlberechtigten in der 1. Abteilung ging ständig zurück: einige Wenige hatten gemessen an der Gesamtbevölkerung unverhältnismäßig hohen Einfluß (Croon 1960, 15). Auch die sozial-politisch positive Möglichkeit der Steuerreduzierung für untere Einkommensschichten, nutzten viele liberale Stadtparlamente als Begründung für Zensuserhöhungen (Faber 1965, 149). Vor der wachsenden Stärke des politischen Gegners, der katholisch-politischen Bewegung, mußten die Liberalen eine Ausgrenzungspolitik durchsetzen, da diese sich zur Sicherung ihrer Interessen für eine Einschränkung des plutokratischen Wahlrechtes einsetzten (Faber 1965, 149). Je nach kommunalen Mehrheitsverhältnissen wurde versucht, jeweils das Recht zur Festsetzung des Zensus zur eigenen Machtsicherung zu nutzen. Am Beispiel Mönchengladbach wurde für die 1870er Jahre deutlich, daß die Liberalen versuchten, den Zensus extrem hoch zu halten, während das Zentrum ihn zugunsten ihrer Wählerschaft senken wollte.

Im Gegensatz zu Preußen wurden „nur die staatlichen, nicht dagegen die direkten Gemeindeabgaben berücksichtigt“ (Croon 1960, 14; Faber 1965, 147), wodurch die Zahl der Wahlberechtigten noch weiter eingeschränkt wurde⁸⁶. Die kommunale Selbständigkeit wurde durch die eigene Wahl des Bürgermeisters erhöht; der Beitritt zur Städteordnung wurde dadurch noch attraktiver.

Von großer Bedeutung war die Festlegung, daß unabhängig von der Einteilung in die drei Vermögensklassen mindestens die Hälfte der Stadtverordneten aus Hausbesitzern bestehen mußte⁸⁷; eine Regelung, die bereits der § 52 der Gemeindeordnung von 1845 enthielt und die zur starken Dominanz der Haus- und Grundeigentümerinteressen in den Kommunalparlamenten führte.

Noch nachhaltiger auf die Zusammensetzung der Stadtverordnetenversammlung wirkte sich allerdings das Dreiklassenwahlsystem aus, welches die 1. und 2. Abteilung begünstigte und damit den städtischen Besitzstand, der in der Regel über Hausbesitz verfügte. In den Stadtverordnetenversammlungen lag der Anteil der Hausbesitzer somit noch über dem geforderten Mindestsatz (Baron 1911)⁸⁸.

Für die Jahre bis 1870 stellte Plücken z.B. für Mönchengladbach fest, daß nicht nach allgemeinen politischen Gesichtspunkten, sondern nach bekannten Persönlichkeiten gewählt wurde: die Unternehmer des die Stadt prägenden Industriezweiges nahmen die erste Stelle ein. „Sie waren auf Grund ihres gesellschaftlichen Ansehens, ihrer wirtschaftlichen Stellung, ihrer größeren Geschäftskennntnisse nach dem Urteil ihrer Mitbürger am ehesten für ein solches Amt geeignet“ (Croon 1971, 17)⁸⁹. Erst mit Bildung der politischen Parteien und entsprechenden Fraktionsbildungen ab den 1870er Jahren wurden Kommunalwahlkämpfe geführt (Plücken 1979, 17)⁹⁰ und in der Presse ausgetragen.

Anmerkungen 4.0

- 1 „Die seit Jahrhunderten ... (im Rheinland, Anm.d.V.) geltend gewesene römische Gesetzgebung über die Erbfolge hat von jeher eine freie Verfügung über den Grundbesitz zugelassen. In den ehemals Jülich'schen Landestheilen bestand in den letzten Jahrzehnten, und insbesondere seit Einführung der Landes-Ordnung von 1555 und 1564, keinerlei Leibeigenschaft oder Eigenbehörigkeit. Herzog Johann von Jülich, Mark, Cleve und Berg hatte bereits 1528 verordnet, dass sich Niemand, wer er auch sei, bei Verlust seines Leibes und Gutes, an irgend wen eigenbehörig mache, oder zu eigen gebe. Kurmuths und Leibgewinnsgüter so wie Colonnate mit beschränkenden Veräußerungs-Rechten waren selten und fast überall galt das gemeine Eigenthums-Vertrags- und Veräußerungs-Recht ...“ (Schubarth 1863, 82/83).
- 2 Durch die langfristigen Pachtverträge konnte eine betriebliche Planung des Anbaus erfolgen. Auch die physiokratische Wirtschaftslehre, die die Förderung der landwirtschaftlichen Produktion zum Ziele hatte, wie Schulung und Aufklärung über neue Anbau- und Düngemethoden sowie neue Feldfrüchte, verstärkter Kartoffelanbau, Ausdehnung des Gemüse- und Obstanbaues, Einbeziehung der Brache in der Dreifelderwirtschaft für den Anbau von Futterpflanzen, Übergang zur Stallhaltung etc., fand großen Einfluß (Braubach 1976, 314, Anhang).
- 3 Diese Entwicklung fand in den Bezirken eine besondere Ausprägung, wo im Umland der Städte unternehmenskräftige „Religionsflüchtlinge“ wie Clermont in Vaals, von Lövenich in Burtscheid oder Scheibler in Monschau neue gewerbliche Zentren entwickeln konnten und selbst städtische Handels-Unternehmer außerhalb der Stadtmauer unter Umgehung zünftlerischer Lohnforderungen preiswerter „weben“ ließen. In Aachen z.B. herrschten seit dem Mittelalter in der hochentwickelten Tüchindustrie strenge zünftlerische Reglementierungen: von der Herstellung bis zum alleinigen Verkauf im Gewandhaus. Die „genaue Festlegung des Arbeitsverfahrens durch die Zunft erschwerte die Anpassung an den wechselnden Bedarf und den technischen Fortschritt“ (Barkhausen 1954, 150) und bedingte die Flucht aus der Enge der Zunft.
- 4 Die von 1789 erhaltene Bilanz der Firma Scheibler zeigte, daß der Anlagewert der Gebäude und Fabrikgeräte nur 5% ausmachte; die Bestände an Rohware, fertiger und halbfertiger Ware sowie die Kundenkredite stellten den größten Teil dar (Barkhausen 1954, 159). Dies gehörte zum „Wesen des Exportgeschäfts“; man mußte lange Kredite gewähren, Kommissionsgeschäfte im Ausland unterhalten und dafür selber wieder Kredite aufnehmen. Rohstoffkrisen, Zollpolitik oder politische Krisen, die z.B. nicht mehr die Einforderung ausstehender Kredite ermöglichten, führten die Betriebe an den Rand des Ruins (z.B. zum Zusammenbruch der Firma Scheibler in Monschau).
- 5 Die gewerbliche Entwicklung im rheinisch-westfälischen Raum im 18.Jh. kann „nicht oder nur in geringem Umfang auf die Wirkungen staatlicher Wirtschaftspolitik zurückgeführt werden“ (Schulte 1959, 56), d.h. selbst in der Grafschaft Mark als preußischem Gebiet hielt sich der restriktive merkantilistische Einfluß in Grenzen. „Vielmehr zielten die ordnungspolitischen und struktur-gestaltenden Maßnahmen, die zu ihrer Durchsetzung ein hohes Maß an innerer, nur in den preußischen Gebieten vorhandene Staatsautorität benötigten, auf die planvolle Stärkung und Intensivierung der inländischen Gewerbebranche ab, so daß wir von einer in Rheinland-Westfalen praktizierten merkantilen preußischen Gewerbepolitik sprechen können“ (Schulte 1959, 56). Diese Gewerbepolitik war dort erfolgreich, wo die gewerbliche oder händlerische Tätigkeit von einzelnen zusammenfiel mit traditionsgebundener Verwendung von Rohstoffen und Fertigungstechniken. „In den

Herzogtümern Jülich und Berg ... dagegen, in denen es auch an der ordnenden und durchgreifenden Staatsgewalt mangelte, wurde nur eine planlose, von merkantilen Grundsätzen geleitete Politik der Gewerbeförderung betrieben, die der tatkräftigen und weitsichtigen Unternehmer bedurfte, um dem Staat die Ansätze und Wege seiner Politik vorzuzeichnen. Die Politik der Reichsstädte war völlig von den Interessen der das Stadtrecht beherrschenden Zünfte diktiert; sie war noch Handwerkspolitik im mittelalterlichen Sinne“ (Schulte 1959, 56).

Die städtischen und ländlichen Wirtschaftszweige entwickelten sich frei „nach den Gesetzen der Konkurrenzwirtschaft“ (Schulte 1959, 57); sie besaßen „volle innere Handlungsfreiheit“. „Einzelne Unternehmer oder eine geschlossene Gruppe gaben dem Staat durch ihre Initiative die Möglichkeit, mit der Verleihung von Produktionsmonopolen oder sonstigen Vergünstigungen eine gelegentliche, aber im ganzen planlose Förderung neuer Gewerbezweige zu betreiben“ (Schulte 1959, 57). Gegen die merkantilistische Wirtschaftslehre erhob sich im 18. Jh. die fortschrittliche Strömung des Liberalismus (z.B. Adam Smith) gegen die einseitige, staatliche Ordnung der Wirtschaft; diese Ideen hatten in England und Frankreich schon in der 2. Hälfte der 18. Jh.s Eingang in staatliche Wirtschaftspolitik gefunden.

- 6 Während die wirtschaftliche Entwicklung in dem territorial zersplitterten Rheinland nicht das „Ergebnis landesherrlicher Fürsorge“, sondern der freien unternehmerischen Tätigkeit war, soll der Aufschwung in Westfalen der Wirtschaftsförderungspolitik mit zu verdanken sein (Croon 1973, 314).
- 7 Ein Beispiel für die frühe Exportorientierung und die beachtliche kaufmännische Leistung lieferte die bergische Kleineisenindustrie, die über eine weltweite Ausfuhr und im Bereich der Werkzeugherstellung bereits um 1800 über ein Angebot von 4.000 Mustern von Werkzeugen und Geräten verfügte (Barkhausen 1954, 148).
- 8 Im Herzogtum Berg hatte die gewerbliche Entwicklung zu Ende des 18. Jh.s bereits zu einem großem Anstieg der Grundstückspreise geführt. „Die Grundstücke sind in diesem Lande hoch im Werte als in keinem anderen in Deutschland; bei Elberfeld und Barmen geben 3.600 Quadratfuß bis 10-12 Rtlr. jährlich Erbpacht, und der steuerbare Morgen zu Bleichplätzen wird dort mit 10-12 hundert Rtlr. bezahlt“ (Barkhausen 1954, 142). Eine Sorge des heutigen Unternehmers kannte man nicht: die direkte Besteuerung (Einkommen-, Gewerbesteuer und Steuer auf das mobile Vermögen). Bei starken Anwachsen von Handel und Fabrikation seit 1742 waren die zu zahlenden Abgaben gering: eines der „größten Handlungshäuser (in Berg) zahlt jährlich nur 26 Rtlr.“ (Bericht von „Zeitgenossen“ Wiebekings von 1793, Barkhausen 1954, 142). Das private Vermögen hatte sich in den letzten Jahrzehnten des 18. Jh.s unglaublich vermehrt: waren früher 20.000 Rtlr. ein Vermögen, so „wird jetzt einer, der auch 100.000 Rtlr. besitzt, nicht einmal geschätzt“ (Barkhausen 1954, 143). Die Fabrikanten legten ihr Geld in Grundstücken und den Bau prächtiger Häuser an (z.B. das „Rote Haus“ in Monschau von der Familie Scheibler).
- 9 Die Rohstoffimporte (voran die Seide) setzten einen hohen Kapitaleinsatz voraus, den die kleinen Handwerksmeister und Zünfte nicht aufbringen konnten. Das Handelskapital trat immer stärker als Bindeglied auf und aus den ehemaligen Kaufleuten, wie der Kaufmann von der Leyen in Krefeld, wurde der eigentliche Unternehmer. Ergebnis dieser sich abzeichnenden Arbeitsteilung war das Verlagssystem, in dem die Kaufleute „in den Textilgewerben die Rohwolle, in den Metallgewerben das Eisen vorlegten und den Vertrieb organisierten (Braubach 1976, 313). Das Bankhaus Herstatt in Köln betrieb ursprünglich das Bankgeschäft neben der Seidenweberei und gab diese erst später ganz auf (Henning 1973, 100).

- 10 „Das System der Hausindustrie ... hat in Verbindung mit der Gewerbefreiheit den Aufschwung erleichtert. Der Kapitalaufwand für Gebäude und Maschinen war gering, das Gewerbe konnte sich flächenhaft ausbreiten, so daß man die Bedeutung einer Industrie nicht an der Bevölkerungszahl des Vorortes messen darf. Sehr bedeutend war der Kapitalbedarf für Lagerhaltung und für Kredite an die Kunden, hohe Kredite wurden bei den Rohstofffirmen und den Bankhäusern in Anspruch genommen. Das war durch die Langsamkeit der Erzeugung und des Verkehrs bedingt. Der Unternehmer mußte kreditwürdig sein; das erklärt den aristokratischen Charakter der Industrie. Die Gewinnquote muß sehr hoch gewesen sein, denn es ist eine schnelle und bedeutende Kapitalbildung möglich gewesen“ (Barkhausen 1954, 168).
- 11 Ausgangspunkt der rheinischen Baumwollindustrie war das Bergische Land, wo sich seit dem 16. Jh. eine „verdichtete Textillandschaft“ (Emsbach 1982, 24) herausgebildet hatte. Das Bleichmonopol als landesherrliches Privileg hatte den Aufschwung unterstützt. In der Leinen-Breitweberei schlossen sich in Elberfeld die Weber zu einer Zunft zusammen. Im Laufe des 18. Jh.s wurde hier auch die Textilveredelung heimisch, vor allem die „geheimnisumwitterte Türkischrotfärberei“ (Emsbach 1982, 25). Der bedeutendste Rohstoff war zwar im 18. Jh. noch das Leinen; doch seit 1730 „haben die Kaufleute des Wuppertals auch Rohbaumwolle importiert“ (Emsbach 1982, 27) und verspinnen lassen. Die hohen Löhne zwangen schon früh zum Ausweichen in „Billiglohnregionen“ oder zum Einsatz von Maschinen. Damit begann der Prozeß der Ablösung der heimgewerblichen Spinnerei durch die zentralisierte Spinnerei: das notwendige Kapital hatten nur die Verleger. Da die Fabriken ein höheres Arbeitskräftepotential benötigten, kam als Standort nur die Stadt bzw. die Stadtnähe in Frage. „Außerhalb des bergischen Wirtschaftsraumes hat das Baumwollgewerbe in der ersten Hälfte des 18. Jh. keine, in der zweiten nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Wo die Baumwollherstellung anzutreffen war, hatten Wuppertaler Kaufleute meist den Anstoß gegeben. Als im letzten Viertel des Jahrhunderts durch die ersten Maschinenspinnereien und den einsetzenden englischen Twistimport der frühere Mangel an Spinnern einem Defizit an Webern Platz machten, sahen sich die Bergischen Verleger gezwungen, entweder fremde Weber anzuwerben oder ihre Aufträge in immer entferntere Gebiete zu vergeben“ (Emsbach 1982, 28).
- Das gesamte Rheinland und auch das linksrheinische Gebiet wurden durch „bergische Faktoreien“ durchzogen: wichtig war die verkehrliche gute Anbindung zum „Kernland Wuppertal“, ein geringes Lohnniveau und der durch „Leinwandfabrikation gewerbsmäßig gut vorgebildete Weberstamm“ (Emsbach 1982, 28) des linken Rheinufers, wie auch in Gladbach und Rheyd. Der Elberfelder Kaufmann Ullenberg ließ als erster um 1750 im Mönchengladbacher Gebiet Baumwolle verspinnen und weben (Emsbach 1982, 97). Dies bestätigte auch Brasse: „1747 hatte der Elberfelder Fabrikant Ullenberg in und bei Gladbach 200 Weber und Arbeiter sowie 100 Baumwollspinner in beständiger Arbeit“ (Brasse 1922/II, 509), wobei es sich überwiegend um Webarbeiten handelte, denn „im Spinnen der Baumwolle war die Erfahrung noch nicht weit genug vorgeschritten“ (Brasse 1922/II, 510). Teilweise war sogar der linksniederrheinische Bereich Produktionschwerpunkt der Verlagsweberei, während die „Unternehmenszentrale“ im Bergischen lag. Erst durch die Restriktionen der französischen Zollpolitik begann die „Talfahrt der bergischen Wirtschaft“ (Emsbach 1982, 29).
- 12 Es waren bedeutende Transportkostenvorteile vorhanden, die beim Rohstoffbezug gegenüber der englischen Konkurrenz eine große Rolle spielten: Die Rohbaumwolle wurde von holländischen Exporteuren angeliefert und quasi als Rückfracht die Leinwandtransporte zum Bleichen mitgeführt (Thal 1926, 12).
- 13 Die Unternehmenszentralen, die Veredelungsbetriebe und später (ab 1785) die zentralisierten Spinnereien blieben im Bergischen Land (Emsbach 1982, 29), da wohl eher die Anlageinvestitionen im

„eigenen Land“ und in größerer räumlicher Nähe zum Unternehmenssitz getroffen wurden. Die erste Mechanisierung in der Spinnerei mit bekannten Rationalisierungseffekten erfolgte im Bergischen Land. 1785 wurde die erste mechanische Spinnmaschine in Ratingen von Brügelmann aufgestellt und damit der Ablöseprozess von der Handspinnerei eingeleitet (Emsbach 1982, 27). Nicht zuletzt wird auch der chronische Arbeitskräftemangel und das hohe Lohnniveau einer verstärkten Mechanisierung Vorschub geleistet haben. Während bei den „einfacheren“ Herstellungsverfahren die Lohnkostenvorteile der „Provinz“ in Anspruch genommen wurden, fanden die ersten Versuche der Mechanisierung, Spezialisierung und Veredelung im Bergischen Land statt. Die erste Mechanisierung erfolgte in der Spinnerei, die Türkisschrotfärberei wurde berühmt (Emsbach 1982, 25), und in der spezialisierten Produktion, wie der Samtbandproduktion, wurde der eigene qualifizierte, aber teure Facharbeiterstamm eingesetzt.

- 14 Bedingt durch den im Zuge der Realteilung stark zersplitterten Grundbesitz, der nicht mehr als alleinige Ernährungsgrundlage ausreichte, hatte die bäuerliche Bevölkerung sich zunehmend auf den arbeitsintensiven Flachsanbau und dessen Verarbeitung orientiert. Die Leinenherstellung ging bald über den Eigenbedarf hinaus; die seit dem 16. Jh. bestehenden, weitreichenden Handelsbeziehungen wurden ausgebaut. Die Leinenherstellung war so ohne besonderen Produktionsschwerpunkt flächenhaft über das niederrheinische Gebiet verteilt (Schulte 1959, 40). An die bei der Leinwandherstellung erlangten Qualifikationen der Bevölkerung setzte das Baumwollgewerbe (ausgehend vom Bergischen Land) Mitte des 18. Jh.s an.
- 15 „Während die vom Land kommende Bevölkerungszuwanderung bis zur Mitte des 18. Jh.s ausschließlich die Stadt zum Ziele hatte, wandte sich der Strom in den beiden folgenden Jahrzehnten auch in die nähere und weitere Umgebung der zentral gelegenen Gewerbestädte und damit auf das bisher gewerblich nicht durchdrungene flache Land“ (Schulte 1959, 51).
- 16 „Die französische Invasion war ..., nur eine Episode, über die man sich – teilweise auch im Rheinland – in eine völlige Überschätzung hineingeredet – und auch geschrieben hat ... Eines der Prunkstücke der französischen Herrschaft, die linksrheinische Baumwollindustrie, hatte sich längs im 18. Jahrhundert eingeleitet (Barkhausen 1954, 166).
- 17 Von der gesamten „Franzosenzeit“ im Rheinland von 1792-1815 standen nur rund 10 ruhigere Jahre für eine Konsolidierung der Wirtschaft und der Durchführung der umfassenden Neuerungen zu Verfügung: 1792-94 war das Rheinland mit dem zweimaligen Einmarsch der Franzosen direkt in den Kriegsschauplatz und folgende Plünderungswellen einbezogen; die Phase 1792-98 bedeutete nicht nur unsichere politische Entwicklung und Einbettung in die Kampfhandlungen, sondern brachte auch eine wirtschaftliche Notlage infolge der „überstürzenden Ausschreibung und Eintreibung von Kontributionen, des Zwangskurses für wertloses Papiergeld, willkürlichen Requisitionen, des Raubbaus vor allem an den Wäldern“ (Braubach 1976, 329) sowie Korruption, ungeordnete Verwaltung und in diesen „Freiräumen“ entstehendes Bandenwesen (Schinderhannes) mit sich. Bereits 1795 trat Preußen sein linksrheinisches Gebiet gegen Zusicherung der Neutralität in Nord- und Mitteldeutschland ab (Braubach 1976, 328), und auch Österreich fand sich mit dem Näherücken Napoleons in Oberitalien 1797 zu Friedensverhandlungen und in den Rastatter Geheimverhandlungen zur Abtretung der linksrheinischen Gebiete (Braubach 1976, 331) bereit. Wenn auch der Reichsfriede nicht zustande kam und mit einer neuen Koalition zwischen England, Rußland und Österreich der Krieg 1799 wieder ausbrach, so bedeutete die Bereitschaft Preußens und Österreichs zur Abtretung des Rheinlandes einen Schlag für die Bevölkerung. 1801 trat mit dem Frieden von Luneville eine entscheidende Wende ein und brachte in den Folgejahren die Einführung neuer Rechts- und vor allem Eigentumsordnungen und den wirtschaftlichen Aufschwung; ab 1810/12

- zeichnete sich die militärische Niederlage und der Niedergang der französischen Herrschaft ab (nach Braubach 1976, 346: für die rheinische Bevölkerung sehr überraschend). 1814 sicherten die Großmächte weitgehend ihre Interessen und Preußen mußte – seine Wünsche bezüglich des „Zuschlages“ von Sachsen nicht durchsetzend – sich im Wiener Kongreß 1815 mit dem Rheinland und damit einem zergewickelten Reich abfinden. Der französische Machtbereich erstreckte sich auch auf Teile der rechtsrheinischen Gebiete. So wurde 1805 die Abtretung von Berg an Frankreich vereinbart. Regierungssitz wurde Düsseldorf, wo auch ehemalige bergische Beamte wie der Landmarschal Graf Nesselrode (Braubach 1976, 343) in den Staatsdienst eintraten: 1810 wurde der Code Civil im neuen Großherzogtum Berg eingeführt.
- 18 Bereits 1796/98 war klar, daß, wie in Frankreich, aller geistlicher Besitz zu Staatsbesitz erklärt wurde (Brasse 1914/I,190). Im Konkordat von 1801 wurde Frieden mit der katholischen Kirche geschlossen. Religion und Glauben sollten nicht nur geduldet, sondern auch geschützt und gefördert werden. „Freilich die alte Kirche mit ihrer aristokratischen Leitung, ihrem reichen Besitz und den zahlreichen Klöstern entstand nicht wieder, die in Frankreich bereits durchgeführte umfassende Säkularisation der zu Nationalgütern erklärten kirchlichen Ländereien, die Aufhebung der früheren geistlichen Korporationen und Stiftungen, die Beseitigung der alten Diözeseinteilungen“ (Braubach 1976, 335) blieben bestehen. Der Kaiser ernannte die Bischöfe, die vom Papst lediglich bestätigt wurden. Die Geistlichen wurden vom Staat besoldet und sollten nach Napoleons Absicht eine Art „geistliche Gendarmerie“ (Braubach 1976, 335) werden. Die protestantische Geistlichkeit stand den Franzosen überwiegend positiv gegenüber, da sie erstmals die Gelegenheit erhielten, eigene Gotteshäuser zu errichten. „Auch das Vermögen der evangelischen Kirche, das als Privatbesitz galt, blieb von der Einziehung verschont, während auf die Güter der katholischen Kirche der Staat seine Hand legte“ (Lewald 1965, 29). Am 30.5.1802 „wurde in Paris die Einbeziehung der linksrheinischen Klostergüter, also auch derer von Gladbach befohlen“ (Brasse 1914/I,196).
- 19 Zum Ende der französischen Herrschaft nahm die Kritik der Bevölkerung an der französischen Besatzung zu; sei es gegen den Unterricht in französischer Sprache, Repressionen der Kirche etc. Braubach konstatierte, daß sich „ein deutscher Patriotismus“ (1976, 345) zu regen begann. Auch die französische Verwaltung wurde immer unpopulärer und der „Verlust jeder Pressefreiheit, Meinungsterror, Spitzelwesen und zunehmender Steuerdruck“ (Lewald 1965, 33) beklagt.
- 20 „... Die unterm 26. März 1798 in den vier rheinischen Departements publicirten französischen Gesetze ... befreiten den Grundbesitz von den Feudal-Lasten. Es wurde aufgehoben: die Lehns-, Guts- und Gerichtsherrlichkeit mit allen ihnen anklebenden und daraus entsprungenen Hoheits- und Privat-Rechten, nebst dem ausschliesslichen gutsherrlichen Jagd- und Fischerei-Recht auf fremden Boden, die Unfreiheit, Hörigkeit, Leibeigenschaft und persönliche Dienstbarkeit ... mit den daraus abgeleiteten Befugnissen des Todfalls und Best-Hauptes, das gutsherrliche Besteuerungsrecht, die Zwangs- und Bannrechte, die Zehnten aller Art, wie die an ihre Stelle getretenen Gülten, ingleichen alle Lehns- oder herrschaftlichen Zinsrechte und herrschaftlichen Gefälle an Geld, Frucht, Vieh u.s.w., und zwar ohne Entschädigung, so weit nicht deren Ursprung in einer Abtretung und Ueberlassung von Grund und Boden, oder ihre Natur als reine, mit der Lehns- und Gutsherrlichkeit nicht zusammenhängende Realrechte klar und urkundlich erwiesen werden können. Die bäuerliche Besitzer, wie die nutzbaren Eigenthümer, die Erbpächter und Lehnsleute, erhielten das volle, ihrer freien Verfügung anheimfallende Eigenthum an ihren Besitzungen; nur Zeitpächter, oder die auf Lebenszeit, oder erblich auf höchstens drei Vererbungsfälle oder 99 Jahre ausgethanen Güter wurden hiervon ausgenommen.
Nur für ablösbar, beziehungsweise zum zwanzig- oder fünfundzwanzigfachen Betrage der Jahres-Rente, wurden erklärt: alle immerwährenden Real-Abgaben und Leistungen, ständige oder zufällige

..., die bloß auf Grundstücken haften, keine Lehns-Eigenschaften an sich tragen und nicht gutherrlichen Ursprungs sind, reine Grundrenten in Geld oder Natur, von welcher Art sie auch sein, oder an wen sie auch zu entrichten sein mögen, selbst an die Domänen, geistliche und fromme Stiftungen.

Die gesetzlich für ablösbar erklärten Grundrenten verloren ihre Immobilien-Natur als Pertinenzen berechtigter Grundstücke und können in Zukunft von einer Hypothek nicht mehr betroffen werden. Bei Uebereignung eines Grundstückes dürfen dergleichen nur für einen gewissen Zeitraum als unkündbare und unablösbare Grundlasten übernommen werden. Dieser Zeitraum wurde Anfangs auf 99, im code civil auf 30 Jahre bestimmt“ (Schubarth 1863, 82/83).

Der Fortfall des feudalen Obereigentums und der Feudallasten sowie die durch das „Gesetz von 1804 ermöglichte Ablösung der Grundrenten und sonstigen Reallasten, die Abschaffung des Zehnten, die freie Verfügung über den Grundbesitz“ (Braubach 1976, 339) veränderten die Struktur des landwirtschaftlichen Grundbesitzes, ohne daß sie bei der bereits „aufgeweichten“ Grundherrschaft zu radikalen Einschnitten mit „umstürzender Wirkung“ (Lewald 1965, 24) geführt hätten. „Grundsätzlich wurden alle öffentlich-rechtlichen Ansprüche, die den Anschein der Leibeigenschaft und der Feudalität trugen, also meist Herrschaftsansprüche, über die das Land bebauenden Personen, entschädigungslos enteignet, die privat-rechtlichen Verpflichtungen hingegen für ablösbar erklärt“ (Weitz 1974, 343). Hierunter fielen alle reinen Grundrenten, besonders der Erbpachtzins. „Nur das eigenbewirtschaftete Land und das in Zeitpacht ausgegebene (Land des Adels) blieben verschont“ (Weitz 1974, 343).

- 21 Die Rechtssicherheit nahm unter französischem Einfluß zu; überkommene Privilegien wurden beseitigt und ein gleiches Recht für alle geschaffen und nicht – wie im Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794 – dem Adel „Sondergerichte“ eingeräumt. Diese neue Gleichheit vor dem Gesetz wurde auch unter Preußen vehement verteidigt. Das Gerichtswesen wurde dezentralisiert und Friedens-, Zivil- und Strafgerichte eingerichtet. Von zentraler Bedeutung war die Einführung des Geschworenengerichtes und die Mündlichkeit und Öffentlichkeit des Gerichtsverfahrens. Mit dem „Code Cicil“ als Handels- und Strafgesetzbuch wurde ein „klares und verständliches Recht“ (Braubach 1976, 335) geschaffen.
- 22 Die freie gewerbliche Tätigkeit und deren Sicherung durch entsprechende rechtliche Absicherung sowie der Ausbau der Infrastruktur (umfangreicher Straßenbau) führten zur Ausdehnung von Manufakturen und Fabriken. Die zuerst ungünstige Entwicklung in der Leinenproduktion durch das Abschneiden der holländischen Handelsbeziehungen konnte bald durch „Einbeziehung in das französische Schutzzollsystem“ (Fränken 1969, 17), Öffnung des neuen französischen Marktes, Zollabkommen mit Holland, Ausschaltung der alten schlesischen Konkurrenz sowie besondere staatliche Förderung im Zuge der Autarkiebestrebungen Napoleons (Fränken 1969, 23) aufgehoben werden.
- 23 Der große Aufschwung der linksrheinischen Baumwollindustrie begann, als 1806 die dominante bergische Konkurrenz abgeschüttelt werden konnte, die bis zu diesem Zeitpunkt durch Zollabmachungen nach Frankreich exportieren konnte und, durch Zollbefreiungen der pfälzisch-bayerischen Regierung auf die Rohstoffzufuhr, billiger als das linke Rheinland produzieren konnte. 1806 wurde der Rhein politische und wirtschaftliche, sprich Zollgrenze. Die bergischen Märkte verloren fast alle Absatzgebiete (Braubach 1976, 344) und wurden von den Arbeitsmärkten des linksrheinischen Verlagsgebietes abgeschnitten (Emsbach 1982, 29). Den bergischen Petitionen um Anschluß an Frankreich wurde von den linksrheinischen Departements entgegengewirkt, die erstmals ein Mittel gegen die starke rechtsrheinische Konkurrenz in Händen hielten. In der Folge gründeten viele bergische Unternehmer Zweigstellen oder neue Firmen auf dem linken Rheinufer. 1809-1813 wird die Übersiedlung auf ca. 300 Fabrikanten geschätzt (Fränken 1969, 40, Emsbach 1982,

- 30). Viele der Zweigstellen wurde nur „pro Forma“ gegründet; es entwickelte sich ein reger Schleichhandel und Schmuggelverkehr über den Rhein (Brasse 1922/II,511, Dilthey 1908, 3 u.a.). „1811 war der Absatz der Elberfelder Textilkaufleute auf 25% des Standes von 1806 zurückgegangen“ (Emsbach 1982, 29).
- 24 1811 bestanden im Arrondissement Krefeld 25 Baumwollspinnereien mit 1.900 Arbeitern sowie 30 „Etablissements“ mit ca. 3.000 Hausweber (Dilthey 1908, 10). Bestanden 1800 linksrheinisch nur 9 und rechtsrheinisch 15 Spinnereien, so verkehrte sich das Verhältnis bis 1812 ins genaue Gegenteil: 37 Spinnereien links des Rheins standen nur noch 8 rechtsrheinisch gegenüber (Emsbach 1982, 30).
- 25 Nachdem im französischen Zolldekret 1793/96 der Bezug von Baumwollgarnen aus England verboten war, blieben dem Gladbacher Baumwollweber zwei Möglichkeiten: Bezug von Garnen aus dem bergischen Land mit 20% Wertzoll oder der Betrieb eigener Spinnereien (Fränken, 1969, 44). 1799 gründete Guillaume Busch die älteste Spinnerei in Mönchengladbach; 1806 Busch und Mörschel/Prinzen, 1800 Lenßen in Rheydt (Fränken 1969, 45). Ein gewisser Technologietransfer erfolgte über den Bezug der Handspinnmaschinen von Brügelmann aus Elberfeld seitens der Spinnerei Lenßen (Fränken 1969, 4). Während die Baumwollweberei dezentral in Form der Hausindustrie betrieben wurde, zwang die „vorzugsweise Benutzung der Wasserkraft, die verschiedenen und noch Hand in Hand gehenden Arbeitsprozesse der Reinigung und des Spinnens“ (Dilthey 1908, 7) von Anfang an zu einer Konzentration der Arbeiter auf eine einzige Arbeitsstätte. 1804 besaß Mönchengladbach bereits die bedeutendste Baumwollweberei des Roerdepartements: 10.000 Stück Baumwolltuche. Nach der Kontinentalsperre ergaben sich aufgrund des schwierigen Rohstoffbezuges 1808 erste Tiefstände als die Garnvorräte, mit denen kräftig spekuliert worden war, aufgebraucht waren.
- 26 Die Zeichen der Aufklärung und demokratischer Denkansätze traten im Rheinland in dieser Zeit nur verhalten und von kleinen sektiererischen Gruppen getragen auf. Friedrich Engels beschrieb die Entwicklung in Stadt und Land als weitgehend unberührt von der Kantschen Philosophie oder der Literatur von Goethe und Schiller; Braubach, Lewald u.a. bestätigten dies. Die französische Revolution war in aufgeklärten Kreisen und im Hochschulbereich begrüßt worden; stellte aber in den Augen dieser Minderheit kein Modell für Deutschland dar. Einzelne Unruhen wie in Trier und Köln entstanden zumeist vor dem Hintergrund lokaler Probleme und stellten „keine ernsthafte Gefährdung des herrschenden Systems“ (Braubach 1976, 332) dar. Seitens der Regierung wurden die in der Zeit der Aufklärung gewährten Freiräume aus Revolutionsfurcht eingeschränkt. Auch dies stieß nicht auf breiten Widerstand und offen ausgetragene Proteste, da an den aufklärerischen Ideen eben nur eine Minderheit Anteil genommen hatte.
- Als dann die Franzosen 1792 das Rheinland besetzten, 1793 in Krefeld und Aachen mit der Parole „Krieg den Palästen, Frieden den Hütten und Befreiung aller Unterdrückten“ (Braubach 1976, 325) einzogen, wurden sie in den Städten von dem kleinen Kreis von Idealisten begrüßt. Das „Volk war in seiner Mehrheit jedoch weder für die eine noch für die andere Richtung. Kaufleute und Zünfte wollten zwar eine Staatsreform, nicht aber eine radikale Umwälzung“ (Braubach 1976, 326). So schlossen sich einige der demokratischen Führer der Revolutionsidee an und kooperierten mit den französischen Besatzern. Als es in den 1797/98er Jahren schien, als wenn eine Rückgabe der linksrheinischen Gebiete an die alten Fürsten bevorstand und durch die Franzosen das „Wiedererstehen der alten Institutionen“ (Braubach 1976, 329) überlegt wurde, versuchte die Gruppe der „Patrioten“, unter ihnen Josef Görres, sich für einen eigenen unabhängigen republikanischen Staat einzusetzen und die „cisrhenanische Republik“ (Braubach 1976, 330) zu gründen. Nach dem Vorbild Italiens („cisalpine Republik“ um Mailand) sollte hier ein eigener Pufferstaat unter französischen

Protektorat gebildet werden (Lewald 1965, 21). Die Anhänger der cisrhenanischen Föderation wurden von Görres auf nur 2.000 geschätzt (Braubach 1976, 330); zu „ihrer Ablehnung hatten sich zahlreiche Angehörige der alten Behörden, der Landstände, Zünfte und Kaufmannschaften zusammgefunden“ (Braubach 1976, 330). Viele der Patrioten erlebten mit der Niederschlagung der Revolutionsideen eine große Enttäuschung und fielen zum Teil selbst in Paris der Anarchie zum Opfer. Später im Zuge der dikatorischen Machtstellung Napoleons wandelten sich viele der Patrioten: Josef Görres z.B. nutzte die gewährte Pressefreiheit, um in Zeitungen wie das „Rothe Blatt“ in Koblenz, Anklageschriften gegen „Übergriffe, Geldgeschäfte und Erpressungen der französischen Beamten und Mißstände in den Verwaltungen“ (Braubach 1976, 332) zu verfassen und setzte sich nach der Einverleibung nach Preußen für eine großdeutsche Lösung ein, wobei auch religiöse Gründe und ein größeres Zugehörigkeitsgefühl zum katholischen Österreich eine Rolle spielten. Bei der Frage, ob die Rheinländer, von dieser kleinen Minderheit abgesehen, sich in die französische Besatzung fügten oder sich dagegen aufbäumten, muß eher ein opportunistisches Verhalten oder passives Zusehen festgestellt werden. Von den führenden Bevölkerungsschichten des mittleren Bürgertums, des Handels und Handwerks, wurden die Forderungen nach einer cisrhenanischen Republik nicht mitgetragen; man fügte sich in die jeweiligen politischen Verhältnisse, sofern diese die Ausübung der Religion erlaubten und sofern die im Aufbau befindliche industrielle Entwicklung mit entsprechender Sicherung der Exportmärkte nicht behindert wurde. Die „demokratische Bewegung um Personen wie Göbbels blieb eine Minderheit, die zudem räumlich auf die Städte mit entsprechendem Bildungspotential wie Aachen, Köln, Trier, Bonn beschränkt blieb. Politisch-gesellschaftlich kann in dieser Übergangsphase von einem nationalen und romantischen Aufbruch (Braubach 1976, 347) gesprochen werden. „Die romantische Bewegung, (setzte) dem Weltbürgertum und dem Opportunismus der Aufklärung (das) Bekenntnis zum eigenen Volk und zu dessen Geschichte (entgegen)“ (Braubach 1976, 337). So hielten sich Schlegel ab 1804 oder Brentano, Armin und Görres im Rheinland auf und der Ausdruck „Rhein Teutschlands Strom aber nicht Teutschlands Grenze“ (Braubach 1976, 348) verbreitete sich.

1814 begann der Wiener Kongreß, wobei niemand daran dachte, die politisch-territoriale Karte vor den Revolutionsjahren wiederherzustellen oder selbst die Säkularisation rückgängig zu machen, sondern die Interessen der Großmächte sollten weitgehend zufriedengestellt werden. „Die Französische Revolution hatte, wie Friedrich Engels in seinen „Deutsche(n) Zustände“ bemerkt, gleich einem „Donnerschlag in dieses Chaos, das Deutschland hieß“ eingeschlagen. Engels fährt fort: „Die Wirkung war gewaltig. Das Volk, zu wenig gebildet, zu sehr in Anspruch genommen in der überkommenen Gewohnheit, sich tyrannisieren zu lassen, blieb unbewegt. Aber das Bürgertum und der bessere Teil des Adels begrüßten die Nationalversammlung und das Volk Frankreichs mit einem einzigen Ruf freudiger Zustimmung. Kein einziger von all den hunderten oder tausenden damals lebenden deutschen Dichtern ließ es sich nehmen, den Ruhm des französischen Volkes zu besingen. Aber diese Begeisterung war von deutscher Art, sie war rein metaphysisch, sie sollte nur den Theorien der französischen Revolutionäre gelten. Sobald diese Theorien in den Hintergrund geschoben wurden durch das Gewicht und die Masse der Tatsachen; sobald der französische Hof und das französische Volk trotz ihrer theoretischen Einheit in der Praxis nicht länger übereinstimmen konnten ...; sobald das Volk seine Souveränität praktisch bewährte durch den 10. August (Sturz der Monarchie-J.K.), ... – da verwandelte sich diese Begeisterung Deutschlands in einen fanatischen Haß gegen die Revolution“ (zit. Kuczynski Teil 1, Bd.1, 1961, 5).

- 27 Die Verwaltung bestand aus zwei französischen und drei deutschen Mitgliedern. Die Departements wurden von Präfekten geführt, die von der Regierung ernannt und von ihr abhängig, aber „für (die) Amtsführung mit weitgehenden Vollmachten“ ausgestattet waren (Braubach 1976, 333). Das Departement wurde in vier Arrondissements unterteilt. Dem Arrondissement stand der Präfekt vor. Auch die Bürgermeister (Maire) wurden ernannt.

- 28 Die Rechte des Adels auf Pachteinahmen blieben bestehen (Zorn 1963, 46). Bei ausreichendem Kapital konnten die Bauern den von ihnen bearbeiteten Boden erwerben. Damit ging diese Phase für den niederrheinischen Adel mit der Struktur des eher landsässigen Adels weitaus günstiger aus als für den adeligen Grundbesitz z.B. an der Mosel. „Die privilegierte Adelschicht in den Herzogtümern Jülich-Berg, Kleve und Geldern sowie im Kurstift Köln war ... meistens landsässig, so daß sie während der Franzosenzeit nicht den Verlust hoheitlicher Gerechtsame und Einnahmen hinzunehmen brauchte. Eine Ausnahme hiervon machten lediglich die 42 Unterherrschaften im Jülischen, sowie Broich und Hardenberg im Hzt. Berg, wozu dort noch einige Lehn- und Pfandschaften kamen“ (Weitz 1976, 341). Im Norden der Rheinprovinz hielt der Adel nur noch 6% des gesamten Grundbesitzes in der Hand, der wiederum nur auf 20 Familien verteilt war (Lademacher 1976, 490).
- 29 „Als im linksrheinischen Gebiet in der französischen Zeit der kirchliche Besitz verkauft, die adeligen Vorrechte beseitigt wurden, haben die führenden Unternehmerfamilien die Möglichkeiten in mannigfacher Weise genutzt. Ehemalige Kirchen und Klöster konnten nicht nur als Gefängnisse und Arbeitshäuser, als Proviantämter und Kasernen verwendet werden, sie eigneten sich auch zu Lageräumen für Manufakturen und Fabrikanlagen“ (Croon 1973, 320).
- 30 „Preußen erhielt also das Rheinland auf einen Höhepunkt seines politischen und kulturellen Selbstbewußtseins“ (Vierhaus 1965, 158), während das Rheinland eher auf seinen politischen Nullpunkt angekommen war, da das katholische Haus Wittelsbach nicht mehr zurückkehrte. In Preußen entstand aufgrund seiner starken Militärmacht ein starkes Überlegenheitsgefühl gegenüber dem Rheinland, welches sich „widerstandslos“ von den Franzosen hatte überrollen lassen (Vierhaus 1965, 158). Zudem machte sich ein „protestantisches Überlegenheitsgefühl“ (Vierhaus 1965, 158) breit, welches sich auf eine literarisch-philosophische Blüte um 1800 im protestantischen Deutschland gründete.
- 31 Der Kurfürst von Hessen ließ sogar die Zöpfe der Soldaten wiederherstellen (Kuczynski Bd.1, 1961, 85).
- 32 In dem Kampf um die Beibehaltung des französischen Rechts erhielten die Vertreter des Rheinlandes in den ersten Jahren auch Rückendeckung durch preußische Juristen und Politiker, die auch für die in Preußen nach 1800 einsetzende Reform des Verwaltungs- und Rechtssystems durchaus Chancen und Vorteile des französischen Rechts sahen (Klaus 1965, 72): z.B. die „Mündlichkeit und Öffentlichkeit des Gerichtsverfahrens und Entscheidung der schweren Strafsachen durch Geschworene“ (Landsberg 1917, 153). Diese persönlich-politische Haltung zuständiger Kommissionsmitglieder in Berlin, die 1816–1818 zur Klärung des Rechtswesens eingesetzt waren, unterstützten das Rheinland bei seinen Forderungen entscheidend. 1819–1824 kam es quasi zu einem „Waffenstillstand auf dem Kampfplatz der Rechtsgrundsätze (Landsberg 1917, 153). In diesen Jahren der Verhandlung gewöhnte sich die Bevölkerung noch mehr an das französische Recht und vor allem an die Strafgerichtsordnung.
- Karl Marx schrieb 1848 „Wenn hier und da ein Rheinländer vergessen haben sollte, was er der „Fremdherrschaft“, der „Unterdrückung des korsischen Tyrannen“ verdankt, so möge er den Gesetzesentwurf über die unentgeltliche Aufhebung verschiedener Lasten und Abgaben lesen, den Herr Hansemann im Jahre der Gnade 1848 (schrieb) ... Lehnsherrlichkeit, Allodifikationszins, Sterbefall, Beschaupt, Kurmede, Schutzgeld, Jurisdiktionszins, Dreidinggelder, Zuchtgelder, Siegelgelder, Blutzehnt, Bienezehnt usw., wie fremd, wie barbarisch klingen diese widersinnigen Namen unseren durch die französisch-revolutionäre Zertrümmerung der Feudalität, durch den Code Napoleon zivilisierten Ohren! Wie unverständlich ist uns dieser ganze Wust mittelalterlicher Leistungen und

- Abgaben, dies Naturalienkabinett des modrigsten Plunders der vorstündflutlichen Zeit!“ (zit. nach Kuczynski Bd.1, 1961, 63).
- 33 In Preußen wurde erst 1843 ein „kodifiziertes Aktienrecht mit der Konzessionspflicht und der begrenzten Kreditgarantie der Aktionäre“ geschaffen (Kellenbenz 1981, Bd.II,144). Von den bis 1850 in Preußen entstandenen Aktiengesellschaften waren 40 nach dem Code de Commerce, – wie der Eschweiler Bergwerksverein (EBV) als erste Bergwerks-AG in Preußen 1838 –, 34 nach dem prALR und 56 auf der Grundlage des Gesetzes von 1843 entstanden (Kellenbenz 1981).
- 34 Die Kernstücke des französischen Rechts: Trennung von Justiz und Verwaltung, Grundsatz der Gleichheit vor dem Gesetz, Geschworenengerichte und Öffentlichkeit der Gerichtsverhandlungen (Lademacher 1976, 50ff) wurden verteidigt, da auch die wenigen Jahre unter französischer Herrschaft die „Erfahrung der Zweckmäßigkeit und des politischen Wertes“ des französischen Rechtes tief verwurzelt worden war. Mit der Übernahme des prALR befürchtete man z.B. die Abschaffung des mündlichen und öffentlichen Gerichtsverfahrens und die Bindung an preußische Vorschriften über Standesunterschiede und dem dort verankerten „geteiltem Recht“ sowie die Übernahme des Ehe- und Familienrechtes (Position der Zivilehe), der sich im Rheinland eine starke katholische Front widersetzte (Lademacher 1976, 508).
- 35 Im Rheinland wurden 1855 271.788 gewerblich Beschäftigte vom Weber bis zum Maurer gezählt und stellten damit einen 17,96 prozentigen Anteil an den gesamten gewerblich Beschäftigten im Staat (1.212.900) (Dieterici 1861,400/401). Entsprechend hoch lag der Anteil der gewerblich Beschäftigten pro Einwohner: mit einem Beschäftigten auf 10,98 Einwohner wurde der höchste Anteil erreicht. Im Vergleich: Westfalen 11,03, Sachsen 12,12, Schlesien 12,17, Pommern 19,54, Brandenburg 13,27, Posen 26,65, Preußen 26,52 (Durchschnitt Gesamtstaat 14,18)(Dieterici 1861,401). Diesen Angaben zufolge betrug die Einwohnerzahl 2.984.232.
- 36 Die Krise 1825/26 hatte ihren Ausgangspunkt in England und trat dort bereits als eine für den Kapitalismus typischen Form als erste zyklische Überproduktionskrise auf. Sie dehnte sich auch über die Landesgrenzen hinaus nach Holland und Norddeutschland aus. In Deutschland kam es insgesamt nicht zu einer „allgemeinen Vernichtung von Kapital durch Preisverfall“ (Kuczynski Bd.11, 1961, 30). Bis auf die durch Kapitalverflechtungen eingebundene Börse war die deutsche Industrie nicht von einem „Export“ der Krise betroffen. Die Krise in Deutschland war anderer Natur und kann eher als „Agrarkrise“ bezeichnet werden (Kuczynski Bd.11, 1961, 31ff): die Agrarpreise verfielen durch hervorragende Ernteergebnisse von 1823–1826 zusehends. 1836–1839 deutete sich das Ende der Aufschwungphase mit Tendenzen zur Überspekulation an (Kellenbenz 1976, 69). 1836–1839 standen gleich drei Staaten am Ende einer großartigen Aufschwungphase mit einer hochgehenden Überspekulation: England, Frankreich und die USA (Kuczynski Bd.11, 1961, 52). Bis auf vereinzelt „Kriseln“ auf den Geld- und Kreditmärkten kam es jedoch wie in den 1820er Jahren nicht zum Export der Überproduktionskrise nach Deutschland. Die Ursache für die Krise in Deutschland wurde nicht in der eigenen industriellen Entwicklung gesehen, sondern in der Tatsache, daß England „von einer Überproduktionskrise geschüttelt wurde und seine nicht absetzbaren Waren auf den deutschen Markt warf, wodurch der deutschen Industrie eine akute schwere Konkurrenz entstand“ (Fülberth 1977, 15). Auch einzelne mit dem amerikanischen Markt verflochtene Industrien, wie die Baumwollindustrie, erlitten Einbussen. In Deutschland selber wurde auch jetzt weder eine hausgemachte Überproduktionskrise erzeugt noch eine „Krise des fiktiven Kapitals oder auf dem Geld- und Kreditmarkt“ ausgelöst (Kuczynski Bd.11, 1961, 70).

- 37 Für die niederrheinische Textilindustrie stellte der Handelsvertrag von 1846 zwischen Belgien und Holland, der die Ausfuhr von Belgien nach Holland begünstigte, eine zusätzlich Belastung dar (Dilthey 1908, 21). Die Lebenshaltungskosten waren von 1844 bis 1847 infolge der Mißernten um 50% gestiegen und die Kaufkraft entsprechend gesunken. In der Textilindustrie waren von 1844-1845 im Gegensatz zu den anderen Industriebereichen die Preise stärker angestiegen (Kuczynski Bd.11, 1961, 73 sowie Tabelle Seite 86); der plötzliche Preisverfall mit einem Einbruch 1848 wirkte sich somit noch krasser aus. Vor allem die auf Massenkonsum ausgerichtete Herstellung von Baumwollwaren sank im Krisenjahr 1847 erheblich: 1844 wurden 21.251 Tonnen Baumwollwaren, 1845 27.144 Tonnen, 1846 bereits 30.466 Tonnen und 1847 nur 18.633 Tonnen in Deutschland produziert. 1848 erholte sich die Produktion auf 22.723 und 1849 auf 30.142 Tonnen (Kuczynski Bd.11, 1961, 85 nach einer Berechnung von A. Spiethoff). Die Steigerung in den anderen Textilsektoren fiel wesentlich geringer aus.
- 38 „Der behinderte Zugang zu den Exportmärkten und der Konkurrenzkampf auf dem Binnenmarkt hat die Gewerbelschaft Rheinprovinz in der allgemeinen Krisensituation vor allem der vierziger Jahre an den Rand einer Katastrophe geführt – mit rapidem Preisverfall und Produktionsrückgang bei Textilien und Roheisen, aber auch mit Versuchen der Unternehmer, die Verluste auf die Heimgewerbetreibenden und Arbeiter abzuwälzen und unter allen Umständen konkurrenzfähig zu bleiben“ (Lademacher 1976, 486/487).
- 39 Obwohl sich infolge guter Ernten und entsprechend sinkender Ernährungskosten die Lage verbesserte (Ernährungskosten sanken von 1847-1848 um 33% nach Kuczynski Bd.11, 1961, 93), konnte sich der Aufschwung durch die Revolution 1848 nicht durchsetzen.
- 40 Die größten „Spekulativsten“ waren die Banken: 1850 gab es zwei Kreditgesellschaften mit einem Kapital von 5,6 Mill. Taler, 1856 waren weitere 11 mit 107 Mill. Taler hinzugekommen (Kuczynski Bd.11, 1961, 119). Der Finanzbedarf für die mechanisierten Fabriken war enorm: So bestanden 1850 drei Baumwollspinnereien als Aktiengesellschaften mit einem Kapital von 2,1 Mill. Taler, 1856 bereits 20 solcher Aktiengesellschaften mit allein 13 Mill. Taler Kapital der 17 Neugründungen. Im Gegensatz zu anderen Ländern waren weniger Aktiengesellschaften als quasi Kapital-sammelstellen für die Industriefinanzierung vorhanden und stellten ein großes Hindernis für eine zügige Industrieentwicklung dar: Deutschland 1827: 30 Aktiengesellschaften mit 50 Millionen Mark Kapital; England 1827: 2 Milliarden Mark Aktienkapital (Kuczynski Bd.1, 1961, 95).
- 41 Die Krise 1857 war durch ihren internationalen Charakter und ihre starke Ausdehnung von besonderer Bedeutung. Anders als bisher kam es nicht zu „Exporten“ von Geld- und Kreditkrisen durch die Verflechtungen des Geldmarktes, sondern zu internationalen Überproduktionskrisen in allen Industrieländern, die allerdings selbständige Ursachen hatten: „Zum ersten Male haben sich mit der Entwicklung des Kapitalismus die Widersprüche in Deutschland, Österreich und den skandinavischen Ländern so zugespitzt, daß man auch in diesen Ländern von „selbständigen Ursachen“ der Krise sprechen kann. ... Alle Verhältnisse schienen auf den Kopf gestellt: bei nie gekannten Warenvorräten, inmitten reicher Ernten überall Entbehrung; bei vortrefflichen Transportmitteln nirgends Austausch; gegenüber großen Einfuhren edler Metalle aller Orten Geldmängel; trotz der umfangreichsten Kreditanstalten eine Höhe des Zinsfußes wie sie das Jahrhundert noch nie gekannt hatte“ (Kuczynski Bd.11, 1961, 111).
- 42 1815 lebten im damaligen Europa 175 Mill. Menschen auf 9,5 Mill. qkm (mittlere Bevölkerungsdichte von 18 EW/qkm). Allerdings hatten sich schon bestimmte „Dichtezentren“ herausgebildet: Frankreich war mit 56 EW/qkm der am dichtesten besiedelte Staat, Regionen wie die Provinz Ost-

- flandern kamen bereits auf 222 EW/qkm und das niederrheinische Gebiet/ Krefeld auf ca. 100 EW/qkm. Die „Bevölkerungsdichte ist um 1815 also noch ein Gradmesser, um die sozialökonomische Tragfähigkeit eines Raumes zu beurteilen“ (Steinberg 1965, 111) (z.B. bei einer tragfähigen Landwirtschaft und gewerblicher Produktion/Hausgewerbe). Innerhalb des preußischen Staates stellte das Rheinland den „Bevölkerungskernraum“ dar: Die am dichtesten besiedelte Provinz war im Jahr 1855 die Rheinprovinz und hier der Regierungsbezirk Düsseldorf mit 6.124 bzw. 10.146 Einwohner pro Quadratmeile (Dieterici 1861, 160/161).
- 43 „Der gesamte Regierungsbezirk Düsseldorf zählte 1861 mit 204 EW pro qkm zum am dichtesten besiedelten Bezirk im preußischen Staat, der insgesamt nur 66 EW pro qkm aufwies“ (Röttges 1964, 24).
- 44 Im preußischen Staat gab es 1855 993 Städte. Davon hatten nur drei Städte über 100.000 Einwohner. Sechs Städte hatten zwischen 50.000 und 100.000 und weitere sechs Städte zwischen 30.000 und 50.000 Einwohner. Es folgten neun Städte mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 30.000. D.h. nur 24 der 993 Städte verfügten über mehr als 20.000 Einwohner. Insgesamt 54 Städte hatten 10.000 bis 20.000 Einwohner; davon lagen neun in der Rheinprovinz. Diese Städte galten als „Mittelstädte“. Damit lag bei 90% der „Städte“ die Einwohnerzahl unter 10.000 Einwohner. Diese Zahl muß die Angaben über den „Verstädterungsgrad“ entsprechend relativieren (Dieterici 1861, 168). In den 993 preußischen Städten lebten 1855 insgesamt 4.956.127 Einwohner und damit 28,9% der Gesamtbevölkerung von 17.190.892.
Nach Röttges (1964, 23) erhöhte sich der Anteil der Stadtbevölkerung im Regierungsbezirk Düsseldorf zwischen 1846 und 1867 dagegen nur von 27% auf 38%. Beide, Dieterici und Röttges, kommen allerdings auf einen überdurchschnittlichen Anteil an städtischer Bevölkerung im Regierungsbezirk.
- 45 Um 1815 war Köln mit 49.000 Einwohner die größte Stadt, gefolgt von Aachen mit 32.000, Düsseldorf 22.000, Barmen 19.000, Münster 15.000, Krefeld 13.200, Trier 11.000, Bonn 10.000 etc. (Croon 1965, 88 oder Stübgen 1917, 306).
- 46 Die Einwohnerzahlgrenze „2.000“ blieb lange Zeit ein Schwellenwert: Nach 1870 ging „das statistische Reichsamt dazu über, alle Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohnern ungeachtet ihres rechtlichen Status als Städte zu betrachten“ (Reulecke 1985, 39). Heute stellt die Grenze von 2.000 Einwohnern interessanterweise die Grenze dar, unter der ein „Dorf“ bzw. eine ländliche Siedlung nicht mehr als Wohnsiedlungsbereich in der Regionalplanung des Landes NW berücksichtigt wird und nur noch innerhalb seiner Grenzen und Baureserveflächen wachsen dar.
- 47 Durch den Übergang zur Gewerbefreiheit befand sich das Handwerk in einer großen Krise, da die Aufhebung der Zulassungsbeschränkungen der alten Zunftverfassungen zu unbeschränkten Niederlassungen und zu einer Vielzahl von „Kümmerbetrieben“ führte, wie das Mißverhältnis zwischen der Zahl der Meister und der der Gesellen und Lehrlinge erkennen läßt. Galt nach Auffassung der Zeit ein Handwerksbetrieb mit 2 Gesellen als gesicherte Existenz, so kamen in beiden Provinzen 1843 (Rheinland und Westfalen Anm.d.V.) bei einer Reihe von Handwerkern insgesamt mehr als zwei Meister auf einen Gesellen oder Lehrling“ (Köllmann 1974, 17).
- 48 Als weitere Merkmale der rheinischen Unternehmertyps wurden herausgestellt: Hocharbeiten im eigenen Betrieb, Heirat innerhalb der gleichen gesellschaftlichen Schicht, Beteiligung an der „Honoratiorenregierung“ in den Städten und Gemeinden, Sicherstellung einer guten Ausbildung der Kinder (z.B. Gründung Höherer Lehranstalten) (Croon 1973). Durch die anfangs kaum durch

- Rechtsordnungen gehemmte Unternehmertätigkeit und bestärkt durch die liberale Wirtschaftslehre entwickelte sich die „rücksichtslose Verfolgung des eigenen Vorteils“ (Zunkel 1962, 39). Die „Lehre vom freien Arbeitsvertrag lockerten ... die alten Bande patriarchalischer Verantwortung und Fürsorgepflicht“ (Zunkel 1962, 39) und führte zu den bekannten sozialen Auswirkungen der Ausbeutung durch Faktoren, Lohndruck der Verleger, skrupellose Frauen- und Kinderarbeit etc. Andererseits gab es Unternehmer, die sich aus religiösen und humanitären Gründen dem Allgemeinwohl verpflichtet fühlten und die „volle Freiheit und Eigengesetzlichkeit von Wirtschaft und Technik sowie die Produktion und den Erwerb um ihrer selbst willen verwarfen“ (Zunkel 1962, 44).
- 49 Die persönlichen Tugenden, die u.a. auch die Kreditwürdigkeit bestimmt hatten, verblaßten; bedeutender wurden die neuen unternehmerischen Fähigkeiten wie „betriebsorganisatorische, produktionstechnische und händlerische Fähigkeit“ (Zunkel 1962, 51), die zunehmend auch durch verschiedene Personen arbeitsteilig wahrgenommen wurden.
- 50 1830 erhielt die bürgerliche Opposition, die auch breitere Schichten des Bildungsbürgertums und die Studentenschaft umfaßte, neuen Auftrieb durch die Julirevolution in Frankreich. Auch im Rheinland kam es zu Streiks, die die liberale Unternehmer- und Politikerschicht sehr beunruhigte. So klagte David Hansemann 1830 „daß uns Handwerksburschen und Gassenbuben gouvernieren wollen, ist das erräglich?“ (Kuczynski Bd.1, 1961, 113). Die Aufbruchstimmung des Hambacher Festes 1832 als „Höhepunkt liberaler Opposition unter Ausschluß der kapitalistischen Industrie- und Handelsbourgeoisie“ (Kuczynski Teil 1, Bd.1, 1961, 112) klang bald wieder ab, gefolgt von einer Verhaftungs- und Fluchtwelle 1830-1834. Engels schrieb in seinem „Deutsche Zustände“, daß von 1834 bis 1840 in Deutschland jede öffentliche Bewegung ausstarb und sich Teile des Bourgeoisie von der gefürchteten Revolution fernhielten.
- 51 Die großen Persönlichkeiten des rheinischen Frühliberalismus wie Hansemann, Beckerath, Mevissen, Camphausen, Von der Heydt etc. waren meistens Kaufleute, Bankiers oder Industrielle mit einer stark „von wirtschaftlichen Interessen beeinflussten politischen Haltung“ (Hömig 1971, 11). Als Begriff des Liberalismus beschreibt Hömig unter Verweis auf Ernst Rudolf Huber: „Unter Liberalismus (sei) nur die gemäßigte Richtung der bürgerlichen Bewegungen des 19. Jahrhunderts (zu verstehen), deren Ziel die Sicherung der Freiheit der Gesellschaft im Staat, nicht die Aufrichtung der Herrschaft der Gesellschaft über den Staat war“ (Hömig 1971, 12) und ein „wohlabgewogenes Gleichgewicht zwischen Staatsautorität und Volksvertretung“ vor Augen hatte. Im Gegensatz zu anderen westlichen Nationen sei der deutsche Liberalismus von Anfang an „antirevolutionär“ und fern aller revolutionärer Erfahrung gewesen (Hömig 1971, 15). 1848 war das liberale Bürgertum „vor dem radikalen Umsturz des Bestehenden, der Mobilmachung der Massen und der Entfesselung wirklicher revolutionärer Energien ... gelähmt von dem Scheckengespenst der „roten Anarchie“ in dem Kampf um seine politische Freiheit auf halbem Weg stehen geblieben“ (Hömig 1971, 15). Die rheinischen Liberalen als auch die „Katholiken“ werden von verschiedenen Autoren in den Revolutionsjahren und bei den Verhandlungen um die Verfassung als sehr gemäßigt und „auf dem Boden des entschiedenen Konstitutionalismus“ (Hömig 1971, 221) beschrieben (siehe auch: Köster 1938, Schindlmayer-Reyle 1969).
- 52 Der Versuch Preußens, die Kompetenz des Landtages auf die rein provinziellen Fragen zurückzudrängen, wurde durch Petitionen und Adressen immer wieder durchbrochen. Die Kompetenzen des Landtages waren eng beschnitten: die Tagesordnung und die Einberufung der Sitzung erfolgte durch den regierungsabhängigen Oberpräsidenten. Eine öffentliche Diskussion von Themen des Landtages z.B. in der Presse war untersagt. Im Gegensatz zu Preußen war der Anteil nichtadelliger Abgeord-

- neten aus den Städten und Kreisen im Rheinland hoch. Auch für die bürgerlichen Vertreter galt als Voraussetzung für die Mitgliedschaft entsprechender Grundbesitz.
- 53 Die sich deutlich herausbildende liberale Einstellung des Unternehmertums war nach Zunkel eher auf „das Praktische und Erreichbare ... allein auf den wirtschaftlichen Bereich beschränkt, verhielt (er) ihm die friedliche Befreiung von allen überholten Bindungen (1962, 134). Auch als die zunehmenden Pauperismuserscheinungen der 1840er Jahre die Gefahr des sozialen Aufbruchs immer deutlicher machten, wurde sozialreformerische Tätigkeiten durch liberale Unternehmer zumeist in den eigenen Betrieben mit Einrichtung von Suppenküchen und Versorgung mit billigen Lebensmittel über Großeinkauf u.ä. unterstützt. Es wurde auf Selbsthilfe gesetzt: Vereine zur Förderung der Sparsamkeit der Fabrikarbeiter schnellten aus dem Boden. Die Forderung eines m.E. „geteilten Rechts“ setzte sich durch: die Arbeiter sollten persönliche Freiheiten haben, aber die politischen Rechte wurden nur dem Bildungs- und Besitzstand zugebilligt (u.a. Zunkel 1962, 168). Die Einstellung zur Wirtschaft hatten sich durch den Protestantismus entscheidend verändert; die „calvinistische Lehre führte zur Beseitigung der in der älteren katholischen Wirtschaftsethik niedergelegten Hemmnisse für das Wirtschaftsleben“ (Zunkel 1962, 30). Die Verherrlichung der Arbeit „zu Gottes Ruhm und Ehre ... machte die Arbeit zum Selbstzweck“ (Zunkel 1962, 30) und begünstigte „innerweltliche Askese ... (und) rationelle und sparsame Lebensführung und damit ... Kapitalakkumulation“ (Zunkel 1962, 31). Die soziale Fürsorge der Unternehmer war ambivalent. Einerseits sahen sie das Elend der heranwachsenden Arbeiterschicht und fühlten sich über ihre Religion zu caritativen Engagement verpflichtet; andererseits sahen sie auch ihre Belange durch die Verelendung bedroht. Der Weberaufstand 1844 setzte ein „aufrüttelndes Signal“ (Ritter 1954, 23); rheinische Industrielle gründeten daraufhin den „Verein zum Wohl der Land- und Fabrikarbeiter“.
- 54 Entwicklung der Streikaktivität in Deutschland in Anzahl der Streiks:
1789-1800: 22, 1801-1810: 6, 1811-1820: 5, 1821-1830: 17, 1831-1840: 9 nach Kuczynski Bd.1, 1961, 140
1840:1, 1841: 2, 1842: 4, 1843:1 nach Kuczynski Bd.1, 1961, 189, 1844:13 (davon 5 Eisenbahnstreiks), 1845: 13 (nur Eisenbahn), 1846: 8, 1847: 6 nach Kuczynski Bd. 1, 1961, 193
- 55 Die liberale Unternehmerschicht stellte bedeutende preußische Minister wie Camphausen, Hansemann, Mevissen, Von der Heydt etc.
- 56 Die Repressionen mehrten sich: Verhaftungen, Ausschaltung politischer Gegner und Entmachtung fortschrittlicher Politiker, Verbote der Veröffentlichung unliebsamer Literatur (wie Verbot der Auf-führung von Goethes „Egmont“ an Berliner Bühnen oder Verbot des Neudruckes von Fichtes „Reden an die deutsche Nation“) (Kuczynski Bd.1, 1961, 102).
- 57 „Nach dem großen Hungeraufstand der schlesischen Weber vom Juni 1844 durchzog eine Welle von Lohnunruhen die Rheinprovinz und Westfalen, deren Träger ein Typ ungelerner Arbeiter war, die zum Bau von Eisenbahnen z.T. von weither zusammengeholt und in bisher ungekannten Mengen auf relativ engem Raum konzentriert waren. Diese Massierung sowie die rücksichtslose Ausbeutung ... führten 1845 bis 1848 zu insgesamt 19 Revolten an den rheinischen und westfälischen Eisenbahnstrecken“ (Dowe 1974, 52).
- 58 Auf Konflikte mit der Arbeiterschaft wurde zumeist mit sozialreformerischen und patriarchalischen Bemühungen geantwortet. Bis in die 1850er Jahre bot zudem die Hausindustrie mit ihren weit verstreut wohnenden und wenig zu Solidaritätsaktionen bereiten hausindustriellen Weberschaft

- wenig Ansätze für die Entwicklung eines gewerkschaftlichen Bewußtseins. Auch die Sozialstruktur der Hausweber, die sich eher als „Selbständige“ begriffen, verhinderten eher gemeinsame Protestaktionen oder die Ausbildung eines einheitlichen Klassenstandpunktes. Die Unruhen, wie der Aufstand der Seidenweber mit ihren Protesten vor der Fabrikantenvilla in Krefeld, waren eher kurze Ausbrüche ohne politische Zielrichtung (Forderung einer einheitlichen Lohnliste, Ankauf der den Fabrikanten gehörenden Webstühle etc.).
- 59 Bei den ersten Landtagswahlen nach dem Dreiklassenwahlrecht waren wahlberechtigt: Abt. I: 153.808 (4,7%), Abt. II: 409.945 (12,6%), Abt. III: 2.691.950 (82,7%); d.h. noch nicht einmal 18% der Urwählerschaft verfügte über die 2/3 Mehrheit der Stimmen (Jastrow 1894, 92).
- 60 Die gesellschaftliche und wirtschaftlich führenden Familien bestimmten auch die politische Verwaltung der Städte. Zu ihnen gesellten sich, oft noch verwandtschaftlich verbunden, die Anwälte, Lehrer, Pfarrer und Ärzte. „Sie trafen sich in Logen und Bürgergesellschaften, der Societät, der Eintracht, dem Casino, dem Verein, die Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens waren (Croon 1965, 92). Besonders bevorzugt wurden kirchliche Ehrenämter (Zunkel 1962, 72).
- 61 Die Regierung beobachtete besorgt die zunehmenden politischen Tätigkeiten der Vereine. Siehe ausführlich Heinz Richard Schneider: Bürgerliche Vereinsbestrebungen für das „Wohl der arbeitenden Klassen in der preussischen Rheinprovinz“ im 19. Jahrhundert, Bonn 1967. So entstand der ADAV in Düsseldorf aus den liberalen Bildungsvereinen (Schmitz, Heinrich Karl 1968).
- 62 „Die Initiative zur Errichtung des Gladbacher Gewerbevereins 1834 entstand in dem Kreis um den Odenkirchener Pastor August Hermann, einem frühen Sozialreformer. Das Komitee des Vereins setzte sich aus den führenden evangelischen Fabrikanten des Kreises zusammen, unter ihnen die Gladbacher Quirin Croon und Johann Peter Boelling. Der Verein hatte sich zum Ziel gesetzt, den Fleiß und die Sparsamkeit, Kunst und Gewerbe zu fördern und der Armut und Verarmung im allgemeinen entgegenzuwirken, den Wohlstand zu befördern, was man zunächst durch Einrichtung einer Sterbelade und Sparkasse erreichen wollte. Der Gewerbeverein war der erste einer Reihe weiterer Fabrikantenvereinigungen, die die Hebung des Arbeiterstandes bezweckten. 1841 folgte der „Verein zu Beförderung der Arbeitssamkeit und Sparsamkeit im Kreise Gladbach“, dann der Ortsverein des „Zentralvereins für das Wohl der arbeitenden Klassen“, der sich besonders um 1847 zur Unterstützung der Arbeitslosen einsetzte“ (Klinkenberg 1981, 34).
- 63 Die aufoktroierte Verfassung, die der liberale Flügel 1848 annahm, spaltete die bürgerliche Bewegung weiter auf. In der Urwahl 1848 für das Berliner Parlament als auch die Frankfurter Nationalversammlung mußten im Mönchengladbacher Raum die Liberalen starke Verluste hinnehmen: Es wurden der katholische Regierungsrat Peter Wilhelm Ritz und der in Mönchengladbach gebürtige und in Düsseldorf lebende Rechtsanwalt Widenmann gewählt. In den Revolutionsjahren und bei den ersten Ur-Wahlen nach direktem Wahlrecht 1848/49 zeigte sich das Übergewicht der katholischen Bevölkerungsmehrheit auch in den Wahlergebnissen. Erst das neue Wahlgesetz 1849 mit dem Dreiklassenwahlrecht sicherte den Liberalen den Wahlsieg. Doch selbst dies reichte im linksrheinischen Raum nicht aus, den Liberalen sichere Mehrheiten zu erhalten: während der Reaktionsphase bis 1858 holte in den meisten Kreisen die katholische Partei die Mehrheit und erst in der „Neuen Ära“ nach 1858 und der Trennung der Liberalen in „Ministerielle Liberale“ und „Fortschrittspartei“ konnten die Liberalen, zum Teil im Wahlbündnis mit der katholischen Partei, die Mehrheit sichern (Röttges 1964, 334). Der Kreis Krefeld/Gladbach bildete ein gewisse Ausnahme, da hier selbst vor 1858 (Wahlen 1848, 1852, 1855) liberale Abgeordnete mit katholischer Unterstützung gewählt wurden (Röttges 1964, 335).

- 64 Streit und Konflikte zwischen Katholiken und Protestanten spielten in den konfessionell gemischten Städten eine große Rolle, vor allem dort, wo ein strenger Katholizismus herrschte. So entbrannte im Kölner Kirchenstreit 1837 der Streit um die Regelung der Mischehen, die bis dahin möglichst problemlos gehandhabt worden war. Es ging um das Verhältnis von Kirche und Staat in einer Provinz, deren Bevölkerung zu 4/5 katholisch war (Vierhaus 1965, 163). Innerhalb der katholischen Kirche bildeten sich Gruppierungen heraus, die einerseits streng restaurative Ideen verfolgten und eine auf geistliche, rein kirchliche und gottesdienstliche Aufgaben beschränkte Kirche sehen wollten und andererseits aktiv in die gesellschaftlichen und sozialpolitischen Veränderungen eingreifen wollten (Hashagen 1924, 13) und die den Typ des politischen Priesters hervorbrachten.
- 65 Anfang der 1850er Jahre zerbrach die zeitweise katholische Mehrheit im Kreis Gladbach. Nachdem die kirchliche Freiheit gesichert schien, traten die politischen Unterschiede in der katholischen Bewegung stärker hervor und schwächten diese. Im Kreis Gladbach kam es wohl unter Einfluß der führenden liberalen Unternehmerschicht sowohl in der Reaktionszeit bis 1858 als auch in der Neuen Ära zumeist zu Wahlbündnissen zwischen liberaler und katholischer Partei. 1866 kam es sogar kurzfristig im Rheinland zu einem breiten liberal-katholischen Bündnis gegen Bismarcks Außen- und Innenpolitik (Röttges 1964, 337), da der drohende Krieg mit Österreich den Handel lähmte und die Lage der Textilindustrie verschlechterte. Die Bündnispolitik mit den Liberalen verdeutlicht, daß die katholische Partei im Mönchengladbacher Raum in den wirtschaftlichen Fragen sowie der Außenpolitik, den Budget- und Militärfragen etc., eher liberale Positionen einnahm und die Interessen der Region vertrat.
- 66 Dowe legte 1974 eine grundlegende Untersuchung über den Beginn der frühen Arbeiterbewegung im Rheinland vor, in der regionale Ausprägungen der Bewegung und der sie tragenden Personen z.B. Düsseldorf, Köln oder der Wuppertaler Raum sehr differenziert betrachtet wurden. Für den Mönchengladbacher Raum werden frühe gewerkschaftliche Bewegungen oder Arbeitervereine nicht erwähnt.
- 67 Die Bevormundung der Presse ließ nach, die Wahlbeeinflussungen sollten gestoppt werden und das parteipolitische Leben erneuerte sich. In die „Neue Ära“ des Prinzregenten traten die Liberalen als Regierungspartei ein. 1861 zerfiel ihre Mehrheit, da die Regierung „weder in der deutschen Frage noch in der Innenpolitik, ... besonders der Heeresreform“ nachgab (Röttges 1964, 335). Die siegreichen Kriege gegen Dänemark und Österreich und die Gründung des Norddeutschen Bundes ließen jedoch die Stimmung der Liberalen für die Regierung wieder steigen.
- 68 In den 1850er Jahren suchte das Bürgertum Unterstützung bei der anwachsenden Klasse der Lohnabhängigen und gründete „Arbeiterbildungsvereine mit dem Zweck: a. Vermittlung beruflicher Qualifikation, die in der Produktion benötigt und nicht in den öffentlichen Schulen vermittelt wurde, b. Gewinnung der Arbeiter für die bürgerliche politische und ökonomische Ideologie und c. zur Unterstützung bei der Auseinandersetzung des Liberalismus mit dem Halbabsolutismus (Fülberth 1977, 22). Die ökonomische Theorie für die Gründung der Arbeiterbildungsvereine formulierte Franz Hermann Schulze-Delitzsch: die Arbeiter sollten durch gemeinsames Sparen Vermögen bilden und in Produktionsgenossenschaften anlegen.
- 69 Beeinflußt von Lassalle und dessen Düsseldorfer Anhängerschaft wurde der Mönchengladbacher Raum vom LADAV (einer konservativeren ADAV-Abspaltung) beherrscht. Nach Dowe führte die gewerkschaftsfeindliche Einstellung des LADAV dazu, daß in den 1867er und 1870er Jahren hier „kaum ein Streik ausbrach“ (Dowe 1974, 72).

- 70 Bei den Wahlen konnten sich dennoch die führende Berliner Schicht der „Konservativen und Ministeriellen“, die insbesondere von den Behörden unterstützt wurden, im linken Rheinland nicht durchsetzen. Die Wahlen unterlagen einer starken ministeriellen Lenkung der Wahlbewegung mit Druck auf Presse oder oppositionelle Beamte.
- 71 „Da die Errichtung des französischen Verwaltungssystems gekoppelt war mit der Einführung der Gleichheit vor dem Gesetz, der Steuergleichheit, der Gewerbefreiheit sowie der freien Vererbbarkeit und Teilbarkeit des Bodens ... waren nicht nur die überkommenen verwaltungsrechtlichen Unterschiede zwischen Stadt- und Landgemeinden aufgehoben, sondern auch die Hemmnisse beseitigt worden, die einer Urbanisierung und beginnenden Industrialisierung auch der ländlichen Gebiete im Wege standen“ (Schütz 1994, 39). Die rheinischen Regierungen wandten sich gegen die Einengung der „staatsrechtlichen Gleichheit“ und betonten: „Der Bürger und Bauer genießt gleiche Rechte und gleiche Vertretung. Es fragt sich, ob es geraten ist, diese staatsrechtliche Gleichheit aufzuheben“ (zit. Schütz 1994, 43), wie dies bei der Änderung der französischen Gemeindeordnung gefürchtet wurde.
- Nach 1840 formulierte David Hansemann, daß die „Idee der Gleichheit der Staatsbürger und zugleich die Allgewalt des Staates am Rhein höher steht als die Idee der Freiheit“ (Faber 1965, 138). Die Gegner der französischen Ordnung betonten, daß Stadt und Land nur „in ihrer Unfreiheit gleichgestellt seien“ (Faber 139). Andere Politiker, wie der Liberale Mevissen, setzten sich für die Gleichstellung von Stadt und Land bei gleichzeitig größeren Freiheiten in der Selbstverwaltung ein (Faber 1965, 139). Nach den Untersuchungen von Schütz „wünschte man in den Rheinländern sehr wohl eine Modifizierung der geltenden Munizipalverfassung durch Übernahme von Selbstverwaltungs- und Wahlelementen aus der preußischen Städteordnung, die bestehende Rechtsgleichheit aller Staatsbürger und aller Gemeinden sollte dabei aber nicht angetastet werden; diese rechtliche Gleichstellung wurde offensichtlich höherrangig eingestuft als der Zugewinn an Selbstverwaltungs-kompetenzen“ (Schütz 1994, 47) – nicht zuletzt auch wegen der Befürchtung, daß die Zentralinstanzen in Berlin im ländlichen Bereich den agrarischen Grundbesitz neuerlich privilegieren könnten. Der Dissens zwischen den westlichen Provinzen und Berlin bestand so in „drei fundamentalen Unterschieden ... aus der rechtlichen und administrativen Gleichstellung von Stadt und Land, aus der nicht kollegial, sondern bürokratisch gestalteten vollziehenden Gewalt und aus der im französischen Kommunalwesen dem Bürgermeister übertragenen Doppelfunktion eines Gemeinde- und Staatsbeamten“ (Schütz 1994, 48).
- 72 „Nach der preußischen Besitznahme entstand die Ansicht, daß es an einer urkundlichen Gemeindeordnung fehle. Mehrmals wurden die rheinischen Regierungen darüber gehört. 1824 arbeitete eine zu Coblenz versammelte Kommission den Entwurf einer Gemeindeordnung aus und wurden die Vorschläge 1826 dem ersten Rheinischen Landtage vorgelegt und besonderer Aeußerung über die Beibehaltung der Sammtgemeinden gefordert, in welchen man eine Unregelmäßigkeit zu erblicken glaubt. Der Landtag entwarf eine Gemeindeordnung für die Städte und das flache Land (im Landtag waren die ständischen Vertreter stärker Anm. d.V). Die öffentliche Meinung und die Behörden wünschten jedoch gleichartige Rechtsverhältnisse und Verwaltungsformen für die städtischen und ländlichen Gemeinden, weil man einen Rechtsunterschied seit Auflösung der alten Reichsgebiete nicht mehr kenne. Die 1831 zur Aeußerung über die Annahme der älteren oder der Revidirten Städteordnung vom 17.März 1831 zusammenberufenen städtischen Abgeordneten lehnten die eine wie die andere mit der Erklärung ab, daß keine zu den gesellschaftlichen Zuständen, Sitten und Rechtsverhältnisse der Rheinprovinz passe. Eine umgearbeitete Landgemeindeordnung wurde 1833/34 von dem Landtage ebenfalls abgelehnt, dagegen stellte derselbe nun eine Gemeindeordnung auf, welche die Vereinigung der Ortsgemeinden in Bürgermeistereien beibehielt und eine übereinstimmende Verwaltung der Stadt- und Landgemeinden bezweckt. 1843 wurde dann dem Landtage eine

- einheitliche Gemeindeordnung vorgelegt, welche jedoch, als der französischen Munizipalverfassung zu sehr angepaßt, Widerspruch hervorrief und auch bei der Einführung im Jahre 1845 namentlich bei den Städten keinen Anklang fand, wiewohl man froh war, die Verwaltung nach französischen Bestimmungen endlich durch eine einheitliche deutsche Gemeindeordnung ersetzt zu sehen“ (Maaßen und Merklingshaus 1887, 5/6).
- 73 Nach der Gemeindeordnung von 1845 wurden in den Städten mit mehr als 5.000 Einwohnern aus dem Kreis der 100 Höchstbesteuerten beratende Gemeinderäte berufen (Lademacher 1976, 512).
- 74 In Mönchengladbach z.B. wurde der Bürgermeister Bacciocco 1852 „von den Stadtverordneten wiedergewählt“, aber nicht bestätigt (Brasse 1922/II, 555). Als Grund wurde „sein nicht genügend tatkräftiges Vorgehen während der Jahre 1848 und 1849“ vermutet (Brasse 1922/II, 555). Damit wurde zu Beginn der „Reaktionsphase“ der 1850er Jahre ein politisch unliebsamer Bürgermeister abgesetzt und statt dessen der auswärtige Johann Josef Rotländer (ehemaliger Bürgermeister von Kaiserswerth) mit preußischer Beamtenlaufbahn 1852 zum Bürgermeister ernannt.
- 75 Die Abgeordneten wurden in direkter Wahl für 6 Jahre gewählt. In den Städten konnten in den drei Klassen nach festlegtem Zensus die sog. „Meistbeerbten“ wählen. Interessant ist auch die „Öffentlichkeit der Wahl“, die bis 1919 galt. Die öffentlich zu Protokoll gegebene Stimme konnte entsprechende Repressalien nach sich ziehen (Plücken 1979, 119). In den Landgemeinden waren die sog. Meistbegüterten mit 50 Thaler Grundsteuer im Jahr automatisch Gemeinderatsmitglieder.
- 76 Bereits nach der preußischen Städteordnung von 1808 war „Bürger jeder, der in der Stadt ein städtisches Gewerbe betrieb oder Grund und Boden besaß“ und über ein jährliches Einkommen von 150–200 Talern verfügte (Croon 1983, 58). In der revidierten Städteordnung von 1831 und allen folgenden Städte- und Gemeindeordnungen (d.h. auch die rheinischen Gemeindeordnungen von 1845 und 1850 und Städteordnung von 1856) wurde „das Bürgerrecht zum Wahlrecht“. Die gesetzlichen Voraussetzungen waren: die „preußische Staatsangehörigkeit, Selbständigkeit, Mindeststeuerleistung und Mindestaufenthaltsdauer“ (Croon 1971, 21).
- 77 Für die Wahlen nach dem Dreiklassenwahlrecht wurde das gesamte Steueraufkommen der Gemeinde in drei Teile geteilt: in der 1. Abteilung wählten „diejenigen, die das erste Drittel der Steuer aufbrachten, diejenigen, die das zweite Drittel aufbrachten, wählten in der zweiten, die restlichen in der dritten Abteilung“ (Plücken 1979, 11). „Die für die Rheinprovinz kennzeichnende Verbindung des Dreiklassenwahlrechts mit einem durch Ortsstatut festzusetzenden Zensus beruhte auf den Vorschlägen des Innenministers und ehemaligen Aachener Regierungspräsidenten Graf Arnim-Boitzenburg, der im Hinblick auf die im Rheinland besonders starken „demokratischen Elemente“ ein Übergewicht der Mittelbemittelten für „besonders bedenklich hielt“ und dem „vermögenden und hiernach intelligenteren Teil der Wähler eine Präponderanz gegenüber demokratischen Elementen“ sichern wollte. Gegen die unveränderte Übernahme der Bestimmungen der Gemeindeordnung von 1845 in die rheinische Städteordnung wurden bei den Beratungen von 1856 im Herrenhaus, vor allem aber im Abgeordnetenhaus, starke Bedenken vorgetragen. Liberale Abgeordnete des Rheinlandes wünschten eine gesetzliche Festlegung des Zensus wie in den östlichen Provinzen. Der Verdacht katholischer Abgeordneter, wie Peter Reichensperger, man wolle durch dieses Bestimmung „in den Gemeinden eine große Schicht mundtot erklären“ und insbesondere einem großen Teil der katholischen Bevölkerung, vornehmlich Kleinhändlern und Handwerkern, das Wahlrecht verwehren, war nach den Erfahrungen bei der Einführung der rheinischen Gemeindeordnung 1845 durchaus berechtigt. In dem von der Seidenindustrie geprägten Krefeld mit seiner mennonitisch-reformierten Oberschicht war ein niedriger Steuersatz, der einem Einkommen von 200 Talern im

Jahr entsprach, ausreichend gewesen, um das katholische Kleinbürgertum auszuschließen. Um den Liberalen die Mehrheit in den großen Städten zu sichern, hatte der Oberpräsident von seinem Recht, den von den Städten vorgeschlagenen Zensus zu ändern, 1846 Gebrauch gemacht ...“ (Croon 1971, 22/23).

78 „Auf der Suche nach stabilisierenden Kräften in der immer offensichtlicher von Auflösungstendenzen bedrohten vormärzlichen Gesellschaft war die preussische Ministerialbürokratie trotz ihres grundsätzlichen Argwohns gegenüber den selbstbewußten Westprovinzen bereit, auf das reiche Besitzbürgertum zu setzen und ihm durch das Dreiklassenwahlrecht auch weiterhin einen weit überproportionalen Einfluß in den Stadtverordnetenversammlungen und auf die jeweilige städtische Entwicklung zuzugestehen. Dennoch bedeutete dieser Schritt den Anfang einer verstärkten Polarisierung dieses Gremiums, weil sich die Abgeordneten der dritten Klasse vor allem in den zu sozialen Brennpunkten gewordenen Gewerbestädten zunehmend aus radikalen Liberalen und Anhängern der sog. demokratischen „Volkspartei“ rekrutierten“ (Reulecke 1985, 19).

79 Die „Gemeindeordnung für die Rheinprovinz vom 23. Juli 1845“ (O1085) hatte folgende Kernpunkte:

Die Mitglieder einer Gemeinde konnten einen Gemeinderat wählen; wer sich als Mitglied in einer Gemeinde niederlassen wollte, konnte zur Zahlung eines „Eintrittsgeldes“ herangezogen werden (Instruktion über ... Einkaufsgelder und Abgaben für Gemeindebenutzungen vom 15.11.1847), die an die Gemeindekasse zu entrichten waren.

Die „Mitglieder“ der Gemeinde waren nach (§ 12)

1. sämtliche selbständigen Einwohner (Ausnahme: Militärpersonen)
2. „alle, welche mit einem Wohnhaus in der Gemeinde angesessen sind und“
3. „diejenigen, welche das Gemeinderecht besonders erlangt haben“ (wie über Eintrittsgelder).

All diese konnten an „den öffentlichen Geschäften der Meistbeerbten“ teilhaben, was einerseits Zahlung von Abgaben für die Gemeindeschäfte hieß, sofern diese nicht aus dem Gemeindevermögen oder „sonst den Gemeinden nach dem Gesetze zustehenden Einnahmen“ bestritten werden konnten, durch eigene Geldleistungen oder Hand- und Spanndienste beitragen (§ 22). Andererseits konnten sie den Gemeinderat aus ihrer Mitte wählen. Voraussetzung war, daß sie männlich, preussische Untertanen und mindestens 24 Jahre alt waren, seit einem Jahr keine Armenunterstützung erhalten hatten oder die Gemeindeabgaben nicht gezahlt hatten sowie „in dem Gemeindebezirke mit einem Wohnhaus angesessen sind und von ihren daselbst gelegenen Grundbesitzungen einen Hauptgrundsteuerbetrag von mindestens 2 Thalern entrichten“ (Art. 11) oder „ihren Wohnsitz im Gemeindebezirk haben und außerdem entweder zur Einkommensteuer oder mit einem Jahresbetrage von mindestens 3 Thalern zur Klassensteuer veranlagt sind“ (der Betrag konnte in besonderen Fällen auf mindestens 2 Thaler reduziert werden).

Die v.g. Wahlberechtigten konnten eine je nach Einwohnerzahl der Gemeinde festgelegte Zahl an Gemeinderatsmitgliedern wählen. Im Gemeinderat mußten nach § 52 „wenigstens die Hälfte der Gemeindeverordneten aus Grundbesitzern bestehen“.

In den Landgemeinden gehörten automatisch die Mitglieder, die „von ihrem im Gemeindebezirk gelegenen Grundbesitz mindestens fünfzig Thaler an Haupt-Grundsteuer jährlich zahlen“ zum Gemeinderat (§ 46). Gewählt wurde nach dem Dreiklassenwahlrecht (jede Klasse für sich eine gleich große Zahl an Mitgliedern) (§ 61).

Der Gemeinderat hatte die „Vollmacht und Verpflichtung, für die Gemeinde in ihren Gemeindeangelegenheiten... bindende Beschlüsse zu fassen“. Über andere Angelegenheiten zu beraten war nur aufgrund von Gesetzen oder Verfügungen, – wie die Aufstellung eines Bauplanes –, möglich. „Für die Behandlung derjenigen Angelegenheiten, welche nur das besondere Interesse der Gemeinde und namentlich der Vermögensverwaltung betreffen, ist der Beschluß des Gemeinderates entscheidend“

(§ 88). Er konnte jedoch nicht über alle Ausgaben entscheiden, z.B. Armenhäuser, Schule etc.; falls jedoch der Bürgermeister der Meinung war, daß ein Beschluß nicht zum Wohle der Gemeinde sei, so konnte er dem Landrat davon „berichten“, der den Gemeinderat hierüber vernahm. Der Landrat mußte die Wahl der Gemeinderatsmitglieder bestätigen. Der Bürgermeister führte die Geschäfte der Gemeinde und setzte die Beschlüsse des Gemeinderates um; er war alleinige ausführende Behörde und auch Polizeiobrigkeit (§ 108). Der Bürgermeister wurde von der Regierung ernannt (auf Vorschlag des Landrates) und sollte nach Möglichkeit ein „angesehener Grundbesitzer“ aus der Gemeinde sein. Der Bürgermeister hatte sehr weitreichende Rechte: er stellte z.B. die Beschäftigten der Gemeinde ein und konnte letztlich bei allen Beschlüssen des Gemeinderates die Sache zur höheren Behörde leiten. Damit war eine Allgewalt und Kontrolle des Staates gegeben.

Kritiker wie Hermann van Ham (1925) sahen in der Gemeindeordnung von 1845 neben der Gleichheit von Stadt und Land vor allem ein Übergewicht des Zentralismus und eine „Überspannung des Staatsbegriffes“: es gab nur „eine Scheinselbstverwaltung der Kommunen gegenüber dem alles regierenden Staat“ mit einem ernannten Bürgermeister, der eher ein Staats- denn ein Kommunalbeamter ist“ (Van Ham 1925, 177).

- 80 Die „Sammtgemeinden“ stellten die aus verschiedenen Bürgermeistereien zusammengefaßten Verwaltungseinheiten dar.
- 81 Die städtischen Wählerklassen bei den Gemeindewahlen 1846 und 1876 zeigen sich nach Klinkenberg (1981, 28) für Mönchengladbach wie folgt: Es wählten 1846 in der I. Klasse 15 (10%), in der II. Klasse 32 (21%) und in der III. Klasse 105 (69%) von insgesamt 152 Wahlberechtigten bei 3.568 Einwohnern. 1876 wählten I. Klasse 147 (5%), in der II. Klasse 441 (16%) und in der III. Klasse 2.133 (78%) von 2.721 Personen bei 33.438 Einwohner insgesamt.
- 82 Die Regierung hatte zudem durch die Oberpräsidenten die Möglichkeit, den von den Städten vorgeschlagenen Zensus zu erhöhen und somit die zumeist zu den Höchstbesteuerten gehörende liberale Mehrheit abzusichern. „In Köln von 240 auf 400, in Koblenz und Trier von 200 auf 400 bzw. 300. Die Zahl der Wahlberechtigten sank infolgedessen in Köln von 11.277 auf 4.045, von denen 533 der ersten und 1.262 der zweiten Abteilung angehörten“ (Croon 1971, Anm. 23).
- 83 Nach Lademacher (1976) brachte die Gemeindeordnung 1850 gegenüber der von 1845 den Vorteil der „Wahl der Gemeinderäte und des Gemeindevorstandes“ sowie die Alternative, sich für einen Bürgermeister oder einen Magistrat zu entscheiden. Die meisten wählten den Bürgermeister, da man eine Einschränkung der Kompetenzen durch einen Magistrat erwartete, während man die „Willkür eines einzelnen Bürgermeisters ... nicht zu befürchten“ brauchte (Lademacher 1976, 518)(Nach de Roy 1967, 36 wurde die Magistratsverfassung eingesetzt; de Roy sprach nicht von einer Wahlmöglichkeit). „Angesichts der deutlich erweiterten kommunalen Selbstverwaltungsbefugnisse verwundert es nicht, daß sich in der Rheinprovinz wiederum eine breite Bewegung in den Gemeinden entfaltete, als in der Reaktionsära der strengkonservative preußische Innenminister von Westphalen im September 1851 seine Absicht zur erneuten Änderung der Gemeindeordnung kundtat“ (Schütz 1994, 61). Die Bestrebungen gingen dahin, die alte Gemeindeordnung von 1845 wiederherzustellen. 1853 wurde die für ganz Preußen geltende Gemeindeordnung wieder aufgehoben, „allerdings mit der Maßgabe, daß sie in der Rheinprovinz bis zu einer Neuregelung weiter gelten sollte“ (de Roy 1967, 56). Die novellierte Gemeindeordnung von 1845 galt von nun an als Landgemeindeordnung, während die Städte überwiegend der Rheinischen Städteordnung von 1856 beitraten, u.a. wegen der Wahl von Bürgermeister und Beigeordnete. Für Stadt und Land galt wieder die traditionelle Bürgermeisterversfassung. Die Gemeindeordnung vom 11.3.1850 legte u.a. fest, daß derjenige wahlberechtigt war, der „Gemeindeabgaben entrichtete und mindestens 2 tl

jährlich an direkten Steuern entrichtete ... in den mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Städten trat an die Stelle der Mindeststeuerzahlung der Nachweis eines Mindesteinkommens von 200 tl in Städten bis 10.000 Einwohnern (Plücken 1979, 139) sowie das Dreiklassenwahlrecht.

- 84 Die rheinische Städteordnung vom 15. Mai 1856 war der östlichen von 1853 nachgebildet (Van Ham 1925, 177). Die Neuerung gegenüber der Gemeindeordnung von 1845 waren die Wahl des Bürgermeisters für 12 Jahre und größere Freiheiten bei den Aufgaben der Stadtverordnetenversammlung, die über die Nutzung des Gemeindevermögens beschließen konnte. Im Rheinland konnten die Städte über 10.000 Einwohner auf Antrag beitreten, und zudem zwischen dem Bürgermeister oder einem aus Bürgermeister und Stadträten bestehenden Magistrat wählen (die meisten entschieden sich für den Bürgermeisterversammlung). Die Städteordnung von 1856 für die Rheinprovinz setzte in den mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Städten ein Jahres-Mindesteinkommen von 200 tl, in klassensteuerpflichtigen Städten wenigstens 2 tl Grund- und Gebäudesteuer bzw. 4 tl Klassensteuer jährlich voraus (Plücken 1979, 13). Durch eine Ortsstatut durfte die Klassensteuer bis auf 12 tl erhöht werden (Plücken 1979, 14).
- 85 Nach Faber hatte sich die „liberale Gleichheitsideologie“ des Vormärz „in zweierlei Hinsicht entscheidend verändert“; mit dem „Auftreten einer radikalen demokratischen und sozialistischen Bewegung in der Revolution von 1848 wurde dem liberalen Großbürgertum klar, daß die Idee des allgemeinen Staatsbürgertums politisch nur noch eine Fiktion war. Die Folge war, daß aus einer liberalen Bewegung, die sich als Repräsentant der ganzen Gesellschaft verstanden hatte, eine Interessenvertretung wurde“ (Faber 1965, 146/147). Diesen „Klasseninteressen des bürgerlichen Liberalismus der Rheinprovinz kam die Städteordnung von 1856 weit entgegen“ (Faber 1965, 147). „Erst mit dieser Städteordnung beginnt für die Rheinprovinz die eigentliche Zeit der modernen kommunalen Selbstverwaltung durch gewählte Beschluß- und Vollzugsorgane auf der Grundlage ausgehnter gemeindlicher Zuständigkeiten. Jetzt kehrte sich das frühere Verhältnis um: Waren in der Gemeindeordnung von 1845 die Kommunen noch in erster Linie als staatliche Verwaltungsbezirke verstanden worden und erst in zweiter Linie als Kommunalverbände ... so begriff die Städteordnung die Kommunen jetzt als Korporationen, denen im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften die Selbstverwaltung ihrer Angelegenheiten zustand, bei allerdings fortbestehender staatlicher Aufsicht und Kontrolle“ (Schütz 1994, 66).
- 86 Die Einteilung in das Dreiklassensystem fand im Rheinland nur nach den direkten Staatssteuern statt, während im Osten sämtliche Steuern (Gemeinde-, Kreis-, Provinz- und Staatssteuern) berücksichtigt wurden (Jastrow 1894, 105). Auch das kommunale Wahlrecht in den östlichen Provinzen sah vor, daß mindestens die Hälfte der Stadtverordneten Hausbesitzer sein mußten.
- 87 Bereits der § 85 der Preussischen Städteordnung von 1808 bestimmte, daß von den Stadtverordneten mindestens 2/3 über Hausbesitz in der Stadt verfügen mußten (Baron 1911, 15). Die rheinischen Städte wollten die finanzkräftigen Gewerbetreibenden stärker berücksichtigen und beantragten 1827 die Einschränkung der Mindestzahl der Hausbesitzer auf die Hälfte der Stadtverordneten mit dem Hinweis, „daß viele Hausbesitzer ganz arm seien, infolgedessen nicht das geringste Interesse für das Gemeinwohl hätten und daß es auch viele Hausbesitzer gäbe, die auch ihrem Besitz ein Gewerbe machten“ (Baron 1911, 16). In der revidierten Städteordnung von 1831 ging dann diese Forderung der Reduzierung des Hausbesitzeranteils ein sowie die Forderung nach einem Minimalatz des Einkommens. Dieser 50%-Anteil an Hausbesitzer blieb in den späteren Städteordnungen enthalten; neben Sachsen eine Besonderheit in ganz Deutschland (Baron 1911, 17). In den Berliner „Instruktionen vom 18. Juni 1856 zur Ausführung der Städteordnung für die Rheinprovinz vom

15. Mai.1856) (HStA Landratsamt München-Gladbach 379/42) ist jedoch vermerkt, daß unter „statuarische Anordnung“ im § 10 „die Möglichkeit einer ersprißlichen organischen Entwicklung der Stadtverfassung mit Rücksicht auf bewährte ältere Einrichtungen und besondere Eigenthümlichkeiten der einzelnen Städte ... Abweichend von den allgemeinen Wahlnormen des Gesetzes, neben der Eintheilung in drei Vermögensklassen oder, in Verbindung mit diesem Wahlprinzip, den gewerblichen Genossenschaften einen besonderen Antheil an den Wahlen und der Vertretung zu gewähren, wobei jedoch im Sinne des § 15 der Grundsatz festzuhalten ist, daß *mindestens die Hälfte der gewählten Stadtverordneten aus Hausbesitzern bestehen muß*“ (HStA Landratsamt München-Gladbach 379/42). Bei den statuarischen Anordnungen, d.h. auch der Zensusfestsetzung, ist darauf zu achten, daß den „durch Beruf und Vermögenslage hervortretenden Einwohnerklassen, den Kaufleuten und Fabrikunternehmern ein entsprechender besonderer Einfluß gesichert werde“. Der Zensus selber wurde nicht in der Städteordnung, sondern durch Ortsstatut geregelt.

88 Die Untersuchung von Baron über die Zusammensetzung der Stadtparlamente in Preußen zeigte, daß der Anteil der Hausbesitzer bedingt durch das Dreiklassenwahlrecht wesentlich höher lag als der geforderte Mindestanteil von 50%. In Aachen waren z.B. nur 22,4% der Stimmberechtigten Hausbesitzer, aber 87,2% der gewählten Stadtverordneten. In Mönchengladbach betrug der Anteil der Hausbesitzer an den Stimmberechtigten 64,6%; in der Stadtverordnetenversammlung waren sogar 96,6% Hausbesitzer (Baron 1911, 46).

89 In Mönchengladbach gaben so z.B. selbst Angehörige der III. Abteilung einem eigentlich der I. Abteilung angehörendem Unternehmer wie dem bekannten „Sozialpolitiker“ Franz Brandts ihre Stimme; später kamen die Vertreter der Banken und der Aktiengesellschaften hinzu (Croon 1971, 29).

90 Überschattet wurde der kommunalpolitische Wahlkampf Anfang der 1870er Jahre zudem vom konfessionellen Kulturkampf; dieser hatte gerade in Mönchengladbach eine große Heftigkeit erreicht, da die zu 80% katholische Stadt von einer evangelischen Führungsschicht geleitet wurde. Vor allem die II. Abteilung wurde zum Streitpunkt, da die I. Abteilung fest in liberaler Hand war und die III. Abteilung „eine sichere Wählerbastion des Zentrums“ darstellte (Plücken 1979, 17). Seitens des Zentrums wurde 1872 hart um die Mehrheit gekämpft und den Liberalen „Wahlbeeinflussung“ vorgeworfen, wie die Drohung an Beamte mit Entlassung oder der Druck des liberalen Fraktionsmitglieder Theodor Croon auf Lieferanten seiner Firma, sich der Wahl in der umstrittenen 2. Abteilung zu enthalten (Plücken 1979, 29).

In den 1872er Wahlen siegte das Zentrum mit knapper Mehrheit und dokumentierte die allgemeine politische Lage: auch bei den Landtagswahlen 1873 und in den 1874er Reichstagswahlen erhielt das Zentrum 76% der Stimmen (Plücken 1979, 20). Das Zentrum wollte den Zensus von 4 auf 2 Thaler Gebäude-, Grundsteuer- bzw. Klassensteuer zugunsten ihrer katholischen Wählerschaft herabsetzen. Obwohl in Mönchengladbach 1873 „5.200 Bürger unbesteuert, 6.033 Bürger mit 1 Taler besteuert und nur 1.155 mit 2 Talern besteuert wurden, wollten die Liberalen dieser Gruppe das Wahlrecht nicht zugestehen“ (Plücken 1979, 21). Erst nach 1875 kommt es laut Plücken zu einem Generationswechsel im Stadtrat.

Als 1877 eine liberale Mehrheit bei der Stadtratswahlen siegte, versuchte diese, den Zensus wieder heraufzusetzen: von 6 auf 18 Mark. Hierdurch hätten 1.432 Bürger, fast 50%, ihr Wahlrecht verloren. Dieser Vorschlag wurde selbst von der Regierung als „manipulationsverdächtig“ abgelehnt und lediglich eine Anhebung auf 12 Mark genehmigt: 1.050 Bürger verloren das Wahlrecht (Plücken 1979, 33). Bis 1904 konnten die Liberalen auf diese Art ihre Mehrheit im Mönchengladbacher Stadtrat behaupten (nach Croon ein durchaus allgemein gültiges Vorgehen der Liberalen 1971, 25).

5.0 Die Planungspraxis: Aufstellung der Stadtbaupläne in der preußischen Rheinprovinz

In den vorhergehenden Kapiteln wurden die Grundlagen des Bau-, Planungs- und Enteignungsrechts dargestellt und die ökonomische und gesellschaftspolitische Situation in der Rheinprovinz während des Untersuchungszeitraumes – insbesondere die Frage der kommunalpolitischen Auswirkungen der Gemeindeordnungen – näher beleuchtet, um den Kontext für die empirische Untersuchung der Planungspraxis herzustellen. Entsprechend der Kategorien der „Theorie der Produktion von Stadt“ mußte der Planungsprozeß und die ihn leitenden Faktoren eingeschätzt und bewertet werden.

Die empirische Untersuchung der Planungspraxis beschäftigt sich im Schwerpunkt mit der Erstellung der Stadtbaupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf, in dem – so die These – die umfassendsten Aktivitäten zur Bauplanerstellung in der ersten Hälfte des 19. Jh.s stattfanden.

Die Bewertung der Bauplanpraxis in den übrigen Regierungsbezirken zielte im wesentlichen auf die Beantwortung der Frage ab, ob in der gesamten Rheinprovinz der „Planungserlaß“ des Oberpräsidenten von 1834 galt und befolgt wurde. Die Aktenlage für die übrigen Bezirke² ist äußerst dürftig, und es werden kaum Akten zu Bau- bzw. Alignementsplänen in den Findbüchern des Hauptstaatsarchivs NW und des Landeshauptarchivs Rheinland-Pfalz aufgeführt. Inwieweit durch einzelne spezielle Stadtforschungen und in den Stadtarchiven vorhandene Dokumente doch noch das Bild korrigiert werden muß, daß im Regierungsbezirk Düsseldorf die umfangreichsten Planungsarbeiten stattfanden, konnte im Rahmen der Arbeit nicht geklärt werden. Derzeit sprechen alle Hinweise auf die besonders aktive Rolle der Düsseldorfer Regierung.

Die Stadtbaupläne in der Rheinprovinz: systematischer Planungsansatz

Die Erstellung der Stadtbaupläne bzw. Alignementspläne als systematischer Planungsansatz in der preußischen Rheinprovinz hinterließ nur wenige Spuren in der Bebauungsstruktur der Städte. Knapp die Hälfte der Stadtbaupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf wurden genehmigt, noch weniger umgesetzt. Im heutigen Stadtgrundriß

zu erkennen sind sie vor allem an ihrem Grundmuster: der Rasterplanung in den Erweiterungsgebieten. Die Planungen für die Altstädte mit Straßendurchbrüchen oder -verbreiterungen sind heute weniger auffallend, da sie sich in das bestehende Altstadtnetz offenbar problemlos eingefügt haben. Der Erfolg der quantitativ regen Planungstätigkeit muß, gemessen an den genehmigten oder gar realisierten Planungen, als gering eingeschätzt werden. Groß war allerdings die Bedeutung durch den gewonnenen Erfahrungsschatz bei den Planungsverfahren und deren Beispielfunktion für die späteren preußischen Planungserlasse und dem prFILG: Die systematische Planung und die gewonnene praktische Erfahrung innerhalb der Planungsprozesse sowie der Umgang mit den neuen Planungswiderständen wurden – wie ausgeführt – Grundlagen für die preußischen Planungsinitiativen. Voraussetzung für die Planungsaktivitäten war deren planungsrechtliche Fundierung in den französischen Gesetzen von 1807 und 1810 sowie deren Ergänzung durch Verfügungen, Instruktionen und Kommentare zu deren Handhabung und der ständigen Verfeinerung eines feingliedrigen formalen Verfahrensrechtes und der Berücksichtigung der Stadttechnik in detaillierten Instruktionen.

Die Analyse der Planungstätigkeit und -prozesse sowie der die Planung begünstigenden oder hemmenden Faktoren stellt den Schwerpunkt des folgenden Kapitels dar: Eine Planungspraxis, die sich bereits durch eklatante Brüche zwischen Planungswunsch und Planungswirklichkeit auszeichnete. Planungsansätze, die aus einem aus heutiger Sicht noch faszinierenden und selbstbewußt formulierten Willen zu räumlicher Ordnung und Gestaltung geprägt waren und wo im wesentlichen bereits in dem ersten Planungsjahrzehnt die Hoffnungen gedämpft und die Planung in die Schranken verwiesen wurde. Erst mit dem zunehmenden Problemdruck der 1850er Jahre sollten die Baubeamten oder Bürgermeister recht behalten, die sich für einen Bauplan stark gemacht hatten und der sich mehr und mehr zum anerkannten Regelungsinstrument bis hin zu seiner Verankerung im prFILG von 1875 entwickelte.

Anweisung des Oberpräsidenten an alle Regierungen der Rheinprovinz: Fortsetzung bzw. Beginn der Bauplanerstellung

Bereits unter der französischen Regierung hatte im Roerdepartement auf der Grundlage der Dekrete vom 27.7.1808 und des Präfekturzirculars vom 11.12.1812 (Rossié 1917, 8) die Aufforderung bestanden, Alignements- bzw. Stadtbaupläne anzufertigen. Die Grundlage hierzu bildete das Gesetz vom 16.9.1807, Art. 52, in dem ausdrücklich festgelegt wurde, für „die Städte behufs Anlage neuer oder Erweiterung alter Straßen“ (HStA Reg.Ac 16697) einen allgemeinen Alignementsplan aufzustellen, auf dessen Grundlage der Bürgermeister bei einem Neubau oder einer „Hauptreparatur“ die Baulinie anweisen sollte. Unter der preußischen Regierung wurde die Planerstellung weiter betrieben und ab 1834 quasi mit einem „Planungserlaß“ die Planungstätigkeit ausgedehnt. Die Stadtbaupläne sollten auf der Grundlage des napoleonischen Gesetzes von 1807 für die bestehenden Stadtteile und für die Stadterweiterungsgebiete aufge-

stellt werden; anders als z.B. der Hobrecht-Plan für Berlin 1862, der nur die Stadterweiterungsgebiete umfaßte.

Diese verstärkte Planungsinitiative ging auf eine Verfügung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz aus Koblenz vom 19.12.1834 zurück. Dieser forderte die Königlichen Regierungen der Rheinprovinz auf, die Alignementspläne für neue Straßen aufzustellen und damit die Bestimmungen des französischen Gesetzes von 1807 für das linke Rheinufer endlich auszuführen, da nunmehr die notwendige Kartengrundlagen der Kataster-Vermessung vorlägen. Bereits 1829 muß eine solche Verfügung aus Koblenz vorgelegen haben, die allerdings nicht entsprechend befolgt wurde. Der Oberpräsident wies in dem „Planungserlaß“ (hier in seinem Schreiben an die Regierung in Düsseldorf) eindringlich auf die Notwendigkeit der Planerstellung hin :

„Ein kürzlich vorgekommener Fall, wo in einer der bedeutenden Städte aus dem Mangel der Feststellung des Alignements der Straßen und des Bauplanes überhaupt ein großer und bleibender Übelstand hervorgegangen ist, veranlaßte mich, Eure Königl. Hochlöbliche Regierung auf die Nothwendigkeit ergebenst aufmerksam zu machen, die Bestimmungen des französischen Gesetzes vom 16. September 1807, namentlich des § 52 in den größeren Städten und denjenigen Ortschaften, welche von öffentlichen Straßen durchschnitten werden, soweit dies noch nicht geschehen in Anwendung und Ausführung zu bringen. Sofern die Ausführung der gesetzlichen Bestimmungen an manchen Orten bisher wegen der damit verbundenen Kosten der Aufnahme Anstand gefunden haben mag, bemerke ich, daß die nunmehr vollendete Kataster-Vermessung und Kartirung die Ausführung bedeutend erleichtern wird. Mit dem Ablauf des Jahres 1835 sehe ich gefälliger Anzeige über den Stand dieser Angelegenheit entgegen und wolle eure Königl. Hochlöbliche Regierung gleichzeitig gefälligst bemerken, nach welchen Bestimmungen dieselbe auf der rechten Rheinseite behandelt wird“ (HStA Reg.Düs.25519, 1 vom 19.12.1834).

Die Aufstellung der Baupläne war Aufgabe der staatlichen Behörden, d.h. der Königlichen Regierungen der Rheinprovinz in ihrer Funktion als Landespolizeibehörde. Wenn diese eine Bauplanaufstellung für sachlich notwendig hielt und der endgültige Plan von „höchster Stelle“ durch den König genehmigt wurde, so stellte er die Grundlage für die Enteignung entsprechend dem Gesetz vom 8.3.1810 dar. Vor der Genehmigung erfolgte die Prüfung durch die Oberbaudeputation, die dem Finanz- und Innenminister unterstand.

Der „Planungserlaß“ von 1834 ging an alle Regierungen der Rheinprovinz; umgesetzt wurde er in ganz unterschiedlicher Intensität und Qualität. Nach der ersten Planungswelle bis Anfang der 1840er Jahre konnten aufgrund der Verfügung im Planungserlaß einige Bauplanverfahren bis zur Genehmigung betrieben werden; andere Planungsprojekte verliefen im Sande. Erst mit dem Wachstumsschub der 1850er Jahre erhielten die Planungsarbeiten erneuten Auftrieb und wurden weitergeführt (z.B. in Bonn und Mönchengladbach).

Auch in der preußischen *Provinz Westfalen* wurden vereinzelt an Bauplänen gearbeitet (vgl. Kapitel 3.3). Hier bestand nicht die „Tradition“ und Überleitung der napoleonischen Planungsidee. Die Nähe zur Rheinprovinz und die z.T. identischen Probleme der frühen Industriestädte veranlaßten auch hier die Regierungen zur Erstellung von Bauplänen für besonders wachstumsstarke Städte. Die bekannten Baupläne entstanden jedoch in der Regel kurz vor bzw. nach dem preußischen Ministerialerlaß von 1855.

So wurde für die Stadt Dortmund (Abb. 11 und 12), deren Bevölkerungswachstum und Bautätigkeit mit dem Bau der Eisenbahn und der ersten Blütezeit der Montanindustrie Anfang der 1850er Jahre explosionsartig angestiegen waren (Horstmann 1989, 57), auf Wunsch der Bürger und unterstützt durch die Regierung in Arnsberg 1854 ein Bauplan in Auftrag gegeben. Bis dahin existierte kein genehmigter Gesamterschließungsplan (Walz 1989). Wie in der Rheinprovinz konnte nach Vorlage und Genehmigung eines Einzelgesuches dort gebaut werden, wo eine Straße oder auch ein Feldweg bestand (Walz 1989, 84).

Der 1856 vorgelegte, sog. „Brandhoff-Plan“, wurde – und hier lassen sich Parallelen zur Rheinprovinz ziehen – von den Stadtverordneten für den Altstadtbereich abgelehnt und die vorgesehene Ausdehnung der Erweiterungsgebiete als zu groß angesehen. Dem „Brandhoff-Plan“ vorangegangen war wohl ein früherer Bauplanentwurf (Müller Brozillon-Karte) (Kastorff-Viehmänn 1989, 108), der eine Bauplanpraxis auch vor den 1850er Jahren in der Provinz Westfalen belegt. 1858 wurde der überarbeitete Plan erneut vorgelegt und fand abermals keine Zustimmung durch den Magistrat, da dieser – beeindruckt von der ersten großen Wirtschaftskrise – die Zuwachsprognosen wesentlich geringer einschätzte und zudem hohe städtischen Kosten für den Straßenausbau befürchtete. Die Stadtverordneten erklärten sich bereit, den Plan zu genehmigen, wenn er in Einzelfällen abänderbar sei; weiterhin wollten sie nicht das Enteignungsrecht beantragen (vgl. Croon 1983, 69ff). Die Regierung in Arnsberg bestand auf der Planung und der Stadterweiterung in einem „100 Ruten-Ring“ um die Stadt (Walz 1989). Die Grundeigentümer im Stadtrat wußten auch hier bereits ihre Interessen durchzusetzen und protestierten gegen die Aufoktroierung des Planes, da sie an der Bebauung ihrer Grundstücke im bestehenden Altstadtbereich interessiert waren. Sie wandten sich an das Ministerium für Handel und Gewerbe in Berlin und holten Rechtsgutachten ein. Letztlich konnte sich der Magistrat durchsetzen und einen umfassenden Bauplan verhindern (Kastorff-Viehmänn 1989).

Ein Bauplan für Bielefeld wurde 1857 erlassen. Für Münster (Abb. 13) wurde 1854 ein Bebauungsplan – im „Vorgriff“ auf die Anweisung des preußischen Erlasses von 1855 (Gutschow 1983, 306) – von der Regierung in Auftrag gegeben. Er befand sich bis Mitte der 1860er Jahre im Verfahren; er wurde nie realisiert³.

Abbildung 11
 Stadtbauplan für die Stadt Dortmund und Umgebung aus dem
 Jahre 1857/1858



Die Erweiterungsplanung im Bereich der Gärten und landwirtschaftlich genutzten Flächen außerhalb der ehemaligen Stadtmauer als auch die Überplanung in der Altstadt sind in schwach punktierten Linien in die Katasterkarte eingetragen. Im Bereich der ehemaligen Wallanlagen ist ein Promenade vorgesehen; aus: Horst Matzerath, *Urbanisierung in Preußen 1815–1914*, Kohlhammer Verlag, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1985, 155

gen konnten: Sie mußten die Einflüsse der neuen Schranken des Privateigentums auf ihr staatliches Handeln erst begreifen.

Dennoch versuchten die Regierungen in der Rheinprovinz die auftauchenden Widersprüche zwischen praktizierter Baufreiheit und der Wahrung öffentlichen Interesses durch Planung, Lenkung und Verordnungen zu lösen. Sie arbeiteten dabei gegen jene private Baufreiheit an, die bei der Stadtentwicklung durch Private schon bald umfassend ausgeschöpft wurde: Diese holten z.B. oft die notwendige Baulinienanweisung erst gar nicht ein. 1829 mußte die Anzeigepflicht von der Regierung in Trier unter Androhung von Bußgeldern als „Bekanntmachung“ und geltend für „Jedermann“ speziell erlassen werden (siehe Saarbrücken). Die enge örtliche Verknüpfung der Polizeibehörden – d.h. des Bürgermeisters – mit den ansässigen Grundeigentümern und Bauwilligen führte zudem oft zu Kompromissen z.B. bei der Anweisung der Baufluchten.

Im Gegensatz zu anderen Landesteilen (insbesondere Berlin, vgl. Geist/Kürvers 1984) gab es in der Rheinprovinz nicht die oft beklagte „institutionelle Unsicherheit“ (Fehl, Rodríguez 1983, 16). Die Planung in Form von gesicherten Rechtsgrundlagen, vereinheitlichten Instruktionen etc. war als neue, die Baufreiheit ergänzende Institution frühzeitig und in inhaltlich breiter Form klar ausgeprägt. Die systematische Planung blieb insoweit ohne Folgen, da die Umsetzung durch Entschädigungsforderungen und örtliche Widerstände (siehe Kapitel 6.0 und 7.0) erschwert wurde, vor denen auch die Planungsinstitution, d.h. die planende Abteilung der Königlichen Regierungen gern zurückwich.

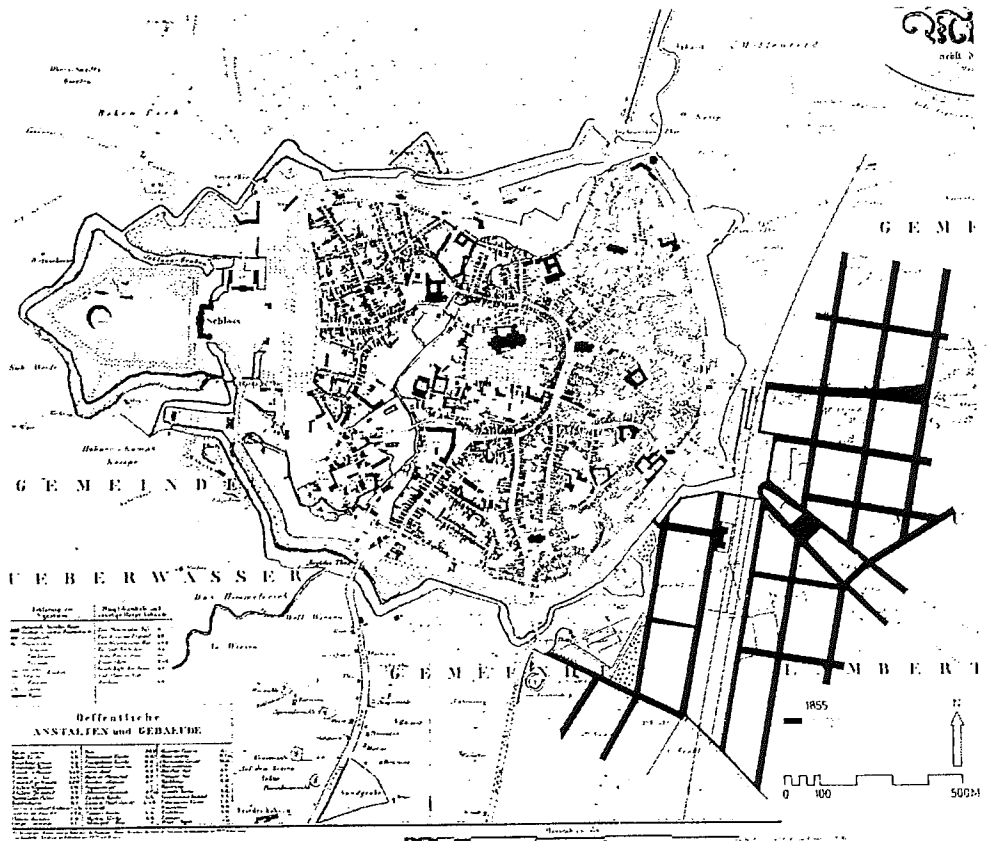
Systematische Planung für alle Orte über 2.000 Einwohner

Für die Anweisung zur Erstellung von Bauplänen wurde als Kenngröße die Einwohnerzahl „2.000“ eingeführt, die als allgemeine Richtzahl dienen sollte. Dieser Grenzwert war in einer weiteren Verfügung zum Gesetz vom 16.9.1807 vom 17.8.1813 genannt worden, wo explizit die Anwendung des Gesetzes bei „Ortschaften von 2.000 Seelen und darüber“ verfügt wurde (HStA Reg.Ac 16697).

Als Planungsgrundsatz vermerkten so auch die Regierungsbaubeamten der Königlichen Regierung Düsseldorf (KRD) 1835, daß die Pläne für alle Städte aufzustellen seien, die „eine Bevölkerung zu wenigstens 2.000 Seelen“ hätten. Diese Zahl sei „angemessen“. Sie sollte sich aber nicht auf den gesamten Gemeindebereich beziehen, sondern auf die Bereiche, für die ein Häuser-Bauplan sinnvoll sei, d.h. die Zahl bezog sich auf die im Zusammenhang einer bebauten Ortslage wohnende Bevölkerung. Zumindest im Regierungsbezirk Düsseldorf wurde diese Größenordnung konsequent eingehalten.

Abbildung 13

Umzeichnung des Bebauungsplanentwurfes für den Bereich östlich des Bahnhofes in Münster aus dem Jahre 1854



Mit der Anlage des Bahnhofes verlagerte sich die Stadtentwicklung in östlicher Richtung und wurde Ausgangspunkt für eine erste Stadterweiterung außerhalb der Altstadt. Die strenge Rasterplanung konnte vorgesehen werden, da im wesentlichen keine bestehenden Bebauungsansätze aufgegriffen werden mußten; aus: Gerhard Fehl, Juan Rodríguez-Lores (Hrsg.), *Stadterweiterungen 1800–1875, Reihe Stadt Planung Geschichte, Bd. 2, Christians Verlag, Hamburg 1983, 307*

Finanzminister (wegen der finanziellen Beteiligung des Fiskus an solche klassifizierten Straßen) nicht mit zuständig. Er stellte es dem Innenminister anheim, ob für diese Städte Baupläne erstellt werden müssten (LHA 403/3627, 75). Da ursprünglich nach dem Gesetz vom 16.9.1807 die Baupläne für alle von Staats- und Bezirksstraßen durchschnittenen Orte aufgestellt werden sollten, mußte die Aufgabenerweiterung auch auf die Städte ohne überörtlich bedeutende Straßen und deren Stadterweiterung sowie die Zuständigkeit zuerst geklärt werden. Interessant war, daß besonders die „jungen“ aufstrebenden Städte des Aachener Industriebezirkes an Bauplänen Interesse zeigten, ohne daß sie bereits einen Anschluß an das übergeordnete Straßennetz besaßen.

Die 1837 eingereichten Pläne wurden mit unterschiedlichen Überarbeitungswünschen 1840 von der OBD zurückgesandt. In *Burtscheid* forderte die OBD weitere Prüfunterlagen an, um sich ein Bild von dem Konflikt zwischen der Königlichen Regierung Aachen (KRAc) und dem Stadtrat zu machen, der das Projekt in Teilen ablehnte. Es ging um die immer wieder auftauchende Frage der Umsetzung der Baupläne in der Altstadt: Was passierte, „wenn das Vorrücken (von Bauten Anm.d.V.) in die neue Fluchtlinie früher erfolgt als das Einrücken“ (LHA 403/3627, 74) und dadurch „Engstellen“, „Schmutzecken“ oder „unschöne Straßenzüge“ entstanden? Die Berliner Behörde griff auch inhaltlich in die Debatte ein und legte eigene Vorschläge und Alternativen vor. Im Falle Burtscheids sollte die neue Baulinie auf diejenige Straßenseite gelegt werden, die derzeit noch unbebaut war und nicht durch die bestehenden Häuser gelegt werden. Eine intelligente Lösung, auf die man auch in Aachen selber hätte stoßen können.

Den *Stolberger* Plan schickte man mit dem Kommentar zurück, daß vor Ort zuerst der Irrtum aufgeklärt werden müsse, daß keine Bezirksstraße durch die Stadt führe. Erst dann sollte die Entscheidung über eine Planaufstellung getroffen werden (LHA 403/3627, 79).

Für *Düren* war nach o.a. Klärung der Kompetenzen der Innenminister generell mit der Bauplanerstellung einverstanden. Auch hier bestanden größte Bedenken gegen die Führung der neuen Baulinien in dem bestehenden Stadtbereich. Die Begradigung von bestehenden „stumpfen“ Ecken an Straßeneinmündungen lehnte man in Berlin ab, da doch die abgestumpfte Ecke das „Passieren“ für den Fußgänger erleichtere und zumindest erhalten werden sollte (LHA 403/3627, 76). Der Plan sollte überarbeitet, erneut vom Stadtrat beschlossen und wieder eingereicht werden. Der Planungsprozeß verlief auch hier im Sande.

Für die Stadt *Eschweiler* wurde nur die Einreichung des Bauplanes dokumentiert (LHA 403/3627, 35).

Doch die Planungsverfahren verliefen im Sande. Warum nach der anfänglichen schnellen Bereitwilligkeit zur Planung, die Planungsansätze scheiterten, konnte in den vorliegenden Fällen nicht geklärt werden. Deutlich wurde jedoch, daß die OBD die

Unterlagen und Verfahrensfragen sehr ausgiebig prüfte. Sie forderte weitere Prüfunterlagen an und unterbreitete Verbesserungs- und Kompromißvorschläge.

In der Stadt *Aachen* wurde trotz des Flächenpotentials innerhalb des Mauergürtels 1831 mit den Arbeiten an einem Stadtbauplan begonnen, der die „großen Gärten und Wiesen innerhalb der Ringmauern der Stadt Aachen zur Anlage ganzer Stadtviertel in zweckmässiger Verbindung mit den Hauptstraßen“ (zit. Dettmering 1986, 82) vorsehen sollte. Stadtbauinspektor Johann Peter Cremer wurde mit der Planerstellung beauftragt und legte 1833 einen Entwurf vor. Die großen Gärten wurden seitens des Bürgermeisters zwar ausdrücklich als bedeutender Spielraum für die räumliche Entwicklung eingeschätzt; bei Zunahme von „Wohlstand und Population“ sei allerdings ein Bauplan ganz zweckmäßig, wie die Beispiele Krefeld und Düsseldorf zeigten. Mit Hinblick auf die bestehende Bebauung wurde sogar vermerkt, daß der fehlende Bauplan schon seit Jahren zu Schwierigkeiten bei den auszuführenden Bauten geführt hatte (HStA Reg.Ac 7685, 2). Die Regierung zeigte sich hier durchaus in der Lage, auf die unterschiedliche örtliche Situation zu reagieren und unterbreitete einen Kompromißvorschlag, ohne generell von der Bauplanerstellung abzuweichen. In Aachen wurde so 1836 vorgeschlagen, wenigstens die „Richtungslinie“ der bestehenden Straßen festzulegen und – mit Blick auf die vorhandenen größeren Reserveflächen – über die Anlage der neuen Straßen später zu entscheiden (HStA Reg.Ac 7685, 22). Seitens der Stadt wurde die Planbearbeitung immer wieder verschoben und mit den Planungen für den Bau des Bahnhofes um 1846 war der ursprüngliche Entwurf endgültig überholt. Die KRAc mahnte den Bauplan fortwährend an: 1839 wurde eine weitere Verzögerung durch die Stadt als „unstatthaft“ bezeichnet und noch 1857 mahnte sie den „Generalplan“ an (Dettmering 1986, 83) (Abb. 14). Zwischenzeitlich hatte die Stadt bereits ihre drängendsten Planungsaufgaben durch Teilpläne gelöst: 1826 wurde der Bebauungsplan für die Theaterstraße aufgestellt und zwischen 1837–1842 die Planung für das Bahnhofsviertel (Wennemann 1983, 212ff.). Erst 1879 wurde für Aachen ein erster umfassender Bebauungsplanentwurf vorgelegt; 1895 wurde der Plan veröffentlicht (Ruhnau 1876, 15). Lediglich mehrere Teilalignementspläne für einzelne Straßen innerhalb der alten Stadtmauer und für erste Stadterweiterungen „vor den Toren“ waren vorangegangen.

Der Schriftverkehr im *Monschauer* Planungsprozeß verdeutlichte anschaulich, daß das Verfahren im Regierungsbezirk Aachen dem allgemeinen Verfahren in der Rheinprovinz und den Instruktionen des Oberpräsidenten entsprach: von der Beauftragung des Landrats zur Planerstellung durch die Königlichen Regierungen bis hin zu Planoffenlage und Verfassen eines „Informationsprotokolles“ durch den Bürgermeister über die Einsprüche etc. Die Arbeiten an dem Bauplan für Montjoe (heute Monschau) begannen 1836. Der Stadtrat von Monschau wollte den Planentwurf „nur“ an zwei Stellen geändert wissen, die allerdings gravierend waren: der vorhandene Richtungs-

verlauf der Straßen sollte beibehalten und nur bei „gänzlichem Neubau der Häuser ... das projectirte Alignement“ eingehalten werden (HStA Reg.Ac, 16697, 7.3.1839). Im Erläuterungsbericht wurde deutlich, daß der Bauplan „unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Lage der Häuser, der gewerblichen Einrichtungen und der schwierigen Terrainverhältnisse“ wegen vom Stadtrat gutgeheißen wurde, d.h. der Entwurf berücksichtigte weitestgehend die bestehende Situation. Von den „Privaten“ erfolgten keine Einsprüche gegen das Projekt.

Auf der Grundlage des „Planungserlasses“ des Oberpräsidenten von 1834 wurde – dem derzeitigen Kenntnisstand nach – im Regierungsbezirk Aachen *kein* umfassender Stadterweiterungsplan genehmigt; ob es neben den o.a. begonnenen Planungsarbeiten noch weitere gab, müßten weitere detaillierte Stadtuntersuchungen zeigen.

Regierungsbezirk Koblenz

Für den Regierungsbezirk Koblenz wurden im LHA im Findbuch keine Akten über Bau- oder Alignementspläne aufgeführt. An verschiedenen Stellen wurde auf einen 1834 genehmigten Bauplan der Stadt Koblenz hingewiesen (z.B. RhA). Auch der in Koblenz ansässige Oberpräsident der Rheinprovinz bezog sich in seinem „Planungserlaß“ 1834 auf die Koblenzer Situation (s.o.).

Regierungsbezirk Trier

Für den Regierungsbezirk Trier sind laut Findbuch des LHA ebenfalls nur wenige Bauplanakten vorhanden. Lediglich für die Pläne von *Saarbrücken* und *St. Johann*, deren Erstellung bereits 1811 auf der Grundlage des kaiserlichen Dekrets von 16.9.1807 begonnen und durch die Verfügung des Oberpräsidenten vom 19.12.1834 zur Weiterarbeit „bepfohlen“ wurde, existiert eine Akte, d.h. der „Planungserlaß“ bestand auch im Regierungsbezirk Trier. Die 1811 entworfenen Pläne wurden, so gut es ging, restauriert. 1835 wurden sie durch die Eintragung des aktuellen Gebäudebestandes korrigiert und eingereicht. 1841 sandte die OBD die Pläne zur Überarbeitung zurück; neben mehr „plantechnischen“ Wünschen (wie Blattgröße und Maßstab) sollte insbesondere überprüft werden, ob in den überschwemmungsgefährdeten Bereichen nicht auf eine Erweiterungsplanung verzichtet werden sollte (LHA Reg.Tr. 442/1868, 28.2.1841). Das Planungsverfahren wurde in Saarbrücken wegen der Kosten der erwarteten Überarbeitung eingestellt; die Erweiterungsplanung als nicht so dringlich angesehen. Bei den einzelnen Baulinienanweisungen wollte man sich jedoch an den Entwurf halten (LHA Reg.Tr.442, 1868), der als „Norm“ für die Baubeamten dienen und weitestgehend angewandt werden sollte, da nach der Bekanntmachung vom 23.5.1829 im Amtsblatt der Regierung Trier (siehe Anhang) bei allen Neubauten oder Hauptreparaturen die Bauerlaubnis von der Behörde eingeholt werden mußte. Hierdurch sah man eine Gewähr für die Durchsetzung der Entwurfsziele gegeben.

Abbildung 14
Plan der Stadt Aachen nebst Burtscheid aus dem Jahre 1869
(sog. „Rappard-Plan“)



Der Plan zeigt das in Ansätzen realisierte Stadterweiterungsgebiet im Bereich des neuen Bahnhofes am südöstlichen Rand der Altstadt als auch die neuerliche Begrenzung der Stadt durch den Verlauf der Bahnstrecke nach Düsseldorf. Außerhalb der ehemals befestigten Stadt sind bis auf das Bahnhofsviertel noch keine Stadterweiterungen entstanden. Ab den 1860er Jahren erfolgten sie zuerst im Osten der Stadt.

Für die Stadt *Trier* soll 1838 ein Bauplan (RhA sowie HStA Reg.Düs. 25519, 214) erstellt worden sein (keine Akte im LHA).

Regierungsbezirk Köln

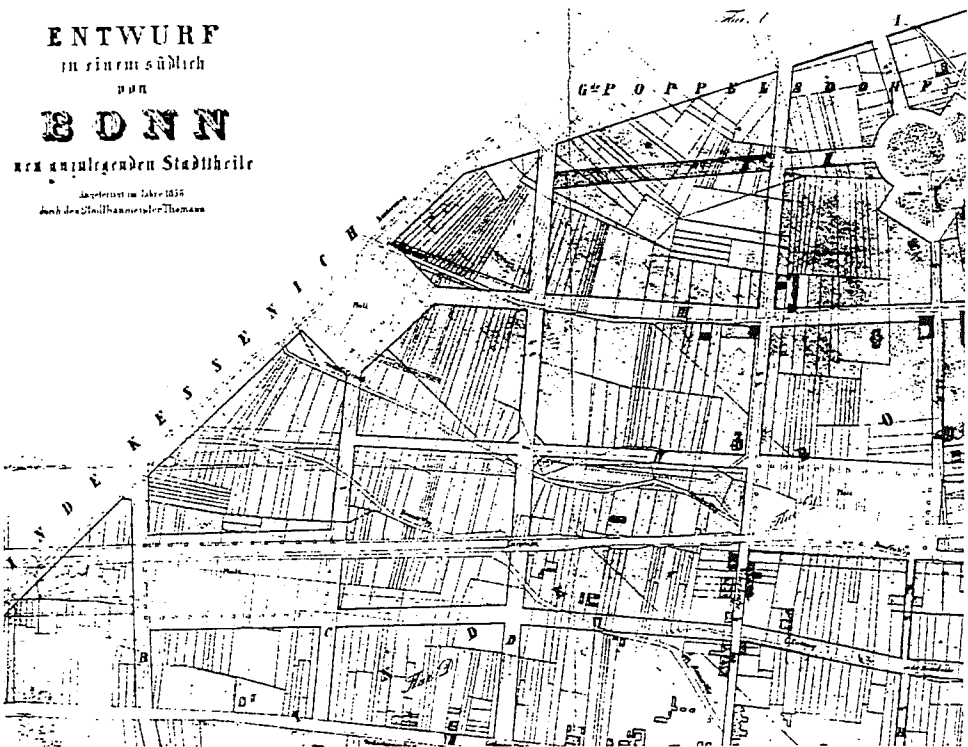
In *Bonn* war die Verfügung des Oberpräsidenten bezüglich der Anfertigung von Bauplänen „auf sehr geringes Interesse gestoßen, da man keine Notwendigkeit sah, neue Bauquartiere zu erschließen“ (Petsch-Bahr 1983, 253). Die staatliche Anordnung wurde hier ignoriert und erst der Wachstumsdruck der 1850er Jahre brachte erste Entwürfe hervor; 1857 wurde der Entwurf bei der KRK eingereicht (Petsch-Bahr 1983, 278ff) (Abb. 15) und ein Bau-Reglement nach Krefelder Vorbild ins Auge gefaßt, um die Möglichkeit der Kostenbeteiligung derjenigen sicherzustellen, die an dem Projekt profitierten. „Daneben sollte das Reglement Härten und Ungerechtigkeiten bei Grundabtretungen oder Expropriationen verhindern helfen“ (Petsch-Bahr 1983, 262).

Für die alte Reichsstadt *Köln* sind Arbeiten an einem frühen umfassenden Stadtbauplan nicht bekannt⁴. Da die Stadt wegen ihres Festungsstatus keine Stadterweiterungsgebiete ausweisen durfte, war sie bis in die 1880er Jahre auf die bauliche Verdichtung innerhalb der Mauern angewiesen. Hier standen allerdings noch große Erweiterungsflächen zur Verfügung, da im Zuge der Säkularisierung große Teile des kirchlichen Besitzes, immerhin rund 48% der Stadtfläche, in private Hände (Menne-Thomé 1995, 151) gelangt waren. Für einzelne bestehende und neu eingefügte Straßenzüge wurden sehr wohl Alignementspläne aufgestellt, um die Fluchtlinien zu regeln: bis zur Mitte des 19. Jh.s wurden ca. 80 neue Straßen angelegt (Menne-Thomé 1995, 151). Köln hatte als „Groß- und Festungsstadt einen staatlichen Polizeipräsidenten, dem auch die Baupolizei unterstand. Sein Einfluß war um so größer, als die wichtigsten Straßen der Festung Köln Staatsstraßen waren. Dies alles machte Verhandlungen über Alignementsverbesserungen und die damit zusammenhängenden Entschädigungsfragen äußerst schwierig und langwierig. Zur Aufstellung eines Gesamt-Alignements ist es nie gekommen“ (Menne-Thomé 1995, 152).

Die kursorische Bearbeitung zur Stadtbauplanerstellung in den Regierungsbezirken der preußischen Rheinprovinz von 1834 bis 1855 bestätigte die Vermutung, daß der „Planungserlaß“ des Oberpräsidenten der Rheinprovinz 1834 für alle Regierungsbezirke galt und von den Königlichen Regierungen mehr oder weniger umgesetzt wurde.

Abbildung 15

„Entwurf für einen südlich von Bonn neu anzulegenden Stadttheile“ (sog. „Thomann-Plan“) von 1856



Der Entwurf für die südliche Stadterweiterung von Bonn zeigt den kompromißhaften Versuch, rechtwinklige Baublockeinteilungen unter Orientierung an bestehende Parzellen- und Wegegrenzen zu konzipieren; aus: Gerhard Fehl, Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800–1875, Reihe Stadt Planung Geschichte, Bd. 2, Christians Verlag, Hamburg 1983, 261

5.2 Die Stadtbaupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf

5.2.1 Die umfassendste Umsetzung des „Planungserlasses“ in der Rheinprovinz: Auswahl der Städte und Planungsausführung

Die umfangreichsten und am weitesten getriebenen Planungsaktivitäten waren für den Regierungsbezirk Düsseldorf feststellbar. Der bereits dargestellte starke Bevölkerungszuwachs und der sich abzeichnende räumliche Entwicklungsdruck in den niederrheinischen Textilregionen und im westlichen Ruhrgebiet verstärkte hier die Planungsnotwendigkeit im Gegensatz zu den vorwiegend landwirtschaftlich strukturierten Provinzteilen.

Der Oberpräsident setzte in dem „Planungserlaß“ Ende 1834 der Regierung in Düsseldorf eine Frist bis Ende 1835; bis dahin sollte über den Stand der Arbeiten berichtet werden. Tatsächlich kam es daraufhin in den Jahren 1835 und 1836 zu einer starken Planungsinitiative seitens der Königlichen Regierung.

In einer Aktennotiz von 1834 vermerkten die Sachbearbeiter bei der Königlichen Regierung in Düsseldorf, Umpfenbach und Faßbender, daß „in einer neuerlichen Verfügung auf die Nothwendigkeit aufmerksam gemacht (wurde), die Bestimmungen des Gesetzes vom 16.9.1807“ durchzuführen und die Anfertigung von Straßenpläne in größeren Städten und in den von Bezirksstraßen tangierten Städten und Dörfern vorzunehmen.

Das auf den 18.3.1835 (HStA Reg.Düs.25519, 2) datierte Schreiben wurde als Aufforderung zur Planerstellung an die ausgewählten Städte versandt; auf diesen „Planungserlaß“ der KRd bezogen sich später die Instruktionen zur Bauplanerstellung vom 7.4.1836 (s.u.).

Innerhalb von 4 Wochen sollten die Landräte die Katasterkarten mit den Ausdehnungsgrenzen einreichen, in denen der Geltungsbereich mit der „Angabe der Nummer der Section und der Nummer der Parzelle, welche ungefähr die Grenze bilden“ (HStA Reg.Düs.25519, 5) dargestellt war. Wie am Beispiel von Mönchengladbach gezeigt wird, wurde diese Planabgrenzung sehr detailliert vorgenommen. Der durch den Oberpräsidenten gesetzte Zeitdruck wurde von der Düsseldorfer Regierung „nach unten“, sprich an die Landräte und Bürgermeister weitergegeben. Von Anfang an ergaben sich Verzögerungen bei den Planungsarbeiten durch zu eng gesetzte Terminfristen. Aus der absoluten Verkennung bzw. Fehleinschätzung der zeitlichen Fristen und den tatsächlichen Bearbeitungsmöglichkeiten vor Ort wurden anscheinend von der Regierung keine Schlüsse gezogen, vor allem nicht in den ersten Jahren. Vielleicht wollte die Regierung in Düsseldorf auf diese Art und Weise den Druck auf die Landräte und Gemeinden erhöhen, sehenden Auges, daß diese Fristen fast immer verlängert werden mußten und lediglich mit einem Sachstandsbericht gerechnet werden konnte.

Auswahl der Städte: Auswahlkriterium „Einwohnerzahl“ und „Wachstum“

Der Regierungsbezirk Düsseldorf umfaßte die Kreise Gladbach, Grevenbroich und Krefeld auf der linken Rheinseite und den Stadtkreis Düsseldorf sowie die Landkreise Düsseldorf, Essen, Elberfeld, Mettmann, Lennep, Solingen und Opladen auf der rechten Rheinseite (Bär 1919, 178). Der Regierungsbezirk Kleve wurde 1821 wieder aufgehoben und mit dem Regierungsbezirk Düsseldorf vereinigt. Von den Kreisen des Regierungsbezirkes Kleve lagen die Kreise Kleve, Geldern, Rheinberg und Kempen auf der linken; Dinslaken und Rees auf der rechten Rheinseite (Bär 1919, 180).

Wenn der „Planungserlaß“ die Aufstellung eines Bauplanes für alle Städte über 2.000 Einwohner vorsah, so mag diese Größenordnung aus heutiger Sicht ein flächendeckendes Planungsgebot darstellen; damals bedeutete dieser Orientierungswert eine rationale Auswahl auf der Grundlage und in Kenntnis der vorherrschenden Stadtgrößen. Die Anfertigung eines Planes für alle Städte und Gemeinde mit über 2.000 Einwohner im Bebauungszusammenhang und mit Staats- bzw. Bezirksstraßen wurde konsequent verfolgt. Eine Abweichung stellte die Stadt Rheydt mit „nur“ 1.869 Einwohner im Jahr 1832 dar. Sie wurde wegen der zu erwartenden räumlichen Entwicklung aufgrund ihrer Wirtschaftsdynamik ausgewählt (im Vergleich: die Stadt Ratingen mit 1.900 Einwohnern wurde nicht aufgenommen).

Vier Städte über 2.000 Einwohner (Langenfeld: 2.058 EW, Mettmann: 2.064 EW, Ronsdorf: 3.353 EW und Viersen: 3.625 EW) wurden ausgenommen (Statistik 1836). Die Nichtberücksichtigung der doch recht großen und auch industrialisierten Stadt Viersen verwundert sehr. Erst später hat man dort mit einem Bauplan begonnen (s.u.)⁵. Die „Statistik“ wurde zwar konsequent verfolgt, aber nicht einfach unbedacht übertragen; Abweichungen vom Richtwert „2.000“, sowohl nach unten als auch nach oben, waren erlaubt. Während für die zusätzliche Aufnahme ins „Programm“ eine Begründung geliefert wurde, fehlte die Begründung für die Nichtaufnahme.

Alle 28 ausgewählten Orte wurden statistisch als „Städte“ geführt. Die restlichen 21 „Städte“ des Regierungsbezirkes, die nicht ausgewählt wurden, lagen, bis auf die genannten Ausnahmen, unter 2.000 Einwohner⁶. Die vorherrschenden Einwohnerzahlen der Dörfer im Regierungsbezirk Düsseldorf lagen 1822 und 1834 zwischen 200 und 500 Einwohner. Eine nicht unbeträchtliche Zahl von „Dörfern“ verfügte bereits über 1.000 Einwohner und reichte somit an die Bewohnerzahl mancher „Städte“ heran.

Übersicht über die Planungsarbeiten in den ausgewählten Städten: Planungszeiträume und Planungsgenehmigungen

1835 wurde für 25 Städte und Gemeinden im Regierungsbezirk Düsseldorf – gemäß einer Zusammenstellung in der allgemeinen „Bauplanakte“ der KRD – die Bauplanerstellung als notwendig erachtet; über den Stand der Kartenerstellung und der Arbeiten am Bauplan wurde genau „Buch geführt“⁷ (HStA Reg.Düs.25519, 3 vom 14.11.1835).

Rechtsrheinisch gelegene Städte waren: Barmen, Düsseldorf, Duisburg, Elberfeld, Emmerich, Essen, Hückeswagen, Lennep, Mülheim a.d.Ruhr, Rees, Ruhrort, Solingen, Wesel, Werden; und linksrheinisch gelegene Städte: Kleve, Krefeld, Geldern, Gladbach, Goch, Kempen, Meurs, Neuß, Rheinberg, Uerdingen, Xanten.

Zu diesen 25 Städten, von denen Ruhrort mit 2.008 Einwohnern die kleinste und Barmen mit 24.797 Einwohnern die größte war, kamen später noch 3 weitere hinzu: Rheydt, Kettwig und, dem Schriftverkehr nach, auch Griethausen im Kreis Kleve.

Für Rheydt und Kettwig wurde deren beschleunigtes Wachstum in den letzten Jahren als Begründung für die Bauplanerstellung angegeben. Damit wurde ein eindeutiger Begründungszusammenhang zwischen der Wachstumsdynamik und der Planungsnotwendigkeit hergestellt. Für die Aufnahme von Kettwig fand sich ein Hinweis, daß sich „die dortigen Fabriken ... in den letzten Jahren sehr ausgedehnt haben, auch viele neue Gebäude“ entstanden sind (HStA Reg.Düs.25519, 17). Eine Begründung für die Aufnahme des kleinen Griethausen fand sich nicht⁸. Weitere Städte wurden in der allgemeinen „Verfahrensakte“ (HStA Reg.Düs. 25519) nicht aufgeführt. Nach der Jahrhundertmitte kamen weitere Bauplanarbeiten hinzu⁹.

Im April 1836 ging ein Sachstandsbericht der KRD zum Oberpräsidenten nach Koblenz, aus dem ein umfassender Überblick über den Stand der Planungsarbeiten im Regierungsbezirk Düsseldorf gewonnen werden konnte. Er verdeutlichte, daß die Regierung in Düsseldorf unverzüglich mit der Umsetzung der Anweisung aus Koblenz begonnen hatte und bereits für 25 Baupläne detaillierte Angabe machen konnte¹⁰. Dem Bericht nach lagen für Krefeld und Düsseldorf bereits Baupläne vor und für die vier rechtsrheinischen Städte Barmen, Elberfeld, Mülheim a.d.Ruhr und Ruhrort standen sie kurz vor der Genehmigung. Für die restlichen Baupläne wurde 1836 die Katasterrevision erstellt, oder man wartete noch auf den „Antrag“ aus 6 Städten, die sich noch nicht zur Bauplanerstellung geäußert hatten.

Von den insgesamt 28 Bauplanverfahren wurden bis 1863 „nur“ 16 Baupläne durch den König genehmigt; die restlichen Planungsarbeiten verliefen im Sande. Die genehmigten Baupläne in chronologischer Reihenfolge des Jahres der Genehmigung:

Krefeld 27.5.1819, (2. Erweiterungsplan 11.6.1843, Änderung 23.11.1850)

Düsseldorf 1831

Ruhrort 25.2.1840

Mülheim 29.12.1841

Wesel 11.2.1842

Kleve 17.10.1842

Rheinberg 10.6.1845

Goch 5.9.1845

Geldern 4.11.1845

Neuß 28.9.1846

Duisburg 29.4.1850
Xanten 19.12.1850
Essen 25.3.1862
Uerdingen 7.7.1862
Elberfeld 1862
Mönchengladbach 4.4.1863

Entsprechend des baulichen Wachstums der Stadt wurden weitere Stadtbaupläne über die in der 1835 erstellten Stadtliste hinaus erstellt. So wurde 1856 ein Stadtbauplan mit Nivellements- und Entwässerungsplan für die Stadt Viersen aufgestellt, der endgültig durch Kabinettsordre am 12. September 1860 bestätigt wurde und bis 1913 noch Geltung besaß (Lohmann 1913).

5.2.2 Die „Vorreiter-Städte“: Krefeld und Düsseldorf

Krefeld

Der erste genehmigte Stadtbauplan unter der preußischen Regierung im Regierungsbezirk Düsseldorf wurde für die Stadt Krefeld aufgestellt. In Krefeld hatte bereits im 18. Jh. ein starkes Bevölkerungswachstum bedingt durch die vorherrschende Seidenindustrie eingesetzt, welches während der „französischen Zeit“ kurzfristig stagnierte (Konkurrenz mit den südfranzösischen Seidenzentren) und erst wieder unter Preußen eine neue und verstärkte Bedeutung erlangte¹¹. 1807 hatte die Stadt 11.814 Einwohner und 1823 bereits 15.223 (Buschbell 1954, 406). Der Zustrom auf die Stadt begründete in erster Linie die bereits 1815 beschlossene Erweiterungsplanung.

Bereits von der französischen Verwaltung war die Anfertigung von Bau- und Aligmentsplänen empfohlen worden (Rossié 1917, 8). 1815/1816 „sehnte“ der Stadtrat einen allgemeinen Bauplan herbei, da an den bestehenden Wegen eine „Unmenge Neubauten entstanden ... (die) in mehr oder minderer Entfernung von der Stadt größtentheils ohne alle Ordnung, weder zu dieser noch unter sich selbst“ (Buschbell 1954, 399) entstanden. Nach Rossié wurden von 1808–1817 171 Wohnungsneubauten erstellt (1917, 8).

Die viermalige Stadterweiterung während des 18. Jh.s (Abb. 16) erfolgte in Form rechteckiger Baublockzuschnitte. An diesen Straßenverlauf knüpfte der Erweiterungsplan 1819 an. Eine neue Fassung erhielt die Stadt durch die geplante umlaufende Allee (Wallstraßen). Der Planungsentwurf vom Düsseldorfer Regierungsbaurat Vagedes vergrößerte das bisherige Stadtgebiet um das Dreifache (Buschbell 1954, 401). Die topographische Situation erlaubte eine gleichmäßige Ausdehnung zu allen Seiten der Altstadt.

Vagedes sah als „Grundform ein griechisches Kreuz“ vor, doch die große Ausdehnung des ersten Planentwurfes schien dem Stadtrat zu weit zu gehen und wurde in der Fläche eingeschränkt. Am 27.5.1819 wurde der Plan mit der Modifikation genehmigt, daß das „Kreuz“ durch Beschneiden der Seiten in ein Rechteck verwandelt wurde. Einen Monat nach der Genehmigung des ersten Erweiterungsplanes wurde gleichzeitig ein Bau-Polizei-Reglement für Krefeld erlassen (1821). Einige Jahre später stellte sich die Abgrenzung bereits als zu klein gewählt heraus, und die KRD zeigte mahnend auf das Krefelder Beispiel, als sie die Instruktionen zur Bauplanaufstellung 1835 aufstellte.

Bereits als Kompromiß mit bestehenden Gebäuden waren zwar einige Straßen im Süden abweichend vom Raster angelegt worden. Doch im wesentlichen wurde die strenge Geometrie beachtet und bestehende Wege überplant wie z.B. im Bereich des späteren Friedrichsplatzes oder am südwestlichen Stadtrand. Als öffentlicher Platz wurde der Friedrichsplatz konzipiert.

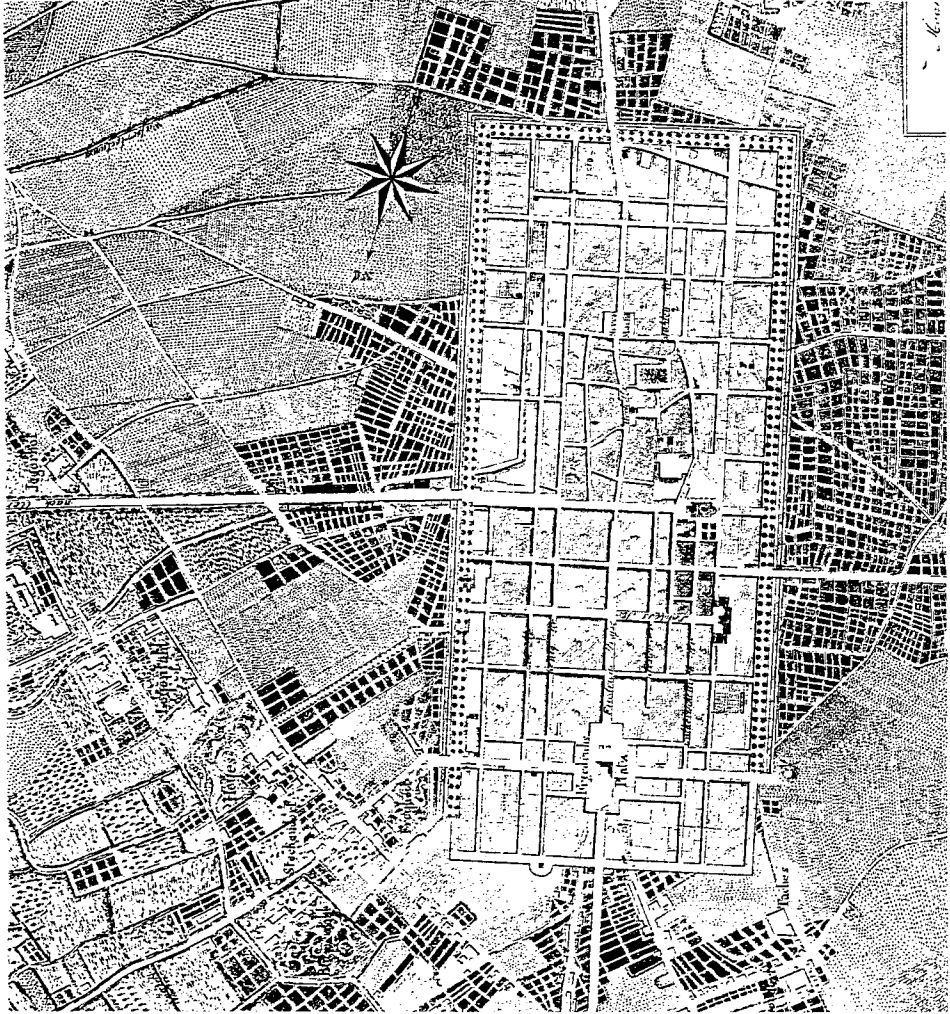
1843 zählte die Stadt mit 29.713 nahezu doppelt so viele Einwohner als 1823 (Rossié 1917, 11). Der Einwohnerzuwachs und die folgende rasante Bautätigkeit ließen bereits 1835 die Diskussion um die erneute Ausdehnung des Stadtbauplanes aufkommen; nach Buschbell waren die neuen Stadtteile bis Mitte der 1830er Jahre größtenteils besiedelt (1954, 405). Ein neuer Erweiterungsplan wurde als „einziges Mittel, in das Bauwesen außerhalb des Bereiches der Stadt Ordnung und Regelmäßigkeit zu bringen“ (Rossié 1917, 10) angesehen, in denen nach Buschbell zunehmend Bauanträge gestellt wurden (1954, 405). Die Erweiterung sollte die bestehende Struktur und den Wall in paralleler Form aufnehmen und fortsetzen und erneut durch Promenaden begrenzt werden. Dieses „zweite, größere Rechteck“ kam jedoch nicht zur Ausführung, da die bereits weit fortgeschrittene Bautätigkeit an einigen Stellen zu Modifikationen zwang. 1837 wurde der Plan vom Baurat Umpfenbach erstellt und vom Stadtrat genehmigt.

Der Bauplanentwurf lag drei Jahre bei der KRD. Selbst nach zahlreichem Drängen aus Krefeld wurde der Plan wegen der offenen Frage, ob der alte Friedhof erweitert werden könne oder neu angelegt werden müsse, erst 1843 genehmigt. Der Konflikt um die Friedhofsanlage ging auf das napoleonisch-kaiserliche Dekret vom 7.3.1808 zurück: Gebäude durften nur in 100 m Entfernung von Begräbnisplätzen angelegt werden. Diese Bindung hatte große Auswirkungen auf die Erweiterungsplanung. Die Verlegung des Kirchhofes wurde vom Stadtrat schließlich nicht durchgeführt. Man erwartete, daß der aus Pietätsgründen geforderte Abstand zu den Gebäuden auch in den nächsten Jahrzehnten eingehalten werden konnte, da der Friedhof im Bereich der geringsten Bauentwicklung im Westen der Stadt lag. Der Friedhof wurde erst 1867 geschlossen (Rossié 1917, 13).

Ähnlich wie in Mönchengladbach erwachsen der Stadt große Probleme durch die 6-jährige Verzögerung der Plangenehmigung, da die Stadt keine Plankopie besaß, um

Abbildung 16

„Plan von Crefeld mit der Stadt Vergrößerung, wie dieselbe mittelst Allerhöchster Cabinets Ordre vom 18ten May 1819 festgestellt ist“



Das in dem Bauplan von 1819 fortgeführte Rechteckraster bestimmte bereits die viermalige Stadterweiterung von Krefeld im 18. Jahrhundert und wurde lediglich durch stärkere Symmetrie zu allen Seiten und durch die Fassung des Randes der Stadt durch eine fast vollständig umlaufende Allee deutlich betont. Die im Plan enthaltenen Zahlen geben die Bauabschnitte an: (1) 1678, (2) 1711, (3) 1738, (4) 1749, (5) 1766; hrsg. vom Verein für Heimatkunde Krefeld, 1979

eine Baulinienanweisung zumindest auf der Grundlage des Entwurfes vorzunehmen und massive Konflikte mit den Bauwilligen auftraten. Als auch noch Geometer Bresser, der als einziger über genaue Kenntnisse der Planung verfügte, 1838 nach Amerika auswanderte, war man in Krefeld gänzlich ratlos (Rossié 1917, 11).

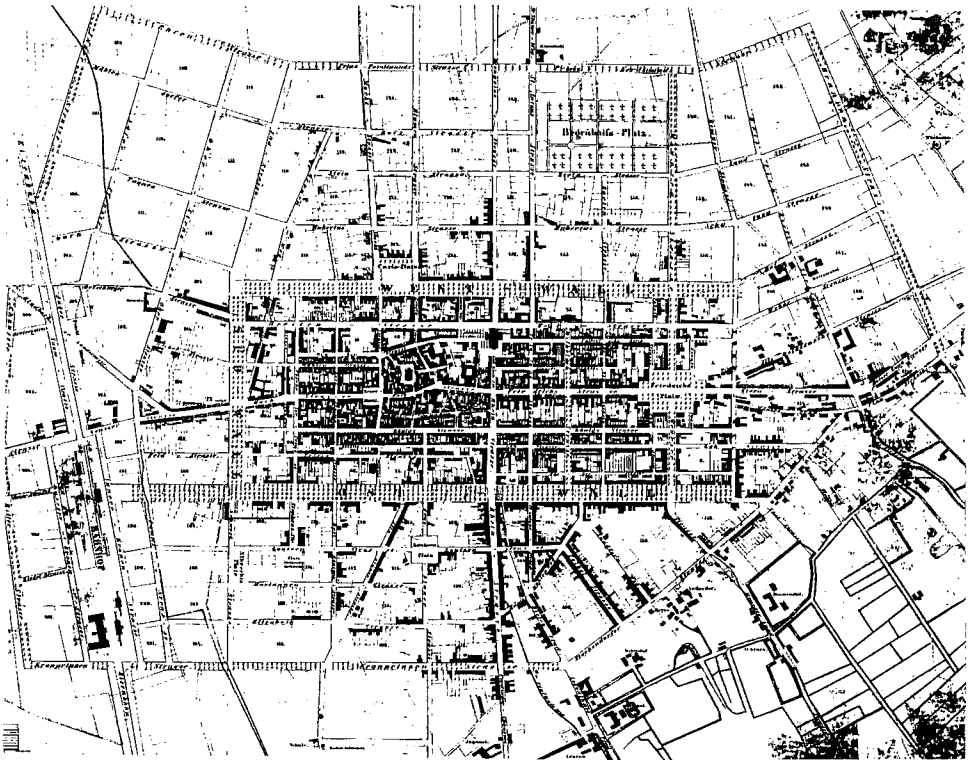
Während in anderen Städten die städtischen Wachstumsphasen erst um die Jahrhundertmitte in Gang kamen, erreichte Krefeld schon in den 1830er und 1840er Jahren für die damalige Zeit enorme Zuwachsraten. Die hohe Entwicklungsstufe der lokalen gewerblichen Wirtschaft verursachte Wachstumsschübe, die sich im Stadtgebiet freie Bahn brachen und entsprechender ordnender Eingriffe bedurften. In Krefeld trat dieses Problem des ungeplanten „freien“ Wachstums frühzeitig auf. Die Ungleichzeitigkeit des räumlichen Wachstums in den Städten wirkte sich auf die Planungsergebnisse dergestalt aus, daß in der ersten Planungsphase die Bauplanerstellung noch stark restriktiv von oben durchgesetzt wurde und die räumliche Gestaltung der landesfürstlichen Tradition folgte, während später in anderen Städten der Wunsch oder auch die Notwendigkeit nach einem regelnden Bauplan mit der stärkeren Emanzipation der städtischen Gemeindevertreter als auch der Grundeigentümer zusammenfielen und die ursprüngliche Planungsidee von Kompromissen zwischen den Parteien überformt wurde.

Anfang 1850 kam es zu einem lokalen Konflikt bezüglich der geplanten Abänderung des Stadtbauplanes von 1843 infolge der Eisenbahnanlage. Den Ratsmitgliedern wurde eigene Vorteilnahme durch die Lage des Bahnhofes und dessen Verbindung zur Stadt vorgeworfen (HStA Reg.Düs. 25592, 48ff). Ebenso machte die Lage des Bahnhofes die Abänderung von Teilen der 1843 projektierten Straßen erforderlich. Die Beschwerdeführer in der Stadt sahen ihre „wohlerworbenen Rechte“ durch die Abänderung des Bauplans gefährdet und zwar insofern, als sich die räumliche Hauptentwicklungssachse in Richtung Bahnhof verschob und sich damit die „Baulust“ verlagerte¹². Die eigens einberufene städtische Prüfkommision sah die geplante Lage des Bahnhofes, seine Anbindung an die Stadt und die Lage der zugehörigen Lagerplätze und Güterschuppen als sachgerechte, der „Verschönerung und Bequemlichkeit“ der Stadt dienliche Entscheidung an. Mit geringer Modifikation wurde der Abänderungsentwurf sowohl von der Baukommission als auch vom Gemeinderat beschlossen, dem sich die KRD anschloß. Der Plan wurde zur Genehmigung nach Berlin gesandt. Am 23.11.1850 wurde er genehmigt.

Der Bauplan von 1850 (Abb. 17) führte die Tradition der Rasterplanung zwar nach Möglichkeit fort, mußte allerdings bereits zahlreiche Kompromisse schließen. Insbesondere die Bebauungsansätze entlang bestehender Ausfallstraßen oder Feldwege wurden aufgegriffen. Platzreservierungen für öffentliche Gebäude und verschiedene öffentliche Plätze wurden eingepplant.

Abbildung 17

Bauplan der Stadt Krefeld in der genehmigten Fassung vom
23.11.1850



Durch den Bau des Bahnhofes wurde die Entwicklung des Erweiterungsbereiches im Osten der Stadt begünstigt; hrsg. vom Verein für Heimatkunde Krefeld, 1979

Düsseldorf

Die erste Stadterweiterung in Düsseldorf fand bereits 1787 mit dem Bau der „Karlsstadt“ statt und stand ganz unter dem Gesichtspunkt des Ausbaus des residenzstädtischen Charakters. Während der französischen Herrschaft wurde das Gelände der Festungswerke und Glacis der Stadt für öffentliche Parks und Spazierwege übergeben und von Garteninspektor Weyhe der größere Teil des Hofgartens und der Boulevards angelegt (Geusen 1908, 4) (Abb. 18).

Unter Preußen begann man bereits 1822 mit Planungsarbeiten zu einem neuen Erweiterungsplan. Der Entwurf scheiterte zuerst am Gemeinderat, der die langen geraden Straßen aus stadtgestalterischen Gründen ablehnte, vor allem jedoch die Notwendigkeit anzweifelte, ein so großes Erweiterungsgebiet vorzusehen, da dieses „das Baubedürfnis für eine lange Reihe von Jahren überschritt“ (zit. Croon 1983, 64). Da der Planentwurf keine Rücksicht auf vorhandene Gebäude nahm, befürchtete der Stadtrat zudem hohe Entschädigungskosten. Wie in Krefeld wurde das Planungsgebiet verkleinert und in dieser Form der Bauplan 1831 genehmigt (Abb. 19).

Das „Baugebiet“ vergrößerte sich durch den Plan von 70 auf 99 ha. Damit war indes nicht „genügend Vorsorge“ getroffen (Geusen 1908, 4) und bereits Ende der 1830er Jahre wurde eine erneute Erweiterung notwendig, da sich die Stadt in Richtung des heutigen Hauptbahnhofes ohne festen Bauplan ausdehnte (Weidenhaupt 1962, 117). Der erweiterte Plan wurde 1839 aufgestellt. Bis 1845 dauerten die „mannigfachen Verhandlungen“ und erst nach „erfolgter Beseitigung der von einzelnen Grundbesitzern angebrachten“ (LHA 403/3627, 242) Bedenken wurde der Plan mit entsprechenden Nivellementsplänen etc. 1845 eingereicht.

Der durch alle Instanzen laufende Planentwurf wurde 1845 von der Oberbaudeputation in Berlin mit der Begründung abgelehnt, 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“ (zit. Croon 1983, 66/67): Damit ergab sich eine deutlich geänderte Haltung gegenüber der Frage der symmetrischen, rechtwinkligen Anlagen, als sie noch 1824 beim Krefelder Bauplan deutlich wurde. Der neue Bauplan wurde erst 1854 genehmigt (vgl. Croon 1983) (Abb. 20).

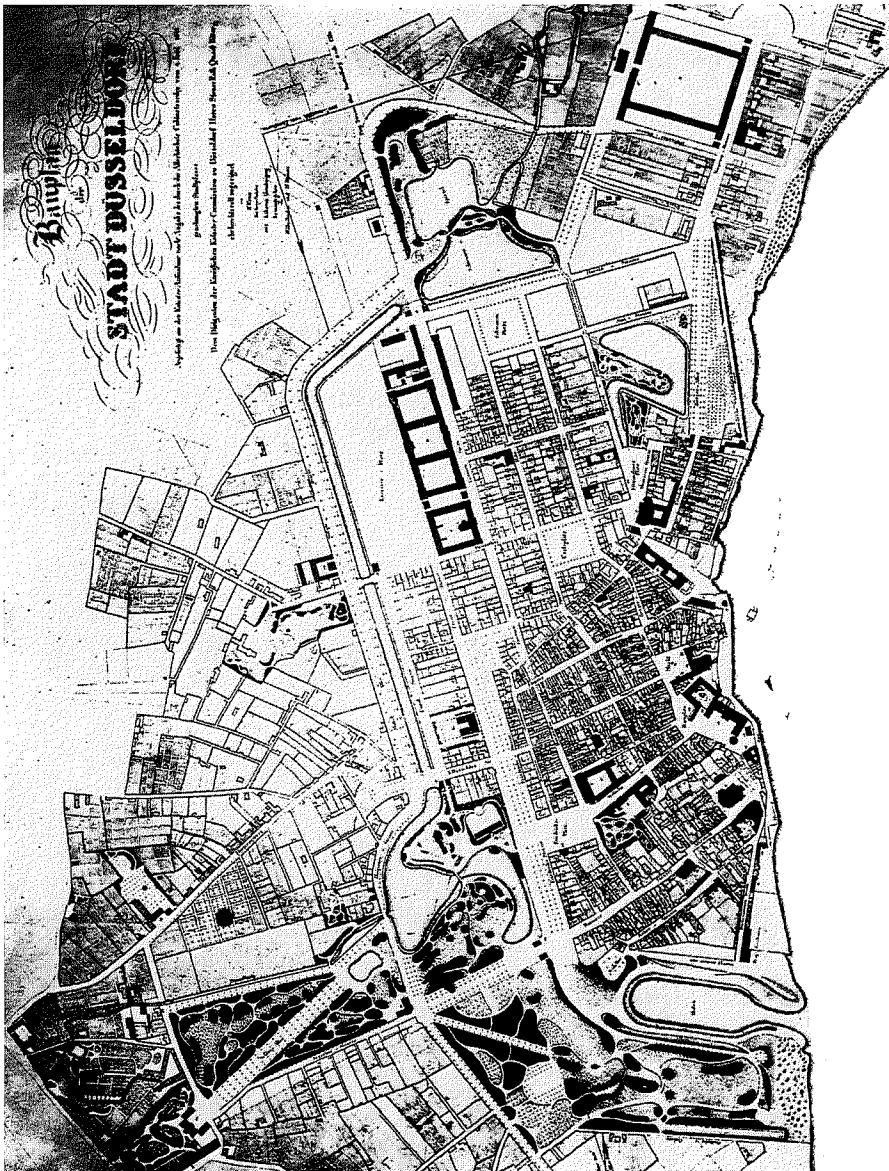
Diese frühen Erfahrungen bei der Durchsetzung der Planung mit den Konflikten aus privaten Eigentumsinteressen und der erwachsenden lokalen bürgerschaftlichen Emanzipation (s.o.) und dem sich stärkeren Einbringen der lokalen Grundeigentümer und Ratsvertreter knüpfte die Regierung in Düsseldorf an, als sie 1836 ihre Planungsleitlinien für die Erstellung von Bauplänen aufstellte.

Abbildung 18
 Stadtplan der Stadt Düsseldorf von 1760



Im Bereich der Wallanlagen entstanden nach der Niederlegung der Festungen die umfangreichen von Weyhe konzipierten Gartenanlagen sowie im Osten die erste Stadterweiterung auf ehemaligen Garnisonsflächen; aus: Weidenhaupt, Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf, 1962, 72

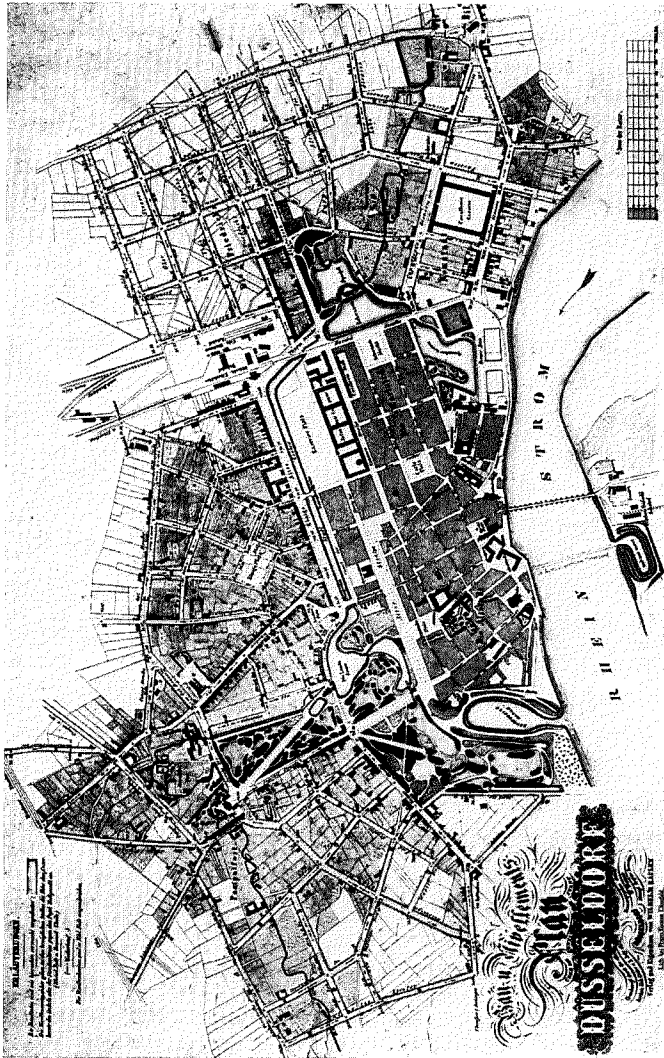
Abbildung 19
Bauplan der Stadt Düsseldorf von 1831



Auf Wunsch des Gemeinderates erfolgte im Gegensatz zur ursprünglichen Planung nur die im Erweiterungsplan von 1831 dargestellte Ausdehnung der Stadterweiterung, die sich bereits Ende der 1830er Jahre als unzureichend erwies; aus: Edmund Spohr, Düsseldorf. Stadt und Festung, Schwan-Verlag, Düsseldorf 1978, 376

Abbildung 20

„Bau- und Nivellementsplan für die Erweiterung der Stadt Düsseldorf, genehmigt durch Kabinettsordre vom 3. Juli 1854“



Die Anlage der „Friedrichsstadt“, mit dem strengen, parallelen Straßennetz ohne Orientierung an vorhandene Parzellen und Wegeverläufe, wurde von der Oberbaudeputation kritisiert. Die direkt nordöstlich an den Rhein anschließende Erweiterungsplanung griff dagegen z. T. bereits bestehende Straßen- und Wegverbindungen auf und verließ damit die rechtwinklige Baublockform; aus: Weidenhaupt, Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf, Schwan-Verlag 1962, 110

te durch breit angelegte Alleen, die eine klare Grenze zum Umland markierten. Ihre Planung wirkte unvollendet: sie trugen eindeutig den Charakter, im Falle einer erneuten Erweiterung als Achse für ein gespiegelte Fortführung des Straßenrasters zu dienen. Ohne wesentliche Funktion, fernab von der Altstadt und hart angrenzend an die Ackerflächen mußten diese Alleen und Promenaden in der ersten Planungsstufe befremdlich und äußerst unzweckmäßig wirken. Im Erweiterungsgebiet wurde die übliche Marktplatzfläche in der Größe eines aus dem Raster ausgesparten Baublockes reserviert. Ein aus der Altstadt hinaus führender neuer „Boulevard“ erhielt nach französischem Vorbild in zentraler Achse als dominante Sichtbeziehung den Bau der Schiffer-Börse.

Erst 1838 wurde der Bauplan zur Genehmigung eingereicht, da es in Mülheim Einwendungen von privaten Grundeigentümern und des Gemeinderates gab. Im Rahmen der Offenlage 1838 wurde seitens der Privaten die Inanspruchnahme von Grundstücken durch die Stadt für die Anlage des Markt- und des Wilhelmplatzes reklamiert¹⁴. Die KRD wies die Stadt speziell darauf hin, daß bei einer weiterer Verzögerung des Bauplanes, das als „Marktplatz“ ausgegrenzte Terrain bei der regen Bautätigkeit in der Stadt und durch seine hervorragende Lage bald „zu Bauplätzen zerstückelt“ (LHA 403/3627, 53) würde und empfahl der Stadt, die Grundstücke doch bereits im Vorfeld der Plangenehmigung aufzukaufen. Der freihändige Erwerb von Grundstücken wurden in der Regel der Enteignung vorgezogen. Bei Scheitern des „Vergleichs“ sollte das prALR angewandt werden (LHA 403/3627, 55)(siehe Kap. 3.4.4). Die „Nachbarn“, die wohl den lagewertsteigernden Effekt einer Platzanlage sehr richtig einschätzten, hatten erklärt, der Stadt mit „freiwilligen“ Beiträgen beim Ankauf der Flächen „auszuhelfen“ (1.500 Thaler). Falls der Bauplan später nicht in der projektierten Art genehmigt würde, dann könnte die Stadt die Fläche immer noch als Bauplätze verkaufen. Der KRD nach lag die Stadt bezüglich der Investition immer auf der sicheren Seite.

Ein weiterer Konflikt aufgrund der Privatreklamation war die Frage der Größe eines weiteren Platzes, des „Wilhelmplatzes“ (wobei es sich bei dem „Privaten“ immerhin um den bedeutenden Kaufmann Mathias Stinnes handelte). In einer „Ortsbesichtigung“, unter der sehr unüblichen Beteiligung eines Beamten der Berliner Oberbaudeputation (LHA 403/3627, 67), wurde die Platzgröße modifiziert¹⁵ und auch die Gesamtplanung überprüft. Von der Berliner Behörde wurde die Verbreiterung der Straßen gefordert, um genügend Platz für „Bürgersteige“ zu erhalten. Gegen Teile der neugeplanten Straßen wurden Bedenken erhoben, da „unsere werthvollen Grundstücke schiefwinklig“ (LHA 403/3627, 68) durchschnitten werden. Auch Veränderungsvorschläge im Umgang mit der „geraden“ Linie im Bestand wurden vorgelegt, um das „schiefwinklige Durchschneiden“ der vorhandenen Häuser möglichst zu vermeiden. Zur Begradigung der hinter dem Hüttenwerk verlaufenden Kohlenstraße wurde ausdrücklich betont, daß es nicht immer auf die „vollkommene Geradlinigkeit“ ankom-

me und sie den örtlichen Verhältnissen angepaßt werden müsse. In Berlin wandte man sich also massiv gegen schlechte Grundstückszuschnitte¹⁶ und ein zu starres Raster-schema im Plan, insbesondere bei dessen Anwendung im Industriegebiet.

Immer wieder traten neue lokale Hindernisse und Sachzwänge hinzu; so wurde z.B. durch den Neubau einer Chaussee von Essen nach Mülheim und durch die Anlage einer Zechenbahn eine Revision des Planentwurfes notwendig (LHA 403/3627, 47). Der lange Planungszeitraum von annähernd 20 Jahren zeigte das Problem der sog. „planologischen Diskrepanz“, d.h. der Diskrepanz zwischen idellem Anspruch und Durchführbarkeit einer bestimmten Figur des Stadtgrundrisses im Bebauungsplan, überdeutlich. 1839 lag der Plan noch zur Prüfung in Berlin und wurde von der Stadtverwaltung mehrfach angefordert; schließlich erfolgte die Aufforderung zur umfassenden „plantechischen“ Nachbesserung mit der Ergänzung noch fehlender Gefälleberechnungen, der Lage der Abzugs-Kanäle für Oberflächenwasser etc.

1841 wurden die überarbeiteten Pläne erneut eingereicht. In einem Situationsplan war die von Berlin zwecks Bürgersteigverbreiterung gewünschte Breite von 30 bzw. 36 Fuß eingetragen worden. Der Gemeinderat wünschte jedoch immer noch die Beibehaltung der von ihm vorgesehenen 24 Fuß. Die KRD sah ebenfalls wegen der untergeordneten Verkehrsbedeutung eine Breite von 24 Fuß als ausreichend an, da dort „überdies die Häuser nur zweistöckig“ (LHA 403/3627, 100) gebaut wurden.

Der Bauplan für Mülheim wurde nach Veröffentlichung des Amtsblattes (Nr.12 1842, 85) am 29.12.1841 vom König genehmigt, damit „die danach für Straßen und öffentliche Plätze un bebaut zu lassenden Flächen nöthigenfalls im Wege der Expropriation, nach Maaßgabe der Vorschriften des dort geltenden allgemeinen Landrechts und der Bergischen Verordnung vom 16. Juli 1807 erworben werden“ können. Dem Antrag der Gemeinde, bis auf die Chausseen die Straßenbreiten auf 24 bzw. 30 Fuß zu begrenzen, wurde statt gegeben. Der Ankauf von Flächen für die bereits durch Mülheim führende Chaussee sollte auf Wunsch des Gemeinderates lediglich „Sache der Commune“ sein. Am 24.4.1843 (Amtsblatt Reg. Düs. Nr.38, 1843, 295) wurde die Richtung und die Breite (40 Fuß) der Broicher Straße geändert. Zur Durchführung der Planung wurde 1846 für Mülheim ein Bau-Polizei-Reglement erlassen.

Der ursprüngliche Bauplanentwurf von Vagedes wurde jedoch „nicht einmal in Ansätzen realisiert“. Der Plan war konzeptionell überholt, da er die Flächenansprüche der Industrie nicht berücksichtigte und „noch absolutistischen Gestaltideen verpflichtet“ war (Kastorff-Viehmann 1983, 186).

Ruhrort

Die Stadt Ruhrort gehörte bereits im 17. Jh. zu Preußen. Ruhrort mit seiner Lage an einem Rhein- und Ruhrhafen und an dem einzigen natürlichen Verkehrsweg zwischen Preußen und seinen beiden westlichen Provinzen (Grafschaft Mark und Herzogtum Kleve) erlangte breite Förderung durch die preußische Regierung. Bereits im 18. Jh.

wurde die Domänenkammer Träger einiger kleinerer, schleppend anlaufender Stadterweiterungsgebiete z.B. der „Ruhror-ter Neustadt“. Die Planung der Neustadt (1782) sah nur eine geringe Erweiterungsfläche vor (siehe Abb. 3). Aufgebaut auf einem rechtwinkligen Raster und versehen mit Baugeboten, Baufristen und Bestimmungen zur Art der Bebauung stand die Planung damals ganz im Zeichen der Obrigkeitsplanung. Als Anwerbeprämie wurde, wenn auch bescheidener als gegenüber der Ost-Kolonisierung, das freie Bürgerrecht in den ersten fünf Jahren nach der Planung und eine sechs-jährige Befreiung von „der Akzise und den Werbe-, Artillerie-, Rekruten und Tabakgeldern“ gewährt (Kastorff-Viehmann 1983, 191).

Mit dem Bau des neuen Hafens 1820–1825 und dem Schleusenhafen 1837–1842 wurden wichtige Infrastrukturen für die gewerbliche Entwicklung geschaffen. 1834 wurden von einigen Grundeigentümern der Wunsch nach einer „Verbindungsstraße zwischen der Neustadt und ... der Chaussee nach Meiderich“ (Kastorff-Viehmann 1983, 192) an die KRD herangetragen. Die Stadt wollte zuerst einen Hauptplan für die Erweiterung der Stadt aufstellen. Bereits 1835 wurde der erste Erweiterungsentwurf vorgelegt, der jedoch vom Rat wegen fehlender Flächen für Plätze und Rathaus abgelehnt wurde. Seitens des Gemeinderates wurde eine weitsichtige Reservierung von Flächen für öffentliche Einrichtungen ebenso gefordert wie die konfliktfreie Durchführung des Planes durch dessen Orientierung an vorhandenen Flurgrenzen.

Der 1836 vorgelegte neue Planentwurf fand grundsätzliche Zustimmung, da „die neuanzulegenden Straßen parallel und winkelig mit der Landwehrstraße verlaufen, wodurch sie gleichzeitig parallel und winkelig mit den Parzellengrenzen gebracht werden könnten und damit gleichzeitig viele Schwierigkeiten in betreff der Grundentschädigung behoben wären“ (zit. Kastorff-Viehmann 1983, 192). 1837 wurde der Plan öffentlich ausgelegt und Mitte 1838 in Berlin zur Genehmigung vorgelegt. Wegen mangelnder Erläuterungen und fehlender Darstellung von Kirchen- und Friedhofstandort wurde der Plan zurückgewiesen und erst am 25.2.1840 mit den geforderten Ergänzungen genehmigt (Abb. 22).

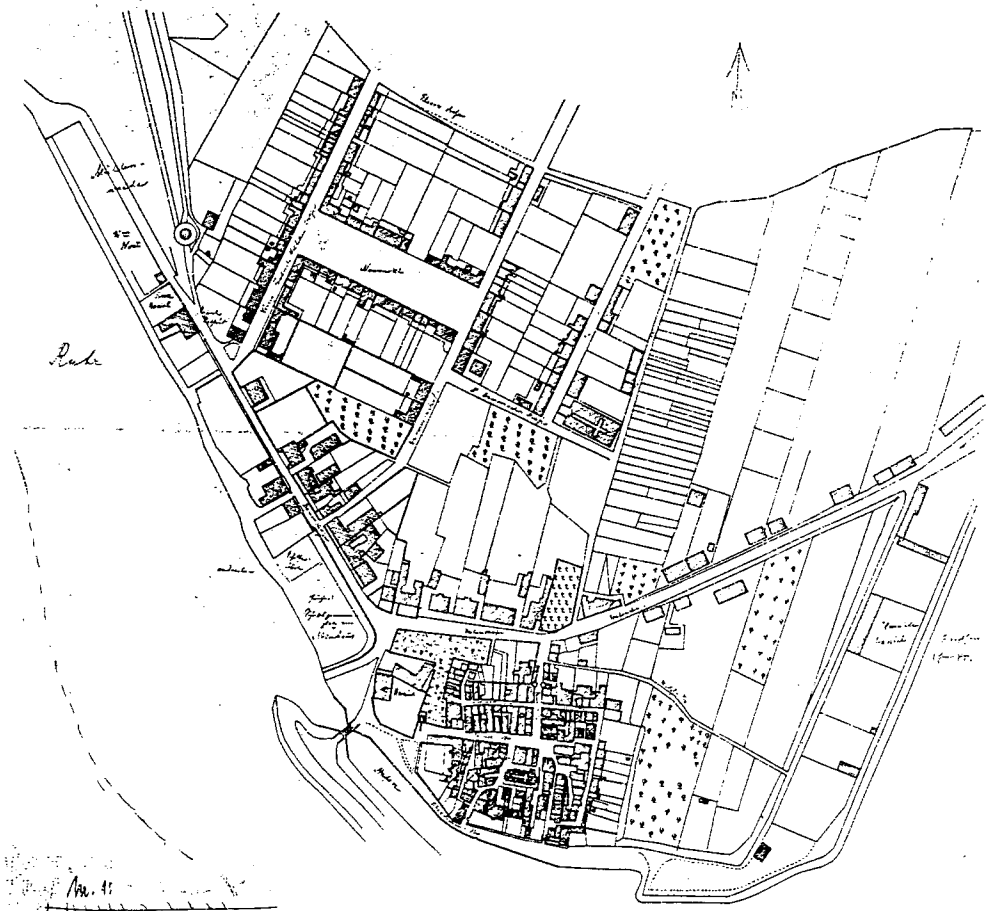
5.2.4 Die genehmigten Stadtbaupläne von Duisburg, Essen, Geldern, Goch, Kleve, Neuß, Rheinberg, Uerdingen, Wesel und Xanten

Bis 1863 wurden weitere Baupläne aus dem ursprünglichen „Programm“ genehmigt: Duisburg, Essen, Geldern, Goch, Kleve, Neuß, Rheinberg, Uerdingen, Wesel und Xanten¹⁷.

Bei der Genehmigung der Pläne von Geldern¹⁸, Goch¹⁹ und Rheinberg²⁰ wurde ausdrücklich betont, daß bei allen Neubauten und allen „Haupt-Reparaturen“, sprich größeren Instandsetzungsarbeiten, die im Bebauungsplan festgelegten Baulinien eingehalten werden mußten.

Abbildung 22

Ruhrort - nach dem Stadtbauplan von 1840 gezeichnet



In einigen Fällen wurden auch konkrete Änderungen von Berlin vorgeschlagen, die zumeist verkehrliche Belange betrafen und die die öffentlichen Interessen gegenüber Privatinteressen sicherten. In Wesel (Amtsblatt Reg.Düs. Nr.16/1842, 113) wurde der Bauplan mit Ausnahme der Mühlenstraße wegen der hier angrenzenden Militärverwaltung genehmigt. In Berlin wollte man wohl die unter die eigene Zuständigkeit fallenden Gebäude nicht den allgemeinen Bauplanzielen und Festschreibungen unterwerfen.

Duisburg

In Duisburg bestanden zu Ende des 18. Jh.s zahlreiche Tuch- und Tabakmanufakturen und die Stadt sollte durch die Begünstigung von Baumaßnahmen seitens der Königlichen Regierung nach dem Vorbild der Ruhrorter „Neustadt“ wirtschaftlich gefördert werden.

Schon frühzeitig wurde das Ziel formuliert, die bauliche Entwicklung der Stadt hin zum Rhein auszudehnen, wo sich die industrielle Entwicklung abzeichnete und 1828–1831 der Rheinkanal unter der Regie der Stadt gebaut wurde. Der frühe Planungsenthusiasmus versiegte aber schon bald, und erst 1835 kam es zur ersten Stadterweiterungsplanung durch Geheiß „von oben“, d.h. gemäß „Planungserslaß“²¹.

Duisburg erwirkte 1836 eine Aufschiebung bei der Planaufstellung, da durch den Bau des Rheinkanals eine neue Katasterkarte erarbeitet werden mußte und man zudem von der Regierung Aussagen über den geplanten Verlauf der Staatsstraßen, der Niederlegung der Stadttore und -mauern verlangte. Vor allem aber sei es notwendig, das Bauverbot aufzuheben, welches wegen der Festung höherer Bestimmung nach für die unmittelbare Umgebung der Stadt und die Wallgräben bestand, denn gerade dort könnten „eine Menge ... Baustellen bereit gestellt werden ..., die sonst nur in weiter Entfernung von der Stadt zu finden sind ... Der Entwerfung des hiesigen Bauplanes wird daher jedenfalls die Entscheidung vorhergehen müssen, ob der Stadt Duisburg die Benutzung der städtischen Mauern und Wall-Gräben bewilligt werden könne oder nicht“ (HStA Reg.Düs.25519, 15). Solange nicht die Wallgräben aufgefüllt und ein Durchbrechen der Stadtmauern erlaubt wurden, sahen Rat und Bürgermeister eine Erweiterungsplanung als unbegründet an. Die KRD ging auf diese Bedenken nicht ein, mußte allerdings bis 1838 Aufschub gewähren, da die Katastervermessung noch nicht abgeschlossen war²².

Mitte 1838 gab die Stadt ihre Bedenken gegen die Erweiterungsplanung auf (Kastorff-Viehmann 1983, 195). 1839 erfolgte die Offenlage des Planes, bei der zwei Reklamationen eingingen²³, die vom Gemeinderat und der KRD, abgelehnt wurden. 1841 wurde das gesamte „Paket“ an Planungsunterlagen zur Genehmigung in Berlin vorgelegt. Trotz Drängen aus Duisburg wurde die Genehmigung durch die OBD wegen Formfehler (noch ausstehende Prüfunterlagen, formale Behandlung der Reklamationen mit fehlender zweiter Offenlage: LHA 403/3627, 24ff) und befürchteter hoher

Entschädigungssummen für die Stadt durch die Eingriffe in die Bausubstanz versagt. Die Stadt handelte relativ schnell, und bereits 1842 wurde der überarbeitete Entwurf in Berlin vorgelegt. Die OBD sah zwar ihre vorhergehenden formalen Einwände als „erledigt“ an, ging aber mit dem vorliegenden Entwurf ins Gericht und machte „auf die Oberflächigkeit aufmerksam ... mit welche ein in die Privat-Verhältnisse so tief eingreifender Gegenstand nicht alleine von der Ortsbehörde, sondern auch selbst von der Regierung behandelt“ (LHA 403/3627, 135) wurde. Es fehlte „gänzlich an dem Nachweise der Nothwendigkeit sowohl des Plans überhaupt, als der einzelnen Annahmen“ (ebd.). Im einzelnen bezweifelte die Berliner Behörde die „Nothwendigkeit“ und „Angemessenheit“ der Verbreiterung einzelner Gassen und schloß sich der vorgeschlagenen Straßenbreite eines Reklamanten an, die auch der Stadtrat gebilligt hatte. Warum eine Nebenstraße 30 Fuß Breite erhalten sollte, konnte die KRD der Berliner Behörde nicht plausibel machen. Ein weiteres Mal wurden die Pläne zur Überarbeitung zurückgeschickt; Ende 1843 gab sich die Berliner Behörde zufrieden und forderte die Reinzeichnung an, die Mitte 1844 vorgelegt wurde.

Nahezu gleichzeitig wandte sich in Duisburg das Blatt durch den ausführlich begründeten Widerspruch von 54 Bürgern gegen die Genehmigung des Planes (LHA 403/3627, 175ff). Mit zahlreichen Belegen dokumentierten sie ihre Hauptkritik an dem Bauplan: die „rücksichtslose“ Eintragung der „geraden Linie“ ohne Rücksicht auf den Gebäudebestand und die Unsinnigkeit dieser Planung, deren Baulinienführung keine bebaubaren Grundstücke übrig ließ und bei einer stufenweisen Realisierung zwischenzeitlich zu großen Beeinträchtigungen des Verkehrs durch Straßenverengung (siehe Kapitel 5.3.3) führte. Die Kontraproduktivität des Planentwurfes in den bestehenden Stadtteilen war, wie in vielen anderen Entwürfen, offensichtlich.

Die Stadtverwaltung und die KRD drängten dagegen 1844 zunehmend auf die Genehmigung des Bauplanes, da sich die Neubautätigkeit nach der Vollendung des Ruhr-Rheinkanals und dem Baubeginn der Köln-Mindener-Bahnstrecke rapide steigerte (LHA 403/3627, 431). Doch in Berlin überzeugten die Einsprüche der Bürger, und man forderte eine Überprüfung ihrer Bedenken. Die KRD kam dem nach und stellte 1845 fest, daß die Argumente nicht von der Hand zu weisen wären²⁴. Statt auf den Bauplan im Altstadtbereich ganz zu verzichten, schlug die KRD eine „totale“ Überarbeitung vor und legte einen Bericht vor, indem sie vorschlug, die größten Mißstände in der Altstadt zu beseitigen und zumindest die Breite der Hauptstraßen zu vergrößern. In den Nebenstraßen wolle sich die KRD indes mit der geringerer Breite „begnügen“ und den Gesichtspunkt der Geradlinigkeit zaghafter und mit mehr Rücksicht auf den Bestand umsetzen. Insbesondere die „große Standfestigkeit“ der Gebäude in der Altstadt schloß nach Meinung der KRD eine schnelle Realisierung des Bauplanes aus; es sollte auf keinen Fall ein Vorrücken in die bestehende Straßenfläche gestattet werden und „lieber auf Unkosten der Gradlinigkeit der Straßen einzelne Krümmungen“ beigehalten bzw. eingeführt werden (LHA 403/3627, 426). Es sollten nur

die „wesentlichsten Unregelmäßigkeiten“ durch den Abbruch zu weit vorstehender Häuser gemindert werden.

Die KRd verlangte von der Stadt eine Entscheidung, ob man auf den Aligmentsplan verzichten wolle oder nicht. Die Stadt faßte nach „reiflicher Ueberlegung“ den Entschluß, auf den Bauplan für die Altstadt zu verzichten und ihn nur für die Erweiterungsgebiete aufzustellen; der Plan sollte um die Fläche zum neuen Bahnhof hin erweitert werden.

Die KRd war mit dem städtischen Vorschlag nicht einverstanden. Sie stellte in Berlin 1846 die Anfrage, ob es „unter den geschilderten sehr schwierigen Verhältnissen nicht angemessen und zulässig sein dürfte, auf eine consequente Durchführung der breiten und geraden Straßen“ zu verzichten (LHA 403/3627, 428) (siehe auch Croon 1983, 68) und legte einen Entwurf zu einem „anderweitigen Aligmentsplan für den alten Theil der Stadt Duisburg“ vor, bei dem „mehr auf die Richtung der jetzigen Häuserzeilen geachtet“ wurde. 1847 wurden zwei Pläne eingereicht: ein Plan für die Altstadt, der die bestehenden Verhältnisse stärker berücksichtigte und eine Überarbeitung des Planes für die Erweiterungsgebiete, der ihre Ausdehnung bis zum Bahnhof vorsah.

Die KRd bevorzugte eher den Kompromiß mit den allgemein gültigen Zielen, als auf eine Lenkung der baulichen Entwicklung in der Altstadt zu verzichten – wenn auch nur in minimalsten Ausprägung. Der Konflikt wurde erst durch den Protest der betroffenen Grundeigentümer offenkundig. Im Vorfeld hatte die KRd eine Planung zur Genehmigung vorgelegt, der sie im Nachhinein selber große Mängel testieren mußte.

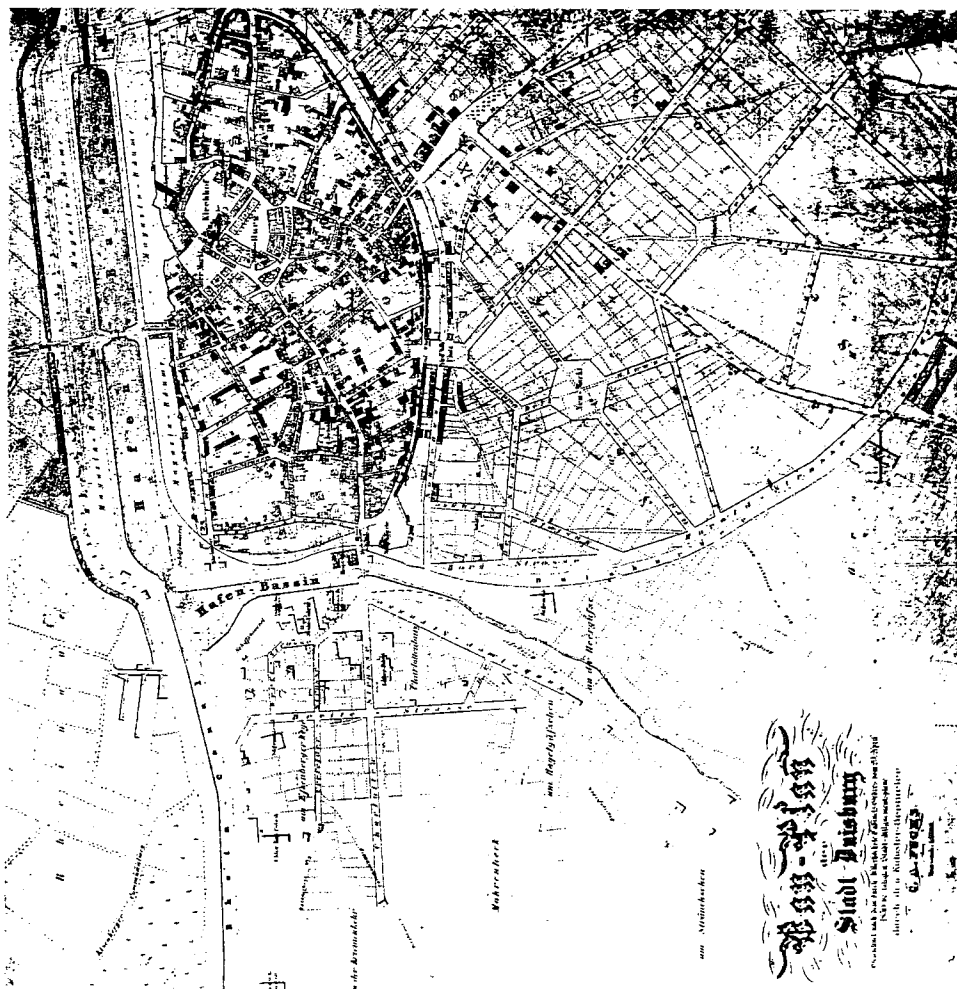
Am 29.4.1850 (Amtsblatt Reg.Düs. Nr.60/1850, 450) wurde der Plan nur für die neuen Stadtteile genehmigt (Abb. 23). Der Vorbehalt des Gemeinderates, „wonach niemand ein Recht erhalten soll, die Eröffnung von noch nicht vorhandenen Straßen früher zu verlangen, als bis das wirkliche Bedürfnis des Ganzen eintritt und die vorhandenen Mittel der Stadt es gestatten“ (Amtsblatt Reg.Düs. Nr. 60/1850, 450) die Straßen anzulegen, wurde von der Genehmigungsbehörde anerkannt (vgl. Krefeld). Das ggf. erforderliche Expropriationsrecht nach prALR wurde von der Regierung in Aussicht gestellt.

Das finanzielle Interesse der Stadt fand in Berlin breite Unterstützung: Das über den Bauplan erlangte „Planungsrecht“ konnte damit nicht von den privaten Anliegern in einen Anspruch auf Straßenherstellung durch die Gemeinde umgemünzt werden.

Der Duisburger Erweiterungsplan wurde weitgehend verwirklicht (Kastorff-Viehmann 1983, 197), da er sich äußerst „umsetzungsgerecht“ zeigte. Er wurde stark an den bestehenden Flurstücksgrenzen und vor allem an den bestehenden Feldwegen orientiert. Dort, wo diese gleichzeitig eine parallele Straßenführung ermöglichten, wurden sie bereitwillig aufgenommen. In einzelnen Planabschnitten führte die Beachtung der alten Feldwegführung zu dreieckigen, zum Teil sehr kleinen und gar verschnittenen vieleckigen Baublockzuschnitten. Es wurden zwar die üblicherweise vorgeschrie-

Abbildung 23

Bauplan der Stadt Duisburg von 1850



Der Bauplan der Stadt Duisburg von 1850 zeigte sich als äußerst umsetzungsorientierte Planung unter weitgehender Berücksichtigung bestehender Feldwege im Erweiterungsgebiet sowie Beibehaltung des Altstadtstraßennetzes; veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs der Stadt Duisburg

benen Marktplätze im Plan vorgesehen; doch der sechseckige Neu-Markt zeichnete sich durch sechs unterschiedliche Schenkellängen aus, die durch die alten Feldwege-einmündungen vorgegeben waren. Die Einschätzung, daß der Bauplan keine „repräsentativen“ und „stadtkünstlerischen Elemente“ enthielte und keinem „übergreifenden Ordnungsprinzip“ folgte (Kastorff-Viehmänn 1983, 197), kann nur bestätigt werden: Einige Straßenplanungen endeten abrupt in der Feldmark. Mit derartigen Erfahrungen ausgerüstet, konnte James Hobrecht in Berlin ab 1858 an die Erarbeitung des großen Stadterweiterungsplanes herantreten²⁵.

Essen

In Essen trat der Stadtrat 1841 „der Baucommission dahin bei, daß es der Anfertigung eines Bauplans für die hiesige Stadt vorläufig noch nicht bedürfe, und die hiermit verbundenen Kosten daher gespart werden können“ (Kastorff-Viehmänn 1983, 202), da die Bautätigkeit gering sei²⁶.

Die Äußerungen des Gemeinderates von Essen wurden als „unzureichend und ungenügend“ zurückgewiesen. 1845 erfolgte die Planerstellung auf Weisung der Regierung, die 1851 abgeschlossen war (Croon 1983, 68). Der Plan wurde erst 1862 genehmigt, da in Essen interne Querelen zwischen Stadtrat und Bürgermeister auftraten; für die Verzögerung sorgte die Position des Bürgermeisters, der Baulinien nicht für nötig hielt (Croon 1983).

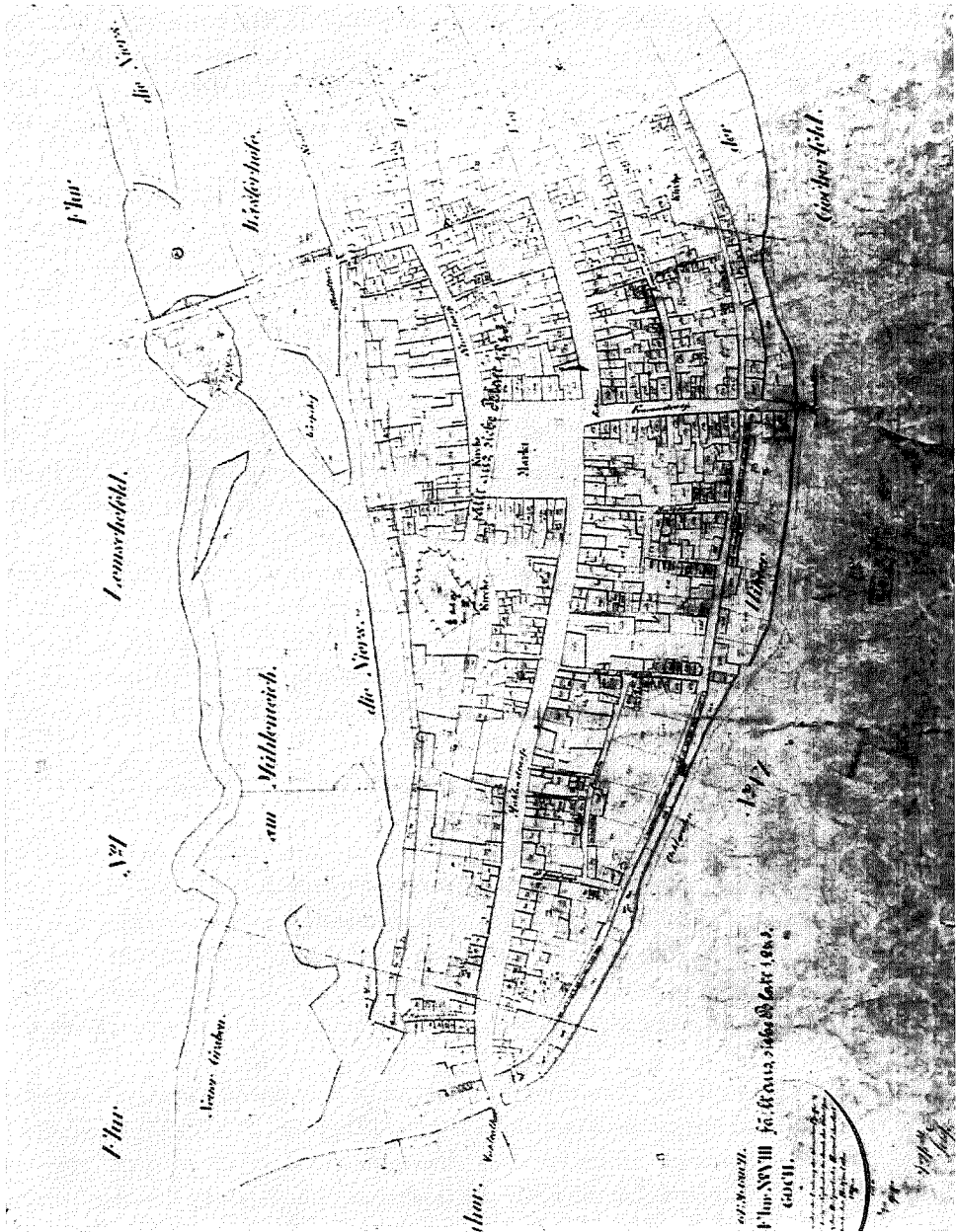
Goch

Die frühmittelalterliche Gründungsstadt Goch zählte 1839 3.622 Einwohner, deren Bevölkerungszuwachs ebenfalls überwiegend durch eine „innere Stadterweiterung“ mit Verbauung von Restflächen und Verdichtung bewältigt wurde (Abb. 24). Für die Zukunft wurde kein bedeutendes wirtschaftliches Wachstum erwartet, da Goch nicht an größere Handelswege angeschlossen war, der Haupterwerb in der Landwirtschaft lag und auch die Gewerbetätigkeit gering war. Dennoch versuchte man unter Zugrundelegung der Wachstumsraten seit 1817 (26% Zuwachs), die Einwohnerentwicklung weiter hochzurechnen und eine entsprechende Erweiterungsplanung für spektakuläre Zeiträume von 70 bis 100 Jahren (HStA Reg.Düs.25580) vorzulegen. Im Gegensatz zur Stadt und zur KRd sah der Landrat keinen Anlaß für die Aufstellung eines Planes (HStA Reg.Düs. 25589).

Zwischen dem Stadtrat und dem „Planer“, Landbauinspektor Hermann, der auch den Erläuterungsbericht verfaßte (s. Anhang), gab es unterschiedliche Auffassungen über die Richtung der Stadterweiterungsplanung. Während der Gemeinderat eine Verdichtung entlang der bestehenden Ausfallstraße befürwortete, wählte Hermann das Gebiet direkt im Anschluß an die Altstadt aus. Er befürchtete, daß sich niemand „gar zu weit von der Stadt“ an den wegführenden Straßen „anbauen“ würde und die Gefahr bestand, daß die an die Stadt grenzenden alten Gärten „unregelmäßig ... ohne zusam-

Abbildung 24

Fotoabzug des Urkatasters der Stadt Goch aus dem Jahre 1831



veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchiv der Stadt Goch

menhängende Straßenbilder und Anlage von öffentlichen Plätzen oder Promenaden“ (HStA Reg.Düs. 25580, 77) bebaut würden, wie dies bereits in Kleve oder Münster beobachtet werden konnte (zur Bestätigung dieser Auffassung siehe auch: Kleve). Über die Gründe des Stadtrates läßt sich nur noch spekulieren. Es kann durchaus im Interesse gelegen haben, die bestehenden Gartenflächen „hinter“ der Stadtmauer, die erfahrungsgemäß in Händen der Bürgerschaft lagen, im Sinne der Baufreiheit an den vorhandenen Gartenwegen zu bebauen und sich nicht selbst eine Baubeschränkung durch einen Plan aufzuerlegen.

Bauinspektor Hermann plante eine breite Promenade entlang der südlichen Stadtmauer. Im Bereich der sumpfigen Niederungen der Niers wurde auf eine Erweiterung wegen der notwendigen Dammlage der Straßen verzichtet. Innerhalb der Stadt war die Hauptstraße (Mühlenstraße) bereits 40–48 Fuß breit und ein dringendes Erweiterungsbedürfnis war dort nicht vorhanden (bis auf die Engstellen an den Stadttoren). In Richtung zur Niers wollte er die engen Gäßchen auf wenigstens 24 Fuß verbreitern und ebenfalls die Gasse längs der südlichen Stadtmauer mit ihren „Tagelöhnerhäuschen“ (HStA Reg.Düs. 25580, 78) sowie sämtliche südwestlichen Gäßchen bei „Wiederaufbau neuer Häuser“ verbreitern. Die in dem Erläuterungsbericht verwendeten Begriffe der „Hauptreparatur“ und „Wiederaufbau“ zeigten deutlich die Orientierung auf Grundgedanken und Terminologie des Gesetzes vom 16.9.1807.

Der alte Marktplatz (Abb. 25) konnte laut Hermann in seiner „Gestalt“ erhalten bleiben; der unregelmäßige Platz an der Kirche sollte jedoch an der Süd- und Nordseite „durch Entfernung von Häusern, denen kein größerer Werth beigelegt werden kann“ vergrößert werden, damit sich bei „öffentlichen Feierlichkeiten die Prozessionen ... freier um die Kirche herum bewegen können“ (HStA Reg.Düs. 25580, 79) und sich zudem der Platz zur Niersseite hin öffnen konnte.

Im weiteren Bearbeitungsverfahren wurden die geplanten Straßenbreiten noch verändert. Die ursprüngliche Promenadenbreite von 60 Fuß wurde zuerst auf 48 Fuß reduziert, da selbst der „Planer“ Hermann von der Durchsetzbarkeit seiner Idee nicht mehr überzeugt war: Die Bewohner würden sich wohl „nie entschließen“ die neuen Straßen in der Breite von 60 Fuß anzulegen, da bedeutende Acker- und Gartenflächen verloren gingen und „auf Kosten der Gemeinde“ aufgekauft werden müßten (HStA Reg.Düs. 25580, 86). Die KRd akzeptierte die Reduzierung. Vom Berliner Ministerium wurde selbst diese Breite als zu üppig und eine Breite von 40 Fuß als ausreichend angesehen.

Anfang 1843 wurde der Plan öffentlich ausgelegt. Aus der Bürgerschaft wurden keine Reklamationen gegen den Plan erhoben (HStA Reg.Düs. 25580, 92). 1845 wurde der Bauplan genehmigt. Bereits 1866 wurde der Plan in Goch als „veraltet“ angesehen, und der Bürgermeister bat die KRd um Aufhebung der Planung bzw. Modifizierung der Nebenstraßen entsprechend den örtlichen Verhältnissen (HStA Reg.Düs. 25580, 101).

Abbildung 25

Darstellung von Goch aus dem Jahre 1831 nach der Zeichnung vom Michael Buyx mit räumlicher Zuordnung der wesentlichen Planungsaussagen des 1845 genehmigten Bauplanes



- 1 Verbreiterung der Engstellen Mühlenstraße
- 2 Erweiterung zwecks Herstellung einer besseren Verbindung zum Stadtgraben
- 3 Vergrößerung des unregelmäßigen Kirchplatzes:
Abriß der Bebauung an der Nord- und Südseite und Öffnung des Platzes zur Niers
- 4 Erweiterung zwecks besserer "Kommunikation"
- 5 Schaffung einer besseren Verbindung der Gässchen zum Stadtgraben
- 6 Verbreiterung all der kleinen Gässchen bei gütlicher Wiederaufbau der Häuser
- 7 von der Stadterweiterung betroffene Tagelöhnerhäuser hinter der Stadtmauer
- 8 Verlauf des Stadterweiterungsgebietes zwischen Mühlentor und Nafstor außerhalb der Stadtmauer

veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs der Stadt Goch

Kleve

Der Stadtbauplan von Kleve (Abb. 26 und 27) wurde 1836 begonnen und 1839 der Entwurf samt Erläuterungsbericht bei der KRd eingereicht. Besondere Probleme stellten die starken Gefälleunterschiede dar, die z.B. einen großen „Auf- und Abtrag“ von Gelände erforderten und z.T. nur als Promenaden (Fußwege) und nicht für den Fahrverkehr geeignet waren (HStA Reg.Düs. 25589, 23.12.1839).

In der Planung stand die Schaffung einer Straßenverbindung zum Kanal und die Anlage eines „Packhofes“ für den Schiffsverkehrsverkehr, die Erweiterung der Altstadtstraßen unter ausdrücklicher Berücksichtigung der bestehenden Häuser (bis auf die „bauwürdigen Arme-Leute Häuser“) und die Anlage kleinerer Erweiterungsgebiete im Vordergrund. Durch die „bewegte“ Topographie war die Anlage von „regelmäßigen“ Quartieren – entsprechend dem Planungsleitsatz des „Rasterplanes“ – nicht möglich; im Osten sei wegen des Berghanges, der größtenteils aus Gärten bestand, nur eine eingeschränkte Bebauung möglich. Die Verbindung zu den Erholungsbereichen Kleverberge und Tiergarten sollte durch die Anlage von Promenaden attraktiver gestaltet werden (Abb. 28).

Der Ortsvorstand zeigte sich 1839 mit dem Entwurf einverstanden. In der achttägigen Offenlage 1842 wurden auch seitens der Bewohner keine Einsprüche geltend gemacht. Am 17.10.1842 wurde der Bauplan genehmigt²⁷ (Abb. 29).

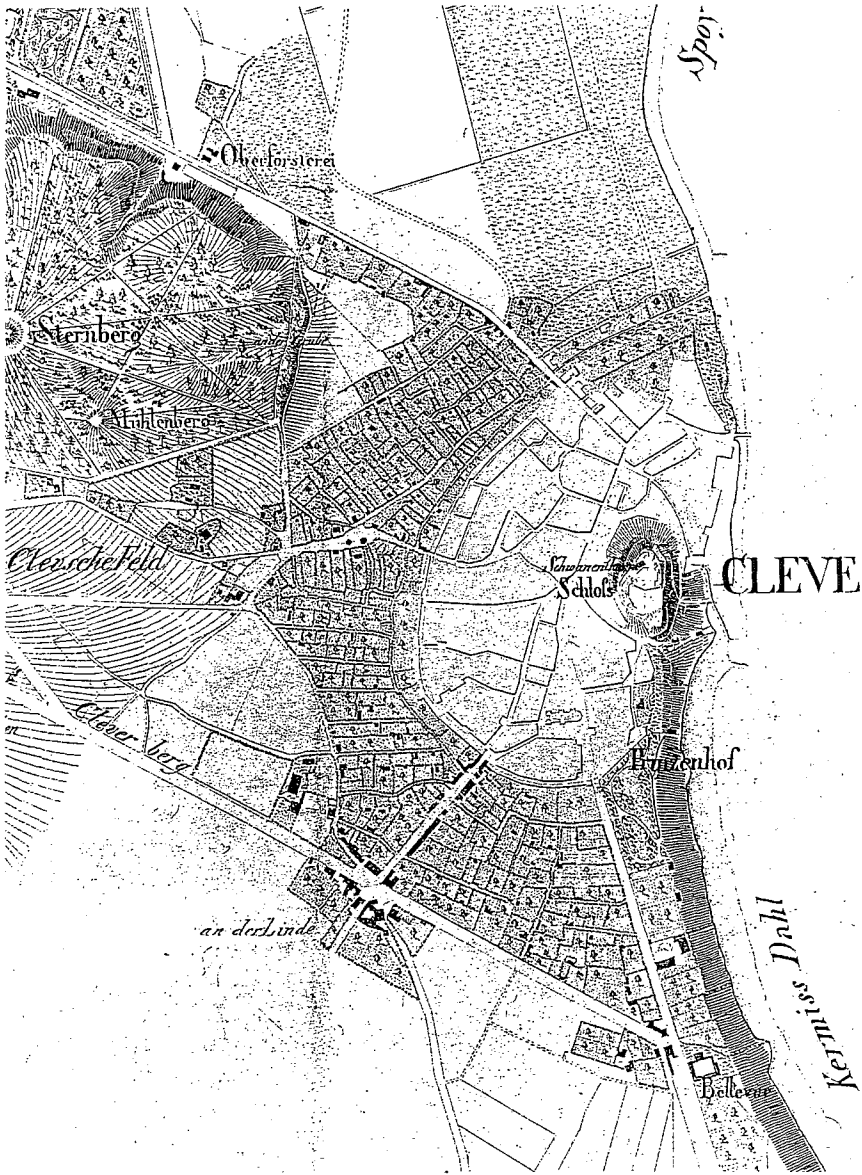
Neuß

Durch den Abbruch der Stadttore und der Abtragung der Stadtmauer zwischen 1812 und 1829 und gleichzeitig ungeordneter Bebauung entlang der Ausfallstraßen hatte sich das Stadtbild wesentlich verändert. Mit dem Abbruchmaterial der Festungsanlage hatte man die Straßen gepflastert, so daß Neuß bereits in den 20er und 30er Jahren des 19. Jh.s über ein Straßenpflaster verfügte (Engels 1986, 189 ff.). Zwischen 1816 und 1858 wurden 242 Wohnhäuser neuerrichtet (vorhandene Wohnhäuser 1816: 673). Mit jährlich rund 6 Neubauten lag diese Zahl unter dem Durchschnitt der Bautätigkeit im Kreis (Engels 1986, 187). Bei nur geringer Neubautätigkeit hatte allerdings die bauliche Verdichtung in der Altstadt durch Anbauten und Aufstockungen stark zugenommen: 1816 wurden bereits 8,11 Personen pro Haus gezählt (Engels 1986, 187 ff.).

Die Arbeiten am Bauplan wurden 1836 begonnen und recht zügig durchgeführt. 1839 wurde bereits ein Erläuterungsbericht von Bauinspektor Walger vorgelegt und mit dem Hinweis, daß die neuen Bauquartiere mittelst bereits bestehender Querstraßen mit den Längsstraßen der Stadt in eine regelmäßige Verbindung gebracht wurden (HStA Reg. Düs. 25625, o.N. vom 1.7.1839 (s. Anhang), auf ein umfassendes Planwerk hingewiesen.

Die Erweiterung der Altstadtstraßen wurde von Walger auf behutsame und mit den „Oertlichkeiten ... verträglicher“ Weise (HStA Reg.Düs. 25625) vorgenommen. Ebenso wie in Uerdingen wurde eine stufenweise Realisierung des Bauplanes vorgeschlagen.

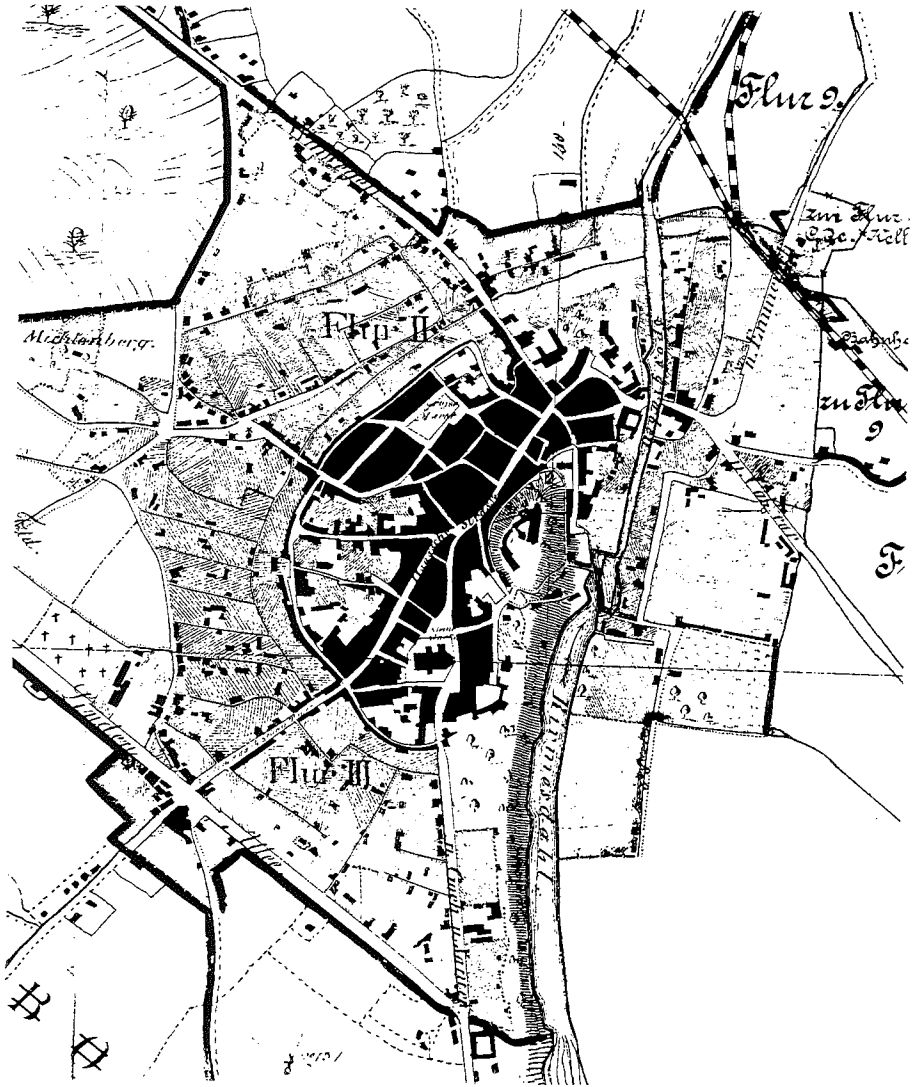
Abbildung 26
Grundriß der Stadt Kleve mit Ausschnitten der Karte des Tiergartens von 1832



aus: Historischer Ortskernatlas Kleve (Blatt 2) von 1992, veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs der Stadt Kleve

Abbildung 27

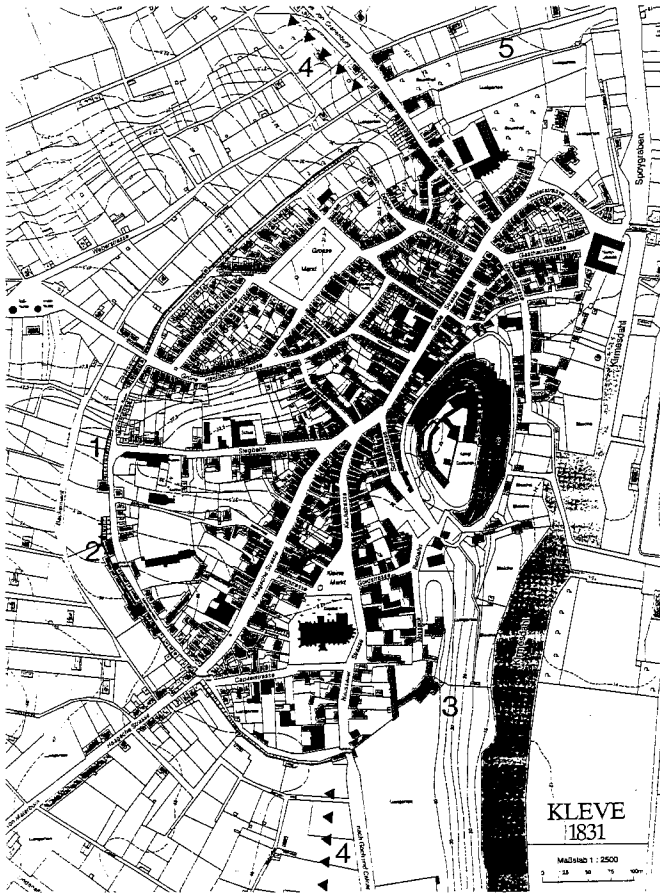
Plan der Stadt Kleve von 1831



Bereits 1831 wurden die Ansätze unregelmäßiger Bebauung in den außerhalb der ehemaligen Stadtmauer liegenden Gärten deutlich, auf die bei der Aufstellung der Planes von Goch als abschreckendes Beispiel hingewiesen wurde und die der Bauplan für Kleve von 1842 berücksichtigen mußte. Im Nordosten ist bereits der Verlauf der Bahnstrecke angedeutet; aus: Historischer Ortskernatlas Kleve von 1992, veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs der Stadt Kleve

Abbildung 28

Grundriß der Stadt Kleve nach der Urkarte von 1831 mit räumlicher Zuordnung wesentlicher Planungsaussagen des Bauplanes von 1842



- 1 Stadtmauerdurchbruch und Verlängerung der Straße auf Wunsch der Eigentümer
- 2 Abriss der kleinen „Arme-Leute-Häuser“ hinter der Stadtmauer an der West- und Südseite der Altstadt
- 3 Durch den Berghang beschänkte Stadterweiterung östlich des Nassauer Tores
- 4 Ausdehnung des Stadterweiterungsgebietes zwischen den Straßen nach Goch und Kranenburg
- 5 Projektierung eines neuen Packhofes mit Anbindung an die Stadt und die Bahnstrecke (siehe Abb. 27) nordöstlich der Köln-Nymwegener Straße im Bereich alter Gärten

aus: Historischer Ortskernatlas Kleve (Blatt 10) von 1992, veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs der Stadt Kleve

Abbildung 29

Baufuchtlinien für einen Ausschnitt der Altstadt in Kleve aus dem Jahr 1860



Die neuen Baufluchtlinien sollen möglichst durchgängige Straßenbreiten im Falle eines Neubaus gewährleisten; aus: HStA Reg.Düs. 25589

Die vom Ortsvorstand als „überflüssig“ befundenen freien Plätze wurde vom Planverfasser „aus diesem Grunde“ auch nicht vorgenommen. „Man begnügte sich innerhalb des alten Stadtkerns mit der Regulierung der bestehenden Straßen und außerhalb der ehemaligen Mauern mit dem Ausbau vorhandener Ausfallstraßen, die man einfach mit Querverbindungen versah“ (Engels 1986, 184).

Gegen die Altstadtplanung sprachen sich allerdings in einer Bürgereingabe 17 Unterzeichner aus, die sich unter Betonung des Gesichtspunktes „Stadtverschönerung“ für die Einrichtung freier Plätze einsetzen, die der Gemeindevorstand abgelehnt hatte. Besonders wurde eine Akzentuierung des Marktes und des Platzes an der Münsterkirche in der Altstadt gefordert, die als „Zierden, touristische Attraktionen“ und Denkmäler für die Nachwelt bezeichnet wurden. Zur Erlangung der Rechtwinkligkeit des Marktplatzes wurde gar der Abriss einiger vorspringender Häuser vorgeschlagen und dabei auf das Beispiel der Stadt Köln verwiesen, die umfangreiche Opfer für die Erweiterung der alten Straßen erbringen würde. Der Bürgereingabe wurde eine Alternativplanung beigefügt. Inwieweit diese berücksichtigt wurde, kann anhand der Aktenlage nicht mehr nachvollzogen werden; jedenfalls wurde der Plan infolge der Reklamationen 1843 erneut offengelegt²⁸.

1845 wurde der Bauplan zur Erlangung der Genehmigung nach Berlin versandt. Dort hatte man „im Wesentlichen nichts zu erinnern gefunden“ (HStA Reg.Düs. 25625,o.N. vom 19.5.1845); die Beibehaltung des ursprünglich beabsichtigten Platzes wurde als wünschenswert erachtet und die nochmalige Stellungnahme der KRD hierzu eingeholt. Für Neuß wurde der Bauplan bereits am 25.4.1846 genehmigt.

1858 bereits begann die Diskussion um Erweiterung und Modifikation des Bauplanes, die 1863 beschlossen wurden. Wie bei einer Vielzahl der in den 1840er Jahren aufgestellten Bauplänen sorgte die rasante Bauentwicklung der 1850er Jahre für eine erste Erweiterung der zu eng geschnittenen Planungsgebiete.

Uerdingen

Der ebenfalls 1836 begonnene Bauplan von Uerdingen wurde am 7.7.1862 (HStA Reg.Düs. 25653,o.N.) in Berlin genehmigt²⁹. Die umfangreiche und nur cursorisch durchgearbeitete „Akte“ zum Stadtbauplan von Uerdingen im Hauptstaatsarchiv NW deutet auf die „üblichen“ Konflikte bei der Planaufstellung hin: Verzögerungen bei der Erstellung der Planungsgrundlagen³⁰, notwendige Bestimmungsgespräche zur Planung vor Ort, Anmahnungen der Fertigstellung seitens der KRD etc.

In dem 1850 eingereichten Erläuterungsbericht (s. Anhang) von Landbauinspektor Walger wurde die schon lange anstehende Entscheidung über die Lage des Bahn- und des Packhofes als Grund für die Verzögerung bei der Planerarbeitung angeführt³¹.

Bis auf die Begrenzung durch den Rhein im Osten der Stadt stellten sich der Stadterweiterung in der Ebene keine topographischen Hindernisse in den Weg: Die neuen Bauquartiere mit einer Aufnahmekapazität für weitere 5.000 Bewohner (Bevölkerungs-

stand 1850: 3.000 Einwohner) wurden im Norden und in geringerem Maße im Süden angeordnet. Dem nördlichen Erweiterungsgebiet, in dem der Bahn- und Packhof lagen, wurde die erste Priorität bei der Realisierung zuerkannt. Von einer Ausdehnung in westlicher Richtung wurde abgesehen, da die tiefer gelegenen Stellen im Überschwemmungsbereich des Rheins lagen. Insbesondere an die Entwicklung des Bahnhofsbereiches und des Vorhofes am Packhof wurden große Erwartungen gestellt. Deren verkehrliche Bedeutung sollte durch breite Zufahrtsstraßen als auch einem Bahnhof und Packhof verbindenden Schienenstrang für Pferde- bzw. Dampfbahn berücksichtigt werden.

In der Begründung zur Größe der Bauquartiere wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diese nicht zu groß und damit für „weniger Bemittelte nicht zu theuer“ (HStA Reg. Düs. 25653,o.N.) sein dürften und dennoch Flächen für einen „kleinen Garten“ ermöglichen sollten.

Die Straßenplanung sollte die bestehende Bebauung möglichst beibehalten und die neuen und alten Bauquartiere auf „schlichte“ Art und Weise verbinden. Die Straßen der Erweiterungsgebiete sollten in paralleler Lage zu den bereits vorhandenen Hauptausfallstraßen im Norden und Süden gebracht werden, die somit für die Erweiterung ein Grundgerüst darstellten. Alle Bauquartiere sollten eine direkte Verbindung zum Rheinufer haben.

In dem Erläuterungsbericht griff Landbauinspektor Walger ein Durchführungsproblem auf: die für „Bauplätze zu benutzenden Parzellen“ sollten mit ihren Grenzen möglichst parallel durchschnitten werden, „weil den Baulustigen die Erwerbung regelmäßiger Baustellen dadurch erleichtert wird, daß sie einen Theil der dazu nöthigen Grundstücke nur von einem oder von zwei Eigenthümer anzukaufen“ hätten (HStA Reg.Düs. 25653,o.N.).

Dem Hochwasserschutz mit einer entsprechenden Berücksichtigung der Höhe der Straßendämme kam eine besondere Bedeutung zu; es wurden die von alters her bekannten maximalen Pegelstände zugrunde gelegt³² und ausführlich die Entwurfslösung für die Dämme und Deichanlagen im Erläuterungsbericht beschrieben³³.

Die Straßenbreiten in dem für den Ausbau priorisierten nördlichen Erweiterungsgebiet wurden mit den üblichen 36 Fuß (= 11,30 m) Breite vorgesehen (Regierungs-Instruktion). Für die Hauptverbindungsstraßen wurden entsprechend ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz 48 bzw. 60 Fuß Breite angenommen. Für die durch den Ort führende Staatsstraßen wurden auch an der engsten Stelle eine Breite von 30 Fuß geschaffen.

Für zusätzliche öffentliche Gebäude wurden in Uerdingen vorerst keine Flächen reserviert, wenngleich der Planverfasser „aufmerksam“ machte, daß beizeiten bei der Realisierung der umfangreichen Erweiterungsflächen für „a. eine zweite Kirche, nebst deren nöthigen Pfarr- und Schulgebäude, b. eine höhere Bürgerschule, c. ein Hospital,

d. einige Lagerhäuser und e. eine Schlachthalle“ (HStAReg.Düs. 25653, o.N.) angekauft werden mußten.

Geldern, Rheinberg, Wesel und Xanten

Für Geldern, Rheinberg³⁴, Wesel³⁵ und Xanten sind im Hauptstaatsarchiv in Düsseldorf keine Akten zu Baualignementspläne vorhanden.

Der Bauplan für Rheinberg wurde vom Stadtarchiv Rheinberg als Kopie einer Handzeichnung zur Verfügung gestellt³⁶ (Abb. 30).

5.2.5 Die Städte mit unvollendeten Stadtbauplänen: Emmerich, Kempen, Lennep/Hückeswagen, Moers, Rees, Rheydt, Solingen und Werden

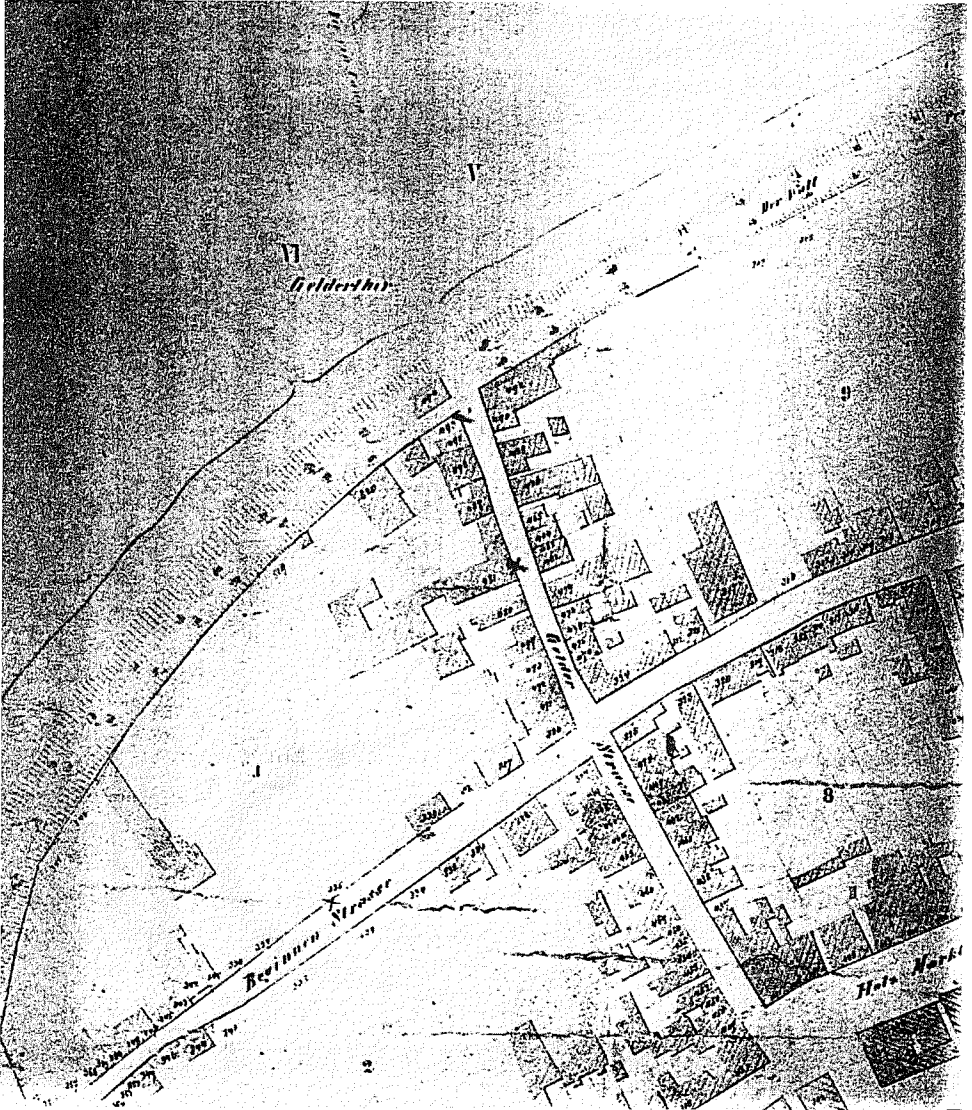
Emmerich

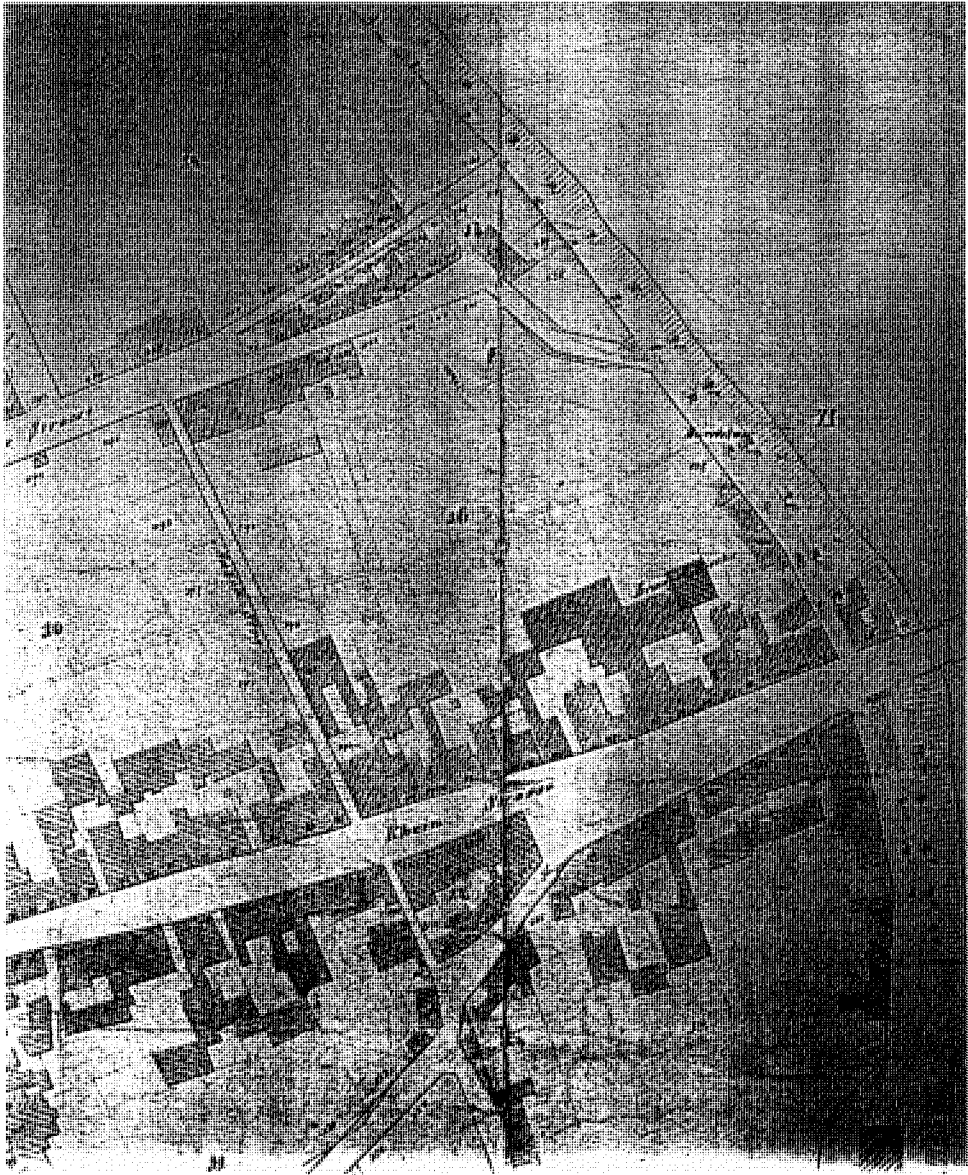
Das Bauplanverfahren begann 1836 mit der üblichen Überarbeitung und Revision der Katasterzeichnung. Den Auftrag zum Bauplanentwurf erhielt Landbauinspektor Hermann, der relativ zügig arbeitete und bereits ein Jahr später einen Planentwurf mit Erläuterungsbericht vorlegte. Die Planerstellung wurde in Emmerich begrüßt, und der Gemeinderat war bereits bei der Abgrenzung des Gebietes einstimmig der Meinung gewesen, „daß die Ausdehnung eines so wichtigen und kostspieligen Planes nicht zu gering gegriffen“ sein dürfte (HStA Reg.Düs. 11522, 26.12.1835). Man wollte daher die „ganze Flur III“ sowie die Gärten und den alten Stadtgraben einbeziehen.

Die Stadt beantragte die „höhere Genehmigung“ des Planentwurfes. Während seitens der Regierung noch kleinere Revisionen und Überprüfungen mehr planungstechnischen Inhaltes verlangt wurden, änderte sich vor Ort die Einstellung zum Planentwurf. Stadtvertretung und Bürgermeister waren sich in der Zwischenzeit der „rückichtslosen Durchschneidung“ der bestehenden Gebäude in der Altstadt, die der Plan anscheinend vorsah, bewußt geworden und sahen eine ungeheure Schuldenlast auf die Stadt zukommen, wenn der Bauplan in dieser Art und Weise verwirklicht würde. Die Bebauungsmöglichkeit wurde durch die entstehenden Grundstückszuschnitte als unzweckmäßig eingeschätzt. Noch 1842 wurde betont, daß man aus diesem Grunde die ganze Angelegenheit habe ruhen lassen und sich auch weiterhin gegen den Plan ausspräche. Die Verzögerungstaktik der Stadt zeigte auch in Emmerich Erfolg: Der Plan wurde nie weiter betrieben.

Abbildung 30

„Bau-Alignements-Plan der Stadt Rheinberg“, Kopie einer Handzeichnung aus dem Jahr 1857





Die beiden Kartenausschnitte zeigen den Verlauf der Straßenbaufluchten in der Altstadt von Rheinberg mit weitgehender Festschreibung von Verlauf und Breite des bestehenden Straßennetzes. Ob es sich tatsächlich um Ausschnitte aus dem 1845 genehmigten Bauplan handelt, bleibt ungewiß; veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs der Stadt Rheinberg

Kempen

In seiner Stellungnahme zum Planungserlaß aus Düsseldorf betonte der Gemeinderat von Kempen, daß man nur die Notwendigkeit einer Bauplanerstellung sähe, wenn eine Bezirksstraße durch Kempen geführt würde. Nach der Erfahrung wurde eine „Erweiterung der Gebäulichkeiten nicht erwartet“, da die Stadt hauptsächlich vom Ackerbau lebe (HStA Reg.Düs. 25587). Der Gemeinderat ließ die Sache auf sich beruhen und legte auch die gewünschte Gebietsabgrenzung nicht vor.

Erst 1850 wurde ein Planungsverfahren wegen des Baus von zwei Bezirksstraßen eingeleitet. Doch 1852 erklärte der Gemeinderat erneut, vorläufig auf einen Stadtbauplan verzichten zu wollen und begründete diesen Verzicht mit neuerlichen Planungskosten³⁷. Der Landrat hingegen sah die Notwendigkeit eines Bauplanes wegen der geplanten Bezirksstraßen umso mehr gegeben, in deren Zuge zahlreiche Neubauten erwartet wurden. Er drohte der Gemeinde mit dem Erlaß einer Bau-Polizei-Ordnung. Laut Aktenlage verlief das Bauplanverfahren im Sande.

Lennep und Hückeswagen

In Lennep und Hückeswagen (gemeinsame Akte HStA Reg.Düs. 25602) wurden die Bauplanarbeiten 1836 bereitwillig aufgenommen und von Bürgermeister und Gemeinderat ausdrücklich befürwortet, da schon seit mehreren Jahren ein Bedürfnis nach einem städtischen Bauplan vorläge und dieser nur wegen der Kosten nicht in Angriff genommen worden war. Man befürchtete jedoch, daß eine in Düsseldorf und nicht vor Ort durchgeführte Planung bei gleichzeitig ungenauen Katasterplänen das Ergebnis beeinträchtigen würde³⁸; eine wohl zu Unrecht angenommene Befürchtung, da die örtliche Erstellung der Baupläne übliche Praxis war.

1837 wurde der Planentwurf zusammen mit Mitgliedern des Rates von Landbauinspektor Oppermann erstellt. Der Bauplanentwurf wurde jedoch nicht von der KRDA akzeptiert und von dort 1843 um Vervollständigung des Planes nachgesucht. Ende der 1840er Jahre stockte das Verfahren der Aktenlage nach und kam erst 1850–1854 erneut in Schwung mit zahlreichen Anmahnungen des Bauplanes durch die KRDA und weiteren Verzögerungen durch Geometer Hensel bzw. Landbauinspektor Oppermann.

1854 wurde der Plan erneut bei der KRDA eingereicht und wiederholt als unvollständig angesehen³⁹. Doch die Überarbeitung wurde in Lennep verschleppt, weil dort große Bedenken gegen die Feststellung des Bauplanes auftraten. Eine weitergehende Begründung der Bedenken ist aus der Aktenlage nicht ersichtlich; vermutlich standen die bereits bekannten Umsetzungsprobleme und die Frage der Entschädigung auch hier zur Diskussion.

1858 wurde der Aligmentsplan in der Stadtverordnetenversammlung beraten und abermals nicht entschieden; „Polizeiverordnungen“ anderer Städte sollten noch zu Rate gezogen werden. Das Verfahren verlief im Sande.

Moers

In der ehemaligen alten Residenzstadt Moers begann die Diskussion um die Bauplanerstellung 1843 (HStA Reg.Düs. 25608). Der Stadtrat nahm eine differenzierte Position ein. Das Baubedürfnis in Moers wurde als sehr gering eingeschätzt und ein Bauplan abgelehnt. Man sah es aber durchaus als richtig an, Grundzüge und Regeln für die Genehmigung der Neubauten aufzustellen. Diese Regeln stellte der Rat, vorbehaltlich der höheren Genehmigung, zusammen⁴⁰. Den Inhalten nach entsprachen sie dem Charakter eines Baureglements. Für die neuen Straßen wurden 36 Fuß Gesamtbreite vorgegeben, eine mindestens zweigeschossige Bauweise und die Beachtung der „geraden Linie“ vorgeschrieben. Die „geraden“ statt „krummen“ Straßenlinien sollten die Regel sein, wenn sie sich mit der Örtlichkeit und den Interessen der Grundeigentümer vereinbaren ließen. Durch die Pflicht zur Bauanzeige, die Prüfung des Baugesuches durch die Ortspolizei und die Prüfung zweifelhafter Fälle durch den Gemeinderat selbst, sah man durchaus eine ausreichende Regelung des lokalen Bauprozesses sichergestellt. Die Terminologie nahm auch hier wieder eindeutigen Bezug auf das Gesetz vom 16.9.1807. „Die vorstehende Regeln halten wir für völlig ausreichend für das Bedürfnis des hiesigen Ortes und finden uns im Interesse desselben gedungen jeden andern Bauplan oder eine von einem Baubeamten zu entwerfende kostspielige Bauordnung ganz abzulehnen“ (HStA Reg.Düs. 25608, 4.7.1843. Ein Stadterweiterungsplan nahm hier also die Form eines schriftlichen Regelwerkes unter Zugrundelegung gerader Straßen an.

Die KRD ließ nicht locker. 1844 schickte der Bürgermeister einen Bericht an den Landrat, daß sich der Stadtrat wiederholt versammelt hatte, um „endlich einen der hohen Regierung genügenden Beschluß“ zu fassen und die Motive darzulegen, die für einen „Ausstand“ von den Planungsarbeiten sprachen. Offenbar war man von der ablehnenden Haltung notgedrungen abgerückt und verlegte sich auf eine Verzögerungstaktik. Begründet wurde der beantragte Aufschub mit dem geplanten Bau einer Eisenbahnstrecke von Ruhrort über Krefeld nach Viersen sowie zwei weiteren übergeordneten Ortsverbindungsstraßen, die sich auf den Stadtbauplanentwurf auswirken würden (HStA Reg.Düs.25608 vom 28.2.1844). Der förmliche Beschluß über den anzufertigenden Stadtbauplan sei „noch nicht an der Zeit“. Für 1845 fand sich noch der Hinweis, daß der Gemeinderat den Landbauinspektor Walger mit der Ausarbeitung des Bauplanes beauftragen wollte (HStA Reg.Düs. 25609 vom 20.1.1845). Damit endete der Schriftverkehr zum Bauplan⁴¹.

Rees

Die Arbeiten am Bauplan für die Stadt Rees begannen 1835 mit der Abgrenzung des Planungsgebietes durch den Gemeinderat und der Katasterrevision von 1837. Wie auch in anderen Städten zeigte sich Landbauinspektor Hermann außerstande, den

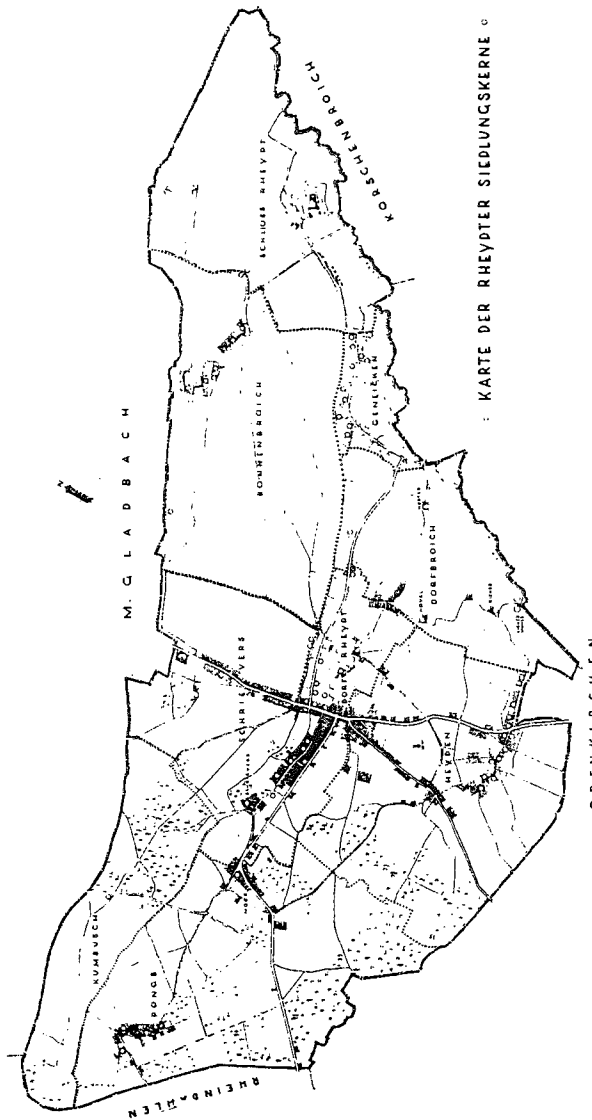
Plan wegen der notwendigen umfangreichen Aufmaßerbeiten alleine anzufertigen und beantragte eine „Hilfe“. Mitte 1838 wurde der Bauplan zur Genehmigung eingereicht. Anscheinend lag der Plan bis 1841 zur Prüfung bei der KRd, die neben den üblichen Überarbeitungsvermerken zur Vermaßung etc. auch inhaltlich Kritik übte und die geringe Beachtung der bestehenden Parzellengrenzen anmahnte. In Rees schien man durchaus an einem Bauplan interessiert zu sein, wie die Nachfragen nach dem Stand der Bearbeitung seitens des Bürgermeisters belegen. Die Voraussetzung für die Vergrößerung der Stadt stellte die Auffüllung der Stadtgräben (1842) und die Abtragung der Festungswälle dar. In der Notzeit 1847 wollte die Stadt für die Abtragung der Wälle die „vielen Armen“ im Zuge von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen einsetzen und forderte immer wieder die Plangenehmigung als Grundlage für diese Arbeiten. Seitens der Stadt erwartete man durch die „Nivellierung“ der umgebenden Wallanlage „schöne Baustellen“ (HStA Reg. Düs. 11521).

Die KRd bemerkte, daß im Bereich der Festungsanlagen die Militärbehörde generell ihr Einverständnis geben mußte; vermutlich lag hier der Grund für die langen Verzögerungen. 1849 kam wieder Schwung in das Verfahren. Der über 10 Jahre alte Planentwurf mußte allerdings auf den neuesten Stand gebracht und die zwischenzeitlich errichteten Neubauten eingetragen werden. Die Stadt Rees weigerte sich, die Kosten für die Planüberarbeitung zu übernehmen, da die Genehmigung nicht aus ihrem Verschulden so lange verschleppt wurde. Die KRd wies jedoch den Bürgermeister mit strenger Fristsetzung zur Begleichung der Planungskosten an. Die Stadt beantragte wegen der bevorstehenden Einführung der neuen Gemeindeordnung die Rückstellung des Beschlusses über den neuen Plan. Auch diese Planung verlief im Sande⁴².

Rheydt

In Rheydt (Abb. 31) kamen 1835 die Planungsarbeiten, ähnlich wie in Mönchengladbach, nur zögerlich in Gang, da auch hier der 1840 verstorbene Bauinspektor von Gloeden mit den Arbeiten betraut wurde⁴³. Sein Nachfolger Landbauinspektor Walger stellte den Entwurf fertig, und im Mai 1843 wurde die Reinzeichnung mit allen Unterlagen von der KRd mit der Aufforderung zur Offenlage zurückgesandt. Die Offenlage erfolgte im Juni 1843. Gegen die Festsetzung des Planes erhoben die evangelische Gemeinde, Peter Jöbges, W. Dilthey & Cie. und Mathias Veines Einspruch. Die Einsprüche wurden dem Gemeinderat zugeleitet, der sein Gutachten über die Einsprüche und das Planungsprojekt in einer protokollarischen Erklärung vom 1.8.1843 zusammenfaßte (Strauß 1897): Er befand den Plan als in „mancher Hinsicht ungeeignet und unzweckmäßig, (und) sogar in einzelnen Theilen für das Allgemeine nachtheilig“ (zit. Strauß 1897, 161)⁴⁴. In einer Gemeinderatskommission sollte gemeinsam mit dem Kreisgeometer Werner aus Mönchengladbach der Bauplan entsprechend geändert und nach der Revision durch die Königliche Regierung nochmals offengelegt werden⁴⁵. „In dem Schooß der Berathungen dieser Commission sind dann die Ein-

Abbildung 31
Karte der Rheydter Siedlungskerne um 1820



Die schraffierte Fläche stellt die Besiedlung der Ortsteile nach der Katasterkarte von 1819/1820 dar. Die punktierte Linie stellt die Grenzen der Ortsteile nach der Katasterkarte von 1819/1820 dar; aus: Krapohl, Wilhelm E., *Historisch-topographische Entwicklungsgeschichte von Rheydt, Köln (Dissertation)* 1953, 75

sprüche mit sammt dem Bauplan begraben worden, der bis heute noch bei der Königlichen Regierung beruht, die es ebenfalls nicht für angemessen erachtete, auf die Angelegenheit zurückzukommen“ (Strauß 1897, 162).

Warum die KRd in Rheydt nicht wie in Mönchengladbach die Planung anmahnte, bleibt beim Chronisten Strauß unerwähnt. Strauß nannte als Ursache für die im Sande verlaufende Planung, daß „niemand mehr rechten Muth (gehabt hätte), die schwierige Angelegenheit, die manch gewaltsamen Eingriff in die Eigentumsverhältnisse und altüberkommenen Zustände erforderte, wieder aufzugreifen“ (Strauß 1897, 162). Auf der Grundlage der 1853er Verordnung regelte man lediglich die Anweisung der Baufluchten nach Vorlage eines förmlichen Baugesuches, welches nach Strauß oft mangelhaft war. 1855 wurde für Rheydt die erste Bauordnung aufgestellt (Strauß 1897, 162).

1860 wurde wegen der zunehmenden Bautätigkeit unter dem neuen Bürgermeister von Belsen ein neuerlicher Start für eine Bauplanerstellung versucht. Die Arbeiten liefen sehr langsam an, da wegen der zahlreichen Eisenbahnbauten die Geometer überlastet waren. Erst nach mehreren Anläufen wurde 1874 ein Plan vorgelegt⁴⁶. „Eine förmliche Feststellung des Planes ist auch nach dieser Zeit nicht erfolgt. Derselbe bildet somit lediglich ein Project und eine Unterlage für die Feststellung einzelner Straßenzüge. Auch machte die unaufhaltsam weiter fortschreitende bauliche Entwicklung der Stadt die Einhaltung des Rahmens dieses Stadtbauplanes schon bald unmöglich. Die Lage, Richtung und Breite der Straßen mußten vielfach abgeändert werden, so daß der Bebauungsplan kaum noch als Richtschnur für die weitere bauliche Entwicklung dienen konnte und deshalb neue Straßen nur noch nach Prüfung jedes einzelnen Falles offen gelegt wurden“ (Strauß 1897, 163).

Mit dem Erlaß des prFILG ließ man des Bauplanprojekt ganz fallen und stellte nur noch einzelne, kleine Fluchtlinienpläne auf; bis Ende des Jahrhunderts etwa 100. In der Bauplanakte für Rheydt des Hauptstaatsarchivs NW setzt der Schriftverkehr zu verschiedenen Fluchtlinienplanungen erst 1882 ein. 1896 wurde der 1843 eingereichte Bauplan von Rheydt für das „Archiv“ angefordert. Man fand jedoch nur noch den früheren Planentwurf⁴⁷.

Solingen

Die Arbeiten am Solinger Bauplan begannen 1836. Nach den allgemein üblichen Anlaufschwierigkeiten⁴⁸ wurde 1847 der fertiggestellte Bauplan bei der KRd eingereicht (Abb. 32 und 33). Seitens des Bürgermeisters wurde die zügige Genehmigung als notwendig erachtet, damit „der bisherigen Willkür bei Ausführung neuer Gebäulichkeiten endlich ein Ende gemacht werde, indem dadurch nicht selten die größten Mißstände herbeigeführt“ (HStA Reg.Düs. 25644, o.N.vom 6.9.1847) worden seien.

In den Folgejahren wurde der Plan mehrfach überarbeitet. Abänderungen des Planes seitens des Kreisbaumeisters Kranz wurden durch den Gemeinderat mit der Be-

merkung zurückgewiesen, daß die hierdurch verursachten Eingriffe in das Privateigentum zahlreiche Reklamationen nach sich ziehen würden⁴⁹.

Ende 1858 wurde der Plan erstmalig beim Berliner Ministerium eingereicht, jedoch von dort mit der Bemerkung zurückgeschickt, daß entsprechend der ministeriellen Anweisung von 1855 auf ausreichend große Straßenbreiten – zumindest bei den neu projektierten Straßen – zu achten sei⁵⁰ und Angaben zur Entwässerung, zum Straßengefälle sowie zur Anlage eines Marktplatzes erforderlich seien.

Nach weiteren Verzögerungen bei der Überarbeitung seitens der Stadt beantragte diese 1860, von der Genehmigung des Bauplanes vorerst Abstand zu nehmen (vgl. Mönchengladbach). In Solingen sollte der angefertigte Planentwurf als „Maßstab“ für die Bebauung gelten; die Baugenehmigungen wollte man zukünftig auf der Grundlage der Bau-Polizei Ordnung vom 9.6.1860 erteilen⁵¹. Für die Ausführung des Bauplanes sah man in Solingen kaum zu beseitigende Schwierigkeiten durch die Vorgaben des mittelalterlichen Stadtgrundrisses. Damit schien man vor die gleichen Probleme gestellt wie die anderen Städte, in deren Altstadtstraßennetz durch die Planung eingegriffen wurde.

In Berlin verwies man die Entscheidung über die Rücknahme des Genehmigungsantrages durch die Stadt Solingen 1861 an die KRD zurück (HStA Reg.Düs. 25644,o.N. vom 18.2.1861). Damit endete vermutlich das Planungsverfahren.

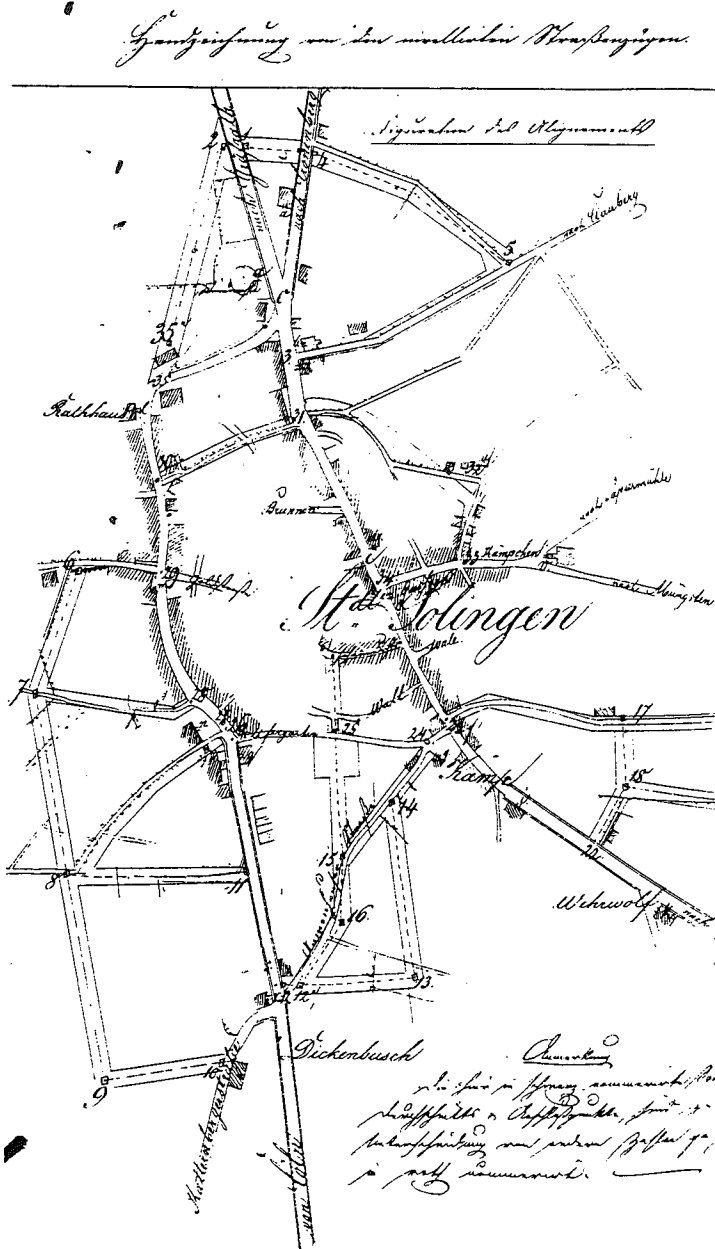
Werden

In der ehemaligen bedeutenden Abtei Werden (bei Essen) hatte der Gemeinderat „zwar die Grundstücke bezeichnet, welche in den städtischen Bauplan aufzunehmen“ sind, sich allerdings über die Kostenübernahme der Planerstellung durch die Stadt beschwert. Diese Beschwerde wies die Regierung zurück und hielt den Landrat an, den Bürgermeister darüber zu „belehren“, wie zweckmäßig doch der Bauplan sei und daß die Kosten „selbstredend nur der beteiligten Stadt“ zur Last fallen (HStA Reg.Düs.25519, 16).

Von den 28 eingeleiteten Planungsverfahren wurden somit 16 zu Ende geführt. 9 Planungsverfahren wurden vor 1845 abgeschlossen und die restlichen 7 Genehmigungen erfolgten in den 1850er und 1860er Jahren⁵².

Abbildung 32

„Handzeichnung von den nivellierten Straßenzügen“ der Stadt Solingen mit der „Figuration der Alignements“ aus dem Jahre 1845



Folienentwurf

Dieser Entwurf einer neuen Anlage... (text continues in cursive)

Das Plan ist... (text continues in cursive)

Die... (text continues in cursive)



Es handelt sich um eine Skizze aus den Vorarbeiten zum Bauplan betreffend den Altstadtbereich und seine unmittelbare Umgebung. Im Altstadtbereich sollten die bestehenden Straßen übernommen werden; ein neuer Platz wurde aufgenommen. Die Schraffur deutet die bestehende Bebauung an; aus: HStA Reg.Düs. 25644

Abbildung 33

Projektierung der Straßen-Alignements der Stadt Solingen aus dem Jahre 1845



Die Skizze zeigt Ausschnitte aus dem Bearbeitungsstand im Vorfeld der Bauplanerstellung für die Stadt Solingen aus dem Jahr 1845. Der Bauplanentwurf wurde 1847 eingereicht. Der Ausarbeitung des Gefälles für die Entwässerung wurde große Bedeutung beigemessen. Vermutlich handelte es sich bei der Skizze um den gesamten Geltungsbereich des Alignementsplanes. Wo es möglich war, wurde auf rechtwinklige Baublockzuschnitte geachtet; aus: HStA Reg.Düs. 25644

5.3 Die Planungsziele bei der Aufstellung der Stadtbaupläne

5.3.1 Der Stadtbauplan als Straßenplan

Der „Begründer“ der rheinischen Stadtbaupläne, der französische Gesetzgeber von 1807, hatte mit seinem Anordnungsdekret zur Erstellung der Alignementspläne in erster Linie die Anlage überörtlicher Straßen vor Augen und verfolgte sicher keine stadtbaukünstlerischen Ziele. Die Ausrichtung lag eindeutig auf umfassender Planung und Ordnung der regionalen Infrastruktur, der nationalen Verkehrslinien und der Sicherstellung eines reibungslosen Verkehrsablaufes im Stadtgebiet. Strategisches und neues ingenieurtechnisches Denken standen bei der Qualitätsverbesserung der bestehenden Straßen und vor allem der quantitativen Steigerung des Angebotes im Vordergrund. Der Bauplan wurde indes im Verlauf der Anwendung in den Städten – vor allem in preußischer Zeit nach 1834 – zum reinen Stadt-Straßenplan. Er sollte die Grundlage für die ortspolizeilichen Anweisungen der Baulinien im Stadt- und Erweiterungsgebiet sein und somit vorwiegend ordnungsrechtlichen Charakter bei der Bebauung haben.

Bei der Fortführung und Erweiterung dieser „Planungstradition“ hatten die preußischen Baubeamten ebenfalls die Funktion des Bauplanes als städtischen Straßenplan vor Augen, mit dem sie die gewünschten Straßenbreiten sichern und beeinträchtigende Bauten verhindern konnten. Das Hauptaugenmerk lag auf der Verbreiterung der Straßen in der Altstadt und auf der Planung eines funktionsgerechten Straßennetzes für die Erweiterungsgebiete. Dabei sollte auch die Richtung des räumlichen Wachstums und die Funktion der Straßen deutlich bestimmt werden. Die preußischen Baubeamten führten dies konsequent nach ihrem Planungsrichtwert „Einwohnergröße und Wachstum“ fort: Ziel war die Festlegung der Verkehrsinfrastruktur und der „Richtung“ der Stadtentwicklung; ferner die ausreichende Erschließung der Grundstücke und die Abwendung von Feuersgefahr durch gute Erreichbarkeit der Bauten im Brandfalle. Da in der Rheinprovinz generell das Bauen an bestehenden Wegen (Landstraßen, Feldwegen und auch an unbefestigten Straßen) erlaubt war, bestand tatsächlich große Gefahr eines planlosen, unregelmäßigen und willkürlichen Stadtwachstums, das neben verkehrlichen Engpässen, ungeeigneten Straßenzügen und -verbindungen oder unzweckmäßigem Straßengefälle im höchsten Maße dem Verkehrsanspruch auf gute Verbindung, der Feuersicherheit und dem geltenden Vorbild eines „schönen“ und zweckmäßigen Stadtbildes widersprach. In Preußen, und insbesondere in Berlin, wo man generell die „landesfürstliche Idee des geschlossenen Anbaus“ (Fehl 1990, 20) verfolgte und damit nur Stück für Stück den Boden für eine Bebauung an fertiggestellten Straßen freigab, mußte die rheinische Praxis um so chaotischer erscheinen. Der Ordnungs-

eingriff von oben wurde so durch den Oberpräsidenten und die Oberbaudeputation in Berlin durchaus auch vor dem Hintergrund der „preußischen“ Praxis akzeptiert. Mit den Bauplänen wurde allerdings nicht das Bauen in den nicht durch Pläne abgedeckten Bereichen in der Rheinprovinz verhindert, so daß sich die „neue“ Ordnung auf die Altstädte und die unmittelbar angrenzenden Erweiterungsgebiete, nicht aber auf das weitere Umland bezog. Durch die Gleichstellung von Stadt und Land und die Möglichkeit des Anbaus an bestehenden Straßen und auch an unbefestigten Wegen (s.o.) blieb „der Boden- und Häusermarkt ... durchlässig und fließend; die Monopolbildung auf dem Bodenmarkt war in der Folge zumindest deutlich erschwert“ (Fehl 1990, 21). Das Angebot an Bauflächen war somit relativ groß und auf Stadt und Umland breit verteilt; zu extremen Bodenwertsteigerungen und spekulativer Verknappung des Baulandes kam es im Rheinland nicht (ausf. Eberstadt 1903). Derartige unregelmäßige Bebauung an unregelmäßigen Straßen prägt noch heute große Teile des früh verstädterten Gebietes (Würselen, Eschweiler, Eupen, Stolberg).

Neben dem „höheren“ Ziel der Lenkung einer räumlichen Entwicklung waren die Baupläne sicherlich auch als „Signal“ an die privaten Grundeigentümer für die zu erwartenden Standorte des Wohnungsbaus und der gewerblichen Wirtschaft zu verstehen. Der Bauplan legte die Richtung, Breite und Bedeutung der Altstadtstraßen „neu“ fest und sicherte damit die Lagewerte an den Hauptstraßen und überörtlichen Verbindungsstraßen, die zumeist erhalten und verkehrsgerechter gestaltet wurden. Er legte auch neue Schwerpunkte fest durch die Verbindungsstraßen zum neuen Bahnhof und die Anschlußstraßen an die neuen Stadterweiterungsgebiete, um die z.T. in den Orten heftige Kämpfe entbrannten. Zur Lenkung der räumlichen Entwicklung wurde die Lage der Stadterweiterungsgebiete eindeutig definiert und damit den Grundeigentümern das Bauerwartungsland angezeigt. In ihrer Intention aus ordnungsstaatlichem Lenkungswillen erwachsen, hatten die Baupläne zugleich den Effekt, eindeutig die Richtung der absehbaren Bodenverwertung vorzugeben. Der allseitig legitimierten privaten Baufreiheit sollte ein Rahmen vorgegeben werden, der zumindest den unbeschränkten verkehrlichen Zugang sicherte.

Der „Nebeneffekt“ der genauen Beschreibung der Grundrentenerwartung und der Bodenverwertung im Hinblick auf Lage, Zuschnitt und Ausstattung, den die Grundeigentümer schnell kennengelernt hatten und zu verteidigen wußten, stellte kein Problem für die Planungsbehörden dar; im Gegenteil: es wurde das Privatinteresse als berechtigt und schützenswert anerkannt, wie den zeitgenössischen Dokumenten zu entnehmen ist.

Dieser Nebeneffekt der Bauplanerstellung wurde allerdings auch nicht als ausdrückliches Ziel benannt und nur vereinzelt durch Nutzungsbestimmungen in den Erläuterungsberichten als „Geschäftsviertel“ oder besseres „Wohngebiet“ angedeutet. Daß die Planung den Anliegern hilfreich gewesen sein mußte, wurde auch daran deutlich, daß es aus den Erweiterungsgebieten keine Proteste der Grundeigentümer gab, während

sie in den Altstädten doch massiv ihre Interessen zu wahren suchten, sofern ihre Bausubstanz und Rechte durch neue Alignements betroffen waren: Planung, Grundrentenerwartung und Bestandssicherung spielten zusammen. Als problematisch für die Planung in den Erweiterungsgebieten und für die Grundeigentümer stellte sich nur das fehlende Durchsetzungsinstrument der Umlegung dar: nur auf freiwilliger Basis konnten die Parzellen den geplanten Straßen angepaßt werden. „Quertreibende“ Grundeigentümer, die nicht ausreichend berücksichtigt und deren Flächen z.B. stark vermindert wurden, sorgten für langwierige Umsetzungszeiträume oder verhinderten die Verwirklichung. Vor diesem Hintergrund wurden die Planungsentwürfe eingefordert, die die bestehenden Strukturen – insbesondere die Flureinteilung – stärker berücksichtigten.

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 Oberbaudeputation. 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.

Das Hauptproblem der späteren Jahrzehnte, die Lösung der städtischen Wohnungsfrage durch die Planung, trat in dieser Frühphase der rheinischen Stadtbauplanpraxis noch nicht hervor, da die Planung ja nicht alleine die Grundlage für das Bauen schuf, sondern – wie ausgeführt – eine weitgehende Baufreiheit auch außerhalb der Erweiterungspläne herrschte. Erst die Verknappung des Baulandes durch restriktive Baulandbereitstellung ab den 1860er Jahren wirkte auf den Wohnungsbau in den Städten ein. Die Erstellung von Bauplänen sollte den Bauprozess in ihrem Geltungsbereich regeln und nicht grundsätzlich das gemeindliche Baugeschehen dominieren: Jeder restriktive Eingriff hätte bei der liberalen, grundeigentümerfreundlichen Einstellung in der Rheinprovinz sonst zu großen Protesten geführt. Auch für die wirtschaftliche Entwicklung mit der verbreiteten Hausindustrie und dem Verlagswesen hätte die Einschränkung der Baufreiheit mit einer Bauerlaubnis allein nur in den „verplanten“ Bereichen gravierende Folgen gehabt, da der ökonomische Aufschwung in höchstem Maße auf den kleinteiligen privaten Hausbesitz mit Garten angewiesen war, um die Produktionskosten auf die hausindustriell beschäftigten Textilarbeiter als auch Industriearbeiterschaft abzuwälzen zu können (vgl. Fehl 1990).

Die Wohnungsproblematik wurde allerdings in einem anderen Sinne auch Gegenstand der Stadtbauplanerstellung: aus wohnungspolizeilichem Interesse wurden Straßenverbreiterung und -durchbrüche für die Sanierung „ungesunder Altstadtviertel“ genutzt (s.u.).

5.3.2 Das Ziel: langfristig angelegtes und geordnetes Stadtwachstum

Die Ausdehnung eines Erweiterungsplanes sollte so gewählt werden, daß das „Bedürfnis in den nächsten 30 bis 40 Jahren befriedigt werden kann“ (HStA Reg.Düs.25519, 5). Zum einen sollten zu enge Planungsgrenzen vermieden werden, die, wie im Falle der Stadt Krefeld, schon nach 9 Jahren ausgeschöpft waren und eine erneute Erweiterungsplanung notwendig machten. Zum anderen sollten die Gebiete wegen der Planungskosten nicht zu groß gesteckt sein und deren Realisierung in nicht zu weiter Zukunft liegen, da dann durch geänderte Planungsziele u.ä. Abänderungen des Bauplanes wahrscheinlich würden. Die Gemeinderäte sollten die Ausdehnung festlegen und diese „nicht zu gering, sondern eher etwas zu groß“ sein (HStA Reg.Düs.25529, 5). Die hier entwickelten Grundsätze wirkten sich maßgeblich auf den preußischen Ministerialerlaß von 1855 (I/§ 1) als Vorläufer der prFILG von 1875 aus⁵³.

Das Planungsproblem der „planologischen Diskrepanz“ (Fehl 1991) wurde also hier bereits sehr weitblickend gesehen und entsprechend berücksichtigt. Allerdings dauerte die Erarbeitung der Pläne in einigen Fällen (z.B. in Mönchengladbach) länger als der Zeitraum, für den er Entwicklungsreserven aufstellen sollte. Das rasante Wachstum vieler Städte hatte bereits nach 30 Jahren Dimensionen angenommen, die den Erwartungsrahmen zur Zeit der Aufstellung der Baupläne bei weitem sprengten: Andere Städte wiederum zeigten ein gemächlicheres Wachstum als erwartet.

Die Erläuterungsberichte zu den Stadtbauplänen verdeutlichten, daß man bei der Festlegung der Ausdehnung des Planes die ökonomische Basis zukünftiger räumlicher Entwicklung und die gewerblichen Strukturen analysierte. Die „harten“ Standortfaktoren, wie ausgebautes Verkehrsstraßennetz, die Lage an einem schiffbaren Fluß, qualifizierte gewerbliche Arbeitskräfte etc., wurden als wachstumsfördernde Faktoren durchaus richtig eingeschätzt und bei der Hochrechnung des Bevölkerungszuwachses berücksichtigt.

Die Wachstumsprognosen drückten indes auch – aus heutiger Sicht – die Naivität aus, mit der man die beobachteten Zuwachsraten nicht nur in die Zukunft fortschrieb, sondern sie zugleich zum Maßstab für den erforderlichen Bedarf an Flächenerweiterung machte. So wurde in Goch auf der Grundlage des Zuwachses von 748 Einwohnern (=26%) zwischen 1817 und 1837 auf 3.622 EW die Bevölkerungsentwicklung hoch gerechnet. In 70 Jahren würde sich bei dieser „Geschwindigkeit“ die Einwohnerzahl verdoppeln. Doch auch bei der Annahme „des nur geringsten Maßstabes zur Berechnung der künftigen Bevölkerung“ würde die Verdoppelung doch mit Gewißheit in 100 bis 200 Jahren eintreten (HStA Reg.Düs. 25580). Mit solch langfristiger Sichtweise konnte jegliche Ausdehnung gerechtfertigt werden. Die Idee, daß der Plan veralten könnte, kam Bearbeitern und Gemeinderäten noch nicht in den Sinn: dabei trat dieser „Zustand“ bereits 20 Jahre nach der Genehmigung des Bauplanes von Goch

ein. Auch beim Uerdinger Planungsverfahren wurden Neubauflächen für ein Wachstum von 3.000 auf 8.000 Einwohnern vorgesehen (HStA Reg. Düs. 25653 o.N.).

Bei Durchsetzung zu groß gesteckter Planungsgebiete, bei Verlangsamung des räumlichen Wachstums oder bei unerwarteten Ereignissen waren die Baupläne schnell veraltet. Besonders nach dem Bau der Eisenbahnstrecken ab den 1840er Jahren veränderte sich die Richtung der Stadterweiterung häufig und erforderte die Modifikation des Bauplanes (wie in Krefeld 1850). Bezogen auf das ursprüngliche Stadtgebiet stellten die Baupläne zumeist beträchtliche Erweiterungsflächen zur Verfügung.

Die parzellenscharfe Abgrenzung des Bauplanes, die notwendig war, wenn man ggf. das Enteignungsgesetz anwenden wollte, wurde von den Gemeinderäten vorgenommen und von den Landräten begutachtet. Diese konnten durchaus andere Auffassungen über die Größenordnung (wie in Mönchengladbach) oder gar über das generelle Planungsbedürfnis vertreten (wie bei Goch 1836)⁵⁴.

5.3.3 Der besondere Umgang mit der Altstadt: notwendige Anpassung der Planungsziele an die Realität

Der planerische Umgang mit den Altstädten stellte wegen der Auslösung von Entschädigungsansprüchen durch Eingriffe in die Bausubstanz das größte Problem dar. Die Anpassung der Straßen an optimale Straßenbreiten (s.u.) und das hartnäckig verfolgte Ziel einer geradlinigen und parallelen Straßenführung entsprechend dem „klassizistischen Leitbild“, das allgemein den Vorstellungen von der Schönheit einer Stadtanlage entsprach, konnte in den Altstädten, bei den bereits bebauten Ortsausfallstraßen oder den Anbauten an die Stadtmauer nirgends durchgesetzt werden.

Die einzelnen Stadtverwaltungen und Planverfasser gingen ganz unterschiedlich in diesen Bereichen vor. Die Planverfasser und wohl auch die Königlichen Regierungen vertraten anfänglich bei den Planungsentwürfen generell die Auffassung, auch die Altstadtstraßen zu begradigen und die hinderlichen unregelmäßigen Krümmungen, soweit es ging, gerade zu ziehen und dabei eine durchgängige Straßenbreite zu sichern. Nicht alle Bürgermeister und Gemeinderäte reagierten sofort auf die sich dabei abzeichnenden Eigentumsprobleme. Oft dauerte es eine Zeitlang, bis man diese erkannte bzw. durch die Bürgerproteste massiv auf die Planungsfolgen aufmerksam gemacht wurde (siehe Duisburg). Die Hauptkritik richtete sich 1. gegen das „Durchschneiden“ der Gebäude zwecks Begradigung und Verbreiterung mit der Gefahr hoher Entschädigungsforderungen an die Stadt; 2. gegen die Eingriffe in die Bebauungsfähigkeit der Grundstücke z.B. durch weit zurückversetzte Baulinien und 3. gegen die Folgen einer ungleichzeitigen Realisierung der Neubauten. Die zunehmenden Forderungen aus den Städten lauteten: Keine konsequente Begradigung, sondern vielmehr Akzeptanz gerin-

gerer, von der neuen „Norm“ abweichender und nicht immer durchgängig gleicher Straßenbreiten, Reduzierung der Maßnahmen auf die Behebung nur der „Hauptmängel“, Bewahrung bebaubarer Grundstücke durch die Lage der Baulinien und Beachtung der Funktionsfähigkeit einer Straße auch bei stufenweiser Realisierung der neuen Baulinien. Im Gegensatz zum napoleonischen Gesetz von 1807 wurden die Aligments nicht als Vollzugsanweisung, sondern als Maßgabe bei Änderungen gesehen.

Einso „übersahen“ die Planer, daß die neuen Baulinien in der Regel nicht gleichzeitig realisiert wurden, sondern nur im Falle des Neubaus als Richtschnur dienen sollten. Dies bedeutete eine ungleichmäßige und ungleichzeitige Anpassung der alten Straßenführung an die Planungsvorgaben. Wenn nun eine sture Straßenbegradigung erfolgte, wie sie aus den beschriebenen Beispielen rekonstruiert wurde (Abb. 34), bei der die eine Straßenseite zurückversetzt und die andere nach vorne vorgerückt wurde, d.h. sich die gesamte Straßenführung seitlich verschob, so konnte der Plan gar nicht stufenweise realisiert werden, da die zeitgleich bestehenden alten und neuen Straßenschluchten z.T. zu nicht mehr passierbaren Engstellen geführt hätten. In der Konsequenz hätten die Städte dann die Gebäude der gegenüberliegenden Straßenseite aufkaufen und entschädigen müssen. Zusätzlich zu den Grunderwerbskosten für das Straßenland hätten die Kosten für Kauf und Abriß der Gebäude die Gemeindekasse unzumutbar belastet.

Auch wurde bei der Verschiebung der Baulinien anscheinend nicht die Größe der hinter der neuen Baulinie verbleibenden Baugrundstücke ausreichend berücksichtigt. Viele der meist kleinen und schmalen Grundstücke in den Altstädten waren für eine neue Bebauung nicht mehr geeignet. Gegen die Beeinträchtigung der „Restgrundstücke“ setzten sich die Hausbesitzer besonders zur Wehr, da die Instrumente für eine Bodenneuordnung im Sinne der Umliegung innerhalb der Baublöcke fehlten.

Die in der Kritik vor Ort angesprochene Praxisferne der Planungen war mehr als berechtigt und fand Unterstützung von seiten der höchsten Baubehörde in Berlin, denn die Planungen waren oft ohne Rücksicht auf ihre Durchsetzbarkeit angefertigt worden. Unabhängig von der Frage, ob der Umfang der Straßenbegradigung vor Ort als richtig oder falsch eingeschätzt wurde und damit die herrschende Leitbildfrage berührte, mußte die Umsetzung dieses Leitbildes durch die Planenden als äußerst dilettantisch angesehen werden. In den ersten Entwürfen machten sie sich keine Gedanken über eine praxisgerechte und für die Städte kostengünstige, finanzierbare Planungs-umsetzung. Wenn die neue Baulinienführung z.B. in Burtscheid nur einseitig zu Lasten einer Straßenseite ging und nicht versucht wurde, die bislang nicht angebaute Straßenseite stärker in die Planung einzubeziehen und dadurch den Gebäudebestand zu schonen, zeugt dies von Unkenntnis oder Ignoranz gegenüber der Umsetzungsproblematik.

Der Fall der Stadt Duisburg zeigt, daß in solcher Hinsicht mangelhafte Baupläne durchaus die städtische Baukommission und die Prüfungskommission der Regierung

Abbildung 34

Beispielhafte Darstellung für problembehaftete Baufluchtlinienfestsetzungen in Altstädten zum Zwecke der Straßenverbreiterung



A Ungleichzeitiges Heranrücken der Neubebauung an die neue Fluchtlinie führt zu unpassierbaren Engstellen; B Straßenverbreiterung durch Rückversatz der Fluchtlinie auf nur einer Straßenseite führt zum Problem zu kleiner Restgrundstücke bei Neubebauung; Kartengrundlage: Ausschnitt der Karte von Kleve aus dem Jahre 1831, siehe Abb.28

durchlaufen konnten, ohne kritisiert zu werden und die entstehenden örtlichen Konflikte zu erkennen. Im fernen Berlin dagegen schien die OBD die alten Parzellengrenzen und die neuen Baulinien sehr genau zu vergleichen (siehe Eschweiler, Stolberg, Düren etc.); zumal wenn Bürgerproteste laut wurden wie in Duisburg.

Ob es Unbedachtsamkeit, Naivität oder gar Ignoranz bezüglich der Einschätzung der planerischen Möglichkeiten war, wenn Planer und Gemeinderäte sich in gewohnter feudaler Manier als omnipotente Planer sahen, die sich über den Bestand hinwegsetzen konnten, mag dahin gestellt sein; die Erfahrung, die die Planverfasser und Baubeamten in kurzer Zeit machen mußten, brachte sie um so schonungsloser auf den Boden der neuen Tatsachen zurück. Die Altstädte zeigten sich gegen diese Art von obrigkeitlicher Planung resistent. Mit großer Beharrlichkeit wurden alle „Planungsangriffe“ auf die Altstadtstruktur abgewehrt: die Straßen blieben weitgehend gekrümmt und unregelmäßig; Parzellengrenzen und Besitzverhältnisse meist unberührt.

Die Position der Gemeinderäte richtete sich zunehmend gegen alle strukturverändernden Planentwürfe. Die verfolgten Konfliktlösungen waren sehr unterschiedlich. Die geringsten Probleme sahen alle Beteiligten bei der Orientierung der neuen Baulinien an den bestehenden Häuserfronten. So wurde bei der Einreichung des Klever Bauplanes 1839 ausdrücklich betont, daß eine bedeutende Erweiterung der Straßen in der Altstadt nicht vorgesehen sei, da diese nicht ohne „nachtheilige Beschränkung der ohnehin sehr beengten Grundstücke“ (HStA Reg. Düs. 25589, 23.12.1839) vorgesehen werden könne und ein Teil der Straßen bereits eine Breite von 24 bzw. 36 Fuß besäße (siehe auch Abb. 29 bezüglich der geringen Eingriffe ins Straßennetz). Das *Alignement* soll „nach Maaßgabe der vorhandenen Häuserreihen“ projektiert werden, von denen nur an „wenigen Theilen etwas abgeschnitten“ werden solle: Ebenso wie in Kleve argumentierte man in Monschau. In Neuß wurden „verträgliche“ Lösungen mit den vorhandenen örtlichen Strukturen gesucht. In Mönchengladbach wurde die Bestandssicherung in der Altstadt von vornherein verfolgt. Man orientierte sich an der örtlichen Situation, reduzierte die Planungseingriffe auf wenige krasse Engstellen bzw. verfolgte eine umsetzungsorientierte Anordnung der neuen Baulinien hinter die vorhandene Straßenbegrenzung. Besonders durch die Befolgung des letztgenannten Punktes konnten die Ängste vor einer Entschädigung abgebaut werden, da die neue Linie nur für den Fall des Neubaus gelten sollte und zunächst zu keiner Beeinträchtigung des Gebäudebestandes führte. In Solingen scheiterte die Bauplangenehmigung wegen der großen Umsetzungsschwierigkeiten in der Altstadt (HStA Reg. Düs. 25644).

In anderen Fällen, wo die Planung sich gegenüber der bestehenden Struktur besonders ignorant zeigte, versuchten die Städte die Planaufstellung zu verzögern (wie in Emmerich) oder gar den Altstadtbereich ganz aus dem Bauplan herauszunehmen (wie in Duisburg). In Emmerich wurde vom Bürgermeister der „rücksichtslose“ Umgang mit dem alten Gebäudebestand beklagt. Die Straßenrichtung der bestehenden Straßen

sei so verändert worden, daß er auf die Stadt hohe und „schwerlich zu bestreitende“ Kosten zukommen sah (HStA Reg.Düs. 11522, 2.10.1837).

In Duisburg wurden Mitte der 1840er Jahre heftig die erwarteten hohen Entschädigungssummen kritisiert, die durch die Straßenverbreiterung und den Abriß der Gebäude in der Altstadt entstehen und die zudem die Bauplatzqualität noch gravierend verschlechtern würden.

Die KRD versuchte in beiden Fällen durch eine neue Planung für die Altstadt bzw. durch starke Überarbeitung die krassen Einschnitte in den Bestand zu verringern, jedoch ausdrücklich nicht mit dem Ziel, „die alten Unregelmäßigkeiten der Häuserreihen und die vorspringenden Ecken“ (HStA Reg.Düs. 11522, 2.10.1837) beizubehalten. Doch auch behutsamere Planungen für einige Altstädte konnten sich vor Ort nicht durchsetzen. In Emmerich klagte man selbst nach der Überarbeitung des Planes noch über dessen Untauglichkeit: für mehrere Jahrzehnte würde eine „ungeheure Schuldenlast“ für den Ankauf der oft zur Hälfte durchschnittenen Gebäude“ (HStA Reg.Düs. 11522) entstehen und die übrig bleibenden Grundstücksteile wären nach wie vor für eine Bebauung ungeeignet.

Mit wachsender Erfahrung um die schwierige Durchsetzbarkeit und mit dem häufigen Scheitern der ersten Planungsansätze beließ man schließlich die Altstädte im Kern bestehen und verlegte sich nur aufs Notwendigste: auf die Engstellenbeseitigung an den bedeutenden Verkehrsstraßen.

5.3.4 Die indirekte „Sanierung“ ungesunder Altstadtviertel

In einigen Bauplanerläuterungen finden sich Hinweise auf eine Sanierungsabsicht für sog. „ungesunde“ Altstadtviertel, die indirekt mit den Straßenverbreiterungen und -durchbrüchen verbunden waren. Als „ungesunde“ Viertel galten meist die Bereiche an der Stadtmauer: dort, wo die Maueranbauten und kleinen Häuser der armen Leute zu finden waren. Hier, am äußersten Rand der befestigten Stadt wurden sie geduldet und störten das bürgerliche Wohnen nicht (Schröteler-von Brandt 1995). Die mittelalterliche sozialräumliche Gliederung der Stadt erhielt sich also noch eine Weile. Die geplanten Straßenerweiterungen und -durchbrüche wurde hier als unproblematisch angesehen, da sie nur „unbedeutende Hütten“ und „ungesunde Häuser an der Stadtmauer“ betrafen. Bezüglich der Erweiterung der kleineren Gassen hieß es in Kleve: „Hauptsächlich ist hierbei ins Auge gefaßt, die Fortschaffung der sehr kleinen und (mit) keinen Hofräume und Abtritte versehenen größtentheils baufälligen Häuser hinter der Mauer an der West- und Südseite der Stadt (siehe Abb. 28), welche schon in polizeilicher Hinsicht deshalb nicht geduldet werden können, weil sich in diesen Hütten nur sehr arme Menschen befinden, die aus Mangel an Nahrung und Reinlichkeit zur Ent-

wicklung von Krankheitssachen beitragen“ (HStA Reg. Düs. 25589 vom 23.11.1839). Stadtplanerische und baupolizeilich-hygienische Ziele arbeiteten somit Hand in Hand. Der Grundbesitz im Stadtmauerbereich lag zumeist in städtischer Hand; die dort wohnende arme Bevölkerung hatte wenig Rechte und keine Lobby. Im Zuge der Stadterweiterung sollte die dort oft jahrhundertlang ansässige Schicht der städtischen Armen nicht mehr geduldet werden. So sollten z.B. in Goch gerade die Tagelöhnerhäuschen der Straßenverbreiterung zum Opfer fallen. Der Landbauinspektor Hermann, der den Erläuterungsbericht abfaßte, wollte allerdings die Tagelöhnerhäuser erst bei Baufälligkeit abreißen und den Eigentümern „schickliche Bauplätze außerhalb der Stadt“ (HSTA Reg. Düs. 25580, 78) anweisen. Während jede Straßenverbreiterung an den Hauptstraßen Proteste und Entschädigungsforderungen der Gastwirte oder Metzgermeister auslösten, wurde an der Stadtmauer der rigorose Planungseingriff als unproblematisch angesehen. Die Verdrängung der sozial Schwachen und die Verbesserung des „sozialen“ Bildes der Stadt unterstützte z.B. in Kleve die Zielsetzung, die Stadt für Fremde und „Königliche Herrschaften“ attraktiver zu machen.

5.3.5 Das Leitbild von der Schönheit des Rasters

Die in den Reformdebatten gegen Ende des 19. Jh.s zum Grundsatz erhobene „Natürlichkeit“ und „Unregelmäßigkeit“ des Städtebaues (siehe ausführlich Rodríguez-Lores 1983, 101ff.) hätte in dieser Übergangsphase des landesfürstlichen zum bürgerlichen Städtebau nur Unverständnis hervorgerufen; unter der Macht der Verhältnisse sah man sich vielmehr gezwungen, vom angestrebten Prinzip der Regelmäßigkeit abzuweichen. Die regelmäßige Stadtanlage mit rechtwinklig verlaufenden und einer rationalen, bodensparenden Baublockeinteilung entsprechenden Straßenführung galt seit der Klassik als Zeichen und Ausdruck der „geplanten“ Stadt⁵⁵. „Das Gitter – auch Gitternetz oder Schachbrett genannt – ist bei weitem das gebräuchlichste Muster in der Geschichte der Stadtplanung. Es ist geographisch und historisch universell. Keine andere Stadtstruktur kann als Standardschema für jedes Gelände gelten und ermöglicht auf so einfache Weise die Aufteilung von Land und den Verkauf der Grundstücke“ (Kostof 1992, 95) und wird den Anforderungen an Verteidigung, Überwachung, Entwicklung der Landwirtschaft und des Handels gerecht.

Das Gitternetz zeichnet sich durch hohe Flexibilität und Anpassungsfähigkeit aus, kann auf einfache Weise vermessen werden und ist sowohl für Klein- als auch für Großstädte anwendbar. „Allen Gittern gemeinsam ist das rechtwinklige Straßennetz: die Herrschaft rechter Winkel und die Parallelität der Straßenführung entlang zweier Achsen“ (Kostof 1992, 96).

Das Gitternetz fand breite Anwendung beim Bau der Städte Mesopotamiens, Chinas, Griechenland etc. Zu Ende der klassischen Antike bricht die Geschichte des „Git-

Abbildung 35

Luftbild der um ca. 1300 gegründeten Befestigung Grenade-sur-Garonne (Frankreich)



Das Rasterschema wurde selbst bei mittelalterlichen Neugründungen angewandt; aus: Spiro Kostof, Das Gesicht der Stadt, Campus-Verlag, Frankfurt/New York 1992, 129

ternetzes“ für mehrere Jahrhunderte ab und taucht bei neuen mittelalterlichen Stadtgründungen wie Aigues-Mortes oder Grenade-sur-Garonne in Frankreich im 13. Jh. (Abb. 35) oder den neuen Städten und Stadterweiterungen der italienischen Stadtstaaten wieder auf (Kostof 1992, 110). Im Zeichen der Renaissance fand das Raster vor allem Anwendung bei der Erweiterung und Neugründung von Städten in Europa sowie bei den neuen Städten Skandinaviens und der „Neuen Welt“ (Benevolo 1990, Kostof 1992, 11)⁵⁶ (Abb. 36).

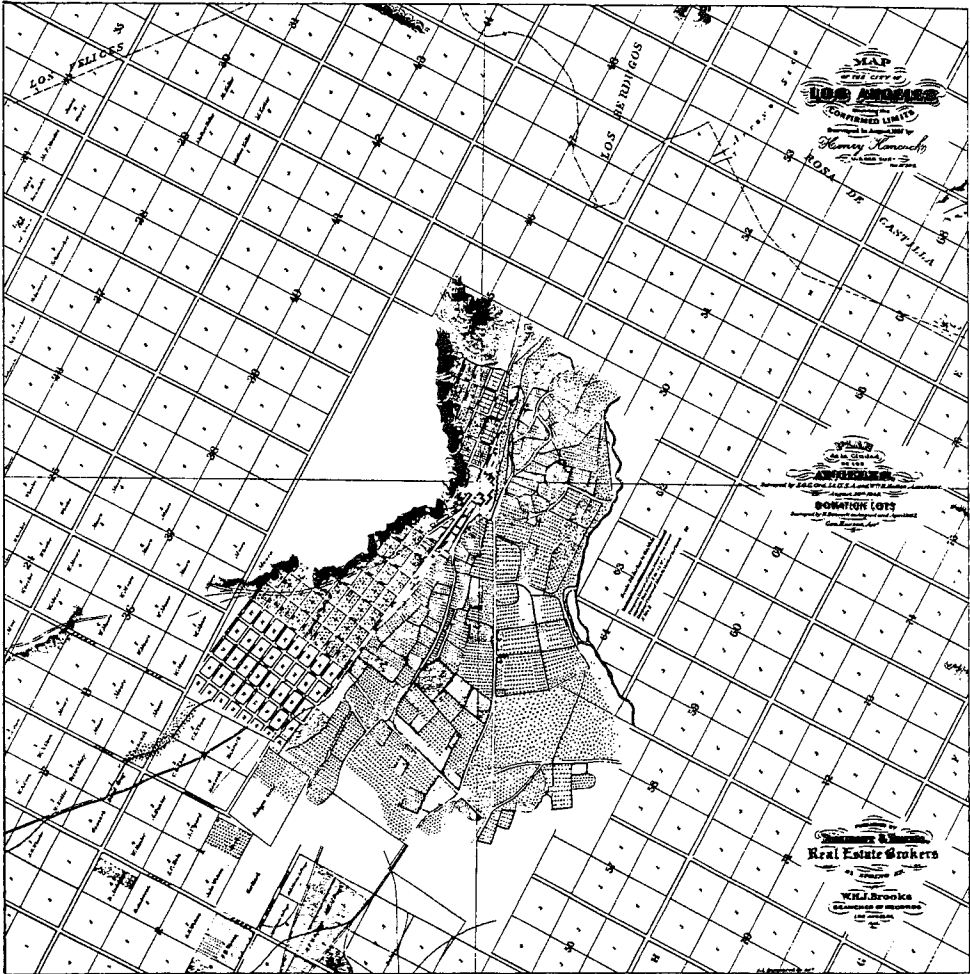
Bei allen „idealen Gitterentwürfen ist der zentrale Platz das wichtigste Element der gesamten Komposition und zugleich der Schlüssel zur sozialen Struktur“ (Kostof 1992, 143). Später wurden die Gitternetze – im Zeichen der Barockästhetik – mit einem Netz von Diagonalstraßen und Plätzen mit unterschiedlichen geometrischen Formen überlagert (Abb. 37)⁵⁸.

In Mißkredit mit dem Vorwurf von Monotonie, Einfältigkeit und Künstlichkeit geriet die „Gitterstruktur“, als sie undifferenziert bei großen Stadterweiterungsplanungen angewendet wurde. Die Akzeptanz „nicht geometrischer Stadtentwürfe erfolgte bereits im späten 18. Jahrhundert und richtete sich gegen das Credo gerader Straße und geometrischer Grundrisse“ (Kostof 1992, 72 und Rodríguez-Lores 1983, 107). Sich entwickelnde „pittoreske“ Vorstadtplanungen in Nordamerika (1863 Riverside) und England (1828 Regent Park Village) wurden Vorläufer der späteren „organischen Stadtgestaltung“.

Doch noch beeinflussten die Gestaltungselemente im neu belebten Klassizismus Baukunst und Städtebau gleichermaßen und bestimmten die Lehrprogramme der führenden Schulen (Kruft 1991, 331ff). Die bekanntesten zeitgenössischen Stadtbaumeister Deutschlands wie Schinkel, Weinbrenner, Vagedes oder von Klenze sahen sich in der Tradition vor allem der griechischen und italienischen Klassik. Die grundlegenden Prinzipien europäischer Planungsprojekte im 19. Jh. waren geprägt vom „Streben nach Rechtwinkligkeit, nach geraden Straßen und nach einheitlichen Quartieren“ (Hall 1986, 332).

Die Symmetrie als wesentliche Forderung der klassischen Stadtbaukunst beeinflusste die frühe Übergangsplanung: So soll sich mit der Frage der „symmetrischen“ Anlage der Stadterweiterung Krefelds 1819 sogar das „hohe“ Ministerium in Berlin beschäftigt haben und die Ausdehnung nach Westen „nur um der Symmetrie willen“ erfolgt sein, damit „das Ganze eine sehr reguläre Kreuzesform“ erhielt (zit. Rösen 1964, 59). Ähnliche Gesichtspunkte hatten bereits die Erweiterungsplanung von 1794 bestimmt (Rossié 1917, 8). Die „gerade“ Linie wurde selbst Inhalt des Bau-Reglements der Stadt Krefeld von 1821: „§ 4 Wie bei den neu anzulegenden Straßen die gerade Linie ununterbrochen beizubehalten ist, so soll auch, wenn in alten Straßen Häuser oder Bauwerke, welche die Richtung der Straßen Linie unterbrochen, abgetragen werden, ihr Wiederaufbau nur in der Hauptrichtung der Häuserreihe geschehen“ (Amtsblatt Reg.Düs.1821, 150).

Abbildung 36
Plan von Los Angeles um 1875



Umfangreiche Stadterweiterungsplanung des noch unerschlossenen Umlandes durch eine riesiges Gitternetz mit breiten Straßen. In der Mitte des Fadenkreuzes liegt der zentrale Platz der spanischen Gründung; aus: Spiro Kostof, Das Gesicht der Stadt, Campus-Verl. Frankfurt/New York 1992, 129

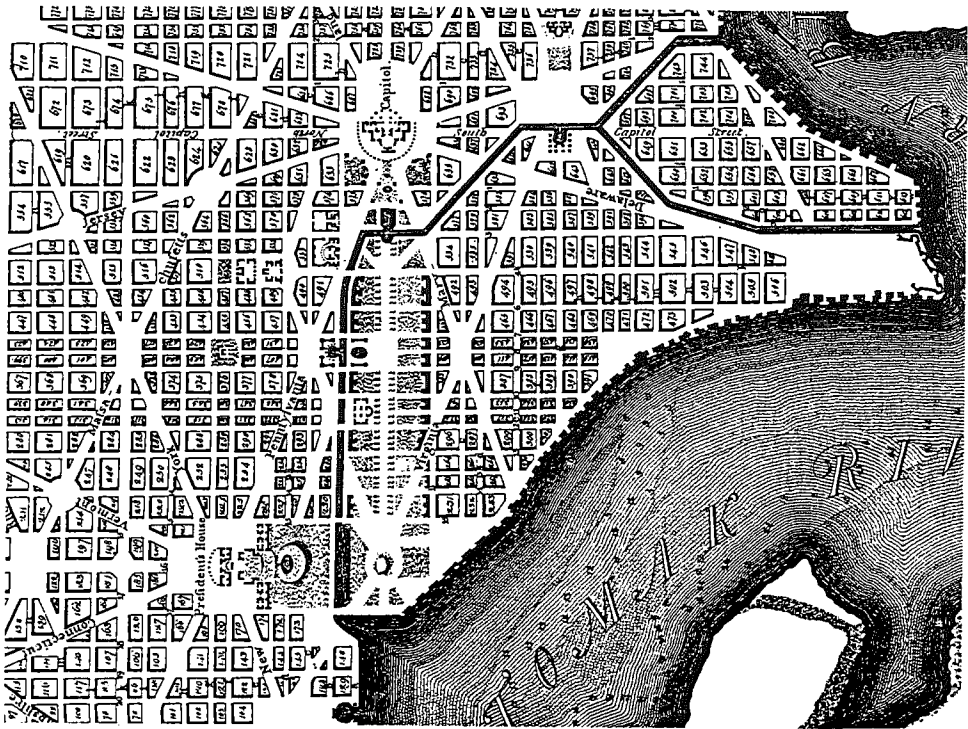
Die „bodenökonomische Rationalität“ (Rodríguez-Lores 1983) der Rasterplanung kam hinzu, da die Anlage von rechtwinkligen und gleichmäßig geschnittenen Bauparzellen eine gute Bebauung und Bodenverwertung ermöglichte. Die später vorgeworfene „Künstlichkeit“ oder gar der Vorwurf des „Vandalismus der Städteviereckigmacher“ (Rösen 1964, 59) entsprang nicht der Vorstellung der Zeit, die diese Formen als „schön“ und „rational“ ansah⁶⁰. Malerisch angelegte Straßen wurden als Einzelfälle angesehen, die bestenfalls eine „gewisse altertümliche Ehrfurcht“ aufkommen lassen, aber wegen der „Behinderung der freien Bewegung verwerflich sind“ (Hall 1986, 314). Die Romantik kehrte nur zaghaft in den deutschen Städtebau ein und setzte sich erst später durch (Fehl 1995/1) (s.o.).

Zeitgenössische Kritik wurde dann laut, wenn eine „Überziehung“ des Prinzips festgestellt wurde, z.B. bei dem Entwurf sehr langer gerader Straßen beim Düsseldorfer Bauplan von Vagedes. Die Dimension der neuen Erweiterungsplanungen sprengten die alten Planungsdimensionen (...) und führte bei starrer Anwendung des alten Prinzips zu Uniformität. Vorzuwerfen wären somit den „Entwerfern“ der Stadtbaupläne, daß sie zu unbedacht und z.T. zu bürokratisch die akzeptierten Regeln umsetzten. Es bestand allerdings auch keine Erfahrung mit sehr großen Rasterplänen⁶¹.

Doch nicht nur die KRd hatte sich eindeutig der Orientierung an der geraden Linie und dem Ausmerzen der Krümmungen alter Straßen verschrieben; das „Leitbild“ des klassischen Städtebaus wurde lange und auf breiter Ebene in den Bauämtern und den Ministerien akzeptiert. In der Eingabe aus der Duisburger Bürgerschaft wurde bezüglich der strengen Beachtung der geraden Linie bemerkt: „Wenn die Stadt Duisburg ursprünglich nach einem solchen Bauplan gebaut würde, so würde sie ohne Zweifel viel schöner sein, als sie jetzt ist“ (LHA 403/3627, 179). Eine lange Unterzeichnerliste Neußer Bürger setzte sich 1842 für die Begradigung von Altstadtstraßen ein, um dem Marktplatz eine stärker rechtwinklige Form zu geben und ihn damit erst zur „wahren Zierde“ des Stadtbildes zu erheben (HStA Reg. Düs. 25625).

Die Planungsprozesse der Stadtbaupläne zeigten, 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 der mittelalterlichen Altstadtstruktur gar nicht und in der Erweiterungsgebieten nur zum Teil durchsetzen ließ. Die bestehenden Gebäude- und Besitzverhältnisse und die fehlenden Instrumente der Bodenordnung standen der Umsetzung der als günstig angesehenen Gestaltungsidee entgegen. Die durch Gesetz von 1807 prinzipiell gegebene Möglichkeit der Zonenenteignung wurde in der Rheinprovinz nicht angewendet, da die finanziellen Ressourcen zur Entschädigung fehlten und der Einsatz dieses Instrumentes zunehmend auf die selbstbewußte Gegnerschaft der betroffenen Grundeigentümer gestoßen wäre. Die in Mißkredit geratene „gerade“ Linie scheiterte nicht als Gestaltungselement, sondern an den Umsetzungsproblemen.

Abbildung 37
Plan von Washington von 1792



Der Entwurf von Pierre Charles L'Enfant lockerte das streng orthogonale Gitternetz durch die Einführung diagonalen Straßen auf. Das konsequente Gitternetz und das durch Diagonalstraßen aufgelockerte orthogonale Straßennetz bildeten zusammen mit dem in der Renaissance favorisierten radialen Straßennetz die wesentlichen Grundtypen des Straßennetzes einer Stadt; aus: Thomas Hall, Planung europäischer Hauptstädte. Zur Entwicklung des Städtebaus im 19. Jahrhundert, Göteborg 1986, 38

„Das 19. Jahrhundert ... ist deshalb nicht die einfallslose Zeit des 'schematischen' Städtebaus ..., sondern vielmehr die Zeit des Kampfes und der anschließenden Kapitulation antiker Rationalität vor dem Zufall und Chaos kapitalistischer Bodenverhältnisse“ (Rodríguez-Lores 1983, 106) bei der die „krumme“ Linie zur Regel wurde. Die apostrophierte Ästhetik des malerisch-künstlerischen Städtebaus siegte ob ihrer großer Anpassungsfähigkeit an die vorgefundenen Grundstücks- und Besitzstruktur. Nicht das „formale“ System hatte sich überlebt, sondern die Verschiedenartigkeiten der lokalen Verhältnisse hatten der „krummen“ Linie zum Durchbruch verholfen⁶².

Wenn in den 1830er bis 1850er Jahren die finanziellen Möglichkeiten zur Umsetzung der Baupläne – insbesondere zur Enteignung – bestanden hätten, dann wäre, so die These, diese in sehr viel größerem Umfang realisiert worden, vor allem in den Erweiterungsgebieten⁶³.

Die KRd nahm das Leitbild der „geraden“ Linie und der „Regelmäßigkeit“ in ihren ersten Planungsinstruktionen an die Landräte 1836 auf. Die neuen Bauquartiere sollten regelmäßig sein und mit angenehmen Straßenbreiten. Doch vor dem Hintergrund auftretender Entschädigungsleistungen, Proteste aus den Städten und Erfahrungen mit der Umsetzungsproblematik wurden bereits frühzeitig die Planungsziele „abgespeckt“, rationale Ziele bei der Verkehrsplanung auf das Notwendigste beschränkt oder gestalterische Gesichtspunkte zurückgenommen. In den Planungsinstruktionen des KRd 1836 wurde bemerkt, daß es nicht nötig sei, die Straßen „in großen Längen in grader Linie verlaufen“ (HStA Reg. Düs.25519, 10) zu lassen. Anscheinend verwertete Umpfenbach hier seine Erfahrungen bei der Überarbeitung des Bauplanes für Düsseldorf, wo sein Vorgänger Vagedes in seinem Bauplanentwurf 1822 sehr lange, geradlinige Straßen geplant hatte und damit auf großen Widerstand vor Ort gestoßen war.

Auch der Konflikt der Überplanung bestehender Baublöcke mit regelmäßigen Quartieren ohne Rücksicht auf vorhandene Gebäude, Straßen und Parzellen, der bei dem Planentwurf für Düsseldorf 1822 in Zusammenhang mit hohen Entschädigungszahlungen aufgetreten war (Croon 1983, 64) oder bei den frühen Entwürfen in Duisburg eine Rolle spielte, wurde in den Planungsinstruktionen der KRd verarbeitet. Die Baupläne sollten sich in den bestehenden Bauquartieren an den dort vorhandenen Formen orientieren, und es sollte noch „weniger auf lange grade Linien gehalten werden“. Lediglich eine „angenehme Breite der Straße“ von 30–36 Fuß bei Hauptstraßen (in großen Städten 48 Fuß) und 24–30 Fuß bei Nebenstraßen (HStA Reg.Düs.25519, 6) sollte beachtet werden. Damit wurde der bestehende Straßenverlauf festgelegt und lediglich Straßenengpässe beseitigt.

In einem weiteren Hinweis wurden die Anschlüsse von rechtwinkligen und spitzwinkligen Straßen aufgegriffen, die vor allem bei den Anschlüssen der alten an die neuen Bauquartiere auftreten konnte. Diese „Bruchstellen“ sollten durch die Anlage freier Plätze überbrückt werden (HStA Reg.Düs.25519, 10). Solche Hinweise, wie die

Orientierung an den lokalen topographischen Bedingungen zu berücksichtigen war und wie durch den „Planungstrick“, der Anlage eines Platzes, die Bruchstellen zwischen altem und neuem Straßennetz aufgefangen werden konnten, wurden beim Bauplan für Mönchengladbach allesamt berücksichtigt (siehe Kapitel 7.0).

Im Krefelder Bauplan von 1819 waren bereits als Kompromiß mit den bestehenden Gebäuden einige Straßen abweichend vom Rechteckraster vom Rat vorgesehen worden, und im 2. Erweiterungsentwurf wurden die bereits vorhandenen Bauten entlang einer Ausfallstraße in das Entwurfskonzept einbezogen (Rösen 1964, 59 Anm.) und die Straßen nicht immer parallel geführt (vgl. Abb. 16). Übermäßig lange und gerade Straßen wurden von Umpfenbach vermieden, „weil allzu lange Straßen auf den Beschauer langweilig wirken“ (Rossié 1917, 13) und gerade Straßen von 800–1.000 m Länge in „modernen Fluchtlinienplänen“ nicht mehr vorgesehen wurden. Die Ansichten über das Ideal der städtebaulichen Schönheit veränderten sich gegenüber früher: So bescheinigte Schinkel, dem hohe fachliche Autorität zukam und dem Umpfenbach den Erweiterungsplan für Krefeld zur Begutachtung vorlegte, die Richtigkeit der neuen Planungsweise. Ein erster Anflug romantischer Stadtgestaltung deutet sich in Schinkels Kritik an, daß die topographischen Gegebenheiten, wie Flüsse oder Hänge und die Lage der historischen Gebäude, bei der Planung einen schönen Rahmen für die Stadtbaukunst bilden sollten, die in dieser „ganz natürlichen Unregelmäßigkeit“ wieder einen „gewissen Grad“ an Ordnung einführen und gleichzeitig die „Langeweile unserer neuen Städte“ bannen könne (zit. Rösen 1964, 56). Schinkel begrüßte die abknickenden Straßen auch als Schutz gegen die störenden „Winde“, die bei geraden Straßen oft unangenehm auftraten und gab zu bedenken, daß „für die architectonische Anlage jeder spitze Winkel“ vermieden werden soll, da „in stumpfen Winkel (es sich) tausendfältig Bequemer einrichten“ läßt (Rösen 1964, 56). Der abstrakten Planungs-idee wurde so etwas wie die romantisch-individualistische Berücksichtigung des „Ortes“ hinzugefügt⁶⁴.

Umpfenbach stellte ein weiteres neues Planungskriterium heraus: Auf die übermäßig lange und gerade Linie sollte verzichtet werden, „weil sich in so langen graden Straßen ein der Gesundheit der Bewohner sehr nachtheiliger, immer wenigstens sehr unbequemer, heftiger Luftzug erzeugt, und unabsehbare grade Linien eine Einförmigkeit hervorbringen, die allenfalls an mit Palästen bebauten Straßen noch erträglich ist, aber höchst ermüdend wirkt, wenn gewöhnliche Privat-Wohnungen und hierin der Mehrheit ohnehin nur gewöhnlich zweistöckige Häuser daran stehen“ (Rösen 1964, 59).

Diese Einschätzung der gestalterischen Mängel der geraden Straßen verdeckte die bereits ausgeführten wahren Konflikte um die Durchsetzung des „alten“ Schönheitsideals, wo bestehende Eigentumsverhältnisse und vorhandene Bebauung die tatsächlichen Schranken darstellten⁶⁵. In Krefeld war mit der rasanten Bautätigkeit zwischen den beiden Erweiterungsplänen und den durch ungeplante Bebauung geschaffenen

Fakten im zweiten Erweiterungsbereich eine Situation eingetreten, die zwangsläufig zur Aufgabe der „reinen“ Lehre führen mußte, da die alte, streng systematische Planung nicht mehr ohne immensen öffentlichen Finanzbedarf durchsetzbar war.

So hieß es in den Stellungnahmen aus Krefeld zum Planentwurf ganz eindeutig, daß der neue Plan soweit wie möglich auf die „vorfindlichen Gebäude in den neuen Anlagen Rücksicht“ nehmen müsse. Die „Schönheit der Form in der Planzeichnung steht dieser Zweckmäßigkeit immer nach“ (Rösen 1964, 58). Um dies auch zu gewährleisten, mußte Umpfenbach verschiedene Ortstermine in Krefeld und Absprachen mit dem örtlichen Geometer vornehmen: Eine abstrakte Planung vom grünen Tisch aus oder „von oben“ war nicht mehr länger möglich.

Auch beim Erweiterungsplan für Ruhrort wurde 1835 bemängelt, daß „die zukünftige Parzellierung nicht deutlich, bzw. nicht eindeutig auf die vorhandenen Parzellengrenzen bezogen war“ (Kastroff-Viehmann 1983, 192).

In Städten mit besonders bewegter Topographie, wie in Kleve, mußte von Anfang an bei der Erweiterungsplanung auf die „regelmäßige Anlage in geraden Linien und rechten Winkeln“ (HStA Reg.Düs. 25589, 23.12.1839) verzichtet werden.

Der Düsseldorfer Plan von 1831, ebenfalls von Vagedes entworfen, baute auf einem rechtwinkligen Straßenraster und großzügig geschnittenen Bauquartieren auf, die allerdings anders als in Krefeld nicht die „örtlichen und natürlichen Gegebenheiten“ (Croon 1983, 64) berücksichtigten. Er wurde in dieser Form nicht genehmigt und, neben der großen Ausdehnung mit zu erwartenden Entschädigungsleistungen, spielte die streng formale Form, die den Abriß von Gebäuden erforderlich machte, sowie die große Länge der Straßen eine Rolle. Doch auch der Wegfall der von Weyhe geschaffenen gärtnerischen Anlagen und des Hofgartens empörte den Stadtrat. Die streng formale Planung stieß auf den Widerstand der örtlichen Interessenvertreter, die neben den finanziellen Auswirkungen der Planung auch selbstbewußt die der Bürgerschaft lieb gewordenen Anlagen einklagten; Umpfenbach überarbeitete demzufolge den Düsseldorfer Entwurf von Vagedes.

Die möglichst einzuhaltende „Parallelität“ (gemeint Rechtwinkligkeit) der Baublöcke stellte das durchgängigste Planungskriterium dar. Das Argument der „Zweckmäßigkeit“ rechtwinkliger Baublöckeinteilungen für die Bebauung stand gleichbedeutend mit dem der „Schönheit“ gerader Straßenzüge.

5.3.6 Die Planungsrichtwerte: Straßenquerschnitte, Straßengestaltung, Baublockgrößen, Nutzungsvorgaben

Straßenquerschnitte und Straßengestaltung

Die Straßenquerschnitte wurden in den Planungsinstruktionen bereits 1836 vorgegeben und sollten sehr differenzierten Verkehrsansprüchen gerecht werden⁶⁶: Die Hauptstraßen sollten 30 bis 36 Fuß (9,42 bis 11,30 m)⁶⁷ und in großen Städte 48 Fuß (15,07 m) breit sein; die Nebenstraße nicht unter 24 bis 30 Fuß (7,56 bzw. 9,42 m) (s. Anhang). Insbesondere die Erfahrungen in den Altstädte zeigten, daß man sich mit der Breite von 24 Fuß häufig zufrieden geben mußte⁶⁸.

In einigen Städten wurde zu Beginn großzügig mit den neuen Straßenbreiten umgegangen und in der kleinen Stadt Kleve gar 60 Fuß (18,80 m) breite Promenaden vorgesehen, deren Breite später aus Kostengründen reduziert wurde. In dem folgenden prFILG von 1875 wurden in den Ausführungsbestimmungen (Stübben 1890) bereits wesentlich größere Straßenbreiten angenommen.

Die OBD drängte die Königliche Regierung immer wieder auf die ausreichende Beachtung des Fußgängerverkehrs und wollte genügend breite Bürgersteige sichergestellt wissen. Die den Genehmigungsunterlagen beigefügten Querprofile zeigten, daß auch die Straßengestaltung mit Baumpflanzungen eine Rolle spielte (Abb. 38, 39 und 40).

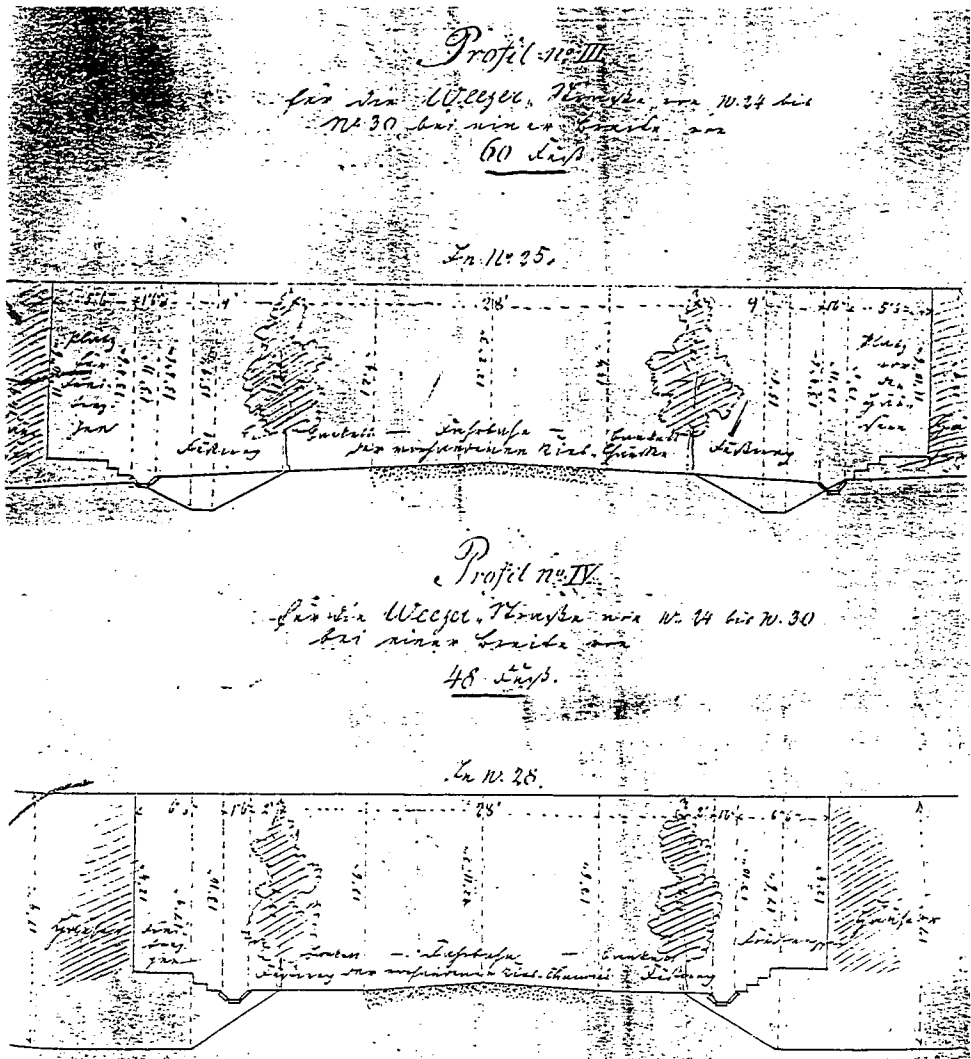
Eine Besonderheit stellte das Planungselement der „versetzten Kreuzung“ dar. Dieser später auch realisierte Kreuzungsversatz wurde den Düsseldorfer Planern von der OBD in Berlin empfohlen und erstmals im Umpfenbachschen Entwurf für den Krefelder Bauplan 1837 angewendet. An insgesamt 7 Stellen sollten auf „diese Weise ... kleine Plätze von 22,60 m im Quadrat“ (Rossié 1917, 12) entstehen. In der Begründung der OBD wurde diese Form vorgeschlagen, um einerseits den Verkehr der Fuhrwerke zu erleichtern, da diese durch die beim Versatz entstehende Platzfläche mehr Spielraum für Wendeaktionen erhielten und andererseits die Nachteile der langen geraden Straßen mit ihrem einförmigen Aussehen aufzuheben und den sonst ungehinderten und als störend empfundenen Luftzug zu vermindern⁶⁹ (siehe Rösen 1964, 59) (Abb. 41 und 42). 52 Jahre später tauchte die Platzform als „Turbinenplatz“ bei Sitte wieder auf.

Baublockgrößen

Die Grundeinheit der rechtwinkligen Planung stellte der Baublock dar, der sich in seiner Größe den jeweiligen Bedingungen, wie Lage in der Stadt, Topographie, Nutzungsansprüche etc., anpaßte. Da es ursprünglich um die Sicherstellung des Durchgangsverkehrs ging, wurden im Gegensatz zur Querschnittsgestaltung der Straßen zur

Abbildung 38

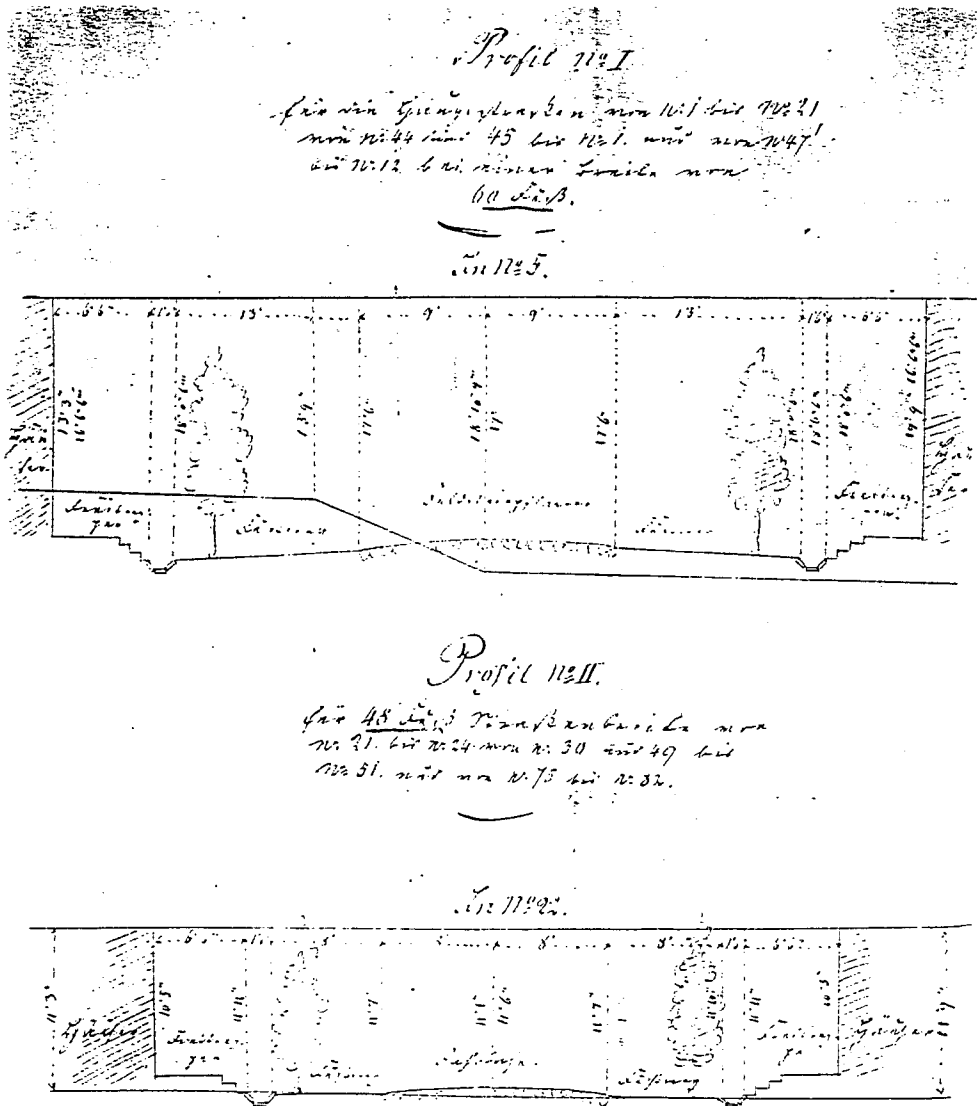
„Querprofile zur Bestimmung der Formen der nach dem Alignements-Plan der Stadt Goch projectirten neuen Straßen“ vom 10.7.1843



Die beiden 48 und 60 Fuß breiten Straßen (Kies-Chausseen) sollten jeweils mit Bäumen zwischen Fahrbahn und Fußweg versehen werden und vor den Häusern Platz für Freitreppen lassen; aus: HStA Reg. Düs. 25580, 95ff.

Abbildung 39

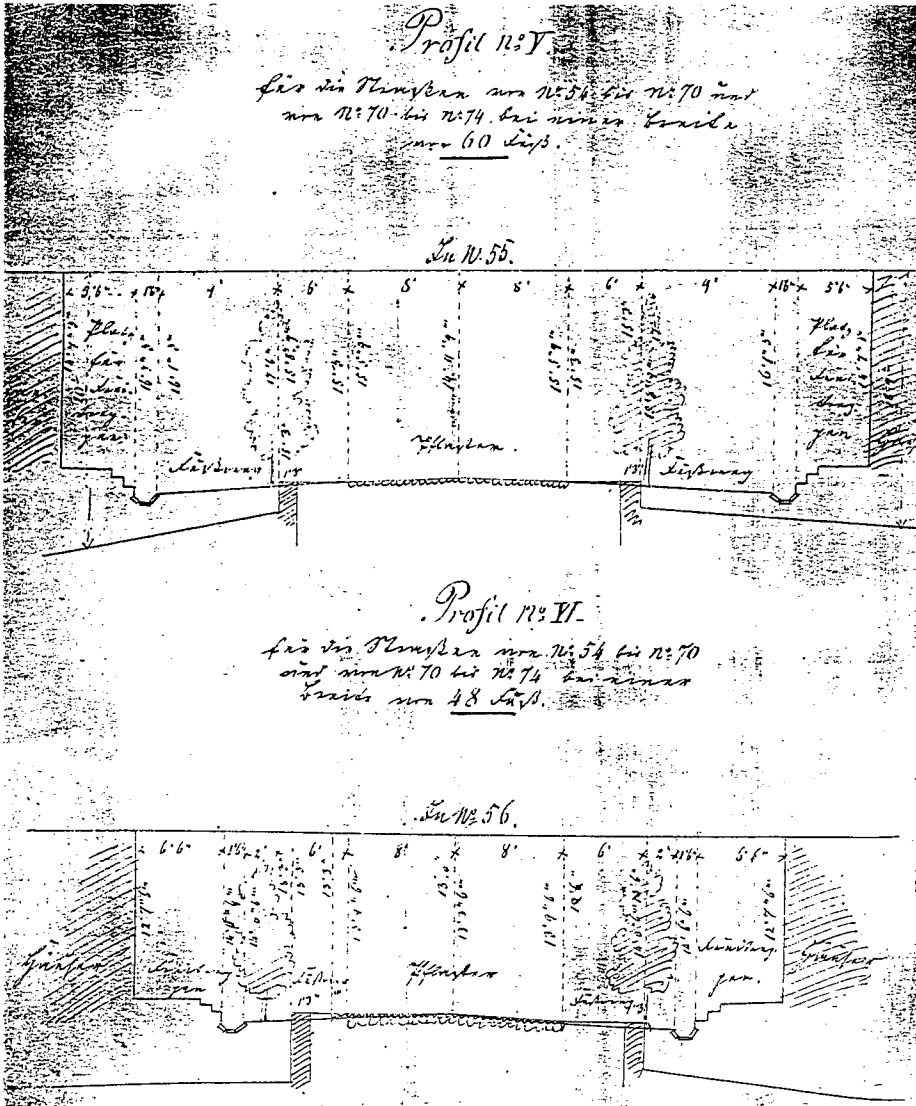
„Querprofile zur Bestimmung der Formen der nach dem Alignements-Plan der Stadt Goch projectirten neuen Straßen” vom 10.7.1843



Die Profile dieser 48 und 60 Fuß breiten Straßen sahen als Fahrbahnbelag ein Feldsteinpflaster vor;
aus: HStA Reg. Düs. 25580, 95ff.

Abbildung 40

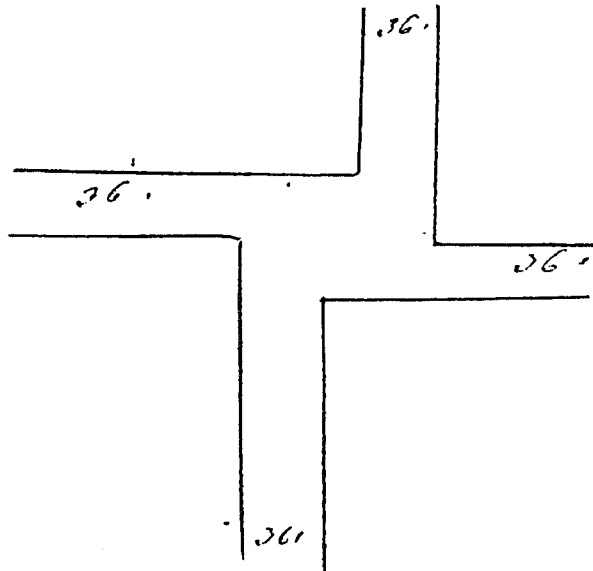
„Querprofile zur Bestimmung der Formen der nach dem Aligments-Plan der Stadt Goch projectirten neuen Straßen“ vom 10.7.1843



Die Profile dieser 48 und 60 Fuß breiten Straßen sahen als Fahrbahnbelag ein Pflaster vor sowie schmalere Fußwege; aus: HStA Reg. Düs. 25580, 95ff.

Abbildung 41

Vorschlag der Oberbaudeputation in Berlin aus dem Jahre 1840 für die Gestaltung der Kreuzung von zwei 36 Fuß breiten Straßen im Krefelder Bauplan



„Die Königliche Oberbau-Deputation hat in Ansehung der angenommenen Straßenbreite von 36 Fuß bei den meisten neu projektirten Straßen das Bedenken angeregt, daß solche Breite nach Abzug der Bürgersteige zum Umdrehen der Wagen, zumal wenn dieselbe beladen seyen, kaum ausreiche, besonders dann, wenn die schmalen Straßen lang seyen und keine freien Plätze oder breitere Straßen berühren. Zur Begegnung dieses Uebelstandes scheint es der Königlichen Oberbau-Deputation angemessen, durch Versetzung derselben in nebenstehender Form (Abb. 17) kleinere Plätze von 72 Fuß im Quadrat anzulegen, welche nicht allein hinreichend sind, um mit jedem Fuhrwerk umzukehren, sondern auch die sonstigen Nachteile langer gerader Straßenzüge aufheben, indem sie zur Unterbrechung des Luftzuges und des einförmigen Ansehens der Straßen beitragen. Die Königliche Oberbau-Deputation hat demgemäß auf der Carte Lit. A (nicht erhalten) mit Bleistift sub I bis IX diejenigen Punkte angedeutet, wo von dieser Anordnung noch wird Gebrauch gemacht werden können, ohne den Plan im wesentlichen zu berühren, und wonach die erforderlichen Modifikationen im Plan zu veranlassen sind“¹⁹⁾.

Ziel des Kreuzungsversatzes war die Unterbrechung des Luftzuges sowie die Erleichterung des Fuhrverkehrs; aus: Heinrich Rösen, *Zur Geschichte des Friedrichsplatzes und der Sternstraße, Krefeld* 1964, 59

Abbildung 42

Foto des auch im Stadtbauplan von Mönchengladbach geplanten „Kreuzungsversatzes“ und seine räumliche Wirkung im heutigen Stadtbild (Kreuzungsbereich Kaiserstraße, Hermannstraße, Croonsallee)



Baublockgröße keine Instruktionen erlassen oder konnte auch keine Regelmäßigkeit aus den vorliegenden Bauplänen entnommen werden.

Während beim Duisburger Bauplan von 1850 der Straßenführung und der Baublockeinteilung nur die Grundidee zugrunde lag, bestehende Wege- und Parzellenverhältnisse zu berücksichtigen, stellte der Mülheimer Entwurf von Vagedes die Regelmäßigkeit par Excellence mit gleichförmigen 100 x 100 m großen quadratischen Baublöcken dar, die dem Plan von Cerda für Barcelona 1859 hätten Pate stehen können⁷⁰.

Die Baublöcke beim Krefelder Bauplan von 1819 waren relativ klein (17–19 m Tiefe) und sollten die Anlage von Hinterbauten beschränken. Bei der erneuten Erweiterungsplanung kam es zu Auseinandersetzungen um die Größe der Bauquadratur, da die schmalen Baublöcke der ersten Erweiterungsplanung keine „ausreichende Lufterneuerung“ brachten. Die neuen Baublöcke waren 75,3 x 113,0 m (20 x 30 Ruthen) groß, d.h. von 5 mal größerer Seitenlänge als die alten Quadrate, wenngleich der Planverfasser Umpfenbach die Baublöcke nicht so groß anlegen wollte, „damit die Bauplätze für weniger Bemittelte nicht zu teuer“ wurden (Rossié 1917, 12). Für „größere Fabrikanlagen“ sah der Krefelder Plan sogar 50 Ruthen (188,3 m) tiefe Baublöcke vor. Durch diese städtebauliche Anordnung wurde somit eine gewisse Zonierung vorgegeben. In Uerdingen wurden mit Rücksicht auf den nicht zu hohen Preis der Bauplätze mittlere Baublockgrößen von 20 bis 25 Ruthen vorgeschlagen.

In Mönchengladbach wurden während des Planungsprozesses die Baublöcke im Bahnhofsbereich verkleinert, um die Zahl der Baustellen zu vergrößern, während einige Jahre zuvor generell größere Baublöcke von der KRD gefordert worden waren, um die Anlage von Hausgärten zu ermöglichen.

Nutzungsvorgaben

Die eindeutig auf die Straßenplanung orientierten Stadtbaupläne machten keine Aussagen zu den Nutzungen der Grundstücke bzw. bestimmten diese nur indirekt mit; je nach Lage und Funktion der Straßen als Geschäftsstraße oder übergeordnete Verbindungsstraße. Es stellte einen Einzelfall dar, wenn, wie im Erläuterungsbericht zum Klever Bauplan, explizit auch Lagewertsteigerungen und Verwertungsinteressen einzelner privater Nutzungen deutlich benannt wurden: Ein Straßendurchbruch sollte die Anbindung eines Gasthofes an den Stadtkern verbessern. Als vordergründig städtisches Interesse wurde dies mit der Attraktivitätssteigerung für den Fremdenverkehr begründet⁷¹.

In Krefeld begründete Umpfenbach die geringe Straßenbreite von 30 Fuß mit der späteren Nutzung. Hier sollten meistens nur 2-stöckige Häuser für Fabrikarbeiter gebaut werden (Rösen 1964, 58). In einigen Fällen, wie bei der Theaterstraße in Aachen 1826, wurden allerdings Nutzungsverbote für bestimmte Gewerbe (s.v.) ausgesprochen. Hierbei handelte es sich allerdings nicht um umfassende Stadtbaupläne, sondern um Aligmentspläne für begrenzte Straßenabschnitte.

5.3.7 Die öffentliche Infrastrukturplanung: „Reservierung“ von Flächen für Marktplätze, Schul- und Kirchenbauten

Neben der Straßenplanung spielte auch die Bereitstellung von Flächen für öffentliche Einrichtungen eine Rolle, die dem damaligen Bedürfnis entsprechend sich auf Marktplätze, Schulen und Kirchen beschränkte; von einem vereinzelt Rathausneubau abgesehen. Straßenbau und Infrastruktur waren also durchaus anerkannte, im Sinne der Allgemeinheit zu regelnde Bereiche.

In erster Linie wurden „Flächenreservierungen“ für Marktplätze⁷² in den neu entstehenden Stadtvierteln zur Versorgung der Bevölkerung im direkten Wohnumfeld durch Wochenmärkte vorgenommen. In den noch vorliegenden Plänen von Düsseldorf, Duisburg, Mülheim a.d.Ruhr, Krefeld, Mönchengladbach sowie – laut Erläuterungsbericht – von Kleve, Ruhrort und Uerdingen wurden Marktplätze und sonstige öffentliche Plätze in den Stadtbauplänen berücksichtigt. Die Königliche Regierung achtete auf die Anlage dieser Marktplätze in den Planungen und z.T. auch auf die Vergrößerung der Kirchplätze⁷³. Die Einführung dieses Planungskriteriums war in der Rheinprovinz so schon „altbekannte“ Praxis, noch bevor die Anlage von Marktplätzen in dem preußischen Ministerialerlaß 1855 für alle Stadterweiterungsplanungen als verbindlich angesehen wurde (siehe Kapitel 3.0).

Die zwei weiteren großen öffentlichen Aufgaben stellten der Schul- und Kirchenbau dar, die beide als notwendige Infrastrukturleistungen allseitig akzeptiert und für die Flächen in den Erweiterungsgebieten reserviert wurden. In den späteren Jahrzehnten kamen noch weitere öffentliche Einrichtungen hinzu: So wurde in Mönchengladbach über die günstige Lage des neuen Postamtes am Platz in Bahnhofsnähe diskutiert, wenngleich solche Nutzungen nicht im Plan festgeschrieben, sondern über konkrete Grundstücksverhandlungen gesichert wurden. In Uerdingen wurden zumindest als zukünftiger Bedarf Flächen für Höhere Bürgerschule, Hospital, Schlachthof und Lagerhalle als notwendig erachtet.

Die Reservierung von Flächen für öffentliche Einrichtungen wurde besonders von den Landräten und den Königlichen Regierungen gefordert. In Saarbrücken bemängelte der Landrat, daß der bestehende öffentliche Platz nicht vergrößert und keine Fläche für ein Schulgebäude reserviert wurde (LHA Reg. Tr.442/1868). In dem zweiten Erweiterungsplan von Krefeld 1843 wurden vier öffentliche Marktplätze, aber keine Flächenreservierungen für öffentliche Gebäude aufgenommen. Der Planer Umpfenbach mahnte hier frühzeitig die Flächenreservierung an, da sie später für die Stadt unverhältnismäßig teuer würden (Rossié 1917, 13). Bei dem Entwurf zum Erweiterungsplan für die Stadt Mülheim a.d.Ruhr bemängelte der Gemeinderat 1835, daß kein Grundstück für die Rathäuserweiterung und kein weiterer freier Platz im Erweiterungsgebiet vorgesehen waren. In Ruhrort wurden die bereits festgelegten Standorte für zwei Kirchenbauten nicht berücksichtigt und weder ein Grundstück für ein Rat-

haus vorgesehen noch ein weiterer freier Platz in der Neustadterweiterung geplant (Kastorff-Viehmann 1983, 192).

Die Anlage von öffentlichen Parkanlagen, die in den späteren Bebauungsplanungen zur Sicherung der „Volks Gesundheit“ vorgesehen bzw. erhalten werden sollten (Hall 1986, 307), spielte bei der geringen Größe der Städte und der leichten Erreichbarkeit des offenen Landes als Leitbild bei der Aufstellung der rheinischen Stadtbauplänen noch keine Rolle⁷⁴.

5.3.8 Die Berücksichtigung neuer Planungsanforderungen: Bereitstellung von Flächen für Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe

Der Eisenbahnbau prägte die Stadtentwicklung im Rheinland seit ca. 1840 entscheidend; mit den Bahnen veränderten sich die „zeitlich-räumlichen Verhältnisse des (immer noch kleinstaatlich zerrissenen) Deutschlands ... Die Zeit des Massenverkehrs begann“ (Bodenschatz 1983, 84). Vor allem in den industriellen Zentren wurde schnell die Notwendigkeit eines Eisenbahnanschlusses und die Möglichkeit zur Bodenspekulation in den nun verkehrsgünstig gelegenen Bahnhofsvierteln begriffen. Noch vor der Eröffnung der ersten Strecke Nürnberg-Fürth 1835, betrieb in Aachen 1833 eine Kommission den Bau der Strecke Köln-Aachen (Meyer 1989, 29) als Anschluß an die 1836 gebaute belgische Strecke von Antwerpen über Lüttich bis zur deutschen Grenze. 1838 begannen die Planungsüberlegungen zum Bau der Aachen-Düsseldorfer Strecke über Mönchengladbach und Rheydt.

Der Eisenbahnbau als einer der wichtigsten Infrastrukturleistungen im 19. Jh. wurde in vielen Städten Motor der wirtschaftlichen Entwicklung und sicherte die Bedeutung bestehender gewerblicher Zentren. Für Mönchengladbach war der Eisenbahnanschluß Voraussetzung für die beginnende Mechanisierung der Textilindustrie (s.u.). Ohne Eisenbahnanschluß hätte die Stadt durchaus in die Bedeutungslosigkeit versinken können, wie die ehemaligen Textilzentren Dülken oder Monschau.

Voraussetzung für den privaten Eisenbahnbau waren große Kapitalsummen, die nur über Aktiengesellschaften beschafft werden konnten, und eine gesetzliche Grundlage zur Grundstücksenteignung der notwendigen Flächen, wie sie durch das preußische Eisenbahngesetz vom 3.11.1838 (im linksrheinischen Gebiet ergänzt durch das französische Enteignungsgesetz von 1810) (Wennemann 1983, 210) ermöglicht wurden (siehe ausführlich Kapitel 6.0).

Der Bau der Bahnstrecken griff in allen Städten tief in die städtische Entwicklung ein und bestimmte die Verteilung von „Nutzungsstrukturen“ (Bodenschatz 1983, 81) bis heute. Der Verlauf der Strecke und der Bahnstandsstandort „produzierten“ neue Lagen und organisierten die räumliche Verteilung der städtischen Lagerrenten neu (Bodenschatz 1983, 84). Die Entscheidung über den Eisenbahnverlauf, die Lage des Bahn-

hofes und die Schaffung von Bahnhofsplätzen sind als entscheidende „Produktionsmittel“ bei der „Produktion von Stadt“ im 19. Jh. anzusehen. Da die Bahnhöfe bei fast allen aufgeführten rheinischen Städten am Rande der bestehenden Bebauung lagen, folgte meist unmittelbar die Aufschließung der angrenzenden unbebauten Flächen. Um die Lage des Bahnhofes stritt die städtische Grundeigentümerfraktion heftig (z.B. Mönchengladbach). In Karlsruhe wogte von 1841 bis 1844 der Streit zwischen einer „Fraktion“ im Südwesten und einer im Südosten der Stadt um die Frage des Bahnhofstandortes hin und her (u.a. Hegdt 1924).

Die Verbindungslinie zwischen dem alten Zentrum und dem Bahnhof wurde zum bedeutenden Entwicklungsband der Stadterweiterung. Häufig entwickelten sich entlang dieses Bandes auch die neuen zentralen Cityfunktionen⁷⁵: die Geschäfte und die neuen Dienstleistungen.

In Aachen war der Einfluß des 1841 gebauten Bahnhofes so stark, daß Geschäfte und Banken ihren Standort weg vom alten Marktplatz hin zu dem neu angelegten Bahnhofsviertel verlagerten: Theaterstraße, Kapuzinergraben und Friedrich-Wilhelm Platz. Die Wohnungen wurden in diesen Bereichen ganz oder in die oberen Stockwerke verdrängt; An- und Hinterbauten wurden im Bahnhofsviertel geschaffen (Von Löwenich 1923, 76). Nach dem Bau weiterer Bahnhöfe entwickelten sich vom alten Zentrum aus ähnliche Entwicklungsachsen zu diesen Standorten hin. Der Ausbau der Achse Altstadt-Bahnhof spielte auch in Wuppertal eine bedeutende Rolle, dem der Stadtteil Vohwinkel sein starkes Wachstum verdankte (Reulecke 1985, 31).

Die Erkenntnis der immensen Lagewertsteigerung durch den Eisenbahnbau setzte sich bei den Grundeigentümern schnell durch und führte zu entsprechenden Interventionen bei der Festlegung der Bahnstrecke (siehe ausführlich Mönchengladbach). „Die mit Grundstücken spekulierenden und oft mit städtischen Organen zusammenarbeitenden Eisenbahngesellschaften waren nicht nur Nutznießer einer Entwicklung, sondern beeinflussten diese auch massiv“ (Bodenschatz 1983, 92). So arbeiteten sie mit Bodengesellschaften zusammen und Eisenbahnstrecke, Bahnhof und neu erschlossenes Bahnhofsviertel hingen eng zusammen (siehe das Beispiel Aachen, Wennemann 1983, 205 ff.).

In Düsseldorf wurde 1845 vom „Sprecher“ der Altstadtbevölkerung sogar vorgeschlagen, die geplante Eisenbahnverbindung über die Königsallee zu führen und den Bahnhof in den Hofgarten zu legen (Weidenhaupt 1962, 117).

In Moers verzögerte man die Planung, um die projektierte Eisenbahnanlage noch im Bauplan zu berücksichtigen, ebenso in Uerdingen. In Duisburg wurde der Planentwurf 1847 geändert und die Erweiterungsgebiete bis zum neuen Bahnhof hin vergrößert, da unbestreitbar feststand, daß sich der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung in diese Richtung vollziehen werde.

Die Anlage des Bahnhofes machte 1850 in Krefeld eine Bauplanänderung erforderlich und führte zu massiven Konflikten innerhalb der Bürgerschaft, die alle an der

neuen Lageverbesserung partizipieren wollten. Die Lage des Bahnhofes und dessen Anbindung an die Stadt wurden zum Grundeigentümerkonzflikt erster Güte bis hin zu Korruptions- und Befangenheitsvorwürfen an die Mitglieder des Stadtrates (s.u.).

Die Planung sollte die Anlage der neuen Verkehrsinfrastruktur, wie Eisenbahnen, Kanäle oder übergeordnete Straßen, unterstützen. In Kleve wurde so in Erwartung einer „Wiederschiffbarmachung“ des Verbindungskanals zum Rhein im Nordosten des Bauplans ein „freier Platz zur Anlage eines Packhofes projectirt und solcher mittelst neuer Straßen“ mit der übrigen Stadt verbunden (HStA Reg.Düs. 25589, 23.12.1839).

5.3.9 Die Steuerbezirksgrenzen und die Stadtbaupläne

„Die ‘Torsteuer’ war eine damals übliche Form der Verzehrsteuer (Akzise), die auf viele Waren, insbesondere Mehl und Fleisch beim Eintritt in die Stadt erhoben wurde“ (Fehl 1992/1, 278, Anm.). Sie führte zur Verteuerung der Lebenshaltungskosten in der Stadt und hatte damit zunächst abschreckende Wirkung auf die vom Land kommenden Industriearbeiter.

Im 19. Jh. wurde die Torsteuer unterschiedlich aufgehoben. In Aachen war z.B. die Torsteuer bis zur 1876 vorhanden. In relativ gleich strukturierten Orten bestanden unterschiedliche Steuersysteme: so wurde in Kleve die „Mahl- und Schlachtsteuer“ erhoben; in Goch und Mönchengladbach bestand sie seit der französischen Herrschaft nicht mehr. So hatten in Mönchengladbach die Bürger „statt der früheren Akzise und der schwer überschaubaren abteilichen Abgaben ... nun eine Fülle von Steuern zu zahlen“ (Löhr 1997, 70): die direkten Steuern, wie Grund-, Personalsteuer etc., und die indirekten Steuern, wie die Tabak-, Bier-, Branntwein- und Salzsteuer. Damit entstand ein einheitliches Besteuerungssystem.

Auf die Baupläne wirkte sich die Steuerbezirksabgrenzung schon nicht mehr gravierend aus, da die Stadtmauern und -tore nicht mehr bestanden bzw. über zahlreiche Einbrüche und „Schlupflöcher“ (wie in Aachen) verfügten und deren Wiedererrichtung zu aufwendig war. Einige Städte, die noch der Mahl- und Schlachtsteuer unterworfen waren, gingen in den Erläuterungsberichten zum Bauplan explizit auf die Frage der Abgrenzung der Steuerbezirke ein: So war in Kleve der Steuerbezirk „nicht durch Bauwerke gegen das Einschmuggeln geschützt“, da die Stadttore und Mauer nicht mehr in vollem Umfang existierten. Die Neuerrichtung sei zu aufwendig. Im Bauplan wurde daher keine Rücksicht auf die Begrenzung des Steuerbezirkes genommen (HStA Reg.Düs. 25589, 23.11.1839); die Bezirke wurden von Aufsehern bewacht. Die mit Kleve vergleichbare Stadt Goch war nicht der Mahl- und Schlachtsteuer unterworfen. In der Planung für Goch wurde kein neuer „Verschluß durch Mauern und Thore“ vorgesehen.

5.4 Die Planungsverfahren und die Planungsakteure bei der Aufstellung der Stadtbaupläne

5.4.1 Die Position der Städte zu der Stadtbauplanerstellung

Generell stieß die Aufnahme der Planungstätigkeit vor Ort auf keine großen Widerstände, sondern auf „gehorsamste“ Mitarbeit der Bürgermeister und Gemeinderäte, z.B. bei der Abgrenzung des Planungsgebietes. Verweigert wurde der Gehorsam gegenüber der Behörde jedoch, wenn für die Stadt (oder eine mächtige Interessengruppe) Nachteile oder finanzielle Belastungen in Sichtweite gerieten; von der Kostenübernahme für die Planungsarbeiten bis hin zu den Entschädigungsleistungen für „überplante“ Gebäude. Der Ungehorsam zeigte sich zuweilen in hartem und hartnäckigem Widerstand, dem die Königlichen Regierungen nachgaben und oft nicht weiter auf die Beendigung der Planung insistierten. Vor allem auf die Frage nach der Finanzierbarkeit einer Planung, die sehr weitgehend in die bestehende Struktur eingriff und hohe Entschädigungsforderungen mit sich bringen konnte, konnten die Regierungen keine Antwort geben. Die Realität holte den Planungswunsch bitter ein, und die Königlichen Regierungen mußten z.T. kapitulieren.

Die Städte wandten sich in der Regel nicht direkt gegen eine Bauplanerstellung, sondern erfüllten von Beginn an die ihr zugewiesenen Aufgaben. Ohne Widerstände wurden in Emmerich, Kleve⁷⁶, Mönchengladbach, Goch⁷⁷, Rees⁷⁸ etc. der Planungserlaß aufgenommen (s.o.). In Barmen, Düsseldorf, Elberfeld, Krefeld und Mülheim a.d.Ruhr und Ruhrort waren die Pläne bereits genehmigt bzw. die Entwürfe fertiggestellt und wohl z.T. auch auf Wunsch der Städte angefertigt worden. Einige Städte aber versuchten den Planungsoktroj abzulehnen, da sie die Kosten für die Planung scheuten, wie dies ausdrücklich seitens der Städte Essen oder Werden vorgebracht wurde. Die Städte Kempen und Moers standen der Bauplanerstellung von Anfang an ablehnend gegenüber; ebenso Duisburg.

In der Umsetzung stellte das Rastersystem für die Erweiterungsgebiete ein großes Problem dar, da hier bestehende Parzellen durchschnitten und bestehende Wege ignoriert und mangels Umlegungsgesetze der Bauprozess erschwert wurde. Bei der Planung stellte man sich einem „Raster“ in den Erweiterungsgebieten nicht entgegen; im Gegenteil versuchte man vor Ort mit dem Hinweis, das „Raster“ in den Erweiterungsgebieten besonders korrekt zu verfolgen, den Blick von den kompromißlerischen Lösungen in den Altstädten abzulenken.

Seitens der Städte wurde eine notwendige Steuerung des Stadtwachstums durch „Planung“ in der Regel nicht eingefordert oder gar die Festlegung von Erweiterungsabsichten für die nächsten Jahrzehnte gewünscht. In den Städten wurde die Planungs-

notwendigkeit durchweg erst dann erkannt, wenn der örtliche Wachstumsdruck langfristig absehbare Probleme, wie Verkehrsgpässe durch ungezügelte Bautätigkeit, erwarten ließ: dann wurde die zügige Bearbeitung der Planungsverfahren eingefordert (z.B. Mönchengladbach).

Zu Beginn der Planungsarbeiten muß folglich von der „Aufoktroiyierung“ der Stadtbaupläne durch die Königliche Regierungen ausgegangen werden. Der von mir gewählte Begriff „Planungserlaß“ kann auch von daher als treffend angesehen werden. Daß dieser „Planungserlaß“ ganz im Sinne obrigkeitlicher Tradition und Ordnungsgedanken vollzogen wurde, muß auch vor dem Hintergrund der Kontinuität der personellen und administrativen Strukturen in den 1830er Jahre gesehen werden.

Auf der lokalen Ebene prallten zwei Welten aufeinander: die Ziele und die Ordnungsideen der aufoktroiyerten obrigkeitlichen Planung von „oben“ und das seine neuen Freiräume ausmessende Privatbauinteresse von „unten“, welches in der neuen Rechtslage volle Anerkennung durch Richter und Gemeindevertreter fand.

Die Widerstände gegen die anfänglichen Planungsabsichten an sich blieben gering. Als generelle Probleme stellten sich im Vorfeld die „Planungskosten“ und die Frage nach dem derzeitigen „Planungsbedürfnis“ einer Stadt, d.h. die Unvorstellbarkeit größeren baulichen Wachstums und daher das Unverständnis gegenüber der Notwendigkeit, ordnend einzugreifen. Einige Städte wollten zudem zuerst eine die Planung beeinflussende Maßnahme, wie den Bau einer Bezirksstraße etc., abwarten. Die Kosten für die Planerstellung gingen eindeutig zu Lasten der jeweiligen „Communal-Kassen“. Neben der Stadt Werden (HStA Reg.Düs. 25519,17) wandten sich auch weitere Städte, wie Geldern, Moers, Rheinberg und Xanten (25519,28), gegen die von der Gemeinde zu tragenden Kosten und waren daher wenig erfreut über die Aufforderung zur Bauplanerstellung. Die Regierung bezog allerdings eindeutig die Position, daß die Kosten ganz „unzweifelhaft“ von den Gemeinde zu tragen seien. Die Landräte sollten hier nochmals die Gemeinden die „Zweckmäßigkeit eines Bau-Planes auseinandersetzen“ (HStA Reg.Düs.25519, 17). Die Reisekosten und Diäten der Planbearbeiter wurden, nach Prüfung durch die Düsseldorfer Baubeamten, zu Lasten der Stadtkassen verrechnet. Zur Frage der Planungskostenübernahme durch die Städte und zur festgestellten Planungsnotwendigkeit gab es im Regierungsbezirk Düsseldorf kein Einlenken durch die KRd, die bei ihrem Planungserlaß und bei der Auswahl der Städte blieb.

Die zur Verzögerung oder gar zum Versiegen der Planungen führenden Widerstände aus den Städten betrafen vor allem Konflikte um die konkreten Planungsentwürfe: die Ausdehnung bzw. Abgrenzung des Planungsgebietes, Straßenverlauf, Baublockgröße, Eingriffe in die bestehende Struktur etc. In ihrem Widerstand gegen bestimmte Planungsabsichten behielten die Städte oft den längeren Atem und erreichten, daß die Planungen nach jahrelangem Hin und Her im Sande verliefen: In Rheydt z.B. stellte sich der Gemeinderat 1843 massiv gegen den als „ungeeignet“ empfundenen Plan

(HStA Reg.Düs.25639) und konnte ihn auch verhindern. Die Möglichkeiten der Verzögerungstaktik der Gemeinden waren groß und wurde auch umfassend genutzt (z.B. erfolgreich in Emmerich von 1837 bis 1842).

Die Hauptkonflikte entstanden wegen der zu erwartenden Entschädigungsforderungen bei der Durchführung der Planung, die bereits im Entwurfsstadium die Städte beunruhigte und ihre Haltung zur Planung entscheidend beeinflusste. Besonders vor dem letzten Schritt zur Rechtskraft, der Plangenehmigung, schreckte man zunehmend zurück: 1859 wurde der Alignements- und Bebauungsplan für den südwestlichen Stadtteil von Bonn zwar genehmigt, aber nicht „vorschriftsmäßig publiziert“. Für den Norden und die innere Stadt wurden die Arbeiten gar wegen der ungeklärten, möglicherweise auftretenden Entschädigungsansprüche, die im Zusammenhang mit Prozessen und Klagen wegen abgelehnter Baugesuche entstanden waren, ausgesetzt (Petsch-Bahr 1983, 263ff.). Die KRd ordnete wiederholt die Publizierung des Planes an, gegen die der Stadtrat beim Berliner Ministerium Einspruch wegen der bereits erfolgten ersten Regreßansprüche der Privaten eingelegt hatte. Ähnliche Befürchtungen traten Ende der 1850er Jahre auch in Mönchengladbach auf, als die Gerichtspraxis sich in zunehmenden Maße grundeigentümerfreundlich zeigte.

Als nicht zu unterschätzendes Problem tauchten zu Beginn auch „planungstechnische“ Fragen bei der Erstellung der Entwürfe auf, auf die weiter unten noch eingegangen wird.

5.4.2 Ein Beispiel lokaler Interessenkonflikte: Krefeld

Bereits 1819 hatte sich in Krefeld der ersten Erweiterungsplanung eine „kleine, aber einflußreiche Minderheit der Stadtverordneten“ widersetzt (Buschbell 1954, 401) und gegen die Erweiterungsplanung der Innenstadt votiert (Croon 1983, 63). Sie setzten sich für die Beibehaltung der Stadtmauern ein, da sie bei der nördlichen Ausdehnung des Planes eine „Gefährdung der Vorzugsstellung der Hoch- als Geschäftsstraße (sahen), oder sie bangten um die Sonderstellung der Friedrichstraße als dem vornehmen Wohnviertel und um ihre schönen Gärten, die auf dem heutigen Nord- und Ostwall sowie auf dem Friedrichsplatz lagen. Sie befürworteten die Erbauung eines Stadtteils „Neukrakau nördlich der Rheinstraße außerhalb des Mauergürtels“ (Buschbell 1954, 401). Die Mehrheit im Rat und die KRd sprachen sich jedoch für den Plan von Vagedes und die Zuschüttung der verschlammten Gräben sowie die Niederlegung der Mauern aus. Der geplante Friedrichsplatz wurde allerdings noch jahrelang nicht ausgebaut, da sich bis 1840 „einige Bürger gegen die Enteignung ihrer Gärten“ wehrten (Buschbell 1954, 404). Die hohe eigentumspolitische Dimension der Erweiterungsplanung, die Interessenkonflikte zur Sicherung oder Erhöhung der Grundrente, wur-

de ebenso früh deutlich wie die Konflikthaftigkeit der Durchsetzung der Planungsziele.

Krefeld sollte auch ein Paradebeispiel für den Kampf der Grundeigentümer um die „beste Lage“ sein. Durch den Bau der Eisenbahn wurde 1850 eine Abänderung des Stadtbauplanes notwendig. Bei diesem Änderungsverfahren stritten die Krefelder Bürger sich um die Frage der „Begünstigung“ der Ostseite der Stadt durch die Anlage der Bahn und deren Anbindung an die Stadt. Die 1843er Planung hatte der Eisenbahngesellschaft durch eine Erweiterung nach allen Seiten hin keine räumliche Prioritätensetzung vorgegeben; nunmehr sollte durch die von allen Seiten als zweckmäßig angesehene Lage des Bahnhofes die Südost- bzw. Ostseite der Stadt begünstigt werden. Die Mitgliedschaft einiger Gemeinderäte im Verwaltungsrat der Bahngesellschaft war Anlaß zu Vorwürfen der Voreingenommenheit, die ihre „persönlichen Verhältnisse oder Neigungen“ (HStA Reg.Düs. 25592, 7.2.1850) mit ihrer Ratstätigkeit vermischten, da der größte Teil der Gemeinderatsmitglieder auf der Ostseite der Stadt wohnte⁷⁹.

Die vom Stadtrat beauftragte Prüfkommision sah in der Bürgereingabe eine massive Unterstellung⁸⁰. Laut Kommissionsbericht konnte die Stadt keinen Einfluß auf die Eisenbahngesellschaft nehmen, ja, man sprach sogar von einer „zufälligen Lage des Bahnhofes“. In der Kommissionsbesetzung hatte man den Bock zum Gärtner gemacht; der Bericht fiel entsprechend beschönigend aus. Unabhängig von der Frage, ob der Bahnhof aus gesamtstädtischer Sicht im Osten objektiv an der richtigen Stelle lag, hatte der Gemeinderat sehr wohl durch seine Vertreter im Verwaltungsrat Einfluß ausüben können. Wie in allen anderen Städten, so bestimmten auch in Krefeld die Ratsvertreter die Lage der Bahnstrecke und der Bahnhofes mit⁸¹.

Weiterhin befürchteten die Eigentümer am Südwall, daß sich die Baulust nach Osten hin verlagern würde. Sie gingen sogar soweit, einen Eingriff in ihre durch den 1843er Bauplan „wohlerworbenen Rechte“ zu sehen. Hier wurden sie schnell in die rechtlichen Schranken verwiesen, daß ja nicht die Bebaubarkeit ihrer Grundstücke durch den Änderungsplan verhindert werden sollte; für Attraktivitätsverluste oder geringere „Baulust“ bestanden keine Entschädigungsansprüche.

Zum Wert der Gebäude und der Grundrentenerwartung bezog die Kommission Stellung: die Häuser der Hochstraße und der Nebenstraßen wurden „2/5 über den Bauwerth angekauft“ (HStA Reg.Düs. 25592, 18.2.1850) aufgrund ihrer zentralen innerstädtischen Lage. Hieran würde auch der Bau der Eisenbahnanlage nichts ändern. Ein weiterer Streitpunkt war die Verteilung der städtischen Haushaltsmittel für den Straßenbau nach der Prioritätenliste, wo man nach dem Bau des Bahnhofes eine Bevorzugung der Ostseite befürchtete.

Die Widerstände der privaten Grundeigentümer richteten sich also überwiegend gegen planerische „Bevorzugungen“ bestimmter städtischer Lagen durch den Bau der Bahnhofes oder die Anlage öffentlicher Plätze bzw. gegen Planungseingriffe in die Gebäude- und Grundstücksnutzung. Während im zweiten Fall Entschädigungszah-

lungen rechtlich zugesichert waren, bestand kein Anspruch auf gute oder schlechte „Lagen“. Die künstliche Produktion von „Lagen“ durch den Bauplan geriet so zum bedeutenden Konfliktfeld konkurrierender Grundeigentümerinteressen.

5.4.3 Die Instruktionen zur Erstellung der Stadtbaupläne

Mit der Aufnahme der Erarbeitung der Stadtbaupläne 1835 wurden von der Königlichen Regierung in Düsseldorf „Instruktionen“ aufgestellt, um die Planerstellung zu vereinheitlichen bzw. der offensichtlichen Hilflosigkeit im Umgang mit dem neuen Planungsinstrument vor Ort begegnen zu können. Die Instruktionen bezogen sich einerseits auf die planungstechnische, d.h. die vermessungstechnische Aufnahme und zeichnerische Darstellung; andererseits erteilte die Regierung inhaltliche Anweisungen von der Ausdehnung des Planungsgebietes bis hin zur Frage der Straßenbreiten, Form der Bauquartiere und Art des Straßenverlaufs.

Sowohl die vermessungstechnischen als auch die inhaltlich formalen Kriterien für die Bauplanerstellung wurde in der ersten Jahreshälfte 1836 von der Königlichen Regierung in Düsseldorf (Baurat Umpfenbach) aufgestellt und an die Planbearbeiter, die zuständigen Landbauinspektoren, verschickt.

Die zahlreichen Versuche der Königlichen Regierung, die neuen Planungsverfahren in verbindliche Instruktionen und allgemein gültige Richtlinien zu fassen, benötigten allerdings eine gewisse Erprobungs- und Einführungsphase. Noch 1842 erging eine Anfrage des Landrates V.d.Straeten aus Mönchengladbach (31.12.1842) an die KRD über die Dauer der Offenlage der Pläne (HStA Reg.Düs.1012).

In den Instruktionen vom 9.1.1836 (s. Anhang) wurde festgelegt, daß die Planungsgrundlage für alle Stadtbaupläne die Katasterkarte im Maßstab M 1 : 2.500 bzw. bei größeren Gebieten im Maßstab M 1 : 5.000 sein sollte, die allerdings „vor Anfertigung des Projektes“ revidiert werden mußte. In der Zusammenstellung der KRD über den Stand der Planungsarbeiten wurde vermerkt, daß in den meisten Städten Katasterpläne im Maßstab M 1 : 1.250 vorlagen bzw. für einige Städte gut zu verwendende Handrisse aus den Jahren 1823/24 vorhanden waren. In Mönchengladbach, Kempen und Krefeld erschien die „Aufnahme von 1813 zur Kartirung (des Planes) in dem Maßstab geeignet“ (HStA Reg.Düs.25519,3).

Vom Zeichenmaßstab bis hin zur Blattgröße („normaler Groß-Arbeitsbogen“) wurden einheitliche Vorgaben aufgestellt. Am weitreichendsten wurden die Vermessungsarbeiten und die Revision der Katasterkarten sowie die Erstellung der Nivellementspläne beschrieben (s.Anhang: Instruktion vom 6.2.1841). In allen Karten war die Gebäudefortschreibung zu überprüfen und diese ggf. nachzutragen sowie zwecks stichprobenartiger Überprüfung in einer von 10 Straßen die Häuserlinien aufzumessen und zu kartieren (HStA Reg.Düs. 25519, 5).

Die Revisionsarbeiten sollten mit großer Sorgfalt angefertigt werden und durften zur Prüfung von der KRd angefordert werden: „In diesen Karten müssen a. die Namen der Straßen, b. die Nordlinie angegeben und c. sämtliche Gebäude und Parzellen im Innern der Häuser-Viertel eingetragen sein. Diese zu dem Bauplan zu benutzenden Karten sind von der Anfertigung des Projektes noch einmal zu revidieren“ (HStA Reg.Düs.25519, 9 u.10 vom 7.4.1836)⁸².

In die revidierten Katasterkarten sollten die Entwürfe zu den Stadtbauplänen „in Blei“ eingetragen werden. Die Landbau-Inspektoren wurden ausdrücklich aufgefordert, die Entwürfe erst nach einer örtlichen Besichtigung und genauen Kenntnis der lokalen Situation anzufertigen. Die KRd zeigte mit diesem Hinweis eine große Weitsicht bzw. bestätigte die praxisorientierte Arbeitsweise der Düsseldorfer Beamten z.B. im Gegensatz zur Aachener Regierung.

Für die genehmigten Stadtbaupläne, sofern sie überhaupt noch vorhanden sind, liegen heute keine Planentwürfe mehr vor. Dies ist nicht weiter erstaunlich, da es in der Regel nur ein einziges Exemplar des Bauplanes gab, in dem jeweils alle Änderungen eingetragen wurden und welches auch in den „Umlauf“ der beteiligten Behörden ging⁸³.

5.4.4 Die Planungsakteure

In den Städten und Gemeinden bestand in der ersten Jahrhunderthälfte noch keine breite Verwaltungsorganisation, sondern neben dem Bürgermeister waren lediglich ein bis zwei ehrenamtliche Beigeordnete und Hilfskräfte (Schreiber u.ä.) tätig und ehrenamtliche Kommissionen (z.B. die Baukommission), die meist mit Honoratioren der Stadt besetzt waren. Eine festangestellte technische Abteilung (Geometer u.a.) war nur in großen Städten vorhanden. Nur in größeren Städten wurden eigene Stadtbaumeister angestellt wie in Aachen, Düsseldorf, Köln oder Krefeld. Vielfach übten sie die Funktion als Stadtbaumeister nur nebenberuflich aus und konnten von ihrer Ausbildung her durchaus auch „tüchtige und erfahrene Maurermeister“ sein (ausf. bei Croon 1983, 58)(wie in Krefeld).

Daraus sollte jedoch nicht geschlossen werden (siehe Kastorff-Viehmann 1983, 188), daß es keine Planungsbeteiligung der Gemeinden bei den Bauplänen gab. Zum einen mußten die Gemeinden die mit der Planerstellung beauftragten Geometer oder die zusätzlichen Diäten und Reisekosten der Landbau-Inspektoren etc. aus der Gemeindegasse bezahlen, d.h. die Dienstleistung einkaufen. Zum anderen wurde die Verwaltung vor Ort in Person des Bürgermeisters als auch Vertreter des Rates (Baukommission) in die wichtigsten Planungsentscheidungen einbezogen. Die KRd ordnete die Beteiligung explizit an: Die Entwürfe sollten zusammen mit den „Stadträthen, Bürgermeistern, Landräthen und den Baucollegien“ erstellt werden (HStA Reg.Düs.25519,

13). Die Beteiligung der Städte erfolgte als erstes bei der Abgrenzung des Gebietes und bei den in den Ortsterminen mit den Geometern überprüften und festgelegten Entwürfen. Im Rahmen des von Anfang an gemäß dem napoleonischen Gesetz praktizierten Offenlageverfahrens erhielten neben den Ratsmitgliedern die Bürger eine Einspruchsmöglichkeit. Die Beschlußfassung des Rates über die Bürgerreklamationen als auch eigenen Änderungswünsche des Rates wurden ausdrücklich in den Abwägungsprozeß einbezogen. Auch wenn letztlich die KRd und das Berliner Ministerium bzw. der König die Entscheidung fällten, bestand doch eine weitreichende Planungsbeteiligung der Gemeinde, und deren Votum wurde nicht einfach übergangen; eine förmliche Planungshoheit im heutigen Sinne bestand allerdings nicht.

Bei der Erstellung der Planentwürfe vor Ort, bei denen die lokale Situation und die Topographie im Regierungsbezirk Düsseldorf genaueste Beachtung fanden, wurde kein Musterplan o.ä. von der KRd vorgegeben. Der Entwurf des Geometers war vor Ort beeinflussbar: Ausdehnung des Gebietes, Schwerpunktsetzung bei der räumlichen Entwicklungsrichtung, Prioritätensetzung bei den verkehrlichen Anschlüssen und deren Ausrichtung, Festschreibung des Bestandes oder dessen Überplanung, Berücksichtigung der Flureinteilung etc.

Die abgeleiteten Verfahrensregeln und Beteiligungsmodi konnten insbesondere aus dem Fallbeispiel Mönchengladbach detailliert abgeleitet werden. Der bereits weit entwickelte Abwägungsprozeß nahm im Laufe der Jahre zu, ebenso die „Rekursfreudigkeit“ der Städte und der Privaten. Die Gebietsabgrenzung, örtliche Überprüfung und Festlegung der Entwurfsziele und der Offenlageprozeß wurden in den Planungsverfahren durch die preußischen Regierungsinstruktionen abgesichert und fanden bereits bei den genehmigten Plänen der 1840er Jahre Anwendung.

Anhand des Planungsprozesses in Mönchengladbach sowie der weiteren Städteuntersuchungen konnten im wesentlichen vier Planungsakteure ausgemacht werden:

1. die Gemeinde mit der Stadtverordnetenversammlung und dem Bürgermeister als Vorsteher des Gemeinderates bzw. der Stadtverordnetenversammlung als „Akteur“ im Schriftwechsel mit der Königlichen Regierung in Düsseldorf – vorgeschaltet die Baukommission des Gemeinderates;
2. zwischengeschaltet die Landräte, die den Schriftwechsel aus den Städten und die Verfügungen der Regierung an die Gemeinden weiterleiteten (An die Adresse des Landrates gingen auch die Mahnungen der Regierung zwecks Einhaltung von Terminen bzw. die Instruktionen für die Planerstellung. Mit der Ausgliederung der Stadt Mönchengladbach aus dem Kreis Gladbach 1859 hörte die Funktion des Landrates als Bindeglied auf);
3. die Königliche Regierung in Düsseldorf (KRd) bzw. die jeweiligen Sachbearbeiter sowie

4. die Oberbaudeputation (OBD) in Berlin bzw. nach 1850 das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Einen Sonderstatus nahmen noch die technischen Bearbeiter bzw. die technischen Prüfer, die Landbauinspektoren, Kreisbaumeister und Kreisgeometer ein.

5.4.5 Das formale Planungsverfahren

Das formale Planungsverfahren im Regierungsbezirk Düsseldorf konnte wie folgt rekonstruiert werden:

1. Nach Auswahl der Städte, für die ein Bauplan zu erstellen war, erging von der Königlichen Regierung in Düsseldorf der Auftrag zum Bauplanentwurf an die Distrikt-Baubeamten.

2. Die Kartengrundlage, d.h. die jeweilige örtliche Katasteraufnahme, mußte revidiert und auf den neuesten Stand bezüglich Straßen- und Gebäudeneubauten gebracht werden. Für die Überarbeitung der revidierten, kopierten Katasterkarten und für die Nivellementsverfahren der Bauquartiere, die als Planungsgrundlage für den Entwurf des Bauplanes in „Blei“ dienen sollten, galten die genannten einheitlichen Darstellungstechniken⁸⁴. Der Entwurf des Bauplans sollte erst nach genauer örtlicher Besichtigung und Kenntnis der lokalen Situation erstellt werden.

3. Der Gemeinderat sollte die Ausdehnung des Plangebietes festlegen. Diese Abgrenzung mit der genauen Angabe der etwa die Grenze bildenden Parzellennummern mußte auf der Katasterkarte dargestellt und in einem Bericht benannt werden. Die Ergebnisse dieser gemeindlichen Verhandlungen wurden der KRD mitgeteilt; der Landrat verfaßte dazu ein eigenes zustimmendes, ablehnendes bzw. ergänzendes Gutachten. Beim Bauplan von Monschau wurde ein Namensverzeichnis der betroffenen Hausbesitzer in Zusammenhang mit der event. Beantragung der Enteignungsbefugnis gefordert.

4. Der angefertigte Entwurf sollte vor Ort mit den Bürgermeistern beraten werden; falls keine Einigung erzielt werden konnte, waren die „beiderseitigen Gründe in einer Verhandlung“ aufzunehmen (HStA Reg.Düs.25519, 6).

5. Bei Zustimmung der Entwurfes durch die Königliche Regierung in Düsseldorf wurde der Entwurf „nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung acht Tage lang zu Jedermanns Einsicht auf dem Gemeinderath offen gelegt, und den sämtlichen Gemeindegliedern oder andern Interessenten Gelegenheit verschafft, ihre Bemerkung zu dem Plane entweder schriftlich einzureichen oder zu Protokoll abzugeben, und über die Erinnerungen wird dann nochmals der Gemeinderath gutachtlich vernommen. Alle diese Verhandlungen gelangen mit dem Alignementsplan zu unserer Prüfung und werden mit einem gutachtlichen Berichte an die höhere Behörde beigelegt“ (HStA

Reg.Düs. 25519, 53 vom 18.2.1839). Die Vorschläge und Reklamationen konnten innerhalb von vier Wochen abgegeben werden und durften sich auch auf fremdes Eigentum beziehen (HStA Reg.Düs. 1012, o.N.). Über die Offenlage mußte ein Attest ausgestellt werden (s. Anlage: HSTA Reg.Düs. 25616, 61). Im übrigen wurde auch die Einführung einzelner Baulinien offengelegt (HStA Reg.Düs. 1012, o.N.).

Dieses Verfahren der Regierung Düsseldorf wurde dann 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 Vorreiterrolle⁸⁵.

6. Falls es im Laufe des Planungsverfahrens zu Änderungen kam, wurde eine nochmalige Offenlage notwendig. Im Rahmen der erneuten Offenlage konnten nur zu den Änderungen Einsprüche erhoben werden. In der Praxis wurden zumeist auch die Reklamationen „wohlwollend“ mitberaten, die laut Verfahren bereits abgeschlossen waren. Über die Offenlage des Planes mußten Bescheinigungen eingereicht werden.

7. Den Entscheidungen des Gemeinderates war die Beratung in einer Baukommission unter Hinzuziehung der Landbauinspektoren vorgeschaltet. Das Gutachten der Baukommission diente als Grundlage für die Beratung im Gemeinderat. Die Protokolle über die Beratungen in Baukommission und Gemeinderat wurden bei der KRD mit eingereicht.

8. Die „Fachleute“, d.h. die Baubeamten und Landbauinspektoren mußten sich sowohl „gutachterlich“ zu dem Bauplan als auch zu den Reklamationen der Privaten oder der Stadt äußern. Die KRD entschied auf der Grundlage der von den Städten vorgelegten Gutachten über die eingebrachten Reklamationen. Sie entschied in ihrer Funktion als Landespolizeibehörde. Das Ergebnis über die Entscheidung der KRD wurde der Stadt durch den Landrat übermittelt. Der Bürgermeister teilte das Ergebnis vor Ort den „Reklamanten“ mit; diese mußten die Benachrichtigung per Unterschrift in einer Art „Mitteilungsprotokoll“ bestätigen.

9. Erst nach Abschluß des o.a. Verfahrens ging das gesamte „Planpaket“, d.h. der projektierte Stadtbauplan, die dazugehörigen Nivellementspläne, alle Beschlüsse, Gutachten, Reklamationen und die hierzu getroffenen Entscheidungen nach Berlin, um hier die endgültige Genehmigung durch den König zu erlangen. Vorher mußte die KRD ebenfalls einen „Beschluß“ gefaßt haben.

Die Prüfung erfolgte in Berlin durch die Oberbaudeputation, die seit der Neugliederung der Staatsbehörden 1810 dem Finanz- und Innenminister unterstellt war. 1850 wurde die Oberbaudeputation als selbstständige Behörde aufgelöst und „in die Abteilung für Bauwesen“ (Croon 1983, 61) des 1848 gebildeten Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten angegliedert

Die Prüfung erfolgte anhand der eingereichten Unterlagen. Weitere Untersuchungen und Gutachten zur Prüfung des Bauplanes und des Planungsverfahrens konnten und wurden von der Oberbaudeputation nachgefordert.

10. Die Genehmigung durch den König wurde in den Amtsblättern der Königlichen Regierungen der Rheinprovinz und der örtlichen Presse veröffentlicht. Die Genehmigung erfolgte u.U. mit Auflagen; die Expropriation des erforderlichen Straßenlandes wurde in Aussicht gestellt.

11. Seitens der Städte und der Privaten bestand die Möglichkeit des „Rekurses“ beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz bzw. beim König.

5.4.6 Der Abwägungsprozeß

An den verschiedensten Fallbeispielen wurde deutlich, wie ernst die Abwägung von der KRД vorgenommen und wie weitgehend die Interessen der örtlichen Privateigentümer berücksichtigt wurden. Für die strikte Einhaltung des formellen Planungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde in Berlin sprachen auch die frühen Beispiele. So wurden nach Kastorff-Viehmann (1983, 195) der Duisburger Stadtbauplan 1841 in Berlin wegen Formfehler bei der Offenlage nicht genehmigt. Zwar wurden die inhaltlichen Bedenken zweier Reklamanten von der Oberbaudeputation nicht geteilt, doch wurden formale Fehler, wie die unzureichende Information über die Beschlüsse und die von den Eigentümern angefragte und in Duisburg abgelehnte Erläuterung der Planung, kritisiert. Zudem waren nach der Offenlage noch weitere Abänderungen durch den Rat beschlossen worden, die nicht erneut offengelegt wurden.

Bei dem Duisburger Bauplan, gegen den sich nach Ablauf der offiziellen Einspruchsfristen und kurz vor seiner Genehmigung noch massiver Einspruch aus der Bevölkerung erhoben hatte, wurden diese Einwände intensiv erörtert, wenngleich sie aus „formalen“ Gründen hätte abgewiegelt werden können. Die KRД konstatierte ausdrücklich, daß bei der Reklamation „so vieler Bürger gegen das aufgestellte Alignementsprojekt, die Allerhöchste Bestätigung desselben nicht ohne vorhergegangene nochmalige Prüfung“ erfolgen dürfe (LHA 403/3627, 319).

Besonders hervorstechend war die Abwägungspolitik durch die Berliner Behörde, ihr Eingehen auf die Stadtratsmeinungen und ihr Eintreten für die Interessen der privaten Grundeigentümer; wie dies eindrucksvoll beim Mönchengladbacher Bauplan, aber auch an anderen Beispielen wie Duisburg deutlich wurde. Die Oberbaudeputation bestand streng auf einem korrekten formalen Verfahren und der Behandlung der Reklamationen⁸⁶. Ebenso pochten die Bürger auf ihre Rechte: So beschwerten sich Bürger bei der Alignementsplanerstellung in Neuß, daß die achttägige Offenlagefrist von dem Tag der Veröffentlichung in der Zeitung und nicht dem Datum der Bekanntmachung aus gerechnet werden dürfe⁸⁷. Die Reklamationen sollten nicht nur „formal“ richtig behandelt, sondern auch ausführlich erläutert und dem Reklamanten die genauen Gründe nahegebracht werden⁸⁸. Die Informations- und Aufklärungsarbeit wurde besonders dort gefordert, wo es sich um die Frage der Wirkung der Baupläne auf

Baugesuche und die Frage der Bauverbote handelte. Die Vorschläge im Rahmen der Reklamationen durften sich auch auf fremdes Eigentum beziehen⁸⁹. Die Praxis einer derartigen „Bürger- und Ratsbeteiligung“ scheint in allen Bezirken der Rheinprovinz einheitlich geregelt worden zu sein⁹⁰.

Die Beteiligung der Gemeinderäte in der Rheinprovinz muß als sehr weitgehend angesehen werden (siehe auch Dettmering 1982, 81). Von ihnen wurde ausdrücklich ein „Beschluß“ über die Planung verlangt. Als beim Entwurf zum preußischen Ministerialerlaß 1855 vorgeschlagen wurde, die Planung allein in der städtischen Baukommission zu beraten (Croon 1983, 62) wurde dieser Vorschlag von der KRD vehement abgelehnt: Die Regierung wollte den Bauplan weiterhin dem gesamten Gemeinderat zur „gutachterlichen“ Äußerung vorlegen.

5.4.7 Die unzureichenden Fachkräfte und die planungstechnischen Probleme

Mit dem „Planungserlaß“ von 1834 für die 28 Städte im Regierungsbezirk Düsseldorf zeichnete sich ein aus heutiger Sicht wohl kaum noch nachvollziehbares Dilemma ab, welches zu oft jahrelangen Verzögerungen der Planungen führte: Es fehlte qualifiziertes Fachpersonal für die zumeist umfangreichen Arbeiten an den Stadtbauplänen; die Erstellung bzw. Revision der Kartengrundlagen war zeitraubend; Kopierverfahren oder andere technische Hilfen waren nicht vorhanden und zudem die Aufgabenstellung für die Landbau-Inspektoren neu. Mit den Entwürfen umfangreicher Stadtbaupläne und den Darstellungstechniken hatten die Planbearbeiter recht wenig Erfahrung, war doch ihr Aufgabenfeld vor allem auf die Einmessung von Einzelprojekten abgestellt gewesen. Schon bald mußte die Regierung Instruktionen zur Planerstellung ausgeben, um die sich abzeichnenden großen Unterschiede in Qualität und Darstellung zu vermeiden und eine einheitliche Qualität zu erzielen.

Die Beauftragung zur Anfertigung der Entwürfe für die Stadtbaupläne erging z.B. von der Regierung in Düsseldorf an drei Landbau-Inspektoren, sprich Regierungsbeamte, in deren Baudistrikten die Städte und Gemeinden lagen: Hermann, von Gloeden und Walger (HStA Reg.Düs.25519, 10). Als Grundlage lag der Planung die abgeschlossene Katasteraufnahme zugrunde, von der die Königlich-Kataster-Inspektion „Kopien“ anfertigte, in denen die Landbau-Inspektoren nach vorheriger Revision und ggf. Ergänzung der Aufnahme, den Entwurf des Bauplanes einzeichnen sollten.

Ein großes Problem stellte sicherlich die Überlastung der wenigen Fachkräfte mit den für sie zusätzlichen Arbeiten an den Bauplänen dar. Die Landbauinspektoren, die die Bauplanentwürfe neben ihrem „normalen“ Arbeitsfeld der Vermessung der Straßen und öffentlichen Gebäuden ausübten, waren besonders betroffen, da die Überprüfung der Karten die Anwesenheit vor Ort notwendig machte. Die Reisen zu den

einzelnen Orten und die starke Witterungsabhängigkeit ihrer Tätigkeit stellte die einzelnen Planbearbeiter vor große Zeitprobleme. Sie fühlten sich heillos überfordert und durch den gesamten Schriftverkehr bis in die 1840er Jahre zieht sich die Bitte der Bearbeiter um neuerliche Verlängerungen und „Ausstand“⁹¹.

Die Anfertigung der Alignementspläne sei „überhaupt sehr zeitraubend und bei alten, oft schlecht gebauten Städten oft mit Schwierigkeiten verbunden“, vor allem wenn ein vollständiges Nivellement für die alten und neuen Stadtteile wegen des „Wasserabflusses“ notwendig wurde (HStA Reg.Düs.1012, o.N.). Nach Aussage von Gloedens würden alleine die Nivellements der von ihm zu erstellenden Stadtbaupläne einen Geometer 10 bis 12 Wochen beschäftigen.

Auch die Suche nach sachkundigen Gehilfen, sowohl bei den Vermessungsarbeiten bis hin zur Anfertigung der Reinzeichnungen, gestaltete sich äußerst schwierig; die wenigen Fachkräfte wurden von dem schnell wachsenden Arbeitsmarkt sofort aufgesogen, so daß auch auf weniger qualifizierte Planbearbeiter zurückgegriffen werden mußte⁹². Insbesondere mit dem Bau der Eisenbahnstrecken im Rheinland seit den ausgehenden 1830er Jahren wurde der Engpaß auch bei den sachkundigen Geometern noch größer und z.B. noch 1860 bei der Wiederaufnahme der Arbeiten zum Rheydter Bauplan beklagt (Strauß 1897, 162).

Vor dem Rückgriff auf private Geometer, der von den Landbauinspektoren eingefordert wurde, wurde seitens der Königlichen Kataster-Inspektion ausdrücklich gewarnt, da hier negative Erfahrungen bezüglich der „sachgerechten, genauen Arbeiten“ (HStA Reg.Düs. 25519, 34) vorlagen.

In Mönchengladbach wurde deutlich, wie viele Geometer mit einem einzigen Bauplan im Laufe der Jahre befaßt waren. So hatten z.B. 1837 die Geometer Werner und Hild Vorarbeiten zu dem Alignementsplan für Mönchengladbach übernommen; später führte der Geometer Arnz Zeichenarbeiten aus (HStA Reg.Düs.1012, o.N.). Auch ein privater Baumeister Klein assistierte (auf Vermittlung von Baurat Umpfenbach) dem Landbauinspektor von Gloeden bei seinen Arbeiten in Mönchengladbach und hatte auch den Auftrag, den Plan „in Blei“ zu zeichnen. Die entstandenen Kosten wurden der Stadtkasse in Rechnung gestellt. Klein wies bei der Einreichung der Rechnung nach Düsseldorf auf seine modernen Produktionsmittel, spricht auf ein Breithaupt-Vermessungsgerät hin, um wohl seine Qualifikation für solche Arbeiten zu unterstreichen⁹³.

Der Regierung blieb nichts anderes übrig, als die Verzögerung der Arbeiten hinzunehmen und lediglich ihrer Pflicht nachzukommen und 1838–1842 regelmäßig „Erinnerungsschreiben“ an die Planbearbeiter zu verschicken, ohne mit einem baldigen Erfolg rechnen zu dürfen. Für die zahlreichen von Landbauinspektor von Gloeden bearbeiteten Städte verschärfte sich die Situation zudem, als dieser sich bei Vermessungsarbeiten in Gladbach eine schwere Erkältung zuzog und 1840 verstarb⁹⁴. Die Düsseldorfer Regierung suchte händeringend einen neuen Bearbeiter.

Aber auch die Städte, die bereits über einen eigenen Stadtbaumeister verfügten, wie die Stadt Aachen mit Stadtbaumeister Leydel, beklagten, daß die Routinearbeiten keine Zeit ließen, sich „anhaltend“ mit einem so „wichtigen Gegenstand wie der Ausarbeitung eines allgemeinen Bauplans“ (HStA Reg.Ac 7685) zu beschäftigen. Von den Bauinspektoren wurde die Erstellung der Stadtbaupläne als nicht zu ihren Alltagsgeschäften gehörend angesehen und Reisekosten und höhere Diäten dafür in Rechnung gestellt⁹⁵.

Da es nur ein einziges Exemplar gab, in welchem die jeweiligen Änderungen eingetragen wurden (bestätigt auch von Petsch-Bahr beim Bonner Bauplan 1983, 258 und Kastorff-Viehmann 1983), litt dieses, wenn es über einen langen Zeitraum verwendet und darin viele Änderungen eingetragen wurden. So wurde z.B. der 1811 entworfene und erst 1835 eingereichte Plan von Saarbrücken als in mangelhaftem Zustand bezeichnet (LHA 442,1868).

Nachdem die Regierung bereits frühzeitig 1836 Instruktionen zur Erstellung der Stadtbaupläne als auch der Nivellementspläne erlassen hatte, schien deren Kenntnis und entsprechende Befolgung nicht immer gewährleistet. So beklagte sich der Regierungsbaurat Krüger in einer Randnotiz zum Mönchengladbacher Plan noch 1855 über die unvollständige Bearbeitung und daß „ein Königl. Baubeamter wissen muß, was erforderlich ist“ (HStA Reg.Düs.1012, 109R). Zu Ende der 1850er Jahre häuften sich die Konflikte um die Vollständigkeit und Richtigkeit der Pläne. „Planungstechnische“ Anweisungen nahmen einen immer größeren Umfang ein und detaillierte, genauere Aussagen, vor allem zum Nivellement und zu den Berechnungen des Wasserabflusses, wurden verlangt. 1850 wies die KRD nochmals alle Kreis- und Ortsbehörden sowie Königlichen Baubeamten an, „daß bei allen auf nivellistische Messungen gegründeten Bau-Entwürfe nur solche Nivellements amtlich benutzt werden, welche von vereideten Feldmessern entweder aufgenommen oder doch von solchen revidiert sind“ (Amtsblatt Reg.Düs. Nr. 80/1850, 590). Zumindest für Mönchengladbach wirkten sich Inkompetenz und gleichzeitige Unzuverlässigkeit des Geometers Arnz in den 1850er Jahren verzögernd auf die Planerstellung aus.

Die Liste der von der Regierung als unzureichend angesehenen Pläne ist lang und die Kritikpunkte von vielfältigster Art. In Saarbrücken und St. Johann mußte der Plan nicht nur wegen seines Erhaltungszustandes überarbeitet werden, sondern weil „viele der neu entworfenen Straßen in dem Rande der Karte verlaufen“ und die Anschlüsse und der weitere Verlauf der Straßen in keinster Weise zu erkennen waren. Daher sollte eine kleinere Generalkarte mit der Darstellung der Umgebung der Städte angelegt werden (LHA Reg.Tr. 442, 1868).

Der ingenieurtechnischen Seite der Planung kam eine immer größere Bedeutung zu. Die Vorsorge vor Überschwemmungsgefahren der im Hochwasserbereich gelegenen Stadtteile, die ausreichende Ableitung des Regenwassers, die genaue Beachtung der „Gefälleverhältnisse“ etc. wurden bei fast allen Beispielen besonders betont, von

der Regierung geprüft und entsprechende Untersuchungen und Vermessungsarbeiten in Auftrag gegeben.

Die ausreichende Berücksichtigung fand in den detaillierten Erläuterungsberichten und „Planpaketen“ ihre Würdigung. Bei schwierigen topographischen Situationen, wie in Kleve, spielten die Abwasserfragen, die Steigungsverhältnisse der Straßen entsprechend ihrer zukünftigen Verkehrsfunktion etc. eine bedeutende Rolle⁹⁶. Landbauinspektor Hermann schien im Gegensatz zu vielen „Kollegen“ bereits kündigt zu sein und widmete den technischen Problemen eine beachtliche Aufmerksamkeit (HStA Reg.Düs. 25589). Auch in Saarbrücken wurde eine Überarbeitung seitens der Berliner Behörde gefordert, da die „Gefälle-Verhältnisse“ nicht ausreichend berücksichtigt waren.

Die Ausbildung und Qualifikation der Geometer, Feldmesser und Baukondukteure

Durch unqualifizierte Geometer waren bereits frühzeitige Mißstände bei der Bau- oder Straßenherstellung entstanden. Die Ausbildung und Qualifikation beschäftigte die Königliche Regierung in Düsseldorf und Berlin: „Zur Verhütung der Nachtheile, welche dem Gemeinwesen durch Ausübung der geometrischen Praxis von untüchtigen Subjecten erwächst“ (Amtsblatt Reg.Düs. Nr.22/1829), wurde festgesetzt, daß nur durch die Oberbaudeputation geprüfte Feldmesser und Nivellierer durch die Regierungen der Rheinprovinz angestellt werden durften.

In den Folgejahren wurde ein spezielles Regulativ (1833) für die Prüfungsvoraussetzungen sowie die Prüfungsinhalte für Feldmesser herausgegeben⁹⁷.

Ein weiterer Mißstand zeichnete sich durch die mißbräuchliche und willkürliche Zulegung des Titels „Regierungs-Conducteur“ durch einfache Feldmesser ab und wurde durch Verordnung 1835 unter Androhung von Strafen verboten (Amtsblatt Nr.30/1835, 218). Ähnlich wie bei den Feldmessern wurden auch Baufach-Techniker-, Bauführer- und Baumeisterausbildungen ab Ende der 1840er Jahre detailliert festgelegt⁹⁸.

Zwecks Übersicht über Arbeitsumfang und Arbeitsverteilung der „Bau-Conducteure“ gab es die Verpflichtung, daß sich jeder geprüfte „Bau-Conducteur“ zum Jahresende bei der Königlichen Regierung im zuständigen Bezirk melden und ein Verzeichnis seiner Arbeiten einreichen mußte, damit „die nöthige Uebersicht über ihren Aufenthalts-Ort und ihre Beschäftigung“ (Amtblatt Reg.Düs. Nr.27/1846, 267) möglich war, auch wenn sie nicht im Auftrag der Regierungen, sondern für Kommunen, Eisenbahngesellschaften oder Private tätig waren. Hinweise auf freie Kapazitäten sollten benannt werden⁹⁹.

Die Sachbearbeiter bei der Königlichen Regierung Düsseldorf

Den örtlichen Geometern bzw. den Distrikt-Landbauinspektoren standen die Königlichen Baubeamten gegenüber, die die formale Prüfung des Verfahrens als auch die technische und inhaltliche Überprüfung des Planes vornahmen¹⁰⁰. Für die frühe Pla-

nungsphase wurde am Beispiel Mönchengladbach deutlich, daß der Plan in einer Art Fachkommission bei der Regierung sogar selbst überarbeitet wurde; auch für Neuß findet sich der Hinweis auf Mitarbeit von Baurat Umpfenbach am Erweiterungsplan (HStA Reg.Düs. 25625 vom 25.4.1846).

Die von der Regierung angestellten Baubeamten verfügten in der Regel über eine entsprechend Ausbildung an staatlichen Bauschulen oder Bau-Akademien. Wie der Düsseldorfer Adolph von Vagedes konnten sie auch gleichzeitig die Funktion eines Stadtbaumeisters einnehmen. Adolph von Vagedes (1777–1842) wurde 1808 als Baudirektor von Münster nach Düsseldorf in den Dienst des neuen Großherzogtums Berg geholt und später unter Preußen als Regierungs- und Baurat „übernommen“ (Weidenhaupt 1962, 87). Vagedes entwarf die frühen Baupläne: 1817 für Krefeld, 1822 für Düsseldorf und gegen Ende seines Lebens 1839 auch den Mülheimer Bauplan (Zimmermann 1963, 17)¹⁰¹, für den die Vorarbeiten bereits 1821 begonnen wurden.

Seine Herkunft als ursprünglich landesfürstlicher Baubeamter und seine Planungserfahrungen zeigen besonders deutlich, wie sehr er die alten Muster unter neuen Verhältnissen fortführte und wie sehr er mit dieser Arbeitsweise „aneckte“. Vagedes stand auch in Kontakt zu den anderen Baumeistergrößen der Zeit, wie Weinbrenner in Karlsruhe, oder unterhielt Kontakte innerhalb der Region zu Leydel und Cremer in Aachen. Wegen interner Querelen mit dem Oberbürgermeister Klüber von Düsseldorf wurde von der Königlichen Regierung 1827 vorgeschlagen, die Stadt Düsseldorf aus dem Aufgabengebiet von Vagedes auszuklammern und einen eigenen Stadtbaumeister einzusetzen (Zimmermann 1963, 16).

Der Bauplan von 1831 für Düsseldorf wurde daher von Baurat Franz Anton Umpfenbach entworfen, der 1830 Nachfolger von Vagedes bei der Königlichen Regierung wurde (Croon 1983, 64)¹⁰². Umpfenbach wurde auch bekannt als Planverfasser des Krefelder Stadtbauplans von 1843 (Croon 1983, 65) und überarbeitete den Düsseldorfer Plan von 1822. Seine frühen Stadtbauplanentwürfe zeichneten sich zwar noch durch die Schule des strengen landesfürstlichen Städtebaus aus, doch die Planungspraxis mit den Konflikten der Durchsetzung der alten Idee unter neuen Vorzeichen veränderte seine Haltung und ließ seine Erfahrungen mit den Widerständen bei den frühen Bauplänen bereits in seinen Instruktionen der 1830er Jahre (s. Anhang) einfließen. An verschiedensten Bauplanverfahren wurde deutlich, wie Umpfenbach zwecks Anpassung der Planung an die Realität eingriff: Beim Bauplan der Stadt Rees, wo er in den 1830er Jahren bemerkte, daß der Erweiterungsplan im Norden die vorhandenen Parzellengrenzen unzureichend berücksichtigte und diese so durchschneidet, daß „niemand in sein Eigenthum ... einen ordentlichen Bauplatz erhalte“ (HStA Reg.Düs. 11521).

Die Bauplanverfahren tragen bis zum Beginn der 1850er Jahre seine Unterschrift und die von einem Herrn „Fasbender“. Fasbender war aber wohl „nur“ Regierungsrat

und nicht, wie die Bauräte, technisch ausgebildet, sondern nach heutigem Sprachgebrauch „Verwaltungsbeamter“ (Bär 1919, 191).

1852 trat der Regierungs- und Baurat Carl Albert Krüger die Nachfolge des 1851 verstorbenen Umpfenbach an. Er wurde direkt von seiner Dienststelle in Oppeln, wo er bereits seit 1831 zuerst als Wegebaumeister und später als Königlicher Bauinspektor gearbeitet hatte, nach Düsseldorf versetzt¹⁰³. Zumindest am Beispiel des Bauplanes von Mönchengladbach konnte dessen Faible für eine korrekte technische Bauplanung festgestellt werden: mit peniblen Berechnung des Gefälles, der Nivellements und Straßenplanung; vielleicht eine Eigenschaft aus seiner Tätigkeit als Wegebaumeister. Während Umpfenbach noch den einen oder anderen gestalterischen Gesichtspunkt einfließen ließ und sich eher als Generalist fühlte, der die Idee vom umfassenden Gesamtplan verfolgte, schien sich mit dem Generationswechsel doch eher der neue Straßenbautechniker als Spezialist durchzusetzen.

Anmerkungen 5.0

- 1 Die Aussagen zur Bauplanerstellung basieren auf der Bearbeitung von Primärquellen aus dem Hauptstaatsarchiv in Düsseldorf und dem Landeshauptarchiv in Koblenz, die die Aktenbestände der Regierungen der ehemaligen Rheinprovinz verwalten. Aufgrund der Auswahl des Fallbeispiels Mönchengladbach wurde auch der Regierungsbezirk Düsseldorf genauer untersucht. Eine Entscheidung, die sich im nachhinein in zweifacher Weise als richtig (oder als Glücksfall) herausstellen sollte, da im Regierungsbezirk Düsseldorf zum einen die Bauplanpraxis durch die Aktenbestände umfassend dokumentiert ist und zum anderen sich durch die kursorische Bearbeitung der anderen Regierungsbezirke zeigte, daß hier auch tatsächlich die umfassendsten Bauplanaktivitäten stattfanden. Ergänzt wurden die Quellen durch Sekundärliteratur, insbesondere durch die Arbeiten von Croon und Kastorff-Viehmänn (1983) sowie Rösen für Krefeld. Durch die Auswertung des Amtsblattes der Regierung Düsseldorf von 1817–1863 konnten die offiziellen Genehmigungen der Stadtbaupläne dokumentiert werden.

- 2 Bezüglich der Erforschung der Stadtbauplanpraxis in der Rheinprovinz sind folgende Quellen und Bestände von Bedeutung:
 1. Die Akten des Oberpräsidialamtes beim LHA: Vom Oberpräsidenten ergingen die Erlasse, Verfügungen und Instruktionen an die einzelnen Regierungen; Beschwerden und Rekurse gingen ebenfalls an den Oberpräsidenten und über ihn u.U. zur Berliner Regierung. Im Landeshauptarchiv in Koblenz wurde die Akten des Ober-Präsidenten (Bestand 403) bezüglich Hinweisen auf Alignements- und Baupläne allgemein und für spezielle Städte hin „durchforstet“. In der Akte 403/3627 wurden laufende Berichte zu verschiedenen Bauplanverfahren, beginnend ab 1835, mit Hinweisen zur Bauplanaufstellung in den Regierungsbezirken Aachen, Düsseldorf und Köln abgeheftet. Die Akten, die von ihrem Titel her auf „Fluchtlinienplanung“, „Enteignung“ und „Wegebausachen“ hin deuteten, wurden eingesehen (außer dem bedeutenden Kommentar von 23.7.1821 zur Anwendung des Gesetzes vom 8.3.1810 (403,11748) fanden sich hier allerdings keine Hinweise).
 2. Die Bestände der einzelnen Königlichen Regierungen der Rheinprovinz, die heute im Hauptstaatsarchiv NW in Düsseldorf und im Landeshauptarchiv in Koblenz vorhanden sind. Die beiden Findbücher der Regierung Koblenz (Bestand 441) und Trier (Bestand 442) im Landeshauptarchiv in Koblenz vermerken kaum Akten zum Thema Bau-/Alignementsplan unter den Stichworten Bau-, Polizei- und Kommunalverwaltung. Das Findbuch der Regierung Koblenz enthielt nur einige Hinweise zu Alignementsplänen von einzelnen Städten. Da Koblenz bereits 1834 über einen Bauplan verfügte, bestand die Hoffnung auf eine entsprechende Aktendokumentation. Die Akte 441,33815 zur „Anfertigung der Alignements von Bezirksstraßen im Regierungsbezirk Koblenz“ enthielt nur die Alignementsachen zu einzelnen Ortsverbindungs- bzw. Staatsstraßen (441,33818). Die Anlage von Akten zu den Themen „Bezirksstraßen“ und „Staatsstraßen“ beginnend um 1832 deuten darauf hin, daß die Regierung Koblenz die Umsetzung des französischen Gesetzes vom 16.9.1807 ebenfalls konsequent verfolgte. Allerdings kam es hier nicht zu der umfangreichen Aufstellung von Stadtbauplänen wie etwa im Regierungsbezirk Düsseldorf. Das Findbuch der Regierung Trier mit den wenigen Eintragungen betr. Alignements der Straßen und Bebauungspläne brachte bei Einsicht dieser Akten keine ergiebigen Hinweise (zumeist spätere Zeiträume oder Aussagen zu den Alignements einzelner Gebäude). Insbesondere für Trier oder andere größere Orte fanden sich keine Hinweise. Lediglich die Akte 442,1868 „betr. die Feststellung der Alignements in der Stadt St.Johann – Saarbrücken“ ab 1835 mit Berichten zu den beiden Bauplanentwürfen deutet auf die Bauplanpraxis auch im Regierungsbezirk Trier hin.

Im Hauptstaatsarchiv NW in Düsseldorf werden die Bestände der Regierungen Aachen, Düsseldorf und Köln verwaltet. Die Akten zu Alignements- und Bauplänen sind am umfangreichsten für den

Regierungsbezirk Düsseldorf dokumentiert mit speziellen Akten zu allen Städten, in denen Baupläne aufgestellt wurden:

Die Durcharbeitung der Findbücher der Regierung Aachen und Köln erbrachte keine Hinweise auf allgemeine Akten zu Bauplanfragen. Für den Regierungsbezirk Köln wurden keine speziellen städtische Akten zum Thema Bau-/Alignementspläne für den Untersuchungszeitraum gefunden; für den Regierungsbezirk Aachen nur für die Städte Aachen und Montjoie (Monschau).

Ein anderer Zugang zu der Frage, ob in den einzelnen Regierungsbezirken Baupläne genehmigt wurden, bestand über die Durchsicht der Veröffentlichungen in den Amtsblättern, da Pläne „gehörig zu publizieren“ waren. Die Genehmigung der bekannten Baupläne für den Regierungsbezirk Düsseldorf wurde in den entsprechenden Amtsblätter gefunden. Bei der Durchsicht der Register des Amtsblattes der Regierung Aachen von 1839–1860 fand sich dagegen kein Hinweis über eine Bauplangenehmigung, die ja hier hätte veröffentlicht werden *müssen*.

- 3 Nach Gutschow wurde auf Anweisung der Königlichen Regierung bereits 1854 im Vorgriff auf den „Erlaß einer Anweisung für die Bearbeitung der städtischen Bebauungspläne“ (1855) von dem Münsteraner Bau-Inspektor Teutow eine Erweiterungsplanung für Münster erstellt. Der Plan wurde 1861 offengelegt; wegen der Eingemeindungsverhandlungen auf Wunsch der Gemeinde vorerst storniert. 1864 wurde ein neuer Plan vorgelegt, der nie realisiert wurde (Gutschow 1983, 306).
- 4 Die Bauplanakte für Köln (HStA Reg.K. 2369) beginnt 1849 mit Detailfragen zur Entwässerung.
- 5 HStA Reg.Düs. 11515: Actra betr. BauAlignementsplan der Stadt Viersen, 1852–1861.
- 6 Alle ausgewählten Planungsorte des Regierungsbezirkes Düsseldorf wurden in der Statistik als „Städte“ geführt; Dörfer mit einer Einwohnerzahl über 2.000 bestanden nicht. Nicht zu dem Kreis der „Planungsstädte“ gehörten folgende Städte: Dinslaken (Kreis Duisburg, 1.586 EW), Orsoy (Kreis Geldern, 1.411 EW), Burg (1.469 EW), Remscheid (1.430 EW) und Ronsdorf (3.353 EW) im Kreis Lennep, Langenberg (2.058 EW), Velbert (794 EW), Wülfrath (1.046 EW) und Mettmann (2.064 EW) im Kreis Elberfeld, Gräfrath (Kreis Solingen, 1.356E EW), Gerresheim (1.083 EW), Kaiserswert (1.331 EW) und Ratingen (1.900 EW) im Kreis Düsseldorf, Kaldenkirchen (1.099 EW), Süchteln (1.390 EW) und Dülken (1.938 EW) im Kreis Kempen, Viersen (3.625 EW), Odenkirchen (1.039 EW) und Dahlen (1.205 EW) im Kreis Gladbach sowie Grevenbroich (780 EW) und Wevelinghoven (1.805 EW) im Kreis Grevenbroich (eigene Zusammenstellung aus: Statistik und Topographie des Regierungsbezirkes Düsseldorf, 1836)
- 7 „Nachweisung A der im Regierungs Bezirk Düsseldorf gelegenen Städte, welche eine Bevölkerung über 2.000 Seelen haben, nebst einer Angabe der ... Karten-Arten und Handrisse ... und ob ein Bauplan in diesen Städten vorhanden ist.“

1 Ort	2 EW	3 Bauplan vorhanden	4 Karten
Neuß	7360 EW	wurde im Juli 1834 angefertigt	1:1250
Gladbach	2395 EW	nein	1:1250
Crefeld	15200 EW	ja,1822/43	1:1250
Uerdingen	2170 EW	nein	Handrisse
Kempen	3137 EW	nein	1:1250
Geldern	3371 EW	nein	1:1250
Rheinberg	2100 EW	nein	1:1250

Xanten	2734 EW	nein	1:1250
Meurs	2190 EW	nein	1:1250
Cleve	7060 EW	nein	1:1250
Goch	3370 EW	nein	1:1250
Rees	3000 EW	nein	ziemlich gute Hand- risse, Aufn. 1823 von Ortho
Emmerich	5370 EW	nein	ziemlich gute Hand- risse
Wesel	10496 EW	nein	ziemlich gute Hand- risse
Duisburg	5734 EW	nein	gute Handrisse, Aufn. 1824 von Nonnenbruch
Essen	5534 EW	nein	ziemlich gute Hand- risse, Aufn. Heyden
Ruhrort	2008 EW	nein	gute Handrisse, Aufn. 1824
Mülheim	6810 EW	Becker 1823	Katasteraufnahme von Becker
Werden	3165 EW	nein	ziemlich gute Hand- risse, Aufn. 1823 v. Heyden
Düsseldorf	21110 EW	Zusage Aufnahme Werner 1831	M 1:516
Elberfeld	24086 EW	Zusage Heyden	M 1:1250
Barmen	24797 EW	Zusage Driessen	
Lennepe	4250 EW	nein	
Hückeswagen	3330 EW	nein	
Solingen	3850 EW	nein	

Bemerkung zu Gladbach, Krefeld und Kempen: Aufnahme von 1813 zur Kartirung in dem Maßstab geeignet.

HStA Reg.Düs.25519, 3 vom 14.11.1835

- 8 In der Statistik tauchte Griethausen nicht als Stadt, sondern als „Flecken“ Griethausen mit 657 Einwohnern mit Jahr 1832 auf.
- 9 Dülken (1853- 1894), Nr. 25533; Grevenbroich (1855-1903), Nr. 11518 und Viersen (1852-1861), Nr. 11515.
- 10 Aufgrund der Verfügung 1834 sei zuerst „aus den Katasterkarten eine Aufnahme derjenigen Städte ... welche eine Bevölkerung von wenigstens 2.000 Einwohnern, in einem geschlossenen Häuser-Complexen enthalten. Die Zahl derjenigen Städte belaufen sich auf 25 in dem hiesigen Bezirk, wovon nur zwei, nämlich Crefeld und Düsseldorf, genehmigte Baupläne besitzen. Die Baupläne für Elberfeld, Barmen, Mülheim an der Ruhr und Ruhrort waren bei dem Eingang der ... Verfügung bereits verabschiedet und werden ... zur Genehmigung vorgelegt werden können. ... Auf Veranlassung der bezogenen Verfügung haben ... Stadträte von Lennepe, Hückeswagen, Neuß, Uerdingen, Cleve, Goch, Rees und Emmerich die Aufnahme von Alignementsplänen in Antrag gebracht und die Kataster-Inspection von der Stadt ... vorgeschlagenen Umfange sorgfältige Copien ... Kata-

ster-Karten, für welche wir eine Instruktion erteilt haben. Auf grund dieser Copien lassen wir die ersten Entwürfe zu den Stadtbauplänen von den Distriktbau-Beamten, gemeinschaftlich mit der Ortsbehörde, entwerfen und demnächst die Stadträthe, Bürgermeister, Landräthe und den Baucollegien begutachtet und geprüft ... In der Festigungsstadt Wesel wird man sich auf einen Alignementsplan im Innern beschränken müssen. Die Stadträthe von Duisburg, Essen und Werden können sich von dem Bedürfnisse eines Stadtplanes noch nicht überzeugen ... Der Stadtrath von Kempen will mit der Anfertigung des Stadtplanes solange warten, bis die Bezirksstraße genehmigt worden ist. Auch wir finden es nicht nothwendig, dort das Alignement zu beeilen, weil in jener Stadt wenig gebaut wird ... Die Anträge der Gemeinderäthe von Solingen, Gladbach, Geldern, Rheinberg, Xanten und Moers sind zur Zeit noch nicht eingegangen.“ (HStA Reg.Düs.25519, 13 und 14).

11 Einwohnerentwicklung der Stadt Krefeld

1786	7.896 EW
1797	7.443 EW
1805	18.199 EW
1807	11.814 EW
1816	14.373 EW
1823	15.223 EW
1835	21.766 EW
1840	25.897 EW
1843	29.713 EW

(Angaben bis 1835: Buschbell 1954, 399 und 406, ab 1840 Rossiè 1917, 11).

- 12 Die Verletzung eines „wohlerworbenen Rechts“ lag nach Ansicht der Kommission nur vor, wenn ein „Grund-Eigenthümer, der nach dem jetzt bestehenden Stadtbauplan sein Grundstück bebauen konnte“, das Recht dazu entzogen bekam (HStA Reg.Düs. 25592) und nicht bereits durch die Verlagerung der „Baulust“ oder der Veränderung der „Citylage“ ein Entschädigungsanspruch entstand.
- 13 Die Durchsicht des Amtsblattes für den Regierungsbezirk Düsseldorf, in dem alle Bauplan-genehmigungen veröffentlicht wurden, brachte keine Hinweise auf eine Genehmigung der Bauplä-ne für Barmen und Elberfeld. Nachforschungen in den Stadtarchiven in Barmen und Wuppertal-Elberfeld nach einen genehmigten Bauplan bzw. einem Planungsentwurf verliefen negativ. Hier kann die Untersuchung spezieller Akten im Stadtarchiv event. Aufhellung bringen.
- 14 Der erste Einspruch kam von Kaufmann Mathias Stinnes als Besitzer des zu dem Wilhelmplatz bestimmten Grundstückes und der zweite von der Witwe Conpienne als Besitzerin des als Markt-platz vorgesehen Gartens. Die letzte Eingabe sollte nach Meinung der KRd und des Rates auf keinen Fall berücksichtigt werden, da „ein Blick auf den Plan die unbedingte Nothwendigkeit eines Marktplatzes an der Stelle des Gartens“ vorgab (LHA 403/3627, 48). Bei Stinnes ging es um eine Reduzierung der Platzgröße.
- 15 Im Entwurf sollte der Wilhelmplatz eine Größe von 30 x 15 Ruthen erhalten. Mathias Stinnes wandte sich gegen diese Größe. Der Gemeinderat trat dieser Meinung bei und schlug die Größe von 15 x 15 Ruthen vor (LHA 403/3627, 49). Diese Größe war der KRd zu klein, da zumindest die Breite der durchführenden Straße in Abzug kommen mußte: Die Fachleute der Bauabteilung schlugen mindestens 20 x 15 Ruthen vor.

- 16 In dem Fall steckte ein großes Eigeninteresse dahinter, da der Bereich der gedachten Planmodifikation dem Fiskus gehörte und dieser an der bestmöglichen Verwertung seiner Grundstücke interessiert war (LHA 403/3627, 70).
- 17 Geldern, Goch, Kleve (Amtsblatt Nr.59/1843, 215), Rheinberg, Wesel (Amtsblatt Nr.16/1842, 113), Xanten (Amtsblatt Nr.15/1851, 117).
- 18 Der „Bau-Alignements- und Erweiterungs-Plan“ für Geldern wurde am 4.11.1845 genehmigt (Amtsblatt Nr. 60, 1845, 419). Dieser Bauplan sollte „bei allen künftigen Neubauten und Veränderungen der die öffentlichen Straßen ergänzenden Gebäuden und Einfriedigungen“ beachtet werden. Eine Beschränkung erfolgte in dem Sinne, daß die alte Geldener Straße vor Eröffnung der neuen Geldener-Straße nicht „verbaut“ werden dürfe.
- 19 Neben der Regelung bezüglich der Einhaltung der geplanten Baulinie wurden zwei konkrete räumliche Änderungen bei der Genehmigung vorgenommen: eine Einmündung sollte an alter Stelle erhalten bleiben und 40 Fuß breit werden, während die restliche Straßenbreite auf 30 Fuß reduziert wurde. Bei einer zweiten Straße wurde eine durchgängige Breite von 40 Fuß angeordnet. Ob diese Änderungen auf Antrag der Stadt oder der Reklamationen der Grundeigentümer erfolgte, geht aus der Genehmigung nicht hervor. Es handelte sich jedoch um eines der typischen Planungsprobleme der Zeit: die langfristige Sicherung der Verkehrsinteressen (Amtsblatt Nr.48 von 1845, 349).
- 20 Der Plan wurde mit Ausschluß des Abrisses des „alten“ Pulverturmes genehmigt. Bei Neubauten und bei „Haupt-Reparaturen an den, die Straßen und öffentlichen Plätze begrenzenden Gebäuden, Mauern, Wänden et. welche zur größern Standfestigkeit“ der Gebäude ausgeführt werden, sollten die „Richtungslinie der projektirten Straßen“ eingehalten und die zwischen der bestehenden und der geplanten Straßengrenze liegende Fläche freigehalten werden, damit bei „Eintreten der entsprechenden Verkehrsbedürfnisse diese Flächen ... erworben und zum Straßengebiete gezogen“ werden kann (Amtsblatt Nr.30 von 1845, 217).
- 21 Stadtarchiv Duisburg, Bestand 10, Nr. 4949 betr. die Baupläne der Stadt Duisburg 1835-1863.
- 22 Die KRd soll sogar der Stadt, entgegen der üblichen Praxis, einen fertig gezeichneten Stadtbauplan für das Erweiterungsgebiet sowie einen Alignementsplan für die Altstadt geschickt haben (Kastorff-Viehmann 1983, 194).
- 23 In seiner Reklamation beklagte ein Grundeigentümer Loos den Platzmangel, der ihm bei einem Neubau durch den Rückversatz in die neue Baulinie entstehen würde. Die KRd sah dagegen die verbleibende Bauplatzgröße als ausreichend an. Grundeigentümer Schlegendal befürchtete in seiner Beschwerde, daß er seinen Garten sofort für Bauplätze abtreten mußte, sobald der Bauplan genehmigt wurde. Da dies nicht zutraf, wurde seine Beschwerde ebenfalls abgelehnt.
- 24 Die KRd mußte bei der Überprüfung des Bauplanes zugestehen, daß eine „zu geringe Beachtung der bereits vorgefundenen Straßen, nicht füglich in Abrede gestellt“ werden konnte (LHA 403/3627, 422). „Da wir aus den uns gegenwärtig wieder zugegangenen, von uns früher eingereichten Alignementsplan für die Stadt Duisburg ersehen haben, daß jene projektierte durchgängige Erweiterung und Gradlegung der bestehenden alten Straßen im Innern der Stadt, mit sehr wesentlichen Schwierigkeiten verbunden und bei der Standfestigkeit der, die jetzigen Straßen begrenzenden Gebäude in vielen, vielen Jahren nicht zu erreichen seyn würde, bis dahin aber die Zurücksetzung einzelner Häuser in die neue Baulinie, mehr Nachtheile als Vortheile herbeiführen würde „(LHA

- 403/3627, 319). Die KRd mußte zugeben, „daß die neuen Baulinien an einigen Stellen soviel in das Gebiet der bestehenden Straßen vortreten, daß bei deren Einhaltung die Kommunikation ganz unterbrochen werden würde, wenn nicht gleichzeitig auf den Abbruch der gegenüber stehenden Gebäude gedungen würde, was nur gegen Gewährung vollständiger Entschädigung geschehen kann“ (LHA 403/3627, 425).
- 25 Es ist u.a. auch geklärt, daß Hobrecht offensichtlich gar nicht von vorne herein mit der Idee angetreten war, einen strengen Rasterplan aufzustellen; vielmehr war ihm wohl die Erfahrung geläufig, daß bestenfalls Polygone in Anpassung an die Feldflur möglich waren.
 - 26 Es wurde betont, daß „hierselbst bekanntlich nur sehr wenig und zwar vor den Thoren neu gebaut (wird), folglich die Bau-Commission in Verein mit der Polizeibehörde sehr wohl im Stande sei, etwaigen Mißständen überall zu begegnen“ (Auszug aus dem Stadtratsprotokoll vom 8.9.1841, zit. Kastorff-Viehmann 1983, 202).
 - 27 In der Akte HStA Reg.Düs. 25589 endet der Schriftverkehr 1842 mit der Bescheinigung über die Offenlage des Planes und wurde erst 1860 mit einem Änderungsgesuch zum Bauplan fortgesetzt, dem eine Karte von der Innenstadt beigelegt war.
 - 28 Bekanntmachung im „Neusser Intelligenzblatt“ vom 8.7.1843: „Nachdem der Bau- und Alignementsplan hiesiger Stadt in Folge der dagegen eingegangenen Reklamationen und der Vorschläge des Stadtrathes verschiedene Änderungen erfahren hat, so ist eine nochmalige Offenlage desselben höhern Orts verordnet worden“ (HStA Reg. Düs. 25625).
 - 29 Laut Aussage des Stadtarchivs in Krefeld, zu dem auch der Uerdinger Bestand gehört, ist dort ein Bauplan für Uerdingen nicht vorhanden.
 - 30 Ebenso wie für Mönchengladbach trat eine Verzögerung durch den Tod des Geometers von Gloeden ein.
 - 31 Der Bahnhof wurde 1849 angelegt (HStA Reg.Düs. 25653, o.N.).
 - 32 Ähnlich der heutigen Orientierung am „Jahrhunderthochwasser“.
 - 33 Während Landbauinspektor Walger eine Höhe von 28 Fuß für die Dämme vorschlug, wollte der Gemeinderat eine Orientierung an dem „30-Fuß Pegel“ sehen und wurde hierin vom Regierungsbaurat Umpfenbach unterstützt (HStA Reg.Düs. 25653 o.N.).
 - 34 Rheinberg war eine ehemalige alte Zollstelle am Rhein.
 - 35 Wesel erlangte durch seine Lage an Rhein und Lippe bereits im Mittelalter große Bedeutung als Handelsplatz mit großer kultureller Ausstrahlung. Anfang des 17. Jh.s wurde Wesel preußisch, und die Stadt wurde zur militärischer Festung ausgebaut (Günter 1994).
 - 36 Nachforschungen im Stadtarchiv von Wesel und Xanten erbrachten keine Hinweise auf dort vorhandene Baupläne.
 - 37 1850 war ein Bauplanentwurf von dem Stadtbaumeister Freyse aus Krefeld vorgelegt worden, der von der KRd als nicht „brauchbar“ befunden wurde. Die Verwaltung in Kempen hatte die Kosten

- jedoch „in guten Glauben“ bezahlt und sah sich jetzt nach Ablehnung durch die KRd vor die Situation gestellt, die Ausgaben quasi umsonst getätigt zu haben (HStA Reg.Düs. 25587: Brief des Landerates an die KRd vom 3.7.1852).
- 38 HStA Reg.Düs. 25602,o.N. vom 14.1.1836
- 39 HStA Reg.Düs. 25602,o.N. vom 25.8.1856
- 40 Der Stadtrat von Moers stellte folgende Regeln auf:
- „1. Ohne vorherige Anzeige bei der Ortsbehörde und ohne einen derselben vorzulegenden Plan resp. Handriß darf künftig an den öffentlichen Plätzen und Straßen oder an jener unmittelbar von derselben, bis auf eine Entfernung von 10 Metern in letzterem Falle kein Gebäude ausgeführt und auch keine große, die Form des Gebäudes betreffende Reparatur an den vorhandenen vorgenommen werden.
 2. Alle an den nachbezeichneten Stellen ... (errichteten Gebäude) ... müssen wenigstens 2 Stock hoch d.h. ein Stock über dem Erdgeschoß und massiv ausgeführt werden.
 3. Nur in grade die Fortsetzung der vorhandenen Straßen bildende Linie darf künftig an den erwähnten Stellen gebaut werden und ist darauf zu halten, daß alle Gebäude in dieser Linie im rechten Winkel zur Straße ausgeführt, weder vor noch zurück geschoben werden.
 4. Bei den jetzt vorhandenen hin und wieder krummen Linien der Straße soll für künftige Bauten oder Reparaturen möglichst auf Herstellung grader Linien, in so weit solches ... mit der Oertlichkeit und mit dem Interesse der Beteiligten vereinbarlich ist, Bedacht genommen werden; alle Verengungen der Gebäude in die Straßen hinein aber beseitigt werden.
 5. Für die Anlegung von neuen Straßen auf den noch unbebauten Plätzen im Innern der Stadt und außerhalb derselben, wird eine Breite von 24 Fuß und außerdem für die Fußstiege an jeder Seite der Gebäude eine Breite von sechs Fuß bestimmt, wenn nicht die bereits vorhandenen öffentlichen Wege eine größere Breite bedingen die dann jeden Falles maßgebend ist.
 6. In allen zweifelhaften Fällen, die sich bei der Ausführung der vorstehenden Regeln für den weiteren Ausbau der Stadt Meurs ergeben sollte, behält sich der Gemeinderath die Entscheidung vorbehaltlich des Rekurses bei Hochlöblicher Regierung bevor und ist im Uebrigen die Ortsbehörde beauftragt, über die genaue Beachtung obiger Verhältnisse zu wachen“ (HStA Reg.Düs. 25608, 4.7.1843).
- 41 Der Schriftverkehr zum Bauplan endete 1845. Nach einer langen Pause setzte der Schriftverkehr erst 1866 wieder ein (Einzelfälle) (HStA Reg.Düs. 25609).
- 42 Die Akte HStA Reg.Düs.11521 endete 1859 mit der Darstellung eines Einzelfalles.
- 43 „Im Jahr 1835 ordnete die Königliche Regierung für die Stadt Rheydt die Aufstellung eines Bauplanes an und forderte von dem Gemeinderath eine Aeußerung darüber, in welcher Ausdehnung die Ausfertigung des Bauplanes für nöthig gehalten werden. Die Ausdehnung solle nicht zu gering, sondern eher etwas zu groß angegeben werden, da das Beispiel der Stadt Crefeld, für welche vor 9 Jahren ein für eine lange Reihe von Jahren hinlänglich groß scheinender Bauplan entworfen wurde, der aber jetzt schon wieder erweitert werden muß, beweist, daß man das, was die Vergrößerung der Städte betrifft, nicht zu niedrig greifen dürfe“ (Strauß 1897, 160).
- 44 Die Regierung gab genaue Anweisungen für die Planungsprinzipien z.B. zu den Straßenbreiten und Platzgrößen an. „Nach längeren mehrjährigen Verhandlungen übertrug die Königliche Regierung im Jahre 1840 dem Landbau-Inspector von Glöden in Mörs in Assistenz des Baumeisters Klein zu

- Schloß Dyck die Anfertigung des Stadtbauplanes und der Landrat drängte auf die Aufstellung des Planes wegen der zahlreichen Neubauten“ (HStA Reg.Düs. 1012/17, 23.5.1840). 1841 starb von Gloeden und dessen Amtsnachfolger, der Landbau-Inspector Walger zu Krefeld, übernahm die Fortsetzung der Arbeit. Im Jahre 1843 konnte er der Königlichen Regierung den fertiggestellten „Bauerweiterungsplan der Stadt Rheydt“ mit einem ausführlichen Erläuterungsbericht überreichen.
- 45 „Der Gemeinderath fand gegen diesen Bauplan Manches zu erinnern, daß es für angemessen gehalten wurde, ... daß man denselben als ungeeignet ansehen und ihn durch eine aus seiner Mitte gewählte Commission unter Zuziehung des Kreis Geometers Werner einer speziellen Revision zu unterwerfen und die zweckdienliche Abänderungen in lösbarer Schrift darin zu bezeichnen wünsche. ... Im Verhältnis zu den Kosten und der Langwierigkeit, womit dieses Projekt seit vielen Jahren betrieben“ (HStA Reg.Düs. 25639, 5.8.1843) wurde, sei der Zeitverlust um so weniger nachtheilig, da für das laufende Jahr keine Neubauten mehr erwartet wurden.
- 46 „Anfänglich konnte man keinen geeigneten Geometer zur Uebernahme der Arbeit finden, da die Landmesser damals in Folge der vielen Bauten neuer Eisenbahnen mit Arbeiten überhäuft waren. Erst im Jahre 1865 kam ein Vertrag mit dem Geometer Schlüter in Kaiserswerth zu Stande, wonach dieser sich verpflichtete, binnen 9 Monaten für die Summe von 500 Thalern einen Bau- und Nivellementsplan anzufertigen. Die Anfertigung dieses Planes verzögerte sich aber weiter derart, daß der später damit beauftragte Kataster-Controleur Uedinck zu M.Gladbach, nach Eintragung der projectirten Straßen in den Stadtbauplan, diesen erst am 18. April 1874 der Baucommission vorlegen konnte. In demselben Jahre wurde der Geometer Plück zu M.Gladbach ersucht, weitere Eintragungen in dem Plane vorzunehmen“ (Strauß 1897, 163).
- 47 1896 forderte man den 1842 von Walger angefertigten und 1843 eingereichten Bauplan der Stadt für das Archiv in Rheydt an. In Düsseldorf fand man, nach gemeinsamer Suche mit dem aus Rheydt angereisten städtischen Geometer, den Entwurf des Bauplanes, der nach Rheydt übersandt wurde (HStA Reg.Düs.25639, 14.7.1896). Er ist heute im Stadtarchiv nicht mehr vorhanden.
- 48 Verzögerungsgründe waren auch hier: Fertigung der Kartengrundlagen, notwendige Vermessungsarbeiten, Arbeitsüberlastung der Geometer etc.
- 49 HStA Reg.Düs.25644,o.N. vom 18.5.1853
- 50 Die Berliner Behörde bestand nicht auf den Straßenbreiten gemäß Ministerialerlaß von 1855 „bei Städten mit Häusern von geringer Höhe und bei Städten, wo die bereits bebauten Straßen keine erhebliche Erweiterung gestatten“ (HStA Reg.Düs. 25644,o.N.). Bei neu projektierten oder teilweise bebauten Straßen mußte eine Breite von mindestens 3 Ruthen (= 36 Fuß) gefordert werden. Der Bauplan sollte überarbeitet werden und die Unklarheit über die Straßenbreiten aus dem Weg geräumt werden: Der Gemeinderat hatte laut Beschlußprotokoll 1853 eine Breite von 24 Fuß beschlossen; die Baulinie im Plan sah dagegen eine Breite von 36 Fuß vor.
- 51 Die Stadt bat zugleich um die schnelle Genehmigung ihrer Baupolizeiordnung vom 9.6.1860.
- 52 Die vorliegenden Akten beim Hauptstaatsarchiv in Düsseldorf – von den 28 Orten sind für 7 keine Akten vorhanden und für weitere 5 Orte beginnen sie erst in den 1890er Jahren – wurden annähernd vollständig eingesehen und durch die Aktenbearbeitung im Landeshauptarchiv in Koblenz ergänzt.
Für Düsseldorf, Geldern, Rheinberg, Ruhrort, Xanten, Kettwig und Griethausen sind keine spezi-

ellen Akten zu den Bauplänen im Hauptstaatsarchiv vorhanden. Für einige Städte beginnen die Akten erst in späteren Jahren: Elberfeld (1895), Essen (1892), Mülheim (1896), Wesel (1894) und Werden (1892).

Für einige Städte konnte auf die Arbeiten von Croon und Karstorff-Viehmänn (1983) zurückgegriffen werden bzw. sie ergänzten die eigenen Untersuchungen. Die Untersuchung von Croon wurde insbesondere für Krefeld, Düsseldorf und Essen herangezogen; für Ruhrort die Arbeit von Karstorff-Viehmänn und von Duisburg und Mülheim a.d.Ruhr in Ergänzung der Arbeit von Karstorff-Viehmänn weitere Primärquellen.

- 53 Nach § 2 des prFILG von 1875 sollte das Planungsgebiet für eine Bauentwicklung nach dem „voraussichtlichen Bedürfnis der näheren Zukunft“ festgelegt werden, d.h. „Aufstellung von Bauplänen für weiter hinausliegende Zeiten (sind) zu vermeiden, weil derartige Pläne erfahrungsgemäß sich demnächst wegen der eingetretenen Veränderungen vielfach als nicht mehr passend erweisen“ (Friedrichs 1889, 35).
- 54 In Krefeld war es beim ersten Bauplan 1819 zu einer Verkleinerung des Erweiterungsgebietes aufgrund der Einsprüche des Stadtrates gekommen. Entgegen der Vorstellung der KRD wurde diesem Einspruch seitens des Berliner Ministeriums stattgegeben (Croon 1983, 63). Auch in Düsseldorf wurde der Stadterweiterungsplan 1822 vom Gemeinderat abgelehnt, da seine Größe das Baubedürfnis überschreite (Croon 1983, 64).
- 55 Siehe ausführlich bei Rösen (1964) zu Krefeld und dem antiken Vorbild des römischen Kastells.
- 56 „Das Gitternetz hatte im kolonialen Amerika eine lange Tradition. Dabei stehen unkonventionellen Gitternetzen in neufranzösischen Städten in New Orleans oder St. Louis die Gemeinden am Sankt-Lorenz-Strom gegenüber, die sich den Zentralisierungsbestrebungen in Paris widersetzen“ (Kostof 1992, 113); auch spanische Kolonialstädte wie Santo Domingo 1493.
- 57 Insbesondere in Nordamerika wurde die orthogonale Fluchtlinienplanung als „by far the best way of laying out a city“ gesehen (zit. Repts 1965, 292 bei Hall 1986, 38), die so konsequent durchgeführt werden konnte, da man zumeist weder Rücksicht auf bestehende Bebauung nehmen mußte und sich der Bodenbesitz in der Regel in einer Hand befand.
- 58 „Standardisierung und Uniformität wurden im Barock als herausragende Merkmale neuer Städte oder Stadterweiterungen gepriesen. Stadtplanung war im Europa des 18. Jahrhunderts eng mit der Philosophie der Zeit verknüpft. Regelmäßige offene Plätze und einheitliche Fassaden galten als Umsetzung der zeitgenössischen Vorlieben für Kontrolle und rationales Verhalten“ (Kostof 1992, 255).
- 59 „Die Gleichsetzung des Gitters mit demokratischen Prinzipien oder der barocken Ästhetik mit zentralistischen Regierungsstrukturen sind zwar in der westlichen Stadtgeschichtsschreibung verbreitet, aber dennoch überzogen oder sogar irreführend“ (Kostof 1992, 99). „Das Ideal der Gleichheit ist der Gitterstruktur so fremd wie jeder anderen Stadtgestalt. Wie edel ihre ursprünglichen Prämissen auch sein mögen – über kurz oder lang kommt es zu Ungleichheiten“ (Kostof 1992, 100) und es entstehen privilegierte Lagen.
- 60 Die Rasterpläne hatten immer in Sichtweite ein ausgespartes Marktplatzgeviert, das den Schematismus milderte; vgl den preuß. Ministerialerlaß von 1855.

- 61 Auf das Problem der Monotonie verbreitenden großen Rasterpläne reagierte z.B. Sitte in Wien 1889.
- 62 Das klassisch-rasterförmige System überlebte dort, wo seine Bodenrationalität nach wie vor gefragt war; in den städtischen Miethausvierteln und dort, wo zusammenhängender Bodenbesitz in die Hand von Bodengesellschaften gelangt und die Durchsetzung des Prinzips gesichert war.
- 63 Die zunehmende Komplexität der Stadtplanung konnte nicht „in simpler Weise durch die Alternative ‘Gerade oder krumme Straßen’ (Stübben 1877, 1893; Henrici 1891) in einem abgehobenen Diskurs über Stadtgestaltung nach ‘schönheits-’ oder ‘verkehrsgerechten’ Prinzipien dargestellt (werden); seine Ursprünge in den stadtrökonomischen und gesellschaftspolitischen Zwängen der neuen Planungspraxis – der notwendigen Berücksichtigung der Bodenbesitzverhältnisse, der Aufgabe der Regulierung des Bodenmarktes und der Aufteilung des Stadtgebietes nach funktionalen und soziostrukturellen Gesichtspunkten ... wurden dabei meistens ausgeblendet“ (Rodríguez-Lores 1983, 104).
- 64 Das Argument des Luftzuges wurde häufig gegen die Anlage langer, gerader Straßen verwendet: So wurde bei der Planung für Stockholm befürchtet, „dass die Nordweststürme frei durch die Straße jagen könnten und sich im Winter Schneewehen anhäufen würden“ (Hall 1986, 272).
- 65 Zum Entwurf des Erweiterungsplanes für das Köpenicker Feld in Berlin 1835 hieß es im Bericht Schinkels: Die Erweiterung sei „mit möglichster Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse ... (geplant), besonders dass dabei die Grenzen der vorhandenen Feld- und Gartengrundstücke gehalten wurden ..., weil ohne diese Vorsicht der Abfindungsprozeß unendlich verwickelt und ausser allem Verhältnis kostbar werden würde“ (zitiert bei Hall 1986, 121).
- 66 So bestanden die Straßen im Krefelder Plan 1819 bereits aus einem hierarchischen Netz von 40 m breiten Promenaden, 15 m breiten Hauptverkehrsstraßen und 5–9 m breiten Nebenstraßen (Rossié 1917, 10).
- 67 1 preußische Fuß entsprach 0,314 m.
- 68 Die Differenzierung von Straßentypen von Wohn- bis Repräsentationsstraßen entsprach der allgemein üblichen Planungspraxis. In der Ausführungsbestimmungen zum prFILG von 1875 wurden „in Nebenstraßen von 12 bis 20 m Breite, in Verkehrsstraßen mittleren Ranges von 20 bis 30 m Breite und in Hauptstraßen von 30 m und mehr Breite“ unterschieden (Stübben 1890, 67 zit. Hall 1986, 286). Für verkehrsreiche Mittelstädte – wie Leipzig, Hannover, Frankfurt etc. – sollen die Nebenstraßen 12 bis 18 m Breite, die Verkehrsstraßen mittleren Ranges 18 bis 26 m Breite und die Hauptstraßen 26 bis 36 m Breite erhalten. Diese Forderungen lagen weit über denen der Instruktionen 1836 in der Rheinprovinz.
- 69 „Die Königliche Oberbau-Deputation hat in Ansehung der angenommen Straßenbreiten von 36 Fuß bei den meisten neu projectirten Straßen das Bedenken angeregt, daß solche Breite nach Abzug der Bürgersteige zum Umwenden der Wagen, zumal wenn dieselbe beladen seyen, kaum ausreiche, besonders dann, wenn die schmalen Straßen lang seyen und keine freien Plätze oder breitere Straßen berühren. Zur Begegnung dieses Uebelstandes scheint es der Königlichen Oberbau-Deputation angemessen, durch Versetzung derselben in nebenstehender Form ... kleinere Plätze von 72 Fuß im Quadrat anzulegen, welche nicht allein hinreichend sind, um mit jeden Fuhrwerk umzukehren,

sondern auch die sonstigen Nachteile langer gerader Straßen aufheben, indem sie zur Unterbrechung des Luftzuges und des einförmigen Ansehens der Straßen beitragen“ (zit. Rösen 1964, 60). Im Krefelder Entwurf trug die Oberbaudeputation eigenhändig die Stellen ein, bei denen ein solche Kreuzung als sinnvoll erachtet wurde.

- 70 Bei der Stadterweiterung im späten Mittelalter entstanden lange, schmale Parzellen mit tiefen Baublöcken für Handel, Gewerbe und gärtnerisch/landwirtschaftlicher Nutzung. Bei der Erweiterung von Turin im frühen 17. Jh. wurden 120 x 85 m große Baublöcke entlang der Geschäftsstraße geplant (Kostof 1992, 135). Cerda legte in seinem Erweiterungsplan für Barcelona quadratische Baublöcke von 113,3 x 113,3 m fest. „Dadurch erhielten alle den gleichen Wert, es konnte ein günstiges Verhältnis zwischen Strassen, Gebäuden und Verkehr geschaffen werden und ... der Plan war leicht zu erweitern (Hall 1986, 298). Die Straßen sollten in der Regel 20 m breit sein; die Durchfahrtsstraßen 50 m. Die Baublöcke beim Stadterweiterungsplan für Berlin 1862 von James Hobrecht sahen z.T. große Abmessungen von 150 x 250 m vor (Kostof 1992, 150).
- 71 Die Verbindungsstraße und der Durchbruch einer Gasse wurde damit begründet, daß „der Prinzenhoff, worin gewöhnlich Königliche Herrschaften und hohe Staatsbeamte logieren, mit den Stadt selbst in besserer Verbindung gebracht werden“ (HStA Reg.Düs. 25589. 21.12.1839) muß.
- 72 Der Anlage von öffentlichen Plätzen war bereits in den eher naturwüchsig sich entwickelnden mittelalterlichen Stadtplätzen eine große Bedeutung beigemessen worden. In den Idealstadtprojekten des 15. und 16. Jh.'s waren sie gar in funktionaler und architektonisch-gestalterischer Hinsicht „überhöht“ worden. Die Bauplaner des 19. Jh.'s brachten die neuen funktionalen Anforderungen des „Marktplatzes „ und des „Verkehrsknotenpunktes“ verstärkt ein.
- 73 In Kleve wurde der Friedrichsplatz und die Anlage eines kleineren Marktplatzes im Erweiterungsgebiet gefordert. Ebenso sollte ein großer Kirchplatz aus dem Fond des Kirchenvermögens (HStA Reg.Düs. 25589) hergestellt werden.
- 74 Im Hobrecht Plan für Berlin 1862 fehlten die Parkanlagen vollständig. Auch in Budapest sah man sie als überflüssig an, da die Donau für die Luftzirkulation ausreiche (Hall 1986, 307). Oft fielen trotz der Planungsabsicht die Parkanlagen wegen der hohen Bodenpreise viel kleiner aus als geplant: z.B. der Luisenpark in Mannheim um die Jahrhundertwende.
- 75 Die neuen Entwicklungslinien zwischen dem alten Stadtkern und den neuen Bahnhöfen oder die Verschiebung des Stadtzentrums durch den Bahnhof bestätigte auch Hall (1986, 251)(z.B. Paris mit dem Bau des Boulevard de Strasbourg).
- 76 In Kleve war der Gemeinderat 1836 mit der Planung einverstanden und nahm die Abgrenzung vor (HStA Reg.Düs. 25589, 19.1.1836).
- 77 In Goch befürwortete der Gemeinderat die Planung; sprach sich jedoch zu Beginn für eine andere Gebietsabgrenzung als der Landbauinspektor aus.
- 78 In Rees befürwortete der Gemeinderat die Planung und forderte eine schnelle Genehmigung.
- 79 „Die Stadt hat weder das Eisenbahn-Unternehmen ins Leben gerufen, noch irgend welche Mittel dazu hergegeben; es mangelt ihr daher alles Recht eines Einflusses auf die Belange und Unternehmungen des Eisenbahn-Gesellschaft, um sich dadurch Vortheile anzueignen. Noch weniger können

- einzelne Stadttheile oder Straßen Vortheile für sich nie hieraus, welche mit der zufälligen Lage des Bahnhofes verbunden sind. Dagegen ist es Aufgabe der Stadt, ihre Einrichtungen so zu treffen, damit eine thunlichst große Anzahl ihrer Bürger den größtmöglichen Vortheil aus der bestehenden Eisenbahn ziehen kann und die bequemste Benutzung des Letzteren erreicht werde“ (HStA Reg.Düs. 25592, 18.2.1850).
- 80 Im Gemeinderat wurde die an die KRD gegangene Petition verschiedener Bewohner Krefelds wegen der projektierten Abänderung des Stadtbauplanes gerügt, insbesondere der in der Petition „enthaltenen, gehäßige Angriff gegen Mitglieder des Gemeinderaths“, nach dem diese die „Interessen für die Eisenbahn-Anlage“ bevorzugen, da „Herren vom Verwaltungsrathe und der Direction in unserem Gemeinderathe“ als stimmberechtigte Mitglieder saßen und „bekannt ist, daß der größte Theil unseres Gemeinderathes auf der Ostseite wohnt, wie denn nur ein Einziger westlich von der Hochstraße seine Wohnung hat, so können wir wohl annehmen, wie leicht es der Fall sein kann, schon im Voraus für ein Project eingenommen zu sein, welche den persönlichen Verhältnissen oder Neigungen sich günstig zeigt“ (HStA Reg.Düs. 25592, 7.2.1850).
- 81 Neben der Lage des Bahnhofes ging es auch um dessen verkehrliche Anbindung an die Stadt. Die Prüfungskommission des Stadtrates argumentierte mit der größeren Personenzahl der Osthälfte Krefelds, die eine gute Verbindung benötigte, mit der besseren Anfahrbarkeit für den Güterverkehr sowie der Verteilung des Personenverkehrs auf mehrere Straße. Den protestierenden Bewohnern der Hochstraße wurde vorgeworfen, daß sie neben dem Güterverkehr auch noch den Personenverkehr erhalten möchten und Fremde und Bewohner des östlichen Stadtteil „nöthigen“ wollten, die Hochstraße zu benutzen.
- 82 HStA Reg.Düs.25519, 9 u. 10
Düsseldorf, den 7. April 1836
„Die Situationspläne werden in dem Maßstabe, in welchen sie bei dem Kataster aufgenommen sind, gezeichnet, und bilden ... bloße Copien, geht die Copie, der Umgegend zu gebenden Ausdehnung nicht aus einen Groß-Arbeitsbogen, so wird außer den Parzellenkarten ein Reduktion im Maßstabe zu 1/2500 und resp. 1/5000 angefertigt.“
Es wurde weiter vermerkt, daß diese mit großer Sorgfalt zu fertigen sind und zur Prüfung angefordert werden dürften. „In diesen Karten müssen
a. die Namen der Straßen
b. die Nordlinie angegeben und
c. sämtliche Gebäude und Parzellen im Innern der Häuser-Viertel eingetragen seyn. Die Gebäude werden nicht wie im Kataster roth angelegt, sondern nur durch eine willkürliches Zeichen z.B. ein kleiner schwarzer Kreis bezeichnet“... „Diese zu dem Bauplan zu benutzenden Karten sind von der Anfertigung des Projectes noch einmal zu revidiren“
Als weiteres wurden die Ausweisungen Punkt 1,2 und 3 von Januar 1836 (HStA Reg.Düs.25519, 5) über die Art und Weise der Revision wiederholt und festgestellt; „der Feldmesser wird alle seit Anfertigung des Planes entstandenen Veränderungen, wenn sie nicht schon bei der Kataster-Inspection nach den Fortschreibungen eingetragen sind, aufzunehmen und nachzutragen haben. Finden sich dagegen bei der Messung von ... Fehler in der ganzen ... (unleserlich) so ist unter Vorlegung des Resultats der Messung darüber zu berichten.“ Die Richtigkeit und Vollständigkeit wurde durch den Feldmesser bescheinigt.
- 83 Dies bestätigte auch Renate Kastorff-Viehmann in ihrer Untersuchung für Duisburg (1983, 194).
- 84 In den von den Katasterkarten angefertigten Kopien wurden die Entwürfe eingetragen. Die revi-

dierten Entwurfspläne dienten als Arbeitsgrundlage während des gesamten Verfahrens bis zur Reinzeichnung, d.h. die örtlichen Verhandlungen mit dem Bürgermeister, der Baukommission und dem Gemeinderat, die Offenlage, die Begutachtung durch die Landbau-Inspektoren bis hin zur Prüfung durch die Königlichen Regierung in Düsseldorf bezogen sich immer auf ein und denselben Plan, der entsprechend hin und her verschickt wurde und entsprechend unter der ständigen Bearbeitung litt (HStA Reg.Düs.1012).

- 85 HStA Reg.Düs.25519, 68:
Coblenz, den 13.2.1840

„Um die bisher bemerkte Ungleichförmigkeit des Verfahrens der Königlichen Regierungen bei Ausführung der auf dem linken Rheinufer geltenden Bestimmungen wegen der Alignemente der Städte für diejenigen Straßen, welche nicht zugleich Staatsstraßen sind, zu beseitigen, hat das Königl. Hohe Ministeri des Innern und der Polizei unter dem 26. v. Mts. verfügt (d.h. am 26.1.1840 Anmerk. d. V.), daß auf der linken Rheinseite überall wo Alignementspläne als ein dringendes Bedürfnis anzuerkennen sind, dieselbe, nach Be... der betreffenden Baubeamten, von den Ortspolizeibehörden entworfen, demnächst während einer achttägigen Frist zur Erhebung etwaiger Widersprüche ausgelegt, dann nebst den gemachten Einreden vor dem Gemeinderathe begutachtet und mit sämtlichen Verhandlungen den Königlichen Regierungen zur Prüfung, wo sie zur Abfassung förmlicher Beschlüsse überreicht, und diese behufs der Erwirkung der Allerhöchsten Genehmigung dem hohen Ministrio vorgelegt werden sollen. - Der Oberpräsident“

- 86 u.a siehe Solingen: Offenlagebescheinigung auf dem Bauplan (HStA Reg.Düs. 25644).

- 87 In Neuß war die Bekanntmachung für die achttägige Offenlage vom 16. März 1842 an beginnend im Neußer Intelligenzblatt veröffentlicht worden. Der Tag der Herausgabe des Blattes war allerdings der 20. März 1842; so daß sich die Bürger um 4 Tage der Offenlage betrogen fühlten, da ja das „allgemeine Publikum“ erst ab dem 20.3.1842 von der Sache Kenntnis erhalten habe (HStA Reg.Düs. 25625 vom 23.4.1842).

- 88 Es sollte „in einem ausführlichen und gründlichen Vortrage das Sachverhältnis übersichtlich“ (LHA 403/3627, 135) erläutert werden, insbesondere wenn ein Mißverständnis über die Wirkungen des Bauplanes auf die Bauerlaubnis vorlag.

- 89 Bei der Offenlage des ersten Bauplanentwurfes von Mönchengladbach 1845 wurde ausdrücklich betont (HStA Reg.Düs. 1012), daß sich die Einwende auch auf fremde Grundstücke beziehen durften.

- 90 Beim Bauplan von Saarbrücken im Regierungsbezirk Trier wurde die Begutachtung des Gemeinderates eingeholt, dem wiederum das Gutachten einer Spezial-Kommission des Rates unter Mitwirkung des Geometers und des Bauinspektors zugrunde lag (LHA Reg.Trier 442, 1868).

- 91 Zu Beginn der Planungsarbeiten bezogen sich große Teile des Schriftverkehrs der Akte HStA 25519 Reg.Düs. auf die jeweiligen Bitten um Verlängerung der Abgabefristen:
Landbau-Inspektor Hermann: 9.1.1836 (HStA Reg.Düs.25519, 33): Seine Geschäfte durch Straßen-Bauten hätten sich dergestalt erweitert, daß er erst im Sommer das Alignment von Cleve, Wesel und Rees zeichnen könne „insofern nicht neue Arbeiten“ ihn in Anspruch nehmen.
Auch die späteren Sachstandsberichte von 1842 sowohl von Hermann als auch von Walger (HStA Reg. Düs.25519, 77-80) wiesen auf das Problem fehlender Gehilfen und großer Arbeitsüberlastung

hin. Landbau-Inspektor Von Gloeden: durch die Jahre 1838/39 zog sich ein Erinnerungsschreiben der KRd an das andere (HStA Reg.Düs. 25519, 39-43 sowie 55-61) und zwar zu den Plänen für Mönchengladbach, Rheydt, Rheinberg, Kevelaer, Griethausen und Uerdingen. Im September 1838 zeigte von Gloeden der Regierung an, mit welchen Arbeiten er in letzter Zeit befaßt war wie „die Kirche von Orlog, das Hauptsteuer-Amt zu Uerdingen, Schule zu Crefeld, Sassenrath et Geistingen und Rintgen und die gegenwärtige ... Kirche zu Neuß“ (HStA Reg.Düs.25519, 44 u. 45). Es sei ihm unmöglich, all die Baupläne zu fertigen, ohne alle anderen Arbeiten liegen zu lassen. Zudem habe er viel Zeit darauf vertan, in den betreffenden Orten zu sitzen und auf gute Witterung zu warten und stand damit „für andere Geschäfte nicht zur Verfügung“ (HStA Reg.Düs. 25519, 44). In Lennep gar lehnte Feldmesser Haender die Planerstellung 1837 „förmlich“ ab (HStA Reg.Düs. 25519, 34).

- 92 So klagte Von Gloeden bei der Königlich Regierung in Düsseldorf über seinen vergeblichen Erfolg bei der Suche nach sachkundigen Gehilfen. Er hätte gehofft, daß der Conducteur Wittlich nach seiner Rückkehr aus Berlin (vermutlich von dessen Ausbildung) ihm bei den Stadtbauplänen behilflich sei. Dieser hätte jedoch beim Schleusenbau in Kertwig eine Stelle gefunden, und er hätte vergebens nach „anderen kundigen Gehilfen“ gesucht. Er habe auch den Baurat Umpfenbach um Vermittlung gebeten und durch diesen jetzt die Unterstützung des Kreisbaumeisters Klein erhalten (HStA Reg.Düs.25519, 63).
- 93 In einem Schreiben des Baumeisters Klein vom 30.11.1840 an die Regierung wurde erläutert, daß mit Von Gloeden vereinbart war, daß neben der erfolgten Assistenz vor Ort die beiden Pläne (für Mönchengladbach und Rheydt) in Blei ausgezeichnet werden sollten, und dann über Von Gloeden der KRd vorgelegt werden sollten. Der mit der lokalen Situation vertraute Kreisgeometer Werner sollte unter Kleins Aufsicht eine „genaue und sorgfältige Revision der Lagen der Hauptpunkte, d.h. der Straßen- und Alignements-Ecken durch eine geometrische und nivellistische Aufnahme mit einem großen, genauen Meß.... mit großen Fernrohren und Libellen von Breithaupt, in dessen Besitze ich bin“ anfertigen (HStA Reg.Düs. vom 30.11.1840). Nach dem Tode Von Gloedens versuchte Klein neben der Abrechnung der bereits erfolgten Arbeiten sich weiter bei der Regierung ins Gespräch zu bringen. Der Nachfolger Von Gloedens, Keller, wollte jedoch die Pläne selber zeichnen und die Hilfe Kleins nur bei den Vermessungsarbeiten in Anspruch nehmen (HStA Reg.Düs. 1012 vom 31.1.1841).
- 94 Am 21.10.1840 berichtete Von Gloeden der KRd, daß er sich bei seinem letzten Aufenthalt in Mönchengladbach stark erkältet habe und erst in einigen Tagen wieder mit „Stubenarbeiten“ weitermachen könne. Aus einer Randbemerkung vom 3.11.1840 ging hervor, daß Von Gloeden verstorben sei. Es soll eine neue „Stadtvertretung“ vorgeschlagen werden und der Vorgang in 6 Monaten wieder vorgelegt werden (HStA Reg.Düs.1012) .
Auch im Amtsblatt der Regierung Düsseldorf von 1840 (Seiten 526/527) hieß es in: „Nr. 1342 Bekanntmachung I.S.III Nr. 7301 „Der Landbau-Inspector Von Gloeden zu Veen ist am 26. Oktober d.J. mit Tode abgegangen und der Bau-Conducteur Keller zu Xanten ist einverstanden mit der Wahrnehmung der Geschäfte desselben beauftragt worden, Düsseldorf, den 11. November 1840“. Keller schien jedoch nur zu kurz mit dem Stadtbauplan beschäftigt zu sein, da der Plan im Mai 1842 vom Landbau-Inspector Walger aus Krefeld bei der KRd eingereicht wurde (HStA Reg.Düs. 1012,43 V). 1841 führte Keller jedoch in Mönchengladbach mit Bürgermeister Kühnhaus Gespräche über „die vom Stadtrath für nöthig erachteten Abänderungen“ des Planentwurfes und traf sich mit einer Stadtratskommission zur Begehung des Gebietes (HStA Reg.Düs. 1012,53V).

95 In einem Schreiben vom 17.9.1855 (HStA Reg.Düs.1012, 107) an den Landrat verwies Bau-Inspektor Weise, daß er die „Ausarbeitung des Nivellementplanes“ nicht als commissarisches Geschäft aufgeführt habe und Diäten und Reisekosten nach einem Erlaß vom 10.7.1848 abrechnen müsse, sondern höhere Diäten und Reisekosten mit Extrapost abrechnen könne, da die Gemeinde Mönchengladbach hier „jeden anderen geprüften Baumeister“ hätte heranziehen können und er somit die Kosten wie jeder andere Bau-Inspektor berechnen könne. Die KRd antwortete Weise, er hätte über den Diätensatz „früher ein Abkommen“ treffen müssen. Da er nunmehr die „Liquidation zur dienstlichen Feststellung vorgelegt“ habe (HStA Reg.Düs. 1012, 108) würde sie auch entsprechend abgerechnet. Die genannte Verordnung sei zudem überholt. Die Diätenabrechnung wurde gesenkt. Bei den Reisekosten zeigte man Entgegenkommen. Daraufhin lehnte Weise ab, die „noch vorzunehmenden Arbeiten“ auszuführen, wenn „ihm nicht die ursprüngliche liquidirten Diäten von der Gemeinde Mönchengladbach bewilligt werden“ (HStA Reg.Düs. 1012, 109). Diese „unbillige Zumuthung“ wurde von der Gemeinde zurückgewiesen und der Landrat forderte die KRd auf, die Pläne dem Weise zur amtlichen Revision zu überweisen und ihn damit von Amts wegen zu verpflichten (März 1856).

Bereits 1817 hatte ein Reskript geklärt, daß die von „Amtswegen“ zu den Geschäften der Königlichen Baubeamten gehörenden Aufgaben über deren Gehalt abgedeckt sei; für spezielle Aufgaben, zu denen auch die Stadtbaupläne gehörten, mußten z. T. zusätzliche Diäten und Reisekosten gezahlt werden: „Durch ein hohes Ministerial-Rescript vom 29. April d.J., ist verordnet worden, daß in allen Fällen, wo die Regierung, vermöge ihrer Oberaufsicht über das Communal-Bauwesen, den Königl. Baubeamten etwas hierauf einschlagendes zu besorgen giebt, z.B. B. Revision von Plänen und Kosten-Anschlägen von Communal-Baugegenständen, Lokal-Inspectionen u. dergl., solches durch dieselben von Amtswegen für ihren Gehalt und die ihnen bewilligten Fuhrkosten, ohne anderweitige Entschädigung, verrichtet werden muß; wogegen denselben, wenn ihnen specieller Auftrag ertheilt wird, Geschäfte zu verrichten, welche eine Gemeinde sonst selbst besorgen zu lassen verpflichtet sein würde, z.B. ein Communal-Wegebau, Bau einer Polizeibrücke, Kirchen- und Schulbauten u.s.w., taxmäßige Diäten und Reisekosten gebühren ... Düsseldorf, den 24. Mai 1817“ (Amtsblatt Nr.34/1817, 301).

96 „Die Königliche Hochlöbliche Ober-Bau-Deputation hat eine genaue Ermittlung der Gefällverhältnisse für die projectirten neuen Straßen, zur Erweiterung der Stadt Cleve angeordnet und die Construction der zu errichtenden neuen Gebäude sowie der Abzugs-Canäle zu bestimmen ... Damit das Wasser (in den neuen Gebieten Anm.d.V.) nicht ungebührnd den niedrigsten Theil einer Straße belastet sollten in Abstand von etwa 20 Ruthen ... Ableistungs-Canäle von den Rinnsteinen zwischen den Häuser Reihen zu führen, welche das Wasser in die neben der Straße liegenden Grundstücke führen“... „Sollte gegen die Anlage von Senkgruben protestirt werden, so kann das Wasser auch mittelst Rinnsteinen den Abzugsgräben neben der Cöln-Nymwegener-Chausse zugeleitet werden“, d.h. in die dort vorhandene Niederung, die die Kommune quasi wie ein Regenrückhaltebecken unterhielt. In einer Randbemerkung wurde auch deutlich, daß die „Senkgruben für größere Baupläne nicht anwendbar (sind), sondern für neue, einzelne Ableitungen gesorgt werden muß“ (HStA Reg.Düs. 25589, 23.12.1839).

97 Die „Kandidaten der Feldmeßkunst“ wurden durch die Bauräte der KRd geprüft. Voraussetzung war die „Entlassung aus der zweiten, als reif für die erste Klasse eines Gymnasiums“ oder einer entsprechenden Lehranstalt, eine vorherige mindestens einjährige Praxis und ein untadeliger Lebenswandel. Mit dieser Voraussetzung konnte die Anmeldung zur Prüfung erfolgen und eine Probearbeit angefertigt werden. Die recht umfangreichen Prüfungen fanden 4 mal im Jahr statt. Als Probearbeiten mußte z.B. eine „Charte zum Kopiren oder Reduciren“ mit gewissen Schwierigkeitsgraden in der Topographie angefertigt werden (Amtsblatt Nr.55/1833, 350); zur Papierwahl und

- Farbgestaltung gab es besondere Vorschriften. Wenn die Probearbeit von der Prüfkommision angenommen wurde, konnte die Meldung zur Prüfung erfolgen. Die Königlichen Regierungen mußten 4 mal jährlich Termine festlegen. Anhand von Zeichenart und Schriftproben wurde nachgewiesen, daß die Probearbeit selbst angefertigt worden war. Die schriftliche Prüfung erfolgte in den Fächern Arithmetik, Trigonometrie, Geometrie und quadratische Gleichungen, der Felderteilungslehre (Zerlegung von Figuren), dem Gebrauch der Maße und Instrumente, der Feldmeß- und Nivellierkunst etc. Eine mündliche Prüfung bildete den Abschluß. Alle Unterlagen wurde an die Ober-Bau-Deputation geschickt und hier das Zeugnis ausgestellt.
- 98 „Benennung der Techniker im Baufach“ (Amtsblatt Nr.7/1848, 53), „Bekanntmachung über das Verfahren bei der Prüfung der Bauführer, Baumeister und Privatbaumeister nach den Vorschriften vom 1. August 1849“ (Amtsblatt Nr.87/1849, 647ff.), „Bekanntmachung über die Anforderungen, welche bei den Prüfungen der Bauführer, Baumeister und Privatbaumeister gestellt werden“ (Amtsblatt Nr.71/1849, 512), „Vorschrift für die Ausbildung und Prüfung derjenigen, welche sich dem Baufache widmen“ (Amtsblatt Nr.59/1849, 411ff.), „Bekanntmachung über die bei der Prüfung der Bauführer geforderte Uebung im Zeichnen, Entwerfen und Veranschlagen baulicher Gegenstände“ (Amtsblatt Nr.18/1852, 186ff).
- 99 Diese Meldung erfolgte indes nicht in dem gewünschten Maße und bereits 1845 und 1846 erfolgte per Amtsblatt (Nr.32/1845, 235 und Nr.27/1846, 267ff.) die erneute Aufforderung zur Meldung, mit der Drohung, daß sie sonst nicht bei der Vergabe von Bau-Beamten-Stellen berücksichtigt würden.
- 100 Die fachliche Position und Arbeitsweise der Sachbearbeiter konnte aufgrund des Schriftverkehrs der Bauplanakten charakterisiert werden (Randnotizen, Umgang mit den Einsprüchen, Anweisungen an die Kommunen etc.). Soweit vorhanden wurden Personalakten aus dem HStA Düs. hinzugezogen.
- 101 Zu den Aufgaben gehörte nicht allein die Stadtplanung, sondern auch der Entwurf der öffentlichen Bauten und schloß auch Tätigkeiten für Private nicht aus. So baute Vagedes Privatwohnhäuser für Krefelder Seidenfabrikanten (Zimmermann 1963, 16).
- 102 „Adolf von Vagedes (1777–1842) war der Sohn des kurkölnischen Truchseß Heinrich von Vagedes. Zuerst studierte es Jura, um sich dann der Baukunst zuzuwenden. Nachdem er die polytechnische Hochschule in Paris besucht hatte, trat er in Münsterschen Staatsdienst (1801). Wahrscheinlich wurde er wie Friedrich Maximilian Weyhe vom Generaldirektor des Bauwesens Jacobi zur Mithilfe beim Ausbau Düsseldorfs berufen, als dieses 1806 Residenz des Großherzogs von Berg wurde. Seit 1816 preußischer Regierungs- und Baurat entfaltete er eine umfangreiche Tätigkeit und übte einen bedeutenden Einfluß aus auf das rheinische Bauwesen.“ (Buschbell 1954, 400, Anmerkung 31).
- 103 Die Einsicht der Personalakte von Carl Albert Krüger brachte keine weiteren Einblicke in den Lebenslauf oder seine Ausbildungswegdegang (HStA Reg.Düs.Präsidialbüro 1620 I und II).

6.0 Die Enteignungs- und Entschädigungspraxis auf der Grundlage der napoleonischen Gesetze von 1807 und 1810 und ihre Auswirkung auf die Umsetzung der Stadtbaupläne

6.1 Die Umsetzung der Stadtbaupläne

„Stadtpläne zu entwerfen ist eine Sache, sie durchzuführen eine andere. Dies dürfte eine Erfahrung sein, welche für Städteplaner aller Zeiten gemeinsam ist“ (so Thomas Hall zum Ergebnis seiner Untersuchungen der Planungsprojekte des 19. Jahrhunderts 1986, 323).

Die Städte und Gemeinden in der preußischen Rheinprovinz verfügten seit 1815 mit dem Instrument des Stadtbauplanes über ein umfassendes, das gesamte städtische Wachstum in dessen Geltungsbereich steuerndes Planungsinstrument, welches durch die Königlichen Regierungen auf breiter Ebene zum Einsatz gebracht wurde. Die Planungsentention der Regierungen in der Rheinprovinz und die letztlich genehmigten Stadtbaupläne verdeutlichen ein respektables Ergebnis stadtentwicklungspolitischer Weitsicht. Neben den bereits im vorherigen Kapitel dargestellten Gründen für das Scheitern des Planungswillens, der Widerstände und veränderten Zielsetzungen etc. stellte sich selbst bei den genehmigten Stadtbauplänen, die bis dahin einen mehr oder weniger langen Planungsprozeß durchschritten hatten, die Frage nach der Planungsumsetzung.

Wir stoßen hier auf die Grundsätze der „Produktion von Stadt“, die maßgeblich auch die Form der Stadt bestimmen. Grundsätze, die ihre Gültigkeit bis heute bewahrt haben; es sind sozusagen die Konstanten der „privaten Produktion von Stadt“ unter kapitalistischen Bedingungen, die – damals wie heute – bei der Aufstellung von Stadtbauplänen (Bebauungsplänen) zu berücksichtigen sind.

Von entscheidender Bedeutung war die Frage, wie die Städte die Planung realisieren sollten oder konnten: Wie gelangten die Städte in den Besitz der privaten Flächen

für das zukünftige Straßengelände? Wer war für den Ankauf dieser Flächen und die Herstellung und Unterhaltung der Straßen zuständig? Wann, von wem und nach welchem Verfahren durften die Enteignungsgesetze angewendet werden, falls sich die Privaten weigerten, die entsprechenden Flächen herzugeben? Auf welche Grenzen stieß die Umsetzung der Planung durch die zu leistenden Entschädigungszahlungen? Zu welchem Wertansatz wurde enteignet?

Nicht zuletzt führten die Konflikte bei der Durchführung der Planung und die zu leistende Entschädigung dazu, daß von den zahlreichen genehmigten Stadtbauplänen bzw. Stadtbauplanentwürfen so wenige überhaupt bzw. in ihrer ursprünglichen Form umgesetzt wurden. Wenn die Eigentümer die Planung boykottierten bzw. die Städte nicht über ausreichende Finanzmittel und starken Umsetzungswillen verfügten, blieb die Planung in den Kinderschuhen stecken und schlummerte jahrzehntelang in den Amtsstuben bzw. wurde in lang andauernden Planungsprozessen angepaßt und „umsetzungsgerechter“ gestaltet.

So blieb die Realisierung der Baupläne oft nur Stückwerk. Die Privatinitiative bestimmte den Fortgang und die Umsetzung der Planung¹. Jede Weigerung der Privaten erforderte ein aufwendiges Enteignungsverfahren und eine Entschädigungszahlung. In der Regel setzten die Städte zum Rückzug bezüglich der Realisierung der Planung an, wenn die Grundeigentümer ihre Forderungen nach Entschädigung ankündigten und diese aller Voraussicht nach die finanziellen Möglichkeiten der Stadtkasse sprengte. Dies war vor allem der Fall, wenn den Beteiligten unklar blieb, ob bereits durch die Bauplangenehmigung ein Entschädigungsanspruch ausgelöst wurde (s.u.).

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 neuen „modernen“ Beschränkungen. Erst mit wachsendem Problemdruck in den 1870er Jahren fand sich der Staat bereit, zugunsten der gesamtstädtischen Entwicklung den Eigentumsschutz einzuschränken und die Privaten zu Grundstücksabtretungen und Kostenbeiträgen heranzuziehen.

Vorher waren den Städten im wahrsten Sinne des Wortes die Hände gebunden. Wenn der Verhandlungsweg und die Einsicht der Privaten keinen Erfolg zeigten, mußten die Gemeinden tatenlos zusehen, wie sich zeitlich und räumlich die Stadterweiterung „von selbst“ regelte, da ihnen die Mittel für die sukzessive Umsetzung der Planung und für die Entschädigungsleistungen fehlten. Die Gemeinden ließen dieser wildwüchsigen Entwicklung mit der Entscheidung, wo und wann gebaut wurde, freien Lauf bzw. behinderten sogar die Genehmigung der Planung. Ob es dabei immer nur um die finanziellen Aspekte ging, wie in manchen Berichten von Stadtverordneten an die Königlichen Regierungen betont wurde, oder nicht gerade die Grundeigentümerfraktion in den Stadträten ihre Interessen durchsetzte, kann nur die Einzelfalluntersu-

chung belegen. Die gedachte Steuerung des Wachstums durch einen genehmigten Bauplan hatte nur in der Hinsicht Erfolg, daß bei geplanten Neubauten der Plan als verbindlich galt und somit eine defensive Steuerung ermöglichte: eine aktive Planungs-umsetzung mit Eingriffen in bestehende Strukturen unterlag den nachfolgend aufgezeigten mannigfaltigen Problemen.

Die Umsetzung der Planungen soll im folgenden anhand der generellen Verfahren und der daran Beteiligten sowie deren Umgang mit den Enteignungsgesetzen betrachtet werden. Es ging daher ausdrücklich um die Frage der Bedeutung und der Vorteile der kombinierten Anwendungsmöglichkeit der Planungs- und Enteignungsinstrumente und deren Auswirkungen auf den Stadtbauplan.

Die Anerkennung und Gültigkeit der beiden napoleonischen Gesetze von 1807 und 1810 wurde durch die Urteile der Landgerichte und des Appellationsgerichtshofes in Köln ausdrücklich festgestellt: Das Gesetz vom 16.9.1807 wurde bei Streitigkeiten bezüglich des Alignements und der Wertermittlung und das Gesetz vom 8.3.1810 bezüglich der Verfahrensfragen zugrunde gelegt (siehe Kapitel 3.4). Die Auswertung der Akten des Hauptstaatsarchivs NW, des Landeshauptarchivs Koblenz und der im Rheinischen Archiv (RhA) veröffentlichten Gerichtsurteile ergab, daß die o.a. Aspekte und Möglichkeiten der napoleonischen Enteignungsgesetze zur zügigen Umsetzung der Baupläne in der Rheinprovinz indes kaum genutzt wurden².

6.1.1 Die Offenlegung und die Herstellung der Straßen

Die Umsetzung der Stadtbaupläne stieß in den bestehenden Bauquartieren und den Stadterweiterungsgebieten auf unterschiedliche Probleme und Widerstände.

Die Zuständigkeit für die Anlage aller Straßen lag im Prinzip bei den Königlichen Regierungen als Landespolizeibehörden³: „Anordnungen über die Anlegung neuer, sowie die Instandsetzung, Ausbesserung und Erbreiterung vorhandener Gemeindewege gehören zu den ausschließlichen Attributen der Königl. Regierungen als Landespolizeibehörden“ (RhA 1860, 1).

Die Anordnung zum Straßenbau erfolgte „von oben“ und die Zuständigkeit lag damit eindeutig im Verantwortungsbereich der Regierungen. Im Rahmen der Bauplanerstellung wurden die Stadträte dennoch einbezogen, und legten auch das kommunale „Straßenbauprogramm“ fest, soweit hieran ein städtisches Interesse bestand. Die Regierung spielte eher den Part der Genehmigungsbehörde und wurde im Bereich des Gemeindestraßenbaus auf Grundlage der Baupläne nicht selber durch Anweisungen zum Straßenbau aktiv; es sei denn, daß es ein übergeordnetes polizeiliches Interesse an einer Straßenerweiterung oder einem -neubau gab.

Für die Erweiterung und auch die Neuanlage der Straßen, je nach ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz, oder nach heutiger Terminologie ihrer „Klassifizierung“, mußten Staat,

Bezirk oder Gemeinde für deren Herstellung und Unterhaltung aufkommen. Die Dringlichkeit der Arbeiten und die Finanzsituation der einzelnen Straßenbauetats bestimmten den Fortgang der Arbeiten. Für die Entschädigungsleistungen bei der Umsetzung der Alignementspläne an Bezirks- und Staatsstraßen war der Staat zuständig (LHA 403/3627). Wenn sich jedoch die Veränderung der Alignements nicht im Interesse des Verkehrs begründete, so mußten die Städte für die Kosten aufkommen (LHA 403/3627, 73). Bei den Kommunalwegen lag die Zuständigkeit eindeutig bei der Stadt (LHA 403/3627, 113)⁴. Bei von Privaten errichteten Aktienstraßen (Landstraßen) mußten die Städte die Kosten für Entschädigung und Erwerb bei der Umsetzung der Alignementspläne übernehmen, wo immer diese in die Straßenflächen eingriffen (siehe Aktienstraße von Aachen nach Eupen über Burtscheid, LHA 403, 3627, 73).

Zu den Herstellungskosten gehörten neben Pflasterung oder Bau der Wasserleitung in der Regel auch der Erwerb des benötigten Landes zur Anlage der Straße; in einigen Bau-Polizei-Reglements wurde diese Regelung zugunsten der Stadtkasse aufgehoben und z.B. die „Neuanbauer“ zum Erwerb des für den Straßenbau benötigten Terrains verpflichtet. Da jedoch die meisten Städte über keine speziellen Bau-Reglements zur Bauplanumsetzung verfügten, spielte der Wertansatz der Straßenflächen bzw. der zugrundegelegte Preis eine zentrale Rolle. Die Frage, ob der Wert der Parzelle nach ihrer Nutzung als landwirtschaftliche Fläche oder bereits nach ihrer zukünftigen Nutzung als Bauplatz berechnet wurde, stellte für den städtischen Haushalt eine entscheidende Beurteilungsgrundlage dar; ebenso wie die Frage des Zeitpunktes der Wertberechnung, die bei dem zweigeteilten Verfahren nach dem Gesetz von 8.3.1810 (Entscheidung über Enteignung, Entscheidung zur Entschädigung) zu Gerichtsstreitigkeiten führte.

Für die Städte, die durch den Bau und die Unterhaltung der Straßen bereits stark belastet waren und deren Situation sich erst entspannte, als nach dem prFILG ab 1875 Teile dieser Kosten den Privaten übertragen werden konnten, stellten die Grunderwerbskosten für das Straßengelände eine zusätzliche Hemmschwelle für den Straßenausbau dar: Es hätte vorrangiges städtisches Interesse sein müssen, sich der Kosten z.B. durch die Anwendung des Wertausgleichs nach den Möglichkeiten des Gesetzes von 1807 (s.u.) zu entledigen oder nach Möglichkeiten der unentgeltlichen Abtretung der Straßenflächen zu suchen. Doch diejenigen Stadträte, die als Grundbesitzer zu entscheiden hatten, hätten sich damit gegen sich selbst und gegen ihre eigene Klientel gestellt.

Für die Umsetzung der Stadtbaupläne auf den unbebauten Flächen in den so „großartig und weitsichtig“ angelegten Erweiterungsgebieten, die überwiegend als Gemeindestraßen konzipiert waren, war deren Umsetzung somit alleine von der Finanzsituation der Städte und Gemeinden abhängig, es sei denn, das Privatinteresse an der Herstellung von Straßen war so groß, daß die Privaten, insofern sie nicht selbst über das Terrain verfügten, den Grunderwerb und in jedem Fall die Straßenherstellung übernahmen.

Der Bauprozess in den neuen Gebieten konnte erst dann beginnen, wenn – durch Straßen erschlossen – das Bauland „produziert“ war, d.h. das frühere Acker- oder Weideland durch Straßen für den Verkehr eröffnet wurde und die angrenzenden Grundstücke von Größe und Zuschnitt her für eine Bebauung geeignet waren⁵. Die Abwasserversorgung spielte noch keine Rolle, da die Entsorgung auf den eigenen Grundstücken erfolgte bzw. das Regenwasser über die Straße in Gräben abgeleitet wurde. Die Frischwasserleitungen wurden in der Regel bereits im Zuge der Straßenherstellung verlegt (siehe: Bau-Polizei-Reglement der Stadt Krefeld von 1821), sofern nicht Brunnen gebohrt wurden.

In der ersten Jahrhunderthälfte erfolgte zumeist die Herstellung einzelner Straßenabschnitte und zunehmend auch zusammenhängender neuer Stadtquartiere durch die privaten Grundeigentümer. Diese „private Produktion von Stadt“ eröffnete einer großen Grundstücksspekulation Tür und Tor, die Kleinertz (1984, 147ff) eindrucksvoll für die Stadt Köln in den 1830er und 1840er Jahren belegte. Für Köln stellte z.B. Kleinertz die Herstellung von 48 Straßen durch private Grundeigentümer zwischen 1828 und 1846 fest (Kleinertz 1984, 165ff). Nur 8 Straßen baute die Stadt. Für Aachen belegte Von Lövenich (1923) eine ähnliche Tendenz.

Zwischen den Städten bzw. den Königlichen Regierungen und den Privaten wurden Verträge abgeschlossen und Konzessionen für den Bau der Straßen erteilt. Nach der Fertigstellung gingen die Straßen in das Eigentum der Stadt über, die auch die Unterhaltung der Straßen übernahm⁶. In diesen Fällen konnte die Stadt die Herstellungskosten auf die Privaten übertragen und die Stadtkasse entlasten: Das Gelände befand sich entweder im Besitz einzelner Grundeigentümer, die z.T. die Flächen von ihren Nachbarn aufgekauft hatten oder die privaten Grundeigentümer schlossen sich zwecks Erschließung ihrer Grundstücke zusammen. Voraussetzung einer problemlosen Straßenoffenlegung war immer der Konsens der beteiligten Grundeigentümer bzw. die Verfügungsgewalt über das Grundeigentum. Entscheidend war, wer die anfänglichen Anlagekosten zahlte, da es sich hier um hohe Beträge handelte, deren Beschaffung oft auf dem Geldmarkt zu Zinsen erfolgte. Während die Zinsen sofort gezahlt werden mußten, blieben die Erträge oft noch lange aus, d.h. bis die Grundstücke verkauft oder bebaut waren. Diese Zeitspanne zwischen der Investition und den Rückflüssen war oft der Grund für Streitigkeiten.

Bei der Anlage der Straßen durch die privaten Unternehmer konnte auch das Expropriationsgesetz von 1810 in Anspruch genommen werden. Gerichtlich wurde ausdrücklich geklärt, daß das Privateigentum auch für „private“ Zwecke anderer in Anspruch genommen werden konnte, wenn der Gesamtmaßnahme ein öffentliches Interesse zugestanden werden konnte⁷, d.h. die Enteignungsbefugnis konnte auch für private Belange ausgesprochen werden; wie im Falle der Rheinischen Eisenbahngesellschaft bei der Erstellung des Bahnhofsviertels in Aachen (Wennemann 1983) oder der Baugesellschaft Frankenberg für eine Straßenverbreiterung zwecks verbessertem Zu-

gang in das neue Stadtviertel (Ruhnau 1976, 22). Die Inanspruchnahme der Enteignung durch Gemeinde und Private scheint aber eher die Ausnahme gewesen zu sein.

Bei den einzelnen Straßenabschnitten, z.B. in Aachen und Köln, handelte es sich größtenteils um die Neuanlage von Straßen im Bereich des bestehenden Bebauungszusammenhanges, d.h. in der Regel um altstadtnahe große Gartengrundstücke oder um im Zuge der Säkularisierung privatisierte Klosteranlagen. Die Straßen- und Bauplatzherstellung in den ersten Stadterweiterungsgebieten, mit dem quasi ersten „Sprung“ über die Stadtmauern hinweg, erfolgte ebenfalls im Wege der „privaten Produktion“: Hier wurden zumeist größere, zusammenhängende Viertel durch Terrainunternehmer erschlossen. So stellten die ersten Stadterweiterungen im Aachener Osten reine „Privatunternehmungen“ dar. Der Grundbesitz war hier zusammenhängend in private Hände gelangt. Planung, Straßenherstellung, Parzellierung und Baustellenverkauf erfolgten durch die Unternehmer Rehm (Rehmviertel ab 1860), Steffens (Steffensviertel ab 1870) oder durch die Terrainaktiengesellschaft Frankenberg (Frankenbergerviertel ab 1872) (Fehl 1993, Ruhnau 1976 u.a.). „Quartierhersteller“ waren auch die Eisenbahngesellschaften, die sich auf das Grundstücksgeschäft mit den bahnhofsnahen Flächen verstanden, diese erschlossen und zur Baureife führten (siehe Wennemann 1983 für Aachen). Nach der Herstellung mußte gesichert sein, daß die Straßen „auf die städtischen Etats“ übernommen wurden (Ruhnau 1976, 26); dies setzte voraus, daß die Qualitätsanforderungen der Stadt in Hinsicht auf Pflaster, Straßenbreite, Bordsteine, Unterbau etc. erfüllt waren.

In den frühen Phasen des Stadtwachstum war das den Privaten winkende Geschäft mit Aufkauf, Parzellierung, Straßenherstellung und Wiederverkauf von Erweiterungsflächen, so attraktiv und ließ so hohe spekulative Gewinnraten erwarten, daß diese Form der „Produktion von Stadt“ die übliche darstellte: Die Privaten übernahmen die gesamte Produktion von der Planung der Fluchtlinien bis hin zum Baustellenverkauf, ja teilweise bis zum Bau von Häusern (Von Lövenich 1923). Den Königlichen Regierungen mußten diese Planungen als oberste Polizeibehörde zur Genehmigung vorgelegt werden (Ruhnau 1976) und mit der Gemeinde die Art der Straßengestaltung und Pflasterung vereinbart werden.

Wie aber sahen die Wege zur Umsetzung der von den Königlichen Regierungen genehmigten und von den Städten zumindest sanktionierten Stadtbaupläne aus?

Der erste und bei den Städten beliebteste Weg stellte wiederum die „private Produktion“ dar: allerdings auf der Grundlage und in Anerkennung der Aussagen des Stadtbauplanes. Wenn die Grundeigentümer großes Interesse an der Realisierung der Straßen hatten, so bestand für die Stadt eine günstige Verhandlungsposition: Es konnten z.B. die unentgeltliche Abtretung des Straßenlandes an die Stadt, gute Pflasterung oder andere Vereinbarungen zwecks Entlastung der Stadtkasse durchgesetzt werden. In Krefeld war dies der Fall, wenn die Offenlegung einer Bauplanstraße in der städti-

schen Prioritätenliste weit hinten stand und nur durch eine private Herstellung zügiger verwirklicht werden konnte.

In dem Fall, wo die Städte an der Offenlage der Straßen ein öffentliches Interesse zeigten und die Umsetzung von sich aus aktiv betrieben, wurde zuerst der Weg der gütlichen Vereinbarung beschritten. Die Eigentümer sollten sich freiwillig mit dem Verkauf des notwendigen Straßenlandes einverstanden erklären. Der Kauf der Flächen und die Straßenherstellung erfolgte auf Kosten der Stadt. Die Kosten wurden später – entweder nach anbaureifer Herstellung, bei Verkauf einer Parzelle oder bei Fertigstellung eines Gebäudes von den Anbauern zurückverlangt (LHA 403/3627, 204). Der Zeitpunkt war insofern entscheidend, da er für die Stadt über die frühere oder spätere Rückerstattung der Mittel entschied und für die Privaten über den höheren oder geringeren Druck, das baureife Land einer Bebauung zuzuführen. So mußten in Berlin die Anliegerbeiträge erst bei Fertigstellung der Bebauung gezahlt werden, und somit konnte beliebig lange und ohne Druck der Kostenerstattung mit dem Bauland spekuliert werden (Voigt 1901).

Auch die Regulierung der Parzellengrenzen im Sinne einer privaten Umlegung und Neuaufteilung des Baulandes zwecks Verbesserung des Baustellenzuschnittes wurde in der Regel auf freiwilliger Basis, zum Teil auf Vermittlung der Stadt (Becker 1925), vorgenommen.

Die Übernahme der fertigen Straßen auf die städtischen Etats mit der Verpflichtung zur Instandhaltung und Unterhaltung der Straßen galt als generelle Regelung, unabhängig davon, ob die Stadt oder die Privaten die Straßen herstellte. Diese Kosten verblieben in jedem Fall bei der Stadt. Die Stadt legte verständlichen Wert auf gute und dauerhafte Herstellung und maß dem hohen Qualitätsstandard bei Straßen einen großen Stellenwert bei.

Die Herstellungskosten für die Pflasterung der Fahrbahnflächen übernahmen, je nach Träger der Straßenbaumaßnahme die Privaten oder die Stadt. Wenn die Städte die Straßenherstellung auf ihre Kosten übernahmen, wurden diese von den privaten Anliegern zurückgefordert, z.B. bei Baubeginn, zuweilen auch erst bei Baufertigstellung (s.o.). Die Anlage bzw. Pflasterung der Bürgersteige wurde – einer landesfürstlichen Tradition folgend (Dettmering 1986) – fast immer von den Privaten vorgenommen (LHA 403/3627, 250).

Bei der ersten Stadterweiterung der Stadt Düsseldorf auf dem der Stadt vom Staat geschenkten Terrain waren die Anbauer verpflichtet worden, die Kosten für die Straßenpflasterung der Hälfte der Straßenbreite vor ihren Grundstücken zu übernehmen; die andere Hälfte übernahm der gegenüberliegende Grundeigentümer. Bereits 1809 wurde diese Verfügung durch ein Kaiserliches Dekret zurückgenommen: Das Straßenpflaster sollte vorschußweise von den Privaten übernommen und binnen 10 Jahren von der Stadt ersetzt werden (LHA 403/3627, 250). Mindestens diese Regelung des

„Rückersatzes auf Raten“ zur Entlastung der Stadtkasse wollte die Stadt Düsseldorf 1845 bei der Umsetzung des Bauplanes aushandeln⁸.

Die Grundstücksflächen für die Straßen wurden entweder unentgeltlich abgetreten oder von der Stadt oder den Privaten aufgekauft bzw. im Wege der Enteignung entschädigt. Den Kaufpreis bzw. die Entschädigung mußten die zukünftigen Anlieger nach der Straßenlänge ihres Grundstückes bis zur halben Straßenbreite später bei Baubeginn zurückerstatten (wie für Köln angegeben, LHA 403/3627, 205), ggf. im Wege einer 10-jährigen Ratenzahlung. In den nachfolgend erläuterten Bau-Reglements wurden sogar noch beträchtlichere Rückerstattungen festgelegt. Beim Düsseldorfer Bauplan wurde von der Erwerbung der Straßenfläche und dem Ersatz der „natürlichen“ Kosten durch die Anlieger gesprochen, d.h. der Herstellungskosten (LHA 403/3627, 249) angeschlossen die Kosten der Finanzierung (=Zinsen).

Die Städte wurden nicht nur bei einzelnen Straßenabschnitten aktiv, sondern zeigten auch Interesse an einer kontinuierlichen, lückenlosen Straßenherstellung in den Erweiterungsgebieten. In Krefeld wurde 1824 das Bau-Polizei-Reglement von 1821 ergänzt und verfügt, daß der Stadtrat sich ein eigenes Stufenprogramm geben kann, um quartiersweise die Umsetzung der Stadtbauplanes vorzunehmen. Die Privaten konnten die Offenlegung einer Straße nicht fordern. Falls sie eine beschleunigte Fertigstellung wünschten, mußten sie die Kosten selber tragen⁹.

Mit der Festlegung dieser „Reihenfolge“ konnten die Stadtverordneten (mind. 50% Hausbesitzer) auch ein stückweit ihre Macht demonstrieren, da sie mit der Rangfolge auch den betroffenen Grundeigentümern einen zusätzlichen Gewinn durch den Ankauf der Straßenflächen seitens der Stadt einbrachten oder, in dem anderen Fall, ihnen vorenthielten. Da mit dem Instrument der Anlage einer einmal abgesteckten Straße eine Knapphaltung oder Vermehrung von Bauland erfolgte und damit über das Angebot von Bauland entschieden wurde, hatte die Gemeinde eine Machtstellung auf dem Bodenmarkt. Auch ein „Wirtschaften“ in die eigene Tasche und Verfolgung der eigenen Interessen wurde ihnen 1850 in Krefeld vorgeworfen; sie würden die Entwicklung des Osthälfte, in denen die meisten Stadtverordneten wohnten, vorantreiben und den südlichen Stadtteil vernachlässigen (HStA Reg.Düs. 25592, o.N.).

In Berlin dagegen mußten die Kosten für die Straßenherstellung erst dann gezahlt werden, wenn ein Bauwilliger anbauen wollte bzw. wenn das Haus fertig abgenommen war (Geist, Kürvers 1980). Dies begünstigte die Spekulation, da die Grundeigentümer die Bauflächen „ungestraft“ liegen lassen konnten – auch wenn die Straße fertiggestellt war. In Aachen dagegen wurden die Kosten für die Straße gleich nach ihrer Fertigstellung von den Grundeigentümern eingefordert und somit ein Druck auf die rasche Bebauung ausgelöst (Fehl, 1992)¹⁰.

Kam eine „gütliche“ Einigung über den Ankauf der Straßenflächen nicht zustande, konnte auf der Grundlage des genehmigten Bauplanes das Enteignungsverfahren eingeleitet bzw. im Gebiet des prALR die Enteignungsbefugnis eingeholt werden. Auf-

grund der längeren Zeitdauer mit der Notwendigkeit, Schätzungen aufzustellen und ggf. Vergleiche zu treffen, zählten die Enteignungsverfahren nicht zu den beliebtesten Methoden der Umsetzung städtischer Planung. Sie widersprachen der sich mehr und mehr durchsetzenden Eigentumsideologie und sorgten zunehmend für Konflikte mit den Grundeigentümern. Hinzu kam der Ruch des absolutistischen oder staatlichen Willküraktes, der die Enteignung begleitete. In den meisten Fällen sah man also seitens der Stadt keine Notwendigkeit zur Bauplanumsetzung, wenn nicht gleichzeitig ein privates Interesse vorlag. D.h. rentable Projekte wurden vorangetrieben, unrentable Projekte blieben stecken.

Verhielten sich die Städte bezüglich der aktiven Umsetzung eher verhalten, so wurden den Bauplanaussagen entgegenstehende private Bauabsichten dennoch zurückgewiesen. Die in den Bauplänen festgelegten Fluchtlinien sollten bei jedem Neubau oder jeder „Hauptreparatur“ eingehalten werden. Eine aktive Stadterweiterung zu betreiben lag jedoch meist nicht im Interesse der Stadt. Auf die Möglichkeiten einer zügigen Bauplanumsetzung mittels Baugeboten wurde zumeist verzichtet. Beim Mülheimer Bauplan hieß es jedoch, daß man eine Abtretung/Enteignung zum öffentlichen Nutzen auch dann beantragen wollte, wenn der Bauplatzbesitzer „sich nicht auf verbindliche Weise verpflichtet, solchen innerhalb von drei Jahren nach den Vorschriften des Bauplans selbst“ zu bebauen (LHA 403/3627, 50).

Im Rahmen der Untersuchung wurde kein Fall bekannt, bei dem die Regierungen auf die Umsetzung der Pläne drängten; auch sie betrachteten sie lediglich als zeitlose Richtschnur für die „private Produktion“, die durch die Pläne öffentlich vorbereitet und gelenkt werden sollte. Die öffentliche Hand sollte möglichst nicht die Funktion von Terrainunternehmern übernehmen; dieses Geschäft mit den entsprechenden Gewinnen überließ man der Privatinitiative und handelte damit im Sinne der dominanten Grundeigentümerfraktion in den Stadträten. Die Grundeigentümer im bebauten Stadtgebiet dürften – zumindest nach Einführung der Gemeindeordnung von 1845 – in der Regel die Mehrheit in den Stadträten gestellt haben und waren zunächst eher an einer Verdichtung der bebauten Stadtgebiete interessiert (siehe von Lövenich 1923 für Aachen). Für die erste Jahrhunderthälfte muß allerdings auch konstatiert werden, daß die Probleme durch das räumliche Wachstum noch nicht so eklatant auftraten wie in der zweiten Jahrhunderthälfte. Die Umsetzung der Planung erfolgte so in engem Zusammenhang zur tatsächlichen direkten Nachfrage und wurde nach Möglichkeit durch die Privatinitiative getragen.

6.1.2 Die unentgeltliche Abtretung des Straßenlandes

Die gesamte oder teilweise unentgeltliche Abtretung des Straßenlandes stellte in der Rheinprovinz, wie ausgeführt, nicht die Regel dar. Die Berliner Oberbaudeputation machte in den 1840er Jahren in Zusammenhang mit Problemen beim Duisburger und Düsseldorfer Stadtbauplan die KRD auf das in Berlin praktizierte Verfahren der unentgeltlichen Abtretung von Straßenland aufmerksam, das allerdings auf schärfsten Widerstand der Grundeigentümer stieß (Geist, Kürvers 1980). In Preußen und Berlin würde „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 verpflichten, oder die Abtretung in ihrem eigenen wohl verstandenen Interesse, in gütlichem Wege für billige Preise“ herbeiführten (LHA 403/3627, 245).

Die Oberbaudeputation empfahl der Königlichen Regierung Düsseldorf zu prüfen, ob das Verfahren der unentgeltlichen Abgabe von Grundstücken nicht auch in der Stadt Düsseldorf anwendbar sei, um die Entschädigungsleistungen zu reduzieren, ohne die „gesetzlichen Entschädigungsansprüche“ der Grundeigentümer aufzuheben (LHA 403/3627, 198).

Die Düsseldorfer Regierung sah durchaus, daß die Berechtigung und „Zweckmäßigkeit“ der unentgeltlichen Abtretung¹¹ im Sinne des öffentlichen Interesses lag. Für die Anlage neuer größerer Stadtquartiere wurde das Verfahren jedoch als ungünstig erachtet, da es zu einer Ungleichbehandlung der Grundeigentümer in der Stadt führen konnte. Nach Meinung der KRD würden alle Grundeigentümer beim Verkauf der Bauplätze profitieren. Wenn jedoch nur ein Teil der Eigentümer die Grundstücke unentgeltlich abtrat und andere diese nur bei Verkauf oder im Wege der Entschädigung aufgaben, so würden diejenigen Grundeigentümer, die nicht zur unentgeltlichen Abgabe bereit waren, einen zusätzlichen Gewinn bei Verkauf/ Entschädigung der benötigten Straßenflächen erzielen. Die KRD würde dieses Verfahren nur anwenden wollen, wenn alle Eigentümer eines Straßenzuges zur unentgeltlichen Abtretung bereit seien (mit Hinweis auf die Stadt Elberfeld)¹².

Die KRD war der Meinung, daß ein ähnlich kostenreduzierendes Ergebnis vom Grundsatz her im Rahmen des gesetzlichen Verfahrens in der Rheinprovinz möglich wäre: Die Wertschätzung für die von der Stadt zu leistenden Beträge erfolgte durch Taxatoren, die den Wert der Straßenfläche ohne Berücksichtigung der Planungsmaßnahmen ermitteln sollten. Hier würde allerdings die Erfahrung lehren, daß die Taxatoren oft die Straßenfläche als Bauflächen abschätzten; eine Praxis, die die KRD als eine „Mißlichkeit“ in der Anwendung der Art. 30 und 31 des Gesetzes vom 16.9.1807 sah (LHA 403/3627, 243)¹³. Die Taxatoren waren eng verknüpft mit den örtlichen Grundeigentümern; sie kamen z.T. direkt aus ihrem Kreis, da sie mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sein mußten.

Der Düsseldorfer Regierung sah es mit den bestehenden Gesetzen als unvereinbar an, die unentgeltliche Abtretung zu verlangen. Die KRD bestand auf der Beibehaltung der napoleonischen Gesetze und akzeptierte die von Berlin vorgeschlagene „Rechtsumschiffung“ mit der Aushandlung von Kompromissen im Verhandlungswege nicht.

Die bestehende Möglichkeit der Planwertabschöpfung gemäß Gesetz vom 16.9.1807 mit der Reduzierung der Entschädigungsleistung wurde allerdings auch nur vereinzelt praktiziert bzw. im Anwendungsfall durch Klagen von den Gerichten zu Fall gebracht; verhielt sich diese Regelung doch sehr ambivalent zu dem Grundsatz des unbedingten Eigentumsschutzes.

Insbesondere die Frage des Wertausgleichs war Anlaß von Gerichtsverfahren. Während die Landgerichte in ihren Urteilen sich eher hinter die Grundeigentümer stellten, rückte der Appellationsgerichtshof z.T. die Urteile wieder im Sinne der gesamtstädtischen Interessen zurecht. Im Laufe der Jahre ließ sich die Aufweichung der Aussagen zum Wertausgleich des napoleonischen Gesetzes immer stärker feststellen; die Idee des Wertausgleichs verlor sich dann auch in den Diskussionen um das preußische Enteignungsgesetz.

6.1.3 Die Bauplanumsetzung und die Bau-Reglements: die Beispiele Krefeld, Mülheim a.d.Ruhr u.a.

Eine weitere Möglichkeit zur Regelung der Bauplanumsetzung stellten die Bau-Polizei-Reglements (Bauordnungen) dar, die in Ergänzung der Baupläne erlassen wurden und als ortspolizeiliche Vorschriften die Umsetzung der Planungen in den Städten regelten¹⁴. Das bekannteste und früheste Bau-Polizei-Reglement in dieser Hinsicht erließ am 22.3.1821 der König für die Stadt Krefeld (geändert 1843 im Anschluß an den erweiterten Stadtbauplan). In diesen Bau-Polizei-Reglements (s. Anhang) wurde u.a. festgelegt, daß der 1819 genehmigte Bauplan der Stadt Krefeld die Grundlage für die Baugenehmigung und Baulinienanweisung durch die Baukommission darstellte. Es wurde „geregelt“, welche Arbeiten auf Kosten der Stadt durchgeführt werden sollten: die Wasserleitungen, der „Bau und die Unterhaltung des Pflasters“ der Kommunalwege und -straßen, die „Anlage und Verschönerungen der öffentliche Plätze“ und die „Erwerbung der zur Ausführung der Straßen ... niederzureißenden Gebäude“ (Amtsblatt des Reg.Düs. 1821, 150ff). „Das Terrain zu den neu anzulegenden Straßen müssen aber die Neuanbauer auf eigene Kosten, und zwar jeder nach der Länge seines Grundstückes, wo solches an die Straße stößt, und nach der Hälfte der Straßenbreite selbst erwerben“ (Amtsblatt Reg.Düs. 1821, 151). Die Stadt konnte sich somit aus der Verpflichtung zum Kauf der Straßenfläche lösen.

Für die stufenweise Realisierung des Bauplanes und zur Bestreitung der Kosten für Straßenplasterung, Platzanlagen oder Aufkauf von den den Straßenbau behindernden

Gebäuden „veräußert die städtische Verwaltung die ausgetrockneten Kanäle, das Material der eingehenden Brücken, Stadtmauern, Thore, Thürme, die Bauplätze auf städtischem Boden u.s.w.“ (s. § 13, Amtsblatt Reg.Düs. 1821, 151) und verwaltete diese Gelder in einer eigens gebildeten Baukasse. Weiterhin behielt sich die Stadt vor, für einzelne Anlagen noch benötigte Geldbeträge nach dem Gesetz vom 16.9.1807 von den Privaten einzufordern. Selbst die „Diäten“ der Geometer und des Stadtbaumeisters für die örtliche Anweisung der Baulinie mußten die privaten Bauinteressenten entrichten (§ 22, 1821).

1824 wurden von der Gemeinde Anträge zur Ausführung des Bauplanes gestellt, die von der Regierung in Berlin genehmigt wurden. Die Stadt konnte die aus der Planung resultierende Erweiterung „quartiersweise“ nach einer vom Rat vorgeschlagenen und von der KRd anerkannten oder korrigierten „Ordnung“ durchführen. Damit sollte verhindert werden, daß ein „einzelner, welcher sich außerhalb dieser Ordnung anbauen will, berechtigt seyn soll, die Stadt zu den ihr obliegenden Leistungen zu zwingen“ (Amtsblatt Reg.Düs. Nr.45, 1824, 319). Die Stadt konnte damit den Zeitpunkt der Erschließung festlegen. Diese „Ergänzung“ war notwendig geworden, da die öffentliche Stadt-Bau-Kasse finanziell nicht in der Lage war, das Gesamtgebiet in Angriff zu nehmen.

Gleichzeitig wurde auf die Rechte der „Einzelnen“ hingewiesen (nach der Ordre vom 27.5.1819), nachdem „Jedermann“ berechtigt bleiben sollte, „zu dem vorzunehmenden Bau, jede durch die Linien des Bauplans bezeichnete Stelle zu wählen und das Privat-Eigenthum anderer dazu, im gesetzlichen Wege in Anspruch zu nehmen“ (Amtsblatt Reg.Düs.Nr.45 1827, 318). Falls er jedoch nicht in dem planmässig erschlossenen Bauquartier bauen wollte, mußte er den Teil auf eigene Kosten ausführen, der „nach dem Reglement auf Kosten der Stadt zu beschaffen seyen würde“. Dem Besitzer des Terrains sollte „der Vorzug gebühren“, wenn er erklärte, das Grundstück innerhalb von drei Jahren nach den Vorschriften des Bauplans zu bebauen.

Die Rechte des privaten Grundeigentümers wurden damit weitgehend eingeschränkt. Das dreijährige Baugebot erinnert noch an die absolutistische Planungspraxis der Baustellenvergabe und beinhaltet an Relikte. [Relikte landesfürstlicher Rechtsbestimmung auf Einzug „öder“ Bauflächen]. Die Inanspruchnahme eines „fremden“ Grundstückes durch andere private Bauwillige war möglich, wenn die entsprechende Entschädigungssumme gezahlt wurde. Hierdurch wurde eine schnelle bauliche Entwicklung forciert, und die ökonomisch potenten Bauwilligen gegenüber „ärmeren“ Grundeigentümern bevorzugt. Gleichzeitig wurden Spekulationserwartungen und Bauverzögerungen in Erwartung späterer größerer Renditen verhindert oder eingeschränkt. Diese Relikte einer obrigkeitstaatlichen Regelung des Bau- und Planungsprozesses griffen jedoch nicht mehr in der neuen, durch das private Grundeigentum bestimmten Realität. Zum einen stellten die Grundeigentümer Ansprüche an die Stadt auf Erschließung, so daß schon drei Jahre nach Erlaß des Reglements eine Einschränkung zugunsten der Stadt-

kasse notwendig wurde. Zum anderen lief der neue Bauprozeß nicht im Ordnungssinne der KRD, d.h. im Sinne des „geschlossenen Anbaues“ ab; die durch die Baufreiheit geschaffenen Fakten außerhalb des ersten, mit Bauplan abgedeckten Erweiterungsgebietes mußten in dem neuen Plan 1843 übernommen und in der Neufassung des Reglements restriktivere Vorschriften z.B. über das Baugenehmigungsverfahren erlassen werden.

In dem neuen Bau-Polizei-Reglement auf Grundlage des Bauplanes von 1843 wurden die Befugnisse der Stadt erweitert, indem sie in die Lage versetzt wurde, einen zur „Kommunikation“ notwendigen Straßenzug „auf Kosten der Gemeinde durchzuführen“ und sie von den späteren Anliegern „einen natürlichen Antheil der für die Ausführung der Straße vorgeschossenen Grundentschädigung nach Verhältnis der Länge ihres Grundstücks“ ersetzt bekam (Bauwesen Krefeld 1843, 15). Hierdurch sollte der Stadt die Möglichkeit eines aktiven Eingreifens gegeben und gleichzeitig für den Kostenersatz der Arbeiten gesorgt werden¹⁵.

Das Bau-Polizei-Reglement schuf nicht nur die Verbindung zum Planungsinstrument des Bauplanes, sondern auch zum Instrument der Enteignung, indem es ausdrücklich festlegte, daß das Expropriationsgesetz vom 1810 angewendet werden konnte, wenn es nicht zu einer gütlichen Einigung kam. Zur Anwendung des Enteignungsgesetzes „autorisierte“ bereits der genehmigte Stadtbauplan: An die „Stelle des nach diesem Gesetz zu jeder Expropriation nöthigen Landesherrlichen Dekretes tritt die obige allgemeine Genehmigung des ganzen Bauplanes“ (Amtsblatt Reg.Düs. Nr.22 von 1821, 153).

In Aachen wurde 1826 ein Bau-Polizei-Reglement in Zusammenhang mit dem Bau-Alignementsplan für den Bau der „neuen Straßen vom Schauspielhause“ (heute Theaterstraße) erstellt, welche eine Vielzahl von allgemein gültigen Bestimmungen enthielt und klar die Prämissen für die Bauerlaubnis bestimmte: Die Aussagen der „höheren Orts“ genehmigten allgemeinen Alignementspläne waren einzuhalten oder – falls diese für Straßen nicht vorhanden – die „nach wie vor geltende Anweisung der Baulinie durch die Polizeidirektion“ (s. Anhang) zu beachten.

Auch für die Stadt Mülheim a.d. Ruhr (s. Anhang) wurde am 16.6.1846 ein Bau-Polizei-Reglement erlassen, welches die Ausführung des 1843 genehmigten Bauplanes gewährleisten sollte. Der Stadtbauplan wurde eindeutig zur Grundlage der Baulinienanweisung durch die örtliche Baukommission (§ 6) bestimmt. Der Bauwillige mußte durch schriftliche Erlaubnis den Baukonsens einholen, und ihm wurde bei Nichteinhaltung des Bauplanes mit Abriß u.ä. gedroht (§ 3). Gleichzeitig wurde klargestellt, daß „während jeder Adjacent verpflichtet ist, sein auszuführendes Gebäude in das durch den Stadtbauplan vorgeschriebene Gebäude zu setzen, kann derselbe doch nicht einseitig auf die sofortige Eröffnung der projectirten Straßen dringen“ (Amtsblatt Reg.Düs. 1846, 304) (s.u.).

Für Mülheim a.d. Ruhr wurde ebenfalls festgelegt, daß es der städtischen Verwal-

tung frei stand, „unter Berücksichtigung der allgemeinen Interessen, sowohl die Reihenfolge der zu bebauenden Quartiere zu bestimmen, als die einseitig gewünschte Eröffnung einer neuen Straße, bis zur erfolgten vollständigen Regulirung der Grundentschädigung für das Straßengebiet“ zu untersagen und daß alle, die außerhalb der eröffneten Straßen und der „zum Bebauen bestimmten Quartiere ein Gebäude auszuführen beabsichtigen ... nicht bloß das Aligement des Stadtbauplans einhalten, sondern auch aus eigenen Mitteln für die vorschriftsmäßige Anlage und den Ausbau nebst Bepflasterung der Straßen“ (Amtsblatt Reg.Düs. 1846, 304) sowie der notwendigen Wasserleitungen zu sorgen hatten. Anders als bei der Stadt Krefeld im Reglement von 1843 wurde in Mülheim a.d. Ruhr am Prinzip des Aufkaufs der Straßenflächen gegen Entschädigungszahlung festgehalten.

Bei der Genehmigung des ersten Bauplanes für Düsseldorf 1831 wurde die Möglichkeit der Enteignung nach dem Gesetz von 1810 ausdrücklich erklärt¹⁶ und gleichzeitig Baugebot und ansiedlungsfördernde Grundsteuerbefreiung¹⁷ verankert, welche noch stark an das Repertoire absolutistischer Planungs- und Ansiedlungspolitik der Residenzstädte wie Mannheim oder Karlsruhe (Fehl, 1983, 135ff) oder an die Erfahrungen bei der Neustadt-Planung für das nahegelegene preußische Garnisonsstädtchen Ruhrort (Kastorff-Viehmann, 1983, 188) erinnern.

Die Bauordnung von Kleve stellte die Beziehung zur Bauplanumsetzung (§§ 2–3) ebenfalls her: daß „die Anbauer an den, nach dem Bauplan neu anzulegenden Straßen verpflichtet sind, die halbe Straßen-Breite längs ihrer Besitzungen auf eigene Kosten zu erwerben, ist für dieselben durchaus keine große Last, wenn erwogen wird, daß ihre Grundstücke durch die Anlage neuer Straßen einen bedeutend höhern Werth erlangen und überdies die Stadtgemeinde nach § 15 der Bauordnung alle dasselbst erforderlichen Planierarbeiten sowie die Pflasterung der Fahrbahn besorgt, nur an sich schon bedeutende Kosten verursachen“ wird (HStA Reg.Düs. 25589 o.N.vom 18.1.1842).

Die Stadt Köln muß sehr weitreichende Bestimmungen erlassen haben, da hier „bei Eröffnung und Bebauung neuer Straßen, die Bauenden nicht allein, daß zur Straße nöthige Terrain erwerben müssen, sondern auch die Straßen auf ihre Kosten zu pflastern haben“ (LHA 403/3627, 205). Nach Croon (1983, 74) wurden für Köln 1844 und 1869 Baureglements erlassen.

Auch die Stadt Bonn beabsichtigte, sich bei dem Entwurf ihres Bauplanes (sog. Thomann-Plan) ein Bau-Polizei-Reglement zu geben und wollte sich am Krefelder Beispiel orientieren (Petsch-Bahr 1983, 262).

Die Bau-Reglements konnten so auf detaillierte und ortsbezogene Art und Weise die Bauplanumsetzung regeln, klare Anweisungen zur Frage der Kostenerstattung geben und den „Gang“ der Stadterweiterung durch die quartiersweise Erschließung lenken. Manche dieser Reglements sahen sehr weitreichend Kostenbeteiligungen der Privaten vor. Mit dieser Regelung der Zuständigkeiten und der Modalitäten bei der Straßenherstellung per Bau-Polizei-Reglement, dem die Bedeutung eines Ortsstatut beige-

messen werden muß, wurde ein Verfahren praktiziert, das erst 1875 für ganz Preußen im prFILG modifiziert wurde: den Städten wurde die Aufstellung von Ortsstatuten erlaubt bzw. nahelegt, um den Straßenbau und die Kostenbeteiligung von Stadt und privaten Grundeigentümern zu regeln (siehe Kapitel 3.3).

6.1.4 Die große Beschränkung der Planungsumsetzung: die enge städtische Finanzsituation

Einverständnis und Interesse der Privaten an der Planung stellten in der Regel die Voraussetzung für deren Umsetzung dar. Der Widerstand der Privaten erhöhte die finanzielle Leistung der Stadt, die sich ohnehin finanziell beteiligen mußte oder anders gesehen: die Privaten entlasteten sich von Vorleistungen für die Verwertung von Bauland auf Kosten der öffentlichen Hand. Die Umsetzung einer Planung gegen den Willen von privaten Grundeigentümern mußte schon von größerer gesamtstädtischer Bedeutung sein (z.B. die Schaffung unbedingt notwendiger Straßendurchbrüche), um die großen Ausgaben zu rechtfertigen. Private Vereinbarungen, Erlaß von Bau-Reglements zwecks Kostenreduzierung etc. konnte die Ausgangslage der Städte bei der Kostenregelung verbessern.

Die enge Finanzsituation der Städte in der ersten Jahrhunderthälfte, die kaum Einnahmen hatten, bildete den größten Hemmschuh bei der Planungsumsetzung und verwies auch die Gemeinden, die durchaus an der Planungsumsetzung interessiert waren, in die engen Grenzen ihres Haushaltsetats. Der Gesamtetat¹⁸ des städtischen Haushalts war niedrig und ein Großteil der Verwaltung war auf ehrenamtliche Tätigkeit ausgerichtet.

Die Einnahmequellen setzten sich aus dem Gemeindevermögen und daraus zu erzielenden Einkünften zusammen, wie Verpachtung und Vermietung von Liegenschaften, Verkauf von Holz aus dem Stadtwald oder Ausbeutung von Steinbrüchen und Sandgruben sowie Einkünfte aus Lagerplätzen, Waagen etc. Eine weitere Einnahmequelle stellte der Verkauf städtischen Grundbesitzes dar, der in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts sehr bereitwillig hergegeben wurde und in vielen Städten zu einem wahren Ausverkauf des Gemeindebesitzes führte¹⁹, jedoch die Steuermöglichkeiten der Städte nachhaltig verschlechterte²⁰. Weitere Einnahmequellen stellten die verschiedensten städtischen Steuern und Abgaben dar, u.a. die Akzise oder Torsteuer. Das Gemeindevermögen reichte in der Regel nicht aus, um den wachsenden Finanzbedarf zu decken²¹. Die größten Anteile des gemeindlichen Haushalts wurden somit „durch die Zuschläge zu den direkten Staatssteuern eingenommen, die durch die große Steuerreform des Jahres 1820 den Gemeinden als Einkünfte zugewiesen wurde. Zur staatlichen Grund-, Klassen- und Gewerbesteuer, – wobei in größeren, ummauerten Städ-

ten anstelle der Klassensteuer, die indirekte Mahl-, Schlacht- und Torsteuer²² trat –, durften bis zu einer bestimmten Höhe prozentuale Zuschläge erhoben werden, um die Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben zu decken“ (Matzerath 1985, 103ff). Durch die Festlegung der Zuschläge konnten bestimmte städtische Gruppen (Grund-eigentümer, Gewerbetreibende oder Verbraucher) begünstigt werden²³. „Mit 42% (an dem Gemeindehaushalt Anm.d.V.) waren die Zuschläge zur Grundsteuer die eigentli-che Einnahmequelle“ (Matzerath 1985, 104).

Nach der Untersuchung von Matzerath wurde bei den Haushaltsetas der Westprovinzen gegenüber dem Osten Preußens eine größere Zurückhaltung bei den investiven Ausgaben festgestellt, „da die Steuerpflichtigen“ auch die Etats bestimmten und von daher an eher geringeren Abgaben interessiert waren (1985, 105) und damit über ge-ringere Mittel verfügten. In den 1850er und 1860er Jahren stiegen dennoch die Etats mit den wachsenden Aufgaben, insbesondere für Armenversorgung²⁴ und Bildungswe-sen, rapide an. Vor allem die Armenversorgung, die in der Rheinprovinz durch die größere Anzahl der gewerblich Beschäftigten besonders in den Krisenzeiten voll zu Buche schlug, belastete die Haushaltsetats und erforderte zum Teil Sonderleistungen der steuerzahlenden Bewohner. Hinzu kam der Schwund der städtischen Einahmen durch den Verkauf städtischen Grundbesitzes; der „Übergang von der Vermögens- zur Abgaben- und Steuerverwaltung“ wurde immer mehr vollzogen (Matzerath, 1985, 234).

Erst 1891 wurde die Einkommensteuer, an der die Gemeinden beteiligt waren, als wohnsitzbezogene Personalsteuer eingeführt (Franz von Adickes) und 1893 mit dem Kommunalabgabengesetz (KAG) die Heranziehung der Gemeindebewohner zu den städtischen Lasten wie Kanalgebühren o.ä. geregelt (Baron 1911).

6.1.5 Die Stadtumbaumaßnahmen in der Altstadt

Die Umsetzung der Baupläne und die Anwendung der Enteignungsgesetze gestaltete sich in den Altstädten besonders konflikthaft. Die notwendigen Entschädigungslei-stungen waren hier wesentlich höher, da neben den Grundstücksflächen bestehende Gebäude betroffen waren, die ganz oder in Teilen abgerissen werden mußten; durch die Straßenverbreiterung wurde in vielen Fällen die Benutzbarkeit der „Restgrund-stücke“ eingeschränkt.

In den Altstadtbereichen hatten die Eigentümer daher zumeist kein Interesse an der Durchführung der Stadtbaupläne, die stark in die bestehenden Strukturen eingriffen und ihnen nur dann Vorteile brachten, wenn ihre Grundstückszuschnitte und ihre Bausubstanz nicht direkt betroffen waren und sie dennoch von der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder der Veränderung der Lagegunst (z.B. Entwicklung zur Ge-schäftsstraße) profitierten.

Die Planung in den Altstädten mit ihren Straßenverbreiterungen und -durchbrüchen gestaltete sich für die Königlichen Regierungen besonders konflikthaft und stieß durch die Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz auf die größten Widerstände vor Ort.

An dem Beispiel des Duisburger Stadtbauplanes lassen sich die Probleme der Altstadtplanung eindrucksvoll verdeutlichen. Die Stadt, und später ebenso die Königliche Regierung, schloß sich einer im Rahmen des Offenlageverfahrens eingebrachten Beschwerde eines Grundeigentümers an, dessen Haus durch die geplante Straßenverlängerung abgerissen werden mußte. Das „Projekt“ dieser Straße wurde fallengelassen, da „die Wegräumung der Häuser ... der Stadt viele Kosten verursachen werde“ (LHA 403/3627, 107). Man ging insgesamt dazu über, die Straßen im wesentlichen in ihrem Zustand zu belassen und nur die „größten Mißstände“ in der Altstadt zu beseitigen bzw. im Laufe des Planungsprozesses die Straßenbreiten zu reduzieren (LHA 403/3627, 136).

Besonders beklagt wurde die Planung, die in das bestehende Straßennetz mit Straßenverbreiterung und Straßenbegradigung rücksichtslos eingriff (siehe Bauplanentwurf Kleve) und hohe Kosten verursachte²⁵. In Duisburg richtete sich die Kritik gegen die Altstadtplanung und gegen die „unpraktische“ Planung, weil sie eine direkte und vollständige Umsetzung erfordert hätte: Bei einer stückweisen Planungsrealisierung im Zuge von Neubaumaßnahmen, d.h. Abriß eines Hauses bei Bauälligkeit und Vorrücken des Neubaus in die neue Baulinie, wäre die Benutzung der Straßen sehr behindert oder gar unmöglich gewesen, wenn nicht gleichzeitig die gegenüberstehenden Häuser beseitigt wurden. Die gesamte Straßenverbreiterung wurde nur einer Straßenseite „angelastet“²⁶. Die Königliche Regierung mußte bei der Überprüfung des Planes diesen Mangel zugestehen und empfahl sogar dem Stadtrat, in der Altstadt die Straßen nicht durchgängig zu erweitern²⁷. Gegenüber der Oberbaudeputation vertrat die KRD die Meinung, daß die grundsätzlichen Regeln bezüglich der normierten Straßenbreiten nicht auf die Altstädte übertragen werden könnten. Die Entschädigungssummen für die als Bauplatz zu bewertenden Flächen in den zentralen, teuren Lagen würden die ohnehin mit Ausgaben für Ruhrkanal, Entschädigungsleistungen für die Eisenbahn als auch den Rathausneubau bis an die Grenzen belastete Stadtkasse sprengen²⁸. Auch die Königliche Regierung mußte vor den hohen Entschädigungskosten kapitulieren, die der vorliegende Bauplan mit der Vielzahl der Abrisse „standfester Häuser“ in wertvollen Lagen mit sich gebracht hätte (LHA 403/3627, 425).

„Nach reiflicher Ueberlegung“ (LHA 403/3627, 427) verzichtete der Stadtrat „auf einen Alignementsplan für den alten, jetzt bestehenden Stadttheil“. Die KRD reagierte mit einem geänderten Plan für die Altstadt, der die bestehenden Verhältnisse besser berücksichtigte und stellte sich gegen die komplette Aufgabe der Altstadtplanung. Die Entscheidung über die unterschiedliche Auffassung von Rat und KRD sollte die über-

geordnete Berliner Oberbaudeputation fällen (LHA 403/3627, 595). Da dies voraussichtlich viel Zeit in Anspruch nehmen würde, sollte der Bauplan für die neuen Stadtteile schon vorweg genehmigt werden.

In den Stadterweiterungsbereichen dagegen brachte die Anlage einer Straße für die Besitzer generell größere Vorteile durch die Wertsteigerung beim Wandel von Ackerland zu Bauland; es sei denn, daß die Grundstücke an bereits vorhandenen Wegen lagen und damit in der Rheinprovinz auch ohne Bauplan grundsätzlich bebaut werden durften.

6.2 Die Stadtbaupläne und die Entschädigungsansprüche

6.2.1 Die Auslösung von Entschädigungsansprüchen durch den Stadtbauplan

Mit dieser Frage ist ein Kernpunkt jeder auf die Stadtentwicklung bezogene Planung bis heute angesprochen; d.h. entsteht bereits durch einen genehmigten Stadtbauplan (oder Fluchtlinien- bzw. Bebauungsplan) ein Anspruch auf Entschädigung, wenn die Planungsausweisungen die Nutzungsmöglichkeiten des Grundstückes einschränken?

Diese Frage stellte sich innerhalb der Bauplanpraxis schon sehr frühzeitig und wurde bereits ab 1840 vor die Gerichte getragen. Eine Bejahung dieser Frage durch die Gerichte hätte fatale Folgen für die Bauplanerstellung gehabt und vermutlich zu einer sofortigen Einstellung aller Arbeiten geführt, wie dies die nur zeitweise aufgetauchte Verunsicherung während des Bauplanverfahrens in Mönchengladbach deutlich zeigte (siehe Kapitel 7.10). Für Regierungen, Städte und Grundeigentümer bestand lange Unklarheit über die rechtliche Situation mit entsprechenden Einsprüchen bzw. Entschädigungsforderungen²⁹. Die Positionen von Oberbaudeputation und Gerichten waren eindeutig: auch der genehmigte Bauplan bedeutete nicht, daß die für Straßen und Plätze erforderlichen Grundstücke sofort abgetreten und folglich entschädigt werden mußten.

Das erste für die Bauplanung bedeutende Urteil fällt das Kgl. Landgericht zu Koblenz 1840. 1839 war von der Stadt Koblenz ein Baugesuch für einen Neubau, der in eine zukünftige Straße des am 15.11.1834 genehmigten Stadtbauplanes der Stadt Koblenz ragte, abgelehnt worden. Der Grundeigentümer klagte und forderte die Stadt auf, entweder eine Entschädigung für die Baubeschränkung zu zahlen oder die Aufhebung des Bauverbots mit dem Verzicht auf die Durchsetzung der geplanten Fluchtlinie zu beschließen. Der Grundeigentümer betonte, daß der Bauplan bereits vor 5 Jahren genehmigt worden sei und die Stadt noch weitere 20 oder gar 100 Jahre mit seiner Umsetzung zögern könne. Dies wäre eine generelle Verletzung des Art. 545 des napoleonischen Zivilgesetzes vom 8.3.1810 und eine „wahre Verspottung des Privateigentums“, wenn dieses während des ganzen Zeitraumes in der Benutzung eingeschränkt würde (RhA 1840, 74).

Das Landgericht verpflichtete in seinem Urteil die Stadt zur Entschädigungszahlung und zur zusätzlichen Zahlung der Zinsen für den Zeitraum bislang verhinderter Bebauung (RhA 1840, 72)³⁰. Die Stadt könne den Eigentümer nicht verpflichten, das Grundstück „so lange unbenutzt liegen zu lassen, bis es derselben vielleicht nach einer Reihe von Jahren beliebt, den fraglichen Platz wirklich zu einer neu anzulegenden Straße heranzuziehen“ (RhA 1840, 72), sondern im Falle des Bauverbotes zur Entschädigungszahlung verpflichtet sei.

Die Stadt Koblenz legte Berufung gegen dieses Urteil ein und argumentierte ausdrücklich mit dem Art. 52 des Gesetzes von 1807: Die Stadt sei befugt, dem Alignementsplan zuwider laufene Bauten zu verhindern. Der Grundeigentümer sei zur Abtretung der Fläche gegen Entschädigungszahlung verpflichtet; allerdings nur nach Aufforderung der Stadt und nicht auf eigenem Wunsche hin (RhA 1840, 73). Die Gemeinde könne nicht gezwungen werden, „in Folge eines Alignements Straßen zu eröffnen, die sie noch nicht eröffnen wolle oder das dazu bestimmte Terrain sofort zu aquiriren“ (RhA 1840, 73); es würde den Haushalt der Gemeinde sprengen und weitere Forderungen der anderen Grundeigentümer nach sich ziehen. Der geplante Neubau könne zu Recht verboten werden, da „das Alignement ein Bau-Polizei-Reglement bilde, dessen Bestimmungen sich jeder zu unterwerfen habe, ohne für die daraus entstehende Beschränkung des Benutzungs-Rechtes einen Schadensersatz fordern zu können“ (RhA 1840, 73 u.74). Der Grundeigentümer verlangte erneut im Falle der Baubeschränkung eine Entschädigung und legte Revision ein³¹.

In dem Urteil des Appellationsgerichtshofes deutete sich eine bis heute hin geltende rechtliche Interpretation an: Der „Alignements-Plan (bilde) einen einseitigen Verwaltungs-Akt, welcher mit Allerhöchster Genehmigung zu jeder Zeit einseitig wieder aufgehoben und abgeändert werden könne. Der einzelne Grundeigenthümer könne demnach aus einem solchen Alignements-Plan keine Rechte herleiten und biete solcher nur für die Stadt Koblenz einen Rechtstitel dar, die in dem Alignement bezeichneten Grundstücke, sey es vertragsmäßig oder mittelst desjenigen Verfahrens zu erwerben, welches für die gezwungene Abtretung des Privat-Eigenthums des öffentlichen Nutzens wegen vorgeschrieben sey“ (RhA 1840, 76). Mit dem Alignementsplan erhielt die Stadt nur das Recht zur ggf. zwangsweisen Abtretung der für Straßenland benötigten Flächen. Da die Stadt eine solche Erwerbung noch nicht an die Eigentümer angetragen hatte, bestand auch kein Anspruch auf Entschädigung. Anders verhielt es sich mit Ansprüchen aus der ausgesprochenen Baubeschränkung, da bis zur letztendlichen Ausführung des Alignementsplanes der Private „unbeschränkte Eigenthümer“ blieb. Der genehmigte Bauplan von 1834 enthielt nicht das Verbot, die in das Alignement fallenden Grundstücke zu bebauen (RhA 1840, 78). Es bestanden auch keine allgemeinen Gesetze, „wodurch ein Allerhöchsten Ortes genehmigter Alignements-Plane die Wirkung (habe), die in das Alignement fallenden Grundstücke mit der Dienstbarkeit des Nichtbaues zu belasten“ (RhA 1840, 78). Die Eigentümer blieben demnach so lange zur Nutzung und auch Bebauung befugt, bis nach dem Scheitern einer gütlichen Übernahme das gesetzliche Enteignungsverfahren eingeleitet wurde. Im Urteil hieß es: „Das Alignement begründet nur ein Recht, nicht aber eine Verbindlichkeit zur Uebernahme des darin bezeichneten Grund-Eigenthums“ (RhA 1840, 69). Mit diesem Urteil wurden die Schadensersatzforderungen zurückgewiesen, aber auch die Baubeschränkung durch die Stadt als unzulässig erklärt.

Die in diesem Urteil mit enthaltene Position, daß der Bauplan keinen Rechtsanspruch auf Verwirklichung seitens der privaten Grundeigentümer darstelle, setzte sich in der Praxis durch. So wurde auch im Bau-Polizei-Reglement der Stadt Mülheim a.d.Ruhr ausdrücklich betont, daß der Anlieger zwar verpflichtet war, bei einem Neubau die Fluchtlinien des Bauplanes einzuhalten, er aber „nicht einseitig auf die sofortige Eröffnung der projectirten neuen Straße“ drängen könne (Amtsblatt Reg.Düs. 1846, 304, § 9).

1858 kam es in Koblenz erneut zu einem Rechtsstreit bezüglich eines Bauverbots in Folge des Alignementsplanes. In der Zwischenzeit war durch die neue Verfassung von 1850 der Eigentumsschutz weiter gestärkt worden (siehe Kapitel 3.2). Sinngemäß wurde das Urteil vom Landgericht (s.o.) bestätigt. Der Stadt wurde das Recht des Bauverbotes und das Recht der Enteignung aufgrund des Alignementsplanes zugesprochen; allerdings konnte der Eigentümer bis zum Zeitpunkt der formellen Expropriation sein Grundstück nutzen. Die Stadt müsse entweder das fragliche Terrain sofort übernehmen oder habe den Bau zu genehmigen“ (RhA 1858). Bei diesem Streitfall ging es um die Aufstockung eines Gebäudes, welches über die genehmigte Bauflucht hinausreichte. Die Stadt berief sich auf die Art. 49–52 des Gesetzes vom 16.9.1807: keine bedeutende Instandsetzung durfte entgegen der Bauplanfestsetzung ausgeführt werden³². Die Gerichte sahen die Aufstockung des Gebäudes nicht als „Confortative reparatur“ im Sinne des Gesetzes an und verpflichteten die Stadt zur Entschädigungsleistung wegen des ausgesprochenen Bauverbotes. Bis zum Abschluß eines Expropriationsverfahrens mit der Festsetzung der Entschädigungssumme sollten sogar die Zinsen für die zwischenzeitliche Wertminderung gezahlt werden³³.

In Bernkastel wurde 1861 vom einem Eigentümer der Antrag gestellt, eine in das genehmigte Alignement einer Straße fallende Giebelmauer neu zu errichten, da diese sehr reparaturbedürftig war. Dieser Antrag wurde von der Gemeinde abgelehnt und führte zu einer starken Beeinträchtigung der Hausnutzung. Das Gericht lehnte die Position der Regierung ab, da es sich in dem Falle um eine Staatsstraße handelte: Die Bauerlaubnis für eine Bebauung des zukünftigen Straßenlandes konnte nicht verweigert werden, wenn die Regierung gleichzeitig erklärte, diese Straße noch nicht ausführen zu wollen. Die Beibehaltung der Bauverbots würde eine Entschädigungs-Verbindlichkeit nach dem § 4 des Gesetzes vom 11.5.1842 nach sich ziehen (RhA 1861, 30)³⁴.

1861 wurde erneut ein Fall aus dem Regierungsbezirk Köln bezüglich einer Klage gegen die Stadt Bonn vor den Appellationsgerichtshof gebracht. In Bonn klagten ebenfalls zwei Private gegen die Stadt, die ein Bauverbot für ihre Parzellen ausgesprochen hatte, da diese nach dem „bestätigten Bauplan“ in den Bereich der zukünftigen Straßen fielen. „Da die Stadt zur Zeit das zur Straße nöthige Terrain noch nicht exproprierte, wohl aber durch das Bauverbot (das) Eigenthum beschränke, (würde) schon jetzt als Entschädigung die Differenz zwischen dem Werthe der Parzelle als Bauplatz und

als Gartenland“ beantragt (RhA 1861, 103) bzw. bis zum Zeitpunkt der vollen Expropriation sollten die Zinsen der Entschädigung gezahlt werden.

Der Appellationsgerichtshof sah die Entschädigungsforderung als berechtigt an; auch für den Fall, daß noch keine „wirkliche Bodenentäußerung“ stattgefunden habe. Bereits durch die Einhaltung des Bauplanes und die Baubeschränkung sei eine Wertminderung eingetreten (siehe auch Petsch-Bahr 1983, 263). Die im öffentlichen Interesse der Stadt aufgestellte Planung, die die Stadt Bonn allerdings in der Sache ablehnte und gegen deren Genehmigung sie Rekurs (= Widerspruch) eingelegt hatte, verlange die Entschädigungsleistung durch die Stadt. Die Stadt trage Nutzen als auch Lasten der Planung, auch wenn die Planung durch die Regierung verordnet wurde³⁵.

Die Planungsumsetzung der Städte wurde mit solchen Urteilen eindeutig erschwert und in unmittelbare – auch zeitliche – Abhängigkeit von der Entschädigungsleistung gebracht. Sprach eine Stadt aufgrund eines Bauplanes ein Bauverbot aus, auch ohne bereits ein Enteignungsverfahren einzuleiten, so mußte sie damit rechnen, daß die Gerichte dem Eigentümer für den gesamten Zeitraum des Bauverbotes bis zur endgültigen Enteignung die Zinsen mit auf die zu zahlende Entschädigungssumme aufschlugen. Jedes Bauverbot bedeutete für die Stadt früher oder später die Zahlung einer Entschädigung. Nur durch die Aufhebung des Bauverbots und damit der Duldung einer der Planung entgegenstehenden Entwicklung konnten die Städte den Entschädigungsansprüchen entgegengehen.

Der Bauplan alleine führte allerdings noch nicht zur Entschädigung. Wurde jedoch auf der Grundlage eines genehmigten Bauplanes einem Eigentümer die Bauerlaubnis entzogen bzw. eingeschränkt, wozu das Gesetz vom 16.9.1807 eindeutig die Erlaubnis erteilte, oder das Bauen verhindert, dann war eine Entschädigung zu leisten.

Die Gerichte, gestützt auf das Gesetz vom 11.5.1842 (betr. die Zulässigkeit des Rechtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen), sprachen sich eindeutig dafür aus, daß es kein Widerspruchs-Recht gegen die polizeiliche Verfügung der Baubeschränkung und damit gegen die Sache als solche gab, sondern sich lediglich aus der Verfügung das Recht auf Schadensersatz ableitete³⁶.

Im umgekehrten Fall löste dagegen eine Bauplanänderung, mit der einmal erworbene Rechte z.B. durch die Festlegung von Straßen und Bildung entsprechender Bauplätze entzogen wurden, eine Entschädigungszahlung aus: Die Gerichte sahen es als eine Verletzung „wohlerworbener Rechte“ an, wenn einem Grundeigentümer das Recht entzogen wurde, sein Grundstück auf der Grundlage der bestehenden Stadtbauplanes zu bebauen (zur Abänderung des Krefelder Bauplanes HStA Reg.Dü. 25592/o.N.).

6.2.2 Die Anrechnung des Mehrwertes der angrenzenden Grundstücke bei der Entschädigungsfestsetzung und die Zonenenteignung

Die rheinische Gerichtspraxis fällt letztlich im wörtlichen und übertragenen Sinne den „Urteilsspruch“ über die Frage der Anrechnung des Mehrwertes und des Wertzuwachses der an die Straße angrenzenden Grundstücke gemäß Art. 30 des Gesetzes vom 16.9.1807. Während bereits Rösen (1962) für einen Krefelder Streitfall ein Urteil des Landgerichtes von 1839 anführte, wonach die Verrechnung der Wertsteigerung des angrenzenden Grundstückes mit der Entschädigungssumme unzulässig sei (Rösen 1962, 36), so belegen weitere Gerichtsurteile von 1855, 1861 und 1867 diese grundeigentümerfreundliche Rechtsprechungspraxis. Bereits 1855 bestätigte das Gericht, daß der durch eine neue Straße geschaffene Vorteil „bei der Ausmittlung der Entschädigungssumme nur insofern in Abzug zu bringen (ist), als dieser Vortheil unmittelbar den durch die Abtretung entstehenden Nachtheil mindert und theilweise aufhebt ... Die Vortheile aber, welche eine jede neue Wegeanlage für die ganze Gegend und besonders auch den Anschliessenden gewährt, können bei der Entschädigung nicht in Anrechnung kommen“ (RhA 1855, 141)³⁷.

Die Gerichte interpretierten das Gesetz von 1807 wie folgt: „daß demgemäß der Art. 49 des Gesetzes vom 16. September 1807 verfügt, daß das zum Straßenbau herzugebende Terrain nach seinem wahren Werthe vor dem Beginn der Arbeiten abgeschätzt werden soll, und daß nach Art. 54 daselbst nur dann eine Compensation der Entschädigung mit dem für die nicht expropriirten Grundstücke durch die Anlage erwachsenen Mehrwerthe stattfinden soll, wenn die Verpflichtung zum Ersatz der Hälfte dieses Mehrwerthes für die sämtlichen davon betroffenen Grundeigenthümer in den Formen des Art. 30 daselbst durch die kompetente Behörde festgestellt ist; daß desgleichen der Art. 16 des Gesetzes vom 8. März 1810 bestimmt, daß die den expropriirten Eigenthümern zustehende Entschädigung nach dem wirklichen Werthe der abzutretenden Grundfläche ermittelt werden soll“ (RhA 1855, 142). Es galt also jeweils festzustellen, ob der Planungsvorteil nur speziellen Grundstücken zugute kam oder eben „einer ganzen Gegend“ (s.u.: Urteil im Falle Stadt Krefeld gegen Empting RhA 1861, 177).

Die Anerkennung des Grundsatzes des Wertausgleichs könnte „in ihrer Konsequenz zu einer unentgeltlichen Expropriation führen“ (RhA 1855, 146), die zu allen Gesetzen in Widerspruch stehen würde.

Damit wurde das Argument der Ungleichbehandlung der Grundeigentümer benutzt, das in den Debatten der 1860er Jahre um die Aufnahme des Wertausgleichs in dem geplanten preußischen Enteignungsgesetz immer wieder auftauchte (Abb. 43). Der Mehrwert durfte nicht auf die Entschädigung angerechnet werden; der im Gesetz „so unbestimmt aufgestellte Grundsatz (bedarf) für seine Anwendung nothwendig der

Interpretation ..., welche sich nur auf die in der Natur der Sache selbst liegenden Verhältnisse gründen kann“ (RhA 1855, 145)³⁸; falls ein Vorteil für das gesamte Gebiet erkennbar war, konnte der Artikel 30 nicht angewendet werden, sondern nur, wenn ein einwandfrei grundstücksbezogener Vorteil erkennbar war.

Die Städte beriefen sich durchaus auf die in ihr „Ermessen“ gestellte Anwendung des Wertausgleichs mit der Möglichkeit, das zu erwerbende Straßenland nach seinem früheren Wert als Garten- oder Ackerland abzuschätzen³⁹.

Auf der anderen Seite sollte ein „Minderwert“ des Restgrundstückes, z.B. wenn durch die Anlage einer Straße sich die bebaubare Fläche verringerte, bei der Entschädigungsfestsetzung berücksichtigt werden. Der Art. 50 des Gesetzes vom 16.9.1807 wurde so interpretiert, so er in beiden „Richtungen“, d.h. zugunsten eines grundstücksbezogenen Mehr- als auch Minderwertes ausgelegt wurde (RhA 1867, 130)⁴⁰. Es kam allerdings auch zu anderslautenden Urteilen, nach denen nur der absolute Wert als angemessen betrachtet wurde⁴¹. Die Anrechnung des Minderwertes der angrenzenden Grundstücke erfolgte auch auf der rechten Rheinseite (Urteil RhA 1872, 18ff bezüglich Stadt Elberfeld), auch wenn hier das Gesetz von 1807 ausdrücklich nicht als verbindlich angesehen wurde.

Die Anwendung des Gesetzes von 1807, insbesondere für die Frage des Wertausgleichs, war bei Enteignungen für den Bau der Eisenbahnanlagen nicht möglich: Hier galt uneingeschränkt das spezielle Eisenbahngesetz von 1838 (RhA 1867, 166ff), welches eine Verechnung von Mehr- oder Minderwert nicht vorsah (Wennemann 1983, 211)⁴².

Zonenenteignung

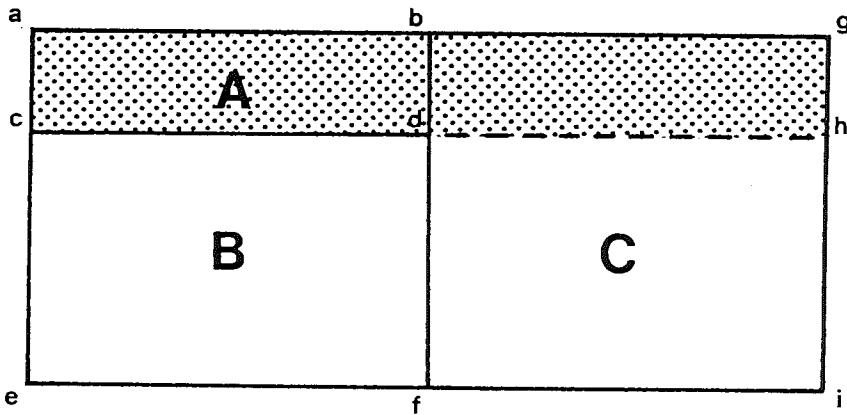
Die prinzipiell gegebene Möglichkeit der Erweiterung der Enteignungsbefugnis auf die angrenzenden Grundstücke (Zonenenteignung) nach dem Gesetz vom 16.9.1807 konnte aufgrund der vorliegenden Quellen für die rheinische Planungspraxis nicht nachgewiesen werden⁴³.

Bei der erneuten Erweiterungsplanung für die Stadt Düsseldorf um 1845 muß es kurzfristige Bestrebungen zur Zonenenteignung gegeben haben, die aber mit den „bestehenden Gesetzen“ als unvereinbar angesehen wurde: das Gesetz vom 16.9.1807 wurde in diesem Zusammenhang als nicht verbindlich angesehen⁴⁴.

Bei der Auswertung der Urteile des Rheinischen Archivs wurde weder von den Grundeigentümern noch von den Gemeinden ein Fall von Zonenenteignung – zwecks zügiger Planungsumsetzung – vor die Gerichte gebracht. Da ansonsten beide Beteiligten nicht müde wurden, strittige Enteignungsfälle vor Gericht klären zu lassen, kann davon ausgegangen werden, daß die Städte keinen oder wenig Gebrauch von den Möglichkeiten des Art. 53 des Gesetzes vom 16.9.1807 machten. Im wesentlichen wurde das Gesetz so nur im Interesse der Grundeigentümer interpretiert, die bei einer Beein-

Abbildung 43

Beispielskizze zu den möglichen Folgen der Enteignung mit dem Ziel, hieran die ungleiche Behandlung der Eigentümer zu verdeutlichen.



Wenn Besitzer A das Grundstück $abcd$, Besitzer B das Grundstück $cdef$ und Besitzer C das Grundstück $bgfi$ besäße und „die Strecke $agch$ für den Bau einer Straße enteignet würde, so erhielte A für das abgetretene Grundstück volle Entschädigung, B würde Anlieger der Straße ohne irgendwelche Leistung, C dagegen müsste sich auf seine Entschädigung, welche er für das enteignete Stück $bdgh$ beanspruchen könnte, die Vortheile anrechnen lassen, welche er als Anlieger gewänne“; nachgezeichnet aus: Meyer 1875, 591

trächtigung der Gebäude die Übernahme des gesamten Grundstückes verlangen konnten.

Die bedeutenden Festlegungen des napoleonischen Gesetzes von 1807 – Wertausgleich und Zonenenteignung – blieben dergestalt nur „theoretische“ Größen und fanden, nicht zuletzt durch ihre juristische Interpretation, kaum praktische Anwendung.

6.2.3 Die Enteignungsgesetzgebung für den Eisenbahnbau in Preußen

1838 wurde speziell für den Bau der Eisenbahnen in Preußen ein Enteignungsgesetz erlassen. Der Eisenbahnbau löste die wohl größte Enteignungswelle dieser Jahrzehnte aus, da er zu tiefen Einschnitten in die bestehenden städtischen und ländlichen Grundstücksverhältnisse führte und gleichzeitig die Eisenbahngesellschaften wirtschaftlich in der Lage waren, die aufwendigen Entschädigungssummen zu zahlen – im Gegensatz zu den städtischen Straßenbauprojekten. Die Zahl der Streitfälle erhöhte sich ab den 1840er Jahren rapide (RhA 1820–1877).

Zu den Hauptinhalten der Klagen gegen die Eisenbahngesellschaften zählten die Verluste bzw. Einschränkungen der „Kommunikationswege“ und die Behinderung bei der Bewirtschaftung der zerschnittenen Ländereien⁴⁵, die Handhabung des im Eisenbahngesetz von 1838 enthaltenen „Wiederkaufsrechts“ für nicht für den Bahnbau beanspruchte Flächen⁴⁶; die Frage des Zeitpunktes der Besitzeinweisung⁴⁷, gekoppelt mit dem Zeitpunkt der Entschädigungsfeststellung und die Durchsetzung einer mindestens vorläufigen Entschädigungszahlung⁴⁸, die Frage der Zuständigkeiten für die Entschädigungszahlungen (Staat oder Bahngesellschaft) (RhA 1841, 138ff; 1851) und ab Mitte der 1860er Jahre die Schadensersatzforderungen für die Nutzungsbeschränkungen in der Nähe der Eisenbahnen⁴⁹.

Hinter den Eisenbahngesellschaften stand in der Regel eine mächtige Kapital- und Interessenlobby, die an einer zügigen Verwirklichung der Bauarbeiten interessiert war. Die Möglichkeit der vorzeitigen Besitzeinweisung mit u.U. anschließenden langjährigen Verhandlungen über die Entschädigungssumme schwächte die Position der einzelnen Grundeigentümer. Die Bahngesellschaften verfolgten oft rigoros ihre Ziele: Es wurden Fälle deutlich, wo Grundstücke ohne Einigung mit dem Eigentümer und ohne offizielle Besitzeinweisung in die Bauarbeiten einbezogen wurden (RhA 1840, 251) oder wo umfangreichere Grundstücksflächen in Anspruch genommen wurden, als dies freihändig vereinbart worden war (RhA 1860, 75ff). Die Gerichte entschieden hier allerdings zugunsten der „einfachen“ Grundeigentümer.

6.2.4 Das Beispiel Krefeld

Die Stadt Krefeld spielte eine besondere Rolle bei der frühen rheinischen Stadtbauplanpraxis des 19. Jh.'s, da hier die drei Elemente der städtebaulichen Planung kombiniert eingesetzt wurden und „zusammenspielten“: die genehmigten Stadtbaupläne von 1819 und 1843, die beiden napoleonischen Enteignungsgesetze von 1807 und 1810 und das Bau-Polizei-Reglement (Bauordnung) von 1821 (geändert 1843) mit seinen Bestimmungen zur Ausführung des Stadtbauplanes. In Krefeld bestand damit eine weitreichende Planungsgrundlage, die als Beispiel dienen kann, zu welch bedeutenden Ergebnissen die frühe Kombination von Bauplan, Bauordnung und Enteignungsgesetz führen konnte. Die Verfahren zur Umsetzung der Planung als auch die Kostenbeteiligung durch die Stadt wurden eindeutig geregelt und erhielten ortsstatuarischen Charakter (s.o.).

Krefeld war die erste Stadt im Regierungsbezirk Düsseldorf, die 1819 bereits über einen genehmigten Bauplan verfügte und sich bei dessen Umsetzung der französischen Enteignungsgesetze bediente. Der Bauplanprozeß der Stadt Krefeld wurde sehr detailliert und unter Zugrundelegung von umfassenden Primärquellen in den Arbeiten von Rösen (1960, 1962, 1964) dokumentiert, die in dieser Arbeit unter der speziellen Fragestellung der Anwendung der napoleonischen Enteignungsgesetze ausgewertet wurden. Die frühe Handhabung des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens konnten anhand von drei bei Rösen dargestellten Beispielen rekonstruiert werden: dem Verfahren um die Offenlage der Lutherischen Kirchstraße von 1814 bis 1821 (Enteignungsverfahren: Rösen 1960, 58), die Anlage des Friedrichplatzes (Berechnung der Entschädigung: Rösen 1962) und der Verlegung der alten Geldernschen Landstraße (planungsbedingte Entschädigungsforderungen: Rösen 1964). Weitere Quellen stellen die Bauplanakte im HStA NW (Reg.Düs. 25592) zum Abänderungsentwurf des Bauplanes von 1843 und die Gerichtsurteile zu „Krefelder Streitsachen“ des Rheinischen Archivs dar.

Im Gegensatz zu den immer pragmatischeren Planungsansätzen ab den 1840er Jahren, bei denen umfassende Eingriffe in die Eigentumsgrenzen tunlichst vermieden wurden, stellte der frühe Krefelder Bauplan von Vagedes 1819 ein Beispiel für einen noch stark schematischen Rasterplan dar. Es wurden zahlreiche Straßendurchbrüche durch die alte Stadtmauer geplant, die bestehenden Wege und Grundstücksgrenzen (noch) nicht berücksichtigt. Die Durchführung der strengen Planung war nur bei Inanspruchnahme von privaten Gebäuden und Flächen möglich. Die hier gewonnenen Erfahrungen, ergänzt um die Erfahrungen beim Düsseldorfer Bauplan, beeinflussten nicht zuletzt die Instruktionen zum „Planungserlaß“ von 1834 und den Vormarsch der „krummen“ Linie als Ausweg aus dem Planungs dilemma (siehe Kapitel 5.3).

Aufgrund der Prioritätenliste des Stadtrates für den Straßenausbau und unter Berücksichtigung der Finanzausstattung des eigens eingerichteten „Fonds“ sollte der Bau-

plan realisiert werden. Das erforderliche Terrain für den Straßenbau mußte laut Reglement von den Anliegern gekauft bzw. der Stadt die Kaufsumme ersetzt werden (Rösen 1960, 49) (Beispiel Ostwall: HStA Reg.Düs.25592, o.N. Schreiben vom 18.2.1850). Falls die Bewohner und Anlieger einen zügigeren Ausbau und Offenlegung einer Straße wünschten, so mußten sie selber einen Fond zum Ankauf des Straßenterrains bilden und u.U. auch die Herstellungskosten aufbringen (Beispiele: Lutherische Kirchstraße). Diese Kosten mußten später im Prinzip von der Stadt ersetzt werden. Auf diesen Rückerstattungsanspruch wurde in Krefeld jedoch z.T. von den Anliegern verzichtet, um eine zügige Genehmigung für die Offenlage einer Straße zu erhalten (Rösen 1960, 46). Im Gegenzug wollte die Stadt die Privaten bei der späteren Rückforderung dieser Kosten von den „Anbauern“ unterstützen⁵⁰.

Für die Stadt allerdings verschob die von den Privaten vorgeschossene Finanzierung nur das Problem. Die Stadt mußte spätestens die Kosten für die Pflasterung übernehmen – für die sie nach dem Bau-Polizei-Reglement aufkommen mußte – wenn die Straße beidseitig bebaut war.

Die umfangreiche Festsetzung von Stadterweiterungsgebieten in den Bauplänen als gewünschte Entwicklungssteuerung von oben, stieß bei der konkreten Umsetzung vor Ort bald auf das Problem der Finanzierbarkeit der umfassenden Pläne und bedurfte weiterer Ausführungsbestimmungen, die z.B. die Ansprüche der Privaten in Beziehung zu den Leistungsmöglichkeiten der Stadt stellte. Auch die Vertreter der übergeordneten Polizeibehörde, wie der Landrat oder der speziell in dieser Sache nach Krefeld gesandte Regierungsbauassessor Fasbender (der auch den Mönchengladbacher Stadtbauplan bearbeitete) bestätigten, daß die durch den Bauplan verursachten Kosten mit allein 18–20 notwendigen Durchbrüchen durch die Stadtmauer, die dahinterliegende Überbrückung des Grabens durch Brücken und die Anlage von Abzugskanälen immens groß sei³⁷.

Die Offenlage der Lutherischen Kirchstraße (1814–1822) stellte ein Beispiel für die Realisierung einer Straße „2. Priorität“ auf Wunsch der Eigentümer dar⁵². Die Befürworter der Straße stießen auf den Widerstand von zwei einflußreichen und im Stadtrat vertretenen Grundeigentümern, die ihre Grundstücke für die Straßenanlage nicht hergeben wollten. In dem Hin und Her der folgenden jahrelangen Rechtsstreitigkeiten wurde deutlich, daß der Bauplan die Grundlage einer Enteignung „zum öffentlichen Nutzen“ (Gesetz vom 8.3.1810) darstellte, auch wenn die Stadt das Verfahren nur auf Initiative der Eigentümer einleitete, aber weiterhin „Herrin“ des Verfahrens blieb⁵³. Das Enteignungsverfahren war auch dann zulässig, wenn die Straße nicht in den Quartieren lag, die nach vorrangiger Priorität bebaut werden sollten⁵⁴.

Als endlich die Voraussetzungen für die Offenlegung der Lutherischen Kirchstraße gegeben und alle Bedenken und Eingaben entschieden waren, begann das eigentliche Enteignungsverfahren, welches strikt nach den Verfahrensregeln des napoleonischen Gesetzes vom 8.3.1810 durchgeführt wurde: von dem vorrangigen Versuch einer güt-

lichen Einigung, über strikte Fristsetzung und Rekursmöglichkeit bis hin zur „Vollstreckung des Enteignungsurteils“ mit der polizeilichen Öffnung der Grundstücke, der Niederlegung von Schuppen und Lager, notwendigen Abholzarbeiten etc.⁵⁵. Auch die Evertsstraße in Krefeld wurde auf diese Art und Weise von Privatleuten offengelegt, allerdings relativ schnell und konfliktfrei durchgezogen.

Bei den Auseinandersetzungen um die Offenlegung der Lutherischen Kirchstraße trafen die Interessengegensätze der beteiligten Grundeigentümerfraktionen hart aufeinander. Die beiden Grundeigentümer, die die Planung ablehnten, nutzten ihren Status als bedeutende Seidenfabrikanten und ihre Verankerung nicht nur im Stadtratsgremium, sondern auch in der Funktion als ehrenamtliche Beigeordnete, um ihre Interessen durchzusetzen. Der Bürgermeister, der zwar die von oben eingesetzte Ortspolizeibehörde repräsentierte, war eng verknüpft mit der städtischen Politik und den wirtschaftlich starken Kräften in der Stadt. Als die beiden „Straßenbaugeegner“ inhaltlich gegenüber der Regierungsentscheidung verloren und auch die Verzögerungstaktik nicht mehr half, wurden sämtliche Wege des Rechtseinspruches (insbesondere von Hunzinger durch dessen Schwiegersohn Friedensrichter Heydweiller) beschränkt. Die Bewohner der Lutherischen Kirchstraße, selbst vom Landrat als „Querulanten“ und nur „unbedeutende Menschen“ (Rösen 1960, 46) betitelt, siegten in dem 8 Jahre dauernden Streit nicht zuletzt durch die Penetranz ihres Advokaten Hons und die klare Haltung der KR^D⁵⁶.

Für die Anlage und die Verschönerung der öffentlichen Plätze war nach dem Reglement von 1843 die Stadt zuständig. Für den Ankauf der eigentlichen Platzfläche hatte die Stadt Sorge zu tragen; den Ankauf der Fläche von „gewöhnlicher Straßenbreite“ (Rösen 1960, 50) trugen die „künftigen Neubauer“. Für den Aufkauf des Terrains zur Anlage des Friedrichsplatzes hatte die Stadt 1825 einen Teil des ehemaligen reformierten Kirchhofes und des angrenzenden Stadtgrabens meistbietend verkauft, die nach dem Bauplan als Bauplätze vorgesehen waren. Mit den Eigentümern der als Gartenland genutzten Fläche des geplanten Friedrichsplatzes wurden Verhandlungen zur freiwilligen Abtretung der Flächen aufgenommen. Die meisten Eigentümer waren zum Verkauf bereit und 1826/1827 konnten Kaufverträge abgeschlossen werden. Die gezahlten Grundstückspreise waren unterschiedlich. Die Zahlungspraxis der Stadt wurde von den Eigentümern angemahnt, die in einem belegten Beispiel zwei Jahre auf die Auszahlung der Kaufsumme warten mußten (Rösen 1962, 29).

1831 beschwerten sich die Anlieger über den nur langsamen Fortgang der Fertigstellung des Friedrichsplatzes und der Verschüttung der Stadtgräben und Kloaken entsprechendem Bauplan. Die Stadt argumentierte mit fehlenden Finanzmitteln, dringenderen städtischen Aufgaben und mit der geringen Bautätigkeit am Friedrichsplatz⁵⁷.

Der Bürgermeister sah die Turmwindmühle als Haupthindernis an (Rösen 1962, 32). Die Anwohner wurden aufgefordert, mit unverzinslichen Vorschüssen die Kommunalkasse zu entlasten. Da die Neuanbauer das vor ihrem Grundstück liegende Ter-

rain bis zur Hälfte der Straßenbreite kaufen müssten, würden die noch vorhandenen Gärten dann von allein verschwinden. Von den Mitteln der städtischen Baukasse (1821–1831) in Höhe von rund 3.103 Thlr. wurden fast 90% für den Friedrichsplatz verwendet (Rösen 1962, 33), d.h. der Vorwurf an die Stadt war unberechtigt. Während der Bauphase am Friedrichsplatz bestand ein Nebeneinander von noch unbebauten Grundstücken und Gärten und bereits auf der Grundlage der Planung errichteter Gebäude, deren Zuwegung durch enge Gartenwege beeinträchtigt wurden (siehe Eingabe Witwe Schalbruck in: Rösen 1962, 29, Anm.40)⁵⁸.

1834 konnte die Turmwindmühle beseitigt werden. Die weiteren Verhandlungen, den Platz vollständig frei zu räumen, verzögerten sich bis 1836 durch den Widerstand von zwei Grundeigentümern, da diese mit der Abschätzung der Grundstückspreise nicht einverstanden waren⁵⁹. Gegen die Abtretung an sich wurden keine Bedenken geäußert.

Die Stadt schaltete Schätzer ein, die Vergleichswerte von Grundstücksverkäufen in ähnlicher Lage anführten. Die Stadt setzte die Entschädigung relativ tief an; die amtlichen Schätzer lagen meistens darüber. Die rasanten Grundstückspreissteigerungen und die Spekulation beeinträchtigten bereits das Vergleichswertverfahren; zunehmend wurde es bedeutsamer, den Zeitpunkt des Vergleiches festzulegen.

In Folge der gerichtlichen Abschätzung⁶⁰ wurde das Verfahren des Wertausgleichs nach dem Gesetz vom 16.9.1807 praktiziert: Die Grundstücke am Friedrichsplatz, die insgesamt für die Platzanlage eingezogen wurden, sollten höher entschädigt werden, als solche, deren restliche Fläche als Bauplatz einen Wertzuwachs erhielten. So wurden je nach der Lage bzw. der späteren Eignung der noch verbleibenden Flächen als Bauplätze unterschiedliche Werte festgesetzt, die mit 8 bzw. 12 Thlr. weit unter den Forderungen der Eigentümer lagen. Diese „Werte“ wurden per Landgerichtsentscheidung festgelegt.

In die Berechnung der Entschädigung gingen sämtliche Aufbauten, Ersatz für Bäume, Hecken und Mauern oder Gartenhäuschen ein. Diese veräußerte die Stadt dann später im Zuge einer öffentlichen Versteigerung zwecks Abtragung und Wiederverwertung des Baumaterials ganz im Sinne heutiger Recyclinggedanken. Die beiden Eigentümer erklärten sich mit der Schätzung der Aufbauten einverstanden, bestanden allerdings auf ihrer höheren Grundstückspreisforderung⁶¹.

Das Landgericht fällte 1839 eine zweite Entscheidung, indem es eine „Neuabschätzung“ forderte und hierzu neue Experten bestimmte, über deren Person es Differenzen gab⁶². In dem Urteilspruch wurde bereits eine Gerichtspraxis deutlich, die explizit keinen Planwertausgleich zuließ und die erste Schätzung in dieser Hinsicht kritisierte: „Die Abschätzung der abzutretenden Grundstücke ist nicht richtig, da der Wert der übrigbleibenden Parzellen berücksichtigt worden ist. Nach dem Urteil vom 11. April 1838 sollte aber nur der gegenwärtige Wert der in Anspruch genommenen Parzellen ermittelt werden“ (Rösen 1962, 36). Die Stadtverwaltung wurde befugt, sich proviso-

risch in den Besitz der Gebäude und Grundstücke zu versetzen. Mitte 1840 fällte das Landgericht das Endurteil und blieb bei der Schätzung von 12 3/4 Thlr. (Rösen 1962, 37). Der „Spareffekt“ für die Stadt durch die gerichtlich festgestellte Vergleichswertregelung gegenüber der Eigentümerforderung betrug 8 Thlr. pro Quadratruthe, lag aber immer noch 100% über den von der Stadt angenommenen Vergleichswert.

Während die rheinischen Gerichte den Wertausgleich für nicht zulässig hielten und für die städtischen Kassen ungünstigere Entschädigungssummen festsetzten, erfolgte nahezu zeitgleich (1840) das Gutachten des Berliner Justizministers Müller (siehe Kapitel 3.4), in dem die Zulässigkeit des Wertausgleichs nach dem Gesetz vom 16.9.1807 bestätigt wurde; nicht zuletzt um die städtischen Kosten zu reduzieren.

In Krefeld kam es 1861 nochmals zu einem Streitfall bezüglich der Anwendung der Wertausgleichsregelung bei der Verlängerung des Ostwalles (RhA 1861, 177ff)(s. Anhang). Die Stadt hatte hier erneut in der Berechnung der Entschädigungssummen die Werterhöhung der angrenzenden Grundstücke einbezogen⁶³. Das Landgericht und auch der Appellationsgerichtshof sahen diese Anrechnung als nicht gerechtfertigt an. Das Landgericht sah nur die Möglichkeit einer Anrechnung des Mehrwerts auf die Entschädigungssumme, die für die „Störung der Geschäfte“ durch die Betriebsverlegung der betroffenen Gärtnerei zu zahlen war⁶⁴. Die Stadt Krefeld legte Berufung ein und berief sich auf den „heute noch bestehenden“ Artikel 54 des Gesetzes vom 16.9.1807, da es sich nicht um Vorteile handelte, die „einer ganzen Gegend zu Gute“ kommen, wie die Anlage einer Landstraße, und bei dem die Artikel 30–32 angewandt werden müßten⁶⁵.

Das Urteil des Appellationsgerichtshofes erging zugunsten des Grundeigentümers. Die Entschädigungssumme für das zukünftige Straßenland wurde auf der Grundlage der ehemaligen Gartennutzung berechnet; die Wertsteigerung der Restgrundstücke durch die Anlage der Ostwallstraße als Teil des Schadensersatzes durfte nicht aufgerechnet werden, da sie nur „eine zufällige Folge der Expropriation ist und mit einer Schadloshaltung des Beschädigten aus dem Vermögen des Expropriierenden nichts gemein hat“ und der Umstand, das das angrenzende Land nun Bauland wird, „keinen Einfluß auf die Festsetzung des Preises haben darf“. Das Gericht erkannte – im Gegensatz zum ersten Urteil – sogar einen Schadensersatz in Höhe von 200 Thlr. durch den notwendigen Umzug der Gärtnerei an, der „nicht durch den erhöhten Wert des ihm verbleibenden Terrains kompensiert werden“ könne (RhA 1861, 179 u. 180).

Zwischen 1836 und 1840 wandten sich die Anlieger der alten Geldernschen Landstraße gegen eine Verlegung und Neuauslegung der Straße entsprechend dem Bauplan (Verlängerung der Friedrichstraße nach Norden) bis hin zu einer Eingabe an den König⁶⁶. Auf Grundlage des genehmigten Bauplanes und der zum Teil schon erheblichen Vorleistungen für die Verlegung der Straßen (Grunderwerb, Gebäudeabriß etc.) wurden die Anliegerwünsche nicht berücksichtigt. Für diesen Planungseingriff könnten sie keinen Entschädigungsanspruch „im Rechtswege“ geltend machen. Es handelte

sich somit um den Fall einer Herabstufung des bestehenden Lagewertes aufgrund der Planung, für die kein Entschädigungsanspruch bestand. Die Berliner Regierung schlug vor, im gütlichen Wege seitens der Gemeinde diese Einwohner von der Beitragspflicht für die neue Landstraße zu entbinden, an der sie wie alle Einwohner nach dem Gesetz vom 16.9.1807 herangezogen würden und somit einen kleinen Ausgleich für die Verschlechterung der Lagewerte durch die Anlage der neuen Straße zu leisten. So zeigte sich auch der umgekehrte Fall einer Wertausgleichsregelung: nicht als Abschöpfung zugunsten der Gemeinden, sondern als zu leistender Beitrag der öffentlichen Hand für den vorgenommenen Planungseingriff in Form der Reduzierung der Kommunalabgaben. Die Ermittlung des Anteils der Eigentümergruppe an den Beitragskosten war jedoch so gering, daß davon Abstand genommen wurde (Rösen 1964, 63).

Diese Beispiele verdeutlichen die vollständig anerkannte Rechtssicherheit des Privateigentums durch die Gerichte. Die Grundeigentümer schöpften alle Rechtsmittel aus, die das Gesetz vom 8.3.1810 zuließ. Insbesondere die zur Honoratiorenschicht gehörenden Grundeigentümer zeigten schon früh ein großes Selbstbewußtsein im Umgang mit Verwaltung und Justiz. Während die Mehrwertabschöpfung und ihre Verrechnung mit der Entschädigungsleistung in den frühen Gerichtsurteilen keine Anerkennung fand, wirkte die amtliche Schätzung seitens der Experten preisreduzierend gegenüber den oft überzogenen Eigentümerforderungen. Die Abschätzungen fielen jedoch nicht durchweg zugunsten der Kommunalkassen aus: es wurde eine Art Mittelweg zwischen öffentlichen und privaten Interesse gesucht.

Der Preis für das Straßenland stellte nicht das zentrale Problem für die städtischen Kassen dar, da hierfür die Anlieger aufkamen. Das Problem war vielmehr die später folgende Verpflichtung zur Pflasterung. Die im öffentlichem Besitz verbleibenden Flächen für die Anlage von Plätzen oder Marktplätzen mußten von der Stadt gekauft werden und bedingten deren besonderes Interesse bei der Grundstückspreisabschätzung für diese Flächen (wie im Fall des Friedrichsplatzes).

Wie sehr diese aus der Enteignungspraxis entstehenden Probleme schon zu Ende des 19. Jh.s gesehen wurden, belegt eindrucksvoll das Zitat von Mangold von 1907:

„Was zunächst das Enteignungsrecht auf Grund der allgemeinen Enteignungsgesetze angeht, so ist wohl so ziemlich in ganz Deutschland Voraussetzung seiner Anwendung das Vorliegen eines öffentlichen Interesses. Man kann es aber wohl als offenkundig bezeichnen, daß die Regelung des gewöhnlichen Verlaufes der Stadterweiterung bisher bei uns nicht entfernt in dem Grade als öffentliches Interesse angesehen worden ist, daß daraufhin größere Enteignungen, einfach zu Zwecken der gewöhnlichen Stadterweiterung hätten stattfinden können, und es ist auch heute noch kein wesentlicher Umschlag in dieser Richtung zu spüren. Ferner hat man sich bisher offenbar auch noch nicht zu der Anschauung durchringen können, daß für einen guten Verlauf der Stadterweiterung die Zwangsmaßregel der Enteignung notwendig ist, – welche Notwendigkeit auch gesetzliche Voraussetzungen der Enteignung ist. Die Enteignungsbe-

fugnisse speziell zum Zweck der Anlegung von öffentlichen Straßen und Plätzen beziehen sich, ebenfalls wohl so ziemlich in ganz Deutschland, nur auf die Straßen- und Platzflächen selber, nicht auf das angrenzende Gelände. Außerdem ist in Anbetracht der Umständlichkeit und Kosten des Enteignungsverfahrens überhaupt nicht anzunehmen, daß die Gemeinden oder der Staat ohne dringende Veranlassung zu diesem Mittel greifen oder gegriffen haben. Mit der Enteignung vermochten also Staat und Gemeinde bis auf den heutigen Tag in der Stadterweiterung nicht sehr weit zu kommen“ (v.Mangoldt 1907, 167/168).

Anmerkungen 6.0

- 1 Den engen Zusammenhang zwischen den Grundeigentumsverhältnissen und den Durchführungschancen stellte Hall fest: Während in Wien bei der Durchführung der Ringstraße der Staat als Grundeigentümerge eine leichte Hand bei der Durchführung hatte, stellte sich die Planungsumsetzung in Paris auf privatem Grundbesitz viel schwieriger dar (Hall 1986, 323).
- 2 Es wurden alle unter den Stichworten „Entschädigung“ und „Enteignung“ aufgeführten Gerichtsurteile in den Veröffentlichungen des „Archiv für das Civil- und Criminalrecht der Königl. Preuß. Rhein-Provinzen“ von 1820 bis 1877 bearbeitet. Es handelte sich um Rechtsfälle, die vor den Rheinischen Appellationsgerichtshof getragen und als Übersicht über alle „merkwürdigen Urtheilssprüche“ und als „Gedächtnisstütze u.a. für Notare, Anwälte etc. gesehen wurden und dem Gesetzgeber und Revisions- und Kassationshof einen Eindruck von dem „untrüglichen Maßstab von den mächtigen Einflüssen des Zeitgeistes auf die Legislation selbst“ zu geben (RhA 1825, II).
- 3 „Nach dem Gesetz vom 28. September 1791 Tit.I.Sect.Vi.Art.3, Arrêté vom 23. Messidor V., und Ressort-Reglement § 2 Nro.2 seien es die Königl. Regierungen, welche über Richtung, Ausdehnung und Erweiterung der Gemeindewege, über deren Verbesserungen und Breite zu bestimmen hätten; damit sei es auch gegeben, daß dieselben Behörden nach den Umständen des concreten Falles das Maaß und die Art der erforderlichen Arbeiten festzustellen hätten; dieses Maaß könne sich natürlich nach der Verschiedenheit der Verhältnisse sehr verschieden gestalten; eine allgemeine gesetzliche Regel sei darüber nirgend aufgestellt, vielmehr sei dieses alle dem pflichtgemässigen Bemessen der competenten Behörde überlassen, und seien durch die bestehenden Gesetze auch die Gemeinden ganz unbedinget zu allen Kosten des Communal-Wegebauwesens verpflichtet erklärt“ (RhA 1860,4). Der Appellationsgerichtshof beschließt, „daß es zu den ausschließlichen Attributionen der Königl. Regierungen, als Landespolizeibehörden, gehört, das Wegebauwesen der Gemeinden zu überwachen, hinsichtlich der Anlegung neuer, sowie der Instandsetzung, Ausbesserung und Erbreiterung vorhandener Wege die erforderlichen Anordnungen zu treffen und die Gemeinden zur Erfüllung der ihnen hierunter obliegenden Verpflichtungen anzuhalten“ (RhA 1860, 5).
- 4 Es handelte sich um die Klage der Gemeinde Raeren gegen die Instandsetzung und gleichzeitig Verbreiterung einer Straße, die nach ihrer Ansicht nicht in ihrem Nutzen lag; sie sei daher gesetzlich nicht zu den Arbeiten (wie in diesem Fall des chausseecartigen Ausbaus) verpflichtet (RhA 1860, 2). Das Kgl. Landgericht wies tatsächlich die Klage ab, da die Arbeiten über das notwendige und zumutbare Maß der Instandhaltung hinaus gingen; allerdings die Gemeinde diese Tatsache nicht genügend belegt hätte. Die Gemeinde holte dies in der höheren Instanz des Appellationsgerichtshofes nach. Die Kgl. Regierung sah die Bescheitigung des Rechtsweges überhaupt nur in Verbindung mit dem § 5 des Gesetzes vom 11.5.1842 als gegeben an, d.h. nur bei Eingriffen in das Privateigentum. Gegen die „Inhalte“ der polizeilichen Verfügungen konnte kein Rechtsweg besritten werden.
- 5 Es sei denn, daß z.B. bestehende Feld- und Fußwege mit der Planungsabsicht identisch waren und somit den Zugang zu den Grundstücken ermöglichten.
- 6 In der Genehmigung der privaten Erschließung des Frankenberger Viertels in Aachen durch die Baugesellschaft Frankenberg ab den 1870er Jahren wurde vertraglich die Übernahme der privat hergestellten Straßen auf die „städtischen Etats“ geregelt (Ruhnau 1976, 26).
- 7 Über die Rechtmässigkeit des Enteignungsantrages der privaten Baugesellschaft Frankenberg entbrannte ein heftiger Kampf im Aachener Stadtrat, der dem Projekt, welches damals noch das Gebiet

der Nachbargemeinde Burtscheid berührte, keinen öffentlichen Nutzen beimaß. Das Expropriationsrecht auf der Grundlage des Gesetzes vom 8.3.1810 wurde 1874 durch die Königliche Regierung ausdrücklich mit der Aufzählung von „Motiven“ für den öffentlichen Nutzen verliehen (Ruhnau 1976, 25ff).

- 8 Schreiben der Stadt Düsseldorf vom 18.2.1845 an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz: „Wie der Stadtrath sich über den für Düsseldorf, so wie für alle sich erweiternden Städte so höchst wichtigen Gegenstand geäußert hat, wollen Eu. Hochwohlgeboren aus dem, hier beigefügten Beschlusse vom 10. Dezember v.J. hochgeneigtest ersehen, wonach derselbe auf seinem früheren Antrag beharret. Zur nähern Begründung dieses stadträthlichen Gutachtens erlauben wir uns außer der Analogie des Crefelder Bau-Reglements, auch die früheren landesherrlichen Verfügungen über die Erweiterungspläne der Stadt Düsseldorf noch anzuführen, wir zwar zunächst die Großherzogliche Bergische Verordnung vom 9. September 1806, welche die Anträge des hiesigen Stadtrathes zum Theil unterstützt. Die damalige Erweiterung der Stadt geschah nämlich auf dem der Stadt geschenkten Terrain der geschliffenen Festung, und in der bezogenen (: in der Sammlung der Regierungs-Verhandlungen ... 22 vom 26. Februar 1807 abgedruckten) Verhandlung ... in Art. 7 . Ein Jeder, welcher künftig in dem neu angebauten Theile der Stadt, oder wohin dieselbe sonst erweitert werden möchte, einen Bau unternimmt, hat die Kosten des Straßenpflasters für den ganzen Raum zwischen der Vorderseite seines Gebäudes und der Mitte der Straße zu tragen, ohne deshalb auf eine Freiheit von Abgaben oder auf irgend eine andere außerordentliche Entschädigung Anspruch zu haben. Diese Verfügung ist zwar durch ein späteres Kaiserliches Dekret vom 11. Januar 1809, die Unterhaltung der Straßenpflasters in den neuen Quartieren der Stadt Düsseldorf betreffend; erste Abtheilung des Großherzoglich Bergischen Gesetzes ... aufgehoben worden; allein dieses Dekret stellt den anschliessenden Hausbesitzern in Art. 1 die Kosten der Befestigung der Fußbänke (: Trottoirs) vor ihren Häusern ausschließlich zur Last; die Kosten der Befestigung der halben Fahrbahn aber solln nach Art. 4 von den Anschliessenden *vorschussweise* berichtet, und demnächst erst nach und nach binnen 10 Jahren denselben von der Stadt ersetzt werden. Eu. Hochwohlgeboren wollen hieraus ersehen, daß bei der Ertheilung aller früheren, den im Rede stehenden Gegenstand betreffenden Bestimmungen, der Gesichtspunkt festgehalten ist, die Kosten für die Anlage der neuen Straßen, auf die anschliessenden Grundbesitzer zu vertheilen, welche einen unmittelbaren Nutzen aus deren Bebauung ziehen, und wenigstens die Stadt, bei Eröffnung von neuen Straßen und bei der Anlage von sehr ausgedehnten Bauquartieren, gegen das drückende der plötzlich zu leistenden sehr bedeutenden außerordentlichen Ausgaben zu schützen. Ebenso wie aber damals, wo von der Erwerbung des der Stadt vom Staate geschenkten Terrains zu den neuen Straßen nicht die Rede sein konnte, und es sich nur darum handelte, die Straßen zu befestigen und zu pflastern, den Adjacenten die Tragung der Kosten für das Straßenpflaster, oder doch wenigstens deren Vorschussleistung auf 10 Jahre zur Pflicht gemacht wurde, dürfte denselben auch gegenwärtig die Erwerbung und Abtretung des Straßengebiets in der Länge ihrer Baustellen anzusinnen sein, ohne die bestanden haben früheren Bestimmungen zu erweitern. Sollte dagegen die analoge Anwendung des Kaiserlichen Dekrets vom 11. Januar 1809 auf den vorliegenden Fall maßgebend erscheinen, so würde den Adjacenten wenigstens die Erwerbung und Abtretung des Straßengebietes gegen Erstattung dessen wirklichen Werthes aus der Communal-Kasse in jährlichen Raten innerhalb 10 Jahren aufzugeben sein, da die Stadt die Befestigung und Befestigung der Fahrbahn übernehmen wird und die Hausbesitzer nur für die Befestigung der Bürgersteige aus ihren Mitteln zu sorgen haben“ (LHA 403/3627, 250–252).
- 9 „Die der Stadtgemeinde obliegenden Verbindlichkeiten ist diesselbe nur quartiersweise und in einer vom Stadtrathe vorzuschlagenden und von uns nach Befinden zu berichtenden oder zu bestätigenden Ordnung zu erfüllen verpflichtet und darf kein Einzelner, welcher sich außerhalb dieser Ord-

nung anbauen will, berechtigt seyn, die Stadt zu den ihr obliegenden Leistungen zu zwingen; vielmehr ist derselbe gehalten, alles dasjenige, was nach dem gegenwärtigen Reglement auf Kosten der Stadt zu beschaffen würde, so weit es für ihn nöthig, namentlich den Bau und die Bepflasterung der Straße so wie die Anlegung einer gehörigen Wasserleitung, auf eigene Kosten auszuführen“ (Reglement vom 22.9.1843, der § 25 wurde allerdings bereits 1824 in Ergänzung des Reglements von 1821 aufgenommen) (Krefeld 1843, 15).

- 10 Im Zeichen heutiger Wohnbauflächenknappheit in Großstädten steht das alte Mittel der schnellen und zügigen „Abrechnung“ der Straßenherstellungskosten nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG) wieder zur Diskussion, um ein spekulatives Zurückhalten von Grundstücken zu erschweren und durch die zu erbringende Vorleistung – spricht die Zahlung der Anliegerbeiträge – die Bauflächen zu aktivieren.
- 11 Dieses Verfahren bei „der Anlage von ganz neuen und vielen Stadtvierteln außerhalb der Stadt, deren Bebauung im Interesse der Bevölkerung im allgemeinen, wenn auch nicht gleichzeitig, doch in einem sehr ausgedehnten Umfange betrieben werden muß, dem Bedürfnisse nicht vollständig zu entsprechen. Denn gesetzt den Fall, daß nur ein einzelnes Bauquartier mit seinen dazugehörigen dasselbe begrenzenden Straßen, des eingetretenen dringenden Bedürfnisses wegen, bebaut werden soll, 2/3 der dabei beteiligten Grundeigenthümer sich auch schon zur unentgeltlichen Abtretung der Straßenflächen bereit erklärt hatten, so würden diese außerdem auch noch das folgenden 1/3 der Straßenfläche von den wenigen ... oder weniger billig denkender Adjacenten, für jeden Preise erwerben müssen, um in ihrem eigenen Interesse das Project zu Ausführung zu bringen; oder es müßte die Commune, jene Adjacenten, welche aus wohl überlegten Gründen die Eröffnung der neuen Straßen abwarten, um für das abzutretende Straßengebiet erst vollständig entschädigt zu werden und demnächst ihre Bauplätze für den möglichst höchsten Preis zu verkaufen, um Wege des ihr unter allen Umständen zu gewährenden Rechtes der Expropriation zur Ueberlassung der im öffentlichen Nutzen abzutretenden Straßenfläche bringen, was eben vermieden werden sollte, weil nach erfolgter Eröffnung der Straße, einem Grundbesitzer die Bebauung seines Eigenthums nach dem genehmigten Alignementsplan und der Ausgang aus seinem neuen Hause nach der öffentlichen Straße untersagt werden kann, der billig denkende Adjacent aber nicht mehr Vortheil, aus der Straßenanlage an sich, ziehen kann, als der Habsüchtige, der außer diesem gleichen Nutzen aus dem Verkauf der Bauplätze, noch außerdem das Straßengebiet bezahlt bekommen hat. Durch die gewissenhafte Anwendung des Gesetzes vom 16.9.1807, welches die Entschädigung der Grundstücke nach ihrem Werthe vor der Straßenanlage und die Beitragspflicht der Adjacenten nach dem aus der neuen Anlage zu ziehenden Vortheil feststellt, kann zwar jenem Umfuge gesteuert werden“ (LHA 403/3627, 246, 247), doch sei ja dieses Gesetz in Düsseldorf aufgrund fehlender Publizierung nicht gültig.
- 12 Die Düsseldorfer Regierung wollte die unentgeltliche Abtretung in Elberfeld empfehlen, da dort die Errichtung von Neubauten nur so möglich sei und die Besitzer und Käufer der Bauplätze auch deshalb das Opfer einer unentgeltlichen Abtretung oder gegen „billige Entschädigung“ auf sich nähmen (LHA 403/3627, 246), da sie nicht anders zum Ziele kamen.
- 13 „Mit Rücksicht auf den offenbaren Gewinn, welchen die betreffenden Grundbesitzer aus der Anlage neuer Straßen ziehen, indem sie die jetzt als Gärten und Acker benutzten Grundstücke demnächst als Bauplatz verkaufen können, und in Erwägung, daß es den Verwaltungsbehörden nicht alleine frei steht, über die Zulässigkeit einer Straßenanlage zu entscheiden und durch die Verweigerung deren Eröffnung den Grundbesitzern jenem zu hoffenden Gewinn zu entziehen, sondern auch

bei der Erwerbung von Grundstücken für die anzulegenden neuen Straßen von Vortheil, welcher den Adjacenten daraus erwächst, bei der Festsetzung des Entschädigungsbetrages in Anrechnung gebracht und jene im Interesse des allgemeinen Besten zu acquirirende Grundstücke nun auch zu ihrem frühern Werthe, ohne auf die Anlage der projectirten Straße zu rücksichtigen, abgeschätzt werden sollen, erscheint uns gestellte Forderung (d.h. der unentgeltlichen Abtretung Anm.d.V.) nicht unbillig zu sein. Zwar geben wir zu, daß bei gehöriger Aenderung der Verhältnisse von Seiten der Taxatoren, dasselbe Resultat erzielt werden könnte, hiervon lehrt jedoch die Erfahrung, daß bei dergleichen Abschätzungen nur zu wenig Werth auf die Bestimmungen gelegt wird und die Taxatoren im Gegenteil weit eher geneigt sind, die Straßenfläche als Bauplätze abzuschätzen, als von dem Werthe von freizugebenden Grundstücke, derselben Mehrwerth das als Baustellen zu verkaufendes Rechtes in Abzug zu bringen, erwägen wir ferner noch, daß, wenn es möglich wäre, die???... der Straßenlinien von der???... Grundbesitzer auf Entschädigung für das frei zulassenden Straßengebiet abhängig zu machen, die Grundeigenthümer fast ohne Ausnahme sich gewiß gern zur unentgeltlichen Abtretung der Straßenflächen verstehen würden, um den Rest ihres Eigentums als Baustellen höher zu verwerthen, so müssen wir auch den bevorworteten Antrag für gerechtfertigt erachten, jedoch unter der Modification: daß nicht jeder Adjacent einer neuen Straße ohne Ausnahme zur unentgeltlichen Abtretung des bis zu Hälfte der Straßenbreite in das Straßengebiet fallenden Grundstücks, sondern nur derjenigen dazu verpflichtet ist, welchem sein anstoßendes Eigenthum als Baustellen verkauft oder selbst bebaut, in anderm Falle, wo entweder der übrig bleibende Theil wegen seiner zu geringen Ausdehnung nicht als Baustelle benutzt werden kann, oder dem Eigenthümer die Ausführung von Gebäuden auf seinem Grund und Boden verweigert, die Stadt dagegen zum Ankauf des Straßengebietes nach dem laufenden Werthe der zu erwerbenden Grundstücke verpflichtet ist, unter Vorbehalt ihres Anspruchs auf Rückzahlung des Entschädigungsbetrages von dem Grundeigenthümer, der neben der neuen Straße eine Gebäude ausführen will Der Gemeinde steht es jedoch auch frei, zur Befriedigung der durch sukzessive Neubauten entstehenden???... einen in Bau begriffenen oder für die erleichterte Kommunikation notwendigen Straßenzug auf Kosten der Gemeinde auszuführen. Die spätern Neubauten sind aber als dann gehalten, der Stadt, bevor ihnen die Koncession erteilt wird, einen natürlichen Antheil der für die Ausführung der Straße vorgeschossenen Grundentschädigung auf der Länge ihres Grundstückes zu ersetzen“ (LHA 403/3627, 202–204). (???... = unleserlich)

- 14 Das Bau-Polizei-Reglement der Stadt Krefeld von 1843 wurde durch die Königliche Regierung in Düsseldorf als Landespolizeibehörde aufgestellt und durch den Bürgermeister in Krefeld publiziert; das Reglement von 1821 wurde laut Amtsblatt vom König erlassen mit der Aufforderung, es zu publizieren. Das Bau-Reglement von Mülheim a.d.Ruhr wurde von Bürgermeister Weuste aufgestellt, unterschrieben und laut Amtsblatt von der Königlichen Regierung Düsseldorf bestätigt.
- 15 Die Änderung des Bau-Polizei-Reglements (22.9.1843) verarbeitete die 20jährige Erfahrung. Unter der Rubrik der „Allgemeinen polizeilichen Rücksichten“ wurden differenziertere Festlegungen z.B. zu den einzureichenden Planungsunterlagen und der Haftung der Bauunternehmer festgesetzt. Ebenso wurden neue Vorschriften über die max. Vorsprünge (§ 10) sowie der Freitreppen (§ 18) in die Straßenflucht, die max. Gebäudehöhe bei direkt an die Straße angrenzenden Gebäuden von vier Stockwerken (§ 9), die Festlegung der Trottoirbreiten durch den Bürgermeister (bei 30 Fuß Straßenbreite und mehr: jeweils 1/3 der Straßenbreite – § 15) erlassen. Die Festlegung von vier Geschossen war nach Rossiè (1917, 18) den Verhältnissen wenig angepaßt, da überwiegend zweigeschossige Häuser gebaut wurden, an die sowohl Mieter als auch Bauunternehmer gewöhnt waren. Bezüglich der „Arbeiten und Ausführungen auf Kosten der Stadt“ wurden die bereits 1824 verordneten Ergänzungen aufgenommen. Die wesentliche Neuerung bestand darin, daß die Stadt bei

wichtigen Straßenprojekten die Straße „auf Kosten der Gemeinde“ ausführen konnte (§ 22), jedoch vor der Erteilung der Baukonzession nach „dem Verhältnis der Länge ihres Grundstückes“ einen Anteil „der für die Ausführung der Straße vorgeschossenen Grundentschädigung“ von den Bauwilligen zurückgezahlt werden mußte (Bauwesen in der Stadt Crefeld 1843, 14). Die Eingriffsmöglichkeiten der Baukommission wurden dahingehend ausgeweitet, daß bei Nichteinhaltung der Anweisung der Baukommission in festgesetzter Frist, diese „ohne weiteres auf ihre Kosten (der Eigentümer, Anm.d.V.) von der städtischen Behörde ausgeführt“ werden konnten.

Die Reglements von 1821 als auch von 1843 wurden nach Rossiè von oben oktroyiert und kamen „niemals zur vollständigen Ausführung“ (Rossiè 1917, 18). 1854 wurde – wie in anderen Städten der Rheinprovinz – auch in Krefeld die erste Bauordnung von städtischer Seite auf der Grundlage des Polizeigesetzes von 1850 erlassen.

- 16 Bereits bei der Genehmigung des ersten Bauplanes für Düsseldorf 1831 wurde festgesetzt, daß „wenn es zur Ausführung des Plans sowohl in älteren als im neuen Theile der Stadt nöthig würde, Privat Eigenthum sei es durch den Staat, durch die Stadt oder eines Einzelnen in Anspruch zu nehmen“ (Amtsblatt Nr. 64, 1831, 406) nach dem Gesetz vom 8.5.1810 zu verfahren sei. Die Grundeigentümer sollten die Flächen des „öffentlichen Nutzens wegen“ abtreten; falls dies Bauplätze betreffen würde mit der Maßgabe, daß es ihnen vorbehalten bleibe, sich „zur eigenen Bebauung desselben innerhalb dreier Jahre nach den Vorschriften des Plans rechtsförmlich zu verpflichten“ (Amtsblatt Nr.64, 1831, 406).
- 17 Neubauten innerhalb des Stadtberings sollten zur fünfundzwanzigjährigen Befreiung von der Grundsteuer führen.
- 18 In der Rheinprovinz machte der „Gemeinderat ... einen Vorschlag für den Etat, der aufgrund des landrätlichen Gutachtens vom Regierungspräsidenten formell festgesetzt wurde“ (Matzerath 1985, 103).
- 19 Von den bebauten 30.862 Grundstücken in der Stadt Köln gehörten der Stadt 1910 nur 712; in Essen von 16.311 nur 303 und in Düsseldorf von 18.662 nur 383 (Handbuch für Kommunalwissenschaften 1922, 434). Bezogen auf die Grundstücksfläche betrug der Anteil der städtischen Flächen im „Weichbild“ der Städte 1912 (einschließlich der Stiftungsgrundstücke unter städtischer Verwaltung): Köln 34,6%, Barmen 21,5%, Duisburg 21,1%, Düsseldorf 21,1%, Essen 16,4%, Krefeld 15,4%, M.-Gladbach 14,8%.
- 20 Insbesondere durch die Säkularisierung hatte sich der Grundbesitz der Gemeinden in der Rheinprovinz vermehrt. Zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Forderung nach einer kommunalen Bodenvorratspolitik vor allem zwecks Schaffung von Bauplätzen für den Wohnungsbau immer größer: eine Forderung, die jedoch angesichts der gestiegenen Bodenpreise nicht mehr umsetzbar war.
- 21 Die Stadt Düsseldorf soll 1833 bereits 70% des Haushalts aus den Steueranteilen finanziert haben (Matzerath 1985, 104).
- 22 Die Mahl- und Schlachsteuer wurde 1873 endgültig aufgehoben (Matzerath 1985, 236). In Mönchengladbach bestand diese Steuerform nicht. Nach Brasse (II, 1922, 502ff) wurde die Akzise bereits durch die Franzosen aufgehoben (Siehe auch Kap. 5.3.9).
- 23 In Düsseldorf gab es bei der Gewerbesteuer die geringsten Zuschläge; die höchsten bei der als

Verbrauchssteuer fungierenden Mahl- und Schlachtsteuer, die allerdings nur in wenigen Städten erhoben wurde (Matzerath 1985, 104).

- 24 Die Armenkassen wurden z.T. aus Spezialetats und Stiftungsfonds gespeist (Matzerath 1985, 238). 1831 sollen 25% der städtischen Einwohner von öffentlichen Unterstützung abhängig gewesen sein (Kantow 1983, 29).
- 25 1844 wurde eine Eingabe von 53 Bürgern der Stadt Duisburg gegen den Bauplanentwurf eingereicht, die vernommen hatten, daß der Plan zwecks Ermangelung der allerhöchsten Genehmigung eingereicht wurde. Diese allerhöchste Sanktion des Planes „ist aber zu unserer Freude noch nicht erfolgt, und es ist unser dringender Wunsch, daß sie auch nicht ertheilt werden möge; denn wir haben die feste Ueberzeugung, daß ein *solcher* Bauplan zum größten Nachtheile unserer Stadt gereichen würde. Man hat bei der Anfertigung desselben die bestehenden Verhältnisse gar zu wenig berücksichtigt, hat vielmehr, wie ein Blick auf ihn zeigt, nur ganz rücksichtslos grade Linien in die Karte der Stadt gezeichnet, unbekümmert darum, ob und durch welche Gebäude sie geführt werden“ (LHA 403/3627, 176). Im weiteren werden zahlreiche Beispiele aufgeführt, wo durch die Baulinienführung keine brauchbaren Baustellen mehr übrig bleiben. „Wenn die Stadt Duisburg ursprünglich nach einem solchen Bauplan gebaut wurde, so würde sie ohne Zweifel viel schöner sein, als sie ist, die jetzige Einführung eines solchen Bauplans führt aber die größten Nachtheile mit sich, wenn sie nicht geradezu unmöglich ist“ (LHA 403/3627, 179).
- 26 Das größte Übel bestehe darin, „daß nach dem Stadt-Bauplan an vielen Stellen die Baulinie in die Straßen hineingerückt ist ... ist dann an der anderen Stelle der Straße ein um so größeres Stück von den gegenüberliegenden Häusern abgeschnitten; allein dieser Abschnitt besteht nur auf dem Papiere. Diejenigen Eigenthümer, die nach dem Bauplan vorspringen sollen, thun dies natürlich mit Freuden, die gegenüber liegenden Besitzer werden sich aber natürlich umso mehr hüten, neu zu bauen, um so größer das Terrain ist, was sie nach dem Bauplan abgeben müssen. Es gibt nach dem Bauplan Stellen, an denen an der einen Seite soweit vorgesprungen werden soll, daß, so lange der gegenüberliegende Besitzer sein Besitzthum nicht einzieht, gar keine paßierbare Straße übrig bleibt“ (LHA 403/3627, 183). Die KRd mußte „zugeben, daß die neuen Baulinien an einigen Stellen so viel in das Gebiet der bestehenden Straßen vortreten, daß bei deren Einhaltung die Kommunikation ganz unterbrochen werden würde, wenn nicht gleichzeitig auf den Abbruch der gegenüberstehenden Gebäude gedungen würde, was nur gegen Gewährung vollständiger Entschädigung geschehen kann“ (LHA 403/3627, 425).
- 27 Bei der Überprüfung des Duisburger Bauplanentwurfs mußte die Königliche Regierung den Bedenkenträgern vor Ort bezüglich der Durchführbarkeit des Bauplanes in der Altstadt Recht geben: „Da wir aus dem uns gegenwärtig wieder zugegangenen, von uns früher eingereichten Aligementsplan für die Stadt Duisburg ersehen haben, daß jene projektierte durchgängige Erweiterung und Gradlegung der bestehenden alten Straßen im Innern der Stadt, mit sehr wesentlichen Schwierigkeiten verbunden und bei der Standfestigkeit der, die jetzigen Straßen begrenzenden Gebäude, in vielen Jahren nicht zu erreichen seyn würde, bis dahin aber die Zurücksetzung einzelner Häuser in die neue Baulinie, mehr Nachtheile als Vortheile herbeiführen würde“ (LHA 403/3627, 318). Gegenüber der Berliner Regierung legte man in Düsseldorf klar, daß bei der Planung die Grundsätze des Verkehrs und der Gesundheit und die durchgängig notwendige Breite von 30 Fuß eingehalten wurden, die zwar für die neuen Bauquartiere maßgebend sein sollten, jedoch in den alten Städten nicht durchführbar waren, ohne die bestehenden Verhältnisse stark zu stören (LHA 403/3627, 423). Die KRd teilte dem Stadtrat mit, ob dieser es in der Altstadt nicht nur bei

- der Regulierung der wesentlichsten Mißstände belassen und den Bauplan hauptsächlich in den Erweiterungsgebieten zugrunde legen wolle.
- 28 Die aufzubringende Entschädigung wurde als ganz erheblich eingeschätzt, da das im Zuge der Straßenverbreiterung verloren gehende „Terrain als Bauplatz und als solcher der besonders günstigen Lage wegen zum Theil fast unschätzbar ist. Unsere Stadt hat aber allen Grund, auf Ersparnisse ernstlich bedacht zu seyn, denn sie hat ohne dies kürzlich außerordentlich große Ausgaben theils schon machen müssen, theils stehen ihr dieselben noch bevor. Insbesondere hat der Bau des Ruhrkanals der Stadt an Communal- und Bürgervermögen wenigstens 22 bis 24.000 Thaler gekostet, der Bau der neuen großen Rathauses kostet ebenfalls eine sehr große Summe und mit Schrecken fürchten wir, zu erfahren, wie groß eigentlich das Opfer ist, zu welchem unsere Stadt sich zum Zwecke des Baus der Rhein-Weser-Eisenbahn erbaten hat; – indem sie alle Grundentschädigung für den großen Bereich der Bürgermeisterei, die Kosten der Überbrückungen übernommen hat“ (LHA 403/3627, 181) und gleichzeitig der Verkauf des Waldes als Haupteinkunftsquelle fast versiegt ist.
- 29 So wurde bei der Erstellung der Begründung zum Einspruch des Grundeigentümers Schlegtehdal angemerkt, daß dieser von der irrigen Voraussetzung ausging, „als müßte er seinen Garten zu Bauplätzen abtreten, sobald der Bauplan genehmigt werde, was aber nicht gefordert werden kann ...“ (LHA 403/3627/107).
- 30 Die Stadt sei nicht berechtigt, die Grundstücke ohne Entschädigung so lange liegen zu lassen, bis der Plan realisiert werde. Der § 544 des Zivilgesetzbuches bestimme ausdrücklich, daß eine angemessene und vorgängige Entschädigung zu leisten sei und dieser Grundsatz nicht durch das Gesetz von 1807 eingeschränkt werde. Der Eigentümer könne nicht verpflichtet werden, ohne diese Entschädigung sein Grundstück für die zukünftige Straßenfläche zur Verfügung zu stellen. Das Bauverbot käme damit bereits einem Eingriff in die Eigentumsrechte gleich und müsse entschädigt werden (RhA 1840).
- 31 In seiner Stellungnahme beronte der klagende Grundeigentümer, daß er nicht die Stadt Koblenz zwingen wolle, die Straße sofort nach dem Alignementsplan zu eröffnen und dazu die Fläche zu akquirieren; die Stadt habe aber auch nicht das Recht, ihn bis zu einer vielleicht weit entfernten Realisierung des Planes in der Benutzung seines Grundstückes zu beschränken. Er verlangte erneut im Falle der Baubeschränkung eine Enteignung, und zwar nicht nur eine Übernahme des Straßenlandes, sondern des ganzen Grundstückes (RhA 1840, 74).
- 32 Die Stadt Koblenz berief sich in ihrer Berufung auf die Art. 49–52 des napoleonischen Gesetzes vom 16.9.1807, wonach der Eigentümer an seinen in das Alignement fallenden Gebäude kein „travaux confortalis“, sprich bedeutende Instandhaltungsarbeiten, vornehmen durfte und bei Abriß des Gebäudes wegen Alters nur der Wert der Baustelle von den Eigentümern gefordert werden durfte. Folglich dürften auch keine Neubauten mehr errichtet werden. Die Stadt bezog sich somit noch 1858 auf die für die Stadtkasse günstigen Bewertungsgrundlagen des Gesetzes von 1807. Die Staatsbehörde bezog sich eindeutig auf die Baufreiheit. Die polizeiliche Beschränkung des Eigentumsrechts, die der Alignementsplan darstelle, könne gegen die Zahlung einer Entschädigung im Zuge der Expropriation entzogen werden (RhA 1858, 130). Die Planung an sich, deren Ausführung „in eine weitabreichende unbestimmte Zeit verschoben und selbst dem Wechsel des Bedürfnisses unterworfen ist“, sei nur als „Projekt anzusehen“ (RhA 1858). Der Plan sichere dem Eigentümer das Recht auf einen späteren Erwerb durch die Stadt zu. Bis dahin verbleibe der Eigentümer „im Vollgenusse seiner Eigentumsrechte“ und mag „nur mit Rücksicht auf den Art. 51 (Gesetz 1807)

gehindert sein ... seinen aufstehenden Gebäuden durch confortative Reparaturen eine längere Dauer zu geben“ (RhA 1858, 132). Da nach Art. 544 und 552 des Zivilgesetzbuches die Eigentümer befugt sind, ihren „Grund und Boden beliebig mit Bauwerken“ (RhA 1840, 132) zu versehen, sei es unzulässig, „lediglich aus dem Begriffe des Alignements eine Beschränkung der Eigenthumsrechte“ vorzunehmen (RhA 1858, 132), sondern dies bedarf in jedem Fall ein „vorerstige gerechte Entschädigung“. Die Aufstockung eines Hauses, sofern nicht das bestehende alte Haus verbessert werden soll, wurde tatsächlich vom Gericht *nicht* als „Confortative reparation“ angesehen.

- 33 Das Urteil des Landgerichtes wurde durch den Appellationsgerichtshof im wesentlichen bestätigt und nur in Bezug auf die Entschädigungsleistungen aus der bereits ausgesprochenen Baubeschränkung revidiert: Bis zum Zeitpunkt der endgültigen Expropriation wurde per Gericht ein Schadensersatz in Form der Zinsen für die zwischenzeitliche Wertminderung durch das Bauverbot vorgenommen. Das Urteil lautete: „Die durch Königl. Cabinetsordre gemachte Feststellung eine städtischen Alignements-Planes mit Verleihung des Expropriationsrechts gibt an und für sich der städtischen Behörde nicht das Recht, die Bebauung des in dies Alignement fallende Terrain zu untersagen, so lange sie daselbe nicht im Wege der Expropriation förmlich an sich zieht ... Verweigert diese Behörde dem Eigenthümer dem ungeachtet die Concession für die Ausführung der von ihm auf jenem Terrain projectirten Bauten, so ist einem solchen polizeilichen Verbote zwar Folge zu leisten, der Eigenthümer hat aber dafür bis zur eintretenden Expropriation Schadensersatz im betrage der Zinsen der durch das Verbot bewirkten Werthminderung seines Eigenthums zu beanspruchen“ (RhA 1858, 124 sowie 126).
- 34 Das Gericht berief sich auf das napoleonische Gesetz vom 16.9.1807 und auf die preußische Verfassungsurkunde von 1850, wonach Eingriffe in das Privateigentum nur gegen vorgängige Entschädigung erlaubt sei. Die Gemeinde dagegen interpretierte das Gesetz von 1807 gänzlich anders und bezog sich zudem auf die Wegeordnung vom 2.5.1829 („Feststellung des Alignements bei auszuführenden Bauten“) als quasi polizeiliche Verordnung (RhA 1861, 29). Das Gericht betonte, daß die genannte Verordnung lediglich Aussagen zu der Richtungslinie für Bauten an bereits bestehenden Straßen regelte und nicht auf Fälle, bei denen das erforderliche Straßenterrain erst völlig neu gewonnen werden mußte, angewandt werden konnte: Der Staat könne nicht die Bauerlaubnis für eine Bebauung des zukünftigen Straßenlandes verweigern, wenn er gleichzeitig erklärte, diese Straße noch nicht auszuführen. Die Beibehaltung der Bauverbots würde eine Entschädigungs-Verbindlichkeit nach dem § 4 des Gesetzes vom 11.5.1842 nach sich ziehen (RhA 1861, 30). Das Urteil lautete: „Die Untersagung der Reparatur eines in das Alignement der Staatsstraße vorspringende Gebäudes begründet die Schadensklage des Eigenthümers gegen den Fiskus“ (RhA 1861, 27).
- 35 Gleichzeitig wurde die Stadtgemeinde in Person des Bürgermeisters für die Entschädigung verantwortlich gemacht, auch wenn sie die Bauerlaubnis nur auf Grund einer Verfügung der Königlichen Regierung verweigerte und es sich hier um einen zwar genehmigten, aber seitens der Stadt nicht gebilligten Bauplan handelte, der die Stadt „ganz unerschwingliche Auslagen aufbürden würde“ (RhA 1861, 103) und gegen dessen Publizierung die Stadt einen „Rekurs“ eingelegt hatte, der noch nicht entschieden war. Ein im Sinne der Allgemeinheit aufgestellter Plan könne zudem auch in gar keinem Fall Entschädigungsforderungen der Privaten auslösen. D.h. die Stadt wehrte sich mit allen Mitteln gegen die Entschädigungsansprüche aus der ihr von oben aufgedrückten Planung. Das Gericht stellte im Urteil klar, daß ein Bauplan im Interesse der Stadtgemeinde erstellt würde, die Stadt sowohl Nutzen als auch Lasten zu tragen habe und folglich die mit Hinweis auf den Plan ausgesprochene Baubeschränkung in ihren Folgen – sprich Entschädigungszahlung – auch von der Stadt getragen werden müsse.

Mit ausdrücklichem Bezug auf das napoleonische Gesetz vom 16.9.1807 hieß es im Urteilspruch: „Die Verfügung der Bau-Polizei-Behörde, durch welche, wenn auch im Anschlusse an einen höhern Orts genehmigten Alignements-Plan, die Befugnis eines Privaten zur Bebauung seines Eigenthums lediglich im Interesse einer Stadtgemeinde beschränkt wird, begründet einen Anspruch auf Schadensersatz, dessen Quantum in der Werthminderung besteht, welchen das Eigenthum des Privaten durch die sein Bauprojekt beschränkenden Erlasse erleidet“ (RhA 1861, 102).

- 36 „Der Eigenthümer eines an einer öffentlichen Straße gelegenen Hauses hat an und für sich das Recht, in Ansehung des sein Eigenthum berührenden Theiles der Straße die Fortdauer des bisherigen Zustandes zu verlangen, soweit hierdurch die unverkümmerte Brauchbarkeit seines Hauses bedingt wird. Indessen steht ihm gegenüber einer im öffentlichen Interesse von der competenten Verwaltungs-Behörde getroffenen polizeilichen Verordnung kein Widerspruch-Recht gegen die Veränderung, sei es des ursprünglichen Zustandes, sei es des neuen Alignements-Planes, zu. Vielmehr verwandelt sich sein zuerst gedachtes Recht in eine bloße Berechtigung auf Schadens-Ersatz“ (RhA 1867, 234ff).
- 37 Nach Ansicht der betroffenen Gemeinde Bergisch-Gladbach waren die von den Eheleuten Strauß in ihrer Klage genannten Nachteile (der Einzug von 8 Parzellen zwecks Straßenbau) nicht vorhanden; nach der zugrunde zu legenden Bergischen Wegeordnung vom 18. Juni 1805 seien die Kläger durch „den ihrem Eigenthume erwachsenen Mehrwerth“ als genügend entschädigt zu betrachten (RhA 1855, 142). In der Wegeordnung von 1805 sei zwar festgesetzt, „daß bei Ermittlung der Entschädigung Rücksicht darauf genommen werden soll, wenn der Grund größern Werth oder der Eigenthümer Vortheil durch die Chaussee-Anlage erhält, und daß der zu Entschädigende die alten Wege für die Taxe anzunehmen verbunden sei“ (RhA 1855, 142) (sogar mit der Möglichkeit der Anrechnung des ganzen Wertvorteils); diese Wegeordnung wurde jedoch durch das napoleonische Gesetz von 1810 aufgehoben.
- 38 Dieser „Interpretationsbedarf“ bezog sich zwar auf die Bergische Wegeordnung von 1805; kann aber durchaus auch auf die Einschätzung der Gerichte bezüglich des Gesetzes vom 16.9.1807 herangezogen werden.
- 39 Hierzu bemerkte die Stadt Düsseldorf 1845: „Mit Rücksicht auf den offenbaren Gewinn, welchen die betreffenden Grundbesitzer aus der Anlage neuer Straßen ziehen, indem sie die jetzt als Gärten und Acker benutzten Grundstücke demnächst als Bauplatz verkaufen können ... (sollten) jene im Interesse des allgemeinen Bestens zu aquirierendde Grundstücke nun auch ihrem früheren Werthe, ohne auf die Anlage der projektirten Straßen zu rücksichtigen, abgeschätzt werden“ (LHA 403/3627, 202).
- 40 „Hat der Eigenthümer einer Baustelle des Straßen-Alignements halber einen Streifen abzutreten, so ist auch nach dem Art. 50 des Gesetzes vom 16. September 1807 bei Bemessung der Entschädigung für den abgetretenen Boden der Minderwerth des dem Eigenthümer verbleibenden Theiles zu berücksichtigen“ (RhA 1867, 130).
- 41 „Die nach Art. 50 des Gesetzes vom 16. September 1807 für Abtretungen in Folge des Alignements zu leistende Entschädigung umfaßt nicht nur den absoluten, sondern auch den, mit Rücksicht auf den Zusammenhang des abgetretenen Terrains mit dem Rest des dem Abtretenden verbliebenen zu bemessenden, relativen Werth der abgetretenen Grundfläche“ ... „In demselbem Sinne Urtheil des III. Senats vom 4. Juli 1867 ... Dagegen nahm der II. Senat in Sachen Scherer – Stadt Köln durch Urtheil vom 21. Februar 1868 an, daß der Art. 50 des Gesetzes vom 16. September 1807 nur den

- absoluten Werth des entzogenen Terrains zum Gegenstand der Entschädigung mache. Vergleiche auch Urtheil des Pariser Cassationshofes vom 4. Dezember 1867 (Sirey 1867, I.455)“ (RhA 1867, 243).
- 42 Zum Eisenbahnprojekt hieß es: „Es ist Grundsatz und in der Expropriationsangelegenheit für den hiesigen Bahnhof in zwei Instanzen entschieden, daß zur Feststellung des Werthes der expropriirten Fläche der Mehrwerth, welcher durch die, die Expropriation bedingenden Anlagen für das anschließende Eigenthum entspringt, nicht in Anschlag gebracht werden darf, sondern nur derjenige Werth, den das expropriirte Grundstück, abgesehen von der mit der Expropriation in Verbindung stehende Anlage, zur Zeit der Expropriation hatte“ (Wennemann 1983, 211; zit. HStA Reg.Ac: Bericht eines Stadträte Comitees vom 10.6.1845).
- 43 Nach Bredt (1909, 81ff) soll in Krefeld durch die Kabinettsorder 1819 und 1824 das Enteignungsrecht für Baugelände verlichen worden sein; nach Aussagen von Bredt ein „ziemlich vereinzelter Fall“. Den mir vorliegenden Angaben zum Bauplan der Stadt Krefeld ist dieser genannte Fall nicht zu entnehmen.
- 44 Schreiben der Stadt Düsseldorf vom 18.2.1845 an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz: es wurde als nicht vereinbar mit den bestehenden Gesetzen gesehen, „die Abtretung der zu den neuen Straßen und öffentlichen Plätzen erforderliche Privat-Eigenthum unentgeltlich zu verlangen, als zur Ausführung des Plan nöthig sein dürfte, die Expropriation in weiterem Umfange, nämlich auch rücksichtlich solcher Grundstücke, welche nicht zu den neuen Straßen und Plätzen erforderlich wären, miterwerben zu lassen“ (LHA 403/3627, 243).
- 45 Einschränkung der Bewirtschaftung und der Wegeverbindungen:
1. „Schneidet die Eisenbahnlinie die Gründe eines Hofes in zwei große Theile, welche durch Ueberfahrten eine Verbindung behalten, so kann nicht angenommen werden, daß ein künftiger frequenter Gebrauch der Eisenbahn dieselbe gleichsam sperren werde, und daß hiernach die Entschädigung des Eigentümers zu bestimmen sey. Vielmehr begründet eine solche Trennung nur Schadensersatz für die erschwerte Kommunikation, für die nöthig werdende Aenderung der Felder-Abtheilungen und für den aus dem Verlust des Zusammenhangs entstehenden Nachtheile“ (RhA 1841, 70). Das Gericht theilte damit zwar nicht die Einschätzung einer extrem starken Beeinträchtigung der Bewirtschaftung, doch rechtfertigte der Appellationsgerichtshof eine „zu dem Bodenwert hinzu zu fügende Entschädigung“ (die jedoch wesentlich niedriger als die Expertenschätzung war).
 2. Dem Eigentümer „muß nicht nur der Werth des ihm entzogenen Grund und Bodens, sondern auch der Nachtheil ersetzt werden, der ihm durch die Anlage, für welche die Expropriation“ durchgeführt wurde, ersetzt werden (RhA 1853, 46). In diesem Verfahren ging es um das Versiegen eines Brunnens durch den Einschnitt der Bahnanlagen.
 3. Die Gemeinde Homberg hatte stellvertretend für ihre Gemeindeglieder die Eisenbahngesellschaft auf Entschädigung für die nachteilige Veränderungen von Gemeindegewegen (höhere Steigung u.ä) verklagt. Die Gerichte erkannten zwar eine Entschädigung an, allerdings betonten sie den großen Vorteil durch den Bau der Bahnanlagen und reduzierten die geforderte Entschädigungsleistung (RhA 1854, 154ff).
 4. Die Gemeinde Remagen klagte auf Entschädigung, da die Eisenbahn den westlichen Teil der Gemeinde abtrennt; hier wurde eine generelle Entschädigung der Nachteile aufgrund eines speziellen Nachweises für berechtigt erklärt (RhA 1867, 166ff).
- 46 Wiederkaufsrecht nicht benötigter Flächen:
1. Bei der Anlage des Bahnhofbereiches in Düren hatte die Bahngesellschaft Grundstücke im Wege

der Enteignung erhalten, die sie beim Bau des Bahnhofes später nicht in Anspruch nahm. Im Gegensatz zu dem Gesetz vom 8.3.1810 enthielt das preußische Eisenbahngesetz von 1838 (§ 16) die Klausel, daß der Eigentümer das Recht habe, nicht benötigte Fläche zurückzufordern. Die Entbehrlichkeit im genannten Fall wurde als bewiesen erachtet, da Teile der Fläche sogar an Dritte weiterverkauft wurden. Das Gericht erkannte allgemein den Grundsatz des Wiederkaufs- oder Rückerwerbsrecht bei Entbehrlichkeit an (RhA 1843, 233ff); im vorliegenden Fall wurde die Entbehrlichkeit allerdings nicht bestätigt.

2. Das Recht auf Wiederkauf nach dem Gesetz von 1838 wurde nur dann anerkannt, „wenn durch die Expropriation ein Grundstück verkleinert worden ist“ (RhA 1853, 111) und nicht, wenn das Grundstück seinem „ganzen Inhalte und Umfange“ nach erworben wurde (ebenso RhA 1863, 16ff).

47 Zeitpunkt der Besitzeinweisung und der Entschädigungsfestsetzung:

1. „Die Entschädigung, welche für die in Folge des Expropriations-Gesetzes zum öffentlichen Nutzen abgetretenen Grundstücke geleistet werde, richteten sich nach dem Werthe, welche diese Grundstücke zur Zeit der Abtretung, nicht aber nach jenem, den sie zur Zeit der ermittelnden Werthbestimmungen hatten“ (RhA 1841, 248). Die Besitzergreifung durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft hatte – wie üblich – bereits vor der Festsetzung der Entschädigungssumme stattgefunden. Die Experten hatten bei der Schätzung des Preises jedoch den Wert zur Zeit der Abschätzung zugrunde gelegt, u.a. mit dem Argument, daß in der Regel die Abtretung erst nach der Schätzung und nach Zahlung der Entschädigung erfolgte. Dagegen klagte die Eisenbahngesellschaft, da sie nicht die Wertsteigerung, die zwischen der Abtretung und der späteren Wertermittlung erfolgte, tragen wollte. Das Gericht entschied eindeutig, daß der Wert zur Zeit der Abtretung zugrundegelegt werden mußte.

2. Nach der preußischen Verfassung von 1850 (§ 9) wurde der Eigentumsschutz verstärkt. „Das Urtheil welches die Eigenthumsentziehung wegen öffentlichen Nutzens auf einseitiges Anrufen der expropriirenden Regierung ausspricht, kann nicht auch zugleich die Besitzeinweisung derselben vor Feststellung einer Entschädigung verordnen. Dekret vom 8. März 1810, Art. 13 u.19. ... Nach der Verfassung vom 31. Januar 1850 kann die Besitzeinziehung nur nach Entrichtung einer wenigstens vorläufig festzusetzenden Entschädigung erfolgen“ (RhA 1851, 177).

3. Das napoleonische Gesetz vom 8.3.1810 wurde durch den Art. 9 der preußischen Verfassung von 1850 nicht aufgehoben, „sondern nur dahin modificirt ... daß nicht mehr vor jeglicher Ermittlung, sondern nur vor definitiver Festlegung der Entschädigung die provisorische Einweisung in den Besitz unter Voraussetzung der Dringlichkeit erfolgen“ konnte (RhA 1856, 99).

48 Notwendigkeit einer mindestens vorläufigen Entschädigungszahlung: Nach § 9 der preußischen Verfassung von 1850.

49 Schadensersatz wegen Nutzungsbeschränkungen der an der Bahn liegenden Grundstücke:

„Eine Eisenbahngesellschaft ist nicht verpflichtet, für diejenige Entwerthung eines theilweise expropriirten Grundstückes Schadensersatz zu leisten, welcher dadurch entsteht, daß der Eigenthümer in Folge einer allgemeinen Baupolizei-Ordnung bauliche Anlagen nur in gewissen Entfernungen von der Bahnlinie errichten darf“ (RhA 1866, 239). In diesem Fall ging es um eine bestehende Ultramarinfabrik, deren zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten auf dem Grundstück durch die Bahnlinie und die in der Bauordnung festgelegten Mindestabstände verhindert wurden. Das Landgericht erkannte in 1. Instanz die Entschädigungsforderung an; der Appellationsgerichtshof sah durch die in allgemeinen Reglements enthaltenen Beschränkungen keinen Entschädigungsanspruch. Weitere Urteile: RhA 1874, 215ff und 1875, 8ff).

50 „Wollen z.B. die Bewohner der lutherischen Kirchstraße die Straße eröffnet haben, so müssen diese das Geld dazu aufbringen und zwar nicht nur für die Aquisition des Terrains ..., sondern auch für

die zu errichtende Brücke. Die Verwaltung wird ihnen gerne ihrerseits dazu behülflich seyn und ihnen die Vergütung der Straße von denjenigen, welche künftig an dieselbe bauen, überlassen, selbst aber weder Zuschüsse geben noch weniger Rückersatz für die Ausgaben stipuliren. Grade dieser letztere Umstand hat bey früheren Auslagen der Stadt den Grund zu den städtischen Schulden gelegt ... Das Straßen oeffnen, wenn es jetzt statt haben soll, kann unter diesen Umständen nicht anders als auf alleine Kosten derjenigen geschehen, die es verlangen“ (zit. Rösen 1960, 45). „Wenn der Stadt bei Mangel an eigenen Mitteln diese von den Interessenten zur Verfügung gestellt werden, ist die städtische Verwaltung so berechtigt wie verpflichtet, die Anlage gleich zur Ausführung zu bringen, wenn derselben die dazu erforderlichen Geldmittel ohne alle lästigen Bedingungen für die städtische Verwaltung unverzinslich vorgeschossen werden“ (zit. Rösen 1960, 49).

- 51 Der Landrat schlug vor, bei der Schuldenlast der Stadt von 1,5 Mio. Taler, nur bei Neubauten im unmittelbaren Zusammenhang der vorhandenen Bebauung auf die strenge Einhaltung des Bauplanes zu achten. Bei durchweg fehlender Pflasterung im alten Stadtbereich sei an der Offenlage neuer Straßen nicht zu denken. Es wäre lächerlich, zuerst den „Verschönerungs-Plane“ auszuführen, „während man in der Stadt selbst ... im Koth wadet“ (Rösen 1960, 45).
- 52 Die Grundlage für die Einleitung eines Enteignungsverfahrens stellte generell der genehmigte Bauplan dar, welcher in Krefeld weitere konkrete Ausführungsbestimmungen „durch das Bau-Reglement“ von 1821 erfuhr. Auf die Genehmigung des Reglements mußten die Interessenten an der Offenlage der Lutherischen Kirchstraße warten, die seit 1814 und verstärkt seit der Bauplangenehmigung von 1819 das Straßenprojekt forcierten. Zwar war es aus der Sicht der Regierung möglich, daß auf der Grundlage der Bauplanes „die bezeichneten Baulinien ... jetzt schon genehmigt“ (Rösen 1960, 41) werden konnten. Mit der Ausführung von notwendigen unfreiwilligen Eigentumsabtretungen mußte bis zur Genehmigung des Reglements gewartet werden, welches eine gewisse Konkretisierung des napoleonischen Gesetzes von 1810 brachte und z.B. Verfahren und Kostenbeteiligung der Stadt weitergehender regelte.
- 53 Zuerst mußte geklärt werden, ob die Voraussetzungen für ein mögliches Enteignungsverfahren gegeben waren. Am Beispiel der Lutherischen Kirchstraße in Krefeld war dies lange Zeit umstritten, weil der Bewohnergruppe, die auf die Offenlage der Straße drängten, auf der Gegenseite zwei bedeutende Grundeigentümer (Stadtrat Hunzinger und Beigeordneter de Greiff) gegenüber standen, deren Grundstücke in Anspruch genommen werden mußten und die dem Projekt alle nur möglichen Fußangeln in den Weg legten. Sie wollten ihre Grundstücke nicht hergeben und bestritten vehement die Rechtmäßigkeit der Anwendung des Enteignungsgesetzes. Die Bewohner fanden ebenfalls wenig Unterstützung seitens der städtischen Verwaltung und des Landrates, da diese ihren Ratskollegen nicht in den Rücken fielen. Von der Königlichen Regierung wurde dagegen klar entschieden, daß der genehmigte Bauplan von 1819 und das Bau-Reglement von 1821 eindeutig das Recht der Bewohner auf Durchführung der Straße klärten. Wenn eine im Bauplan festgesetzte Straße allerdings *nicht* in einem vom Stadtrat für den Straßenausbau mit Priorität versehenen Quartier lag, die nach dem Reglement festgesetzt werden konnten, sondern die Straße in die Kategorie 2. Ordnung eingestuft wurde, war deren Auslegung nur möglich, wenn die Eigentümer einen Fond zu deren Herstellung zusammentrugen. Dieser Fond wurde von den Bewohnern der Lutherischen Kirchstraße gebildet. Zu Beginn der Verhandlungen wollten die Eigentümer nur die gesetzlich vorgeschriebenen Mittel für den Aufkauf des Straßenterrains stellen. Als die Stadt darlegte, daß sie für den notwendigen Bau der Brücke über den Stadtgraben bei Durchbruch der Stadtmauer keine Mittel zur Verfügung hätte und die Bauverpflichtung nach dem Baureglement selbst nach Meinung der KRD nur im Rahmen einer von der Stadt leistbaren zeitlichen Priorität bestand, erklärten sich die Eigentümer bereit, zur Beschleunigung der Angelegenheit auch diesen Betrag zu übernehmen.

An mehreren anderen Stellen im Bauplangebiet war sogar davon die Rede, daß die Eigentümer auf den Rückersatz der vorgeschossenen Ausbaukosten durch die Stadt verzichteten, wenn nur zügig die Genehmigung zur Straßenoffenlage ausgesprochen wurde (Rösen 1960, 56).

- 54 Ein Streitpunkt im Verfahren war die Auslegung des Bau-Polizei-Reglements durch die „Gegenseite“, nach deren Meinung eine Grundstücksabtretung erst dann notwendig sei, wenn sich „Neuanbauer“ gemeldet hätten und es nicht um eine bloße Straßenöffnung ging (Rösen 1960, 47). Die Rechtsauskunft der KRD dazu war eindeutig: Die Anlage von Straßen gehöre ebenso zum Bauplan wie der Bau neuer Häuser. Ein weiterer Einwand im Verfahren, daß eine „gezwungene Abtretung von Privat-Eigenthum“ nur in den von der Stadt mit Priorität festgesetzten Quartieren möglich sei, wurde ebenfalls abschlägig beschieden. Im Fall der Lutherischen Kirchstraße ging es jedoch nicht allein um die Entschädigungsfrage, sondern der öffentliche Nutzen der Straßenoffenlage (u.a. mit Verweis auf die stagnierende Neubautätigkeit) wurde von den landabtretenden Eigentümern angezweifelt und der Weg des Rekurses bis hin zur Bittschrift beschritten (Rösen 1962, 53). Hunzinger berief sich dabei auf die Nichteinhaltung des Art. 14 des Gesetzes von 1810, wonach seine Reclamation nicht in der vorgeschriebenen Art und Weise untersucht worden sei (Rösen 1960, 60).
- 55 Als erstes wurden die beiden betroffenen Grundeigentümer als auch die interessierten Anlieger vom Bürgermeister angeschrieben. Die Grundeigentümer wurden aufgefordert, ihren Preis für die Entschädigung zu nennen; ansonsten würde ein amtlicher Schätzer beauftragt. Die Bewohner der Lutherischen Kirchstraße mußten einen förmlichen Antrag für die Durchführung des Straßendurchbruchs stellen. So wurde zuerst der gesetzlich vorgeschriebene gütliche Einigungsweg versucht; auch dann noch, als erste Diskrepanzen zwischen dem Entschädigungswunsch der Grundeigentümer und der Stadt auftraten. Der Landrat stellte bei der höheren Verwaltungsbehörde den Antrag auf Einleitung des Expropriationsverfahrens (Rösen 1960, 54). Das Enteignungsverfahren wurde per Ausruf mit Schelle und Bekanntmachung förmlich eingeleitet. Die Regierung stimmte der Expropriation zu und begründete die Rechtmäßigkeit mit dem genehmigten Bauplan und dem vorliegenden Baugesuch eines Anliegers (Fondverwalter Simon). Nach Einhaltung aller Fristen wurde der Beschluß über die Enteignung wiederum öffentlich bekannt gemacht. Die Enteignung wurde an einem festgesetzten Tag vollzogen; über den Verlauf mußte der Bürgermeister ein Protokoll verfassen. Eine Abordnung (Bürgermeister, Polizei-Commissär und Stadtbaumeister) suchten die beiden Eigentümer auf ihrem Grundstück auf, verkündeten das Urteil und führten zugleich die „Vollstreckung“ inform der Öffnung der Grundfläche zur Lutherischen Kirchstraße hin aus. Die „Fabrickleute“ der Firma Hunzinger wurden angehalten, alles was „an der fraglichen Stelle aufbewahrt seyn möchte, fortzuschaffen und in die Fabricke zu bringen. Diesem nach ward mit dem Abbruch des daselbst befindlichen Theils der Stadtmauer und des dahinten vom Gerh. Hunzinger angelegten kleinen Anbaues, welcher der Oeffnung der Straße im Wege stand, angetragen“ (Rösen 1960, 61). Auch in dem Garten von De Greiff nahm man die „zur Eröffnung der Straße nothwendige Strecke in Besitz, räumte die Gartenhecke und einen Theil der Gartenthüre in der Breite der Straße, ferner die hindernden zwey Bäume, einiges unbedeutendes Gesträuch und Gemüse, bestehend in Stangenbohnen weg, legte sogleich hölzerne Nothbrücke über den Stadgraben an, und halb zwölf Uhr war die Oeffnung der Straße schon so weit vollzogen, daß ein beladene Karre über die Brücke aus der Stadt wirklich gefahren ist“ (Rösen 1960, 61). Um vier Uhr war der Auftrag der Regierung vollzogen. Bei dieser zum Teil konflikthafter Enteignung kam es zu handgreiflichen Auseinandersetzungen mit Fabrikarbeiter von Textilfabrikant Hunzinger.
- 56 Die lange Dauer des Streites wurde von der den Straßendurchbruch befürwortenden Partei auch in dem Sinne kritisiert, daß dadurch die Gebäudepreise an der Lutherischen Kirchstraße sanken bzw. stagnierten, da sich niemand an einer Straße einkaufen wolle, die „im Prozeß liegt und bei der

Ortsobrigkeit keinen Vorstand findet“ (Rösen 1960, 43). Sie belegten dies anhand des negativen Verlaufs einiger öffentlicher Versteigerungen.

- 57 Die Stadt hatte wiederholt die fehlenden Finanzmittel angeführt. Die Anlieger richteten eine Beschwerde an den König und wollten das städtische Argument fehlender Geldmittel nicht gelten lassen, da die Stadt ihrer Meinung nach mit den §§ 13–15 des Baureglements von 1821 die Bestimmungen zur Erlangung dieser Mittel in Händen hielt (Verkauf von Baumaterialien aus dem Stadtmauerabbruch und von städtischen Bauplätzen etc.). Die Stadt sah den Konflikt eher darin begründet, daß die Bautätigkeit nicht in dem gewünschten Maße am Friedrichsplatz lief. Die „Straßen müssen doch erst durch die Erbauung neuer Häuser gebildet werden“ (Rösen 1962, 32).
- 58 „Ende 1827 und Anfang 1828 mußte die Witwe Schalbruck den Bürgermeister wiederholt an die Bezahlung des 7 Quadratruten großen Teiles ihres Gartens erinnern, den sie für die Anlage des Friedrichsplatzes hergegeben hatte“ (Rösen 1962, 29).
- 59 Die beiden Eigentümer, Peter de Greiff und die Witwe von Löewenich verlangten für das Gartenland 20 Thlr. pro Quadratrute. Der Bürgermeister bezeichnete diese Forderung im Gegensatz zu den früher gezahlten Preisen von 6 Thlr. selbst unter der Berücksichtigung, daß „der Werth des Grundeigenthums seitdem um einiges gestiegen ist“ (Rösen 1962, 34) als viel zu überzogen an; der Landrat pflichtete ihm bei. Die Eigentümer wurden nochmals gefragt, ob sie ihre Gärten „auf gütlichem Wege und zu dem von dem gerichtlich zu ernennenden Experten zu bestimmenden Entschädigungspreis hergeben“ (Rösen 1962, 34) oder ob sie es auf das mit unnötigen Mühen und Kosten verbundene Expropriationsverfahren ankommen lassen wollen. Mit Hinweis auf andere Grundstückspreise ließen sich die Eigentümer nicht auf eine gütliche Einigung ein, waren allerdings mit einer „gerichtlichen Abschätzung“ einverstanden. Für das Gericht mußte eine Information vom Bürgermeister Leysner an die Regierung angefertigt werden: „Er verweist zunächst darauf, daß der städtische Bauplan und damit auch die Anlage des Friedrichsplatzes 'Allerhöchst' genehmigt sind, daß nach § 12 Nr.3 des Baupolizeireglements die Aufwendungen für die Anlage öffentlicher Plätze von der Stadtbaukasse bestritten werden müssen, und daß der Friedrichsplatz im Bauquartier Friedrichsstadt liegt, daß am 14. Februar bezw. 25. Juni zum bevorzugten Bauquartier erklärt worden ist (Rösen 1962, 34/35). Der „Information“ fügte der Bürgermeister einen wiederum nicht erhaltenen Lageplan bei, auf dem das „Privatgrundstück“ des Cornelius de Greiff mit A., das der Witwe von Loewenich mit B. und das der Gebrüder de Greiff mit C. bezeichnet waren. „Der Eigenthümer von A ist zur Abtretung bereit. Die Witwe und die Gebrüder fordern einen sehr hohen Preis.“ B. Die Witwe verlangt für 58 35/100 preußische Ruten Gartenland und das Gartenhaus 1.600 Tlr. Die Gebrüder de Greiff fordern für 117 preußische Ruten Gartenland und das Haus 3.300 Tlr. ... Die Stadt glaubte nur zu folgenden Entschädigungen verpflichtet zu sein: I. an die Frau von Loewenich für 58 35/100 Ruten à 6 4/5 Tlr. = 397 4/5 Tlr., für das Gartenhaus nach der Abschätzung des Stadtbaumeisters Klapper = 400 Tlr., Summe = 797 4/5 Tlr. und II. an die Herren Peter und Isaac de Greiff für 117 pr.Ruten à 6 4/5 Tlr. = 795 3/5 Tlr., für das Haus nach der Abschätzung des Stadtbaumeisters Klapper = 1.071 Tlr., Summe = 1866 3/5 Tlr. ... Der Bürgermeister erklärt, daß die Stadt bis jetzt auf dem Friedrichsplatz nur 6 3/5 Tlr. für die Quadratrute gegeben hat. Laut Kaufakt vom 20. Oktober 1826 haben die Eheleute von Loewenich der Stadt bereits ein 37 7/9 Quadratruten großes Stück Garten zur Ausführung des Friedrichsplatzes für diesen Preis verkauft. Ein Preis von 20 Tlr. kommt nur für Bauland in Betracht. Für die Abschätzung der Gebäulichkeiten schlägt der Bürgermeister den Stadtbaumeister Friedrich Klapper, den Bauunternehmer Johann Peter Aretz und den Schreinermeister Hermann Stempel, für die Abschätzung der Gärten den Notar Gerpott, den Mühlenmeister Peter Herken und den Justizkonsulenten Peter Schrick vor“ (Rösen 1962, 34/35).

- 60 Am 8.9.1838 wurde die Wertberechnung der Experten vorgelegt:
 „Bei der Ermittlung des Wertes der verbleibenden Parzellen sind der Boden und ihre Lage zu dem Friedrichsplatz nach dessen Ausführung und zu den anderen anzulegenden Straßen zu berücksichtigen. Das Eigentum der Herren de Greiff wird 4 Straßen berühren, daß der Witve von Loewenich durch 4 Straßen begrenzt sein. Sein Wert wird sich also bedeutend erhöhen. Da der Teil „der englischen Gartenanlage“ der Herren de Greiff, der zwischen der Mitte der Kreuzstraße, dem Friedrichsplatz und der Meuserstraße übrig bleibt, nur 56 Fuß (17,6 m) tief und 101 Fuß (31,7 m) lang ist, zu Bauplätzen also schlecht zu verwenden ist, muß er nach der Ansicht der Sachverständigen mit 12 Tlr 15 Sgr per preußische Quadratrute bewertet werden, dagegen das Terrain des de Greiff'schen Gartens, welches vom Mittelpunkt der Kreuzstraße an nordwärts zur Ausführung des Friedrichsplatzes abzutreten ist, weil dort schöne Bauplätze übrig bleiben, nur zu 8 Thlr per preußische Quadratrute zu schätzen ist ... Aus denselben oben angeführten Gründen und in Betracht, daß von dem Garten der Frau von Loewenich nach der Meuserstraße, dem Friedrichsplatz und der Kreuzstraße ganz zweckmäßige Baustellen übrig bleiben, schätzen wir die Entschädigung für den abzutretenden Theil ebenfalls auf 8 Thlr. cour per preußische Quadratrute“ (Rösen 1962, 35). Für das Gartenhaus der Frau von Loewenich wurden 656 Tlr 20 Sgr. und das Gartenhaus de Greiff 1.253 Tlr 10 Sgr. geschätzt. Die Schätzung der Gebäudewerte lag also auch über dem Schätzwert der Stadt.
- 61 Im weiteren Verfahren kam es mit Peter de Greiff zu einem Vergleich gemäß Expertengutachten; die Witve von Loewenich ließ ihrerseits von ihrem Rechtsanwalt Urkunden über Grundstücksverkäufe in der Nähe des Friedrichsplatzes vorlegen, bei denen 53 bzw. 81 Thlr. pro Quadratrute bezahlt worden waren. Ihre Forderung von 20 Thlr. bezeichnete sie demgegenüber „als bescheiden“.
- 62 Das Landgericht forderte das Friedensgericht in Krefeld zur erneuten Abschätzung auf und schlug die neuen Experten vor. Daraufhin legte die Stadtverwaltung Berufung beim Appellationsgerichtshof in Köln ein, die jedoch abgelehnt wurde. Ein wichtiger Berufsgrund war die Vereidigung des Krefelder Baumeisters Klapper, den die Stadt als befangen ansah, da dieser schon häufig mit der Verwaltung in Kollision geraten war und zudem „sein Leben lang für die Witve von Loewenich und für die Herren de Greiff gearbeitet hat und deshalb unsern Gegnern mehr oder weniger verpflichtet ist“ (Rösen 1962, 36). Während der Zeit des Berufungsverfahrens stockte die Verhandlung, und erst nach der Entscheidung in Köln wurde die neue Schätzkommission tätig. Die Kommission einschließlich Baumeister Klapper setzte dann die Entschädigungssumme auf 12 Thlr. 20 Sgr. fest. Diese wurde erneut von den Eigentümern zurückgewiesen. Der Bürgermeister sandte dem Rechtsvertreter der Stadt, Justizrat Cramer noch weitere Vergleichswerte zu, die alle 6–7 Thlr. pro Quadratrute betrugten und beklagte das für die Gemeindekasse sehr ungünstige Gerichtsurteil der Festsetzung auf 12 Thlr.
- 63 Bei der angeführten „Streitsache“ ging es um die Klage der Stadt Krefeld gegen den Gärtner Johann Empting. In der Veröffentlichung des Rheinischen Archivs konnte der Fall rekonstruiert werden: Die Stadt hatte die Expropriation von „73 Ruthen seines 128 Ruthen großen Gartens behufs Weiterführung der Ostwallstraße“ beantragt und gerichtlich genehmigt bekommen. „Bei dem Prozesse zur Festsetzung der Entschädigung machte die Gemeinde Crefeld geltend“, daß die verbleibende Fläche nunmehr Bauland wäre und Besitzer Empting ein Mehrwert entstehe, der bei der Entschädigung berücksichtigt werden sollte.
- 64 Das Gericht ging im seinem Urteil vom 17.4.1861 davon aus, daß dieser Mehrwert nicht mit der Entschädigungssumme für das enteignete Gartenland, sondern für die Nachteile aus der Verlegung der Mistbeete, der Störung der Geschäfte etc. verrechnet werden sollte. Hier hieß es: „Daß durch die Wegnahme des in den Ostwall fallenden Theiles des klägerischen Gartens der Rest den höhern

Werth als Bauterrain erlangt hat, daß aber dieser Mehrwerth als ein rein zufälliger bei der Abschätzung des expropriirten Terrains außer Ansatz bleiben muß ... daß auf die Schadenspositionen a, b. und c (Versetzung von Mistbeeten, Störung der Geschäfte) der Mehrwerth in Abzug kommen muß, welchen der in Rede stehende Theil des klägerischen Gartens dadurch erlangt hat, daß es jetzt in Bauterrain umgewandelt worden ist“ (RhA 1861, 178). Die Experten schätzten den Wert des neuen Bauplatzes auf etwa 5.000 Thaler und „den Schaden durch Störung der Geschäfte auf 200 Thlr.“ ein. Diese 200 Thlr. wurden im Endurteil des Gerichtes (30.7.1861) als „durch den Mehrwerth für getilgt“ angesehen; das Gericht „nahm aber bei Bemessung der anderweitigen Entschädigung keine Rücksicht“ auf eine Mehrwertanrechnung.

- 65 „... es handle sich hier nicht um allgemeine Vortheile, welche generell einer ganzen Gegend zu gute kämen, wie z.B. die erleichterte Kommunikation durch Anlage einer Landstraße; wenn deren Werth von denjenigen, die davon Nutzen zögen, ersetzt werden solle, dann bedürfe es der Formen der Art. 30–32 jenes Gesetzes (von 1807, Anm.d.V.), um diese Ersatz-Verbindlichkeit und deren Höhe festsetzen zu lassen“ (RhA 1861, 178/179). Hierbei handelte es sich um den Fall, „wo durch die Expropriation dem verbleibenden Eigenthum des Expropriirten spezielle Vortheile zu Theil“ wurden. In diesem Fall muß der Titel XI. des Gesetzes angewandt werden, der ausschließlich „diese Materie behandle“ (RhA 1861, 178/179). „Der Gegen-Anwalt suchte dagegen auszuführen, daß diese Bestimmungen des Gesetzes von 1807 durch das Dekret v. 8. März 1810, so wie durch die Verfassung in Preußen aufgehoben seien und in den allgemeinen Rechts-Grundsätzen keine Untersützung fänden“ (RhA 1861, 179).
- 66 Als Begründung für die Beibehaltung der Straße hatten die Anlieger angeführt, das durch die neue Straße „der Verkehr von der alten Landstraße, an welcher ihre Grundstücke liegen, abgeleitet, deren Werth verringert und der Erwerb geschmälert wird“ (Rösen 1964, 63).



7.0 Das Fallbeispiel Mönchengladbach: Die Untersuchung des Planungsprozesses des Stadtbauplanes 1836 bis 1863

Bei der Auswahl der Städte im Zuge des „Planungserlasses“ der KRD 1834 wurde auch für die Stadt Mönchengladbach¹ die Aufstellung eines Stadtbauplanes verordnet. Die Planungsarbeiten begannen verhalten und sollten bis 1863 dauern. Dieser ungewöhnlich lange Planungsprozeß und die Herausarbeitung der Beweggründe für eine Beschleunigung oder Verzögerung der Planungsarbeiten machten das „Fallbeispiel“ Mönchengladbach in besonderem Maße interessant. Der Planungsprozeß des Bauplanes für die Stadt Mönchengladbach konnte als „Fallbeispiel“ vertieft untersucht werden, da die gute Materiallage eine detaillierte Rekonstruktion des Planungsprozesses ermöglichte. Der sehr lange Planungszeitraum über 27 Jahre zeigte die verschiedensten Einflüsse auf das Planungsprojekt auf. Viele Erfahrungen mit den Bauplanverfahren des Regierungsbezirkes konnten seitens der Planenden „verarbeitet“ werden: die Konfrontation der Planungsideen und Leitbilder mit der Praxis, die Kompromisse mit den Privaten und die Konflikte bei der Planungsumsetzung. In der 27 Jahre andauernden Planungstätigkeit wurde der Bauplan für Mönchengladbach Stück für Stück der Durchsetzungsrealität angepaßt; besonders das durchgängig orthogonale Straßennetz als Anspruch der „reinen“ Bauplanlehre wurde frühzeitig aufgegeben. Die neue Normalität des Kompromisses bestimmte die Planung.

Die umfassende Darstellung eines „Fallbeispiels“ mußte neben der Analyse des Planungsprozesses nach „Aktenlage“ auch den lokalen ökonomischen, sozialen und politischen Kontext aufzeigen, indem sich die Planung entwickeln konnte und vor dessen Hintergrund die Planungsakteure handelten. Durch die Einbeziehung der ökonomischen und bevölkerungsmäßigen Planungsvoraussetzungen und des lokal-politischen Kontextes konnten Erklärungen für den langen Planungsprozeß des Stadtbauplanes in Mönchengladbach, für Brüche in der Bearbeitung und für eine erneute Dynamik in der Planerstellung gefunden werden. Vor allem die „lokalen“ Wirtschaftskrisen mit verringertem baulichem Wachstum und Bevölkerungszuwachs führten zu nachlassendem Interesse an den Planungsarbeiten oder entsprechenden Beschleunigungswünschen. Doch auch aus der inneren Logik bzw. dem internen Planungsprozeß ließen sich Verzögerungen oder Beschleunigungen ableiten. Die umfassende Untersu-

chung eines lokalen Planungsprozesses sollte den Lernprozeß mit den neuen Planungsinstrumenten und den Emanzipationsprozeß von Stadtverwaltung und Politik in den ersten Jahrzehnten des 19. Jh.s verdeutlichen.

Der Stadtbauplan und dessen Planungsprozeß betraf nur eine Seite der „Produktion von Stadt“: ihre Planung und ideelle Vorbereitung. Doch gleichzeitig und parallel zur langen Planungsphase vollzog sich die „materielle Produktion von Stadt“, der Bauprozeß. Es stellte sich so die Frage, inwieweit der Bauprozeß während der Planungsphase bereits durch den Bauplanentwurf beeinflusst bzw. inwieweit der genehmigte Plan nach 1863 umgesetzt wurde und seiner Aufgabe, der Regulierung der materiellen Produktion von Stadt, gerecht werden konnte. Aufgrund fehlender und nur fragmentarisch vorhandener Daten für die erste Hälfte des 19. Jh.s konnten die materiellen Produktionsbedingungen nicht in der empirischen Tiefe bearbeitet werden, wie es die Aktenlage zum Planungsprozeß erlaubte. Die Materiallage ließ nur den Versuch einer „Qualifizierung“ des Bauprozeses im Untersuchungszeitraum zu: Die Verfolgung z. B. der Mietpreis- und Baupreisentwicklung oder die Grundstückspreisentwicklung mit ihren Einflüssen auf die Planung waren für diesen frühen Zeitraum unmöglich. Die bedeutenden materiellen Vorleistungen zur Produktion der Stadt in Form von Straßen- und Kanalbauarbeiten etc. konnten ebenso nicht als Beleg für die materielle Produktion angeführt werden: Abwasserkanäle wurden erst ab 1890 gebaut und ein verstärkter städtischer Straßenbau setzte erst Ende der 1870er Jahre ein².

Die Rekonstruktion³ eines 27 Jahre dauernden Planungsprozesses ermöglichte die Darstellung der internen und externen Konflikte um einen frühen „Stadtbauplan“: Konflikte, die sowohl die Interessengegensätze der unterschiedlich Betroffenen innerhalb der Gemeinde, als auch der örtlichen Behörden zur übergeordneten Polizeibehörde, dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf, betrafen:

- 27 Jahre, in denen in der Stadt nicht nur zwei heftige Eingemeindungsdebatten geführt wurden, sondern auch der Austritt aus dem Kreisverband und die Bildung eines eigenen Stadtkreises erfolgte.
- 27 Jahre, in denen die Stadt ihr Gesicht veränderte und sich in dem kleinen überschaubaren Städtchen die Bevölkerungszahl mehr als versechsfachte.
- 27 Jahre, in denen schnelles wirtschaftliches Wachstum und die Baumwollindustrie mit ihrem gesamten gewerblichen Umfeld zunehmend das Stadtleben bestimmte.
- 27 Jahre, in denen die allgemeine geistig-kulturelle Wende sich auch im lokalen Kontext niederschlug. Zwar bestimmten noch immer die „Honoratioren“ die lokale Politik und Wirtschaft, doch immer mehr flossen parteipolitische Nuancen in das Engagement vor Ort ein: die Auseinandersetzung zwischen den Liberalen und den Demokraten zeigte sich auch als verdeckter Konflikt zwischen Katholiken und Protestanten, und die wachsende Notlage und sozialen Spannungen der Textilarbeiterschaft in den 1840er Jahren brachten die Entwicklung einer frühen Integrationspolitik zur

Abfederung der sozialen Spannungen durch unternehmerische Sozialmaßnahmen mit sich.

Die 27 Jahre des Planungsprozesses fielen in eine immer dynamischer werdende Wachstumsphase Mönchengladbachs als gewerbliches Zentrum und brachten die volle Entfaltung der industriellen Entwicklung unter kapitalistischen Produktionsverhältnissen in der Rheinprovinz, während manch andere Region Preußens noch im „Dornröschenschlaf“ verharrte und erst in den „Gründerjahren“ einen wirtschaftlichen Aufschwung verzeichnete.

Gleichzeitig vollzog sich in Mönchengladbach die wirtschaftliche Entwicklung mit einer Dynamik, bei der viele Unternehmer und die Arbeiterschaft nicht mit einer ebenso großen Schnelligkeit ihre Haltungen und Lebensweisen ändern konnten. So wurde unter einer patriarchalischen Fürsorge der Textilunternehmer der Versuch einer harmonischen Ausregelung der sich immer stärker abzeichnenden Klassenunterschiede angestrebt, während doch die „neue“ kapitalistische Wirtschaftsweise eigentlich die „Hardliner“ verlangte: die Art von „Verleger“, die die Lasten der Krisen und Markteinbrüche an die Weber durch Lohnsenkung, zeitlich gestreckte Auftragsvergaben oder Auftragsentzug abwälzten. Nicht, daß alle Unternehmer ein soziales Engagement aufbrachten: doch noch vor dem Durchbruch der anonymen Aktiengesellschaften stand der Unternehmer mit seiner „Person“ für seine Handlungen gerade, sei es bei der Einschätzung seiner Kreditwürdigkeit im geschäftlichen Bereich als auch als „öffentliche“ Person im lokalen Kontext.

Der äußerlich sichtbaren Veränderung der Stadt mit der Zunahme an Bevölkerung und Bebauung folgte eine gravierendere „innere“ Veränderung des gesellschaftlichen Lebens: die Veränderung der gesellschaftlichen Werte, die Einbindung der Textilindustrie in die kapitalistische Produktions- und Arbeitsweise sowie die zunehmende innere Differenzierung der Bevölkerung innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und umliegenden Dörfern.

7.1 Der Ausgangspunkt der frühen Stadtentwicklung: naturräumliche Gegebenheiten und wirtschaftliche Grundlagen

Günstige topographische Situation und Lage in der Region

Die Stadt Mönchengladbach verdankt, wie der Name sagt, den Benediktinermönchen, die sich am Gladbach niederließen, ihre Entstehung. Die Gründung der Abtei erfolgte im Jahr 974 (Kasten 1994, 278). Zwischen 1364 und 1366 erhielt Mönchengladbach Stadtrechte; dies stellte einen bedeutenden Schritt zum „Aufbau der jülich-schen Landesherrschaft dar“ (Kasten 1994, 307).

In der flachen Ebene des Tales von Niers und Gladbach bot der Bergsporn, mit einem Höhenunterschied von ca. 20–25 m zwischen dem späteren „Alten Markt“ und dem Bachtal (Abb. 44), eine günstige Ausgangssituation für die Kloster- und Siedlungsgründung durch seinen „natürlichen Schutz“ nach Westen und Süden (Rosendahl 1952, 46) (Abb. 45). Ergänzt wurde der natürliche Schutzwall zum flacheren Norden und Osten hin durch den Bau der Stadtmauer; hier sollten bei geringerem Gefälleunterschied später die ersten Stadterweiterungen erfolgen.

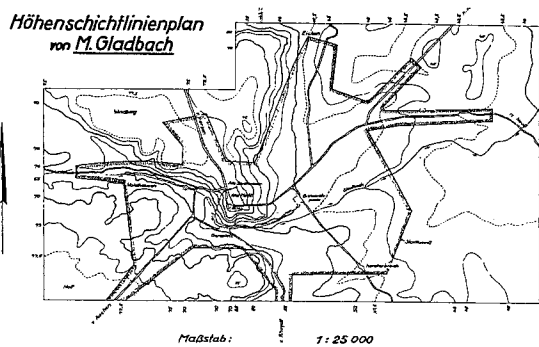
Innerhalb der Region reihte sich die Stadt in ein Städtetz mit einem engen Radius von nur 15 km ein mit Rheydt, Viersen, Dülken, Süchteln, Erkelenz und Rheindahlen. Sie alle mieden die sumpfigen Niederungen der Niers und wählten die Standortvorteile der westlichen Randlage in der Nähe der vielen kleinen, der Niers zufließenden Bäche, die für Wassermühlen, Viehtränken, Bereitung des Flachses, Bleichwiesen etc. dienen konnten (Rosendahl 1952, 47).

Mönchengladbach war weder im Mittelalter noch in der Neuzeit ein politisch „beherrschender Punkt am linken Niederrhein“ (Rosendahl 1952, 70) und dominierte weder als Regierungssitz noch als geistiges Zentrum. Die zwischen 1364 und 1366 verliehenen Stadtrechte sollten, ebenso wie für Dülken und Rheindahlen, eher „die Nordgrenze des Herzogstums Jülichs“ (Rosendahl 1952, 71 sowie Löhr 1994, 364) sichern. Erst im 19. Jh. konnte sich Mönchengladbach aus der Gleichstellung mit den anderen kleinen Nachbarstädten durch seinen industriellen Vorsprung und der Expansion der Baumwollindustrie lösen, unterstützt durch die Anlage von übergeordneten Straßenverbindungen und den Eisenbahnanschluß. Die „verkehrsmaßige Lage von Odenkirchen, Dülken und Süchteln wurde ungünstiger“ (Rosendahl 1952, 49). Matzerath (1978, 19) bestätigte die Ausdifferenzierung der „Lagen“ am Beispiel der Nachbarstädte Rheydt und Rheindahlen im Zuge der Industrialisierung.

Damit konnte sich das kleine „Mönchengladbach“ aus dem Städteverbund herausheben, ohne allerdings seine die räumliche Entwicklung weiterhin bestimmende dezentrale Besiedlungsstruktur aufzuheben. Bis heute konnte die Stadt nie alleiniger Kri-

Abbildung 44

Darstellung der topographisch hervorgehobenen Situation des Altstadthügels der Stadt Mönchengladbach



Das Foto oben zeigt das starke Gefälle des Fliescherbergs von Süden aus betrachtet aus dem Jahre 1917; aus: StAMg 10/33919

Der untere Plan stellt die Höhenschichtlinien von Mönchengladbach dar und verdeutlicht die exponierte Lage der Altstadt auf dem Hügel; aus: Rosendahl, Mönchengladbach, eine Textilstadt des westlichen, linken Niederrheingebietes, Dissertation Mainz 1952, 248

stallisationspunkt werden; die hohe Zentralität der ehemals selbständigen Stadt Rheydt bedingt noch heute eine Zweipoligkeit innerhalb der Stadt Mönchengladbach.

Grundlage der frühen Stadtentwicklung: Befriedigung der lokalen Märkte und des Versorgungsbedarfs der Abtei sowie Entwicklung der Leinenherstellung

„Die wichtigsten Impulse für die zunächst dörflichen Ansiedlungen im Raume Mönchengladbach gingen von der klösterlichen Grundherrschaft aus“ (Kasten 1994, 333). Die „villice“, die Pächter auf grundherrlichem Land, waren für die Eintreibung und Weiterleitung der Abgaben an das Kloster zuständig⁴. Neben den bäuerlichen Ansiedlungen bildete sich schon bald eine Ansammlung von Handwerkern und anderen Bediensteten heraus, die außerhalb der Klosteranlagen wohnten und die in den klösterlichen Werkstätten und Wirtschaftsgebäuden arbeiteten (Kasten 1994, 334). Sie lösten sich allmählich vom Kloster, und es entwickelte sich eine wirtschaftliche Selbständigkeit der „vorstädtischen“ Bevölkerung; u.a. wurde bereits im 12. Jh. ein auf den lokalen Bedarf hin ausgerichteter Markt gegründet (Kasten 1994, 335). Die Abtei dominierte „aufgrund ihrer grundherrlichen Rechte auch nach der Stadterhebung“ das städtische Wirtschaftsleben (Kasten 1994, 277).

Die wirtschaftliche Bedeutung der „Stadt“ Mönchengladbach war im Mittelalter und der Frühneuzeit eher bescheiden (siehe Brasse 1914/I, 24ff und 1922/II, 280). Vorherrschend auf dem guten Boden war der Ackerbau; umfangreiche Rodungsarbeiten führten zu zahlreichen neuen Dorfgründungen (Waldhufen- und Einwegedörfer) (Rosendahl 1952, 72), die das dichte Besiedlungsnetz der kleinen Städte ergänzten.

Die wirtschaftliche, geistige und soziale Führung in Mönchengladbach ging vom Benediktinerkloster aus, welches jahrhundertlang den Alltag dominierte⁵, wenngleich sich die „Stadt“ mehr und mehr zu emanzipieren suchte. Ob in der Stadt oder im Kirchspiel, die Bewohner Mönchengladbachs waren „in der frühen Neuzeit in irgendeiner Weise von der Abtei wirtschaftlich mehr oder minder stark abhängig“ (Löhr 1997, 60); insbesondere über abteiliche Verbrauchssteuern. Handel und Handwerk standen in engem Zusammenhang mit dem Kloster und dessen Bedarf.⁶

Doch die „schon im 15. Jahrhundert unübersehbare Strategie des Mönchengladbacher Rates, den Einfluß der Abtei auf das Stadregiment immer mehr zu schwächen, wurde im 16. Jahrhundert fortgesetzt. Dabei wurden die Bürgermeister und der Rat teilweise vom Landesherrn und seinen Beamten, teilweise auch von diesen allein, kräftig unterstützt“ (Löhr 1997, 28). Zwischen der Stadt und der Abtei entbrannten heftige Kämpfe um die Vorherrschaft. So wurde die Funktion des Abtes auf seine Grundherrschaft zurückgedrängt, und er wurde als Gerichtsherr entmachteter. Dieser Machtverlust wurde ihm im 16. und 17. Jh. an vielen Stellen demonstrativ vom Vogt als Vertreter des Landesherrn vorgeführt. Dennoch hielten sich in Mönchengladbach lange Zeit Reste einer „Zweiherigkeit (wie Treueschwur der Neubürger auf Abt und Landesherr, besondere Abgaben für die Abtei etc. (Löhr 1997, 31).

Abbildung 45

Foto der Kälbergasse und der Lüpertzender Straße



Das obere Foto zeigt die Kälbergasse (laut Katasterkarte von 1812: Straße „Auf den Plan“) und verdeutlicht die engen, steilen Gassen mit ihrer zweigeschossigen Bebauung in der Altstadt, westlich der Abtei; aus: Wilhelm Bell, Damals im alten Gladbach, Mönchengladbach 1986, 133.

Das untere Foto zeigt die ebenfalls typische Baustruktur Alt-Gladbachs (hier die noch erhaltenen Gebäude an der Lüpertzender Straße um 1914); aus: StAMg 10/37463

Das Verhältnis zwischen der Stadt und der Abtei war zudem konfliktreich, wenn es um die Einnahmesituation der Stadt ging. Der Stadt blieben fast ausschließlich die Abgaben über den Marktverkehr und die Akziseordnungen (Brasse 1914/I, 409). Die anderorts gewinnbringenden Mahl- oder Brausteuern waren für die Stadt Mönchengladbach nicht zu erschließen, da sich Mühlen und Brauereien in klösterlichem Besitz befanden (Brasse 1914/I, 407); das Kloster verlangte sogar für den sich in ihrem Besitz befindlichen Marktplatz Standgelder (Brasse 1914/I, 409)⁷. Die Abtei selbst galt innerhalb der Stadt quasi als „Freihandelsgebiet“ (Brasse 1922/II, 25/26). 1655 wurde gegen den Willen des Abtes der Kapuzinerorden gegründet (im Nordosten im Bereich der Kapuzinerstraße).

Eine gewisse regionale Ausstrahlungskraft erlangte der Gladbacher Markt durch den doch recht vielfältigen Warenumsatz (vgl. Akziseordnung von 1488: Löhr 1994, 372). Neben den eigenen Erzeugnissen, insbesondere des Textilgewerbes, wurden auch Waren des Fernhandels angeboten. „Mit der Intensivierung des Handels seit dem XIV. Jh. ging eine Expandierung des Handwerks und des Gewerbes einher ... Die Handwerker und Gewerbetreibenden lösten sich allmählich aus der Abhängigkeit der Abtei. Die Verpachtung der Mühlen und der Brauerei durch die Abtei räumte den Pächtern die Möglichkeit eines weitgehend selbstverantworteten Wirtschaftens ein“ (Rheinischer Städteatlas Mönchengladbach 1996, 27). Das Zunftwesen entwickelte sich erst später zu Ende des 15. Jh.s; ein Verlagswesen (Büchsenmacher, Krämer) wird teilweise schon Ende des 16. Jh.s festgestellt (Löhr 1997).

Bedeutung erlangten die Märkte durch die frühe Herstellung von qualitativ hochwertiger Leinwand, die die landwirtschaftliche Bevölkerung im Nebenerwerb betrieb⁸. Insbesondere mit den Niederlanden entwickelte sich ein ausgiebiger Handel mit Leinwand und mit „Rohprodukten“⁹. Von der Abtei wurden eigene Bleichen unterhalten und mit dem „Anwerben eines Färbers 1606“ (Brasse 1922/II, 108) das Veredelungsgewerbe fortentwickelt, wengleich der eigene, lokale Bedarf an vorderster Stelle stand. Hierin lag der Grundstein der späteren Textilindustrie.

Die Grundlagen der frühen Stadtentwicklung und des Stadtwachstums stellten so in erster Linie die Befriedigung der lokalen Märkte und des Versorgungsbedarfs der Abtei dar. Lediglich das frühe Leinengewerbe gewann überregionale Bedeutung. So kann die „Stadt“ mit ihren Scheunen, Gärten und Misthaufen als typische Ackerbürgerstadt charakterisiert werden¹⁰.

Die Dominanz der Abtei spiegelte sich auch in deren Grundbesitz wider. Nach Brasse gehörten ihr rund 3/4 des Territoriums mit umfangreichen landwirtschaftlichen Höfen und Mühlen sowie die die Stadt umgebenden Weiher und Bleichen. Innerhalb der Stadtmauer wird der Grundbesitz der Abtei (Abteigelände, Gasthaus, mehrere private Wohnhäuser) auf ca. 1/4 der Fläche eingeschätzt (Brasse 1914/I, 459)¹¹. Diese Einschätzung von Brasse trifft jedoch zu Ende des 18. Jh.s in dieser Form nicht mehr zu; der Anteil der Abtei hatte sich auf etwa 8% an der Gesamtfläche des Territo-

riums – einschließlich der Kurmutsgüter auf ca. 16% – reduziert (Löhr 1997, 61). Die Stadt selbst verfügte über wenig eigenen Grundbesitz (Brasse 1922/II, 445). Die abnehmende Vormachtstellung des Klosters im 18. Jh. zeigt sich auch deutlich bei der Auflösung der Klöster im Zuge der Säkularisierung: nur noch 8% der landwirtschaftlichen Nutzfläche der Pachtgüter befanden sich in abteilichem Besitz (siehe auch Löhr 1997, 61 ff).

Verknüpfung Stadt und Kirchspiel

Das gesamte Territorium der Stadt bestand aus dem ummauerten Kern und dem Kirchspiel. Die Grenzen des Kirchspiels waren nach Norden durch eine Landwehr gesichert. „Die Siedlungen im Kirchspiel waren bis auf Hardt und Hehn (Waldhufendörfer) sowie Venn (Angerdorf) Haufendörfer ohne ausgeprägte Struktur“ (Rheinischer Städteatlas Mönchengladbach 1996, 3).

Schon frühzeitig bestand eine enge Verbindung zwischen ummauerter Stadt und Kirchspiel. So waren Vertreter der „Eingesessenen“ im Rat vertreten; einige Bürgermeister wohnten gar in den umliegenden Honschaften.

Die Bevölkerung betrug – bezogen auf das gesamte Mönchengladbacher Territorium – im Jahr 1560 nach Berechnungen von Wolfgang Löhr etwa 4.300 Einwohner, 1660 etwa 6.700 Einwohner, zu Anfang des 18. Jh.s bereits 8.000 Einwohner und zu Ende des 18. Jh.s ca. 9.000 Einwohner (Löhr 1997, 7). Bezogen auf die „wahre Größe“ des Stadtgebietes von 1.720 ha (Löhr 1994, 380) vergleicht Löhr die Stadt Mönchengladbach u.a. mit Chemnitz, wo die Bevölkerung von 4.000 Einwohnern im Jahr 1550 auf etwa 11.000 um 1800 angewachsen war. „Um die Mitte des 16. Jahrhunderts war Mönchengladbach etwa so groß wie Düsseldorf, das auch nur einen kleinen ummauerten Kern hatte und von großen, zur Stadt gehörenden, verhältnismäßig volkreichen Außenbezirken umgeben war“ (Löhr 1997, 7).

Während der Bevölkerungszuwachs in der engen ummauerten Stadt begrenzt war, verlagerte sich der Bevölkerungszuwachs vor allem ab dem 18. Jh. auf die ländlichen Bezirke und die dort ansässige Hausindustrie (Löhr 1997, 10). Das Wohnen in der Kernstadt blieb allerdings attraktiv, insbesondere für den Handel, da nur hier ein ausreichender Schutz gegen Überfälle etc. bestand.

Die später noch ausführlich dargestellte Zentralität der Kernstadt gegenüber dem Umland bildete sich bereits im 18. Jh. heraus. In der ummauerten Stadt konzentrierte sich der Handel; hier lebten die Verleger. Bereits zur Franzosenzeit wurden über 30 verschiedene Gewerbe vom Textilhandel bis zur Bierbrauerei festgestellt (Löhr 1997, 10).

Stadtwachstum und Bauprozeß in der Stadt Mönchengladbach bis 1800

Nach der Verleihung der Stadtrechte zwischen 1364 und 1366 wurde die Stadt allmählich mit Wällen und Mauern befestigt, und die Stadttore lösten die Schlagbäume ab (Löhr 1994, 367). „Im Jahre 1414 (war der) Bau der Stadt“ vollendet (Brasse 1914/I, 400). Mönchengladbach verfügte jetzt über eine feste Ringmauer mit Toren und Türmen. In diesen Grenzen verblieb die Stadt bis ca. 1800, als unter französischer Herrschaft mit der Niederlegung der Stadtmauer begonnen wurde. Lediglich eine geringfügige Verschiebung der Stadtmauer hatte 1769 auf Antrag des Abtes stattgefunden, der seine „hinter dem Pfarrgarten gelegene Obstanlage vor Sturm und Einbruch geschützt haben wollte“ (Brasse 1914/I, 452).

Das ummauerte Stadtgebiet war mit einer Fläche von 11 ha (Löhr 1994, 380) und einer 1,2 km langen Stadtmauer recht klein. Geht man davon aus, daß die Abtei, das Kapuzinerkloster, das abteiliche Gasthaus und der große Marktplatz rund die Hälfte des umwallten Stadtgebietes beanspruchten, so verblieben nur ca. 5–6 ha für die Ansiedlung der städtischen Bevölkerung, die ihre Parzellen privat bebauten und nutzten (u.a. Brasse (1922/II, 308)¹².

Es ließen sich im engen, ummauerten Stadtbereich bereits drei Nutzungs- bzw. Dichtezonen feststellen (Abb. 46):

1. Der Bereich von Kloster und Kirche mit den dazugehörigen Gärten innerhalb einer engen, um das Kloster gezogenen Ringmauer („Stadt in der Stadt“) sowie die angrenzende, abteilich dominierte Fläche am Münsterberg und in der Nähe der Klostermauer (Brasse 1922/II, -306). Der Abteihügel stellte kein Hindernis für die Stadterweiterung dar. Der südwestlichste steilste Hang mit den ältesten Häusern Mönchengladbachs soll bereits im 16. und 17. Jh. vollständig bebaut gewesen sein, da er sich nicht für eine landwirtschaftliche Nutzung eignete und das Kloster das „Gesinde“ in der Nähe wissen wollte (Becker 1925, 39).

2. Der Bereich westlich des Marktplatzes mit geringerer Bebauungsdichte und starker landwirtschaftlicher Nutzungsstruktur¹³, die noch im 18. Jh. in zeitgenössischen Berichten betont wurde.

3. Der Bereich östlich des Marktplatzes eine Art Handwerkerviertel mit stark verdichteter Bebauung, engen Straßen, schmalen, sich in die Tiefe erstreckenden Häusern und entsprechend höherer Bevölkerungsdichte. Auch diese Struktur muß sich bereits früh verfestigt haben¹⁴. Die Grundstücke wurden so effizient ausgenutzt, daß der Hofraum „nur selten neben dem Haus, (sondern) zumeist dahinter“ (gelegt wurde). Wegen der schmalen Straßenfront war nach dieser Seite auch die Giebelwand verlegt ... Um in den oberen Stockwerken mehr Raum zu gewinnen, waren diese nach der Straße ausgebaut oder vorgelagert“ (Brasse 1914/I, 460/461). Die Gärten der Handwerker und Krämer lagen außerhalb der Stadt östlich der Mauer¹⁵ oder am Abhang des Münsterberges, welcher „in kleinen Stücken, sogenannten Kammern, verpachtet“ (Bras-

se 1914/I, 449) war. Die ärmeren Bürger pflanzten hier ihr Obst und Gemüse an. Neben dieser Art „Kleingärten“ stand der städtischen Bevölkerung auch ein Anteil an dem die Stadt umgebenden Allmendeland zu.

Die Grundstruktur der Stadt entsprach der typischer mittelalterlicher Städte: der Wachstumsprozeß verlief sehr langsam und fand genügend Raum innerhalb der befestigten Stadtmauern. Durch die flächenmäßige Dominanz der Abtei und des Marktplatzes innerhalb der Stadt verdichtete sich in Mönchengladbach der „bürgerliche“ Wohnbereich mit der Handwerks- und Handelsfunktion entsprechend ihrer engen Erweiterungsspielräume im Osten. Der Bauprozeß unterlag den allgemein gültigen Steuerungsmechanismen durch die „Obrigkeit“ unter den Prämissen militärische Sicherheit, Feuer- und Seuchenschutz und Verkehrssicherheit. In der Bauordnung von 1696 für die Herzogtümer Jülich und Berg¹⁶ wurde festgelegt, daß die örtliche Baulinie vom Bürgermeister und den Schöffen anzuweisen sei und der Bürgermeister auf ausreichend breite Wege und Gassen achten mußte. Eine Mindestgebäudehöhe von 10–12 Fuß und die Pflasterung der Hauptstraßen wurden vorgeschrieben; Feuerschutz- und Hygienebestimmungen festgesetzt. Ansonsten konnte „jeder sein Haus und die Nebengebäude (bauen) wie und wo er wollte und konnte“ (Brasse 1914/I, 459)¹⁷.

Weitere Reglementierungen für die Ansiedlung bestanden aus Vorgaben der Abtei als „Stadt in der Stadt“: Das Kloster war innerhalb der Stadt nochmals abgegrenzt und mit einer Ringmauer umgeben. Hier galt die vom Schultheiß überwachte Bauanweisung, daß die Gebäudehöhen am Münsterberg so begrenzt sein mußten, daß man nicht „über die Ringmauer des Klosters in dessen Garten schauen konnte. Diese Ringmauer durfte in keiner Weise bei Bau benutzt oder beschädigt werden“ (Brasse 1922/II, 241). Damit sollte dem Sicherheitsbedürfnis des Klosters und dem Schutz vor Einbrechern entsprochen werden.

Für den Bereich der Stadtmauer bestand das Anbauverbot von 16 Fuß¹⁸. Als die Bedeutung der einfachen Ziegelmauerbefestigung infolge neuerer Kriegstechniken nachließ und die für die Stadt teuren Instandsetzungsarbeiten nicht mehr in ausreichendem Maßstab getätigt wurden¹⁹, wurde ein willkürlicherer Umgang mit dem Anbauverbot festgestellt. Häuser wurden an die „Stadtmauer angebaut und auch wohl ein Törchen gebrochen, um schneller und bequemer in die draußen liegenden Gärten und Felder zu gelangen“ (Brasse 1922/II, 453).

1684 wurde direkt vor den Stadttoren die Kirche der „Reformirten“ mit Schule und Friedhof gebaut, die in der Stadt nicht geduldet waren. Damit sei bereits auf einen Religionsstreit hingewiesen, der bis ins 19. Jh. das städtische Leben mit beherrschte (Brasse 1922/II, 421 und 475). Außerhalb der Stadtmauern lag auch der katholische Friedhof. Es ist davon auszugehen, daß die direkte Umgebung der Stadt um 1800 bis auf die landwirtschaftlichen Höfe, die Bürgergärten und einer Perlenschnur aus Mühlen längs des Gladbaches kaum bebaut war: Felder, Weiher und Bleichwiesen bestimmten das Bild.

Abbildung 47

Katasterkarte der Gemeinde Gladbach von 1812



Karte der „Commune de Gladbach, Section “O” im Maßstab M 1:1.250“. In der Katasterkarte von 1812 wurden die Namen der Grundbesitzer (lfd. Nummerierung) parzellengenau erfasst. Der eingetragene städtische Grundbesitz ist sehr gering; hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

Die baulich-räumliche Entwicklung in Mönchengladbach fand, begünstigt durch die topographische Lage, ihren Ausgangspunkt auf dem Abteihügel mit dem zentralen alten Marktplatz. Innerhalb dieser engen Umwallung fand bis 1800 die räumliche Verdichtung und sozialräumliche Differenzierung statt.

Mönchengladbach während der Zeit der französischen Herrschaft: wirtschaftlicher Aufschwung und Säkularisierung

Die unter französischer Herrschaft ab 1794 durchgeführten Veränderungen wurden weitgehendst auch in Mönchengladbach begrüßt²⁰: freie gewerbliche Tätigkeit (ab 1804), Verwaltungs- und Rechtsreformen und die Ausdehnung der Märkte bei gleichzeitigem Schutz vor ausländischer Konkurrenz, um nur einige, den wirtschaftlichen Aufschwung der niederrheinischen Textilindustrie begünstigenden Faktoren zu nennen. Von zentraler Bedeutung für die Stadt war die verstärkte Entwicklung einer eigenständigen Baumwollindustrie²¹ und der beginnende Ausbau der Baumwollspinnereien. Die Bevölkerung in der Kernstadt stieg von 1798 bis 1816 um 348 Personen auf 1.524 Einwohner (= 30%).

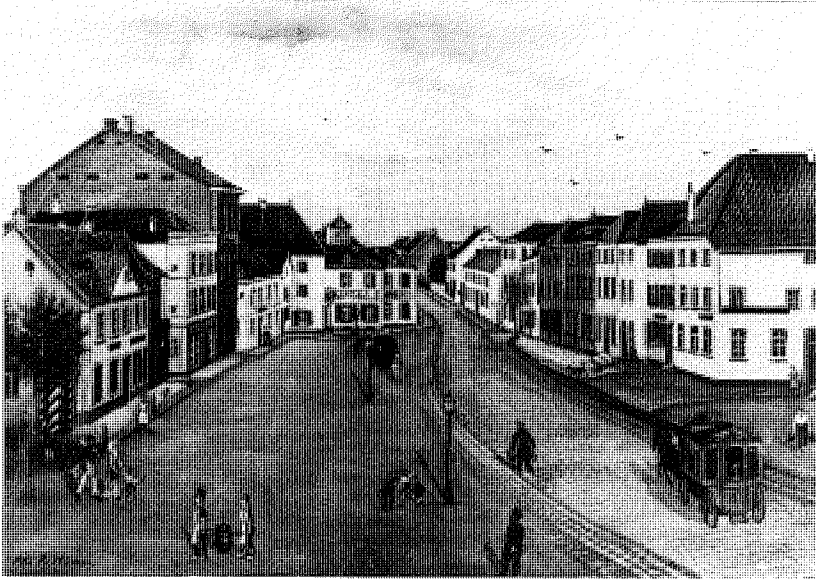
„Statt der früheren Akzise und der schwer überschaubaren abteilichen Abgaben hatten die Bürger nun eine Fülle von Steuern zu zahlen“ (Löhr 1997, 69): die direkten Steuern wie Grund-, Personalsteuer etc. und die indirekten Steuern wie Tabak-, Bier-, Branntwein- oder Salzsteuer. Damit entstand ein einheitliches Besteuerungssystem. Die Einführung einer Art „Arbeitsgericht“, welches bei Streitigkeiten zwischen Fabrikanten und Arbeiter einberufen wurde, verweist auf die bereits bedeutende gewerbliche Entwicklung. Auch wurden Reformierte erstmalig in kommunale Ämter berufen, wie die Textilfabrikanten Boelling, Busch u.a. (Löhr 1997, 70ff).

Für die städtische Entwicklung waren die neuen Verwaltungs- und Gemeindegrenzen²² und die durch die Säkularisierung ermöglichte Privatisierung des umfangreichen Klosterbesitzes von Bedeutung. Bedingt durch die Säkularisation erhöhte sich das Angebot an Grundstücken und Gebäuden auf dem „freien“ Markt. Die Veräußerung (Versteigerung und Verkauf) dieser Flächen veränderte die städtische Grundeigentümerstruktur und wurde Ausgangspunkt für die Einrichtung von Fabriken oder Handelshäusern: 1804 wurde das Kloster verkauft und in dem Gebäude eine Fabrik und Handlung für Baumwolle untergebracht²³. Auch die Bleichen des Klosters²⁴, die Mühlen und Gutshöfe wurde an private Grundeigentümer verkauft. Die Privatisierung des Klosterbesitzes wurde allgemein als erste größte Spekulations- und Umverteilungswelle des Grundeigentums angesehen, die den Grundstein für das Vermögen so mancher Mönchengladbacher Bürgerfamilien legte (Brasse 1922 u.a.).

Die in der Katasterkarte von 1812 (Abb. 47) eingetragenen Grundeigentümer (z.B. im Bereich der ehemaligen Klostergärten) verdeutlichten, in wie viele „Kuchenstücke“ der abteiliche Besitz bereits aufgeteilt war: Stadterweiterungsflächen „vom Feinsten“,

Abbildung 48

Fotos des Alten Marktes in Mönchengladbach



Das obere Foto zeigt eine Darstellung des Alten Marktes um 1870 nach einem Gemälde von Hymen (StAMg 10/7913) mit seiner zwei- bis dreigeschossigen Bebauung, Blick in Richtung Viersener Straße. Das untere Foto verdeutlicht ebenfalls die Größenordnung des Alten Marktes (Foto um 1900, StAMg 10/33937), Blick in Richtung Abtei mit z. T. aufgestockten und modernisierten Gebäuden.

wie sich herausstellen sollte. Die Flächen der Bleichen wurde ebenfalls von einem Privaten gekauft, parzelliert und weiter veräußert²⁵.

Neben der Umstrukturierung der Grundeigentümerstruktur veränderte sich auch das äußere Bild der Stadt: Niederlegung der Wälle, Abriß des Nordtores und eine erste bauliche Stadterweiterung in Richtung Osten auf dem Gelände der ehemaligen Wallanlagen und den angrenzenden Gärten. Von einer Bebauung direkt im Anschluß an den Marktplatz (Abb. 48) an der Viersener Straße nach der Niederlegung des Viersener Tores um 1810 kann ausgegangen werden (Schwamborn, o.J., 10 und Huyskens 1955, 174). Das Hauptentwicklungsgebiet lag im Bereich der östlichen Wallanlage. Hier wurde bereits nach der Niederlegung der Wälle die Wallstraße angelegt²⁶. Die schmalen, quer zum Wallgraben hin gelegenen Gartenparzellen wurden als erste dicht bebaut; es folgte die östliche Seite der Wallstraße. Die Befreiung der städtischen Entwicklung aus dem engen Korsett der Mauern wurde begrüßt: die dichte Bebauung in der Altstadt, die damit verbundene Brandgefahr, das fehlende Bauland für industrielle Ansiedlungen als auch die Verbesserung des Stadtbildes wurden 1809 vom neuen „Maire Boelling“ ausdrücklich erwähnt (Löhr 1997, 5).

Mit diesen neuen Stadterweiterungsbereichen und der inneren Verdichtung wurde der Bevölkerungszuwachs der Kernstadt aufgefangen.

7.2 Die ökonomische und bevölkerungsmäßige Ausgangssituation und das räumliche Wachstum

Zu Beginn der Arbeiten am Stadtbauplan 1836 war die Stadt über die kleineren Erweiterungsflächen an der Viersener- und Wallstraße wenig hinausgewachsen. Kristallisationspunkte der Bebauung stellten die vier großen, auf den Alten Markt ausgerichteten Radialstraßen nach Aachen, Krefeld, Rheydt und Viersen sowie die Lüpertzender- und Fliescherstraße nahe des Gladbaches dar. Von diesem Bebauungszustand ist für die 1830er und 1840er Jahre auszugehen. Fast alle stadtgeschichtlichen Beschreibungen kennzeichnen das Bild einer überwiegend aus der Bebauung des Abteihügels und vereinzelter Ausfallstraßenbebauung geprägten Stadt (Becker 1925, 11 u.a.), die von Gärten, Feldern und einigen landwirtschaftlichen Höfen umgeben war. Lediglich am Gladbach entstanden bis zur Jahrhundertmitte erste wasserabhängige Betriebe wie Färbereien²⁷, Bleichen, Gerbereien²⁸, Mühlen, Brauerei und Nagelschmiede (beide an der Flieschermühle) oder Handspinnereien als erste zentralisierte Fabriken²⁹. Der gesamte Bereich Fliescherberg und Spatzenweg war noch unbebaut.

Doch diesem äußerlich nur mäßig verändertem Bild der Stadt stand eine große innere Veränderung gegenüber: Bevölkerungswachstum und Veränderung der ökonomischen Basis der Stadt durch den Aufschwung der Textilindustrie. Der Bevölkerungszuwachs war immens: von 1815 bis 1835 stieg die Einwohnerzahl der Stadt von 1.524 auf 2.489 Einwohner (965 Einwohner = 63%) (Tabellen 2 und 3). Bis auf konjunkturell bedingte Schwankungen hielt der Bevölkerungszustrom auf die Stadt ungebremst an³⁰. Im Vergleich zu anderen Städten war der absolute Zuwachs von ca. 2.500 Einwohnern zwischen 1815 und 1852 gering. Jedoch beeinflusste der jährliche Bevölkerungsanstieg, einhergehend mit der Veränderung der Arbeitsbedingungen, die Lebenswelt der Bewohner der kleinen Provinzstadt Mönchengladbach in großem Maße. Eine junge Frau erlebte beim Übergang an Preußen die Auflösung der engen Stadtgrenzen und die Dynamik der einsetzenden Industrialisierung. Bis zu ihrer Lebensmitte hatte sich auf dem nur 11 ha großen Stadtgebiet die Einwohnerzahl nahezu verdreifacht. Der Zuwachs an proletarischer Bevölkerung vermehrte sich zunehmend; bereits 1820 lebten 1/4 der städtischen Bevölkerung „von gemeiner Handarbeit“.

Die Bevölkerung fand vor allem Aufnahme im alten Gebäudebestand, der mit Anbauten und Gebäudeaufstockungen sowie Baulückenschließung verdichtet wurde. Die Verdichtung im Bestand führte zur Verschlechterung der Wohnqualität: 1816 lebten 6,4 Personen in einem Wohnhaus, 1840 8,1 und 1858 9,4 Personen (Tabelle 4). Der Bevölkerungszuwachs stand bis Mitte der 50er Jahre in keinem Verhältnis zur Zunahme an Gebäuden (Rosendahl 1952, 213). Konnte die Bevölkerung zwischen 1816 und 1852 um 168% steigen³¹, so wuchs der Bestand an Privathäusern deutlich geringer. Zwischen 1816 und 1852 betrug die Bautätigkeit mit 257 Gebäuden 108%³².

In dem Jahrzehnt 1830 bis 1840 fiel die Bautätigkeit - einher mit dem schwächeren Bevölkerungszuwachs - geringer aus und entsprach der allgemein ruhigeren wirtschaftlichen Entwicklung. Erst in den 40er Jahren beschleunigte sich die Bautätigkeit und zwischen 1840 und 1850 wurden ca. 13–14 Häuser pro Jahr errichtet. 1852 zählte die Stadt bereits 495 Gebäude (Tabelle 5).

Neue Straßen wurden bis auf die Wallstraße nicht eingeführt; gebaut wurde entlang der bestehenden Wege und Straßen, insbesondere entlang der Krefelder Straße und im Nahbereich des Gladbaches. Bei der Überarbeitung des Planentwurfes des Bauplanes 1852 waren annähernd 60% an Neubauten gegenüber dem ersten Entwurf hinzugekommen, die entsprechend in den Katasterrevisionen nachgetragen werden mußten (s.u.).

Auch in den gewerblich strukturierten Dörfern der beiden Spezialgemeinden Oberniedergerburth und Obergerburth entwickelte sich parallel ein stark anhaltender Bevölkerungszuwachs. Betrug die Zunahme in der Stadt z.B. zwischen 1835 und 1855 1.894 Einwohner (76,1%), so überstieg dies bei weitem den Zuwachs der ländlichen Gemeinde Obergerburth (+1.522 = 46,4%). Das ebenfalls von der Expansion der Hausindustrie geprägte Oberniedergerburth zeigte dagegen einen ähnlich großen Bevölkerungszuwachs wie die „Stadt“ von 70,7% und lag absolut sogar über dem der Stadt (+2.259) (vgl. Tabelle 2). Die Bautätigkeit lag allerdings weit unterhalb der der Stadt³³.

Ökonomische Grundlage: die Baumwollindustrie

Die Grundlage für den Bevölkerungszuwachs beruhte fast ausschließlich auf der wirtschaftlichen Expansion der Baumwollindustrie und den ihr zuarbeitenden Sektoren. Die Stadt und ihre Umlandgemeinden entwickelten sich im 19. Jh. zum Zentrum der Baumwollindustrie in Preußen: Andere Produktionszweige der Textilindustrie, wie die Tuch- und Seidenherstellung, spielten in Mönchengladbach nur eine untergeordnete, die metallverarbeitende Industrie oder die Rohstoffgewinnung keine Rolle. Neben ihrer Zuliefererfunktion für die Textilindustrie waren Handwerk und Gewerbe allein auf die Befriedigung der lokalen Märkte ausgerichtet.

Den Anknüpfungspunkt der Textilindustrie bildete die traditionelle Leinenherstellung auf der Grundlage des heimischen Flachsbaus. Nach einer vorübergehenden neuen „Blütezeit“ unter der französischen Schutzzollpolitik verblaßte die Bedeutung der Leinenherstellung zunehmend³⁴ (Tabelle 6). Insbesondere die städtischen Weber stellten sich auf die Baumwollbearbeitung um³⁵. Der Kaufkraftschwund der Bevölkerung infolge der Agrarkrise 1816 begünstigte die Produktionsumstellung auf die billigere und bald bevorzugte Baumwolle (Fränken 1969, 29ff)³⁶.

Die seit der französischen Zeit betriebene Samt- und Seidenherstellung (Fränken 1969, 88) spielte in Mönchengladbach³⁷ nur eine marginale Rolle und erreichte nie die Bedeutung der sich im 18. Jh. herauskristallisierenden Seidenzentren Krefeld und Viersen. Es kam lediglich zu gewissen „Überschwappeffekten“ zu Zeiten der Hoch-

konjunktur, in der die Krefelder Verleger auch die entfernter wohnenden Weber für die Seidenweberei zu gewinnen suchten³⁸. Auch konjunkturelle Rückgänge in der Baumwollherstellung konnten teilweise durch Abwanderung in die Samt- und Seidenherstellung aufgefangen werden³⁹. Die Zahl der Seidenstühle und Seidenverlage in Mönchengladbach nahm seit Ende der 1850er Jahre ständig ab⁴⁰ (Tabelle 7).

Auch bei der Tuchherstellung konnte der Gladbacher Bezirk nie die Vormachtstellung der alten Tuchzentren um Aachen, Eupen und Köln brechen. In Kombination mit der Baumwolle gelang es jedoch ab den 1840er Jahren zunehmend „Mischgewebe“ einzuführen, welche in den 50er Jahren infolge des Kaufkraftanstieges für breitere Kreise erschwinglicher wurde; diese Gewebe besaßen im Gegensatz zur reinen Baumwolle eine höhere Lebensdauer (Thal 1926, 26). Die Einführung des mechanischen Webstuhls begünstigte zudem einen Innovationsschub in der Halbwollweberei⁴¹.

Baumwollindustrie: Baumwollwebereien und -spinnereien

In dieser regionalen Verteilung der Produktionsschwerpunkte der niederrheinischen Textilindustrie konnte sich der Gladbach-Rheydter Raum mit einem Durchmesser von nur rund 15 km zum bedeutendsten Baumwolldistrikt Preußens (Dilthey 1908, 1) entwickeln. Die hausindustriellen Baumwollwebereien verzeichneten seit 1816 einen starken und vor allem kontinuierlichen Wachstumsprozeß⁴², der mit dem Durchbruch der Mechanisierung ab den 1850er Jahren eine größere Dynamik erhielt (Tabellen 8 und 9). Den Baumwollspinnereien gelang unter der erneuten ausländischen Konkurrenz ab 1816 nur eine mühsame Stabilisierung; erst im Zuge der Mechanisierung erfolgte ein kräftiger Aufschwung. Ausgangspunkt für das rasante Wachstum der Baumwollindustrie war das allgemeine Bevölkerungswachstum und die Steigerung der Massenkaufkraft mit einer erhöhten Nachfrage nach preiswerten Baumwollprodukten⁴³, die in besonderem Maße der Bedarfsdeckung der unteren Bevölkerungsschichten dienten (Thal 1926, 19)(s.o.).

Mit der Auflösung des regionalen Zusammenhanges von Rohstoffanbau und Verarbeitung wurde in der Textilindustrie die Lage zu den Handelsplätzen und den Verkehrsanschlüssen immer bedeutsamer. Die Abhängigkeit von politischen Krisen, Naturkatastrophen sowie von der Zoll- und Preispolitik der Anbauländer etc. wuchs (Lehmann 1917, 390ff). Die „Internationalität“ der Rahmenbedingungen der Produktion kennzeichnete die Textilindustrie seit jeher in besonderem Maße. Hinzu kam die Abhängigkeit von konjunkturellen Schwankungen und deren Auswirkungen auf den Kaufkraftrückgang, von dem Mönchengladbach im besonderen Maße betroffen war, da hier überwiegend gleichförmige, preiswerte Massenartikel gefertigt wurden (Dilthey 1908, 31 und Emsbach 1982, 44).

Die frühe Textilindustrie in Mönchengladbach stellte ein geradezu ideales Beispiel für die ständige konkurrenzbedingte Anpassung der Produktion an den Markt dar: eine Vielzahl von zeitlich oft in kurzen Intervallen stattfindenden Ablösungs- und

Übergangsprozessen einzelner Produkte, parallel laufenden Herstellungsverfahren und Experimente mit neuen Gewebezusammensetzungen (vor allem Mischgeweben) kennzeichneten die Produktion. Die Mönchengladbacher Unternehmer konnten die vielfältigen Krisen konjunktureller Art wie auch spezielle „Baumwollkrisen“ relativ gut überstehen und die Marktanpassung in hervorragender Weise für sich lösen. Sie brachten häufig neue Produkte auf den Markt, die über kurz oder lang von der innerdeutschen Konkurrenz aufgegriffen wurden. Wegen des vorherrschenden niedrigen Lohnniveaus in den anderen Textilregionen⁴⁴ zwang dies zur erneuten Umstellung der Produktion bzw. zu technischen Innovationsschüben⁴⁵. Dies sprach u.a. für eine weitsichtige Marktbeobachtung über die Region hinaus und für eine entsprechend gute Kapitaldecke der Unternehmer für die ständige Produktionsanpassung, wenngleich zu Zeiten der hausindustriellen Produktionsweise die erforderlichen Kapitalsummen noch gering waren.

Die überregionalen und internationalen Verflechtungen des Rohstoff- und Absatzmarktes bedingten seitens der Textilindustrie schon frühzeitig den Ruf nach staatlicher Hilfe und Reglementierung im Interesse der Unternehmer⁴⁶. Innerhalb der Textilindustrie bildete sich kein einheitlicher Interessenblock heraus. Insbesondere in der Frage der Schutzzölle entbrannte ein heftiger Kampf zwischen Weberei und Spinnerei⁴⁷.

Zwei gravierende Einschnitte brachte die Zollpolitik der Jahre 1818 und 1834. 1818 wurden die Binnenzölle innerhalb der preußischen Provinzen aufgehoben und in der Folge ein vergrößertes Absatzgebiet für die niederrheinischen Produkte geschaffen, welches nach dem Verlust des französischen Marktes dringend erforderlich war. Allerdings entstand eine neue Konkurrenzsituation u.a. mit der schlesischen Leinweberei, bei der das linksrheinische Gebiet unterlag (Dilthey 1908, 13/14). 1834 vergrößerte sich der Markt durch die Gründung des „Deutschen Zollvereins“ ein weiteres Mal⁴⁸; mit den sächsischen und süddeutschen Textilgebieten traten neuerliche Konkurrenten aufs Feld (Emsbach 1982, 274). Die Konkurrenzsituation der 40er Jahre in Zusammenhang mit den Mißernten brachte großes Elend unter die Mönchengladbacher Bevölkerung. Im Hungerjahr 1846 wurde zudem durch einen Handelsvertrag zwischen Belgien und Holland die Ausfuhr belgischer Ware nach Holland begünstigt; dies betraf besonders den Absatzmarkt der niederheinischen Textilgebiete (Kellenbenz 1965, 69ff und Dilthey 1908, 21). Bedingt durch den Kaufkraftschwund herrschte in der Textilindustrie Ende der 1840er Jahre eine ununterbrochene Krise, die durch die Agrarkrise überlagert wurde⁴⁹.

Der Zwang zur ständigen Marktanpassung wurde in Mönchengladbach durch den engen Preisspielraum bei der Herstellung der Massenkonsumgüter sowie der starken Konkurrenz aus Schlesien, Sachsen und Süddeutschland forciert. Die Ausschaltung von Konkurrenz durch entsprechende Zollpolitik, die Minimierung der Kosten (von Anlage- bis hin zu Lohnkosten) und der Zwang zur ständigen Anpassung der Produktion an den Markt mußten zum Leitfaden der Baumwollindustrie werden. In einer sehr frühen Phase durchlief die Baumwollindustrie die immanenten Anpassungszwänge

der kapitalistischen Wirtschaftsweise: Ablösung der Handarbeit durch die Maschinenarbeit, Spezialisierung und Monopolisierung sowie höherer Kapitalbedarf und Konzentration.

Die Mechanisierung der Baumwollweberei entwickelte sich parallel zur Handarbeit innerhalb eines Verlaggeschäftes oder auch innerhalb einer zentralen Fabrik. Die erste Konzentration vollzog sich entweder im Rahmen bestehender Spinnereien, an die Webereien angeschlossen wurden oder innerhalb von Webfabriken, die gleichzeitig Handweb- und Maschinenstühle betrieben (Emsbach 1982, Tab.12)⁵⁰. Es war eine Frage der Kosten, ob die handwerkliche Produktionsmethode billiger als im mechanisierten Betrieb mit hohen Anlagekosten für Maschinen und Fabrikgebäude war. Lange Zeit blieb die Hausindustrie mit ihren geringen fixen Kosten für den Verleger und einen anpassungsfähigen Arbeitsmarkt (Frauen, Kinder, Nebenerwerb der landwirtschaftlichen Überschußbevölkerung etc.) das günstigste Herstellungsverfahren der Baumwollweberei⁵¹; die Anlagekosten (Webstühle), die fixen Kosten der Gebäudeunterhaltung und die Kosten der Einarbeitungszeiten bei neuen Produkten wurden auf die Hausweber abgewälzt. Die Belastungen durch Absatzkrisen wurden durch Auftragsstagnation an die Weber weitergegeben. Von den Webern wurde dennoch die häusliche Arbeitsweise geschätzt; fühlten sie sich im „eigenen Heim“ doch eher als selbständige Handwerker und nicht als Fabrikarbeiter.

Diese „Übergangsphase“ von der Handarbeit zur Maschinenarbeit kennzeichnete die Mönchengladbacher Textilindustrie während des Untersuchungszeitraumes. Die Mechanisierung setzte Mitte der 1840er Jahre ein und erlangte ihren Durchbruch nach 1850. Die mit der Mechanisierung einhergehende zentralisierte Betriebsform mit entsprechender Nachfrage nach gewerblichen Flächen stellte daher in der Baumwollweberei bis in die 1850er Jahre (Emsbach 1982, 61) eher die Ausnahme dar.

Die Förderung der Baumwollspinnerei durch Napoleon I. mit dem Ziel, die englische Konkurrenz auszuschalten, begünstigten deren Startbedingungen im Rheinland. Im Gegensatz zu England verfügte man jedoch über unzureichende Maschinen und Betriebskapital, um das „künstlich einer Treibhauspflanze gleich“ (Dilthey 1908, 11) geschützte System nach 1816 zu stabilisieren.

Unter erneutem Einfluß der englischen Konkurrenz⁵² brach der nicht durch Zölle geschützte deutsche Markt zusammen. Innerhalb Preußens behauptete die linksrheinische Baumwollspinnerei zwar weiterhin ihre vorherrschende Stellung⁵³, doch die ungebrochene Marktstellung der englischen Garne bedingte das langsame Anwachsen der Spinnerei mitten im Zentrum der Baumwollindustrie. Erst mit Aufkommen der Biberweberei in den 1840er Jahren wuchs die eigene Spinnerei in der Region⁵⁴.

In der Baumwollspinnerei wurde die dezentralisierte Handspinnerei auf herkömmlichen Spinnrädern schon frühzeitig aufgegeben, als die verbesserte Handspinnmaschine auf dem Markt kam. Der Einsatz der teuren Handspinnmaschinen, die weitere Vorbereitungsmaschinen notwendig machten (Emsbach 1982, 57) und die Anwen-

dung des modernen Kraftantriebs (Einsatz von Wasser- und Dampfantrieb) benötigten, „zwang“ zur Zentralisierung der Betriebsform im Fabrikssystem⁵⁵ von zum Teil beträchtlicher Größenordnung⁵⁶. Einen größeren Anstieg als der Personalbestand verzeichnete die Zunahme der Spindelzahl, an deren Zuwachs deutlich der wachsende technische Fortschritt sowie die durch ihn ausgelösten Rationalisierungseffekte⁵⁷ (vgl. Tabelle 9) zu erkennen sind. Erst ab 1845 wurden mit Dampfkraft betriebene Spinnmaschinen eingesetzt⁵⁸.

Im Gegensatz zur Weberei war die zentralisierte Spinnerei „in viele arbeitsteilig ausgeführte Arbeitsgänge“ (Emsbach 1982, 265) aufgeteilt, die exakt aufeinander abgestimmt waren; neben Geschäftsleitung und Meistern bestand ein vertikales Gefälle innerhalb der Belegschaft⁵⁹. Die innerbetriebliche Arbeitsteilung bei entsprechender Spezialisierung und Differenzierung der Beschäftigten nahm zu (Emsbach 1982, 269). Die Arbeitsvorgänge mußten verstärkt überwacht werden, da die „Arbeiter“ sich zum einen an den gleichförmigen Arbeitsprozeß gewöhnen mußten und zum anderen die schwer zu disziplinierende Kinderarbeit überwog.

Den jungen Unternehmern fehlte „in der Regel das nötige Kapital zur Errichtung neuer großzügiger Fabrikanlagen. Sie waren daher auf die Nutzung zweckfremder Baulichkeiten angewiesen. Als solche boten sich vor allem die durch die Säkularisation freigewordenen, günstig zu erwerbenden Klöster und verlassenen Herrensitze sowie größere Mühlen an“ (Emsbach 1982, 271⁶⁰).

Äußerlich provisorisch, technologisch schlecht ausgestattet mit erschreckenden inneren Zuständen, so wurde z. B. die Fabrik Busch in Mönchengladbach in den Inspektionsberichten 1829 und 1834 dargestellt. Die Fabrik von Busch wurde 1843 am westlichen Altstadtrand ausgebaut und dominierte das Stadtbild von weither; ebenso die mehrgeschossige Spinnerei von Croon an der Krefelder Straße. Erste zentrale Fabriken standen also noch im Altstadtbereich und an dessen Peripherie.

Textilveredelung

Neben den Spinnern wurden die Färber innerhalb der Textilherstellung als erste zu „echten Fabrikarbeitern“ (Emsbach 1982, 51)⁶¹. Nach anfänglich handwerklicher Struktur hatte sich bis zur Jahrhundertmitte bei fortschreitender Arbeitsteilung das Fabrikssystem endgültig durchgesetzt. Bis zu den 1850er Jahren dominierte bei den Veredelungsverfahren noch die Handarbeit: ein beträchtlicher Teil der Arbeit fand im Freien statt (vor allem Naturbleiche und Färbereien), „wo wichtige Handgriffe in oder am fließenden Wasser erledigt wurden“ (Emsbach 1982, 144ff)⁶².

So ist es nicht verwunderlich, daß in den 20er Jahren durch günstige Wasserverhältnisse und größere Bleichwiesen der Anteil der Veredelungsbetriebe in den Landgemeinden höher war⁶³. Neue Verfahren wie der Einsatz der Chemie (Verkürzung des Bleichverfahrens) führten zur zentralisierten Betriebsform. 1839 wurde auf Betreiben des „Baumwollkönigs“ Quirin Croon mit staatlicher Unterstützung die „Appreturan-

stalt des Kreises Gladbach“ gegründet (Emsbach 1982, 53/54), die am 22.7.1857 in „Gladbacher Aktiengesellschaft für Druckerei und Appretur“ umbenannt wurde. Die Lage der Appreturanstalt zwischen der Lüpertzender- und der Fliethstraße im Stadterweiterungsgebiet (= Geltungsbereich des Stadtbauplanes) zog bedeutende Verkehrsmengen und einen Arbeitskräftezustrom von außen an, der z.B. in der Festsetzung von breiten Straßen berücksichtigt wurde: Der Standort wurde im Bauplan festgeschrieben und der großzügig geschnittene Baublock nicht mehr weiter überplant.

Metallverarbeitende Industrie im Mönchengladbacher Raum

Wegen der fehlenden Rohstoffvorkommen entwickelte sich im Mönchengladbacher Raum keine Schwerindustrie, sondern lediglich Leichtindustrie und Metallverarbeitung. Ein Teil des Maschinenbaus stand in engem Zusammenhang mit den Baumwollspinnereien, da die ersten Spinnmaschinen wegen des völlig unterentwickelten Maschinenbaus in Preußen durch „Nachbau“ in eigenen Werkstätten vor Ort hergestellt wurden. Die ersten Maschinenfabriken entstanden so häufig „aus Textilunternehmen angeschlossenen Werkstätten“ (Bormann 1925, 9)⁶⁴. Die Anzahl solcher Betriebe blieb allerdings gering (Bormann 1925, 21)⁶⁵. Die seit den 1850er Jahren in Mönchengladbach vorhandenen Ansätze zu einer eigenständigen Metallindustrie waren nach Bormann (1925) hauptsächlich auf den allgemeinen Haushalts- und landwirtschaftlichen Bedarf ausgerichtet.

Handwerk und Baugewerbe

Die am 7. Juli 1821 durch die preußische Gemeinheitsteilungsverordnung verfügte Aufteilung der Allmende und der durch das Realteilungsprinzip zersplitterte bäuerliche Besitz hatten zu Klein- und Kleinstparzellen geführt und die unterbäuerlichen Schichten besonders hart getroffen. Das Ausmaß der hierdurch hervorgerufenen Verelendung ist für den Mönchengladbacher Raum nicht quantifizierbar. Dennoch ist zu vermuten, daß ein Großteil Zuflucht in der hausindustriellen Beschäftigung der wachsenden Textilindustrie suchte und dazu parallel einen agrarischen Nebenerwerb betrieb sowie in neue industrielle Hilfstätigkeiten und ihnen offen stehende Handwerksberufe strömte (Köllmann 1983, 148 und Röttges 1964, 26).

Die allgemeine „Übersetzung der Handwerke“ (nach Köllmann 1983, Lenger 1988) betraf auch die Stadt Mönchengladbach; doch lassen sich die Zuwachsraten im Handwerk mit einem Bevölkerungsanteil von 9,8% 1828, auf 13,5% um 1846 auch durch eine verstärkte arbeitsteilige Produktion in der städtischen Gesellschaft erklären⁶⁶ (Tabelle 10).

Den größten Anteil an der Handwerkerschaft in Mönchengladbach stellten die Schneider, Schuhmacher und Schreiner dar (1846: 43%)⁶⁷. Der Rückgang des Schneiderhandwerks durch die Zunahme des Bekleidungseinzelhandels setzte in Mönchengladbach etwa Mitte der 1850er Jahre ein⁶⁸.

Der Zuwachs des Schmiede- und Schlosserhandwerks in Mönchengladbach begründete sich auf den zunehmenden Reparaturdienst an den Webstühlen und Spinnmaschinen, auf die zunehmenden Transportaufgaben der Industrie (Wagenbau, Pferdefuhrwerke), auf der zunehmenden Bautätigkeit (Türbeschläge wie auch Sheddächer für Fabrikbauten) und auf der Nachfrage aus dem gewerblichen Bedarf wie Feilen und Nägel, die ab den 1850er Jahren in Fabriken gefertigt wurden (Fränken 1969, 172 u. 176)⁶⁹.

Der Anteil der Bauhandwerker war während des gesamten Untersuchungszeitraumes noch sehr gering; in einzelnen Gewerken waren nicht mehr als 10 Meister vertreten (Tabelle 11). Der Typ des „Bauunternehmers“, der die verschiedenen Bauhandwerke vereinigte, ließ sich für Mönchengladbach erst „seit Beginn der 80er Jahre nachweisen“ (Fränken 1969, 226). Im Zuge der wachsenden Bautätigkeit der 1850er Jahre nahmen die Arbeitskräfte im Baugewerbe zu. Die Bereiche spezialisierten sich zunehmend, und in den Gewerbetabellen wurden erstmalig Anstreicher, Plisterer u.ä. genannt. Der Aufschwung der Bautätigkeit in diesem Jahrzehnt lag neben der zunehmenden Privatbautätigkeit am Zuwachs der Fabrikgebäude in Folge der Zentralisierung und Mechanisierung der Textilindustrie sowie an dem Bau von Infrastruktureinrichtungen wie Kirchen, Schulen etc. (Fränken 1969, 215ff)⁷⁰.

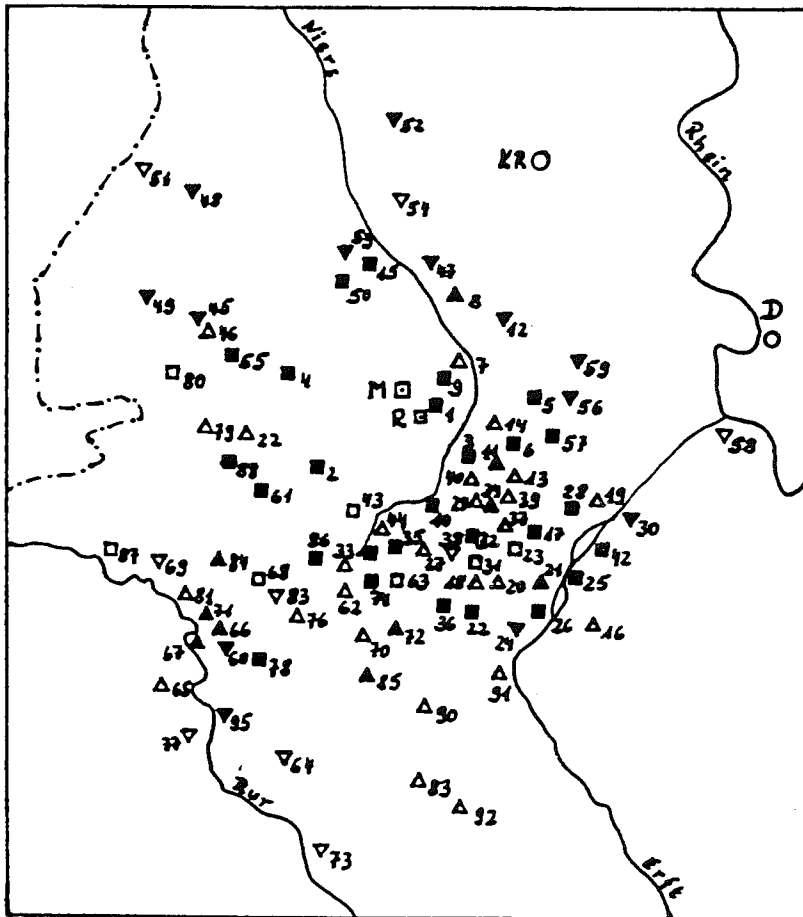
Bis Mitte der 1850er Jahre lag der Anteil der Bauhandwerker in Gladbach-Land höher als in der Stadt. Diese Erscheinung begründete sich vermutlich in der landwirtschaftlichen Nebentätigkeit, da der Baubetrieb nur saisonal betrieben werden konnte und ein Zuerwerb notwendig war (Fränken 1969, 215)⁷¹.

Die räumlichen Auswirkungen der wirtschaftlichen Entwicklung: Innerregionale Arbeitsteilung

Bei der vorherrschenden Form des Verlagwesens wurde das „platte“ Land als Produktionsstandort in besonderem Maße einbezogen. Innerhalb der Gesamtregion, in der sich die Textilindustrie zum Monopolzweig herausbildete, verfestigte sich schon frühzeitig eine Art innerregionale Arbeitsteilung, in der die „Textilstädte“ Krefeld, Viersen und Mönchengladbach als Kristallisationspunkte des Verlagwesens die führende Rolle übernahmen: Krefeld und Viersen wurden Schwerpunkte der Seidenindustrie, und Mönchengladbach wurde Zentrum der Baumwollindustrie. Die Tuchindustrie verblieb in den alten Tuchzentren Aachen und Köln. Die Grenzen zwischen diesen Bezirken überschritten sich vor allem im ländlichen Bereich, wo in den kleinen Weberdörfern z.T. verschiedene Produkte hergestellt wurden. Der räumliche Einzugsbereich des Verlagwesens war groß (Abb. 49) und dehnte sich in Nord-Süd-Richtung etwa 50 km und in Ost-West-Richtung 40 km aus (Emsbach 1982, 101). Die Verleger ließen an vielen verschiedenen Orten weben; so beschäftigte der Gladbacher Anton Lamberts Christians Sohn 228 Arbeitskräfte in insgesamt 25 Ortschaften in 5 Kreisen (Emsbach 1982, 111)⁷². „Mit zunehmender Distanz vom Verlagssitz wurde das Netz der Weber-

Abbildung 49

Wohnorte der für Mönchengladbacher und Rheydter Verleger arbeitenden Baumwollweber um 1855



- Orte mit 20 und mehr Beschäftigten für M'gladbacher und Rheydter Verl.
- Orte mit weniger als 20 " " " " " " "
- ▲ Orte mit 10 und mehr Beschäftigten für Rheydter Verlage
- △ Orte mit weniger als 10 Beschäftigten für Rheydter Verlage
- ▼ Orte mit 10 und mehr Beschäftigten für Mönchengladbacher Verlage
- ▽ Orte mit weniger als 10 Beschäftigten für Mönchengladbacher Verlage
- Deutsch-Niederländische Grenze

Der räumliche Einzugsbereich des Verlagwesens war groß und dehnte sich 40 bis 50 km in alle Richtungen um die beiden zentralen Verlagsorte aus; aus: Karl Emsbach, Die soziale Betriebsverfassung der rheinischen Baumwollindustrie im 19. Jh., Bonn 1982, 107

dörfer nicht nur immer weitmaschiger, sondern zugleich verminderte sich auch die absolute Zahl der je Ort beschäftigten Weber“ (Emsbach 1982, 110).

In der hausindustriellen Baumwollweberei entstand so ein breites Netz dezentraler Produktionsstandorte⁷³. Trotz der großen Entfernung zwischen Verlags- und Webort war das Faktorsystem (d.h. Zwischenauftraggeber) in der Baumwollweberei weniger verbreitet; d.h. die Weber brachten zu Fuß ihre Waren nach Mönchengladbach oder Rheydt. Ein Tagesmarsch hin und zurück bestimmte somit in der Regel die Grenzziehung des Einzugsgebietes; bei weiter weg liegenden Orten wurde ein Botendienst eingerichtet⁷⁴.

Die Spezialisierung der Weber wie auch das qualitative Niveau der Verarbeitungsmethoden, wie die Jacquardweberei, nahm mit zunehmender Entfernung von den städtischen Zentren ab. Die am wenigsten anspruchsvolle Ware mit den zumeist geringsten Löhnen wurde auf dem „plattesten“ Land hergestellt (Brauns 1906, 4). Die Ablösung alter durch neue Produktionsverfahren und der Einsatz neuwertiger Materialien, wie die Mischgewebe, vollzog sich in den Landgemeinden erst später. Nicht zuletzt hielt sich die traditionelle Leinenindustrie hier am längsten. Bei den späteren Eingemeindungsverhandlungen und der Festigung der Machtstrukturen nach dem neuen Dreiklassenwahlrecht spielte dies insofern eine Rolle, als sich hier unterschiedliche Interessenlagen der Hausindustrie contra Fabrikssystem ergaben.

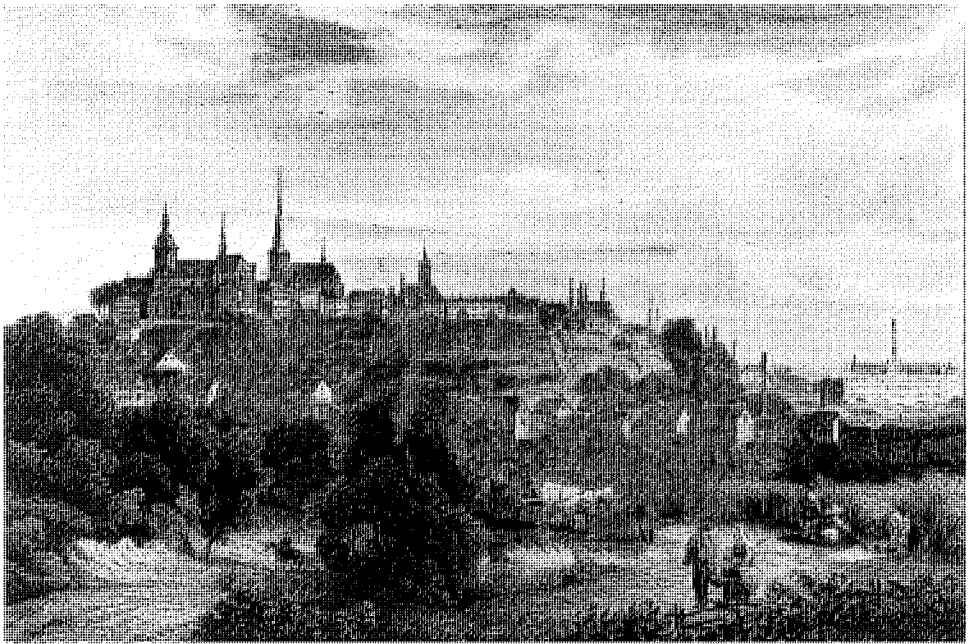
Die einseitige Abhängigkeit ganzer Dörfer von der Textilindustrie führte in Krisenzeiten zu großer Armut und entsprechend hohem finanziellen Aufwand der Gemeinden für Armenunterstützung oder die Einrichtung von Suppenküchen (Brauns 1906, 59).

Das bis zur Jahrhundertmitte vorherrschende Verlagsystem hatte sich „in bestehenden Siedlungsverhältnisse eingefügt ... (und keinen) Impuls zu einer räumlichen Umstrukturierung im Sinne einer Konzentration auf städtische Zentren“ (Emsbach 1982, 234) ausgeübt. Wohnort und Herkunftsort der Weber waren aber nicht unbedingt identisch; zur „Franzosenzeit“ hatten neben Unternehmern auch Weber ihre bergische Heimat verlassen, wenngleich diese Zuwanderung als Ausnahmesituation zu werten ist. Die linksrheinische Weberschaft „wurzelte eindeutig in bäuerlichen Schichten“ (Emsbach 1982, 234)⁷⁶. Insgesamt war die „beschränkte Freizügigkeit in Preußen“ bis über die Jahrhundertmitte „einer größeren Wanderungsbewegung abträglich“ (Emsbach 1982, 238), und die Nahwanderung im freizügigeren Rheinland überwog (Matzrath 1978). Die Verbindung „zwischen Handweberei und Immobilienbesitz währte bis zum Ende der Heimweberei ... (Es hatte den) Anschein, als ob sich gerade die Hausweber am erfolgreichsten gegen die ungeliebte Fabrikarbeit zur Wehr setzen konnten“ (Emsbach 1982, 235). Fast alle Hausweber hatten ein eigenes Haus mit einem Nutzgarten.

Das durch die Expansion der Textilindustrie mit seinen dezentralen Betriebsstrukturen ausgelöste räumliche Wachstum zeigte sich als ein entsprechend kleinteiliges,

Abbildung 50

Stadtansicht von Mönchengladbach um die Jahrhundertmitte



Im rechten Bildrand erscheinen die Schornsteine der gewerblichen Bauten am Gladbach sowie das dominante Gebäude der Spinnerei Croon; hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach, B 6

dezentrales Wachstum der Stadt- und Landgemeinden. Eine verstärkte gewerbliche Entwicklung an zentralen Fabrikstandorten wurde erst im Zuge der Mechanisierung und der Durchsetzung der zentralisierten Betriebsformen ab den 1850er Jahren ausgelöst.

Eine Trennung von Wohnen und Arbeiten bestand in der Regel noch nicht. Der ökonomische Entwicklungsimpuls, der maßgeblich durch die „Stadt“ als Sitz der Verlage und des Kapitals erfolgte, zeigte sich dort bis in die 1850er Jahre nicht in einem entsprechenden baulich-räumlichen Wachstum.

Erst die zunehmende Mechanisierung, die Spezialisierung und Konzentration der Betriebe veränderte wahrnehmbar das räumliche Bild der Stadt. Es entstanden die zentralen Fabrikanlagen, an die die neuen „Fabrikarbeiter“ nunmehr auch mit ihrem Wohnstandort heranrückten. Das enge Stadtgebiet Mönchengladbachs wurde jedoch nicht alleiniger Ansiedlungsbereich der Fabriken; ein Großteil der Fabriken als auch der Bevölkerung siedelte sich in den nahen Landgemeinden an, vor allem in Oberniedergerburth. So ist es nicht verwunderlich, daß sich die ersten Eingemeindungsbemühungen der Stadt in erster Linie auf diese Gemeinde richteten.

Stadt und Umland – die Herausbildung der Zentralität

Trotz des starken Einbezuges der umliegenden Dörfer in den Wachstumsprozeß bildete sich dennoch schon frühzeitig eine stärkere Zentralität der „Stadt Mönchengladbach“ gegenüber dem Umland heraus: Die Stadt war Sitz der Verlage als auch als Sitz der Versorgungseinrichtungen des gehobenen und aperiodischen Bedarfs von Konditoreien über Goldschmiedewerkstatt bis zur Buchdruckerei⁷⁶. Auch bei den Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Bäcker und Metzger, führte die Stadt, da hier die Arbeitsteilung schon weiter fortgeschritten war als auf dem Lande (konsumbezogene Zentralität) (vgl. Tabelle 10)⁷⁷.

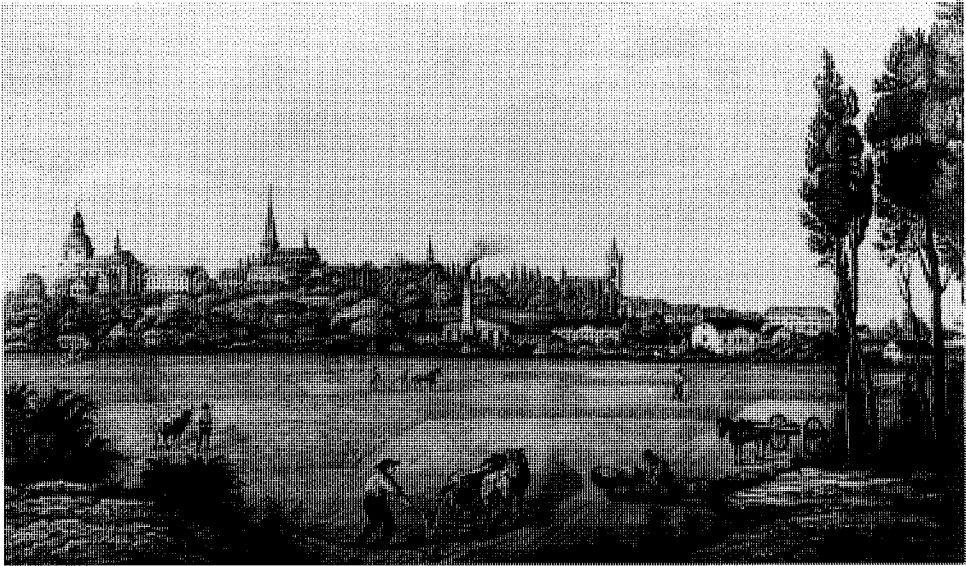
Die stadtnahen Ortschaften wiederum zeigten eine größere Loslösung von der Eigenherstellung als die weiter entfernt liegenden Ortsteile⁷⁸. Mit Ausnahme der wenigen zentralen Spinnereien und der Appreturanstalt war die Stadt noch nicht dominierender Produktionsschwerpunkt.

Die Berufsstruktur zeichnete sich bereits 1820 in der Stadt Mönchengladbach durch eine sehr diversifizierte Erwerbstätigkeit aus. Neben den Beamten, Rentiers oder Großhändlern waren rund 1/4 als selbständige Handwerker und ein weiteres Viertel als „selbständig von gemeiner Handarbeit lebend“ (= unqualifizierte Arbeit) wie Tagelöhner oder Weber tätig. Auf Gehilfen und Lehrlinge in Handwerk und Handel verteilten sich weitere 28,5% (Tabelle 12).

Der Anteil der Landwirtschaft betrug bereits 1820 in der Stadt Mönchengladbach nur noch einen geringen Anteil an den Erwerbstätigen. Zeigte sich zwischen der Stadt und Oberniedergerburth das Stadt-Land-Gefälle eher im Anteil an zentralen konsumbezogenen Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen in der Stadt bei äh-

Abbildung 51

Stadtansicht von Mönchengladbach von Süden auf den Abteiberg um 1850



Neben den beiden das Stadtbild prägenden Kirchtürmen der Pfarrkirche und der Abtei erscheint im rechten Teil des Bildes der Kirchturm der außerhalb der ehemaligen Stadtmauer erbauten evangelischen Kirche sowie die ersten Fabrikschornsteine und industriellen Bauten am Brinckenweiher bei zunehmender Zentralisierung der Produktion; aus: StAMg 10/2737

licher gewerblicher Struktur, so kann von einem weiteren Land-Land-Gefälle zwischen Oberrniedergerburth und Obergerburth gesprochen werden.

Oberrniedergerburth stellte sich 1820 mit stark proletarischem Charakter dar. 2/3 der Bevölkerung lebten von „gemeiner Handarbeit“ und vor allem von der hausindustriellen Beschäftigung. Das Handwerk war kaum vertreten; allerdings betrug der Anteil an Handels- und Handwerksgehilfen 11%, die vermutlich in Oberrniedergerburth wohnten und in der nahen Stadt zur Arbeit gingen und sich aus den, aus der Landwirtschaft in die neuen Berufe strömenden, jüngeren Bewohnern zusammensetzte. Die Erwerbsquote war mit 30% am geringsten (hoher Kinderanteil) (vgl. Tabelle 12).

In Obergerburth dominierte die Landwirtschaft und das landwirtschaftliche „Gesinde“ mit 2/3 der Erwerbstätigen. Die Landwirtschaft mit Kleinstgütern überwog⁷⁹, und dies führte zur Aufnahme von Hausweberei oder Tagelohnarbeiten. Bereits 1/5 lebten von unqualifizierter Tätigkeit als Tagelöhner. Ein weiteres Fünftel gehörte zur Gruppe „Handwerk und Handel“, d.h. im Gegensatz zu Oberrniedergerburth lag eine größere Mischung der gewerblichen Tätigkeiten vor.

Fazit

In der ersten Planungsphase bis 1852 war die ökonomische Dynamik in der Stadt Mönchengladbach sehr groß. Durch die dezentrale Struktur der vorherrschenden Hausindustrie fand sie allerdings nicht alleine ihren räumlichen Ausdruck im Bevölkerungszuwachs der Stadt, sondern auch in deren Umlandgemeinden. Das sichtbare Ergebnis der Bevölkerungszunahme beschränkte sich noch weitgehend auf das altstädtische Gebiet und die direkte Umgebung der aufgelassenen Wallanlagen und der Ausfallstraßen (Abb. 50 und 51), da die städtische Bevölkerungsaufnahme überwiegend im Gebäudebestand und im Zuge der „inneren Stadterweiterung“ mit Aufstockung, Umbau, Verdichtung und Baulückenschließung⁸⁰ stattfand. Einher ging diese sog. „innere Stadterweiterung“ auch mit Nutzungsänderungen: zum einen wurden die Klosterflächen und -gebäude im Zuge der Säkularisierung als Textilfabrik- und Verwaltungsgebäude genutzt und zum anderen verstärkten sich Hausweberei und andere Handwerke. Mit dem Wachstum der Textilindustrie entstanden Färbereien und Spinnereien und die dazugehörigen Zulieferungsbereiche. Die erste Handspinnerei wurde in der Altstadt westlich der Abtei gegründet und um 1843 das Fabrikgebäude an der Weiher-/ Gasthausstraße gebaut. Die „innere Stadterweiterung“ fand so eine gewisse Entsprechung in der inneren Nutzungsveränderung der Gebäude. Die Herausbildung von bestimmten Zweckvierteln, z.B. reine Fabrikviertel, ist für die frühe Phase nicht feststellbar. Erst gegen Ende der 1840er Jahre brach sich im Zuge der Zentralisierung der Produktion auch deren räumlicher Ausdruck Bahn: spezialisierte Fabrikstandorte und heranrückende Wohnbevölkerung machten einen neues Flächenmanagement im Erweiterungsgebiet und in den Vororten notwendig, bei dem die Altstadt als Standort keine Rolle mehr spielte bzw. die führende Rolle verlor.

7.3 Die ersten Planfassungen des Stadtbauplanes 1837/1845

Stadtgrenzenüberschreitende Absteckung des Planungsgebietes

In diese Phase des eher langsamen baulichen Wachstums der „Stadt“ Mönchengladbach fiel der Beginn der Planungsarbeiten 1836. In Mönchengladbach wurde zügig an der Umsetzung des „Planungserlasses“ der Königlichen Regierung gearbeitet. Am 23.2.1836 beschloß der Gemeinderat das „Alignement zur Feststellung des Bauplanes“. Weder die politischen Gremien noch der Bürgermeister sperrten sich gegen die Planaufstellung. Mit der Erstellung wurde der Landbauinspektor Von Gloeden seitens der KRD beauftragt.

Für die erste Planfassung ließ sich die von der KRD geforderte parzellenscharfe Gebietsabsteckung rekonstruieren⁸¹ (Abb. 52). Das Planungsgebiet umschloß sehr umfangreiche Erweiterungsflächen. Anlaß zu der optimistischen Entwicklungsperspektive bot der Bevölkerungszuwachs und die sich abzeichnende wirtschaftliche Dynamik der Textilindustrie. Die Rekonstruktion des Bauplangebietes verdeutlicht, daß sich der Erweiterungsplan nicht nur auf das unmittelbare Gebiet der Stadt bzw. auf die Spezialgemeinde Gladbach beschränkte, welche das Gebiet der Sektion „O“ (Abb. 53) der französischen Katasteraufnahme (etwa 2,5–3,0 ha) umfaßte, die im wesentlichen den ehemaligen ummauerten Stadtbereich umschloß und im Südosten etwa bis zur Stepegasse und im Süden bis zur Flieschergasse reichte. Das Erweiterungsgebiet erstreckte sich auch auf Teile der Spezialgemeinde Obergeburth im Westen und Nordwesten und vor allem auf das Gebiet von Oberriedergerburth im Osten und Süden der Altstadt (östlich der Stepegasse bis zum heutigen Bahnhof). Die Nachbargemeinde Oberriedergerburth schloß unmittelbar an der alten Wallanlage (Wallstraße) an und umfaßte das gesamte Gebiet der späteren Rasterplanung nördlich der Krefelder Straße. Die Aufstellung des Bauplanes, selbst noch in der späteren Fassung von 1852, erfolgte gemeindeübergreifend⁸².

Die Erweiterungsabsicht beschränkte sich damit nicht nur auf das Stadtgebiet, sondern bezog Teilgebiete der beiden Spezialgemeinden Obergeburth und Oberriedergerburth mit ein, die zusammen mit der „Spezialgemeinde Gladbach“ die „Bürgermeisterei Gladbach“ bildeten. Dem von der Regierung eingesetzten Bürgermeister, der alle drei Spezialgemeinden verwaltete, kam eine bedeutende Funktion nicht zuletzt über die gemeinsame Administration zu. Die Gemeinderäte in den Spezialgemeinden wurden noch von der Regierung ernannt und hatten eine beratende Funktion. Das gemeindliche Selbstvertrauen war noch gering und die Interessengegensätze von Stadt- und Landgemeinden noch wenig ausgeprägt. Die Planung konnte in dieser Phase relativ ungestört über die Gemeindegrenzen hinausgreifen und die übergeordneten und sich aus den funktionalen Zusammenhängen ergebenden Ziele der Stadtentwicklung

in den Mittelpunkt stellen, wie die Frage der günstigsten Topographie, der Wasservorkommen und die Berücksichtigung der bereits vorhandenen Tendenz der baulich-räumlichen Erweiterung⁸³.

Zum Verständnis dieser speziellen Mönchengladbacher Situation an der Schwelle der Stadterweiterungsplanung muß auf die frühen Gebietsregelungen unter der napoleonischen Verwaltung eingegangen werden, aus der heraus sich die kleinteilige Abgrenzung und die geringe Größe des eigentlichen Stadtgebietes erklärt.

Nach Hütter wurde unter napoleonischer Herrschaft 1800 die „ehemals einheitliche Gemeinde Gladbach“ in „vier eigenständige Teile, – Gladbach, Obergeburch, Oberrniedergeburch und Unterrniedergeburch“ (Hütter 1984, 4) zerlegt⁸⁴.

Die Zersplitterung des ehemaligen Gebietes der Gemeinde Gladbach hatte einen steuerpolitischen Hintergrund: Da bei einer Einwohnerzahl von über 5.000 eine Einstufung in eine höhere Steuerklasse erfolgte, sollte zur Vermeidung einer höheren Steuerlast „Stadt- und Kirchspiel“ gegenüber den „Franzosen“ als von alters her getrennte Bereiche angegeben werden⁸⁵.

Eine erste Stadterweiterung im Sinne einer Eingemeindung erfolgte nach Schwamborn zwischen 1812–1816 und umfaßte das Gebiet „nördlich des ehemaligen, nunmehr niedergelegten Viersener Thores“ (Schwamborn o.J., 10). Die Stadt übernahm das Gebiet von Obergeburch⁸⁶. Die 1811/1812 unter der napoleonischen Verwaltung begonnenen Arbeiten am Katasterplan waren ohne Rücksicht auf „früher angegebene Eintheilungen“, sondern „die Sectionen nach Oertlichkeiten“ eingeteilt worden (StAMg 1c/315, 104). Bis 1822 waren die Arbeiten zum Katasterplan von der preußischen Regierung beendet.

Im Jahr der Aufnahme der Planungsarbeiten erfolgte eine erste Umgemeindungsaktion. Am 1.1.1836 wurden die „bisherigen vier Gemeinden Gladbach, Obergeburch, Oberrniedergeburch und Unterrniedergeburch in drei Bürgermeistereien, und zwar Gladbach, Hardt und Neuwerk“ nach Anhörung der betroffenen Gemeinderäte zusammengefaßt (Hütter 1984/II, 4/5)⁸⁷ (Königlicher Erlaß vom 18.3.1835). Die Bürgermeisterei Gladbach blieb weiter in drei Spezialgemeinden aufgeteilt: Gladbach, Obergeburch und Oberrniedergeburch⁸⁸ (Hütter 1984/II, 5).

Der genaue Grenzverlauf der drei Spezialgemeinden blieb ungeklärt. In den langen Grenzregelungsdebatten Ende der 1840er Jahre wurde keine Einigung erzielt; erst die komplette Zusammenlegung der Stadt mit Oberrniedergeburch 1858 erübrigte eine Einigung über den Grenzverlauf.

Die in der „Sammtgemeinde“ zusammengefaßten Spezialgemeinden stellten gemeinsame Etats, teilweise jedoch auch Spezial-Etats auf, da „die Bedürfnisse der Stadt anderer Art waren als jene des platten Landes“ (StA Mg 1c/315, 107 Gutachten Roosen vom 10.11.1847) (z.B. Straßenbeleuchtung): „Die Gladbacher Bürger meinten, die Bedürfnisse der ländlichen Teile Ober- und Oberrniedergeburch seien andere als die des städtischer strukturierten Gladbach. Diese Interessen sollten von den verschiede-

nen Räten der Spezialgemeinden wahrgenommen werden“ (Hütter 1984/I, 23), die erst nach Einführung der Gemeindeordnung von 1845 gewählt wurden.

Im alltäglichen Verwaltungsgeschäft spielten die Grenzen von Stadt- und Landgemeinden keine Rolle. Auch sich in der Politik Raum suchende unterschiedliche wirtschaftliche Interessen waren nicht vorhanden. Erst mit der neuen Gemeindeordnung 1845 und dem Dreiklassenwahlrecht wurde allmählich der Einfluß der lokalen Interessengruppen größer. Mit der Mechanisierung der Baumwollindustrie wuchs die Konkurrenz zwischen der Stadt mit ihren zentralisierten Fabriken und den dem Hausgewerbe verhafteten Landgemeinden. Insgesamt nahmen zur Jahrhundertmitte die gesellschaftlichen Gegensätze und daraus erwachsene Spannungen zu und schufen klare Fronten. Zu Beginn der Planung 1836 war die Welt im Sinne der herrschenden städtischen Honoratiorenschicht des Bürgertums noch in Ordnung, und im satten Selbstbewußtsein der eigenen Macht waren die Gemeindegrenzen und die Begrenzung des Stadtbauplanes nur in den „eigenen“ Grenzen kein Thema. Im gewissen Sinne konnten funktionale und zweckrationale Überlegungen, wie die günstigste Entwicklung für die Fabrikstandorte oder der Verlauf der Bahnstrecke, durchgesetzt werden⁸⁹.

Das „begrenzte“ Denken wurde in Mönchengladbach nicht aus einer planerischen Weitsicht heraus überwunden: die weitgesteckten Planungsgrenzen beeinträchtigten nicht die wirtschaftliche Basis der Stadt. Ein sich über mehrere Kastastersektionen und Spezialgemeindegrenzen erstreckender Bauplanentwurf wurde als unproblematisch angesehen, da sich die „Grenzen“ 1836 weder politisch noch auf den Haushalt auswirkten.

Der Stadtbauplan: genehmigte Planfassung und Vorläuferpläne

Für die Rekonstruktion des Planungsprozesses des Mönchengladbacher Stadtbauplanes lag in zeichnerischer Form nur noch das „Endprodukt“, der am 4.4.1863 vom König genehmigte Stadtbauplan vor⁹⁰. Die Aktenbearbeitung brachte Hinweise auf zwei Vorläuferpläne zum genehmigten Stadtbauplan; die erste Planfassung konnte auf 1837 und die zweite auf 1852 datiert werden. Während die erste Planfassung sich nur hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung und nicht ihrer inhaltlichen Ausrichtung nach rekonstruieren ließ, konnte für die zweite Planfassung von 1852 festgestellt werden, daß diese nahezu identisch mit der 1863 verabschiedeten Form war: Lediglich die durch Reklamationen und geänderte Gemeinderatsbeschlüsse eingetretenen Veränderungen wurden eingearbeitet. Diese ließen sich räumlich und inhaltlich exakt zuordnen.

Die beiden Planfassungen von 1837 und 1852 scheinen endgültig verloren, da sie nach der Analyse des Planungsverfahrens bei der Stadt Mönchengladbach verblieben. Sie dienten als Grundlagenpläne für die jeweilige Überarbeitung – hierzu gab es vor allem Hinweise zur älteren Planfassung von 1837 – bzw. bis zur endgültigen Geneh-

nungsabsicht umfaßte das Flurstück „Rahracker“ der Sektion D (Lürrip) und das Gebiet zwischen der Krefelder Straße und dem Gladbach und enthielt einige übergroße Parzellen.

Nach überschläglichen Berechnungen betrug das Gebiet des genehmigten Stadtbauplanes von 1863 ca. 160 bis 170 ha. Die Reduzierung gegenüber dem ersten Planentwurf um 75 bis 80 ha stellte eine wesentliche Reduzierung des Erweiterungsgebietes im Laufe des Planungsprozesses dar.

Das im ursprünglichen Plan enthaltene Erweiterungsgebiet im Nordwesten wurde erst nach 1900 erschlossen; die Reduzierung der Erweiterungsfläche in dieser Hinsicht folgte also durchaus einer realistischen Einschätzung über die absehbare Richtung der Stadterweiterung.

Die Herausnahme des ehemaligen „Rahrackers“ aus dem Bauplan war dagegen bedeutender. Auf dieser Fläche wurde das umfassende Güterbahngelände und der Bahnhof angelegt sowie ein großes Gewerbegebiet, u. a. mit der 1853 gegründeten Aktien-Spinnerei- und Weberei, entwickelt. Vermutlich führte diese Planung und Zweckbestimmung dazu, daß Gebiet aus der 1852er Planfassung zu streichen.

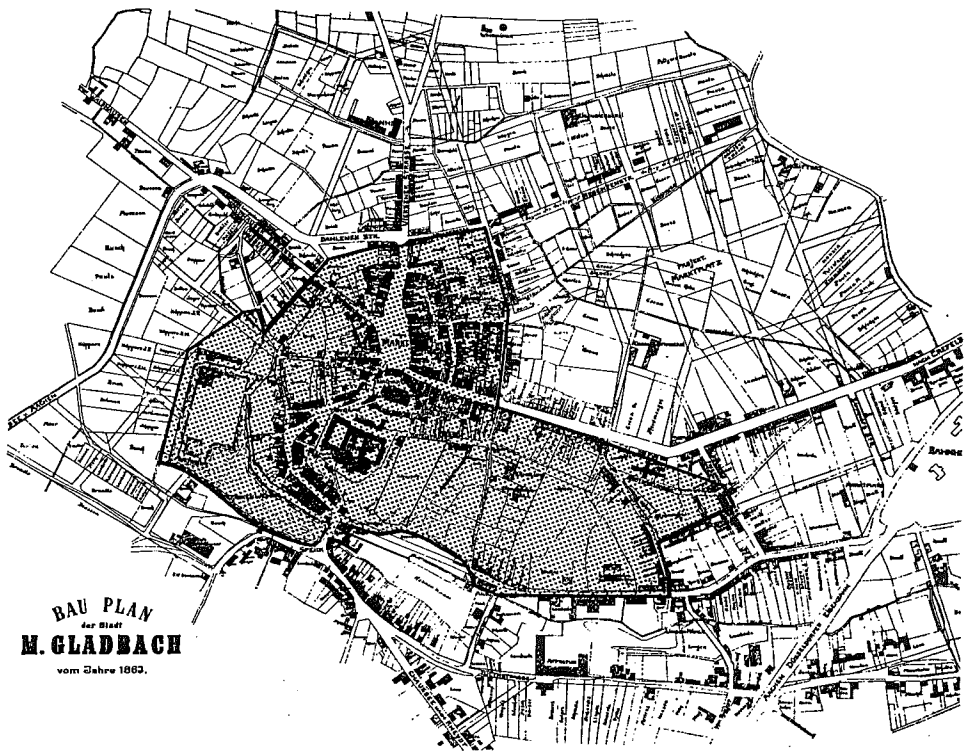
Die Gebietsabsteckung wurde durch den Gemeinderat vorgenommen und vom Landrat bestätigt. Wegen „seiner bergigen Lage und damit verbundenen Wassermangels“ (HStA Reg.Düs. 1012, 2) wurde der in der Lage benachteiligte Westen und Norden weitgehend ausgeklammert und die umfassendere Erweiterungsfläche in Richtung Osten und Süden festgelegt⁹³.

Während der Landrat den Planentwurf bezüglich seiner Ausdehnung als „ganz hinreichend“ hielt, sprach die KRD vom einer „viel zu großen Ausdehnung ... es genügt, wenn die, die Stadt umgebenden Bauwerke, die Straßeneinmündungen und das Tal an der Süd-Ost-Seite der Stadt in den Rayon für den Alignementsplan aufgenommen werden. Längs der Landstraßen steht das Alignement für die Bauwerke schon durch die bestehenden Verwendungen fest“ (HStA Reg.Düs.1012, 3 vom 11.5.1836). Der Stadtrat wurde aufgefordert, einen „beschränkteren und dadurch auch minder kostspieligen Ausdehnungsplan“ zu projektieren. Nach den Wünschen der Regierung sollte das „Rasterplangebiet“ nördlich der Krefelder Straße außen vor gelassen und neben dem bebauten Stadtgebiet nur das südöstliche Tal in den Erweiterungsplan einbezogen werden. Der Landrat unterstützte nochmals den Gemeinderat, der mit „Rücksicht auf das bisherige Baubedürfnis“, welches in wenigen Jahren zu einer bedeutenden Ausdehnung der Stadt beigetragen hätte, die größere und zweckmäßigere Ausdehnung vorgeschlagen hatte (HStA Reg.Düs.1012, 4 vom 25.8.1836). Zwischen 1816 und 1830 waren 68 neue Privatwohnhäuser errichtet worden (+28,6%) (vgl. Tabelle 5). Nach diesem Hinweis auf das bisher erfolgte Stadtwachstum akzeptierte die KRD die größere Ausdehnung.

Im weiteren Verlauf des Planungsprozesses sollte sich jedoch zeigen, daß es sich um eine eher langfristige Planung handelte, da die Auffüllung des Bauplangebietes mit

Abbildung 53

Darstellung der Grenze der Sektion "O" der Katasterkarte aus dem Jahre 1812 im Stadtbauplan von 1863



Das engere, eigentliche Gebiet der „Stadt Gladbach“ war wesentlich kleiner als das geplante, 1863 festgestellte Erweiterungsgebiet. Ursprünglich bei Planungsbeginn war die Ausdehnung sogar noch größer gewesen (vgl. Abb. 52); eingezeichnet in den Bauplan der Stadt Gladbach von 1863, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

Gebäuden bis weit in die 1880er Jahre dauern sollte. Dieser Entwicklung lag allerdings nicht eine Fehleinschätzung des gesamtstädtischen Wachstums zugrunde, sondern eine Fehleinschätzung über dessen räumlichen Niederschlag und über die Bedeutung des Bauplanes als Regulativ für den Bauprozess insgesamt. Die Bautätigkeit blieb nicht auf das Planungsgebiet beschränkt, sondern nutzte die in der Rheinprovinz bestehenden rechtlichen Vorzüge des „freien“ Anbaus an bestehenden Straßen und Wegen. Die hausindustrielle Struktur der Textilindustrie mit ihren dezentralen und weitverstreuten Arbeits- und Wohnplätzen kam hinzu und machte eine zentrale Ansiedlung von Wohnen und Arbeiten allein im Bauplangebiet bis zur Jahrhundertmitte nicht notwendig.

Die im Gemeinderat vertretenen Honoratioren⁹⁴ standen dem Erweiterungsplan aufgeschlossen gegenüber und zeigten mit der Gebietsabgrenzung einen Sinn für weitreichende stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen. Die Planungsarbeiten verzögerten sich seitens der Planersteller. 1840 war der Bauplan auf der Grundlage des ersten Konzeptes von 1837 immer noch nicht festgestellt.

Beschleunigungs- und Änderungswünsche

Ende der 1830er Jahre wurde der Bauplan von verschiedenen Seiten angefordert. So beklagte sich der Landrat, daß „mehrfache Unannehmlichkeiten“ entstanden und vor allem 1839 und 1840 viele Neubauten unternommen worden seien. Besondere Probleme hervorgerufen hätte auch der Bau „eines neuen Gesellschaftshauses“ (HStA Reg.Düs.1012, 17 vom 23.5.1840).

Die privaten Grundeigentümer unterstützten die Planung, setzten sich z.T. für ein noch größeres Planungsgebiet ein und forderten schnelle Umsetzung. 1840 wandten sich Bürger⁹⁵ des westlichen Teils der Stadt an den Landrat und forderten, diesen Teil mit der oberen Stadt durch „Fortführung der Neustraße in gerader Linie“ (HStA Reg.Düs.1012, 18 vom 14.5.1840) zu verbinden bzw. bei gleich welcher Wegführung eine schnelle Genehmigung des Bauplanes durchzusetzen, um die „Kommunikation mit dem oberen Teile“ der Stadt zu erlangen. Das Verwertungsinteresse an den Grundstücken stand im Vordergrund, und man argumentierte ganz offen: „Dem Mangel an einer solchen Kommunikationsstraße dürfen wir mit Recht zumessen, daß der westliche Teil der Stadt noch so wenig angebaut ist, während seine Lage und ungleich geringerer Preis des Bodens gegenüber Bauplätzen der oberen Stadt und auf der Straße nach Krefeld zum Bauen besonders einladen“ (HStA Reg.Düs.1012, 18 vom 14.5.1840).

Eine weitere Eingabe Mönchengladbacher Bürger von Mai 1840 trug die Unterschrift honorierter Bürger wie J.P.Boelling, Q.Croon, Deußsen, Poeth u.a., die mit Blick auf die jährlich wachsende Zahl von Bauten und „die häufig vorkommenden zweckwidrigen Anlagen derselben an Wegen, die nicht unter der Aufsicht der Königlichen Straßenbau-Verwaltung stehen“ einen städtischen Bauplan und die Genehmigung des Planentwurfes von 1837 wünschten⁹⁶.

Erste Verzögerungen der Planungsarbeiten: Verfahrensprobleme und inhaltliche Differenzen

Anfang der 1840er Jahre hörten die Beschleunigungswünsche aus der Einwohnerschaft und seitens des Landrates auf; der gesamte Schriftverkehr bezog sich auf die technische Seite der Planerstellung (erforderliche Nivellementmessung und Revision der Katasterkarten) und die hierdurch eingetretenden Verzögerungen. Im September und Oktober 1840 wurden in Mönchengladbach umfangreiche Ortstermine der Planbearbeiter wahrgenommen und der Alignementsplan mit dem Bürgermeister und der Gemeinderatskommission besprochen. Der Tod des Landbauinspektors Von Gloeden im Jahr 1840 verzögerte die Fertigstellung, und erst im Mai 1842 konnte der neue Planbearbeiter, Landbauinspektor Walger, „das Projekt zur Erweiterung der Stadt Gladbach ... in drei Blätter Zeichnungen, und einer Revisions-Messung des Geometers Hild“ (HStA Reg.Düs.1012, 43) bei der KR D einreichen sowie nach Aufforderung durch die KR D einen Erläuterungsbericht anfertigen. 1842 wurde der Bauplan der Stadt Mönchengladbach zum ersten Mal in Düsseldorf bei der Königlichen Regierung eingereicht.

Mit dem vorgelegten Plan zeigte sich die KR D keineswegs zufrieden, und er mußte in Düsseldorf „in mancher Hinsicht ... modifiziert“ werden⁹⁷.

Im Laufe des Jahres 1843 verschleppten sich Planoffenlage und Beratungen in Mönchengladbach. Anlässlich einer Einzelfallentscheidung, der Baulinie des Gastwirtes Herfs & Cons. auf dem Markt im Januar 1844⁹⁸, mahnte die KR D den Plan innerhalb von drei Monaten mit dem Beratungsergebnis der Kommission und den Vorschlägen des Bürgermeisters an. Im März 1844 wurde anlässlich der Modifizierung dieser Baulinie und entsprechender Korrektur des Bauplanes, erneut an die Abgabe des „vervollständigten Stadtbauplanes“ innerhalb von 2 Monaten erinnert (HStA Reg.Düs.1012, 50).

Damit wurde schon für den frühen Planungsprozeß deutlich, daß die einzelne Beantragung einer Baulinienanweisung in Zusammenhang mit dem Bauplan gesehen wurde. Bei der örtlichen Baulinienanweisung wurde entweder dem Planentwurf entsprechend verfahren oder dieser in begründeten Fällen geändert. Die Eintragung der Änderung in den Bauplan wurde direkt angeordnet, damit eine der Realität entsprechende Planfassung vorlag.

Die gesetzte Frist aus Düsseldorf wurde nicht eingehalten. Im Juli 1844 bat der Landrat um weiteren Aufschub, da durch die lange Krankheit und den Tod des Bürgermeisters Kühnhaus die „Sache“ nicht vorangetrieben werden konnte und erst der neue Bürgermeister die Arbeit erledigen sollte. Die KR D war mit weiteren 6 Monaten „Ausstand“ einverstanden. Am 22.3.1845 wurde der „Bauplan der Stadt Gladbach in zwei Blättern nebst Erläuterungsbericht und einem Hefte über die Publication ... (und eingegangenen Reclamationen“ (HStA Reg.Düs. 1012, 55) zum zweiten Mal bei der Düsseldorfer Regierung eingereicht.

Im Protokoll des Gemeinderates vom 4.3.1845 wurde ein Planungskonflikt zwischen der Stadt und der KRD deutlich: Der Gemeinderat hatte „im allgemeinen auf die Beibehaltung des ersten Entwurfes des Planes nach den roth gezeichneten Linien angetragen und hin und wieder einige Modificationen vorgeschlagen“ (HStA Reg.Düs.1012, vom 22.3.1845). Der Landrat unterstützte die Änderungsanträge des Rates, da er es durch die hügelige Lage ebenfalls als notwendig ansah, „nicht allein die roth gezeichneten Richtungen“ beizubehalten, sondern auch die vorgeschlagenen Modifikationen zu berücksichtigen. Einige der projektierten Straßen müßten noch an Ort und Stelle überprüft werden, weil die „Höhen und Tiefen des Terrains“ (HStA Reg.Düs.1012, 55 vom 22.3.1845) nicht genügend berücksichtigt seien und vorher Längsprofile aufgemessen werden sollten. Die fehlenden Nivellements hatten bei der einige Jahren zuvor ausgebauten Wallstraße zu großen Problemen geführt.

Vor allem wurde befürchtet, daß einige projektierte Straßen nur auf einen Damm geführt werden konnten und der Anschluß ihres Terrains an die Straße für die Grundeigentümer sehr schwierig würde. Die Grundeigentümer sollten nicht durch „Bezeichnung einer Baulinie, bei welcher die Bauten unthunlich sind, in Benutzung (ihres) Terrains“ eingeschränkt werden, und daher würde es „nöthig sein, an einigen Stellen den Straßenzügen eine passendere Richtung zu geben, um deren Ausführung möglich zu machen“ (HStA Reg.Düs.1012, 55). Am „runden Tisch“ sollten Techniker, Gemeinderatsinspektion und die Grundeigentümer „jene Hindernisse vorher“ untersuchen und regulieren. Dazu wurde eine sachgemäße örtliche Einmessung und Überprüfung der Pläne z.B. anhand der Längsprofile vorgeschlagen. Dieses pragmatische Vorgehen und die Formen der Konfliktregelung waren „fortschrittlich“ im Sinne der Kompromißfindung und Durchsetzbarkeit der Planung unter den neuen Eigentumsverhältnissen: Im Gegensatz zu den aufgezeigten Beispielen aus anderen rheinischen Städten, wo sich die Planung nicht um die örtlichen Verhältnisse und die Einbindung der örtlichen Interessenvertreter bemühte und in Verkennung der neuen Eigentumsverhältnisse oft nicht umsetzbar war. Der Mönchengladbacher Planungsprozeß stellte sich von Beginn an als ein äußerst pragmatischer und an den lokalen Interessen orientierter Prozeß dar.

Der Einreichung des Bauplanentwurfes 1845 ging die erste Offenlage voraus. Auf die dort geäußerten Einwände weisen nur noch die Randbemerkungen der Regierungsbaubeamten in einem Bericht hin, aus denen allerdings keine inhaltlichen Schlüsse über die Ziele der Reklamationen, sondern nur über deren Ablehnung oder Anerkennung möglich sind⁹⁹. Auch das Protokoll vom 4.3.1845 mit der Stellungnahme des Gemeinderates zu den Einwendungen ist nicht mehr vorhanden.

Bildung einer Kommission zwecks Überarbeitung der Planung – unter Einbeziehung des Eisenbahnprojektes sowie Vorschlag zur Teilung des Planungsverfahrens für die Altstadt und die Erweiterungsgebiete

Von März 1845 bis Dezember 1846 „ruhte“ der Schriftverkehr zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach¹⁰⁰. Ende 1846 teilte die KRD dem Landrat mit, daß sie „mit Rücksicht darauf, daß bei der Offenlegung des für die Stadt Gladbach entworfenen Alignementsplans, mehrfache Reclamationen über die Zweckmäßigkeit u(nd) Angemessenheit der gewählten neuen Straßen erhoben wurden“ (HStA Reg.Düs.1012, 57) und selbst der Landrat und der Gemeinderat sich für eine „Abänderung des projectirten Bauplans“ einsetzten, da „die bestehenden Terrain Verhältnisse, der Durchführung verschiedener Straßen hindernd entgegen treten“, sie nunmehr „Anstand genommen (hätten), über definitive Feststellung des in Rede stehenden Bauplans einen bestimmten Beschluß zu fassen“. Da der Bau des „Eisenbahnhofes“ ebenfalls zur Änderung des Alignementsplanes führen werde, schlug die KRD vor, eine „gemischte Commission unter Zuziehung des Bau Inspectors Walger als Techniker“ (HStA Reg.Düs.1012, 57) zu bilden und die Vorschläge und Bedenken zu prüfen. Das gesamte „Planpaket“ wurde nach Mönchengladbach zurückgeschickt.

Die KRD bezog sich auf die projektierten, neuen Stadtteile. Ausdrücklich wurde bemerkt, daß „der Feststellung des Alignementsplans für den *alten Stadttheil* nichts im Wege stehe u(nd) jeder vorkommende einzelne Fall von uns danach entschieden wird, in wie fern der betreffende Adjacent die Einhaltung des Allerhöchsten Orts noch nicht genehmigten Bauplans verweigern sollte“ (HStA Reg.Düs.1012, 57). Die damit indirekt vorgeschlagene Teilung des Planungsverfahrens und die vorweggenommene Genehmigung des Planes für den Altstadtbereich wurde allerdings in Mönchengladbach nicht vorgenommen und auch später nicht weiter von der KRD angemahnt. Der Bauplanentwurf diente in der Praxis als Orientierung und Genehmigungsrichtschnur bei der einzelnen Baulinienanweisung.

Erst 5 Monate später, am 11.5.1847, wurde die städtische Kommission für die Planüberarbeitung benannt: Compes, Roosen und Schiedges. Der Gemeinderat stellte zugleich den Antrag, die Arbeit der Kommission bis nach „der Regulierung der Gemeindegrenzen“ (HStA Reg.Düs.1012, 59) zu verschieben; auch die geplante Errichtung des Bahnhofes erfordere eine Rückstellung. Die KRD genehmigte den „Ausstand“; bis 1851 ruhte das Verfahren.

Nach der ersten Offenlage 1845 war das Planungsverfahren relativ motivationslos seitens der Stadt betrieben worden, obgleich der Zuwachs an Einwohnern und die Bautätigkeit ständig anstiegen¹⁰¹. Zur Regulierung der Bautätigkeit wäre ein genehmigter Bauplan also durchaus auch in den 1840er Jahren sinnvoll gewesen. In der Praxis jedoch störte es nicht weiter, daß der Plan noch nicht von offizieller Seite festgestellt war. Da ja grundsätzlich an bestehenden Straßen und Wegen gebaut werden durfte, fand die frühe Bautätigkeit noch ausreichende Flächen in Stadtnähe vor. Im

Geltungsbereich des Planentwurfes wurde dieser bei der Baulinienanweisung zugrunde gelegt. Der nicht genehmigte Bauplan stellte so für die örtlichen Grundeigentümer und Bauwilligen kein Hindernis dar. Umso mehr waren sie und ihre örtlichen Interessenvertreter im Gemeinderat an einer langfristigen Planung unter Berücksichtigung der bedeutenden Stadtentwicklungsprojekte, wie die Bahnanlage, interessiert und wollten erst die neuen Rahmenbedingungen für den Bauplan abwarten. Auch die neuen Gemeindegrenzen waren für die Planung ausschlaggebend, da der zukünftige Plan aus Sicht der Stadt möglichst große Flächen des städtischen Geländes umfassen sollte. Die Wahlen nach den Gemeindeordnungen von 1845 und 1850 mit dem neuen Dreiklassenwahlrecht brachten durchaus unterschiedliche Interessenlagen in Stadt und Umlandgemeinden hervor¹⁰² (s.u.). Neben der abwartenden Haltung bis zur Klärung der bestimmenden Planungskriterien „Bahnprojekt“ und „Gemeindegrenzenregulierung“ war das städtische Bürgertum zudem in den Jahren der Wirtschaftskrisen und Hungerjahre 1846/47 sowie den Jahren der politischen Veränderungen mit Armenhilfe, Suppenküchen etc. und ihrer eigenen wirtschaftlichen Lage beschäftigt. Da Baustellenhändler und die Bauunternehmer in Mönchengladbach fehlten und der Bauprozess kleinteilig als Auftragsarbeit des jeweiligen Bauherrn organisiert war, erfolgte auch aus diesen sonst regen Kreisen kein Druck zur schnellen Bereitstellung von Erweiterungsflächen.

Auch die Gemeindeverwaltung hatte mit Bahnstreckenbau, Eingemeindungsdebatte, der Einführung der neuen Gemeindeordnungen 1845 und 1850¹⁰³ sowie wirtschaftlichen und sozialpolitischen Problemen alle Hände voll zu tun. Auch die KRd schien nicht eingegriffen zu haben, um die Stagnation des Planungsverfahrens zu beenden.

Konflikte bei einzelnen Bauprojekten 1851 zeigten die Notwendigkeit der Bauplan genehmigung

Im Februar 1851 trat bei einem Einzelprojekt – einem Neubau an der Wallstraße¹⁰⁴ – das Fehlen des genehmigten Bauplanes deutlich zutage. An der Wallstraße war die Bebauung einer Fläche beantragt worden, die im Bauplanentwurf „nicht bebaut werden dürfe“. Baurat Umpfenbach vertrat die Meinung, nicht nach dem Bauplan zu verfahren, „denn es wäre eine durchaus nicht zu rechtfertigende Beschränkung des Eigenthums, wenn man die Besitzer von dessen Benutzung abhalten wollte, weil die Gemeinde lange Jahre die Aufstellung des Bauplans verschleppt hat. Ohnehin hat derselbe solange er nicht genehmigt ist, keine bindende Kraft. Dieser Bauplan wird deshalb in der Art künftig projektirt werden müssen, daß er sich dem vorliegenden Projekte der Wallstraße anschließt“ (HStA Reg.Düs.1012, 65 vom 29.4.1851). Der Plan wurde also der Realität angepaßt. Der Aktenlage nach häuften sich derartige Konflikte um die Baulinienanweisung bzw. um die Festlegung notwendiger Straßenbreiten.

Die KRd mahnte an, daß nunmehr der „seit einer Reihe von Jahren ins Stocken geratene“ Feststellung des Bauplanes nach Fertigstellung des Bahnhofprojektes nichts

mehr im Weg stehe. Die noch ungeklärte Eingemeindungsfrage wurde seitens der Regierung nicht als weiterer Verzögerungsgrund akzeptiert. Der Landrat Rumschöttel zog sich daraufhin auf das formale Argument zurück, daß 1847 eindeutig die KRD die Weiterarbeit der Kommission bis nach der Klärung der Eingemeindung offen gehalten hatte. Im April 1851 betonte die KRD ausdrücklich, daß für sie die Grenzregulierung keine Rolle spielte. Zudem traten weitere Einzelfallkonflikte auf, die das Drängen der Regierung verständlich machten. Es wurde ausdrücklich betont, daß so lange der Stadtbauplan nicht sanktioniert sei, eine „Expropriation des zu den städtischen Straßen und Plätzen erforderlichen Grund und Bodens nicht vorgenommen werden“ (HStA Reg. Düs. 1012, 66 vom 29.4.1851) könne.

Im Normalfall legte man in der Praxis den Planungsentwurf zugrunde. Bei Konflikten mit den privaten Grundeigentümern wurde verhandelt; wenn eine Beilegung des Konfliktes nicht in Sicht war, mußte die Stadt – wie im ausgeführten Beispiel der Wallstraße – wohl oder übel, eine Bebauung auch entgegen der Planungsabsicht genehmigen, da der Plan keine Rechtskraft besaß.

Die Verzögerung seitens der Gemeinde dauerte dennoch bis 1852 und hatte weitere Mahnungen durch die KRD zur Folge, bei denen der Landrat im wahrsten Sinne des Wortes eine „rote Karte“ sprich „Rothe Nummer“¹⁰⁵ von der KRD erhielt und zur Beschleunigung des Verfahrens angehalten wurde.

Die Wiederwahl des Bürgermeister Bacciocco durch den Gemeinderat wurde „von oben“ nicht bestätigt¹⁰⁶ und zu Beginn der allgemeinpolitischen „Reaktionsphase“ ein der Regierung genehmer Bürgermeister eingesetzt. Der Landrat bat um weiteren Aufschub, bis der neue Bürgermeister Rottländer sein Amt angetreten habe. Bürgermeister Rottländer nahm dann die Bauplanfertigstellung in seine Hände und begleitete die Planung bis zur Genehmigung 1863.

Da seit 1837 die Bautätigkeit dem ersten Planungsentwurf „davongelaufen“ war, mußte der Baubestand bis zum Jahr 1852 im Planungsentwurf nachgetragen werden: Immerhin waren seit 1835 154 neue Privatwohnhäuser hinzugekommen (vgl. Tabelle 5).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß für die erste Planfassung eine durchaus kreative Mitarbeit seitens der Gemeinde und der vor Ort Beteiligten bestand, die auch bezüglich der Ausdehnung des Planungsgebietes und der Orientierung der Baulinien an die topographischen Bedingungen „mitdachten“ und gleichzeitig die Interessen der Stadt und der Grundeigentümer gegenüber der KRD vertraten. In der zweiten Hälfte der 1840er Jahre wurden durch die Lage der Bahnstrecke und die Eingemeindungsdebatte Auswirkungen auf die Planung erwartet, die endgültige Feststellung zurückgestellt und damit auch die inhaltlichen Konflikte zwischen Stadt und KRD vorerst vertagt. Es gab keine Gruppierung, die auf schnelle Planungsdurchsetzung in ihrem Sinne drang.

Die Planungsinhalte der ersten Planfassung

Ebenso wie der 1863 genehmigte Stadtbauplan wurden auch die Vorläuferpläne¹⁰⁷ als reine Straßen-Alignementspläne konzipiert. Es wurde nur der Straßenverlauf, die Straßenbreiten und das -gefälle sowie die vorhandene Bebauung und die Namen der Grundeigentümer dargestellt; eine Nutzungszonierung wurde nicht vorgenommen. In den vorliegenden Gemeinderatsbeschlüssen¹⁰⁸ wurden keine Aussagen zu den Nutzungsbestimmungen der Quartiere gemacht¹⁰⁹.

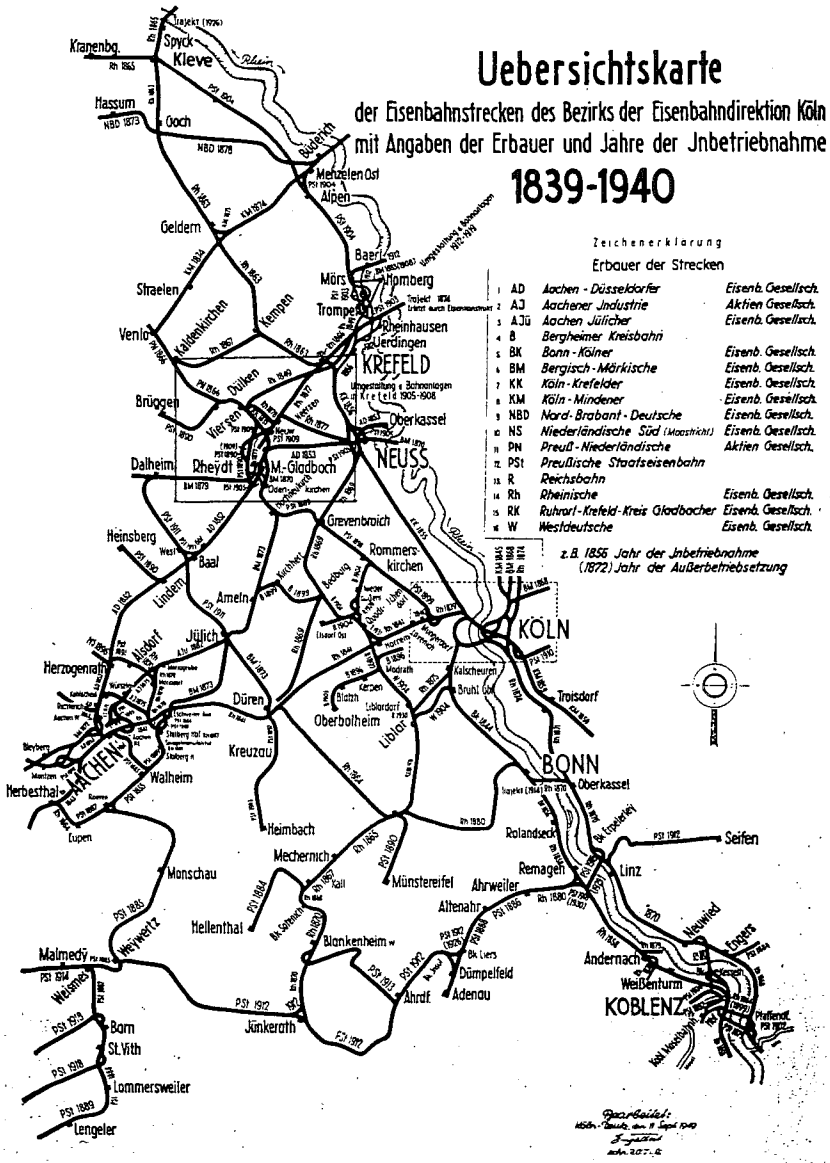
Von der Planung eines weitgehend orthogonalen Straßennetzes für die Erweiterungsgebiete kann auch aus der Kenntnis der inhaltlichen Position der Sachbearbeiter der ersten Planfassung bei der KRD geschlossen werden. Der für den Mönchengladbacher Plan zuständige Baurat Umpfenbach hatte bei all seinen frühen Planungen den „rechten Winkel“ zum Leitmotiv erhoben, wenngleich er auch die örtliche Situation und die Topographie strenger berücksichtigte (Croon 1983) als seine Vorgänger und nicht stur das Raster anwendete. Auch andere Planungsmerkmale des Mönchengladbacher Bauplans, wie die versetzte Kreuzung, wurden bereits bei anderen Planungen praktiziert, wie beim Erweiterungsplan für Krefeld (s.o.). Umpfenbach betreute den Stadtbauplan etwa bis 1851; im Abschluß daran ab 1852 übernahm Baurat Krüger die Sachbearbeitung.

Wer letztendlich der „Planer“ des ersten Planentwurfes des Gladbacher Bauplanes und der „Vater“ oder die „Väter“ des Rasterplangebietes waren, ließ sich nicht feststellen. Der Landbauinspektor Von Gloeden in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Gemeinderat und der Baukommission wäre eine Möglichkeit; eine andere eine Art „Arbeitsgruppe“ bei der KRD, die laut Bericht 1842 den Bauplan in Düsseldorf überarbeitete und die „versetzte Kreuzung“ nördlich der Krefelder Straße planten (HStA Reg.Düs.1012, 44). Ob der ab 1852 auftauchende „Marktplatz“ bereits in der ersten Planfassung vorgesehen war, kann nicht beantwortet werden.

Ansonsten wurden auch in der ersten Planfassung die bestehenden Wege und Straßen berücksichtigt und der Altbaubestand damit weitgehend gesichert. Regelrecht neu geplant wurde nur im unbebauten Bereich: das Rasterplangebiet, die Baublöcke am Bahnhof und im Westen unterhalb des Abteiberges.

Abbildung 54

Übersichtskarte der Eisenbahnstrecken des Bezirks der Eisenbahndirektion Köln 1839 bis 1940



aus: Wilhelm Krapohl, Historisch-topographische Entwicklungsgeschichte von Rheydt, Dissertation Köln 1953

7.4 Die Lage der Eisenbahn und die Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Stadtbauplan

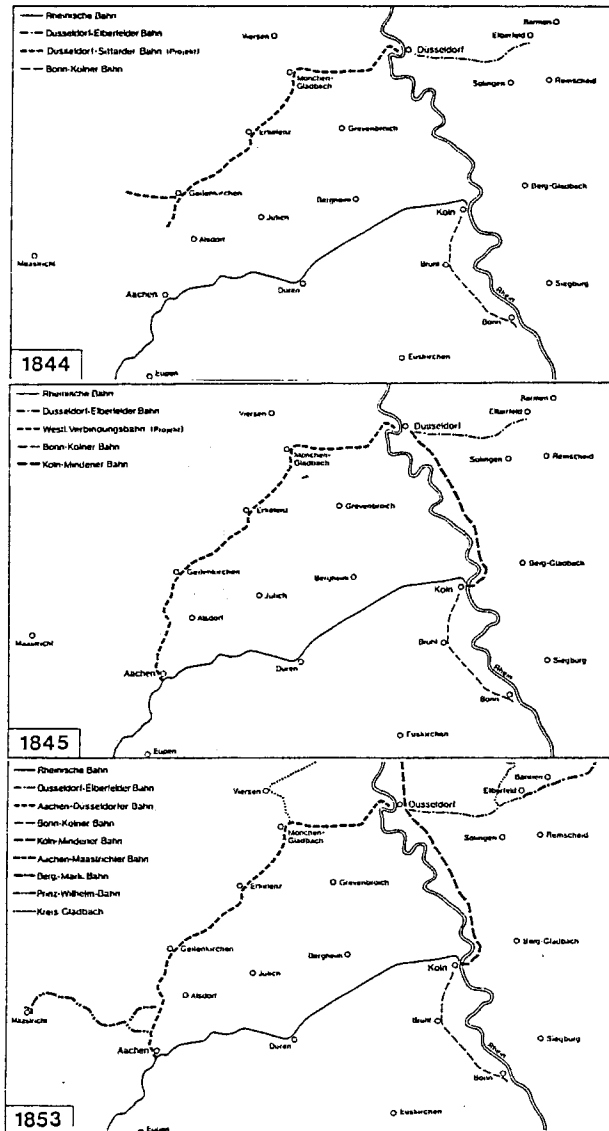
Die Auswirkungen des Streckenverlaufs und des Bahnhofstandortes auf die Stadtentwicklung

Wie in vielen deutschen Städten spielte auch in Mönchengladbach im 19. Jh. die Einrichtung einer Eisenbahnstrecke eine zentrale Rolle für die zukünftige Entwicklung: Die Stadtentwicklungsdebatte wurde 10 Jahre lang von der Frage des Eisenbahnanschlusses, des Streckenverlaufes und des Bahnhofstandortes bestimmt. Durch die Festlegung der Bahnstrecke der Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter Eisenbahn und des Bahnhofes wurde in Mönchengladbach die Entwicklungsrichtung der Stadterweiterung eindeutig in östlicher Richtung gezogen, die zuvor bereits durch die günstige topographische Lage und den Lauf des Gladbaches bevorzugtes Stadterweiterungsgebiet gewesen war. Durch das „Eisenbahnprojekt“ erhielt die räumliche Straßenachse vom Alten Markt über die Krefelder Straße nach Osten hin ihre bis heute zentrale Bedeutung. Die westlich des alten Stadtkerns gelegenen Gebiete, für deren Anbindung an die Stadt sich die dortigen Grundeigentümer um 1840 stark gemacht hatten, verloren zunächst weiter an Bedeutung. Hier würde – wenn auch in mehrfach geänderter Form – der Stadtbauplan erst nach 1900 realisiert.

Der Eisenbahnbau als einer der wichtigsten Infrastrukturleistungen im 19. Jh. wurde in vielen Städten Motor der wirtschaftlichen Entwicklung und sicherte die Bedeutung bestehender gewerblicher Zentren. Für Mönchengladbach war der Eisenbahnanschluß Voraussetzung für die beginnende Mechanisierung der Textilindustrie, da in der rohstoffarmen Region die Kohlentransporte, z.B. aus dem Ruhrgebiet über Duisburg-Ruhrort, nur über die Schiene erfolgen konnten. Dem Anschluß an das Eisenbahnnetz folgte der Wunsch nach einer Telegraphenleitung, mit dem sich die Gladbacher Handelskammer in ihrem Bericht 1853 an Berlin wandte und dies im wesentlichen mit dem starken Kommunikationsbedürfnis zu den Rohstofflieferanten in England und Italien begründete (StAMg HK 1853, 12)¹¹⁰. Im Erläuterungsbericht zum Stadtbauplan 1857 konnte Bürgermeister Rottländer feststellen, daß sich seit dem Bau der Eisenbahn der Aufschwung der Industrie noch verstärkte und „von Jahr zu Jahr mehr und größere Etablissements und sonstige Bauwerke entstehen“ (HSTA Reg.Düs.25616, o.N. vom 27.7.1857). Die seit 1845 beginnende Mechanisierung, insbesondere der Betrieb von Dampfmaschinen, konnte sich nach dem Bau der Bahnstrecken vollends durchsetzen und der Verkehr der Kohlentransporte auf den bahnhofsnahe Straßen nahm drastisch zu.

Abbildung 55

Darstellung der Fertigstellungsabschnitte der verschiedenen Bahnstrecken zwischen Aachen, Düsseldorf und Köln in den Jahren 1844, 1845 und 1853



aus: Lutz Meyer, 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland, Bachem-Verlag, Köln 1989, 410 und 413

Die zeitliche Dimension des Eisenbahnprojektes in Mönchengladbach

Seit etwa 1838 waren Planungsüberlegungen zum Bau der Bahnstrecke von Aachen nach Düsseldorf über Mönchengladbach und Rheydt von Aachen aus betrieben worden (Meyer 1989, 29). Das Interesse am Bau der Eisenbahn erreichte in Mönchengladbach seinen wohl ersten Höhepunkt mit einer Einladung des Kaufmannsstandes der Stadt (mit einer eindrucksvoll langen Anwesenheitsliste) zu einem Treffen am 15.3.1844 über das Bahnprojekt Aachen-Düsseldorf, um Interessenten für die Aktien-Zeichnungen zu werben. Am 17.3.1844 stellten Vertreter von Mönchengladbach, Neuß und Aachen die „Bedingungen der Aktien-Zeichnung zur Bildung einer Aachen-Gladbach-Neuß Eisenbahn Gesellschaft“ (StAMg 1c/388, 1) zusammen. Mönchengladbach wurde von seiner Finanzelite Croon, Boelling und Busch vertreten. Insbesondere Quirin Croon setzte sich bis hin nach Berlin für den Bau der Bahnstrecke ein¹¹¹. Die Lage der Bahnstrecke (Abb. 54) mußte allerdings noch verhandelt werden.

Ende 1846 beantragte die Stadt bei der KRD die Einstellung der Arbeiten am Stadtbauplan, bis die Lage der Eisenbahnstrecke feststand. Die KRD bewilligte den „Ausstand“ bis Mitte 1851 (s.o.).

1846 war die „Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn Aktien-Gesellschaft“ und 1847 die „Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft“ gegründet worden. Die Konjunkturkrise 1846/47 ließ die Gesellschaften in arge Finanznöte geraten und Geldmittel für die Aktiengesellschaft waren nur schwer aufzubringen. Quirin Croon, unterstützt von der Handelskammer in Gladbach, setzte sich dafür ein, daß der Staat eine „3 1/2%ige Garantieleistung für Actien der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenbahngesellschaft übernahm“ (StAMg, HK 1848, 16). Die Eisenbahnlinien wurden quasi vom Staat und die Verwaltung von der staatlichen Eisenbahndirektion übernommen¹¹² (Apelt 1941, 66); entsprechend dem belgischen oder badischen Vorbild, wo bereits seit 1831 bzw. 1839 Staatsbahnen bestanden. Für das zumeist vollkommen in Privatgesellschaften organisierte Eisenbahnwesen stellte dies ein Novum dar; erst 1879 wurden in Preußen viele Bahnen vom Staat übernommen (Bodenschatz 1983). Nur durch die finanzielle Beteiligung des Staates, durch Bürgschaften der angrenzenden Städte und durch den Zusammenschluß der beiden Gesellschaften 1849 zur „Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn“ konnte der Konkurs verhindert und der Streckenbau sichergestellt werden. 1866 wurden die beiden Gesellschaften von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft übernommen, die mit dem Bau der Rheinbrücke bei Düsseldorf auch die Anbindung an das weitere Bahnnetz sicherstellte¹¹³.

Die Bauarbeiten verzögerten sich durch die allgemeine Konjunkturkrise sowie die Unruhen und Streiks der Eisenbahnarbeiter¹¹⁴ während der Revolutionsjahre. 1849 und 1850 drängte die Gladbacher Handelskammer auf Beschleunigung des für den „Fabrikdistrict“ notwendigen Streckenausbaues. Die Bauarbeiten an dem Streckenabschnitt Gladbach-Rheydt-Wickrath wurden im wesentlichen 1848/ 1849 durchge-

führt. Ende 1851 wurde die Strecke der Ruhrort-Krefeld-Gladbacher-Eisenbahngesellschaft bis Mönchengladbach eröffnet. Ende 1852 folgte die Vollendung der Aachen-Düsseldorfer Linie zwischen Mönchengladbach und Herzogenrath. Damit war die komplette Verbindung zwischen Aachen und Düsseldorf und zu den weiterführenden Eisenbahnlinien sichergestellt¹¹⁵. In den folgenden Jahren wurde um einen Anschluß nach Venlo (Maashafen) und nach Rotterdam und Antwerpen und für die stärkere Schließung und Komplettierung des Bahnnetzes gerungen. Ende der 1850er Jahre war den Anschluß an die mittel- und norddeutschen Linien und nach Süddeutschland fertiggestellt (Abb. 55).

Dem Anschluß an das Eisenbahnnetz folgte die Forderung nach dem entsprechenden Landstraßenausbau vom Bahnhof zu den angrenzenden Ortschaften. Für die Projekte der Gladbach-Roermonder Straße¹¹⁶ und der Neuß-Gladbacher Straße¹¹⁷ wurden Staatsprämien ausgestellt, um deren Finanzierung zu sichern. 1854 folgte die Eingabe der Handelskammer nach Errichtung einer Post-Omnibus-Linie¹¹⁸. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Mönchengladbacher Textilbezirk wurde seitens der preußischen Regierung stark unterstützt und finanziell gefördert.

1877 eröffnete die Rheinische Eisenbahngesellschaft eine neue Linie von Krefeld über Neersen und Mönchengladbach nach Rheydt. Die neue Bahnlinie schloß das alte und sich neu entwickelnde Zentrum im Nord-Westen ab und bildete durch den starken Geländeeinschnitt eine deutliche Barriere. Der Bebauungsprozeß nördlich der Rheinischen Bahnstrecke kam erst nach 1914 in Gang.

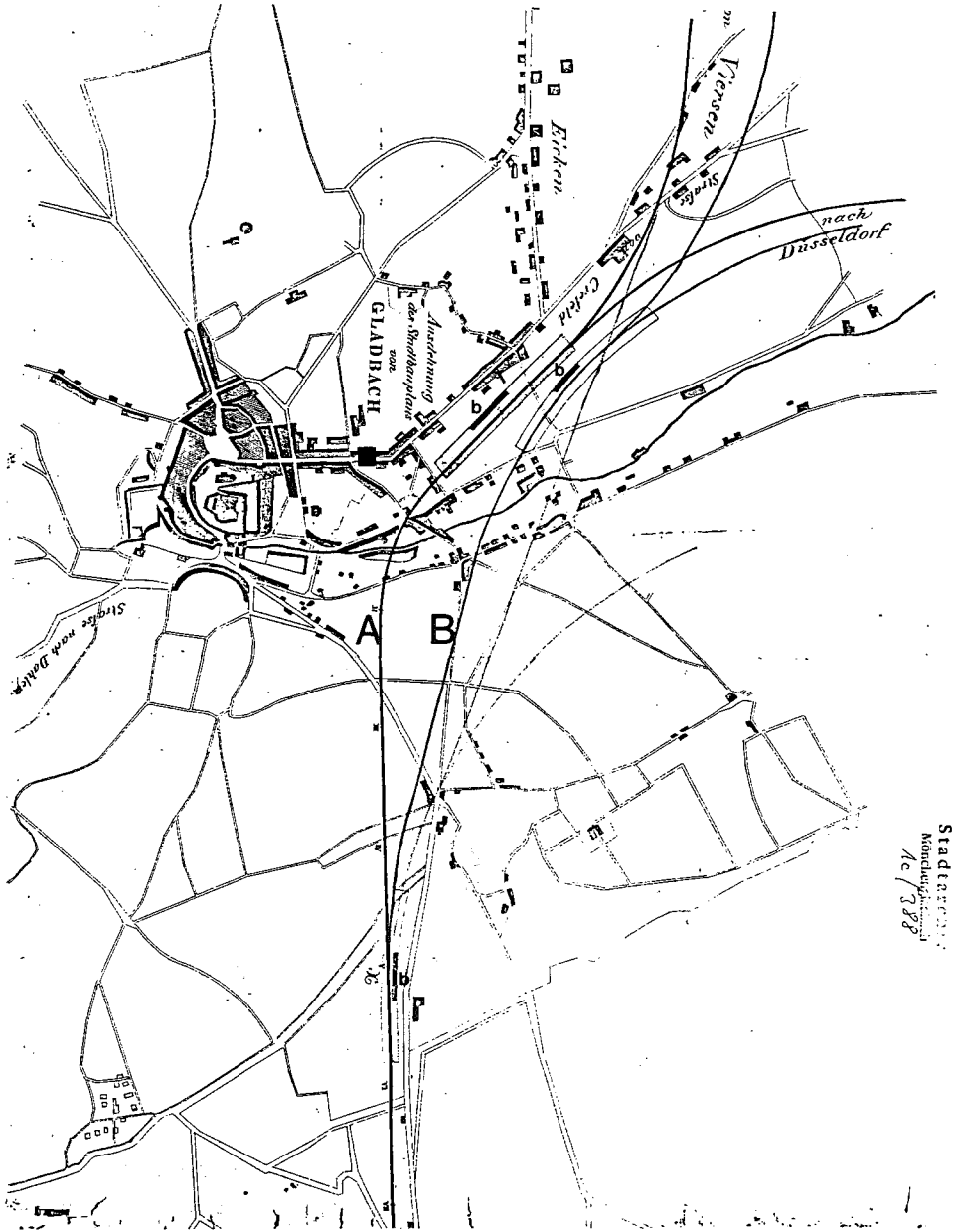
Die räumliche Dimension: Bahnstandsstandort und Streckenverlauf

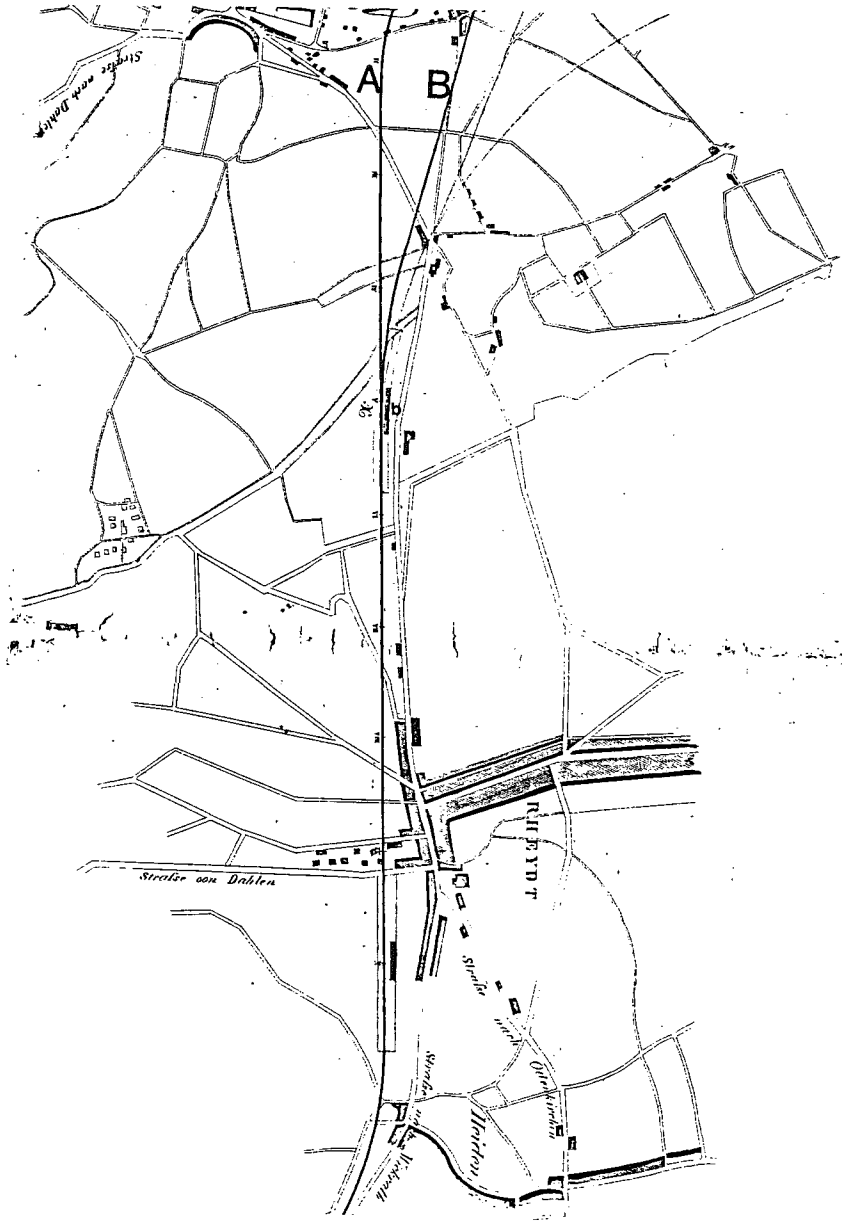
In den Verhandlungen mit der Eisenbahndirektion wurden insgesamt drei Bahnstandsstandorte diskutiert. Der dritte, als gemeinschaftlicher zwischen Mönchengladbach und Rheydt projektierte Bahnhof, wurde vermutlich 1848 aus Kostengründen in die Diskussion gebracht, statt, wie geplant, in beiden Städten einen Bahnhof anzusiedeln (Abb. 56). Der Mönchengladbacher Gemeinderat sprach sich entschieden gegen den gemeinsamen Standort bis hin zu einer Eingabe an den Finanzminister und den Oberpräsidenten der Rheinprovinz aus¹¹⁹ und forderte die Anlage eines Bahnhofes möglichst nahe der Stadt Mönchengladbach.

Für die Anlage des Bahnhofes bei Mönchengladbach¹²⁰ wurde angeführt, daß „der größte Theil der gewerblichen Etablissements namentlich die vielen Färbereien und die Kreis Appretur-Anstalt, welche die größte Menge von Steinkohlen konsumieren, ... ganz in der Nähe des Bahnhofs der schwarzen Linie an dem Gladbach gelegen“ (StAMg 1c/388, 33) sind. Auch für die Benutzung durch Odenkirchen, Viersen und Dahlen würde der ca. 1.900 m entfernter liegenden Bahnhof X (zwischen Mönchengladbach und Rheydt) ungünstiger sein und eine „weniger gute Annahme des Eisenbahnverkehrs“ (StAMg 1c/388, 33) mit sich bringen. Als wichtigstes Argument wurden spekulative Erwartungen bei den Grundstückswerten angeführt: denn „auf jeden Fall ...

Abbildung 56

Darstellung der beiden alternativen Streckenführungen der Bergisch-Märkischen Bahn in Mönchengladbach um 1844





A Verlauf der sog. „schwarzen Linie“, B Verlauf der sog. „blauen Linie“, a Lage der beiden Standorte für die Bahnhofsgebäude im Zentrum von Mönchengladbach sowie des dritten Standortes zwischen Mönchengladbach und Rheydt; ■ Markierung eines Mittelpunktes für die jeweiligen Entfernungangaben (im Original nur umrandet und nicht geschwärzt dargestellt); aus: StAMg 1c-388, 8

würde durch eine solche Anlage der Häuser- und Grundwerth in den beiden Städten Gladbach und Rheydt binnen kurzem sehr verlieren, eine Summe von 900.000 Thlr. dürfte hierfür wenigstens in Ansatz zu bringen sein“ (StAMg 1c/388, 35). In der Tat hätte die Entscheidung für einen Bahnhof im Bereich der heutigen Bromberger Straße der Stadtentwicklung der beiden Städten eine entscheidende Wende gegeben und ein drittes, wenn nicht gar gegenüber den Altstadtkernen bedeutenderes Zentrum entstehen lassen.

Da sich, wie ursprünglich geplant, zwei Bahnstandsstandorte nicht durchsetzen ließen, entstand im folgenden ein heftiger Kampf mit der Stadt Rheydt um den Standort des Hauptbahnhofes, bei dem zuerst Rheydt die Zusage erhielt. Politische „Klängeleien“ bis nach Berlin ließen jedoch die Entscheidung zugunsten der Stadt Mönchengladbach ausgehen (Bell 1986, 56). Der Hauptbahnhof wurde Mitte der 1850er Jahre in Mönchengladbach als Inselbahnhof zwischen den Gleisen und niveaugleich mit der Umgebung gebaut¹²¹. Dieser ursprüngliche, für das Planungsverfahren des Stadtbauplanes bedeutsame Bahnhof lag westlich des heutigen Hauptbahnhofes.

Für den Geltungsbereich des Stadtbauplanes stellte das Eisenbahnprojekt einen wesentlichen Einschnitt dar, da sowohl Wegverbindungen als auch natürliche Entwässerungsläufe unterbrochen wurden. In der Debatte um den genauen Streckenverlauf in Mönchengladbach wurden zwei verschiedene Trassen diskutiert (Abb. 57). Diese Trassen waren von der Eisenbahndirektion vorgegeben worden. Vermutlich bediente sich die staatliche Eisenbahnverwaltung bei der Festlegung der Trasse des Instrumentariums der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3.11.1838 (PrGS. S. 505). Die Rechtsform der Eisenbahnplanung ist jedoch anhand des Aktenmaterials in Mönchengladbach nicht eindeutig zu klären. Das ein nach dem Eisenbahngesetz von 1838 durchgeführtes eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren auch rechtlich den Stadtbauplan ersetzt hätte und im übrigen präjudizieren konnte, spielte bei den Debatten um die Stornierung des Bauplanverfahrens keine Rolle. Dennoch wird klar gewesen sein, daß ein der Eisenbahnplanung entgegenstehender Stadtbauplan wenig Aussicht auf Durchsetzung gehabt hätte; überdies wurde der Eisenbahnplanung, laut erklärter Absicht des Gemeinderates, die vorderste Priorität eingeräumt.

In einem Kommentar zur Skizze mit den beiden fraglichen Strecken sprach sich (vermutlich) die Stadt für die stadtnah gelegene „schwarze“ Strecke und ihrem entsprechenden Bahnstandsstandort aus, da dieser nur ca. 380 m vom „jetzigen Mittelpunkt“ der Stadt, in der Höhe der Croonschen Spinnerei, und in einigen Jahren wohl ganz in deren Mittelpunkt läge. Eindeutig wurde die „schwarze“ Linie als die zweckmäßigste angesehen. Die erst „in letzter Zeit“ in die Diskussion geratene „blaue“, etwas weiter vom Zentrum abrückende Strecke wurde seitens der Eisenbahnverwaltung ins Gespräch gebracht, da hier eine geringere Krümmung der Bahngleise vor dem Bahnhof entstand und weniger Häuser betroffen waren.

Abbildung 57

Lage der alternativen Streckenführungen der Bahn aus dem Jahr 1844 im Stadtbauplan von 1863



Die Strecke A (sog. „schwarze Linie“) mit der Lage des Bahnhofes im Bereich des projektierten „Marktplatzes am Bahnhof“ (Bismarckplatz) und die tatsächlich realisierte Strecke B (sog. „blaue Linie“) mit dem Bahnhofgebäude in Insellage.

Das Argument der stärkeren Krümmung der Strecke wurde seitens der Stadt zu entkräften versucht; z.B. mit Hinweis auf ein ähnliches Beispiel in Aachen. Bezüglich der betroffenen Häuser wurde festgestellt, daß von der „schwarzen“ Linie sämtlich nur „kleine, wenig werthvolle Häuschen“ betroffen waren, die nicht soviel kosten „wie die sehr werthvolleren Bleichen“ (StAMg 1c/388, 35) bei der „blauen“ Strecke.

Der Wert des benötigten Bahnhofsgeländes wurde bei beiden Linien als gleich hoch eingeschätzt. Bei der „schwarzen“ Strecke würde nur eine Feldfläche durchschnitten. Da für die Eigentümer zu beiden Seiten durch den Bahnhof „ungleich werthvollere“ Bauplätze entstehen, würde das innere Feld wohl „gerne billig abgegeben“ (StAMg 1c/388, 35). Falls die Eisenbahngesellschaft nachweisen könne, daß für sie die „blaue“ Strecke günstiger sei, so würde die Stadt auch hierüber verhandeln.

Die Entscheidung für die zuerst priorisierte stadtnähere „schwarze“ Strecke hätte kurzfristig gesehen den Bahnhof näher an das bestehende Zentrum gerückt, gleichzeitig jedoch große Flächen von der späteren Zentrumserweiterung ausgeschlossen, da die Bahn, verstärkt durch ihre Dammlage, eine Barriere darstellte. Diese Entscheidung hätte zur Folge gehabt, daß der Bahnhof etwa im Bereich des heutigen Postgebäudes an der Stephanstraße entstanden wäre.

Die Stadtvertretung verfolgte zuerst die Streckenführung entsprechend der „schwarzen“ Linie; wohl nicht ohne Druck der einflußreichen Grundeigentümerfraktion. Das allgemeine städtische Interesse und das breiter Fabrikbesitzerkreise nach einem Bahnanschluß war allerdings so groß, daß der Wunsch der Stadt nach Ausbau der „schwarzen“ Linie eher verhalten und ohne den Bau der Bahnstrecke insgesamt zu gefährden, vorgetragen wurde.

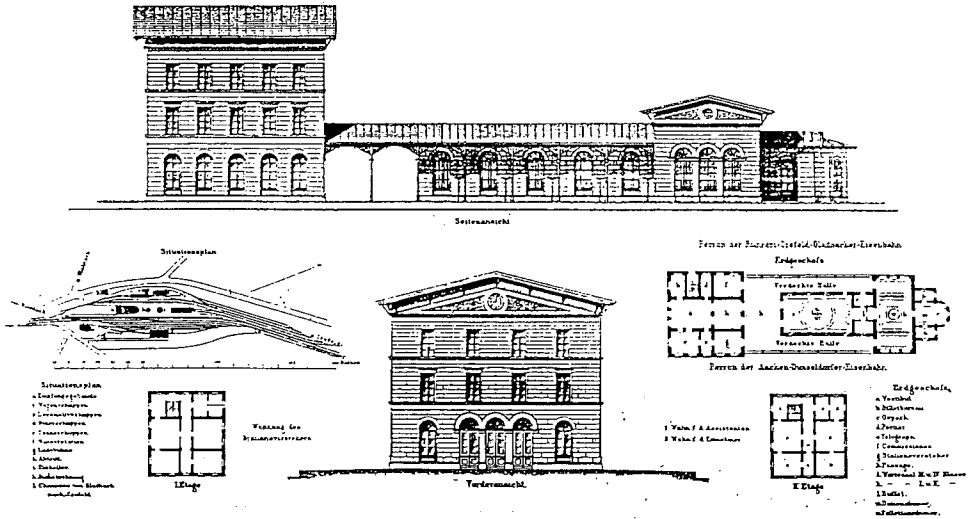
Die Entscheidung fiel für die „blaue“ Linie. Der gewählte Streckenverlauf markierte nahezu die süd-östliche Grenze der 1863 genehmigten Stadtbauplanes (Abb. 58, 59 und 60. Von seiner Bedeutung her wurde das angrenzende Gebiet sofort als „hinter“ der Bahn liegend „entwertet“.

Wie in vielen anderen Städten (Halle, Hamburg, Köln, Mannheim, Stuttgart etc.) wurde mit dem Bahnhof ein neuer städtischer Entwicklungskern geschaffen, der eine zweipolige Stadtentwicklung hervorrief. In Mönchengladbach wurde das alte Zentrum mit dem neuen Bahnhof über die Achse der Krefelder Straße verbunden, die sich immer mehr zur zentralen Einkaufsstraße entwickelte und um die sich nach 1900 die Citybildung spann. Die Entfernung zwischen Bahnhof und altem Zentrum betrug nur ca. 900 m.

Durch die Lage der Bahnhofes auf noch unbebauter Fläche fand in Mönchengladbach im Gegensatz zu Köln, München oder Stuttgart kein Eingriff in den Altstadtgrundriß mit Abriß von Gebäuden statt; die gewählte „blaue“ Strecke tangierte lediglich die vorhandene Bebauung¹²², während die „schwarze“ Strecke an verschiedenen Stellen den Abriß von Gebäuden erfordert hätte.

Abbildung 58

Das erste in Insellage errichtete Bahnhofsgebäude in Mönchengladbach



Die obere Zeichnung stellt den ersten Bahnhof in Mönchengladbach dar; aus: *Erbkam Zeitschrift für Bauwesen* von 1862. Unten links im Situationsplan wird die „Insellage“ des Bahnhofsgeländes und sein in Nähe zum projektierten Marktplatz hin liegender Eingangsbereich deutlich. Das untere Foto zeigt im Vordergrund rechts das alte Empfangsgebäude und links hinten das neue Empfangsgebäude um 1900 (*StAMg* 10/105).

Abbildung 59

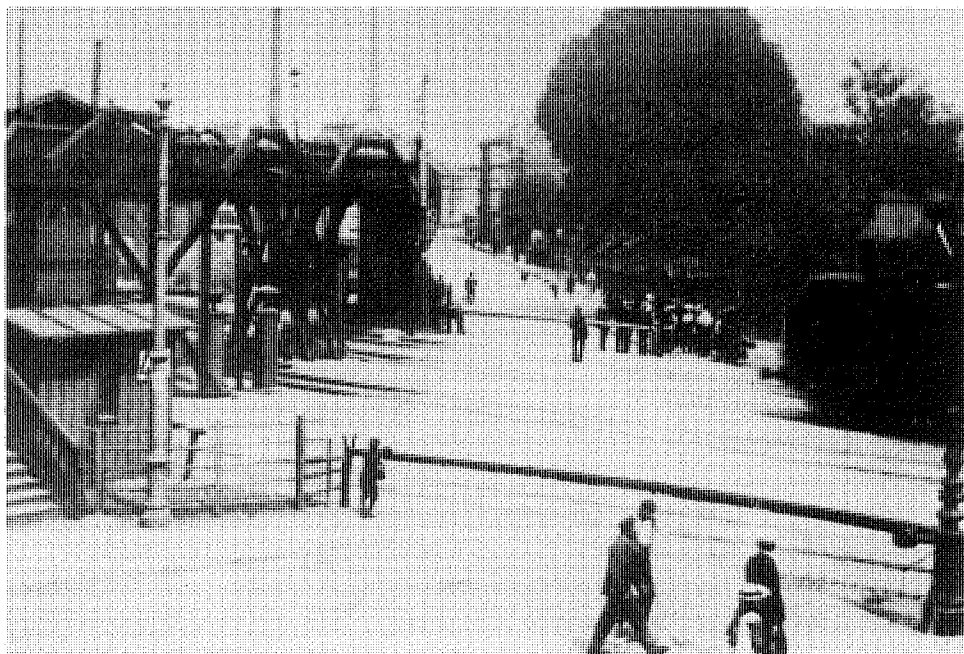
Das alte Bahnhofsgebäude (1851 bis 1908) von den Bahngleisen aus betrachtet



Im Hintergrund ist der Giebel des neuen Bahnhofes zu erkennen; aus: StAMg 10/10334

Abbildung 60

Niveaugleicher Bahnübergang am Bismarckplatz (projektierter Marktplatz am Bahnhof) mit Schranken und hölzerner Fußgängerbrücke über die Bahngleise



aus: Wilhelm Bell, *Damals im alten Gladbach, Mönchengladbach* 1986, 83

Die frühe Errichtung der Bahn noch im Vorfeld der großen Wachstumsphase der Stadt erforderte keine Eingriffe in den Stadtgrundriß: die Bahnstrecke wurde als entwerfliche Restriktion bei der Fortsetzung der Arbeiten am Stadtbauplan in den Entwurf übernommen.

Für Mönchengladbach konnte nicht festgestellt werden, daß sich die Bahngesellschaften weiter auf die Terrainspekulation verlegten, wie dies z.B. für Aachen von Wennemann (1983) oder für Mainz von Kläger (1983) nachgewiesen wurde. Vermutlich spielte hier die Finanzknappheit der Bahngesellschaft und die Tatsache, daß es sich um eine staatliche Gesellschaft handelte, eine Rolle.

Die Verwertung des Bahnhofsumfeldes verlief „Mönchengladbachtypisch“: kleinteilig und durch die privaten Grundeigentümer. Lagewertsteigernde Effekte hatte der Bahnhof zur Genüge gebracht; sie wurden unterstützt durch weitere Infrastrukturleistungen, wie die Anlage eines Platzes in Bahnhofsnähe (Bismarckplatz) und die Errichtung des ehemaligen Postgebäudes an diesem Platz.

Die an dem Bahnstreckenbau beteiligten Interessengruppen

Die städtischen Vertreter und die hinter ihnen stehenden gewerblichen Kreise bis hin zur Handelskammer drängten auf einen zügigen Bau der Bahnstrecke und einen eigenen Bahnhof in Stadtnähe. Diesem Ziel folgend, waren sie zur tatkräftigen Mithilfe bei den Grundstücksverhandlungen und der Klärung der Entschädigungsfragen bis hin zur Übernahme einer Garantieleistung bei der Entschädigungssumme bereit. Die Eisenbahngesellschaft stellte eine Liste der benötigten Parzellen zusammen¹²³ und ließ die Stadt die notwendigen Verhandlungen führen¹²⁴. Die Entschädigungssummen wurden der Stadt bzw. einem Bevollmächtigten zur Verfügung gestellt und hieraus die „Einzelsprüche“ beglichen (StAMg 1c/388, 129), d.h. das gesamte zeit- und personalintensive Abtretungsverfahren wurde auf die Gemeinde abgewälzt. Im Mai 1848¹²⁵ beklagte die Eisenbahndirektion noch ausstehende Grundstücksverhandlungen, die zur Verzögerung der Arbeiten führen würden. Die Gemeinde bzw. der städtische Gemeinderat übernahm daraufhin eine vollständige Garantieleistung¹²⁶ für die gesamte Entschädigung, da dadurch die 3–4 monatige Zeitverzögerung durch die Beantragung des Expropriationsrechtes verkürzt wurde: als Hauptargument wurde angeführt, so schneller die Arbeiten fortsetzen und vor allem die „brotlosen Arbeiter“ im Stadtgebiet einsetzen zu können¹²⁷, die in der 1848er Krise eine große Belastung für die Stadt darstellten. Diese Bedingung hatte man der Eisenbahngesellschaft abgerungen.

Um die „Entschädigungsgarantie“ entbrannten heftige Konflikte, bei denen geschickt taktiert wurde. Da die Stadtgemeinde Mönchengladbach nur eine Bürgermeisterei innerhalb der „Samtgemeinde“ darstellte, hatte man anfangs auch dieses Thema in der Sitzung der Bürgermeistereiversammlung (dem „Samtgemeinderat“) zur Sprache bringen wollen. Doch in der Sitzung des städtischen Gemeinderates vom 29.4.1848¹²⁸ bezog der Bürgermeister Bacciocco offen Stellung: Er hätte in der „gestrigen Bürger-

meisterei-Versammlung die Sache mit der Garantie für etwaige Entschädigung nicht verhandeln lassen, weil aus Ankündigungen zu entnehmen war, daß es kein günstiges Resultat geben würde“. Er operierte damit geschickt mit seiner Funktion als Vorsitzender und rief den Punkt nicht auf.

Die unterschiedlichen Interessen zwischen der Stadt- und den Landgemeinden resultierten aus der unterschiedlichen Vorteilsnahme durch den Eisenbahnbau, der in den ländlichen Gemeinden wohl geringer eingeschätzt wurde, da die Bahn einerseits Ackerflächen und Wegbeziehungen zu Lasten der ländlichen Grundeigentümer mit sich brachte und andererseits die „Industrialisierung“ (Fabriksystem, Mechanisierung etc.) dort weniger weit fortgeschritten war bzw. für die in den Landgemeinden vorherrschende Hausweberei sogar eine Konkurrenz darstellte.

Als der städtische Gemeinderat in der ablehnenden Haltung der Landgemeinden eine zeitliche Verzögerung bei der Realisierung des Projektes sah, übernahm er allein die Entschädigungsgarantie („hinsichtlich Kaufpreis und etwaiger sonstiger Vergütungen“, StAMg 1c/388, 79) für die im Gebiet der Bürgermeisterei liegenden, abzutretenden Grundstücke. Als Bedingung wurde eine gleichzeitige Regierungsbürgschaft vorausgesetzt, und die Eisenbahngesellschaft sollte „vor allem die in der Bürgermeisterei Gladbach wohnende arbeitslose Klasse beschäftigen“ (StAMg 1c/388, 79 vom 29.4.1848). Damit konnten die Bedenkenräger zufriedengestellt werden. Die große Notlage durch die Agrar- und Textilkrise hatte bereits dazu geführt, daß „besser gestellte Schichten mit Suppenküchen und Getreidekäufen die ärgste Not lindern mußten“, so daß man sich von den Beschäftigungsmaßnahmen Entlastungen der Armenkasse erhoffte. Geld für etwaige Entschädigungen stand in der Gemeindekasse wohl nicht zur Verfügung, so daß die Garantie als „blauäugig“ zu bezeichnen war. Gemeinderat Schiedges stimmte daher als einziger – aus Protest und nicht wegen der Sache – gegen die Garantieübernahme, da die Stadt „gar keine Mittel habe um solch wichtige Garantie zu übernehmen“ (StAMg 1c/388, 79).

Die Eisenbahngesellschaft machte sich das große städtische Interesse an einem zügigen Bahnanschluß zu nutze. Nicht nur Verwaltungsaufgaben wurden übergewälzt, sondern auch Druck auf die Verhandlungstaktik ausgeübt: es sollte bei den Grundstücksverhandlungen ein „möglichst billiger Preis“ (StAMg 1c/388, 97) verhandelt werden, da ausgehend vom festen Gesamtbudget, das durch günstige Grundstückspreisverhandlungen eingesparte Geld für weitere Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen ausgegeben werden konnte. Im Krisenjahr 1848 wurde sogar auf wohlhabende Grundeigentümer dergestalt eingewirkt, daß sie die bereits vereinbarten Entschädigungssummen nicht in voller Höhe in Anspruch nahmen. Dieses vordergründige soziale Interesse zur Schaffung von Arbeitsplätzen hätte natürlich einen tatsächlichen Einsparungseffekt bei den festen und unrentierlichen Grundstückskosten zur Folge gehabt, während die eingestellten Arbeiter entsprechenden Mehrwert geschaffen hätten. Die starke Position der Eisenbahngesellschaften, ihre stadtübergreifende Tätigkeit, die auch

Städtekonkurrenzen geschickt ausspielen konnte, die großen Kapitalsummen und die hinter den Gesellschaften stehenden mächtigen politischen und wirtschaftlichen Kreise ließen die Städte mit ganz neuen Akteuren im Bereich Planung und Stadtentwicklung in Berührung kommen. Auch die privaten Grundeigentümer bekamen die neuen starken Machtstrukturen und die Folgen des die Bahngesellschaften begünstigenden preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 zu spüren.

In Mönchengladbach kann dies am Fall der Einsprüche der Grundeigentümer Krall und Widenmann gezeigt werden, die zu den „alten“ Gladbacher Familien und größeren einflußreichen Grundeigentümern gehörten. Konnten sich bei stadtinternen Konflikten, wie den Fragen des Stadtbauplanes, die bedeutenden Grundeigentümer zu meist durchsetzen, so erreichte ihre Intervention bis hin zum Finanzminister kein Einlenken der Eisenbahngesellschaft und der übergeordneten Behörden. Die von Widenmann vorgeschlagene Verlegung der Strecke zur Schonung seines Fabriketablissemments (vermutlich die Bleichen) würde die Kosten für die Gesellschaft erhöhen und wiederum die Interessen anderer Grundeigentümer tangieren. Widenmanns Protest hielt an, und er wandte sich an das 1848 gegründete Ministerium für Handel und Gewerbe¹²⁹. Bei den fortschreitenden Bauarbeiten im Oktober 1848 fühlte er sich massiv von den Eisenbahnarbeitern bedroht, die seinen Leuten angekündigt hätten, anderntags mit den Arbeiten auf seinem Gelände fortzufahren, welches anscheinend noch nicht offiziell abgetreten war und welches Widenmann auch nicht abtreten wollte. Es bat in ständig den Bürgermeister, sich für den Schutz seines Eigentums und die Aufrechterhaltung von Recht und Ordnung einzusetzen¹³⁰. Der Ausgang des Konfliktes ist anhand der Aktenlage nicht mehr nachvollziehbar. Die über das Widenmannsche Grundstück verlaufende realisierte Bahnstrecke deutet auf den Erfolg der Bahngesellschaft hin.

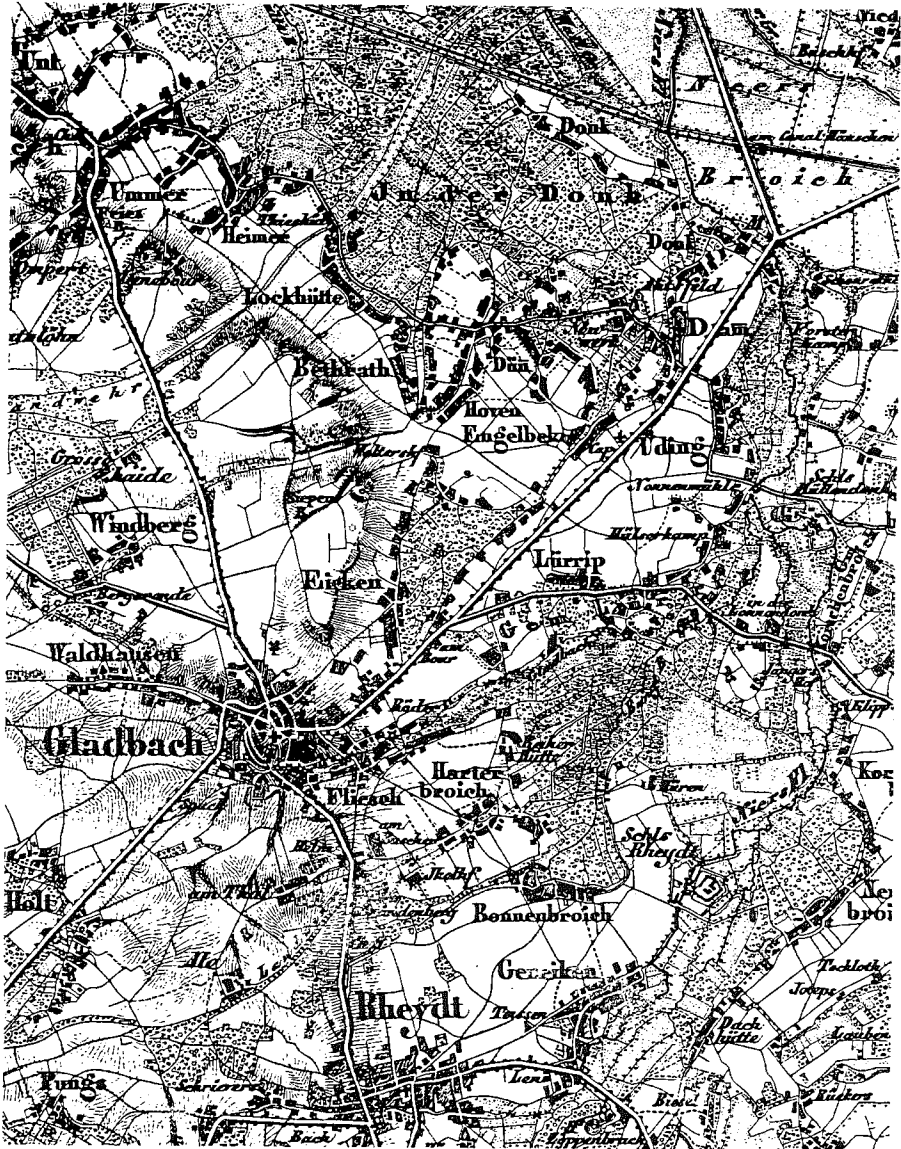
Da Krall und Widenmann sowohl Grundstücke im Bereich der „schwarzen“ als auch der „blauen“ Strecke besaßen, ist nicht eindeutig zuzuordnen, gegen welche Streckenführung sie protestierten; vermutlich ging es jedoch um die Streckenführung der „blauen“ Linie, die in erster Linie Einschnitte in ihre gewerbliche Tätigkeit bedeutet hätte, da sich hier Bleichen und Fabrikgebäude befanden. Die „schwarze“ Linie hingegen versprach eher wertvolle Bauplätze zu schaffen.

Andere Entschädigungsverhandlungen mit den Privaten verliefen ebenfalls nicht reibungslos. Die Eisenbahndirektion berichtete dem Bürgermeister noch am 4.4.1851 von offenen Verhandlungen mit Eigentümern .

Kurz nach Eröffnung der Bahnstrecke beschäftigte sich eine Spezial-Kommission bereits mit den Eingriffen der Bahn an „öffentlichen Wegen und gesamtten natürlichen Wasserleitungen und Abflüsse“ (StAMg 1c/388, 289ff), aus denen sich doch erhebliche Planungs- bzw. Absteckungs- und Vermessungsfehler ableiten ließen¹³¹ und den Verdacht bestätigen, daß die Planung der Bahnstrecke autoritär und ohne Blick auf ihre Auswirkungen links und rechts der Bahnstrecke durchgesetzt wurde.

Abbildung 61

Topographische Karte von Rheinland und Westfalen (Generalstabskarte) bearbeitet nach der Uraufnahme 1841–1855



Ausschnitt Gladbach und Rheydt im Maßstab M 1:25.000. Die dezentrale, aus vielen Siedlungskernen bestehende Raumstruktur wird deutlich; aus: StAMg

7.5 Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum der Stadt und deren räumliche Auswirkungen während der folgenden Planungsphase bis 1863

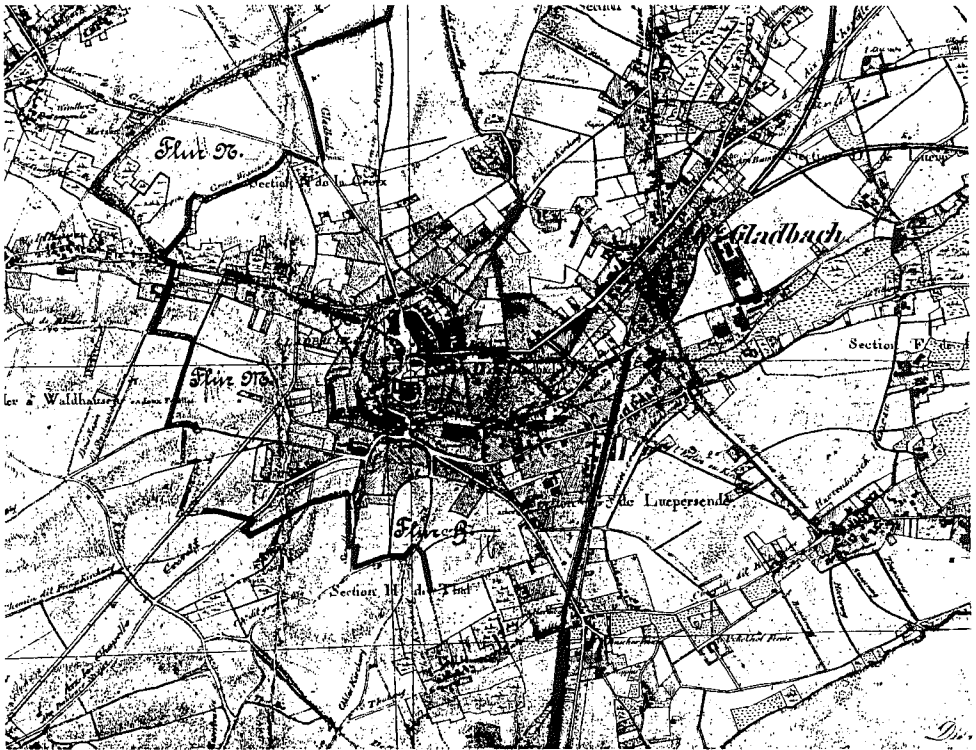
Zu Beginn der 1850er Jahre erlebte die wirtschaftliche Entwicklung, die während der „Hungerjahre“ 1846/47 und durch die politischen Unruhen 1848/49 nur ein mäßiges Wachstum und geringe Investitionsbereitschaft verzeichnete, einen allgemeinen Aufschwung in den sog. „ersten Gründerjahren“. Die höhere Nachfrage nach Konsumgütern begünstigte die Entwicklung in der Textilindustrie und förderte deren umfassende Umstrukturierung in zentralisierte Fabrikssysteme und die endgültige Ablösung der Hausindustrie. In den 50er Jahren gelang der verstärkte Durchbruch der Mechanisierung bei gleichzeitig großem industriellen Wachstum bis zur Krise 1856–1859. Die Zentralisierung der Produktion in der Stadt durch das Fabrikssystem bei Einführung der neuen Niederdruck-Dampfmaschine¹³² nach Eröffnung der Eisenbahn und der Einsatz mechanischer Webstühle erfolgten in Mönchengladbach bereits vereinzelt in den 40er Jahren durch Betriebe mit hohem Kapitalbesatz und großer Spezialisierungsrate: z.B. Gebr. Croon, Lamberts & May, Busch. Mitte 1857 erfaßte die Überproduktionskrise auch den Mönchengladbacher Industriebezirk (HKB 1857, 6); mit deren Nachwirkungen und Strukturanpassungen kämpfte die Textilindustrie noch 1858/59 (HKB 1858, 21). In der Stadt Mönchengladbach erfolgte der Siegeszug der Mechanisierung seit 1858 durch die „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“ (Dilthey 1908, 24)¹³³. Zu Ende der Planungsarbeiten 1863 war die Mechanisierung der Textilindustrie im Gladbacher Bezirk weitgehend abgeschlossen (Dilthey 1908, 31).

Verstärkt ging mit der dynamischen Entwicklung der Textilindustrie und entsprechendem Bevölkerungszuwachs das räumliche Wachstum einher und die Herausbildung von funktionsgetrennten Fabrik- und Wohnstandorten mit nachfolgenden zunehmenden Eingemeindungsabsichten (Abb. 61 und 62).

Das Stadtwachstum zeigte sich in neuem Gewand und fand einen neuen räumlichen Ausdruck: Durch die Umstrukturierung der Produktion wurden neue, zentralisierte Fabrikstandorte nachgefragt. Die neuen Baumwollfabriken (Weberei und Spinnerei) und die spezialisierten, auf großen Wasserverbrauch aufbauenden Veredelungsbetriebe, wie Färberei und Appretur, konzentrierten sich zunehmend im Erweiterungsgebiet im Süden der Stadt und in Bahnhof- und Wasserlaufnähe (Abb. 63). Mit der Fertigstellung der Aachen-Düsseldorfer-Bahnlinie 1853 (Abb. 64) und der damit sichergestellten Versorgung mit Rohbaumwolle, Kohle etc. konnte sich die Mechanisierung per Dampf vollends durchsetzen. Da auch die Bahnlinie im Süden der Stadt und am südöstlichen Rand des Planungsgebietes lag, fielen die zwei industriebegünstigenden Standortfaktoren, Wasser und Bahnanschluß, zusammen. Der höchste Grad der Spezialisierung und Zentralisierung der Textilindustrie waren in der Kernstadt festzu-

Abbildung 62

Karte mit der Eintragung der Bebauung und der Grenze der Eingemeindung von 1857 auf der Grundlage der Katasterkarte vom Roerdepartement von 1812–1816

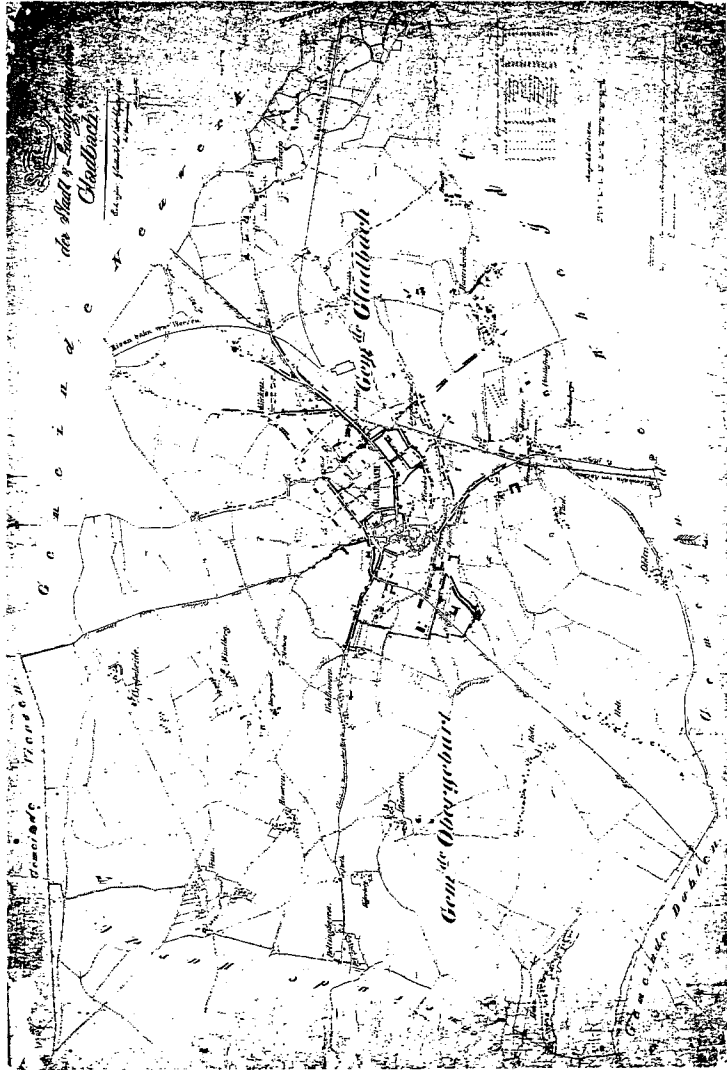


Vermerk auf der Karte: „... dieser Gemeinde-Karte und speziell auf den Karten der Sectionen H,M,N bezeichneten Grenze zwischen der Stadt-Gemeinde Gladbach und der Spezialgemeinde Obergeburth und durch die Allerhöchste Kabinettsordre vom 28.11.1857 festgestellte und am 27.9.1858“ publizierten Grenze, berichtigt 1868 durch Geometer Spangemacher.

Die Karte ist besonders durch die in die Katasterkarte „nachgetragene“ Bebauung von Bedeutung, da sie den baulichen Zustand z.Z. der Eingemeindung darstellt und die starke Siedlungsentwicklung am Gladbach und im Bereich des Bahnhofes verdeutlicht. Weitere detailliertere Kartenwerke aus dieser Zeit fehlen; aus: StAMg

Abbildung 63

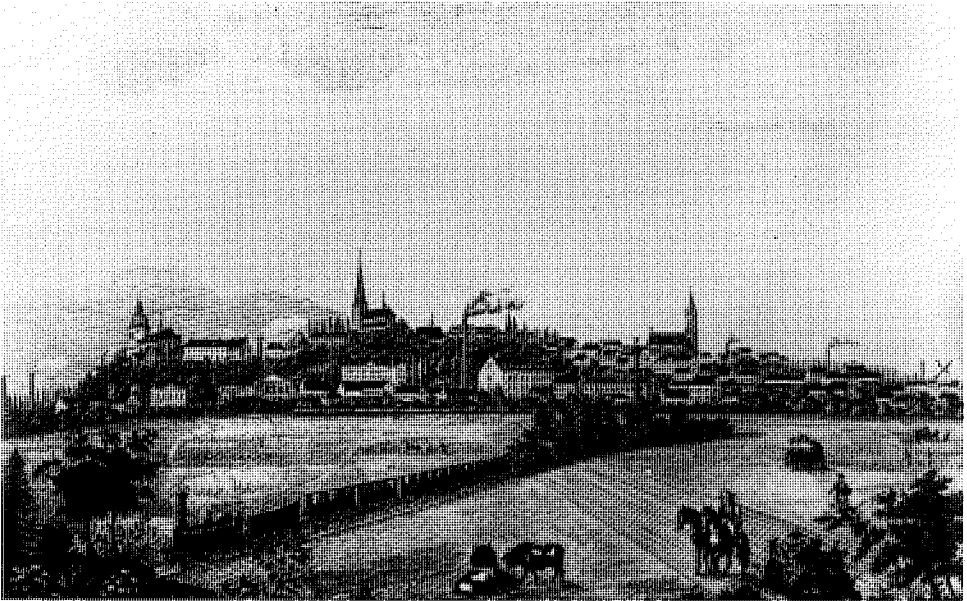
Karte der Stadt- und Landgemeinden Gladbach vom 30.9.1856
mit grobem Stand der Bebauung



Die Karte wurde entworfen von Geometer Werner. Die bauliche Entwicklung und die räumliche Zuordnung der einzelnen Stadtteile zur Stadt Gladbach werden besonders deutlich. Die eingetragene Bebauung muß in späteren Jahren nachgetragen worden sein, da z.B. im Jahr 1856 noch nicht die Bebauung entlang der Regentenstraße bestand; hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

Abbildung 64

Stadtansicht von Süden auf den Abteiberg mit der neuen Eisenbahnlinie im Vordergrund



Nach 1854 konnte sich mit dem Bau der Bahnstrecke Aachen-Düsseldorf die Mechanisierung der Baumwollindustrie und die Anlage von zentralen Fabriken durchsetzen; aus: StAMg 10/9014

stellen. Hinzu kam die Spezialisierung im Handwerk und die Zunahme des Dienstleistungssektors (Tabelle 12).

Die zuströmende Arbeiterbevölkerung fand Aufnahme in der Stadt, aber auch in den umliegenden Dörfern. Nach Becker (1925, 11) konnten durch die Verlagerung des Hausgewerbes auf die Fabrik die ehemaligen Webräume zu Wohnzwecken umgenutzt und damit die immer noch bestehende Diskrepanz zwischen Einwohner- und Gebäudezuwachs mit aufgefangen werden.

Die ersten mechanischen Betriebe entwickelten sich auf den alten Standorten der Handspinnereien¹³⁴ (Abb. 65). In der ersten Zeit der Mechanisierung wurden in den Fabriken neben den mechanischen Webstühlen auch weiterhin handbetriebene Stühle und Handspinnmaschinen aufgestellt (vgl. Tabelle 8)¹³⁵. Die bedeutendste Textilfabrik, die „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“ (Abb. 66) wurde zwischen 1853 und 1855 am östlichen Rand des Stadtbauplangebietes außerhalb seines Geltungsberreiches errichtet. In 6 Textilbetrieben der Stadt waren bereits 400 bis 900 Beschäftigte (Abb. 67 und 68).

Der ebenfalls in den Krisenjahren zurückgegangene prozentuale Bevölkerungszuwachs setzte Anfang der 1850er Jahre wieder ein. Von 1849 bis 1855, d.h. nach Fertigstellung der Bahnstrecke und Inbetriebnahme der „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“, wuchs die städtische Bevölkerung auf 4.383 Einwohner (Zuwachs 647 Einwohner) an und stieg damit in nur 6 Jahren um 17% (vgl. Tabelle 2).

Die Betrachtung des Zuwachses der einzelnen Ortsteile der „Stadt“ Mönchengladbach für den Zeitraum zwischen 1849 und 1855 verdeutlicht die außergewöhnlichen Zuwachsraten der Ortsteile in der Nähe der Gewerbebezonen am Gladbach und in dessen Randlagen wie Eicken, Lüpertzend, Speick oder Pesch, die 1857 eingemeindet wurden (Tabellen 13 und 14).

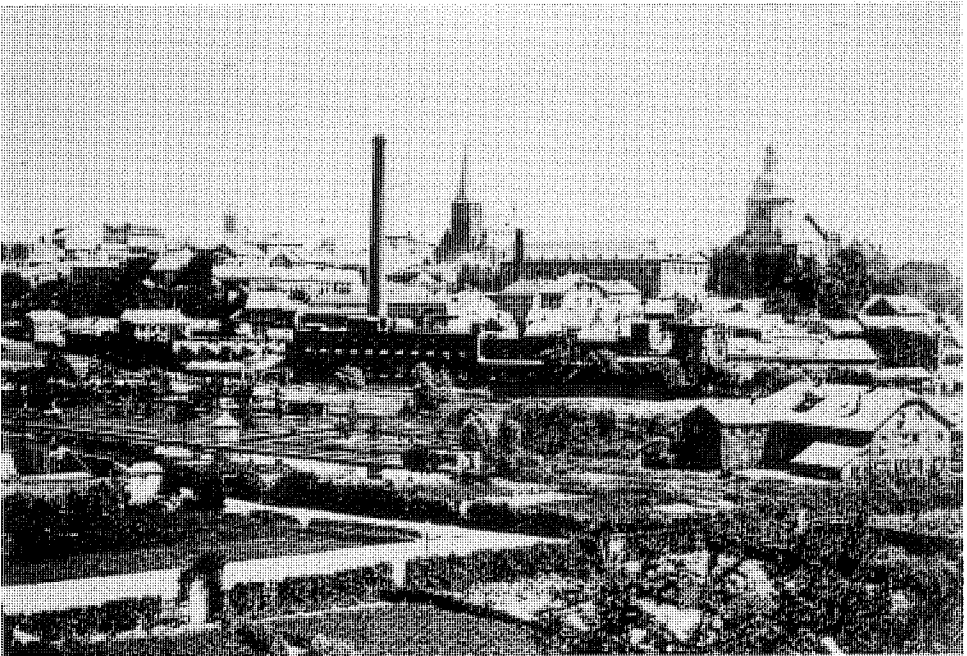
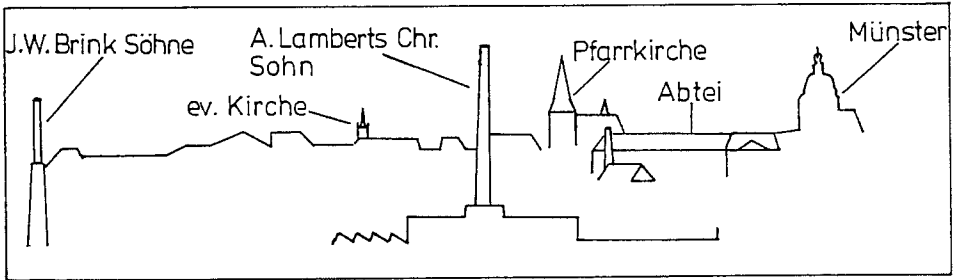
Die Bevölkerungsentwicklung und die Bautätigkeit der 1850er Jahre machten das Fehlen eines steuernden Bauplanes überdeutlich. 1852/1853 wurden daher die Planungsarbeiten wiederaufgenommen und in den Folgejahren, vor allem in den Jahren des größten Zuwachses zwischen 1855 und 1857, die baldige Genehmigung seitens der Stadt immer wieder eingefordert¹³⁶.

Nach der Eingemeindung von Oberriedergeburch 1858 wurden 13.962 Einwohner in der Stadt Mönchengladbach gezählt¹³⁷; Ende 1863 18.669 Einwohner. Bis zur Eingemeindung verzeichnete die Stadtgemeinde Mönchengladbach jeweils die höchsten Einwohnerzuwachsrate, eng gefolgt von Oberriedergeburch mit seiner der Stadt verwandten gewerblichen Struktur. Nach der Eingemeindung im Jahr 1857 verlief der Bevölkerungszuwachs zu Ende der 50er Jahre verhaltener als in den Vorjahren¹³⁸ (vgl. Tabelle 2).

Erst um 1862/1863 konnten wieder größere jährliche Zuwachsrate erreicht werden, die dann jäh durch den amerikanischen Bürgerkrieg und die „Baumwollkrise“

Abbildung 65

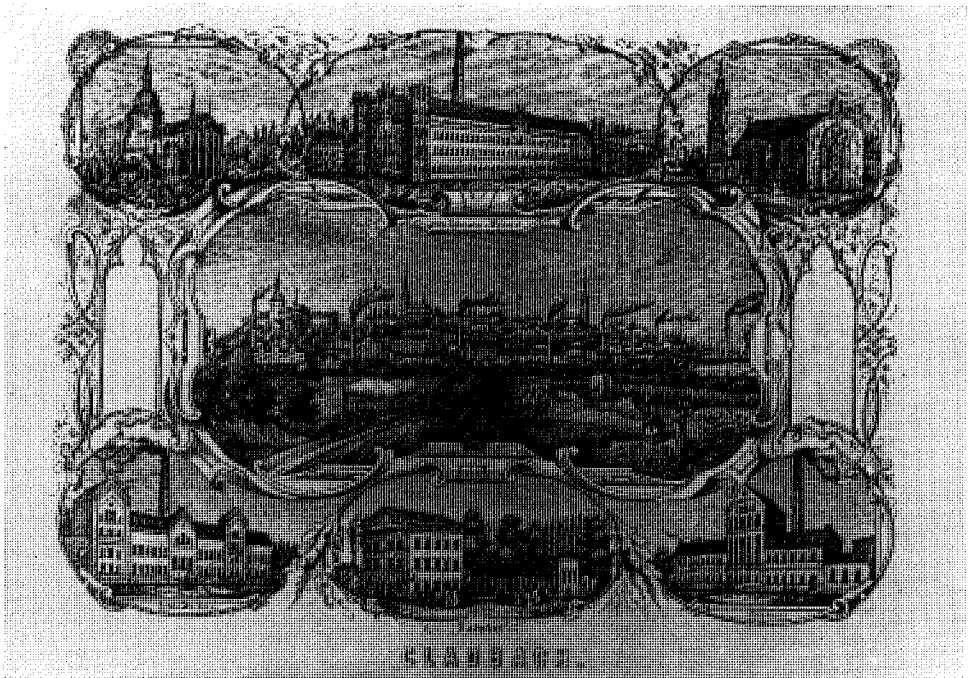
Stadtansicht vom Westen aus auf die Altstadt um 1885



Der dominante Schornstein gehört zur Spinnerei von Anton Lamberts Christian Sohn; ebenso die links anschließenden Sheddachhallen. Die projektierte westliche Stadterweiterungsfläche ist noch unbebaut und wird von ausgedehnten Gartenanlagen benutzt; aus: Thomas Kosche, Bauwerke und Produktionseinrichtungen der Mönchengladbacher Textilindustrie, Mönchengladbach 1986, 199

Abbildung 66

Teilansichten der Stadt Mönchengladbach auf einer Postkarte aus dem Jahre 1860



Es wird deutlich, daß die Stadt mit den bedeutenden Industriebauten, wie die Aktien-Spinnerei und Weberei, und dem Bahnhof wirbt; aus: StAMg 10/2741

mit einem Tiefstand der Mönchengladbacher Baumwollindustrie 1864 gebremst wurden, die den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung überdeckte.

Beklagte die Industrie- und Handelskammer, daß 1849 „nur wenig Baulust“ vorhanden war (HK 1849), so wurden 1850 angeblich wieder „verschiedene Bauten projectirt“ (HK 1850, 16) und für 1852 wurde ein lebhafter Bauprozeß mit „Privat- und öffentlichen Bauten aller Art“ (HK 1852, 14) festgestellt. 1854 ließ die Privatbautätigkeit wieder nach, doch die Bauhandwerker konnten beim Kirchenbau und der Erbauung der „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“ weiterbeschäftigt werden. Der jährliche Zuwachs an Privatwohnhäusern stieg kontinuierlich (vgl. Tabelle 2) und betrug zwischen 1849 und 1855 13%¹³⁹ (Tabellen 15 und 16).

Statistisch kann erst wieder das Jahr 1867 für das bauliche Wachstum der eigentlichen Kernstadt herangezogen werden, da sich auf der Basis der detaillierten Volkszählung 1867 die Einwohnerzahl und der Gebäudebestand der Kernstadt zusammenstellen ließen (StAMg 1c-802, 1c-765). Innerhalb des Stadtbauplangebietes (mit Sittard, aber ohne Speick) wurden ca. 9.580 Einwohner und ca. 1.058 Wohnhäuser gezählt, d.h. die Gebäudezahl hatte sich seit 1855 mehr als verdoppelt und die jährliche Bauleistung gegenüber den 1840er Jahren vervierfacht. Für die Betrachtung des Bauplanprozesses läßt sich somit feststellen, daß in dem letzten Jahrzehnt vor der Genehmigung des Bauplanes rund die Hälfte der Privatwohngebäude – angespornt durch Eisenbahnbau, zentralisierte Fabriken und auf die Stadt zuströmende Bevölkerung – neu entstanden waren¹⁴⁰.

Diese Phase, in der in Mönchengladbach mit Hochdruck am Stadterweiterungsplan gearbeitet wurde und, wie nachfolgend dargestellt, überwiegend die KRD das Genehmigungsverfahren bremste, muß stadtentwicklungspolitisch als extremer Wachstumsschub mit räumlichen Folgen angesehen werden. Die neue Zentralisierung forderte ihre räumliche Manifestation. Die Nachfrage nach Gewerbe- und Wohnbauten konfrontierte Verwaltung und Bürgermeister zunehmend mit dem Problem der fehlenden Bauplangenehmigung bei der wachsenden Anzahl von Baugesuchen. Nach Möglichkeit wurde auf der Grundlage der Bauplanentwurfes entschieden; soweit er denn in Mönchengladbach zur Prüfung an Ort und Stelle vorlag und sich nicht gerade zur Bearbeitung oder Prüfung bei den Geometern oder der KRD befand.

Mit dem Bau der Fabriken und der Bahnstrecke im Süden der Stadt am Gladbach (Abb. 69) konzentrierte sich auch die weitere bauliche Entwicklung in den 1850er und 1860er Jahren in diesem Bereich.

Mit dem Bau des Bahnhofes wurde auch der Ausbau des Lüpertzenderweges vorangetrieben (1853). Um den Bahnhof und die angrenzende Bismarck- und Lüpertzender Straße entstanden die ersten Hotels (wie der Elberfelder Hof) oder der Veranstaltungssaal von Doerenkamp (Bell 1986, 70).

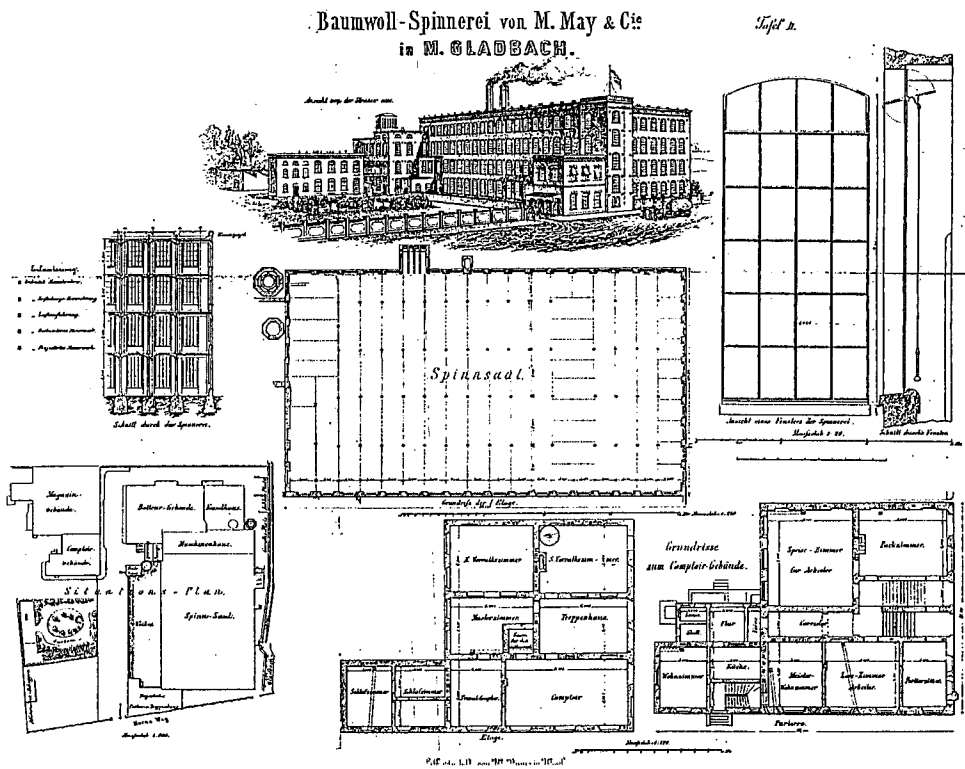
Zwischen dem Markt und dem Bahnhof erhielt die Achse der Krefelder Straße zentrale Bedeutung; dort verdichtete sich bereits bis 1863 die Bebauung fast vollstän-

dig. Mit der Auslegung der Regentenstraße 1862 setzten sich die ersten Bebauungsansätze im Bereich der Wallstraße in östlicher Richtung fort, bereits deutliche Züge als besseres Stadtvillengebiet tragend.

Aus der alten gemischt genutzten Stadt wurde immer deutlicher eine zonierte Stadt: der mit Wohngebäuden und z.T. öffentlichen Einrichtungen durchsetzte Gewerbe- gürtel im Süden, die Altstadt, die sich herausbildende Dienstleistungs- und Geschäfts- achse Krefelder- und Bismarckstraße und die ersten Ansätze eines „besseren“ Wohn- viertels nördlich der Krefelder Straße. Die funktionale als auch soziale Entmischung beginnt.

Abbildung 67

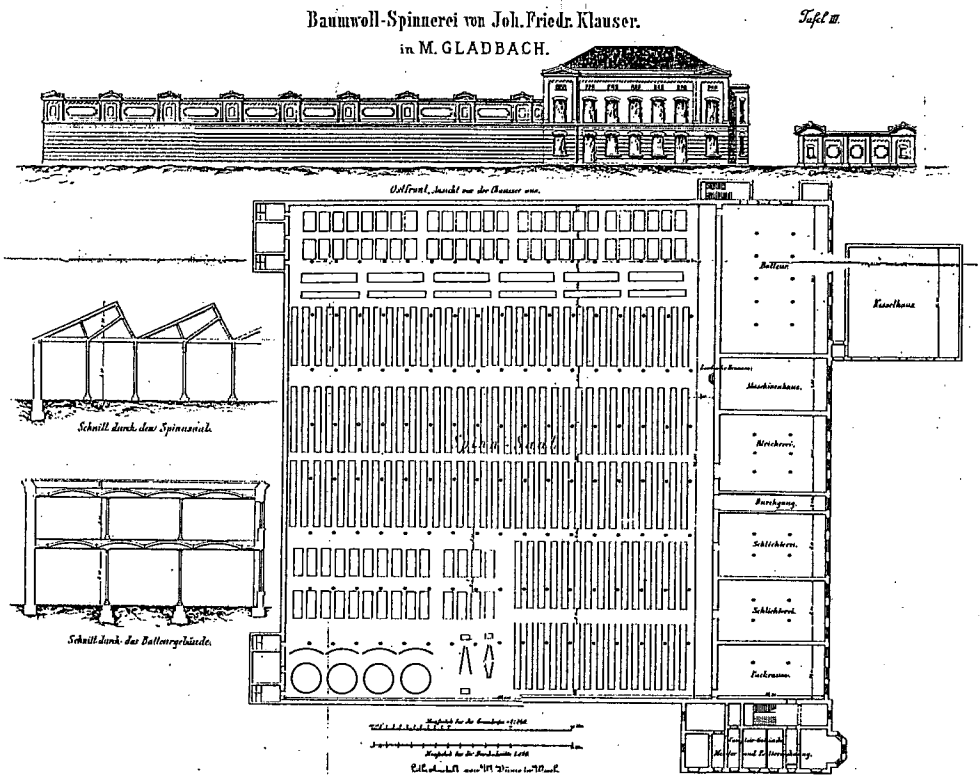
Plan der Baumwoll-Spinnerei von M. May & Cie in Mönchengladbach von 1871



Die Planung zeigt die Größenordnung der neuen zentralisierten Fabriken der Baumwollindustrie. Die am Gladbach gelegene Fabrik (Horns Weg) sieht neben dem großen, viergeschossigen Spinnsaal (ca. 60 x 34 m) alle weiteren Bauten vom Maschinenhaus bis Magazinegebäude in zweckmäßig angeordneter Form vor. Die Belichtung erfolgt über großdimensionierte Stahlfenster. Die Büro- und Wohnräume im „Comtoir-Gebäude“ orientieren sich zu einer repräsentativen Gartenanlage hin; aus: Beyer 1876, siehe auch Koske 1986, 163

Abbildung 68

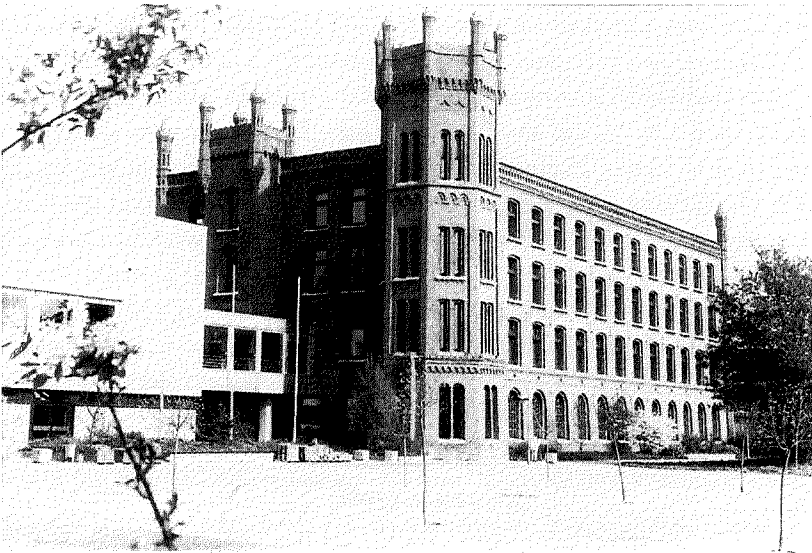
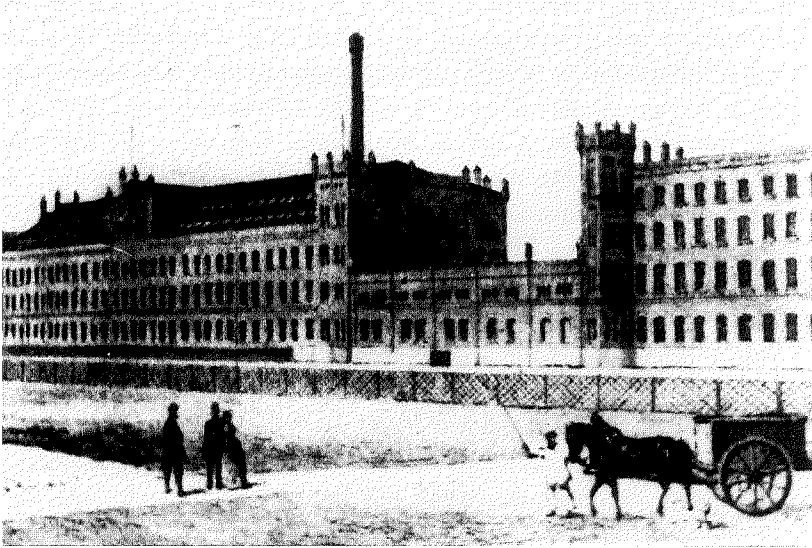
Plan der Baumwoll-Spinnerei von J.F. Klauser in Mönchengladbach von 1874



Im Fabrikneubau von Klauser wird der 60 x 70 m große Spinnsaal durch die modernen Shetdachkonstruktionen belichtet und alle Vor- und Nachbereitungsarbeiten im direkt angeschlossenen zweigeschossigen Baukörper vorgenommen; aus: Beyer 1876, siehe auch Koske 1986, 165

Abbildung 69

Fotos der Gladbacher Aktiengesellschaft für Spinnerei und Weberei



Fotos der Fabrikanlage: alter und heutiger Zustand; aus: Wilhelm Bell, *Damals im alten Gladbach, Mönchengladbach* 1986, 102 und 103

7.6 Die zweite Planfassung von 1852/1853

Wiederaufnahme der Planungsarbeiten durch Bürgermeister Rottländer

Bürgermeister Rottländer¹⁴¹ betrieb ab Mitte 1852 die Weiterarbeit am Stadtbauplan. Der Planentwurf in seiner vorliegenden alten Fassung mußte durch die in der Zwischenzeit erfolgte Bautätigkeit vollständig überarbeitet werden. Rottländer beauftragte den Geometer Werner aus Mönchengladbach, die Planfassung von 1837 zu vervollständigen und die neuerbauten Gebäude einzutragen. Gegenüber der KRd bemerkte er, daß dabei „ein ganz neuer Stadtbauplan“ (HStA Reg.Düs.1012, 80 vom 24.5.1852)¹⁴² notwendig werde. Der Landrat unterstützte den Vorschlag des Bürgermeisters zur Erstellung eines neuen Entwurfes, da „die neuerdings entstandenen sehr zahlreichen Bauten die Benutzung des vorhandenen Bauplanes unthunlich machen“ (HStA Reg.Düs.1012, 80, Randvermerk vom 5.7.1852).

Im Auszug aus den Verhandlungen des Gemeinderates der „Stadtgemeinde Gladbach“ hieß es am 28.5.1852¹⁴³: Der von Bürgermeister Rottländer, der Baukommission und Kreisgeometer Werner „revidirte Plan liegt vor und ergibt sich daraus, daß es der Aufstellung eines neuen Stadtbauplanes bedarf“. Der Gemeinderat beschloß, daß die Baukommission in Zusammenarbeit mit Baumeister Blümcke und Geometer Werner „in den vorhandenen Plan einen neuen Plan“ aufnehmen und einzeichnen und das neue Projekt mit einer „erläuternden Denkschrift“ dem Gemeinderat zur „definitiven Beschlußnahme über Aufnahme eines neuen Stadtbauplanes“ vorlegen sollte.

Bereits nach zwei Monaten wurde am 10.7.1852 der neue Stadtbauplan „bestehend aus zwei Zeichnungen mit dem Erläuterungsbericht ... unter Benutzung der alten Karten“ dem Gemeinderat vorgelegt und „Punkt für Punkt“ durchgegangen. Der Gemeinderat schloß sich bis auf Dr. Baehren¹⁴⁴ dem Kommissionsvorschlag an. Damit wurde ein in dem langen Planungsprozeß einmaliges Planungstempo vorgelegt: Mit der neuen Planfassung mußte tatsächlich ein neuer Entwurf erstellt werden, da das Planungsgebiet sich gegenüber der ersten Fassung verkleinerte und die neuerrichteten Gebäude und die neue Bahnstrecke mit dem Bahnhofsgebäude berücksichtigt werden mußten. Am 13.11.1852¹⁴⁵ wurde die neue zweite Planfassung zum ersten Mal vom Landrat bei der KRd eingereicht, nachdem der Plan in Krefeld von Landbauinspektor Walger berichtigt und ergänzt worden war und im Oktober eine letzte örtliche Besichtigung mit der Baukommission erfolgte.

Beteiligung des „Sammtgemeinderates“ und der Spezialgemeinderäte an der Debatte

Bürgermeister Rottländer hielt es gemeinsam mit der Baukommission für zweckmäßig, daß der „städtische Gemeinderath, der am wesentlichsten dabei interessiert ist“, die Sache vorbereiten und dann dem „Sammt-Gemeinderath in Beziehung auf das Ueberspringen des Planes in einen Theil der Außengemeinde“ (HStA Reg.Düs.1012,

80) vorgelegt werden solle¹⁴⁶. Einige Vertreter hielten die Beteiligung der Spezialgemeinderäte von Obergebürth und Oberriedergebürth rechtlich für notwendig, da der Plan deren Gemeindegebiet berührte: Der städtische Gemeinderat hätte der Kommission, die sich früher aus dem Kreis des Bürgermeisterrates zusammensetzte und damit unter Einbezug der beiden anderen Spezialgemeinden arbeitete, die Sache aus der Hand genommen¹⁴⁷.

Es wurde deutlich, daß gegenüber der Beteiligung bei der Erstellung der ersten Planfassung die „Stadtgemeinde“ 1852 eine größere Rolle einnehmen wollte und vermehrt Kompetenzen, wie die Besetzung der Fachkommission, an sich gezogen hatte¹⁴⁸. Das größere städtische Interesse an der „Sache“ sollte auch entsprechend berücksichtigt wurden; mehrheitlich wurde beschlossen, nicht die Spezialgemeinderäte, sondern nur den „Sammtgemeinderat“ einzubeziehen.

Der „Sammtgemeinderat“ tagte am 16.7.1852, und der Meinung des Gemeindeverordneten Schippers, daß er sich enthalten würde, „da die Sache die Außengemeinden direct nichts angehe“ (HStA Reg.Düs.25616/ o.N.), stimmten die übrigen Mitglieder zu¹⁴⁹. Die Vertreter der Spezialgemeinden im „Sammtgemeinderat“ hielten sich inhaltlich aus der Planungsdiskussion heraus.

Die zweite Planfassung mit deutlich reduziertem Umfang berührte nach wie vor Grundeigentum in den benachbarten Spezialgemeinden und ging, dem Bericht des Landrates nach, sogar „weit über die Grenzen der Stadtgemeinde“ (HStA Reg.Düs.1012, 85) hinaus.

Bürgermeister Rottländer und Landrat Rumschöttel hatten einvernehmlich die direkte Beteiligung der Landgemeinden vermieden, da sie „in dergleichen Sachen immer zögernd sind und unschlüssig zu Werke gehen“ (HStA Reg.Düs.1012, 85 vom 13.11.1852) und den Planungsprozeß wahrscheinlich verzögern würden. Eine Beteiligung sollte nur innerhalb der Offenlage erfolgen¹⁵⁰.

Ständige Verzögerungen durch unqualifizierte und nicht fristgerechte Arbeit der örtlichen Geometer

Die zügige Planbearbeitung führte allerdings nicht zum Ziel einer baldigen Plangenehmigung und die unter Zeitdruck erstellte Planung zu keinem guten Ende. Der neue Sachbearbeiter bei der KRD, Baurat Krüger, merkte Ende Januar 1853 an, daß aus den eingereichten Plänen „kein klares Bild von dem (zu) gewinnen ist, was eigentlich in der Absicht“ (HStA Reg.Düs. 1012, 86) lag: Die drei Pläne wiesen gegenseitige Abweichungen auf, und auch die Revisionsbemerkungen von Walger, wie dessen Hinweis, daß der Platz bei der evangelischen Kirche nicht im Plan eingetragen sei, waren nicht berücksichtigt worden. Die Genehmigung zur Anfertigung einer Reinzeichnung könne auf gar keinen Fall erteilt werden. Alle Pläne gingen zurück an den Landrat mit dem Auftrag, „einen vollständigen Stadt Plan nach dem gegenwärtigen Bestande anfertigen zu lassen und darin die neuen Baulinien unter Zuziehung des Kreisbaumei-

sters Weise in Blei einzutragen ... sowie die Revisionsbemerkungen des Walger zu beachten“ (HStA Reg.Düs.1012, 86)¹⁵¹.

Der schnell aufgestellte Plan war also unvollständig und ohne Eintragung des im Erläuterungsbericht benannten, projektierten Marktplatzes eingereicht worden. Die KRd war ungehalten und forderte den Landrat auf, der Gemeindebehörde „unsere Unzufriedenheit über diese so lange verzögerte und dennoch unvollkommen behandelte Angelegenheit“ (HStA Reg.Düs.1012, 87) erkennen zu geben.

In der Sache gerechtfertigt, ging der Vorwurf an die falsche Adresse. Bürgermeister Rottländer hatte die Planerstellung zu zügig vorangetrieben. Die mangelhafte Bearbeitung ließ sich nicht alleine auf die knapp bemessene Zeit der Planerstellung zurückführen, sondern auch auf die fehlende Qualifikation und Erfahrung der Planbearbeiter. Den Vorwurf der Planverzögerung wies Rottländer eindringlich zurück: weder ihm noch dem Gemeinderat sei die Schuld zu geben, „wenn der Kreis-Geometer eine Arbeit lieferte, welche nicht gebraucht werden könnte“.

Bis Oktober 1853 dauerte die Überarbeitung durch den Geometer Arnz in Mönchengladbach und den Kreisbaumeister Weise: beide arbeiteten jeweils nur nach mehrfacher Aufforderung und trugen nicht unwesentlich zur Verzögerung bei. Am 25.10.1853 reichte der Bürgermeister beim Landratsamt den „aufgestellten Stadtbauplan beikommend mit den ältern Plänen“ sowie dem Erläuterungsbericht der städtischen Baukommission vom 3.7.1852 zur Planfassung von 1852¹⁵², das Gutachten des Inspektors Walger vom 21.10.1852 und den Erläuterungsbericht des Kreisbaumeisters Weise zum neuen Plan vom 12.10.1853 ein.

Seitens der Stadtgemeinde wurde ausdrücklich eine schnelle Einzeichnung der Baulinien und Planoffenlage gewünscht, damit der Plan „womöglich im nächsten Frühjahr in gesetzlicher Geltung ist, weil dann viele Neubauten zu erwarten sind“ (HStA Reg.Düs. 1012, 91).

Der Landrat sprach sich bei der KRd ausdrücklich dafür aus, den Plan entsprechend den Erläuterungen des Kreisbaumeisters Weise, einschließlich der sich auf die neue evangelische Kirche (hier ging es um eine durch den Bau der Kirche notwendige Straßenverbreiterung) und der „sich auf den neu zwischen der Crefelder und Viersener Straße anzulegenden Stadttheil“ (Rasterplangebiet) beziehenden Aussagen zu genehmigen, da „schon Gesuche um Feststellung von Baulinien vorliegen, welche vor Genehmigung des Stadtbauplanes nicht zu erledigen sein dürften“ (HStA Reg.Düs.1012, 91).

Die Regierungsbaubeamten sahen sich Ende 1853 abermals mit einem unvollständigen bzw. nicht zu überprüfenden Plan konfrontiert: Es fehlten Nivellements-messungen, um den Nachweis der Befahrbarkeit der steilen Straßen, von der Wallstraße bis zur verlängerten Bahnhofsstraße im Rasterplangebiet, zu erbringen¹⁵³.

Im November 1853 ging das gesamte „Planpaket“ mit dem Bearbeitungsvermerk (s.o.) nach Mönchengladbach zurück. Bereits im Dezember 1853 reichte der Landrat

den Bauplan mit dem vom Geometer Arnz erstellten Nivellements zum zweiten Mal ein. Die KRd bemängelte, daß das „vorgelegte Nivellement nicht vorschriftsmäßig“ sei, man aber über „diese Unvollständigkeit hinwegsehe“, da aus den Anlagen hervorgehe, „daß das stärkste Gefälle in den neu anzulegenden Straßen sich nur auf 7 Zoll“ (HStA Reg.Düs.1012, 95) unter Berücksichtigung einer entsprechenden „Ausgleichung u(nd) Regelung des Gefälles“ (HStA Reg. Düs.1012, 94) beliefe.

Neben der technischen Prüfung des Straßengefälles wurden von der KRd auch Planänderungen eingetragen („in Blau schraffirt“, HStA Reg.Düs.1012, 94) und besonders vier für die Anlage von „Höfen oder Haus Gärten“ zu klein dimensionierte Quartiere bemängelt (Quartiere 56, 57, 65 und 66)¹⁵⁴. Erst Ende Februar 1854 wurden die Planunterlagen mit den Prüf- und Änderungsvermerken nach Mönchengladbach zurückgeschickt und „grünes Licht“ für die Anfertigung der Reinzeichnung gegeben, in der die „in Blei angedeuteten Abänderungen“ (HStA Reg. Düs.1012, 92) innerhalb von 8 Wochen eingetragen werden sollten.

Am 4. Mai 1854 bat der Landrat um Fristverlängerung, da Geometer Arnz infolge anderer dringlicher Arbeiten den Auftrag noch nicht erledigt hatte. Ende Juni 1854 wurde um eine erneute Verlängerung des Ausstandes bis September gebeten, da die „Nivellements der neuprojectirten Straßen fast überall auf Grundstücken vorzunehmen sind, die mit Feldfrüchten bestellt sind“ (HStA Reg.Düs.1012, 96), und zur Vermeidung bedeutender Entschädigungssummen zu Lasten der Gemeinde Gladbach mit den Vermessungsarbeiten bis nach der Ernte gewartet werden müsse.

Fast zwei Jahre nach der Planerstellung im November 1852 standen Überarbeitung und Reinzeichnung noch aus. Im übrigen sei angemerkt, daß dieser mehrfach aufgeführte Verzögerungsgrund einen weiteren Hinweis auf die in den 1850er Jahren noch vorherrschende landwirtschaftliche Nutzung des Erweiterungsgebietes, insbesondere des „Rasterplangebietes“, darstellte.

Im September 1854 wurden alle Pläne der zweiten Planfassung von 1852 zum dritten Mal¹⁵⁵ mit dem Hinweis eingereicht, daß eine schnelle Genehmigung notwendig sei, da „schon mehrere Bauten nach dem neuen Stadtbauplane ausgeführt werden sollen“ (HStA Reg.Düs.1012, 100 vom 12.9.1854).

Doch Sachbearbeiter Krüger schickte die Unterlagen wieder postwendend zurück, da eine technische Prüfung nicht möglich sei: nur die gegenwärtigen Höhenquoten und nicht die der projektierten Straßen waren in den Plänen angegeben. Die Gefälle-richtung fehlte ebenfalls. „Es ist dies eine Arbeit welche nicht von einem Geometer ohne bautechnische Kenntnisse geleistet werden kann“ (HStA Reg.Düs.1012, 101); ein geprüfter Baumeister sollte hinzugezogen werden.

Einerseits reagierte die Regierung verärgert auf die unkorrekte Arbeit aus Mönchengladbach, andererseits mußte sie mittlerweile Erfahrungen z. B. mit den unzureichenden Kenntnissen des Geometers Arnz gesammelt haben und hätte schon früher reagieren und die Zuziehung eines weiteren Fachmannes fordern können. Es ließen

sich zwar Hinweise finden, daß z.B. 1841 die Instruktionen zur Anfertigung der Nivellements an Bau-Konstrukteur Keller geschickt wurden¹⁵⁶; ob allerdings auch die Geometer vor Ort die Unterlagen erhielten, ist fraglich. Die Nachforderungen der Regierung ergingen peu a peu, und in dieser Hinsicht war die KRD nicht ganz unschuldig an der Planungsverzögerung.

Fast ein Jahr ruhte der Schriftverkehr; im Juni 1855¹⁵⁷ mahnte die KRD den Bauplan an. Abermals mußte sich der Landrat entschuldigen. Er legte die „ungebührliche Verzögerung“ alleine dem Geometer Arnz zur Last. Zwischen Juli und September 1855 lag der Plan zur Revision bei Bauinspektor Weise in Neuß zur Bearbeitung und Prüfung. Sowohl der Bürgermeister als auch der Bauinspektor Weise hatte den Geometer Arnz mehrfach zur Fertigstellung der Arbeiten gedrängt, der alleine die Verzögerung zu verantworten hatte. Die Stadtverwaltung schien auch 1855 noch an einer zügigen Feststellung interessiert zu sein.

Am 4.9.1855 wurde der Bauplan mit 11 Nivellementsblättern eingereicht. Immer noch fehlten einige Kleinigkeiten: die Gefällerrichtung sowie das Gefälle pro laufende Ruthe sollten im Plan nachgetragen werden¹⁵⁸. Die „kleinen“ Änderungswünsche der KRD (die 4. Änderung seit 1852) sollten in Mönchengladbach ergänzt und die Offenlage angeordnet werden, ohne nochmals in Düsseldorf die Pläne vorzulegen. Während dieser „technischen“ Überarbeitungsphase des Planes zwischen 1852 und 1855 waren ca. 32 weitere Neubauten entstanden.

Die offenkundige, intensive Beschäftigung mit den Entwässerungsfragen, den detaillierten Nivellementmessungen und Berechnungen des projektierten Straßengefälles war im Prüfverfahren der zweiten Planfassung von 1852 neu; im Gegensatz zur ersten Planfassung von 1837. Die in der Zwischenzeit mit den Erweiterungsplänen gesammelten Erfahrungen und die oft großen Durchführungsprobleme durch unsachgemäße Planung werden hier eine entscheidende Rolle gespielt haben. Hinzu kam die Qualifikation von Baurat Krüger in wegebau-technischen Fragen, der strenge Maßstäbe anlegte.

Die Regierung setzte, wie in den Vorjahren, erneut eine enge Frist von drei Monaten für die Durchführung der Offenlage an¹⁵⁹; doch die angeforderten Ergänzungseintragungen dauerten länger. Eine weitere Verzögerung ergab sich, als Bauinspektor Weise wegen seiner Diätenabrechnung einen Streit mit der Gemeinde Gladbach begann (siehe Kapitel 5.0). Im Zuge des Konfliktes bat der Landrat, durch offizielle Anweisung von oben die „Vervollständigung von Amts wegen“ an Weise zu verfügen und nicht als gesondert abzurechnende Leistung der Stadtkasse anzulasten (Nov./Dez. 1855). Der Landrat drängte, da in der Stadt wegen „der vielen in Aussicht stehenden Bauten“ der Bauplan sehr vonnöten sei. Die Pläne sollten daher über den Umweg der Düsseldorfer Regierung dem Bauinspektor Weise zugestellt werden.

Im März 1856 schien zwar die „Diätenfrage“ erledigt zu sein, doch die Pläne wurden mit einer weiteren Auflage zurückgereicht: ein Auszug aus der „Anweisung für die

Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablisementpläne“ vom 12.5.1855 des preußischen Ministeriums wurde mitverschickt, um nach „Maßgabe dieser Bestimmungen weiter zu verfahren, die hierauf eventuelle nothwendig werdende Umarbeitung des Bauplanes zu veranlassen und sämtliche Verhandlungen sodann binnen längstens 3 Monaten vorzulegen“ (HStA Reg.Düs.1012, 109).

Trotz ständiger Anmahnung wurde Geometer Arnz erst im Juni 1856 fertig. Der Plan wurde entsprechend „der ministeriellen Anweisung vom 12. Mai 1855 zur Ansicht für Jedermann offen gelegt“ (HStA Reg.Düs.1012, 113), und die Beschwerden wurden bis zum 9. Juli 1856 entgegen genommen.

Mit dieser ersten Offenlage der 1852er Planfassung im Jahr 1856 trat die Fertigstellung des Stadtbauplanes in die „heiße Phase“ ein, in deren Verlauf es zu zahlreichen inhaltlichen Auseinandersetzungen zwischen der Stadt, der KRD und dem Berliner Ministerium kam. Die Einarbeitung der Einwände der ersten Offenlage und der folgenden zweiten Offenlage sowie die Abänderungsvorschläge der Baukommission führten dann zu der dritten und letztlich genehmigten Planfassung von 1863.

Der Bearbeitungszeitraum zwischen 1853 und 1856 wurde ausführlicher dargestellt, um die personellen Probleme bei der Planbearbeitung zu verdeutlichen. Das „kleine Leid der Verwaltungstätigkeit“, wie die Frage der Finanzierung der Planungsarbeiten und die Abrechnungsfragen, konnten durchaus den Planungsprozeß beeinträchtigen. Wie der umfangreiche Schriftverkehr zeigte, hatte man hohe technische Ansprüche an die Planung und widmete sich intensiv dem Straßennivellement und der Entwässerung. Zwischen dem Wissensstand der Sachbearbeiter bei der KRD und den Geometern vor Ort bestand allerdings ein großes Gefälle.

Die inhaltliche Schwerpunkte der 1852er Planfassung

Die erfolgten Änderungen zwischen der Planfassung 1852 und 1863 ließen sich anhand der Einsprüche schlüssig und vollständig nachvollziehen. Ein inhaltlicher Vergleich zwischen der 1852er Fassung und dem ersten Planwerk von 1837 war dagegen – wie ausgeführt – nicht möglich.

Die 1852 erarbeitete Planfassung entsprach im wesentlichen der genehmigten Fassung von 1863; lediglich die akzeptierten Vorschläge aus den Einsprüchen der beiden Offenlagen wurden eingearbeitet. Die Zeitspanne von 4 Jahren seit der Erarbeitung der neuen Planfassung (1852–1856) verstrich überwiegend durch das ständige Hin und Her zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf. Nur an zwei Stellen wurden inhaltliche Veränderungswünsche aktenkundig: die Zusammenlegung von vier kleinen Baublöcken zu einem großen Bauquartier zwecks Erhalt von Hausgärten sowie die Forderung, den im Erläuterungsbericht erwähnten Marktplatz auch zeichnerisch im Bauplan darzustellen.

Die Ziele der Planfassung von 1852 formulierte Bürgermeister Rottländer in seinem Erläuterungsbericht von 1857 (s. Anhang):

a. für die neuen Stadtteile:

- Die Projektierung neuer Straßen sollte möglichst unter Benutzung der vorhandenen Wege erfolgen.
- Die neuen Bauquartiere sollten möglichst rechtwinklig sein.
- Die Straßen sollten sich an das ungünstigste Terrain anpassen und bessere Steigungsverhältnisse als in den älteren Stadtteilen aufweisen.
- Die Parzellengrenzen sollten möglichst rechtwinklig durch neue Straßen durchschnitten werden.
- Die Straßenbreiten in den neuen Stadtteilen sollen auf 40 Fuß ausgelegt werden; in den westlichen Stadtteilen von „minderer Verkehrsbedeutung“ wurden 36 Fuß als ausreichend befunden und in dem ebenfalls nicht so stark belasteten nördlichen Bereich (Rasterplangebiet) sogar nur 30 Fuß festgesetzt.
- Um das Bedürfnis nach einem größeren öffentlichen Platz zu befriedigen, wurde im östlichen Teil (Rasterplangebiet) ein großer neuer Marktplatz vorgesehen. Zusammen mit dem alten Marktplatz wurde dieses Angebot als ausreichend angesehen; zur Deckung eines zukünftigen weiteren Bedarfs sei die Gemeindeverwaltung in der Lage, eine solche Fläche vorzusehen.

b. für die älteren Stadtteile:

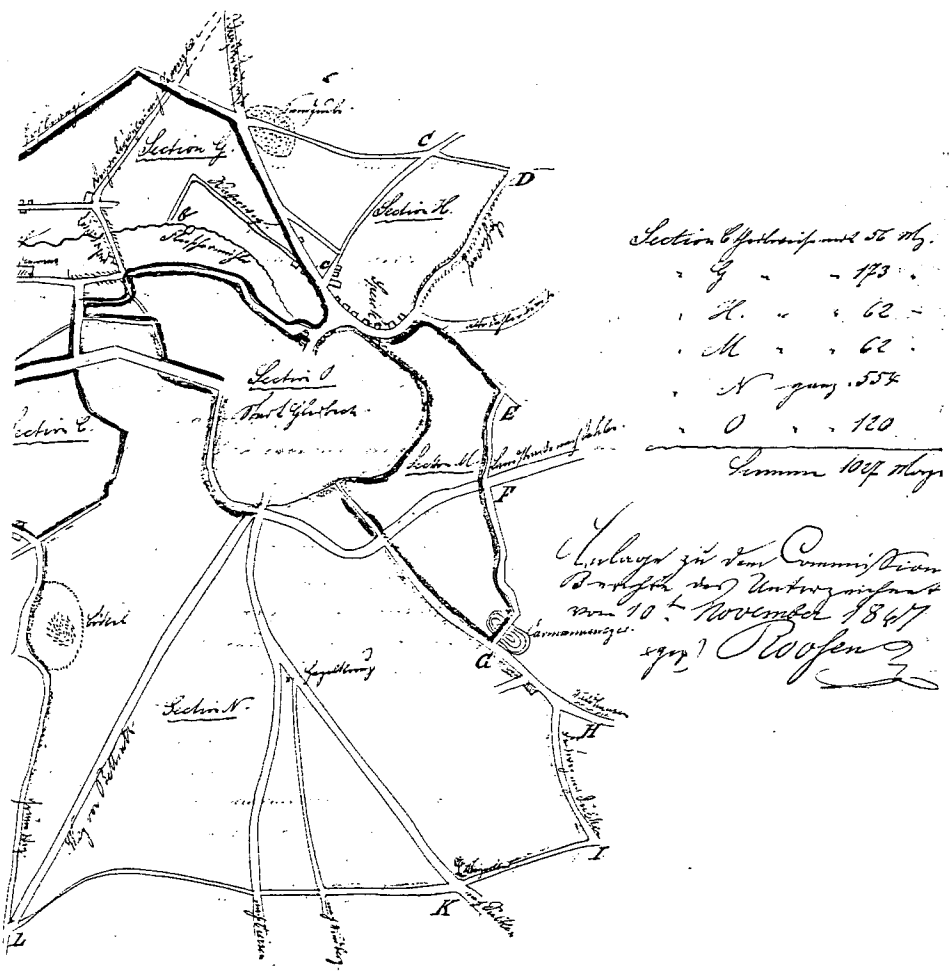
- Die Abänderung der bestehenden Baulinien sollte sich nur auf die notwendigsten Vor- und Rücksprünge einzelner Häuser beschränken um 1. die Gemeinde gegen hohe Entschädigungszahlungen zu schützen und 2. da die vorhandenen Straßenbreiten voraussichtlich auch den späteren Verkehrsansprüchen genügen würden (bis auf die „Stiege“ und „Quinken“).
- Generell sollte versucht werden, die Straßen auf die „möglichst größte Breite“ zu bringen.

Die Ausdehnung wurde zum Südosten hin in Richtung Bahnhof am größten angenommen, da sich hier „vermutlich der stärkste Verkehr von der Stadt aus „entwickeln“ würde; im Westen wurde das Plangebiet durch die „Chaussee von Aachen“ (HStA Reg.Düs. 25616/o.N.) begrenzt. Damit entsprach die grob beschriebene Planabgrenzung der der genehmigten Fassung.

Zumindest aktenkundig tauchte in der 1852er Fassung der „neue Marktplatz“ erstmalig auf. Der projektierte Marktplatz der zweiten Planfassung ließ darauf schließen, daß der Planungsleitsatz „Anlage von neuen Marktplätzen in Erweiterungsgebieten“ im Regierungsbezirk Düsseldorf dennoch schon vor dem preußischen Erlaß von 12.5.1855 praktiziert wurde.

Abbildung 70

Skizze über den Verlauf der einzelnen Katastersektionen und deren Größenordnung, angefertigt von Notar Roosen 1847



7.7 Die Eingemeindungsdebatte 1846–1857 und ihre Auswirkungen auf die Planung

Die Debatte über die Regulierung der Gemeindegrenzen, die mit zu den Verzögerungen bei den Planungsarbeiten führte, wurden nicht auf Wunsch der Gemeinde eröffnet¹⁶⁰. Die Notwendigkeit entstand durch die Einführung der neuen Gemeindeordnung von 1845. Die rechtliche Gleichstellung von Stadt und Land wurde zwar entsprechend der alten napoleonischen Gemeindeordnung festgeschrieben, doch an der Frage der „Berechtigung an den Wahlen der Gemeindeverordneten sowie über deren Wahlfähigkeit“ (StAMg 1c/315, 97) (Dreiklassenwahlrecht und Zensus) kam es zu Meinungsverschiedenheiten. In jeder der drei Spezialgemeinden mußte nach der neuen Gemeindeordnung ein eigener Gemeinderat gewählt werden, während er bislang nur ernannt wurde¹⁶¹. Die KRD regelte die Wahlangelegenheit mittels Verfügung vom 14.12.1845 und verordnete, daß „auf Grund des § 10 der ... Gemeindeordnung ... über eine neue Eintheilung und Abgrenzung“ (StAMg 1c/315, 97) die Gemeindeverordneten von „Gladbach, Obergeburch und Oberrniedergeburch“ vernommen werden sollten: Delegierte aus jeder Spezialgemeinde sollten eine Vereinbarung über die Grenzen vorbereiten.

Kommunalpolitische Konflikte z.B. wegen der Besetzung der Gemeinderäte schienen noch nicht vorhanden zu sein. Vor Ort wollte man am liebsten bei der alten Regelung bleiben; die gewünschte Grenzregulierung wurde als Sachzwang von oben hingenommen. Hinsichtlich des Gemeindevermögens und der Einwohnerzahl verfügte keine der Spezialgemeinden, auch nicht die städtische, über ein Übergewicht¹⁶². Jede Spezialgemeinde stellte einen eigenen Haushalt auf.

Der Bürgermeister favorisierte eine „große“ Lösung, bei der nur noch eine Gemeinde mit einer Verwaltung und einem Gemeinderat übrigblieb (StAMg 1c/315, 164). Er hatte dabei insbesondere die Effizienz des Verwaltungsapparates und eine Erleichterung seiner Tätigkeit im Auge.

Durch die Planung des neuen Bahnhofes, dem großer Einfluß auf die Neueinteilung beigemessen wurde, verzögerte sich die Umsetzung der ministeriellen Verfügung, und erst 1847 wurde in Kommission und Gemeinderat verhandelt¹⁶³.

In den Kommissionsverhandlungen (Abb. 70) wurde die enge ökonomische und funktionale Verbindung zwischen Stadt und Umland und die in Stadt und Land gleichermaßen starke textiltgewerbliche Durchdringung deutlich: „Die Fabrikanten und übrige ... wohnen nicht alle in der Stadt, sondern in allen Theilen der hiesigen Bürgermeisterei und nur in einigen Ortschaften der Gemeinde Obergeburch ist die Ackerwirtschaft überwiegend ... In allen drei Gemeinden werde städtisches Gewerbe betrieben und diese Gemeinden haben ein und dasselbe Interesse, nur daß diese von der Stadt entfernt liegenden Etablissements isolirt und noch nicht in einem Zusammen-

hang mit der Stadt stehen, weshalb dieselbe auch noch keinen Anspruch auf die städtischen Bedürfnisse als Straßenbeleuchtung (haben) ... Allein bei der großen Zunahme der Gewerbetreibenden, nicht allein in der Stadt, sondern auch in den Außengemeinden, werden die Theile dieser Gemeinde sich immer mehr an die Stadt anlehnen und mit der Zeit ein Ganzes bilden und dieselben Bedürfnisse erhalten“ (StAMg 1c/315, 120 u.121). Insbesondere der enge räumliche Zusammenhang zwischen der Stadt und den Ortsteilen Speick, Lüpertzend, Fliesch, Drieschfallthor und Pesch wurde betont¹⁶⁴.

Einen wesentlichen Diskussionsbeitrag lieferte das Gutachten von einem Kommissionsmitglied, Notar Heinrich Roosen¹⁶⁵ aus Mönchengladbach¹⁶⁶. Er stellte drei Vorschläge zur Diskussion: Der Erhalt der Bürgermeisterei mit den drei Spezialgemeinden, die Eingemeindung von Obniedergerburth und Teilen Obergerburth¹⁶⁷ in die „Spezialgemeinde Gladbach“ und der Bildung einer zweiten Spezialgemeinde aus den verbliebenen Ortschaften und, in einer weiteren Variante zum zweiten Vorschlag, eine etwas verkleinerte Eingemeindung im Südosten (Hütter 1984/I, 24) (Abb. 71)¹⁶⁸.

Der erste Vorschlag bedeutete nach Hütter die Festschreibung des Status quo bezüglich der Grenze der „Stadt Gladbach“, während 2 und 3 eine „Anpassung an das sich anbahnende Bevölkerungswachstum, die Industrialisierung und die wirtschaftlichen Gegebenheiten“ aufzeigten (Hütter 1984/I, 24) und den tatsächlichen siedlungs-räumlichen Zusammenhang berücksichtigten.

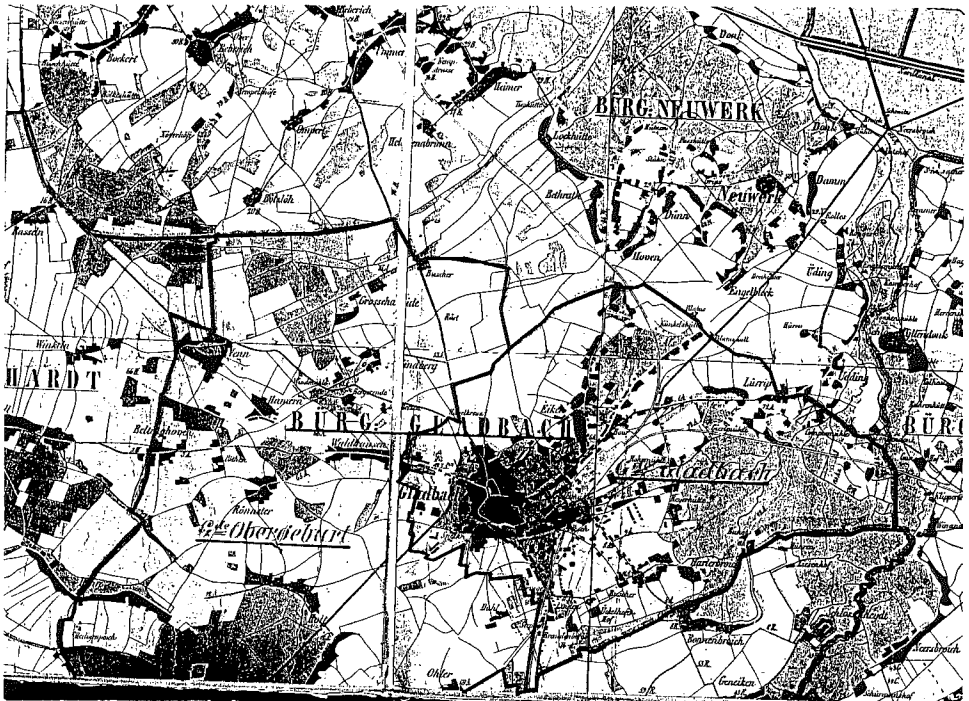
Keiner der Vorschläge fand direkt Zustimmung. Jede der beteiligten Spezialgemeinden hatte unterschiedliche „Ausdehnungswünsche“, und eine klare Definition der tatsächlich vorhandenen Grenzen erschwerte die Diskussion. Immer wieder wurde der tatsächliche räumliche „große Zusammenhang der Häuser“ zwischen Stadt und Außengemeinden betont. Die administrative Grenze spielte in der Tat eine eher untergeordnete Rolle: Vor allem in dem südlich gelegenen, gewerblich durchdrungenen Bereich war eine funktionale Trennung zwischen der Stadt und den Spezialgemeinden nicht mehr auszumachen. Mehrere Einsassen von Speick und Lüpertzend hatten sich bereits 1846 in einer Eingabe für die Eingemeindung nach Mönchengladbach ausgesprochen¹⁶⁹.

1850 vergrößerte sich kurzfristig mit der Einführung der neuen Gemeindeordnung von 1850 der Druck auf die Bürgermeisterei, endlich ihre Grenzregulierung abzuschließen und damit vor allem die unklaren Verhältnisse in der Grundstücksbesteuerung aufzuheben¹⁷⁰.

Erst Ende 1857 kam es zu einer Einigung und zur Zusammenlegung der „Spezialgemeinden Gladbach und Obniedergerburth“ (Abb. 72). Obergerburth hielt indes seine Bedenken gegen die Grenzregelung aufrecht¹⁷¹, und der Gemeinderat in Obergerburth sprach sich einstimmig gegen eine Vereinigung mit den übrigen Spezialgemeinden aus, da die eigenen Interessen nicht gewahrt würden. „Die in den agrarischen Bereichen noch gepflegte Hausweberei sah sich durch das Vordringen der mechanischen Weberei, die den Ausgang ihrer Expansion in der mehr städtischen Spezialge-

Abbildung 72

Darstellung der neuen Grenzen der „Bürgermeisterei Gladbach“ mit ihren beiden Gemeinden „Gladbach“ und „Obergeburth“ 1857



Der Grenzverlauf wurde nachgezeichnet in die vergrößerte Karte vom Kreis Gladbach aus dem Jahr 1854–1855; aus: „Karte vom Kreise Gladbach 1854–1855, angefertigt vom Kataster-Büreau der Königl. Regierung zu Düsseldorf.. durch Geometer und Supernumerar Nonnenbruch“, farbig in Maßstab M 1:25.000, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach sowie StAMg 21/100

meinde Gladbach nahm, in ihrer Existenz bedroht und hoffte wahrscheinlich, in einer selbständigen Gemeinde bessere Überlebenschancen zu haben“ (Hütter 1984/I, 25)¹⁷²

In dem Jahrzehnt der Eingemeindungsdebatte hatte sich für Oberriedergeburch die Situation insoweit geändert, daß das reale Stadtwachstum in östlicher und südlicher Richtung die bereits vorhandenen räumlichen Verflechtungen noch verfestigte. Bereits 1849 betonte der Bürgermeister, daß durch die Anlage des Bahnhofes der größte Teil von Oberriedergeburch „in unmittelbarem Zusammenhang mit der Stadt“ (StAMg 1c/315, 491) komme. Der tatsächliche räumliche Zusammenhang war so groß, daß, wenn er als Ausgangspunkt für die Grenzziehung angenommen würde, der verbleibende Rest von Oberriedergeburch zu klein war, um „eine selbständige Gemeinde bilden“ (StAMg 1c/315, 491) zu können. Eine Eingemeindung der stadtnahen Ortsteile von Oberriedergeburch hätte die Restgemeinde auch finanziell belastet, da die „reicheren“ Ortsteile abgetrennt und z.B. mit Hardterbroich, Eicken und Lürrip reine Arbeiterstandorte bei der Gemeinde verbleiben würden.

Am 28.10.1857 wurde so die „ganze Spezialgemeinde Oberriedergeburch und ein Teil der Spezialgemeinde Obergeburch“ (Honschaften Speick und Hermges) (Hütter 1984/II, 5 und Becker 1925, 80) zur „Bürgermeisterei Gladbach“ eingemeindet¹⁷³; allerhöchst genehmigt wurde die Zusammenlegung Anfang 1858. Der Bevölkerungsverlust durch die Eingemeindung betrug für Obergeburch mindestens 845 Einwohner¹⁷⁴. Mit Oberriedergeburch kamen weitere 4.707 Einwohner zur „Bürgermeisterei Gladbach“ (siehe Tab. 2).

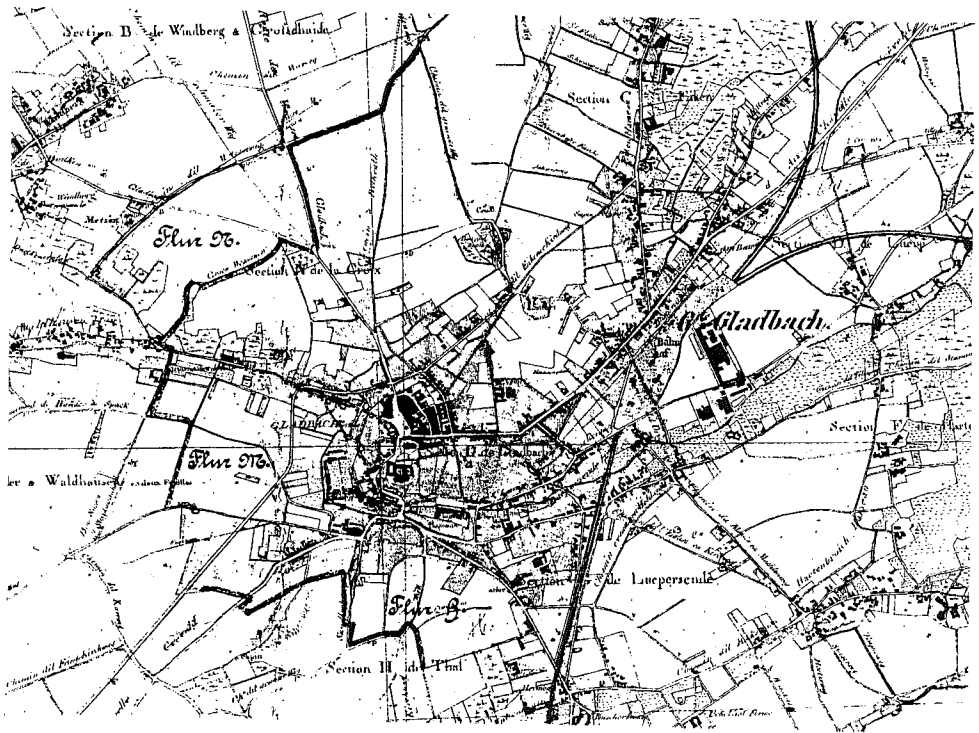
Von dem veränderten Grenzverlauf wurde eine Karte von Geometer Werner angefertigt und die Katasterkarte endgültig Anfang 1859 fertiggestellt¹⁷⁵. Den Arbeiten vorausgegangen war eine Art Bürgerbeteiligung, bei der bereits Ende 1857 „die Gemeindeglieder der Gemeinde Gladbach und Oberriedergeburch zusammen (kamen), um auf Grund einer vorgelegten Karte über die Grenzregulierung zwischen den beiderseitigen Gemeindegebieten gehört zu werden“ (StAMg 1c/315, 449).

Das Stadtgebiet erweiterte sich auf 1.196 ha (Becker 1925, 80). Die „Bürgermeisterei Gladbach“ bestand nur noch aus der Stadtgemeinde Gladbach und der Spezialgemeinde Obergeburch. Die Zusammenlegung 1857 erbrachte zudem eine deutliche Klärung der Gemeindegrenzen (Abb. 73)¹⁷⁶.

Nach der Eingemeindung löste sich im Mai 1859 die neue Spezialgemeinde „Gladbach“ aus dem Bürgermeistereiverband gemäß der Rheinischen Städteordnung von 1856 und bildete die „Stadt Gladbach“, die zum Kreis Gladbach gehörte (Hütter 1984/II, 5). Der Erlaß der Städteordnung im Mai 1856 schien m.E. auch der Grund für die neue Dynamik innerhalb des seit Jahren ins Stocken geratenen Zusammenlegungsverfahrens unter Initiative der Stadtgemeinde zu sein. Bürgermeister Rottländer teilte am 22.7.1856 der KRD mit, daß bei gleichbleibend ablehnender Haltung von Obergeburch der Antrag gestellt würde, „die Stadt Gladbach u(nd) Oberriedergeburch mit dem Theile von Speick, welcher zu Obergeburch gehört, zu einer Gemeinde zu verei-

Abbildung 73

Parzellengenaue Darstellung des Grenzverlaufes zwischen der neuen Gemeinde Gladbach und der Gemeinde Obergeburth nach der Eingemeindung 1857



aus: Kartengrundlage siehe Abb. 62

nigen“ (StAMg 1c/315, 497) und für diese die Städteordnung zu beantragen. Die Vergrößerung des Stadtgebietes war notwendig, um die erforderlichen 10.000 Einwohner für den Antrag auf Beitritt zur Städteordnung zu erhalten. Nur mit der gesamten Spezialgemeinde Oberriedergeburch war dies möglich¹⁷⁷.

Das Gebiet der Stadtgemeinde wurde zuerst durch die Eingemeindung vergrößert und löste sich dann unmittelbar aus dem Bürgermeistereiverband heraus. Die Vorteile einer eigenen Stadtgemeinde bestanden in der größerer Selbständigkeit gegenüber einer Mitgliedschaft im Bürgermeistereiverband, der Wahl der Bürgermeisters durch die örtliche Politik und in der generell größeren kommunalen Selbständigkeit bei Geltung der Städteordnung. Über das Dreiklassenwahlrecht und einen örtlich festgelegten Zensus konnte die Macht der führenden Schichten gezielt gesichert werden und mußte nicht mit anderen kapitalstarken, jedoch unterschiedlichen Interessenfraktionen in den Landgemeinden geteilt werden. Als der Stadtbauplan 1863 genehmigt wurde, lag sein räumlicher Geltungsbereich nunmehr tatsächlich im „Stadtgebiet“ von Mönchengladbach. Am 26. und 27. Juni 1858 fanden die ersten Wahlen zu einem gemeinsamen Gemeinderat der neuen Spezialgemeinde statt¹⁷⁸.

Nachdem die Ausgliederung aus dem Landkreis und die Bildung eines eigenen Stadtkreises 1887 keine Gebietsänderungen (bis auf unwesentliche Grenzregulierungen) nach sich zogen¹⁷⁹, blieb die Stadtgrenze von 1857 im wesentlichen bis zur nächsten großen Eingemeindung 1921 bestehen¹⁸⁰.

In der 10jährigen Debatte um die Eingemeindung konnte Obergeburch die eigenständige Position gegenüber der Stadt behaupten, während Oberriedergeburch die Eigenständigkeit aufgab. Obergeburch blieb bis 1907 selbständige Bürgermeisterei, für die sich zunehmend der Begriff „Gladbach-Land“ einbürgerte.

Der wohl äußerst seltene Tatbestand, daß ein Stadtbauplan sich über verschiedene Gemeindegrenzen hinweg erstreckte, hing in Mönchengladbach mit dem äußerst eng begrenzten eigentlichen Stadtgebiet zusammen, das in den eigenen Gebietsgrenzen keine Erweiterungsprojekte ermöglichte. Zu Beginn der Planungsarbeiten stellte die großzügige Planung über Gemeindegrenzen hinweg praktisch kein Problem dar. Erst als über die Gemeinderatswahlen nach dem Dreiklassenwahlrecht 1845 sich die jeweilige örtliche Vertretung in Stadt und Umland stärker artikulieren konnte und durch das Stadtwachstum die enge räumliche und funktionale Verflechtung, insbesondere mit dem Ostteil der Bürgermeisterei in Verbindung mit dem Bau der Bahnstrecke und den neuen Gewerbestandorten, sich verfestigte, mußte der faktische Zusammenhang auch organisatorisch und politisch berücksichtigt werden. Spielten 1847 noch eher verwaltungstechnische Überlegungen (Wählerlisten, Klärung der Besteuerung) und die tatsächlichen funktionalen Bezüge der Ortsteile zueinander eine Rolle, so brachte das größere Expansionsinteresse und das Stadtwachstum nach 1856 doch deutliche Macht- und unterschiedliche Interessenansprüche seitens der Stadt zu Tage.

Die ökonomische Struktur war in Oberriedergeburt ebenso auf den textilgewerblichen Sektor orientiert und die hier ansässigen bedeutenden Textilunternehmer durften wegen des Zensuswahlrechtes darauf vertrauen, weiterhin in der Führungsspitze vertreten zu sein. Die Grundeigentümer und Ratsvertreter in Oberriedergeburt konnten sich weitere Vorteile von der Eingemeindung versprechen, da der Austritt aus dem Bürgermeistereiverband und die Bildung einer eigenen Stadtgemeinde eine noch größere Unabhängigkeit und Abkoppelung von den Interessen des „Landes“ darstellten¹⁸¹. Als Gründe der Eingemeindung gab Hütter (1984) die Wiederherstellung einer größeren „Identität zwischen Verwaltungs- und Wirtschaftsraum“ an, da besonders der „Kernbereich Gladbach“ mit seiner „Kleingliedrigkeit und Administrationszersplitterung“ den neuen Aufgaben nicht gewachsen war (Hütter 1984/II, 5). Die Absicherung der gegensätzlichen Interessen von Stadt und Land ist sicherlich ein weiterer wesentlicher Grund (s.o.). Die Eingemeindung kann somit als konzertierte Aktion der ökonomisch-politischen Führungselite von „Gladbach“ und Oberriedergeburt betrachtet werden. Ein tatsächlicher Interessenkonflikt bestand nur zum landwirtschaftlich und hausindustriell dominierten Oberriedergeburt.

Die Frage, ob nach der Eingemeindung oder in deren Erwartung sich Planungsinhalte des Bauplans änderten, muß verneint werden: Inhaltliche Konflikte und unterschiedliche Haltungen der beiden Spezialgemeinderäte zur Planung bestanden nicht. Die Bahnstrecke wurde zwar bezüglich einer stadtnäheren oder stadtfirneren Lage diskutiert; beide Streckenführungen lagen im Gemeindegebiet von Oberriedergeburt (vgl. Abb. 57)¹⁸².

7.8 Die Planungsphase von der Offenlage 1856 bis zur Planfassung 1858

Erneute Einreichung des Stadtbauplanes und Offenlagen 1856/1857: das zeitliche Verfahren

Die erste Offenlage der zweiten Planfassung von 1852 erfolgte vom 9. bis 16. Juni 1856¹⁸³. Im Juli 1856 wurde der Plan mit sämtlichen Reklamationen bei der KRД eingereicht. Im November 1856 drängte der Landrat wegen der anhaltenden Bautätigkeit zu einer Entscheidung¹⁸⁴.

Die KRД forderte umgehend den Plan von Bauinspektor Weise in Neuß an, bei dem das gesamte „Planpaket“ zwecks ausstehender örtlicher Prüfung der eingereichten Verbesserungsvorschläge mit der Baukommission und dem Bürgermeister lag¹⁸⁵. Anfang Januar 1857 wurde den Einwendern das Ergebnis „protocollarisch“ eröffnet und vom 19.1. bis 26.1.1857 die zweite Offenlage durchgeführt, die sich vor allem auf die Veränderungen der Planung durch die Reklamationen der ersten Offenlage bezog. Bis auf die Gebr. Widenmann zeigten sich die Reklamanten mit der getroffenen Entscheidung einverstanden.

Am 3.2.1857 trat der Gemeinderat zusammen, um den Punkt „Erledigung der Reklamationen“ zum Stadtbauplan zu beraten. Im Protokoll wurde vermerkt, daß alle „Privat-Reklamationen“ erledigt waren und bei der zweiten Offenlage keine weiteren Einwände erhoben wurden¹⁸⁶.

Die vom Gemeinderat beantragten und von der KRД verworfenen Änderungen im Rasterplangebiet wurden erneut beantragt. Am 2.3.1857 teilte Sachbearbeiter Krüger in einem Schreiben dem Landrat mit, daß die KRД den erneut vorgetragenen „Änderungswunsch nicht gutheißen“ (HStA Reg.Düs.1012, 124) konnte. Daraufhin zog der Gemeinderat seinen Einwand zurück, um das Verfahren wegen der „fortdauernd ... vorgenommenen Neubauten“ zu beschleunigen. Das Interesse der Gemeinde an der Genehmigung des Planes war so groß, daß eigene inhaltliche Positionen zurückgestellt wurden.

Doch erneut geriet der Planentwurf in die Mühlen der Verwaltung: Die nunmehr inhaltlich und formal „abgesegneten“ Pläne wurden zwecks Anfertigung der Reinzeichnung zum Bauinspektor Weise nach Neuß versandt. Dieser lehnte wegen eigener Arbeitsüberlastung und Fachkräftemangel den Auftrag ab. In Übereinkunft mit der Gemeinde wurde Geometer Arnz in Mönchengladbach unter der Bedingung beauftragt, bis Ende April die Reinzeichnung fertigzustellen¹⁸⁷. Immer wieder scheiterte die Einhaltung des Terminplanes an Geometer Arnz¹⁸⁸.

Erst am 26.8.1857 konnten die Reinzeichnung des Bauplanes, die Nivellementspläne, die Revisionsbemerkung von Bauinspektor Weise und die Bescheinigung von

Geometer Arnz eingereicht werden¹⁸⁹. Damit wurde zum ersten Mal nach 5 Jahren ein genehmigungsreifer Planungsstand erreicht.

In Düsseldorf wurde der Plan rasch von Baurat Krüger revidiert¹⁹⁰ und hätte zur Erlangung der „Allerhöchsten Bestätigung“ nach Berlin weitergereicht werden können, wenn nicht ein „vollständiger und motivirender Erläuterungsbericht“ (HStA Reg.Düs.1012, 131) gefehlt hätte. Innerhalb von 14 Tagen sollte der Bericht vorgelegt werden. Der Auftrag ging an Geometer Arnz, der abermals nicht zu Rande kam und schließlich den Bürgermeister Rottländer selber „zur Feder“ greifen ließ, der in seinem Bericht die wohl ausführlichste Erläuterung zum Planungsverfahren bis 1857 lieferte¹⁹¹.

Wie bereits bei vorherigen Nachforderungen der KRD stellte sich die Frage, warum die KRD die Stadt nicht schon längst auf den erforderlichen Bericht aufmerksam gemacht hatte. Zynisch erscheint es dann, als nach der Einsendung des Erläuterungsberichtes im September 1857 am 26.10.1857¹⁹² sämtliche Unterlagen erneut zurückgereicht wurden, da nach § 9 der Berliner Ministerialinstruktionen vom 12.5.1855 alle fraglichen Beschlüsse der Kommunalbehörde und Gutachten der Baukommission in beglaubigter Abschrift mit eingereicht werden mußten. Eine Tatsache, die dem Sachbearbeiter in Düsseldorf bekannt gewesen war. Auf eine bewußt provozierte Verschiebetaktik seitens der KRD kann jedoch nicht geschlossen werden, da sie jeweils enge Termine für die Zusendung der fehlenden Unterlagen festsetzte. Eher muß menschliches Versehen und unbedachter Umgang mit dem Verfahren angenommen werden, obwohl das große Interesse der Stadt Mönchengladbach an einer Genehmigung des Planes bekannt war. Es gab kein „kreatives Mitdenken“, sondern nur ein schrittweises Abhaken der Formalien – eine Art bürokratische Krankheit, die auch heute oft der Verwaltung zur Last gelegt wird¹⁹³.

Die Gemeinde bekam die Arroganz der Macht der Genehmigungsbehörde zu spüren. Sie saß mit ihrem Wunsch nach einer genehmigten Plangrundlage von 1852 und 1857 zwischen den Stühlen: einerseits arbeitete das Fachpersonal nicht schnell genug und andererseits folgten ständige Nachforderungen und Verbesserungsvorschläge der KRD. Diese befand sich ihrerseits in der Zwangslage, die neuen Instruktionen des preußischen Erlasses vom 12.5.1855 umsetzen und auch im Wortlaut auf laufende Planungsverfahren anwenden zu müssen, wenngleich dieser sich im wesentlichen an der bestehenden rheinischen Praxis orientierte.

Das formale Verfahren sah strenge Beteiligungsverpflichtungen der betroffenen Bürger und der Gemeinde vor mit Planoffenlage, Anregungen und Bedenken, notwendigen Abwägungsprozessen, gutachterlichen Stellungnahmen und der protokollarischen Eröffnung der Entscheidung gegenüber den privaten Einwendern. Die Offenlagen der zweiten Planfassung fanden nach dem Erlaß der für ganz Preußen verbindlichen Verfahrensregeln von 1855 statt. Die nach § 9 dieses Erlasses erforderliche Zu-

sammenstellung aller fraglichen Beschlüsse und Gutachten, die für die Beurteilung durch die Genehmigungsbehörde in Berlin notwendig waren und aus denen der Sachverhalt aus der Sicht der Gemeinde und den Bürgern detailliert hervorging, wurde 1857 nachgefordert. Die Vorlage der Abschriften wurde vorher nicht verlangt. Wenn auch nicht wortwörtlich, so waren dennoch die inhaltlichen Positionen durch die Berichte von Bürgermeister und Landrat der KR D bekannt¹⁹⁴.

Im Januar 1858 waren endlich alle Unterlagen und Beschlüsse zusammengestellt und wurden bei der KR D eingereicht. Im April 1858 verschickte die KR D das gesamte „Planpaket“ mit einem umfassenden Bericht über die Planerstellung seit 1835 zum ersten Mal zur obersten Genehmigungsbehörde, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, nach Berlin. Die KR D betonte, daß die Genehmigung dringend sei, um den „unregelmäßigen Ausbau der neu entstehenden Stadtheile“ zu verhindern und mit dem ausdrücklichen Hinweis, daß der Plan „sowohl die Eigentumsrechte der Privaten als auch die Interessen der Stadt Gladbach und die Bedürfnisse des Verkehrs möglichst berücksichtigt“ (HStA Reg.Düs.1012, 143).

Das Ministerium nahm den Abwägungs- und Beurteilungsprozeß nur auf der Grundlage der eingereichten Unterlagen vor¹⁹⁶.

Die Frage des „Einzuges“ alter Wege im Rasterplangebiet: eine neue Umsetzungsproblematik

Nicht nur das formale Verfahren, sondern erneut inhaltliche Fragen zum Rasterplangebiet nördlich der Krefelder Straße sowie zum „Diagonalweg“ südlich der Krefelder Straße wurden seitens der KR D aufgegriffen. Ende 1857 stellte die KR D eine bis dahin nicht angesprochene Frage nach der „Umsetzung“ des Planes. Der „bisher unberührt gebliebene“ Umstand müsse angesprochen und geklärt werden, wie mit bestehenden, die Quartiere diagonal durchschneidenden Wegen¹⁹⁷ umgegangen werde.

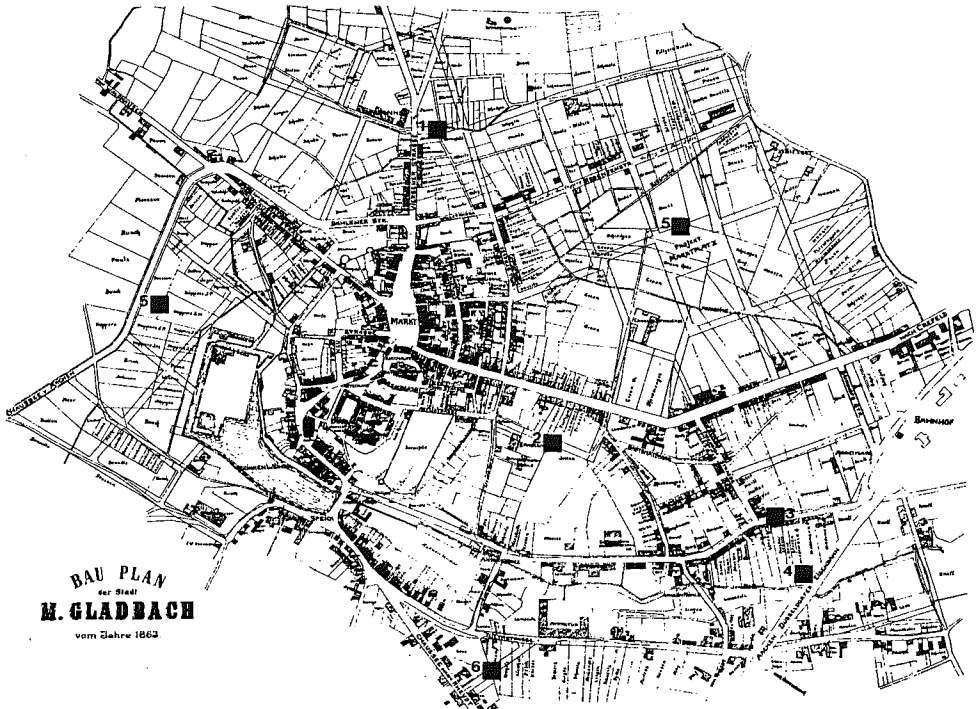
Bürgermeister Rottländer bezog in seinem Bericht wie folgt Stellung¹⁹⁸: Bei den drei bestehenden, das Erweiterungsgebiet (hier das Rasterplangebiet) durchschneidenden Hauptfußwegen wurden die beiden sich im Besitz der Gemeinde befindlichen Wege kurzerhand „eingezogen“, während der im Privatbesitz befindliche „Diagonalweg“ zwar kritische Grundstückszuschnitte brachte, aber zur rückwärtigen Erschließung der Grundstücke als notwendig erachtet wurde (s.u.). Es wurden keine Aussagen gemacht, wem die eingezogenen städtischen Flächen zufielen und wie die Abtretung der neuen Wegeflächen geregelt war¹⁹⁹.

Inhaltliche Positionen der Reklamationen und Ergebnisse des Abwägungsprozesses

Zu diesem Zeitpunkt der Planung bestand, bis auf den Wunsch der KR D nach Einziehung oder zumindest Verbreiterung des „Diagonalweges“, keine abweichende inhaltliche Haltung zwischen der gemeindlichen Position und der KR D.

Abbildung 74

Räumliche Zuordnung der privaten und gemeinderätlichen Reklamationen bei der Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1856



- 1 Reklamation Dechant Halm: Abänderung des Straßenverlaufes
- 2 Reklamation Hollweg und „Consorten“: Einführung einer weiteren Straße (siehe auch Abb. 75)
- 3 Reklamation Gebrüder Sempell und G. Tokamp: gegen die Verbreiterung der Lüpertzender Straße
- 4 Reklamation Gebrüder Widenmann: gegen den Wasserabfluß über ihre Bleichwiesen etc.
- 5 Gemeinderat: Forderung nach Berücksichtigung einer strengen Parallelität der Straßenführung im nördlichen und westlichen Stadterweiterungsgebiet
- 6 Gemeinderat: Auslegung einer weiteren Straßenverbindung zur Chaussee nach Rheydt

Anmerkung: Die räumliche Zuordnung der Reklamationen von 1856 wurden in den 1863 genehmigten Stadtbauplan von Mönchengladbach eingetragen. Bei der 1856 offengelegten Planfassung handelte es sich nicht um die genehmigte Fassung von 1863; allerdings flossen in diesen Plan die gewünschten Abänderungen von 1856 weitgehend ein; aus: hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

Der Planungsentwurf von 1852 wurde unter Beteiligung der Gemeinde, der Fachleute und der KRd erstellt. Mit der ersten Offenlage kamen 1857 als neue Akteure die betroffenen Bürger hinzu.

Die Planung hatte die Altstadtstraßen und die bereits angebauten Ausfallstraßen weitgehend gesichert und somit im bebauten Bereich nicht gravierend in die Baustruktur eingegriffen. In den neuen Erweiterungsgebieten griff sie mit der Vorgabe des rechtwinkligen Straßennetzes dagegen stark in die bestehenden Grundstücksgrenzen und Wegbeziehungen ein. Dennoch gab es insgesamt nur fünf „Reklamationen“, die sich überwiegend auf Änderungswünsche zu den Straßenbreiten und zum geänderten Straßenverlauf bezogen bzw. eine zusätzliche Wegverbindung forderten. Privatklamationen seitens der Grundeigentümer aus dem Rasterplangebiet tauchten ebensowenig auf wie seitens der in den Altstadt durch einige Straßenerweiterungen betroffenen Grundeigentümer. Die Baukommission und der Gemeinderat machten sich für die Forderung nach einer konsequenten Rechtwinkligkeit der Bauquartiere im Westen und Osten stark. In den Berichten des Gemeinderates zur Rasterplanung wurde allerdings von einem breiten Wunsch des „Publikums“ nach rechtwinkligen Bauquartieren gesprochen, der auf einen Planungskonsens zwischen privaten Grundeigentümern und Gemeinderat schließen ließ. Die Umsetzung der Planung war im wesentlichen erst auf der Grundlage einer Grundstücksumlegung möglich.

Die Reklamationen der ersten Offenlage

In der ersten Offenlage im Juni 1856 wurden sowohl die Bedenken der Privaten als auch des Gemeinderates deutlich. Die Planungsziele oder die Ausdehnung des Planungsgebietes wurde nicht in Frage gestellt. In der Hauptsache ging es um die Abwehr von Eingriffen in eigene Grundstücksbelange. Der Gemeinderat unterstützte z.T. Wünsche nach Reduzierung der Straßenbreiten und setzte sich für eine strenge, rechtwinklige Form der Baublöcke ein. In dem 1863 genehmigten Plan wurden die gewünschten Abänderungen der ersten Offenlage räumlich zugeordnet (Abb. 74).

Die Vorschläge und Änderungswünsche der Baukommission und des Gemeinderates und die Stellungnahmen von Bauinspektor und KRd

Die Beratung fand zuerst innerhalb der Baukommission statt, die ihre inhaltliche Position dem Gemeinderat vortrug; dieser faßte den Beschluß²⁰⁰.

Die Baukommission²⁰¹ unterbreitete am 26. Juni 1856 sechs Vorschläge zu der vorliegenden Planung²⁰², die vom „Gemeinderath adoptirt“ (HStA Reg.Düs.1012/114a vom 12.7.1856) und von Bürgermeister Rottländer „nach der Lage der Verhältnisse für nothwendig“ angesehen wurden. Gutachter Weise bezog zu den einzelnen Punkten Stellung (6.12.1856).

1. Die Kommission forderte die Anlage einer Verbindungsstraße mit der Chaussee nach Rheydt, die Gutachter Weise als berücksichtigungswert befand; sie sollte nach

der in „Bleilinie angedeuteten“ Form ausgeführt werden. Die KRD genehmigte den Vorschlag mit der Maßgabe, daß die vorgeschlagene „scharfe entstehende Ecke abgeschragt“ (HStA Reg.Düs.-1012, 119 vom 6.12.1856 und 1012, 122 vom 18.12.1856) bzw. abgestumpft wurde.

2. Mit Bezug auf die Minimalforderung des Erlasses von 1855 (§ 4) sollten alle neu projektierten Straßen im Westen der Stadt 36 Fuß und bei größeren Steigungen 40 Fuß breit werden²⁰³. Die KRD erklärte sich mit dem Vorschlag einverstanden²⁰⁴. Der fortschrittliche Planungsansatz, möglichst breite Straßen anzulegen, wurde hier seitens der Gemeinde mit Berufung auf die Ministerial-Instruktion vom 12.5.1855 formuliert. Bauinspektor Weise und die KRD hielten dies für „zweckmäßig“ bzw. erklärten sich „einverstanden“, obwohl diese Forderung als explizites Interesse der Regierung bei der Umsetzung der Instruktionen bereits vor der Offenlage hätte in die Planung eingebracht werden müssen. Die Gemeinde hatte zu diesem Zeitpunkt noch ein großes Interesse an der Planfeststellung und war bemüht, eventuellen Verzögerungen, die sich z.B. aus der Nichteinhaltung ministerieller Instruktionen ergaben, aus dem Wege zu gehen.

3. und 4. Die Stadterweiterung im Osten und Westen der Stadt sollte dort, wo keine Terrainschwierigkeiten dem entgegenstand, in möglichst parallelogrammer Form²⁰⁵ erfolgen und im Osten sollten die Quartiersstraßen, einschließlich der Bahnhofstraße, senkrecht zur Krefelder Straße geführt werden.

Während Bauinspektor Weise überwiegend aus Gründen neuer Vermessungsarbeiten und damit weiterer Verzögerungen die Planänderung ablehnte sowie der nördlich der Krefelder Straße vorgesehenen Planung schon weitestgehende Rechtwinkligkeit bescheinigte, führte die KRD die Rücksicht auf bereits bestehende Gebäude als Planungsleitlinie für den Erweiterungsentwurf im Osten an. Dem Wunsch nach rechtwinkliger Blockeinteilung im Westen kam die KRD nach; von Seiten der KRD wurde damit das „Zeitargument“ (neue Vermessung) bei der Planfeststellung, welches der Bauinspektor anführte, nicht geteilt.

Über die unnachgiebige Position der KRD zur Frage der vollständigen Rechtwinkligkeit der Quartiere im Osten kam es zu weiteren heftigen Auseinandersetzungen. Der Gemeinderat beantragte nochmals die Änderung: es sei „gleich Anfangs Absicht des Gemeinderathes und der Bau-Commission (gewesen), die Crefelderstraße als Basis für parallelogramme Straßen-Quarree's“ im Norden zu nutzen und „nur durch ein Mißverständnis des Geometers, der einen alten Plan vom Jahre 1837 im Auge gehabt, ist dieser Wunsch unerfüllt geblieben“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 3.2.1857). „Gerade gegen diese nicht winkligen Quartiere hat sich das Publikum allgemein ausgesprochen (da es) nicht gleichgültig sein kann, ob winklige oder nicht winklige Baustellen vorliegen, vielmehr auf erstere besonders Werth gelegt werden wird“. Der Bürgermeister betonte ausdrücklich, daß der Gemeinderat „als Organ der öffentlichen Meinung“ aufgetreten sei (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 4.2.1857)²⁰⁶.

Das zweckrationale Argument der besseren Baustelleneinteilung bei rechtwinkligen Straßen war somit lokal weit verbreitet und wurde von den Gemeindevertretern vehement vorgebracht. Nicht zuletzt waren die Interessen von Gemeinderat und Grundeigentümer auch in persona identisch; waren doch mit Pferdmeenges, Pauen, Schiedges, Erckens und Merckens Grundeigentümer aus dem „Rasterplangebiet“ im Gemeinderat vertreten²⁰⁷. Der Bitte um Genehmigung seines aufrecht gehaltenen Antrages fügte der Gemeinderat bei, daß „außer einer alter baufälligen Scheune des p. Derichs zu Sittard am äußersten Ende des Rayons, kein Gebäude der parallelogrammen Ausführung im Wege steht“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 4.2.1857).

Diese Einschätzung mußte insoweit korrigiert werden, da die Spinnerei Croon an der Krefelder Straße, die sich in das Gebiet hinein erstreckte, berücksichtigt werden mußte; ebenso wirkten sich die bestehenden Gebäude entlang der Krefelder Straße auf die Anbindung der ins Rasterplangebiet führenden Straßen aus (vgl. Abb. 74).

Der Landrat sah dem Rasterplangebiet zuviel Bedeutung beigemessen, da dieser Teil des Bauplanes nicht „bald zur Ausführung kommen“ würde; eine Einschätzung, die die spätere Bauentwicklung bestätigte. Eine Begründung für seine Einschätzung lieferte er nicht. Er wies lediglich auf das große Bauinteresse südlich der Krefelder Straße und im Bahnhofsbereich hin.

Die KRD lehnte erneut die Eingabe mit der Begründung ab, es sei keine vollständige Rechtwinkligkeit durchzuführen, „da bei dem Anschluß an alte vorhandene Straßen jene Regelmäßigkeit entweder an der einen oder anderen Straße fortfallen müßte“. Auch die Bleistiftzeichnungen des Gemeinderathes gewährleiten nicht überall die Rechtwinkligkeit und es sei „kein rechter Nutzen erzielt, sondern nur unnöthiger Zeit- und Kostenaufwand“ (HStA Reg.Düs.1012, 124V vom 2.3.1857). Mit dem Hinweis auf bestehende Straßenanschlüsse machte sich die KRD wieder ein mehr „praktisches“ Argument zu eigen.

Am 25.3.1857 wurde aus Mönchengladbach gemeldet, das „die Einwände nicht weiter erhoben werden“ und auf die Reinzeichnung und Beschleunigung der Genehmigung mit „Rücksicht auf die fortdauernd hierselbst vorgenommene Neubauten“ (HStA Reg.Düs.-1012, 125 vom 25.3.1857) gedrängt wurde, dem sich der Landrat anschloß.

5. Der Gemeinderat bezog sich weiterhin auf den Einwand von Privaten (siehe nachfolgend die Eingabe von Sempell und Tokamp) zur Reduzierung einer Straßenbreite.

6. In der Steppesgasse sollte die Baulinie verschoben werden. Dieser Vorschlag des Gemeinderates ließ sich nicht mehr genau lokalisieren, da die genannten Grundeigentümer in der Planfassung von 1863 nicht mehr auftauchten. Vermutlich ging es um eine rechtwinklige Einmündung der Steppesgasse in die Lüpertzender Straße (Nr. 64–67) und um eine Straßenverbreiterung. Bauinspektor Weise als auch die KRD erklärten sich mit dem Vorschlag einverstanden.

Seitens des Gemeinderates wurden die Belange des Verkehrs und die für die Bebauung günstige Baublockeinteilung bei rechtwinkligem Straßenverlauf in den Mittelpunkt gestellt und gegenüber der KRD verteidigt. Diese wiederum erkannte die damit z.T. verbundene Umsetzungsproblematik und war eher zu Abweichungen von der „reinen Lehre“ bereit. Weder der Gemeinderat noch der Bürgermeister äußerten zu dieser Zeit irgendwelche Bedenken zur Frage der Durchführung der von ihnen geforderten „optimalen“ Planung.

Die „Privatreklamationen“

Eingabe der Gebrüder Widenmann

Die Eingabe der Gebrüder Widenmann²⁰⁸ vom 3.7.1856²⁰⁹ bezog sich auf den Wasserabfluß im östlichen Plangebiet. Die Entwässerung war über das Grundstück von Peter Krall und der Bleichwiese von Georg Widenmann zur Bleichwiese der Gebrüder Widenmann hin vorgesehen; die frühere Abführung des Wassers am Krallschen Grundstück vorbei zum Gladbach war durch den Bau des Bahndammes unterbrochen worden²¹⁰. Von ihren Bleichwiesen wollten die Gebrüder Widenmann keine Flächen abtreten und forderten statt dessen einen Durchstich durch den Bahndamm zum Gladbach²¹¹.

Durch die Erhöhung der Lüpertzender Straße war weiterhin der „Wasserabfluß der neben gelegenen Grundstücke auf die öffentliche Straße nicht mehr möglich ... es sey denn, wenn ein tiefer Graben bleibt“ und die Absenkung der Straße „allgemein nützlich und nöthig“ wäre. Ebenfalls wurde auf einen kleinen Fehler in der Baulinienführung hingewiesen²¹². Diesen Einwand hielten der Bauinspektor und die KRD zwar für unbedeutend, doch sollte der Vorschlag in dem Plan „rectificiert“ (berücksichtigt)²¹³ werden.

Der Gemeinderat erklärte sich „für nicht competent“, die angesprochenen Fragen zu klären und wollte der KRD die Entscheidung überlassen. Auch der Bürgermeister betonte, daß es einer „technischen Untersuchung bedurfte“ (HStA Reg.Düs.1012, 144R vom 12.7.1856). In seinem Gutachten erklärte Bauinspektor Weise, daß für die „Abführung des Rinnsteinwassers ... der projektierte Durchlass“ erforderlich sei; der weitere Abfluß zum Gladbach könne nur längs des Eisenbahndammes stattfinden. Er schlug vor, eine gepflasterte 3 Fuß breite und 1 Fuß tiefe Rinne längs der Bahn durch den Verursacher, die Eisenbahnverwaltung, anlegen zu lassen²¹⁴. Die KRD schloß sich dieser Auffassung an²¹⁵. Die Frage der Kostenübernahme sollte noch offen gehalten und der Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit „zur Einlegung einer Opposition“ freigestellt werden.

Bezüglich der höher gelegten Lüpertzender Straße stimmte der Bauinspektor Weise den Bedenken zu²¹⁶. Dem Vorschlag des Bauinspektors, die Entwässerung an der Lüpertzender Straße auf die rückwärtigen Grundstücksbereiche zu führen, folgte die KRD

hen. Keine der Eingaben richteten sich mit diesbezüglichen Forderungen oder Beschwerden an die Stadt.

Einspruch des Dechanten Alexander Halm im Namen der Franziskanerinnen

Dechant Halm trat als Kommissar der Franziskanerinnen auf und forderte im Einmündungsbereich der neu geplanten Straße in die Viersener Straße (beim Waisenhaus) eine Planungsänderung, die nicht allein das Grundstück „der armen, hilflosen Ordensfrauen“ betraf, sondern den gegenüberliegenden Nachbarn gleichermaßen²²¹ (vgl. Abb. 74).

Halm bat um baldige Mitteilung der Entscheidung, da auf dem Gelände der Franziskanerinnen „Bauten beabsichtigt werden“, die erst nach Klärung der Baulinien weiter vorbereitet werden konnten²²².

Der Gemeinderat schloß sich dem Dechanten Halm an, obgleich die Eingabe „nach Ablauf des anberaumten Termines“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.) eingegangen war. Auch Bauinspektor Weise²²³ sah keine Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Vorschlages. Die KRD genehmigte die Änderung²²⁴. Der Pfarrer nahm in der Eröffnung die Entscheidung natürlich gerne an (7.1.1857).

Dechant Halm war eine bedeutende Persönlichkeit in der Stadt; er war vor allem durch sein soziales Engagement bekannt geworden. Das durch die Abänderung betroffene Gemeinderatsmitglied Pauen fehlte in der entscheidenden Gemeinderatssitzung über die Eingabe des Dechanten. Alle Behörden verhielten sich sehr „zuvorkommend“ bei der Annahme des Vorschlages von Halm, obgleich er verspätet einging.

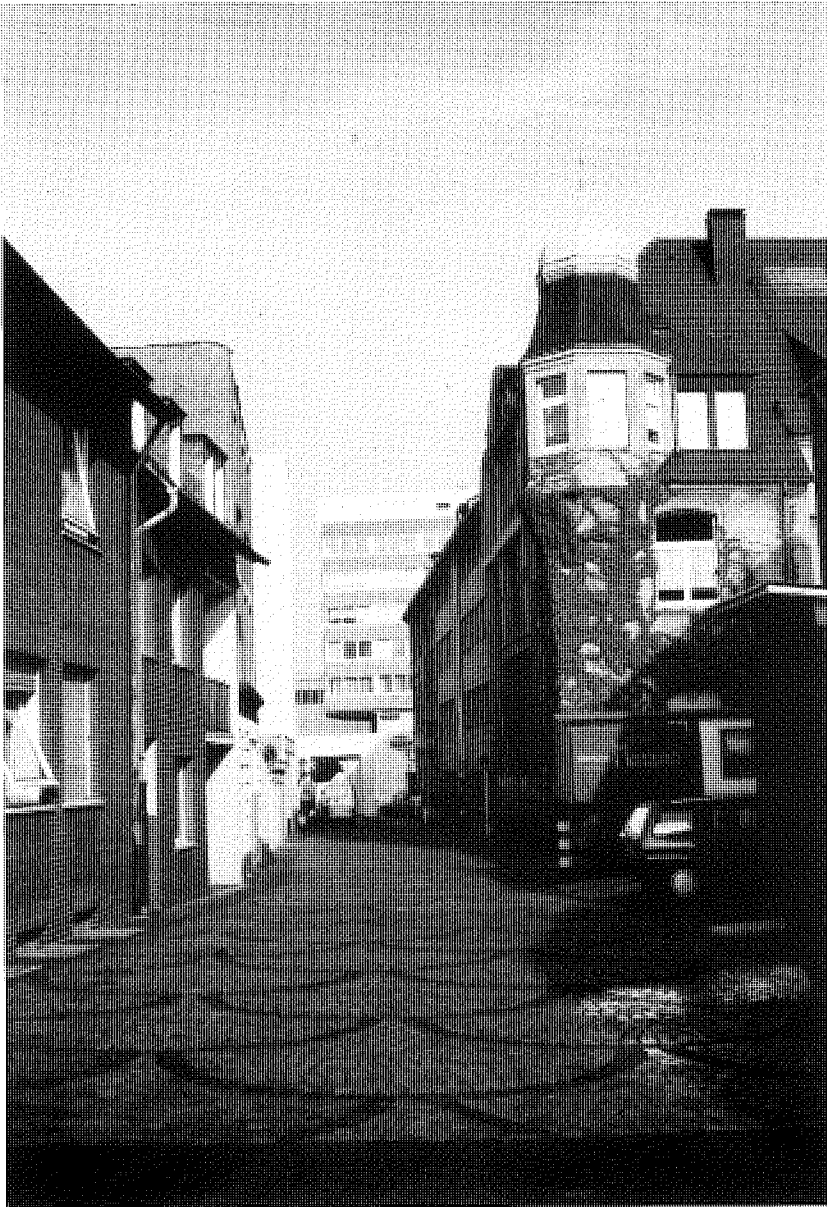
Eingabe von Eduard Hollweg und Consorten

Eduard Hollweg und weitere 8 Unterzeichner (u.a. H. Bornefeld, P. Otten, H. Förster, M. Hoster) bemängelten in ihrer Eingabe vom 26.6.1856, daß „die Pastoratstraße nicht weiter durchgeführt“ wurde, sondern an der Gasse endete, „welche aus der Crefelder Straße am alten katholischen Kirchhofe vorbei nach der Flieth führt“. Mit einer eigens angefertigten Handskizze (Abb. 75) schlugen sie eine weitere Straße gleichlaufend mit der Krefelder Straße vor, die „nach Norden in angemessener Breite auf die Crefelder Straße geführt“ werden sollte. Als Begründung wurde angegeben, daß „dadurch unten vier Straßen verbunden, die angrenzenden Grundstücke sehr im Werth erhöht und viele neue Baustellen gewonnen werden“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 26.6.1856)²²⁵ (Abb. 76).

Der Gemeinderat schloß sich dem Wunsch der Grundbesitzerlobby am 11.7.1856 an. Er hielt die Straße und ihre parallele Führung zur Krefelder Straße für zweckmäßig, wenn „wegen des bedeutenden Falles (Straßengefälle Anm.d.V.) keine gar zu erheblichen Hindernisse im Wege stehen“. Der Bürgermeister schlug eine örtliche Untersuchung wegen der schwierigen Terrainverhältnisse vor. Gutachter Weise legte ein Gefälle von 10 Zoll je laufende Ruthe fest²²⁶.

Abbildung 76

Foto der nachträglich im Zuge der Reklamationen von den Grundbesitzern geforderte Straßeneinführung im heutigen Stadtbild (Krichelstraße in Mönchengladbach, 1992)



Die KRd schloß sich der Reklamation mit der Forderung an, daß die Straße das geforderte Gefälle und eine Straßenbreite von 40 Fuß erhielt²²⁷. Das Ergebnis der Verfügung der KRd wurde durch den Bürgermeister den Reklamanten am 7.1.1857 eröffnet, die sich einverstanden erklärten²²⁸.

7.9 Die Prüfung der Planfassung von 1858 in Berlin und die erfolgten Abänderungen

Die „Berliner Auflagen“ zur Planfassung von 1858

Im April 1858 wurde der Bauplanentwurf einschließlich der Anlagen zwecks Genehmigung nach Berlin eingereicht. Die Planfassung von 1852 enthielt zusätzlich die Änderungen aus der ersten und zweiten Offenlage. Im Berliner Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wurde der Vorgang zügig bearbeitet und eine umfassende Stellungnahme abgegeben²²⁹.

Ausdrücklich wurde zu inhaltlichen Fragen Stellung genommen bzw. Änderungswünsche vorgetragen, die zügig mit dem Gemeinderat verhandelt werden sollten. Der örtlichen Ratsvertretung wurde von „oben“ ein deutliches Gewicht bei der Planung beigemessen. Über die Möglichkeit der Reklamation und mit dem Gemeinderat als Sprachrohr ihrer Interessen, erhielten die Grundeigentümer immer mehr Gewicht bei der Entscheidung der Planungsbehörden. Das Berliner Ministerium achtete auf eine schlüssige und nachvollziehbare Argumentation des Gemeinderates und der KRd bei der Ablehnung oder „Adaption“ der Reklamationen. Es sollte möglichst ein allgemeiner Konsens geschaffen und Konflikte vermieden werden.

Die Genehmigungsbehörde in Berlin bezog zu den inhaltlichen Punkten des Stadtbauplanes Stellung, die zu den bedeutendsten der damaligen Städtebaudebatte gehörten und die bereits Eingang in „allgemein“ gültige bzw. anerkannte Planungsleitlinien, wie dem Ministeriellen Erlaß von 1855, gefunden hatten und im Prinzip von allen beteiligten Behörden und Gremien zum „Thema“ bei der Beurteilung gemacht wurden:

- Als günstigster Parzellenzuschnitt wurde die Rechtwinkligkeit der Baublöcke angesehen; die rationalste und effektivste Form für eine Bebauung aus Sicht der Bauunternehmer und Grundeigentümer.
- Die allgemeinen Verkehrsbelange und der gute Anschluß des Bahnhofes wurden als leitendes Planungsziel hervorgehoben.
- Die Anlage von Plätzen als städtebauliches Gestaltungsmittel zur Erzeugung von „guten Lagen“, als idealer Standort für öffentliche Gebäude und als Marktplatz wurde anerkannt und als Forderung erhoben.

Die Rechtwinkligkeit der Baublöcke

Der erste Änderungswunsch der Berliner Baubehörde bezog sich auf die Rechtwinkligkeit der Baublöcke. Bei der Frage der Rechtwinkligkeit der Bauquartiere bildete sich eine Interessengleichheit zwischen der Gemeinde und dem Berliner Ministerium mit dem Ziel heraus, die „beste“ Baublockeinteilung zu finden. Die Gemeinde hatte dieses

Ziel vor dem Druck aus Düsseldorf bereits aufgegeben und den Kompromiß der „fast parallelen Baublöcke“ akzeptiert, da sie die Genehmigung des Bauplanes nicht gefährden wollte. Die Unterstützung ihrer Ziele durch die Berliner Behörde konnte der Gemeinde zu diesem Zeitpunkt nicht recht sein, da dies zu einer erneuten Verzögerung geführt haben würde²³⁰.

Im Gegensatz zur KRД und dem Gutachten des Bauinspektors Weise sah das Ministerium²³¹ die Bedenken der Gemeinde bezüglich der Rechtwinkligkeit der Bauquartiere als begründet an. Die in dem Gutachten von Weise enthaltenen Vorschläge sollten berücksichtigt werden²³².

Die Begründung der KRД, daß sich keine „ganz vollständige Regelmäßigkeit“ herstellen ließ, konnte in Berlin „in Ermangelung des betreffenden Planes“ (HStA Reg.Düs.1012, 147R) nicht überprüft werden. Damit stellte Berlin gleichzeitig die fachliche Beurteilung durch die KRД in Frage bzw. wollte die Sachlage selber überprüfen.

Der Bauplan wurde von Kreisbaumeister Lange umgearbeitet²³³ und die Rechtwinkligkeit der Straßen in den Erweiterungsgebieten stärker beachtet²³⁴. Aus den Erläuterungen des Baumeisters zum überarbeiteten Plan ließ sich schließen, daß die Änderung bezüglich der Richtung der Straßen nicht wesentlich war, da in den „Gefäll-Verhältnissen durch die Umarbeitung des Entwurfes nur durchaus unwesentliche Veränderungen herbeigeführt werden; die neuen Straßen fallen mit den früher projektierten meist so ineinander, daß das Nivellement für beide gleich passend ist“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 3.8.1858). Bei der Forderung nach Rechtwinkligkeit schien es tatsächlich nur um die Frage der „vollständigen“ Rechtwinkligkeit der Straßen gegangen zu sein. Daß die sonst bei technischen Fragen sehr kritische KRД der Verwendung der alten Nivellements zustimmte, ließ weiterhin Schlüsse auf die geringfügige Veränderung der Straßenrichtung zu²³⁵.

Dagegen muß schon von einer Verschiebung der Straßenlage ausgegangen werden, da bereits Kreisbaumeister Lange in seinem Bericht die neue Parallelführung der projektierten Straßen zur Krefelder Straße für den Bereich „zwischen dem Hause von Pferdenges und der Bahnhofs-Straße“²³⁶ beschrieb, die eindeutig identisch mit der der genehmigten Planfassung war. Daraus läßt sich auch der „Knick“ bzw. die Durchbrechung des strengen Rasters im Bereich der Croonsfabrik erklären, da die Krefelder Straße ab dem Haus von Pferdenges einen Knick machte und das Raster den Verlauf der Krefelder Straße zwischen „Pferdenges und der Bahnhofs-Straße“ als Bezugslinie für die nördlich dahinterliegenden Straßen annahm. Da die weiteren Straßen im rechten Winkel zu diesen Ausgangslinien gelegt wurden, mußte zwangsläufig an einer Stelle ein Ausbrechen aus dem Raster erfolgen. Der „Bruch“ wurde zweckmäßig so gelegt, daß z.B. das bestehende Spinnereigebäude nicht durchschnitten wurde. Das Rasterplangebiet scheint seinen konsequenten Ausbau dem Berliner Ministerium und der Stadt Mönchengladbach zu verdanken.

Doch auch Kreisbaumeister Lange war zu Kompromissen unter Berücksichtigung der örtlichen Situation bereit, indem er unterhalb der Eisengießerei im Rasterplangebiet einen bestehenden Weg „benutzte“ und damit „schmale Absplisse von Grundstücken“²³⁷ mit der Folge kostspieliger Erwerbungen und Tauschverhandlungen vermeiden wollte.

Verkleinerung der Baublöcke am Bahnhof

Als zweiter Änderungspunkt wurde vorgeschlagen, die „großen Bauquartiere zwischen der Lüpertzender- und Bahnhofstraße durch mit diesen gleichlaufende Straßen in kleinere Abtheilungen zu sondern, da in dieser Gegend wegen der Nähe der Eisenbahn später ein lebhafter Verkehr und eine starke Bebauung zu erwarten steht, zu große Bauquartiere für den Verkehr sehr lästig sind“ (HStA Reg.Düs.1012, 147R) und die spätere Neuanlage von Straßen durch bestehende Gebäude unmöglich würde. Im Vordergrund standen langfristige Planungsabsichten: Die klaren Lagevorteile durch die Bahnhofsnähe sollten von vorneherein in die entsprechende „Form gegossen“ und durch zusätzliche Verdichtung attraktive Bauplätze gewonnen werden.

Der verbesserte Verkehrsfluß zum Bahnhof konnte bei diesem Vorschlag kein ausschlaggebendes Argument sein, da die geplanten neuen Straßen die Hauptzufahrtwege von der Krefelder Straße und der Lüpertzender Straße nicht in Frage stellten oder wesentliche Abkürzungen ermöglichten. Indirekt ging es um die bessere Ausnutzung der vorteilhaften Bahnhofsnähe und die weitere Teilung der ursprünglich sehr tiefen Baublöcke.

Weiterhin sollte der Baublock durch die Anlage eines Platzes am Bahnhof verkleinert werden. Weitere Veränderungen waren nur schwer möglich, da das Quartier zwischen der Krefelder- und der Wilhelmstraße entlang der Krefelder Straße schon so weit angebaut war, daß „es nur noch durch die im Plane mit punktierten Linien ange deutete Straße getheilt werden könnte“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 3.8.1858²³⁸). Der Änderungswunsch wurde umgesetzt und die Baublöcke verkleinert.

Anlage von Marktplätzen

Die dritte Änderung bezog sich auf die Anlage von Marktplätzen: statt „des einen ziemlich groß angenommenen Marktplatzes (sein) mehrere etwas kleinere (:etwa drei:) im östlichen Stadttheile gleichmäßig vertheilte öffentliche Plätze anzunehmen, und zwar einen davon möglichst nahe am Bahnhof, wodurch mehr Gelegenheit geboten würde, öffentliche Gebäude an freie Plätze zu verlegen“ (HStA Reg.Düs.1012, 148). Ein öffentlicher Platz in Bahnhofsnähe sei überall „wünschenswerth“.

In der 1852 verfaßten und 1856 offengelegten Planfassung war nur ein neuer großer Marktplatz im Rasterplangebiet vorgesehen, der bei der Überarbeitung verkleinert wurde. Der nördliche Teilbereich des projektierten Platzes sollte erhalten und der südliche überplant werden²³⁹.

Ein weiterer Platz „unmittelbar“ am Bahnhof wurde in einer Größe von 650 Quadratruthen konzipiert; mit dem Projekt des Platzes am Bahnhof wurde gleichzeitig der von Berlin gewünschten Verkleinerung des Baublockes zwischen Lüpertzender- und Bahnhofstraße entsprochen (s.o).

Für den dritten Platz schließlich wurde ein Standort auf der anderen Seite der Bahn zwischen den Nr. 79 und 80 (vgl. Abb. 74) empfohlen. Als „Markt-Platz (sei er) wohl zu nahe dem Bahnhofs“ gelegen, aber er eigne sich recht gut für den Bau einer Kirche mit dazugehörigem Pfarrhaus und Schule. Der Platz lag „im Mittelpunkt für die Ortschaften Pesch, Hardterbroich, Bonnenbroich, Lürrip, Hermges, Bauer und Drieschfallthor, die Aktien-Spinnerei und dem Bahnhof“, und bei der hier rasch wachsenden Bevölkerung würde der Neubau einer katholischen Kirche bald erforderlich werden. Von diesem Vorschlag des Kreisbaumeisters, der vorausschauend Flächen für Infrastruktureinrichtungen vorhalten wollte, nahm der Gemeinderat in der Sitzung vom 27.8.1858 „vorläufig Abstand“, ohne seine Entscheidung näher zu begründen (HStA Reg.Düs.25616, o.N.).

Die Berliner Behörde hielt sich mit ihrer Marktplatzforderung an ihren eigenen Erlaß von 1855, nachdem explizit Marktplätze als notwendige Infrastruktureinrichtungen in den Bebauungsplänen auszuweisen waren. In der Rheinprovinz wurden bei der Bauplanerstellung schon seit längerem Marktplätze in den Erweiterungsgebieten eingeplant; doch ein zusätzlicher Marktplatz in Mönchengladbach schien die KRD zufrieden zu stellen. Die Forderung nach drei Plätzen, mit besonderer Wertschätzung eines Platzes am Bahnhof, wurde erst durch die Berliner Behörde erhoben, obgleich die große Bedeutung der Bahnhofsplätze und die dynamische Bauentwicklung in den Bahnhofsbereichen, aus denen sich neue Kristallisationspunkte für die Stadtentwicklung ergaben, bei sorgfältiger Beobachtung der KRD hätte bekannt sein müssen. In diesem Punkt war der eingereichte Bauplanentwurf von Mönchengladbach noch eher „rückständig“ und der Bahnhofsbereich in der Planung (Stärkung seiner Funktion, günstige Verkehrsanbindung an die Altstadt, Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes etc.) nicht besonders gewürdigt worden. Der gesamte Bahnhofsbereich „dümpelte“ eher am Rande der Planung vor sich hin. Da es in Mönchengladbach kein Interesse der Eisenbahngesellschaft an der Verwertung des Bahnhofsumfeldes gab und auch kein anderweitiger Grundeigentümerzusammenschluß dies forcierte und den Lagevorteil in Bahnhofsnähe durch entsprechende Planung unterstützen wollte (s.o), wurde weder in Mönchengladbach noch seitens der KRD ein besonderes Augenmerk auf den Bahnhofsbereich gelegt. Innerhalb der kleinteiligen Grundeigentümerfraktion bildete sich keine einhellige Zielrichtung heraus. Erst als der Platz am Bahnhof konzipiert war, meldeten sich die betroffenen Grundeigentümer, die Verluste an Grundflächen zu befürchten hatten: Sie mischten sich nicht aktiv in die Planung im Vorfeld ein, sondern wurde erst reaktiv tätig.

Der heutige Bahnhofsvorplatz lag direkt jenseits des östlichen Randes des Planungsgebietes. Warum dieser Bereich ebenfalls entgegen der ursprünglichen Gebietsabgrenzung von 1836 abgetrennt wurde und der Bauplan nicht wenigstens noch um eine Baublockbreite das Bahnhofsumfeld mit gestaltete, ließ sich nicht klären.

Die überarbeitete Planfassung von 1858 – zeitlicher Ablauf bis zu den Reklamationen der zweiten Offenlage

Erste Erweiterungsabsichten des räumlichen Geltungsbereiches

Ende Mai 1858 wurde die Planung zur Überarbeitung nach Mönchengladbach weitergeleitet²⁴⁰. Ende Juli 1858 mahnte die KRD den Landrat zwecks Erledigung der Abänderungen an. Kreisbaumeister Lange teilte der KRD mit, daß die „Umarbeitung“ nun so weit sei, daß „Geometer Arnz mit der örtlichen Absteckung der neuen Straßenrichtungen beginnen“ (HStA Reg.Düs. 1012, 152 vom 20.7.1858) konnte, sobald die Feldfrüchte abgeerntet waren.

Die örtliche Besichtigung und Genehmigung des überarbeiteten Planes durch den Gemeinderat stand ebenfalls noch aus. Bürgermeister Rottländer versuchte, den Gemeinderat zur Beschlußfassung einzuberufen. Da jedoch im August 1858 erstmalig Neuwahlen in dem durch die Eingemeindung erweiterten Verwaltungsgebiet stattfanden, befaßte sich erst der neugewählte Gemeinderat mit dem Bauplan. Er faßte den Beschluß, daß eine Kommission die Erweiterung des Stadtbauplanes prüfen sollte²⁴¹.

Zum erstenmal tauchten Erweiterungsabsichten des Planungsgebietes auf. Eine Begründung für diese neue Überlegung wurde nicht geliefert. Eine mögliche Erklärung könnte die Erweiterung des „Stadtgebietes“ durch die Eingemeindung 1857 sein und das neue Selbstbewußtsein des politischen Gremiums, über das vergrößerte Stadtgebiet nunmehr „alleine“ entscheiden zu können.

Landrat von Wissmann sprach sich gegen die Ausdehnung des Planes aus. Zunächst sollte der vorliegende Plan definitiv festgestellt werden, da er mehrere Straßen enthielt, „deren Regulierung ein dringendes Bedürfnis“ (HStA Reg.Düs.1012, 153) war. Die Kommission könnte die Erweiterungsplanung weiter verfolgen und als Planungsgrundlage hierzu das erste Original des vorliegenden Planes benutzen²⁴².

Mit dem Hinweis, daß „die Eröffnung mehrerer neuer Straßen ein unaufschiebbares Bedürfnis“ war, ging der abgeänderte Bauplan mit Bitte um schnelle Genehmigung Ende August 1858 an die KRD zurück. Die in Bleistift im Plan eingetragenen Veränderungen wurden geprüft. Erst mehr als 2 Monate später wurde der Plan zurückgebracht mit der Bemerkung, daß gegen die Änderungen „nichts zu erinnern gefunden“ (HStA Reg.Düs.1012, 155V vom 16.10.1858) sei.

Die Planungserweiterung wurde von der KRD dennoch aufgegriffen und ein Vorschlag über die räumliche Richtung unterbreitet: Die sich in Richtung Rheydt hin

„bewegende Baulust“ sollte durch die Überplanung des südlichen, noch nicht durch den Bauplan abgedeckten Gebietes erfolgen²⁴³.

Die städtischen Kommissionen²⁴⁴ und der Gemeinderat²⁴⁵ erklärten ausdrücklich, daß sie vor einer weiteren Ausdehnung des Planes nach Rheydt „nichts sehnlicher (wünschten), als daß zunächst endlich der Stadtbauplan genehmigt würde“²⁴⁶. Der „Nachtrag“ sollte vorbereitet werden. Damit trat man seitens der Stadtgemeinde Mönchengladbach von dem Erweiterungsvorschlag vorerst zurück, um keine weitere Verzögerung der Genehmigung zu riskieren.

Im August 1859 kam noch einmal die Erweiterung des Bauplanes in Richtung Rheydt zur Sprache. Bürgermeister Rottländer teilte der KRD mit, daß in der Kommission und der Stadtverordnetenversammlung ein Erweiterungsplan nach Rheydt genehmigt worden sei, der nach „mehrfachen Vorberathungen“ von Geometer Werner unter „Anleitung“ des Landbaumeisters Spannagel erstellt wurde. Die KRD sollte nun entscheiden, „ob der genehmigte Alignementsplan fertig gezeichnet oder der beikommende Erweiterungsplan noch mit darin aufgenommen werden soll“ (HStA Reg.Düs.1012, 189). Nach Meinung des Bürgermeisters sollten die Pläne getrennt behandelt werden, da der Erweiterungsplan noch „alle Stadien des Nivellements, der Publication, Reclamation“ (HStA Reg.Düs.1012, 189) durchlaufen mußte. Zudem könne man bei Baugesuchen im Gebiet des Erweiterungsplanes Richtung Rheydt den Planungsentwurf zugrunde legen, da „er ein noch wenig angebautes Terrain“ umfasse.

Die KRD schloß sich der Einschätzung des Bürgermeisters an und erklärte sich mit der Trennung des Verfahrens einverstanden²⁴⁷. Der Plan erstreckte sich in südlicher Richtung nach Rheydt und Korschenbroich²⁴⁸. Dieser Plan wurde nie genehmigt; die Entwürfe sind nicht mehr vorhanden.

Der „Diagonalweg“: Streben nach Planungsrationallität und die städtischen Grundeigentümerinteressen

Anfang August 1858 sah sich die KRD gezwungen, das Berliner Ministerium um einen Aufschub von 6 Wochen wegen Verzögerungen bei der Neuvermessung zu bitten²⁴⁹. Ende August 1858 beschloß der Gemeinderat die Abänderungen und legte innerhalb von 4 Monaten eine neue Planfassung vor²⁵⁰.

Die KRD stimmte Mitte Oktober 1858 den Abänderungen bis auf einen Punkt zu. Die KRD wandte sich gegen die Beibehaltung des „Diagonalweges“: „Die Stadt-Verwaltung hat vielmehr wegen Vertilgung des in dem Erläuterungsberichte besprochenen Privatweges mit dessen Eigenthümern die erforderlichen Verhandlungen einzuleiten und solche vorzulegen, indem eine Verbindung, welche die Bauquartiere fast diagonal durchschneidet, an und für sich schon unbequem ist, später aber nach dem Ausbaue der Quartiere aus polizeilichen Gründen, wegen des Fortbestehens eines hinter Gärten sich hinziehenden, dem Gesindel pp. zum Aufenthalt dienenden Schleich-

weges unzulässig erscheinen lassen, nicht gestattet werden darf“ (HStA Reg.Düs.1012, 155V vom 16.10.1858).

Die KRD griff in ihrer Funktion als Landespolizeibehörde ortspolizeiliche Interessen auf und forderte die Verwaltung zu unverzüglichen Verhandlungen mit den Eigentümern auf.

Aufgrund dieser Verfügung trat am 28.10.1858 die städtische Bau- und die Wegebau-Kommission mit Bürgermeister Rottländer und Kreisbaumeister Lange zusammen²⁵¹. Der bestehende „Diagonalweg“ wurde als unverzichtbar für die Anlieger dargestellt, da er „ihre Grundstücke ergänzt und einen unerläßlichen Zugang bildet“. Der Bürgermeister führte dennoch eine „Unterhandlung“ mit den Eigentümern durch (29.10.1858).

Dabei wurden drei Grundeigentümer „vernommen“: Heinrich Suttentuss (Kaufmann), Friedrich Christians (Kaufmann) und Johann Cremers (Instrumentenmacher). Alle drei gaben an, den Weg nicht entbehren zu können, da sie den Weg als hinteren Zufahrtsweg und zur Erschließung der rückwärtigen Gebäude benötigten²⁵². Da alle Häuser ohne Vordereinfahrt gebaut wurden, waren ihre gewerblich genutzten Anbauten auf den hinteren Erschließungsweg angewiesen und die Eigentümer waren nicht bereit, nur „einen Zoll breit“ von ihrer Position abzuweichen.

Der Gemeinderat sprach sich ebenfalls für die Beibehaltung des „Diagonalweges“ nach den Erklärungen einiger Adjacenten aus. Als Kompromißvorschlag bot er eine Verbreiterung des Weges auf 30 Fuß, seine geradlinige Führung über das Widenmann'sche Grundstück und Einmündung in die Krefelder Straße an²⁵³. Die räumliche Zuordnung der folgenden Reklamationen wurde ebenfalls in die genehmigte Planfassung von 1863 eingetragen (Abb. 77).

Gegen die geplante weitere Wegverbindung von der Krefelder Straße aus in Richtung Bahnhof zwecks Verkleinerung des Baublockes sprachen sich die Baukommission und der Gemeinderat aus: Die Bedenken gegen die geringe Tiefe des neuen Baublockes im Bereich des „Diagonalweges“ wurden beibehalten. Das Bauen würde für die Grundeigentümer zusätzlich erschwert durch die Durchschneidung des Grundstückes in seiner ganzen Länge durch das Postgrundstück. Ein solches Quartier würde „Inkonvenienzen herbeiführen ... abgesehen davon, daß der Grund und Boden ungewöhnlich kostspielig“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.) sein würde.

Die zweite Offenlage des Stadtbauplanes 1858

Der Gemeinderat (8.11.1858) drängte weiterhin auf die unverzügliche „Höchste Genehmigung“ des Bauplanes, da „bei der hier in ungewöhnlichem Grade vorherrschenden Baulust die Baulinien des Stadtbauplanes nicht immer fest gehalten werden können, solange nicht das Expropriationsrecht bewilligt, d.h. der Stadtbauplan genehmigt ist“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.). Damit wurde die Häufung der Konflikte bei der

Baulinienanweisung entsprechend dem Entwurf deutlich. Die Grundeigentümer zogen sich auf den rechtlichen Standpunkt zurück: Enteignung nur bei rechtskräftig genehmigtem Stadtbauplan. Ein kleinerer Änderungsantrag des Landrates, die Steppegasse auf 30 Fuß zu verbreitern (5.11.1858), wurde vom Gemeinderat als wünschenswert erachtet.

Vom 2. bis zum 11.12.1858 erfolgte die erste Offenlage der neuen Planfassung von 1858 bzw. die zweite Offenlage insgesamt mit folgenden Änderungen: Ausweisung von zwei Marktplätzen, strengere Parallelität der Baublöcke nördlich der Krefelder Straße und Verbreiterung der Steppegasse auf 30 Fuß. Auf diese Offenlage gingen sechs Reklamationen ein²⁵⁴.

Im Januar 1859 tagte unter Zuziehung von Kreisbaumeister Lange der Gemeinderat²⁵⁵; alle Reklamationen wurden vorgetragen und zu Protokoll gegeben. Der Gemeinderat beschloß daraufhin, zur Prüfung der zum Teil bedeutenden Reklamationen eine Kommission zu wählen²⁵⁶ und insbesondere „über die Rechtsfrage, die Erwerbung des namentlich für die projectirten Marktplätze erforderliche Terrain“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.) ein Gutachten abzugeben. Die Kommission arbeitet äußerst zügig²⁵⁷, und bereits Ende Januar beriet der Gemeinderat abschließend²⁵⁸.

Die neuen Privatreklamationen zur abgeänderten Planfassung von 1858 und die Stellungnahmen von Gemeinde, KRd und Ministerium

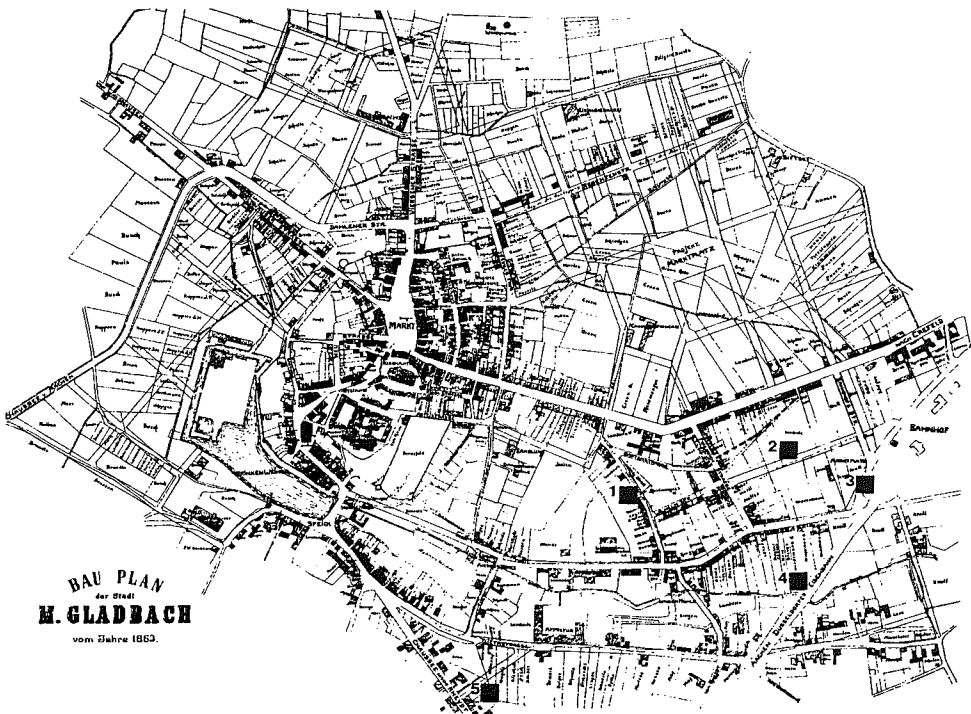
Die Möglichkeit zur Reklamation war auf die Änderungspunkte gegenüber der Offenlage 1856 beschränkt. Einige Grundeigentümer nutzten die Gelegenheit, erneut ihre Bedenken vorzubringen. Neben einem Einwand zur Straßenbreite und dem Aufzeigen eines weiteren Falles einer Baubeschränkung, standen die geplante Einziehung bzw. Verbreiterung des „Diagonalweges“ und die Anlage des Marktplatzes am Bahnhof im Vordergrund, die sich durch die gewünschte Planungsabänderung seitens der Berliner Behörde ergaben.

Reklamation von Joh. Heinr. Kamphausen und Wilhelm Stemp

Der Einspruch bezog sich auf die Verbreiterung der „seit unvordenklicher Zeit“ bestehenden Breite der Steppegasse von 24 auf 30 Fuß (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 9.12.1858). Die Einwander hielten es für unmöglich, die geplante Breite in der ganzen Gasse auszuführen. Noch 1858 sei das Haus des Schlossers Johann Heinrich Kamphausen mit polizeilicher Erlaubnis auf die „alte Breite von 24 Fuß“ neu erbaut worden, welches gewiß nicht „zum Schaden dieses Mannes“ beseitigt würde. Der Klempner Stemp schloß sich dem Einwand an, da er „den beabsichtigten Bau eines neuen Hauses an dieser Gasse, wozu er die Stelle bereits acquiriert hat, wegen der einzutretenden Beschränktheit“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 9.12.1858) nicht ausführen könne. Sein eigenes Haus sei bereits verkauft und mit dem Nachbarn Kamphausen Verträge bezüglich des Neubaues geschlossen worden. Das Grundstück sei ohnehin nur ge-

Abbildung 77

Räumliche Zuordnung der privaten Reklamationen bei der zweiten Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1858



1. Reklamation Kamphausen und Stemp: gegen die Verbreiterung der Steppesgasse;
2. Reklamation Holzermann, Zenke und Bloem sowie der Gebrüder Widenmann und Thielen: gegen die Verbreiterung und Führung des „Diagonalweges“ (die gestrichelte Linie zeigt den vermutlich gewünschten Straßenverlauf);
3. Reklamation der Gebrüder Widenmann und Lingen: gegen die Anlage des neu projektierten Marktplatzes in Bahnhofsnähe;
4. Reklamation J.H. Widenmann: erneute Beschwerde gegen den Wasserabfluß längs der Bahnstrecke über die Bleichwiese;
5. Reklamation von 9 Unterzeichnern: gegen den Verlauf der neu projektierten Straße mit Alternativvorschlag zwecks besserer Bebaubarkeit der Grundstücke;

Anmerkung: Die räumliche Zuordnung der Reklamationen von 1858 wurden in den 1863 genehmigten Stadtbauplan von Mönchengladbach eingetragen. Bei der 1858 offengelegten Planfassung handelte es sich nicht um die genehmigte Fassung von 1863; aus: hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

ring auszunutzen und würde durch die Straßenverbreiterung „wertloser, wenn nicht gar unbrauchbar“. Die Verbreiterung der Steppegasse war erst auf Anregung des Landrates 1858 ins Gespräch gekommen und stellte tatsächlich für die Grundstücksanlieger eine neues Faktum dar. Bis dahin wurde bei der Genehmigung von Baugesuchen die Breite von 24 Fuß entsprechend dem Bauplanentwurf zugrunde gelegt (vgl. Abb. 77).

Die Prüfungskommission des Gemeinderates sprach sich am 26.1.1859 „nach reiflicher Erwägung“ für die Beibehaltung der Breite von 24 Fuß und damit gegen den 1858 auch vom Gemeinderat gutgeheißenen Wunsch des Landrates aus. Bei der Argumentation versuchte man geschickt, das Augenmerk von den Privatinteressen abzulenken und stellte generell die Notwendigkeit der Breite aus verkehrlicher Sicht in Frage²⁵⁹.

Der Landrat wandte sich sofort nach Bekanntwerdung der Reklamation an die KR^D²⁶⁰ und sprach sich dringend für die größere Breite mit dem Hinweis auf die Zunahme des Verkehrs zu den Ortsteilen Flieth und Pesch aus, für den die Steppegasse die nächste Verbindung zur Krefelder Straße darstellte. Der Landrat befürchtete vermutlich schon das Einlenken des Gemeinderates.

In einer Randbemerkung betonte die KR^D, daß die Breite von nur 24 Fuß für „ganz unzulässig“ (HStA Reg.Düs.1012, 178) gehalten wurde und gab diese Position auch bei der erneuten Übersendung des Planes am 10.5.1859²⁶¹ nach Berlin weiter. Ein Jahr zuvor hatte die Planung noch mit der geringeren Breite die Düsseldorfer Genehmigung erhalten.

In Berlin schloß man sich dem Verkehrsanliegen an²⁶²: die Steppegasse sollte wegen der bedeutenden Steigung von 44 Zoll (= 1,15 m) und wegen des zunehmenden Verkehrs eine Breite von 30 Fuß (= 9,42 m) erhalten. Obwohl sich seit dem Planungsentwurf 1858 weder die Steigung noch die zu erwartende Verkehrsprognose geändert hatten, mußte man, einmal auf die Mängel der Planung durch den Landrat aufmerksam gemacht, wohl seitens der übergeordneten Planungsstellen reagieren. Die betroffenen kleinen Grundeigentümer zogen in dem Fall den kürzeren.

Reklamation von C. Aug. Holzermann, Wwe. G.W. Zenke und Bloem

Der Einspruch bezog sich auf die Festlegung der Breite des „Diagonalweges“ von 30 Fuß. Durch den Weg würden ihre „ohnehin nicht großen, hinter (den) Wohnhäusern gelegenen Gärten, dermaßen beschränkt resp. beschnitten, daß sie ... ihren Werth ganz verlieren. Ueberdies wird uns der Vortheil benommen, Hintergebäude zu errichten“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 27.12.1858). Der alte Weg sollte beibehalten werden und „von der Lüpertzender Straße aus, parallel mit der Crefelder Straße nach der Bahnhofsstraße ... durchgeführt werden“.

Die Baukommission kam am 14.1.1859 zu dem Ergebnis, daß allein die „Abtretung von Eigenthum“ kein Motiv sei, den Bauplan zu ändern und plädierte für die

Abbildung 78

Foto des umstrittenen „Diagonalweges“, die heutige Postgasse in Mönchengladbach (1993)



Die Führung des „Diagonalweges“ erwies sich als äußerst beharrlich. Er nimmt noch heute die Funktion als hintere Erschließungsstraße wahr.

Beibehaltung der 30 Fuß Breite. Zudem sei der „Verlust der Gärten“ nicht so groß wie dargestellt; es verblieb immer noch eine „ansehnliche Tiefe“.

In der endgültigen Beratung des Gemeinderates am 31.1.1859²⁶³ wurde eine ganz neue Lösung vorgeschlagen: der Weg sollte ganz „vertilgt“ werden, indem er in einen Privatweg umgewidmet und beim Ein- und Ausgang ein „hinlänglich großes Thor“ angebracht wurde. In der Mitteilung des Gemeinderatsbeschlusses an den Landrat lautete die Begründung: „... eine Erbreiterung des Weges (würde) auf große Schwierigkeiten stoßen und der Gemeinde unnütze Kosten verursachen“ (HStA Reg.Düs.1012, 177 vom 15.2.1859).

Die KRD schloß sich der Position des Gemeinderates unter der Bedingung an, „daß Vorkehrungen getroffen werden, wodurch der vorhandene schmale Weg für Gesinde völlig unzugänglich gemacht wird“ (HStA Reg.Düs.1012, 182 vom 10.5.1859). Die ordnungspolizeilichen Belange waren damit erfüllt.

Auch im Berliner Ministerium sah man die Sache als erledigt an, wenn „an beiden Eingängen ein Verschluß“ (HStA Reg.Düs.1012, 186 vom 8.7.1859) vorgesehen wurde. Der Konflikt wurde durch die Hartnäckigkeit der Grundeigentümer zu deren Gunsten erledigt. Die ungünstigen Grundstückszuschnitte durch den „Diagonalweg“ blieben bis heute erhalten (Abb. 78). Die Durchsetzung „rationaler“ Planungsziele wurde wegen der Entschädigungskosten gescheut.

Reklamation Peter Widenmann, Heinrich Thielen, Joh. Hermann Widenmann

Die Reklamanten sprachen sich gegen die Neuprojektierung und Verbreiterung des im Verlauf abgeänderten „Diagonalweges“ zwischen Nr. 53 und 97 aus, der in schrägen Verlauf zur Krefelder Straße geführt wurde (vgl. Abb. 77).

Sie argumentierten mit gesetzlichen Vorschriften und drohten indirekt mit Entschädigungsforderungen. Die Beschwerdeführer zeigten sich fachlich kompetent; immerhin war Joh. Hermann Widenmann Mitglied des Gemeinderates und sein Bruder Georg Widenmann städtischer Beigeordneter. „Das Gesetz sagt ausdrücklich, daß bei Aufnahme der Stadt-Baupläne besonders auf das Bedürfniß gesehen werden soll. Wie nun an dieser Stelle ein voraussichtliches Bedürfniß zu der projectirten Straße vorhanden sein kann, vermögen wir nicht einzusehen, indem der jetzige Weg für die dortigen Bedürfnisse vollkommen genügt und die neuprojectirte Straße auch nie zur Ausführung kommen wird“, da keiner der Anschließenden einen Vorteil habe und nicht bereit sein werde, das zur Straße erforderliche Terrain freiwillig abzutreten, dem „H.Thiel seinen am Eingang dieser Straße gelegenen Bauplatz“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 23.12.1858) abzukaufen oder die Gebrüder Widenmann zu entschädigen, die von ihrem Bauplatz an der Krefelder Straße zwanzig Fuß Front abzugeben hätten. Letztlich würde die Stadt für die Entschädigung aufkommen müssen. Der Gemeinderat wurde gefragt, „ob derselbe wohl geneigt wäre, für diese Straße das Expropriationsrecht zu beanspruchen, und die betreffende Entschädigung zu bewilligen“ (HStA

Abbildung 79

Foto des Königsplatzes (heute Bismarckplatz) (mit Blick in Richtung Bahnstrecke um 1920

M. Gladbach. - Blick a. d. Königsplatz.



Bei dem Königsplatz handelte es sich um den strittigen „Marktplatz am Bahnhof“. Das alte Bahnhofgebäude war bereits durch den neuen Bahnhof mit neuem Bahnhofsvorplatz ersetzt worden. Parallel zur Bahn verläuft die Straßenbahnlinie; aus: StAMg 10/4003

Reg.Düs.25616, o.N. vom 23.12.1858). Damit wurde der Gemeinderat zu einer Stellungnahme herausgefordert. Auch er hatte sich bereits wegen der schwierigen Durchsetzbarkeit gegen den Weg ausgesprochen und war lediglich der Anweisung auf Planungsänderung durch die KRD gefolgt²⁶⁴.

Die Baukommission (14.1.1859) bemerkte zu den Reklamationen, daß bei dem Vorschlag, die geplante Straße entsprechend der Wilhelmstraße ebenfalls parallel zur Krefelder Straße zu führen, größere Erwerbungskosten entstehen würden und ein Teil des bestehenden Weges (vermutlich in Richtung Krefelder Straße) eingezogen werden müßte, wozu andere Anlieger als die Reklamanten nicht bereit wären. Die Projektierung des Weges über das „Thielen'sche Grundstück würde sich zudem rechtfertigen, da die „Beibehaltung des alten Wegetheiles in der Nähe der Lüpertzender Straße die Bauplätze von der südlichen Seite (:Horn:) zerstören würde“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 14.1.1859). Die Kommission stellte sich hinter den projektierten Weg und wägte Grundeigentümerinteressen untereinander ab (Thiel gegen Horn).

Der Gemeinderat schloß sich abermals nicht der Baukommission an. Er faßte in seiner Sitzung am 31.1.1859 den bereits erläuterten Beschluß und erklärte den bestehenden „Diagonalweg“ kurzerhand zum „Privatweg“. Damit wurde alles beim alten gelassen. Der von der Fachkommission aufgezeigte ungünstige Grundstückszuschnitt bei „Horn“ im Süden des alten Wegeverlaufes wurde im Rat nicht aufgegriffen. Die Konfliktvermeidung mit bestehenden Grundstücks- und Rechtsverhältnissen stand im Vordergrund; zukünftige Verbesserungen für einzelne Grundeigentümer (Horn) mußten vor diesem Hintergrund und der Last angedrohter Entschädigungszahlungen zurücktreten.

Die KRD²⁶⁵ als auch das Ministerium in Berlin²⁶⁶ stimmten dem „Privatweg mit Torabschluß“ zu.

Reklamation von J. J. Lingen, Joh. Hermann Widenmann und Peter Widenmann

Die bedeutendste und den weiteren Planungsverlauf bestimmende Reklamation vom 30.12.1858 richtete sich gegen die Anlage eines Marktplatzes am Bahnhof²⁶⁷.

Die Eingabe bezog sich zuerst auf einen formalen Punkt: im Bauplan waren drei verschiedene Grundstücke als ein Ganzes ausgegeben²⁶⁸. Ein ohne Problem leicht zu behebbender Mangel.

Der wichtigste Einspruch richtete sich gegen die Anlage des neu projektierten Marktplatzes im „Lüpertzender Felde ... südlich an der Straße von Lüpertzend nach dem Bahnhofs, nördlich an der neu projektierten und östlich an der Bahnhofs-Straße“ (Abb. 79 und 80).

Dazu wurde der § 1 der Verfügung vom 12.5.1855 zitiert, wonach der Umfang der Baupläne nach dem voraussichtlichen Bedürfnis der näheren Zukunft zu bemessen war, da wegen sich ändernder Verkehrsverhältnisse ansonsten häufig Änderungen notwendig würden. Zudem sei das Expropriationsrecht für den Erwerb von öffentlichen

Abbildung 80

Foto des Königsplatzes (heute Bismarckplatz) mit Blick auf das Postgebäude um 1920 von der Bahnseite aus



aus: StAMg 10/33916

Straßen und Plätzen und sonstige öffentliche Anlagen in neuen Stadtteilen beim König zu beantragen, wenn deren „Eröffnung für das Publikum in naher Aussicht steht“. Dieses „nahe“ Bedürfnis würde im vorliegenden Fall nicht bestehen, da die Stadt einen Marktplatz besäße, „der hinlänglich groß genug ist, um die größten Krammärkte darauf abhalten zu können, und zur Abhaltung der wöchentlichen Gemüsemärkte ist noch kein Viertel desselben erforderlich“. Ferner sei im „nordöstlichen neuen Stadttheile ein Marktplatz ausgelegt“, der für zukünftige Bedürfnisse ausreicht. Wie nun ein weiteres Bedürfnis nach einem 3. Marktplatz von 4 bis 5 Morgen, und damit doppelter Größe des jetzigen städtischen Marktplatzes, zustande käme, wo der neu geplante Marktplatz nur drei Minuten und der alte Markt nur 8 Minuten entfernt lägen, sei von „uns und vielen anderen Leuten“ nicht einzusehen. Wenn nach langen Jahren wirklich ein Bedürfnis nach einem 2. Gemüsemarkt vorhanden sei, so würde dies an entlegenerer Stelle auftreten und sich dort sicherlich ein Platz finden lassen. Es wurde auch gleich auf die große, gewachsene Zahl der Fabrikarbeiter in Pesch und Hardterbroich hingewiesen, die „bekanntlich im Betreff der Lebens-Bedürfnisse lediglich auf den Markt angewiesen sind“ und somit eine Platzfläche in der Nähe der Wohnorte der Fabrikarbeiter „auf einem am Pesch zwischen den Häusern von ... Mesekoter, Jacob Schulze und dem Horn'schen Weiher“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 30.12.1858) gelegenen Fläche besser angesiedelt würde.

Als Beispiel dafür, daß sich die Märkte eher an den bestehenden alten Plätzen hielten und die neuen Marktplätze nicht angenommen wurden, wurden Düsseldorf²⁶⁹ und Köln²⁷⁰ als Beispiele herangeführt. Der bestehende alte Marktplatz und der geplante Platz im Rasterplangebiet würden für lange Zeit ausreichen.

Es wäre ein „nicht gemeinnütziges Verfahren“, wenn für Bebauung mit Wohnhäusern „am besten gelegene Grundstücke“ – und damit kam man den eigentlichen Interessen schon näher – einem „zwecklosem Markte“ geopfert würden; abgesehen davon, „daß die Gemeinde dieselben nie ankaufen wird und kann“, da die Grundstücke in „hohem Preise stehen“. Nun folgte die Drohung der Besitzer: „... wenn wir auch keinen Kaufpreis verlangen, wie es kürzlich von einem dicht neben uns liegenden Nachbarn geschehen, nämlich für einen Bauplatz von fünfzehn Quadrat-Ruthen auch fünfzehnhundert Thaler zu fragen, so können wir doch den heutigen Tagespreis für die, in den projectirten Marktplatz fallende Grundstücke wenigstens zu zehn bis zwölf Tausend Thaler anschlagen, ein Gegenstand, der bei Aufnahme dieses Projectes berücksichtigt“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 30.12.1858) werden muß.

Es wurde in erster Linie auf die Funktion des Platzes als Marktplatz abgehoben und die Hauptargumentation der Planungsbehörde für den Platz – die Verkehrssituation am Bahnhof und die Abwicklung der Frachten und Fuhrwerksverkehre – nicht beachtet.

Als weiteres erfolgte noch eine Bemerkung zur Planung der Lüpertzender Straße zwischen Nr. 68 und 69 im Bauplan: im Gegensatz zu den neuen Straßen sei nur eine

Breite von 36 Fuß angegeben, obwohl auf „dieser Straße allein mehr Verkehr ist, als auf allen untern Straßen Gladbach's zusammen“. Es würden fast sämtliche Kohlentransporte zum Bahnhof über die Lüpertzender Straße abgewickelt, da „fast alle großen Fabriken an der südwestlichen Seite von Gladbach liegen (und) ... alle großen Frachtgüter von und nach dem Bahnhofe ausschließlich über diese Straße transportirt“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.) werden. In der ersten Offenlage hatten sich andere Anlieger gegen die Breite von 40 bzw. 36 Fuß ausgesprochen (s.o.). Es wurde beschlossen, die bereits von „oben“ sanktionierte Breite von 36 Fuß beizubehalten²⁷¹.

Ferner wurde bemängelt, daß sich an den Häusern von J. H. Widenmann und Georg Widenmann „eine kleine Biegung“ befand, welche auch an der „gegenüberliegenden nördlichen Seite angebracht“ wurde und „keine Verschönerung für die Straße“ sei. In der Reklamation zur ersten Offenlage der 1856er Planfassung hatten die Gebrüder Widenmann bemängelt, daß die Straßenplanung einen geradlinigen Verlauf vorsah und nicht den in der Örtlichkeit vorhandenen, durch die Stellung der Baukörper hervorgerufenen „Knick“ aufgriff. Dies wurde im Plan geändert und, wie es sinnvoll erschien, der geänderte Straßenverlauf auf beiden Straßenseiten vorgesehen, der nun wiederum auf erneuten Widerstand stieß.

Die gewählte Kommission des Gemeinderates stellte fest, daß der Einspruch gegen den neuen Marktplatz „nach reiflicher Prüfung und Erörterung nicht als unbegründet erachtet werden kann“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 14.1.1859). Der alte Marktplatz und der vom Bahnhof nur in drei Minuten Entfernung liegende neue Marktplatz nördlich der Krefelder Straße reichten für „eine weite Zukunft“ aus. Wenn zudem die Erfahrung lehrte, daß neue Marktplätze für den Marktverkehr nur dann genutzt wurden, wenn ein tatsächlicher Platzmangel bestand und „das Terrain für den Marktplatz nur mit außergewöhnlich großen Kosten zu erwerben sein würde“, sprach sich die Kommission gegen den Marktplatz am Bahnhof aus. Kosten und Nutzen für die Gemeinde ständen in keinem Verhältnis zueinander. Intern hatte die Beschwerde, wohl gestützt von den Beschwerdeführern, zu einer heftigen lokalen Debatte geführt; eine im Ergebnis gelungene Überzeugungsarbeit.

Bedeutend für die interne Diskussion in Mönchengladbach zur Marktplatzfrage war das Gutachten von Justizrat Pauls vom 26.1.1859²⁷². Er sollte die Frage klären, „ob und in wie fern unsere Gemeinde vor der wirklichen Besitzergreifung des in das Aligment fallenden Territoriums durch das bloße Verbot des Bauens innerhalb desselben zur Entschädigung verpflichtet werden dürfte“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.), d.h. mußte die Gemeinde Entschädigung zahlen und Grundstücke übernehmen, bevor sie tatsächlich die Plätze oder Straßen ausbauen wollte?

Diese Frage sei von Einfluß „auf die Befürwortung größerer oder geringerer Dimensionen jenes Bauplanes“, denn wenn diese „Verbindlichkeit der Entschädigung existirt“, könnten sämtliche Eigentümer dieses Recht gegenüber der Stadt geltend machen.

Der Appellations-Gerichts-Hof in Köln hätte in früherer Zeit die Ansicht vertreten, „daß der Preis des zum Straßenbau respective zu öffentlichen Plätzen bestimmten Grundeigentums *vor erfolgter Abtretung* nicht gefordert werden könne: im Gegensatz landgerichtlicher Entscheidungen, welche schon durch das von Seiten der Stadt an den betreffenden Grundeigentümern ergangene *Verbot der Bebauung* den Anspruch desselben auf Entschädigung wegen Beschränkung seines vollen Eigenthums für begründet erklärt“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.) hatte.

Hier wurde die deutlich differenzierte Rechtsprechung nicht korrekt wiedergegeben, nach der Entschädigungsfragen und Bauverbot getrennt voneinander betrachtet wurden. In den unter Kapitel 6.0 dargestellten Urteilen wurde deutlich, daß sich aus der Planung allein noch kein Entschädigungsanspruch ergab; erst in Verbindung mit dem Verbot des Bauens infolge der Ablehnung von Baugesuchen mußte Entschädigung gezahlt oder auf die Umsetzung der Planung verzichtet werden.

Nach einer Mitteilung der Kölner Zeitung (Dezember 1858) hatte der Appellations-Gerichts-Hof laut Pauls seine frühere Ansicht geändert. Die Stadt sollte „dem Eigenthümer von derjenigen Summe, um welche der Grundbesitz desselben durch das Bau-Verbot entwertet wurde, alljährlich die Zinsen zu 5% bis zur Erwerbung jenes Besitzer bezahlen“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)²⁷³.

Die Sache „ist nun zwar durch Kassations-Rekurs angreifbar (der gewiß in dieser oder in einer andern ähnlichen Sache früher oder später ergriffen werden wird) und können wir, ehe unser Kassations-Hof seine Ansicht ausgesprochen hat“, die Entscheidung nicht als „definitive Rechtsform“ ansehen. Pauls glaubte aber an die Bestätigung, da „sie sowohl in den gesetzlichen Bestimmungen als in der Natur der Sache begründet scheint“. Pauls stellte sich voll und ganz hinter die Rechtsansprüche der Grundeigentümer. Nach „unserm Civil-Recht ist nämlich (§ 544 folg.) der Eigenthümer befugt, sein Eigenthum auf die unbeschränkste Weise zu benutzen“. Niemand könne gezwungen werden, sein Eigenthum abzutreten, wenn nicht „wegen des öffentlichen Nutzens und gegen eine angemessene *vorgängige* Entschädigung“. Das Bauverbot „involviert aber eine Beschränkung“ des Eigentums, da der Eigentümer gezwungen sei, „einen Theil seiner Eigenthumsrechte zum Opfer zu bringen“, wozu er ohne „vorgängige angemessene Entschädigung“ in keiner Weise verpflichtet ist. Ein Bauverbot könne u.U. ein „Eigenthum gänzlich wertlos machen“, und es widerstrebe „allem Billigkeits- und Rechtsgefühl“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 26.1.1859), wenn ein solches Opfer ohne Entschädigung geleistet werden sollte. Der Rechtsgrundsatz der vorgängigen Entschädigung war ausdrücklich mit der neuen Verfassung 1850 in die Rechtsprechung gelangt, und auch die 5%ige Verzinsung bis zur Zahlung der endgültigen Entschädigung muß vor dem Hintergrund einer noch größeren Eigentümerfreundlichkeit der Verfassung gesehen werden.

In den betreffenden Prozessen war nach Pauls die Behauptung aufgestellt worden, daß „das Alignement ein Bau-Polizei-Reglement bilde, dessen Bestimmungen sich je-

der zu unterwerfen habe“. Dies treffe nicht zu, da es ja nicht um die Aufhebung einer „administrativen Verfügung“ gehe, (d.h. die Planungsaussage nicht in Frage gestellt wird), sondern es nur um „die Pflicht zum Schadensersatz“ gehe.

Damit wurde von Pauls der Hauptkonflikt der jeweiligen Kontrahenten, d.h. Stadt und Grundeigentümer, vor Gericht angesprochen. Seitens der Gerichte wurde tatsächlich die Funktion des Bauplans als verbindliches Baureglement nicht angezweifelt und seine Bedeutung damit unterstrichen. Doch unbenommen von der Tatsache, daß ein genehmigter Bauplan eine verbindliche Rechtsnorm darstellte und der Gemeinde das Recht ggf. zur Enteignung gab, wurde damit die unzweifelhafte Tatsache verknüpft, daß mit dem Bauplan auch die Entschädigungsverpflichtung bestand.

Für die Städte entscheidend war die Frage des Zeitpunktes der Entschädigungszahlung: Im Zuge einer stückweisen Realisierung der Planung konnte die Entschädigungsleistung der Zahlungsfähigkeit der Gemeinde angepaßt werden. Ein sofortiger Entschädigungsanspruch für alle fraglichen Punkte im Bauplangebiet, und sei er nur in Höhe der Verzinsung, war für die Gemeinden unmöglich zu erbringen. Die daraus folgende Konsequenz der Gemeinde war nur verständlich: Der Bauplan durfte nicht rechtswirksam werden.

Pauls plädierte dafür, den Stadtbauplan möglichst zu beschränken und die projektierten neuen Marktplätze im Stadtbauplan zu „vertilgen“ oder sehr zu beschränken. Die Gemeinde sollte diese Position gegenüber der KRd vertreten, um wenigstens von ihrer Seite das notwendige zu tun, „um dem Anwachsen unserer mit reissender, erschreckender Schnelligkeit zunehmenden Kommunal-Lasten entgegen zu treten“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 26.1.1859).

Diese Aussagen schlugen im Gemeinderat „wie eine Bombe“ ein, da jetzt aufgrund der Rechtslage zu befürchten war, daß sofort nach Erlangung der Rechtskraft des Stadtbauplanes die Eigentümer Entschädigung bzw. zumindest eine jährliche 5%ige Verzinsung verlangen konnten. Mit Hinweis auf das Gutachten von Pauls sprach sich der Gemeinderat gegen die Auslegung eines zweiten Marktplatzes in Bahnhofsnähe aus²⁷⁴.

Im Gegensatz zur Kommission sprach sich der Kreisbaumeister Lange für die Beibehaltung des Platzes in ggf. verkleinerter Form aus; eher könnte der Platz nördlich der Krefelder Straße fortfallen.

Auch der Landrat nahm in seinem Bericht an die KRd ausdrücklich für die Beibehaltung des Platzes Stellung, der ja auch durch das Ministerial-Rescript empfohlen beziehungsweise angeordnet worden war²⁷⁵.

In einer Randbemerkung notierte Sachbearbeiter Krüger in Düsseldorf, der Platz am Bahnhof sei „bei dem sehr steigenden Verkehr“ unerläßlich, er sei jedoch genügend groß, wenn „die Häuser bis zu der auf a b bezeichneten Linie vorgerückt werden“. Neben dieser möglichen Reduzierung verwies er darauf, daß der andere Marktplatz auch bereits verkleinert wurde. Die Position der „Platzverkleinerungen“ wurde auch am 10.5.1859²⁷⁶ in dem Bericht nach Berlin vertreten.

Das Berliner Ministerium schloß sich, einschließlich der vorgeschlagenen Platzverkleinerung, voll und ganz der KRD an und wies ausdrücklich daraufhin, daß bei der Aufstellung der Alignementspläne „auf Anlegung geräumiger Freier Plätze Bedacht“ (HStA Reg.Düs.1012, 187 vom 8.7.1859) zu nehmen sei, insbesondere in den sich stetig vergrößernden Städten wie Mönchengladbach.

Das Ministerium ging davon aus, daß „der Örtlichkeit nach ein, dem Bahnhofe unmittelbar sich anschließender Platz nicht zu gewinnen ist, was sonst wohl den Vorzug gewinnen möchte“. Wenn ein Platz am Bahnhof ohne „Ungelegenheiten oder Beschwerden“ vorgesehen werden kann, so sei auf den anderen Platz zu verzichten. Die KRD vermeldete, daß ein solcher Platz nicht möglich sei.

Sämtliche übergeordneten Fach- und Genehmigungsbehörden ließen die kurzfristigen finanziellen Argumente der Gemeinde nicht gelten. Auf die angesprochene allgemeine Problematik der Entschädigung und der die Gemeinde benachteiligende Rechtsprechung gingen sie nicht ein; lediglich die Sachargumente wurden immer wieder erneuert. Erst in der 2. Runde des Marktplatzkonfliktes wurde die Entschädigungsfrage von allen Beteiligten thematisiert.

Zu der von den Reklamanten gewünschten Verlegung der Baulinie zwischen Nr. 63 und 64 wollte sich die Kommission²⁷⁷ nicht äußern, da sie sich nicht für kompetent hielt und dem Gemeinderat die Entscheidung überlassen wollte.

Reklamation von Joh. Hermann Widenmann

Er erhob bei der zweiten Offenlage nochmals Einspruch gegen den Wasserabfluß längs der Bahn über seine Bleiche zum Gladbach hin. Der inhaltlich gleichlautende Einspruch war bereits in der ersten Offenlage abgelehnt worden. Widenmann schien keine Möglichkeit außer acht zu lassen, sich gegen die Allgewalt der Eisenbahndirektion auszusprechen und seine Interessen anzumelden. Die Frage muß offen bleiben, ob Widenmann tatsächlich damit gerechnet hatte, daß sich durch den erneuten Einspruch die Beschlußlage änderte, oder ob der Einspruch lediglich die Funktion des „Dampf-ablassens“ hatte²⁷⁸.

Die Kommission lehnte den Einspruch ab, da Widenmann sein vermeintliches Recht damals gegen die Eisenbahnverwaltung hätte geltend machen müssen und zudem dieser Punkt nicht Gegenstand der zweiten Offenlage sei, da der Wasserabfluß schon in der Planfassung zur ersten Offenlage eingezeichnet war. Damit wurde erneut deutlich, daß bei der zweiten Offenlage nur die Änderungen seit 1858 zur Diskussion standen.

Der Gemeinderat schloß sich „mit allen Stimmen gegen eine“ (die des Beschwerdeführers: Gemeinderatsmitglied Joh. Hermann Widenmann) dem Kommissionsgutachten an²⁷⁹. Die KRD folgte dem Gemeinderat²⁸⁰. Das Ministerium in Berlin sah die Reklamation als „zu spät angebracht“ sowie als Privatanspruch gegen die Eisenbahngesellschaft²⁸¹ nicht als Gegenstand des Bauplanes an.

Reklamation einer Gruppe von neun Bürgern

Die neun Unterzeichner²⁸² überreichten einen Situationsplan mit der Bitte, daß die neu projektierte Straßenverbindung zwischen der Lüpertzender Straße und der Rheydter Chaussee wegen der schwierigen Bebaubarkeit der Grundstücke neben der spitzwinkligen Straßeneinmündung verändert werden sollte²⁸³ (vgl. Abb. 77).

Als Gegenvorschlag sollte der vorhandene Fußweg als Straße projektiert werden, da die bestehenden Grundstücksgrenzen rechtwinklig auf den Weg stießen und „schöne Baustellen“ erbrachten²⁸⁴.

Die Kommission stellte fest, daß dieser Reklamation „formell ... der Umstand“ entgegenstand, daß die Straße bereits früher im Stadtbauplan eingetragen und daher bei der ersten Offenlage hätte reklamiert werden müssen. Aber auch „materiell“ sei man gegen die Herausnahme bzw. Verlegung der Straße, da die Benutzung des vorgeschlagenen Fußpfades die Verbindung zum Bahnhof für die Bewohner von Speick und der Unterstadt soweit entfernen würde, daß die Auslegung der Straße überhaupt „fast nutzlos“ sei (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.). Mit dem eingebrachten Gegenvorschlag wurde nicht die kürzeste, zweckmäßigste Wegverbindung hergestellt, sondern das Hauptinteresse auf die Grundstücksverwertung gelegt. Auf die durchaus berechtigte Kritik der Grundeigentümer und die angesprochene Umsetzungsproblematik gingen Gemeinderat und Behörden nicht ein: Mit der Haltung der Kommission zeigte sich der Gemeinderat „vollständig einverstanden“ und sprach sich gegen die Reklamation aus²⁸⁵. Die KR^D²⁸⁶ und die Berliner Genehmigungsbehörde²⁸⁷ lehnten die Reklamation aus „angeführten Gründen“ ebenfalls ab.

Das weitere zeitliche Verfahren 1859–1860

Die Ergebnisse der Offenlage wurden Mitte Februar 1859²⁸⁸ bei der KR^D eingereicht. Die Unterlagen verblieben drei weitere Monate bei der KR^D. Erst der Druck des „Ober-Regierungs-Rathes“ auf die untere Sachbearbeiterebene, mit der Aufforderung „sich binnen 8 Tagen zu äußern“ führte zur zweiten Einreichung des Stadtbauplanes nach Berlin am 10. Mai 1859²⁸⁹.

Die Berliner Behörde hatte im Vorfeld den Bauplan angemahnt²⁹⁰. Der einmal in das „Berliner-Verfahren“ geratene Bauplan wurde nach jeder eingeräumten Frist pünktlich und buchhalterisch genau immer wieder angemahnt; während in dem langen Planungszeitraum vor 1836 bis 1858 die Berliner Behörde nicht beteiligt war und lediglich die KR^D und die „Gemeinde Gladbach“ sich mit der Planung beschäftigten.

Neben Hinweisen zur Offenlage, zu den Gemeinderatsbeschlüssen, Reklamationen und Darstellung ihrer eigenen Position wies die KR^D die Berliner Behörde noch auf eine kleinere Änderung hin, welche der Gemeinderat am 14.2.1859 beschlossen hatte und die für unbedenklich gehalten wurde. Allerdings bedurfte diese Änderung noch einer Offenlage, „welche unter Eintragung in die Reinzeichnung des Planes wir uns

nach Rückempfang der Anlagen anzuordnen gehorsamst vorbehalten“ (HStA Reg.Düs.1012, 183).

Es handelte sich um das Einzelgesuch von Martin Wehres²⁹¹, der eine geringfügige Veränderung des Stadtbauplanes im Bereich zwischen Nr. 64 und 76 (Fliethweg) forderte (s.u.). Im Rahmen von einzelnen Baulinienentscheidungen wurden Änderungen beschlossen, die nach Möglichkeit noch im Bauplan eingetragen und „durch Offenlage publiziert“ wurden, um die Rechtssicherheit zu erhöhen und sich gegen event. Einsprüche anderer Anlieger abzusichern.

Anfang Juli 1859 erfolgte eine relativ kurze Stellungnahme zu dem abgeänderten Bauplan und den Reklamationen der zweiten Offenlage aus Berlin²⁹²: Gegen die auf Verfügung aus Berlin erfolgten Abänderungen hatte sich „im Wesentlichen Nichts zu erinnern“ gefunden. Die Position der KRД zu den Reklamationen wurde geteilt und die Reinzeichnung erwartet²⁹³. Die KRД sollte sich allerdings noch zu der Frage äußern, ob nicht doch eine Platzfläche in unmittelbarer Bahnhofsnähe gefunden werden konnte. In Berlin zeigte man nach wie vor großes Interesse an der „besten“ Platzlösung – unmittelbar vor dem Bahnhof – und nicht an der „zweitbesten“ Lösung.

In Mönchengladbach wurde Geometer Werner mit der Anfertigung der Reinzeichnung beauftragt. Die Reinzeichnung sollte zügig, unter „sorgfältigsten Beachtung aller derjenigen Vorschriften“ des preußischen Ministerialerlasses vom 12.5.1855 erstellt werden.

Im weiteren Verfahren wandte sich der Bürgermeister direkt an die KRД, da die Stadt Mönchengladbach 1859 aus dem Kreis Gladbach ausschied und einen eigenen Stadtkreis bildete: der formale Weg des Schriftverkehrs über das Landratsamt fiel seitdem fort.

Am 6.10.1859 teilte der Bürgermeister der KRД mit, daß die Reklamanten und die Stadtverordneten über die Entscheidung Berlins informiert wurden, die Reinzeichnung veranlaßt, aber noch nicht fertig gestellt sei und „ein anderer besser gelegener Platz in der Nähe des Bahnhofes“ nicht ermittelt werden konnte, da der Platz zwischen Stadt und Bahnhof und nicht hinter dem Bahnhof liegen sollte und ein solcher Platz „muthmaßlich noch kostspieliger zu erwerben sein“ würde, ohne näher am Bahnhof zu liegen als der geplante (HStA Reg.Düs.1012, 193). Die Stadtverordnetenversammlung teilte diese Einschätzung²⁹⁴.

Ende Oktober forderte Berlin die fertige Reinzeichnung an²⁹⁵; die KRД bat um 6 Wochen Aufschub. Erst am 23.11.1859 ging der Stadtbauplan „nebst der Originalzeichnung, den Nivellementsplänen und den sämtlichen Verhandlungen“ nach Düsseldorf. Die kleine Baulinienänderung am Fliethweg hatte offen gelegen, und es wurden keine Einreden vorgebracht. Nach Prüfung in Düsseldorf wurde das „Planpaket“ am 28.1.1860 zum dritten Mal nach Berlin geschickt²⁹⁶.

Erst am 1.9.1860, d.h. 7 Monate, nachdem der Plan aus Mönchengladbach fortgeschickt wurde²⁹⁷, kam die Mitteilung aus Berlin, daß der modifizierte Plan „als ein von

Ihr in vorgeschriebener Form festgesetzter nicht zu erachten“ (HStA Rog.Düs. 1012, 203) sei: Es fehlte der formale Beschluß der KRd über die modifizierte Fassung und eine schriftliche Bekundung der Gemeinde, daß sie mit der Entscheidung über den Marktplatz einverstanden war. Für diese rein formalen Nachforderungen hatte man 7 Monate benötigt. Mit dieser Mitteilung wurden alle Unterlagen erneut nach Düsseldorf zurückgeschickt.

Vermutlich wollte man in Berlin eine vollständige formale Absicherung und ein positives Votum der Gemeinde zum Marktplatz. Sechs Wochen später berichtete Bürgermeister Rottländer der KRd, daß die Frage des Marktplatzes zur Erörterung einer Kommission des Stadtrates überwiesen wurde²⁹⁸. Damit wurde ein „neues Faß aufgemacht“, welches drei Jahre lang das Verfahren bestimmte.

In Mönchengladbach kam es derweil zu Konflikten bei der Baulinienanweisung. Ende Januar 1860 meldete sich der Bürgermeister in Düsseldorf und forderte das mit der Reinzeichnung verschickte „ältere Exemplar“, d.h. die vorgezeichnete, ständig bearbeitete und offengelegte Fassung des Stadtbauplanes an. In Mönchengladbach war kein Plan vorhanden, und die zahlreichen Gesuche auf Baulinienanweisung konnten nicht durchgeführt werden. Mehrere Neubauanträge lagen auf Eis. Die KRd bat das Ministerium um Abschluß der Angelegenheit²⁹⁹; erhielt aber lediglich das „Concept-Exemplar“ zurück, da die restliche Bearbeitung noch nicht erledigt war (17.4.1860).

Erst drei Monate nach Anfrage erreichte das „Concept-Exemplar“ trotz ständigem Drängen aus Mönchengladbach³⁰⁰ die Stadt; bis dahin wurden die Baulinien nicht angewiesen und damit der Bauprozess verzögert.

Die ungeklärte Rechtslage führte zur Problemhäufung: Ständig kam es zu Konflikten mit Bauwilligen, die sich bei der Anweisung der Baulinien darauf beriefen, daß der Plan „noch keine gesetzliche Grundlage hatte.

7.10 Die „Marktplatzfrage“: bestimmender Planungskonflikt zwischen 1860 und 1863

Die ablehnende Haltung der Mönchengladbacher Stadtverordnetenversammlung: unbegründeter Bedarf und hohe Kosten

Die zögerliche Haltung des Ministeriums in Berlin, das sich mit der Nachforderung der Beschlüsse und schriftlichen Erklärung der Stadtverordnetenversammlung vollständig absichern wollte, führte letztlich zu einer weiteren 2 1/2 jährigen Verzögerung der Genehmigung. Die örtlichen Vertreter sahen erneut eine Chance, ihren Einwand gegen den Marktplatz vorzubringen. Mit Krall und Lingen waren neben Widenmann zudem zwei weitere, direkt betroffene Grundeigentümer neu in der Stadtverordnetenversammlung vertreten³⁰¹.

In Mönchengladbach änderte sich die Haltung zum Stadtbauplan: Hatte die Stadt noch bis Anfang 1860 ständig die Genehmigung mit Hinweis auf große „Unannehmlichkeiten“ mit den Bauwilligen eingeklagt, so traten jetzt die befürchteten hohen Entschädigungskosten in den Vordergrund. Vor dem zu erwartenden finanziellen Risiko für die Stadtkasse traten die Probleme mit dem sonst un gelenkten Stadtwachstum zurück. Die Stadt forderte, den Bauplan vorläufig nicht zu genehmigen. Durch ein Versagen der Rechtskraft sollten den Entschädigungsforderungen aus dem Weg gegangen werden.

Zusätzlich zu den Grundstückskosten für den Platz am Bahnhof wird auch der Prozeß mit einem gewissen Herrn Compes die Stadt zum generellen Verzicht auf die Rechtskraft verleitet haben. Compes hatte Mitte 1860 die Anweisung einer Baulinie an „einem neu acquiriten Grundstücke in der Crefelder Straße“ zur Errichtung eines Wohnhauses beantragt, die ihm verwehrt wurde, da nach dem Stadtbauplan hier eine Straße (zwischen Nr. 52 und 91) (vgl. Abb. 83) einmünden sollte. Nach erfolglosen Verhandlungen wurde ein Prozeß beim Landgericht in Düsseldorf angestrebt. Die Stadt befürchtete nach Ansicht ihres Anwaltes, daß sie einer „Verurtheilung nicht entgehen könne, wenn dem p. Compes die nachgesuchte Baulinie ferner verweigert würde“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 6.3.1861) und das Grundstück entschädigt werden müßte. Die Stadt nahm an, daß auch andere Grundeigentümer dem Beispiel von Compes folgen und die „Gemeinde in kostspielige Prozesse verwickeln“ würden. Im Fall Compes bat sie die KRD um Aufgabe der im Wege stehenden Straße, die „recht gut entbehrt werden, ja als überflüssig betrachtet“ werden könne. Gleichzeitig „drohte“ die Stadt der KRD im letzten Nebensatz, daß es ihr auch nicht verwehrt werden könne, von dem vorliegenden Entwurf abzuweichen, solange der Plan nicht genehmigt sei.

Die Konfliktvermeidungsstrategie wurde deutlich. Die Stadt machte es jeweils von der Einigung mit den Grundeigentümern bzw. deren Widerstand abhängig, ob sie

sich nach dem Planentwurf richtete oder nicht. Die Einschätzung der KRД auf den Antrag der Stadt, vorläufig den Plan nicht zu genehmigen, war aus planerischer Sicht richtig; in Düsseldorf befürchtete man, daß ohne rechtskräftigen Bauplan nur willkürliche Entscheidungen getroffen würden.

Der zwischen 1860 und 1863 bestimmende Planungskonflikt um den Marktplatz am Bahnhof war im Kern kein vorrangig inhaltlicher, sondern ein planungsrechtlich-finanzieller Konflikt, der die KRД, das Ministerium in Berlin und selbst den Oberpräsidenten der Rheinprovinz beschäftigte.

Ende November 1860 teilte der Bürgermeister der KRД das Ergebnis der Beratungen in Mönchengladbach mit: Kommission und Stadtverordnetenversammlung beschlossen, die KRД zu ersuchen, beim „höhern Ministerio“ zu befürworten, daß der Marktplatz am Bahnhof entfallen sollte³⁰². In dem Kommissionsbericht hieß es wörtlich: „Die Stadtbehörde hat sich keineswegs hinsichtlich der Er. Bestimmung in dem Sinne beruhigt, als ob sie mit derselben einverstanden wäre. Sie hat vielmehr nur geschwiegen, weil ihr eben bei der Ungeneigtheit der höheren Behörde, auf ihren Antrag einzugehen, nichts anderes übrig blieb“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 15.11.1860). Eine Planungshoheit der Gemeinde im heutigen Sinne bestand ja noch nicht. Als Grund für die ablehnende Haltung wurde nochmals die Größe des Marktplatzes aufgeführt; für die Verbesserung des Eisenbahnverkehrs wurde keine Notwendigkeit gesehen³⁰³.

Wenn also der Platz weder nützlich noch notwendig sei, könne es doch wohl nur um „städtische Verschönerung“ gehen, bei der die Kostenfrage schwerer als bei notwendigen Plätzen in die „Waagschale“ fiele. Der Platz von 4 bis 5 Morgen Größe würde die Stadt allein mehrere Tausend Thaler kosten. Nach der neuesten Rechtsprechung sei die Gemeinde sogar schon vor dem tatsächlichen Platzausbau bei bloßer Untersagung der Bebauung „zum Ersatz des Schadens“ verpflichtet; im Gegensatz zur früheren Praxis der rheinischen Gerichte, wo erst die „wirkliche Inangriffnahme“ Schadensersatz hervorrief: „Nicht eine kleinliche, routinemäßige Sparsucht, welche die Ausgabe nach dem Betrag, nicht nach dem (Er)folge und Zweck abmißt, sondern die Ueberzeugung, daß den ökonomischen Verhältnissen unserer, mit (er)neuten unumgänglich nothwendigen Ausgaben belasteten Stadt eine vorsorgliche, schonende Behandlung vor Allem Noth tut, ist die Veranlassung“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N vom 15.11.1860), daß die Stadtverordnetenversammlung die KRД aufforderte, den „Platz fallen zu lassen“.

Die Sorge der Stadt vor zusätzlichen Ausgaben kam nicht von ungefähr. Das für die Textilindustrie harte Krisenjahr 1862 stürzte viele, „die sich bis dahin durch Arbeit ehrlich ernährt hatten“, ins Elend. Sie konnten „nicht an die öffentliche Armenkassen verwiesen“ werden, da das Schamgefühl dieser „ehrenwerthen Bevölkerungsklasse“ gewahrt werden mußte (StAMg 1c/3629 Verwaltungsbericht 1862). Daher wurden „Arbeiter-Unterstützungs-Comitees“ gegründet, die unter den wohlhabenden Stadt-

bewohnern sammelten und mit dem Geld „Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen“ durchführten³⁰⁴. Dennoch wurde die städtische Armenkasse 1862 mit 13.286 Thalern (StAMg 1c/3629) belastet.

Im Verwaltungsbericht von 1861 wurde betont, daß die örtliche Arbeitslosigkeit noch nicht die Größe der Seidenindustrie erreicht habe und daher eine „exorbitante Einwanderung von Familien der arbeitenden Klasse aus den benachbarten Städten zu verzeichnen“ sei (Gladbacher Kreisblatt vom 20.2.1862). Das Überschwappen der nordamerikanischen Baumwollkrise wurde befürchtet. Bereits 1862 vermerkte man im Verwaltungsbericht, daß die Verteuerung der Rohbaumwolle wohl keine Stadt im Staate so getroffen hätte wie Mönchengladbach und man sich anderen Produkten zuwenden müsse. „Selbst die Baulust ist in`s Stocken gerathen, wengleich gegenwärtig Baumaterial und Arbeitslöhne auf einem ungewöhnlich niedern Preise stehen“ (StAMg 1c/3629, Verwaltungsbericht 1862).

Die Zurückweisung des Mönchengladbacher Beschlusses seitens der KRd

Sachbearbeiter Krüger in Düsseldorf machte in einer Randnotiz zu dem Beschluß der Stadt Mönchengladbach die längst überfällige Bemerkung, daß der „Platz am Bahnhofe uneigentlich als Marktplatz bezeichnet“ wurde. Der Platz sei keineswegs überflüssig, da vor allen großen Bahnhöfen mit hohem Verkehrsaufkommen, wie in Mönchengladbach, auf die Anlage von Plätzen geachtet werde müsse. Der Platz würde nur eine Größe von 1 7/9 Morgen und nicht 4 bis 5 Morgen laut Angabe der Stadt haben, und für das neue Postgebäude sei bereits ein „an diesem Platz stoßendes Grundstück erworben“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 21.11.1860) worden.

Auch Kreisbaumeister Lange, der den überarbeiteten Plan erstellte, schaltete sich unaufgefordert in die neu aufgeworfene Debatte ein. Er habe von der Absicht erfahren, daß der Platz „vertilgt“ werden solle. Er wolle wegen der großen Bedeutung seine Meinung kundtun: wegen der Nähe des Gladbaches sei in diesem Bereich die Bautätigkeit von Fabriken und Arbeiterwohnungen am größten³⁰⁵. Das verkehrstechnische Erfordernis der Platzanlage begründete Baumeister Lange mit einem weiteren Argument. Durch die Bahnstrecke sei die stark benutzte Wegverbindung zu den Fabrikstandorten in den Ortsteilen Hardterbroich und Bonnenbroich eingeschränkt. Der stark frequentierte Bahnübergang, der zu dieser Zeit noch niveaugleich bestand, lag am Ende des geplanten Platzes. Wenn die Fläche nun statt als Platzfläche erhalten, mit weiteren Häusern verbaut würde, sei der ungestörte Verkehrsfluß (Fuhrwerke und Fußgänger) zum Bahnhof erschwert³⁰⁶.

Regierungsrat Stommel aus Düsseldorf forderte den Bürgermeister in Mönchengladbach auf, einerseits zu den falschen Angaben bezüglich des Flächeninhaltes des geplanten Platzes Stellung zu nehmen und andererseits die Offenlage, als noch ausstehenden formalen Akt, auf dem ursprünglich ausliegenden Konzeptexemplar zu bescheinigen³⁰⁷.

In Mönchengladbach schaltete man nun auf Verzögerungstaktik um. Erst zwei Monate später (6.3.1861) antwortete der Bürgermeister. Er bat, die Offenlage auf der Reinzeichnung bescheinigen zu dürfen, da man das Konzeptexemplar in Mönchengladbach nicht entbehren könne, da „viele Bauten angemeldet sind“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.). Zur Platzgröße am Bahnhof wurde festgestellt, daß dieser „heute tatsächlich“ nur in einer Größe von 1 7/9 Morgen geplant sei. Früher hätte er „einschließlich der angrenzenden Straße 4–5 Morgen“ betragen. Damit mußte die unlautere Argumentation mit der Flächengröße als Fehler eingestanden werden. Bürgermeister Rottländer wies allerdings in seinem Bericht an die KRD darauf hin, daß der „wegen seiner Lage und seines Bodens sehr werthvolle Platz (sich) im Besitz von Leuten (befindet), die, sobald der Stadtbauplan Allerhöchst genehmigt werde, sofort gegen die Gemeinde gerichtlich vorgehen werden“. Weiterhin kündigte er einen Beschluß der Stadtverordnetenversammlung an, der am 25.3.1861 gefaßt und in dem beantragt wurde, „auf die Allerhöchste Feststellung des hiesigen Stadtbauplanes“ überhaupt zu verzichten.

Durch die Anlage des Bahnhofes wurden besondere Lagevorteile geschaffen, die die Grundeigentümer des Platzterrains spekulativ für sich nutzen wollten. Der Grunderwerb durch die Stadt zu einem Zeitpunkt, als bereits mit der Anlage der Bahnstrecke die Fakten geschaffen und die Planung des Platzes bekannt war, kam zu spät. Die Stadt mußte den spekulativen Preis zahlen.

Die Argumentation von Baukommission und Stadtverordnetenversammlung bezog sich vor allem auf die neueste Rechtsprechung und auf ein vom höchsten Gerichtshof ergangenes Urteil: Die Städte wurden angehalten, die Grundstücke noch vor der Offenlegung der Straßen zu kaufen. Daher wolle man die Allerhöchste Genehmigung nicht einholen, sondern weiterhin den Bauplanentwurf zur Grundlage der Baulinienanweisung annehmen und „das Expropriationsrecht ... für spezielle Fälle nachsuchen, falls es zu keiner gütlichen Einigung“ mit den Grundeigentümern kam (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 25.3.1861). Nach Sanktion des Bauplanes würden „sofort mehrere Grundbesitzer Entschädigungsansprüche erheben“ und erhebliche Kosten sowie unabsehbare Prozesse auf die Stadt zukommen. Damit hob die Stadt auf generellere Fragen ab und stellte nicht allein die Entschädigungskosten für den Markt- bzw. Bahnhofplatz in den Mittelpunkt. Solange der Plan nicht genehmigt sei, hätte die Stadt „die Sache noch in der Hand“ und die Grundeigentümer würden sich eher mit der Stadt auf eine „billige Weise“ einigen. Für die Genehmigung solle „ein günstigerer Zeitpunkt“ abgewartet werden, was immer dies auch heißen mochte. Die Stadt wolle den pragmatischen Weg der Einzelfallentscheidung beibehalten, mit dem sie einige Jahrzehnte lang Erfahrung gesammelt hatte. Nicht immer war die Entscheidung zugunsten der Stadt ausgefallen, da nicht alle Grundeigentümer auf eine freiwillige Einigung eingingen, sondern die Stadt in ihre Schranken verwiesen hatte (vgl. Prozeß Compes).

Die KRd antwortete kurz und bündig: die Bestätigung „auszusetzen kann nicht stattgegeben werden“. Innerhalb von 8 Tagen solle die Verfügung (Offenlagebescheinigung etc.) erledigt sein (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 6.5.1861). Daraufhin beschloß die Stadtverordnetenversammlung am 22.5.1861 gegen diese Verfügung „Rekurs“ beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz zu ergreifen; erstmalig kam es zum offenen Konflikt mit der Düsseldorfer Regierung.

Das Rekurs-Verfahren der Stadt Mönchengladbach beim Oberpräsidenten

In seiner Begründung zu dem „Rekurs-Verfahren“ griff Bürgermeister Rottländer auf ein formales Argument zurück: der Stadtrat habe sich mehrfach gegen den Marktplatz in Bahnhofsnähe ausgesprochen, und „dieser Punkt (sei) noch nicht erledigt“. Die Offenlagebescheinigung könne nicht gegeben werden, solange noch Reklamationen unerledigt wären (23.5.1861). Der KRd teilte der Bürgermeister kurz die Einreichung des „Rekurses“ mit³⁰⁸.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz forderte die KRd³⁰⁹ zu einer Stellungnahme auf, den diese in ausführlicher Form (allerdings erst am 2.9.1861) verfaßte³¹⁰. Als Fazit wurde festgestellt, daß aufgrund des Wachstums der Stadt ein Bauplan nötig sei und man ohne Bauplan Gefahr laufe, die Interessen der „zeitigen Grundeigentümer“ vor die des öffentlichen Verkehrs zu stellen. Zwar sei es möglich, daß der Bürgermeister die Baulinien selbstständig anweise, doch sei der Druck der Grundeigentümer groß. Gerade die Anlage „rechtwinkliger Bauquartiere, auf welche die Stadtbehörde früher so lebhaft gedrungen hat“, sei schwierig. Auch das Argument, daß der Bauplan durch „geänderte gewerbliche Verhältnisse unpraktisch werden könne“, sei in dem Falle nicht richtig, da der vorliegende Plan die „Konstanten“, wie fließendes Wasser, die Nähe zum Bahnhof etc., die für die Anlage gewerblicher Etablissements in der Hauptsache von Bedeutung sind, berücksichtige. Bei „unvorhersehbaren Umständen“ könnten einzelne Festlegungen geändert werden.

Seitens der KRd wurde angemerkt, daß es nicht zu verkennen sei, daß die „Durchführung eines festen Bauplanes bei der gegenwärtigen Praxis der Rheinischen Gerichte in bezug auf die Entschädigungsklagen wegen verweigerten Baukonsenses“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.) von einer Stadt Opfer verlange; im allgemeinen Interesse Mönchengladbachs müßten diese Opfer gebracht werden. Der im Kommissionsbericht genannte Umstand, daß „die Bauten gruppenweise vorgenommen würden, (sichert) der Stadt eine raschere Vergütung der gebrachten Opfer (und) gewährt zugleich in den meisten Fällen eine Handhabung zur unentgeltlichen Erlangung des Straßenterrains“.

Gleichzeitig wurde seitens der KRd auf ein Gutachten des Justizministers Müller vom 9.5.1840 aufmerksam gemacht, welches das Oberpräsidium an alle Regierungen versandt hatte. „Der Art. 30 des Ges. über die Austrocknung der Sümpfe v. 16.9.1807 bestimmt nämlich, daß alle diejenigen Grundbesitzer, deren Eigenthum durch eine

Straßenanlage eine nicht ganz unbedeutende Wertherhöhung erhalten hat, angehalten werden können, dieserhalb eine Vergütung zu leisten, welche sich bis auf die Hälfte der Wertherhöhung erstrecken kann. Diese Bestimmung wird in Art. 54 noch weiter dahin ausgeführt, daß die Gemeinden ermächtigt sind auf die für entnommenes Terrain einem Grundeigentümer zu zahlende Entschädigung den Betrag dessen sofort abzurechnen, was derselbe für Wertherhöhung des ihm verbleibenden Grundeigentums zu vergüten hat“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.).

Die gesetzlichen Grundlagen für die Gemeinde zur Erstattung ihrer Kosten sahen also recht gut aus. Die KRd zog sich immer wieder auf diese Festlegungen zurück und verlangte stur deren Durchsetzung, obgleich die Rechtsprechung die gesetzliche Grundlage immer mehr aufgeweicht hatte und sich „grundeigentümerfreundlich“ verhielt (siehe „Krefelder Streitsache“).

Für die beiden Plätze lieferte die Stadt eine Kostenschätzung. Die Grundstückskosten für beide Plätze wurden, bei ca. 1.500 Thaler pro Morgen, auf etwa 6.000 Thaler geschätzt (Platz am Bahnhof ca. 2.666 Thaler; Marktplatz nördlich der Krefelder Straße somit ca. 3.334 Thaler).

Die KRd nahm also dezidiert Stellung zum Verhalten der Stadt Mönchengladbach und formulierte deutlich ihre eigenen, auf verkehrliche Aspekte und die zukünftige Entwicklung ausgerichteten Planungsgrundsätze. Gegen das oft an „augenblicklichen“ und vor allem an „Grundeigentümerinteressen“ orientierte Vorgehen der Stadt setzte die KRd die Interessen des Allgemeinwohls. Sie tat dies mit dem sehr selbstbewußten Ton als Planungsbehörde, die sich ihrer Stellung und Entscheidungskompetenz bewußt war. Neben der Vorhaltung von Marktplatzflächen hatten die Erfahrungen aus anderen Städten die Regierungsbaubeamten gelehrt, daß in den Bahnhofsbereichen „Platzflächen“ wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens notwendig waren.

Die KRd unterstützte den Rückzug der Planungs- vor den Grundeigentümerinteressen nicht und plädierte eindeutig für eine schnelle Genehmigung und Rechtskraft des Stadtbauplanes. Sie führte entsprechende gesetzliche Regelungen an, um der Stadt die Ängste vor den Entschädigungszahlungen zu nehmen, wengleich sie gegenüber dem Oberpräsidenten einräumen mußte, daß die derzeitige Praxis der rheinischen Gerichten nicht geeignet war, die Bedenken der Mönchengladbacher zu zerstreuen.

Die Bindung der Stadt an übergeordnete Entscheidungsträger der Planung führte dazu, daß die Stadt ihre Bedenken bezüglich der Marktplatzfrage 1858 im Sande verlaufen ließ, weil sie sich machtlos gegenüber den Berliner Anweisungen sah. Doch in diesem lange Zeit einseitigen Verhältnis zwischen Stadt, KRd und Ministerium machte sich eine zunehmende Veränderung bemerkbar. Berlin forderte die Stadt zur eindeutigen, schriftlichen und nicht nur stillschweigenden Zurückziehung ihrer Bedenken gegen den Marktplatz auf. Damit begab sich das Ministerium zugleich in eine defensive Position; denn die Stadt erkannte ihre Chance und gewann neues Selbstbewußtsein.

Sie bediente sich – gelernt ist gelernt – der formalen Argumentation und verwies auf die fehlende Offenlagebescheinigung. Als die KRD stur blieb, reichte sie Beschwerde beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz ein.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz (Pommer-Esche) teilte der KRD Ende 1861 mit³¹¹, daß er die Beschwerde nach Berlin zum „competenteren Ministerium für Handel pp.“ weitergeleitet habe. Am 18.2.1862 erhielt er Antwort aus Berlin³¹²: Die von Bürgermeister Rottländer genannten gerichtlichen Entscheidungen böten keinen genügenden Grund, „von der definitiven Feststellung“ des Bebauungsplanes von Gladbach „gänzlich abzusehen“, vor allem, da in dieser Streitsache die „Entscheidung des Königlichen Ober-Tribunals“ noch nicht erfolgt sei sowie die „gesetzliche Regelung der angeregten principiellen Frage durch die Wege-Ordnung erfolgen soll“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.) (siehe Kapitel 3.0). Der Entwurf der Wegeordnung von 1865 wurde zwar nie umgesetzt; es wurde jedoch deutlich, daß durchaus die Notwendigkeit einer rechtlichen Klärung gesehen wurde und man im Berliner Ministerium auch baldigst damit rechnete.

Die KRD wurde aufgefordert, sich nochmals zu äußern. In einem Randvermerk notierte Baurat Krüger in Düsseldorf, daß auf die Ausführung des Platzes am Bahnhof gedrängt werden solle und ansonsten „zur Sache Wesentliches nicht hinzuzufügen“ sei (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 8.5.1862). In Mönchengladbach schien man weiter am Wegfall des Platzes interessiert zu sein.

Kreisbaumeister Lange wandte sich in einem Konflikt am 17.4.1862 an die KRD. 1858 war er nach den Ungereimtheiten mit der Baulinienanweisung durch den Bürgermeister (Fall Lieven) angehalten worden, alle Baulinienanweisungen in der Stadt fachlich zu überwachen. Die Stadt beabsichtigte nun, Teile des Platzes am Bahnhof einem gewissen Gottfried Dürselen zur Bebauung freizugeben³¹³. Kreisbaumeister Lange sah sich nun in der Zwickmühle. Laut Verfügung vom 12.3.1853 war er zur Anweisung der Baulinien verpflichtet. Damit hätte er gleichzeitig gegen die eigene Planung vorgehen müssen, da er den Platz im abgeänderten Bauplan konzipiert hatte und sich für dessen Beibehaltung stark machte. Er bat die KRD um die Entscheidung, ob der Platz aufgegeben oder die Bauerlaubnis verweigert werden solle.

In der bereits erwähnten Stellungnahme der KRD zum Bericht aus Berlin vom Mai 1862 wurde auch mit Hinweis auf die Anfrage von Lange darauf hingewiesen, daß „die Entscheidung der Frage nicht länger zu umgehen sein“ würde, ob an Stadtbauplan und Marktplatz festgehalten werde. Die Besorgnisse wegen der Kosten wurden als übertrieben dargestellt. Die Stadt Düsseldorf wurde als Beispiel herangezogen. Bei gleich großer Bautätigkeit wie in Mönchengladbach seien dort durch den genehmigten Bauplan bislang keine erheblichen Kosten auf die Stadt zugekommen.

Die Krefelder Streitsache: die Aushebelung der napoleonischen Gesetze von 1807 und 1810

Als Begründung der „neuen Angst vor Entschädigung“ in Mönchengladbach wurde insbesondere die „Krefelder Streitsache“ herangezogen.

Bei der angeführten „Streitsache“ (siehe Kapitel 6.0) ging es um die Klage der Stadt Krefeld gegen den Gärtner Johann Empting. Die Stadt hatte die Expropriation von „73 Ruthen seines 128 Ruthen großen Gartens behufs Weiterführung der Ostwallstraße“ beantragt und gerichtlich genehmigt bekommen. „Bei dem Prozesse zur Festsetzung der Entschädigung machte die Gemeinde Crefeld geltend“, daß die verbleibende Fläche nunmehr Bauland wäre und Besitzer Empting ein Mehrwert entstünde, der bei der Entschädigung berücksichtigt werden solle. Das Gericht ging in seinem Urteil vom 17.4.1861 davon aus, daß dieser Mehrwert nicht mit der Entschädigungssumme für das enteignete Gartenland, sondern für die Nachteile aus der Verlegung der Mistbeete, der Störung der Geschäfte bei der Verlegung des Betriebes etc. verrechnet werden solle³¹⁴. Mit Hinweis auf den Art. 54 des Gesetzes vom 16.9.1807 legte die Stadt Krefeld Berufung ein³¹⁵.

Das Urteil erging zugunsten des Grundeigentümers. Die Entschädigungssumme für das Straßenland wurde auf der Grundlage der ehemaligen Gartennutzung berechnet; die Wertsteigerung des verbleibenden Restgrundstückes durch die Anlage der Ostwallstraße als Teil des Schadensersatzes durfte nicht aufgerechnet werden, da sie nur „eine zufällige Folge der Expropriation ist, mit einer Schadloshaltung des Beschädigten aus dem Vermögen des Expropriirenden nichts gemein hat“ und der Umstand, daß das angrenzende Land nun Bauland wird, „keinen Einfluß auf die Festsetzung des Preises haben darf“.

Die noch 1840 von Justizminister Müller propagierte Möglichkeit (s.o.) der Kostenminderung zugunsten der Gemeinde durch die Abschöpfung des Mehrwertes wurde durch die Gerichtsurteile zerstreut (RhA 1861, 178).

Die Entscheidung aus Berlin: Weiterverfolgung der Plangenehmigung des Mönchengladbacher Bauplanes

Auf Druck der KRD erfolgte Mitte 1862 endlich die Entscheidung aus Berlin³¹⁶. Dem Antrag der Stadt Mönchengladbach, auf die definitive Feststellung des Bauplanes zu verzichten, wurde nicht entsprochen. Die städtischen Behörden hätten selbst wiederholt die Lenkung der raschen Bautätigkeit in „bestimmte Linien als nothwendig anerkannt“. Die Feststellung des Bauplanes entspräche den städtischen Interessen, da „durch regellose Bauausführungen nach und nach unausbleibliche Mißstände“ entstünden, deren Beseitigung demnächst mit Rücksicht auf die verkehrlichen Probleme sich „nur mit schweren Geldopfern ausführen“ ließen, welcher den Aufwand, der mit der Durchführung des Plans verbunden sei, „leicht übersteigen könne“. Die Erfahrungen aus

anderen Städten mit festgestelltem Bauplan zeigten zudem, „daß durch eine richtige und vorsichtige Behandlung der Sache die einzelnen Projecte (sich) in einer Weise ... vorbereiten lassen, welche die Gemeindegasse“ vor erheblichen Aufwendungen enthebe. „Einzelne Theile des Bebauungsplanes, deren Ausführung ... mit verhältnismäßigen Schwierigkeiten oder Kosten“ verbunden waren, sollten zu gegebener Zeit „einer entsprechenden Modification“ unterworfen werden können. „Nach wiederholter Erwägung aller hier in betracht kommenden Umstände“ könne auf den Platz am Bahnhof umso weniger verzichtet werden, als gerade die Stadt sich in diese Richtung erweitertere und der „auf den Bahnhof bezügliche Verkehr für alle Zeiten eine geräumige Stätte fände“ (HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 26.6.1862).

Die Planungskompetenz der Regierung und die Zahlungsfähigkeit der Gemeinden fielen auseinander: die KRd und die Berliner Behörden planten, zahlten aber nicht. Die Stadt Mönchengladbach konnte nicht zahlen und versuchte daher, die Planung abzuwenden. Die KRd ordnete per Verfügung die Einsendung des Stadtbauplanes zwecks Einholung der „Landesherrlichen Bestätigung“ an³¹⁷.

Endlich konnte auch Kreisbaumeister Lange aufatmen, der die Verzögerung der Baulinienanweisung am Bahnhofplatz nicht beliebig lange ausdehnen konnte. Die KRd teilte ihm und dem Bürgermeister die Entscheidung aus Berlin mit und stellte fest, daß „bei Anweisung von Baulinien ... der Plan einstweilen als Norm festgehalten werden müsse“ (HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 7.7.1862). Die Baukommission als „Fachausschuß“ hatte der Stadtverordnetenversammlung empfohlen, die allerhöchste Genehmigung einzuholen, da sie die großen Probleme bei der Bauabwicklung vor Augen hatte³¹⁸. Die Stadtverordnetenversammlung wollte sich dem Kommissionsbericht jedoch nur anschließen, wenn der Marktplatz am Bahnhof aufgegeben würde.

Auf Anordnung der KRd ging das Planpaket mit der Offenlagebescheinigung und zwei aktuellen Beschlüssen des Stadtrates am 14.8.1862³¹⁹ nach Düsseldorf. Bürgermeister Rottländer verdeutlichte im Anschreiben nochmals die Position der Stadt. Die Grundeigentümer am Bahnhof würden „exorbitante Forderungen“ stellen. Die Stadt hatte ihre Bedenken bei der Genehmigung des Bauplanes angemeldet, da „andere Städte in der neueren Zeit sehr bittere Erfahrungen mit ihren Alignementsplänen gemacht haben“ und die Gerichtsentscheidungen betreff der Baulinienanweisung immer „nachtheiliger für die Städte ausgefallen“, ja sogar als ruinierend für die Städte angesehen würde. Rottländer verwies auf das bereits genannte „Krefelder Urteil“³²⁰: Die Gerichte schienen nicht im mindestens darauf Rücksicht zu nehmen, das gerade die betroffenen Grundeigentümer durch die Offenlage von Straßen und Plätzen profitierten.

Zu dem o.a. Gerichtsurteil fügte Rottländer ein Beispiel aus Mönchengladbach an: Einem Grundeigentümer sei jüngst eine Baulinie an der Regentenstraße nicht angewiesen worden, weil „er einen Theil der Mündung einer Seitenstraße bebauen wollte“. Obgleich der Wert der Grundstücke „dieses Besitzers durch die Offenlage der Regentenstraße in den letzten Jahren um das Zehnfache gestiegen sind“, hat dieser dennoch

die Gemeinde auf Entschädigung verklagt und wird diese wohl „ohne Zulassung einer Compensation verurtheilt werden“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.). Nach Rottländer bedürfe es dringend einer „gesetzlichen Interpretation zu Gunsten der Städte“ bezüglich der Anwendung der Art. 30 und 54 des Gesetzes vom 16.9.1807; vielleicht dürfe auf Grund des Art. 58 dieses Gesetzes auch „bei der Allerhöchsten Genehmigung ... die Compensation gewahrt werden“. Die Stadt vertraue darauf, daß ihre Interessen berücksichtigt und bei finanziellen Konflikten u.U. „Abweichungen vom Alignementsplan mit Erfolg“ beantragt werden könne.

Damit bewiesen die „Gladbacher“ erneut, daß sie sich bezüglich der Rechtsprechung auf dem laufenden hielten und deutlich die Gesetzeslücken zu Lasten der Städte sahen. Die unberechtigten, maßlosen Forderungen der Grundeigentümer und ihre festgestellte einseitige Bevorteilung durch die Gerichte wurden kritisiert.

Im August 1862 wurden die Unterlagen nach Düsseldorf verschickt, aber von dort erst ein halbes Jahr später (21.1.1863), einschließlich des 1861 angemahnten Beschlusses der KRd (s. Anhang), nach Berlin weitergereicht. Im Januar erkundigte sich auch Bürgermeister Rottländer in Düsseldorf nach dem Stand der Genehmigung.

Am 4.4.1863³²¹ wurde der Stadtbauplan von Mönchengladbach in Berlin genehmigt (Abb. 81, 82 und 83) und erhielt im wahrsten Sinne des Wortes seinen „Friedrich-Wilhelm“³²² (s. Anhang).

Die Fortsetzung der Marktplatzfrage: Bau des Bismarckplatzes

Die „Marktplatzfrage“ am Bahnhof in Mönchengladbach konnte noch einige Jahre weiter verfolgt werden. So ging der Bürgermeister in den Verwaltungsberichten 1866 und 1867 wie folgt auf den Platz ein: „Bekanntlich mußte der in den Allerhöchst genehmigten Stadtbauplan aufgenommene neue Marktplatz am Bahnhofs erworben und ausgelegt werden. Bei der enormen Steigerung der Preise der Grundstücke in der Stadtgemeinde und namentlich in dem so günstig gelegenen Distrikt in der Nähe des Bahnhofes war zu besorgen, daß je länger man mit Erwerbung des Platzes wartete, desto größer die Geldopfer dafür werden würden. Dazu kam der Umstand, daß einer der Adjacenten, von dem ein nicht unerhebliches Terrain in den Platz fiel, im Begriff war, mit einer Entschädigungsklage den gerichtlichen Weg zu betreten. Die städtische Vertretung hielt daher dafür, daß der Zeitpunkt eingetreten sei, den Marktplatz zu erwerben, und sie hielt den Moment für umso geeigneter, da durch den Krieg ein momentaner Rückschlag in den Preisen der Grundstücke eingetreten war. Wirklich gelang es auch, ein Terrain von etwa 2 Morgen für 7.300 Thlr. unter günstigen Zahlungsbedingungen zu erwerben und denjenigen Grundbesitzer, welcher früher eine gerichtliche Klage in Aussicht gestellt hatte, zu vermögen, sein in den Marktplatz fallendes Terrain unentgeltlich herzugeben, was alle Anerkennung verdient. Die freiwilligen Zuschüsse, welche Seitens der Königlichen Postverwaltung, sowie anderer Adjacenten theils schon geleistet, theils zugesagt worden, werden ohne Zweifel hinreichen,

die Kosten und Erhöhung der Verschönerung des Platzes resp. seiner Umgebung zu decken“ (StAMg, Verwaltungsbericht für 1866, 5)³²³.

Neben Grundeigentümer Gottfried Dürselen hatten auch andere, wie Lingen oder Krall, der Stadt Kaufangebote für die Platzfläche unterbreitet; z.T. mit dem Zugeständnis einer Stundung des Kaufpreises bei 4 1/2%iger Verzinsung³²⁴.

Die Verwaltung zeigte guten „Geschäftssinn“ bei Ausnutzung der kriegsbedingten Krise des Grundstücksmarktes. Gegenüber der Schätzung der KRd von 1862 mit 1.500 Thalern pro Morgen wurde allerdings mehr als das Doppelte bezahlt. Gleichzeitig waren die angrenzenden Grundeigentümer zu „freiwilligen Leistungen“ z.B. für die Platzverschönerung bereit, da sie wohl allmählich den lagewertsteigernden Effekt der Platzverschönerung bemerkt hatten: „Der neue Marktplatz am Bahnhofes wurde mit einer Lindenallee versehen und dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Platz dient der Stadt zur Zierde und scheint es, daß sich dessen Bedürfnis und Rentabilität bald herausstellen wird. Jedenfalls war die Wahl dieses Platzes in einem belebten Stadtheile und dem Bahnhofe gegenüber ein richtige“ (StAMg, Verwaltungsbericht 1867, 6). Damit wurde im Nachhinein die Einschätzung der übergeordneten Behörden über die Bedeutung eines Bahnhofsvorplatzes von der Stadt bestätigt.

Die Bebauungsplanung nach 1863

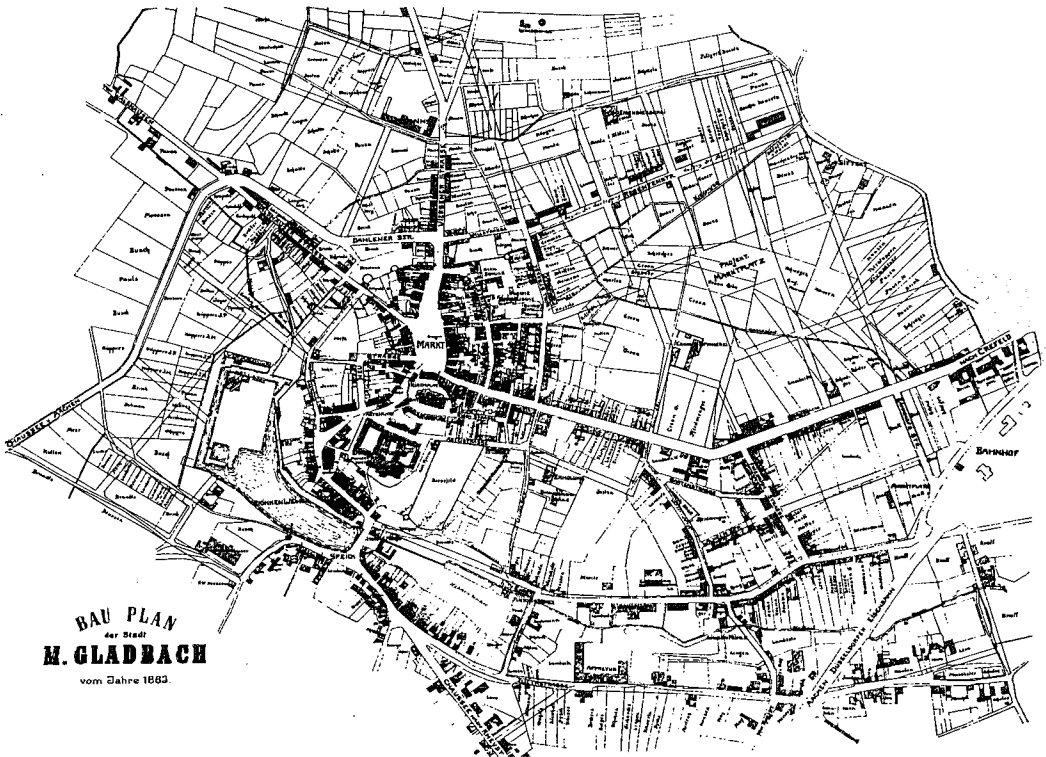
Der Stadtbauplan von 1863 blieb lange Jahre das umfassendste Planwerk der Stadt Mönchengladbach. Nach Erlass des prFILG von 1875 wurden zwar zahlreiche Fluchtlinienpläne für einzelne Straßenabschnitte und z.T. auch für größere Erweiterungsgebiete aufgestellt; ein gesamtstädtischer Bebauungsplan kam im 19. Jh. jedoch nicht mehr zustande. Viele der Fluchtlinienpläne überplanten im Stadtbauplan von 1863 ausgewiesene Straßen (s.u.).

Die bereits im Vorfeld der Genehmigung des Stadtbauplanes kurzzeitig ins Gespräch gebrachte Erweiterung des Planes wurde 1865 wieder aufgegriffen. Geometer Werner jun. wurde mit den Arbeiten beauftragt. Die Stadtverordnetenversammlung wollte einen Plan für das gesamte Gebiet der Stadtbürgermeisterei und nicht nur für die in einem ersten Plan dargestellte Erweiterung nach Eicken, Hardterbroich, Buscher und Rohrmühle³²⁵. 1867 reiste Regierungsbaurat Krüger für die Planabstimmung des den bestehenden Bauplan ergänzenden Erweiterungsplanes nach Mönchengladbach. Die Frage der „nothwendig“ erscheinenden Marktplätze als Prüfauftrag an die Kommission wurde ausdrücklich erwähnt; die Interessenten des „auszulegenden öffentlichen Platzes am Ausgange des neuen Eickener Communalweges“ sollten zudem noch gehört werden, „ob sie das Terrain noch als öffentlichen Platz ausgelegt zu haben wünschen und welche Anerbietungen sie event. der Stadt hierfür offerirten“ (StAMg 1b3/6, 302).

1881 kam es kurzzeitig zu weiteren Vorarbeiten zur Herstellung eines neuen Stadtbauplanes³²⁶ in Zusammenhang mit dem neuen Ortsstatut, da der alte Plan „nur ein

Abbildung 81

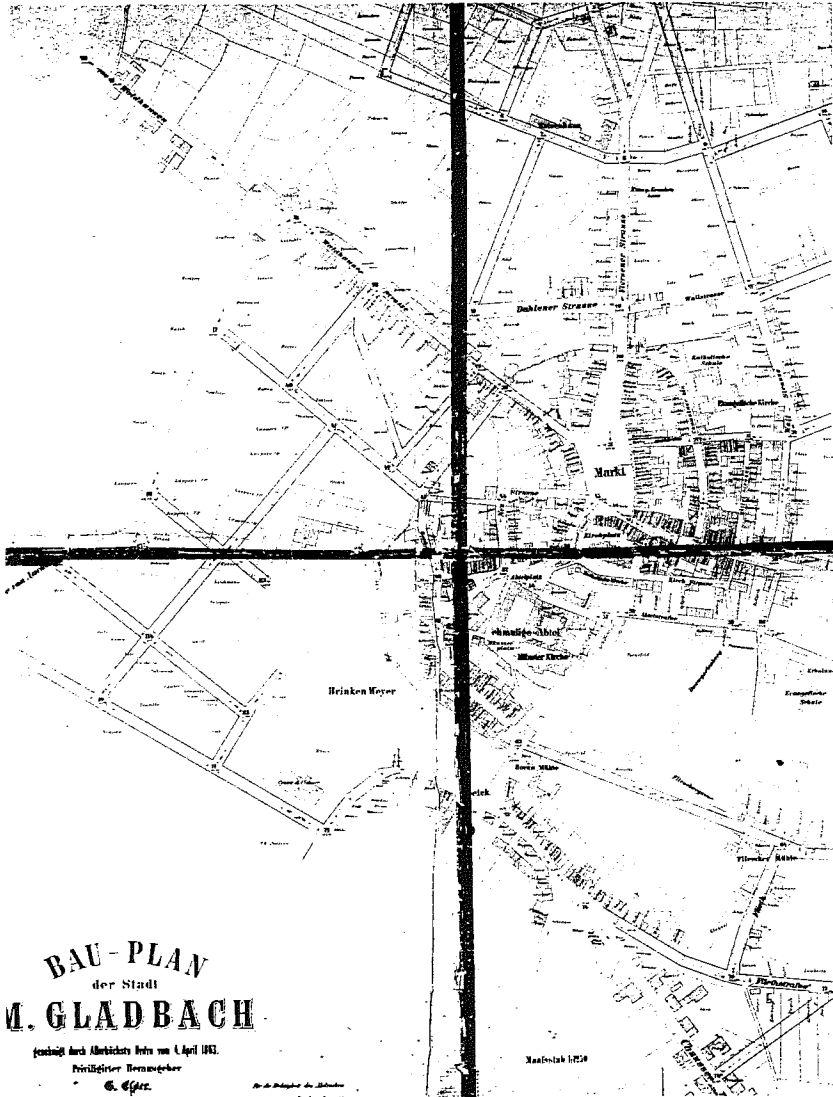
Bau-Plan der Stadt M.Gladbach vom Jahre 1863



Bei diesem Plan handelt es sich nicht um einen Nachdruck des Originals. In der Arbeit wurde dennoch dieser Plan wegen seiner besseren Druckqualität verwendet; aus: in verkleinerter Form hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

Abbildung 82

Bau-Plan der Stadt M.Gladbach, Westhälfte



genehmigt durch Allerhöchste Ordre vom 4. April 1863, Privilegirter Herausgeber Elser, bearbeitet von Geometer J. Werner, Maßstab M 1: 2.500. Dieses Planwerk kann als das eigentliche Original des Bauplanes bezeichnet werden. In dem aus verschiedenen Einzelblättern bestehenden Planwerk sind die Straßennummern eingetragen, auf die sich die Reklamationen etc. bezogen; aus: Fassung im StAMG 21/106

Abbildung 83

Bau-Plan der Stadt M.Gladbach, Ostthälfte



genehmigt durch Allerhöchste Ordre vom 4. April 1863, Privilegirter Herausgeber Elser, bearbeitet von Geometer J. Werner, Maßstab M 1: 2.500. Dieses Planwerk kann als das eigentliche Original des Bauplanes bezeichnet werden. In dem aus verschiedenen Einzelblättern bestehenden Planwerk sind die Straßennummern eingetragen, auf die sich die Reklamationen etc. bezogen; aus: Fassung im StAMG 21/106

Die Änderungswünsche bezogen sich so zumeist auf Ausnahmeregelungen oder auf Änderungen der Straßenbreiten und das Vorrücken der Baulinie. Dies war verständlich, da der Bauplan ein reiner Alignementsplan war und zur Nutzung oder zu weiteren bauordnungsrechtlichen Fragen keine Aussagen machte. Bis zu Beginn der 1850er Jahre wurden laut Schriftwechsel nur zwei Konflikte vor die KRD gebracht: hier waren von der Planung abweichende Baugesuche gestellt worden.

In dieser Phase spielte sich die Bauentwicklung überwiegend innerhalb der bestehenden Bebauung und entlang der Ausfallstraßen ab. Im Altstadtbereich gab so z.B. die Nachbarbebauung die Fluchtlinie vor, wenn hier eine Baulücke aufgefüllt werden sollte oder ein größerer mehrgeschossiger Neubau entstand. Ein Vorspringen der Gebäude in die Straßenfläche und die damit verbundene Beeinträchtigung des Verkehrs war nach der bestehenden Bauordnung seit alters her verboten (siehe Kapitel 3.2) und wurde nicht genehmigt. Diese allgemeine Richtlinie wurde allgemein anerkannt. Lediglich am alten Marktplatz stand ausreichend Fläche zur Verfügung, und so konnte auch hier das später aufgezeigte Gesuch des Gastwirtes Herf auf „Vorrücken“ der Baulinie gestattet werden.

Problematischer gestaltete sich die Orientierung am Planungsentwurf, wenn eine Straße verbreitert und die Neubaulinie im Gegensatz zu den noch bestehenden Gebäudekanten der Nachbarbebauung zurückversetzt werden sollte; besonders wenn dadurch die Bebaubarkeit des Restgrundstückes stark eingeschränkt wurde.

Ebenso problematisch waren die Fälle, wo Baugesuche für Grundstücke gestellt wurden, die laut Planung als Straßenfläche und Straßeneinmündung vorgesehen waren. Da es grundsätzlich erlaubt war, an bestehenden Straßen und Wegen zu bauen, konnte durchaus der Bauanspruch konträr zur Planungsaussage stehen. Alte und neue Wege konnten sich kreuzen, oder eine neue Straße wurde auf eine bestehende, ausgebaute Straße geführt, und das betroffene Grundstück mußte freigehalten werden. Hier stellte besonders die Krefelder Straße einen Problempunkt dar, da sie als bedeutende Ausfallstraße schnell angebaut wurde und Konflikte mit geplanten, abzweigenden Straßen nach Norden und Süden auftraten.

Mit der zunehmenden Bautätigkeit an den neuen Straßen (Abb. 84) verschärften sich die Konfliktfälle ab den 1850er Jahren. Doch auch das stärkere bürgerliche Selbstbewußtsein gegenüber obrigkeitlichen Anweisungen und der durch die Verfassung von 1850 unterstrichene Eigentumsschutz stärkte die Position der Grundeigentümer. Rechtslücken, wie z.B. die fehlende Rechtskraft des Bauplanes, wurden geschickt von örtlicher Politik und Eigentümern zur eigenen Interessendurchsetzung genutzt. Hinzu kam der Konflikt infolge der Verordnung über die Ausführung baulicher Anlagen an Gemeindestraßen etc. von 1853: Die Anweisung der Baulinie durch den Bürgermeister und die Vorgabe einer Straßenbreite von 18 Fuß wurde dort ausdrücklich festgelegt. Diese Straßenbreite stand im eklatanten Widerspruch zu allen geplanten Straßenbreiten: im Bauplan wurde ein differenziertes Straßennetz von 24 bis 36 Fuß breiten

Straßen vorgegeben. Der örtliche Druck auf die Baugenehmigung in Person des Bürgermeisters nahm zu (siehe Konflikt Lieven) und gab den Anschauungen in Preußen Recht, wo man sich gegen die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde im Rheinland wegen der großen Interessensidentität mit den örtlichen Grundeigentümern sperrte.

Gegensätzliche Grundeigentümerinteressen

1840 wandten sich verschiedene Bewohner der westlichen Stadtteile mit einer Eingabe an die Stadt, da sie befürchteten, daß das „Hausprojekt des Färbers Karweg“ eine zukünftige geplante Verbindungsstraße vom Westen zur Oberstadt störte und Gerüchte kursierten, wonach „der Eigentümer des Grundstückes, in welches die fortgeführte Neustraße einschneidet, beabsichtigt, an der Neustraße Baulichkeiten auszuführen“, die ebenfalls die Ausführung des Planes stören würden³³⁰. Beide „Fälle“ konnten als unbegründete Ängste zurückgewiesen werden. Doch zeigte der 1837 aufgestellte Planentwurf schon seine Wirkung: Die Grundeigentümer erkannten die Chancen für zukünftige Entwicklungen, wie die Verbesserung der Stadtteilanbindung und die damit hervorgerufene Lagewertsteigerung ihrer Grundstücke. Sie beriefen sich auf den „Planentwurf“, wenn sie die Genehmigung von Baugesuchen befürchteten, die den Planungsaussagen und ihren eigenen Interessen widersprachen. Der Bauplanentwurf war öffentlich bekannt, und ihm kam eine gewisse Vorwirkung zu. Er diente bereits als Regulativ bei Interessenkonflikten der einzelnen Grundeigentümer untereinander oder wurde als Argumentationsstütze herangezogen.

Änderung einzelner Baulinien und Anpassung des Bauplanentwurfes

1844 baten Gastwirt Herfs & Cons. auf „Feststellung einer etwas vorrückenden Baulinie an ihren Häusern auf dem Markt“ (HStA Reg.Düs. 1012/48 vom 29.1.1844), um dadurch eine größere Bautiefe zu gewinnen. Der Gemeinderat schloß sich dem Wunsch nicht im vollem Umfange an³³¹. Die Feststellung dieser neuen Baulinie mußte von der KRD genehmigt werden, die sich bis auf eine kleine Abänderung (um den „Zugang nach Hirtzhütte nicht zu erschweren“) mit dem Vorschlag einverstanden erklärte. Bauinspektor Walger wurde beauftragt, die Änderung im Bauplanentwurf zu übernehmen; „die polizeiliche Erlaubniß zum Bauen“ konnte erteilt werden.

Zu Beginn der Planungsarbeiten war man also bemüht, daß der Bauplanentwurf jeweils der Realität entsprach und der Planung entgegenlaufende, aber im Einzelfall akzeptierte Planungsänderungen direkt in den Bauplanentwurf übertragen wurden.

Konflikte um die Verbreiterung und die Baufluchtlinie der Wallstraße

Die Wallstraße stellte eine der frühen, neu eingeführten Straßen in „Alt-Gladbach“ dar, als sich mit Fortfall der Wallanlagen die Erschließung der bürgerlichen Gartenanlagen im Osten der Stadt anbot. 1834 wurde von der KRD eine Breite der Wallstraße/Wallweges von 24 Fuß genehmigt.

1851 wurde seitens der Gemeinde eine Verbreiterung der Wallstraße auf 27 bzw. 30 Fuß Breite gefordert: „Durch die zunehmenden Bauten, besonders mit Rücksicht auf die neu gebaute evangelische Kirche“ (HStA Reg.Düs.1012 /61/62 vom 7.2.1851) wurde die Breite von 24 Fuß als nicht ausreichend angesehen³³². Verschiedene Grundeigentümer hatten sich für „die Nothwendigkeit der Regulirung der Baulinie an der Wallstraße“ ausgesprochen und den Wunsch in einem Situationsplan dargestellt³³³.

Die KRd wurde „um Prüfung und Feststellung des Planes zur Nivellirung der Straße und des desfalligen Kostenanschlags“ gebeten. Die KRd beauftragte Bauinspektor Walger mit der Revision des Kostenanschlags und der örtlichen Revision des Projektes. Unterstützt durch den Gemeinderat, versuchten die beteiligten Grundeigentümer, ihr Interesse an einer großzügigeren Straßenbreite durchzusetzen.

Ein weiteres aktenkundiges Gesuch bezüglich der Wallstraße bzw. deren Fortführung hing weniger mit dem Bauplan, sondern mit Konflikten beim Genehmigungsverfahren der Baugesuche, der Baulinienanweisung und der Offenlegung neuer Straßen zusammen.

1851 machte sich bei einem weiteren Einzelprojekt an der Wallstraße das Fehlen eines genehmigten Gesamtplanes bemerkbar: P. Carl Noever wandte sich direkt an die KRd mit einem Gesuch, indem er bemerkte, daß ihm „als gewöhnlicher Bürger und Laie im Bauwesen“ erst jetzt ein störender Versprung in der Baulinie auffalle, wo der Kelleraushub des Neubaus des J. P. Pauen fertig sei³³⁴.

Die Beurteilung der Baulinie sei vorher nicht möglich gewesen, weil „das Bau-Projekt der Straße nicht offen gelegen“ habe. Ihm sei zwar bekannt gewesen, daß die KRd „diese Straßenlinie genehmigt“³³⁵ habe, die unter Kenntnis der „näheren Sachlage“ nun gewiß „mit einer kleinen Veränderung einverstanden wäre“.

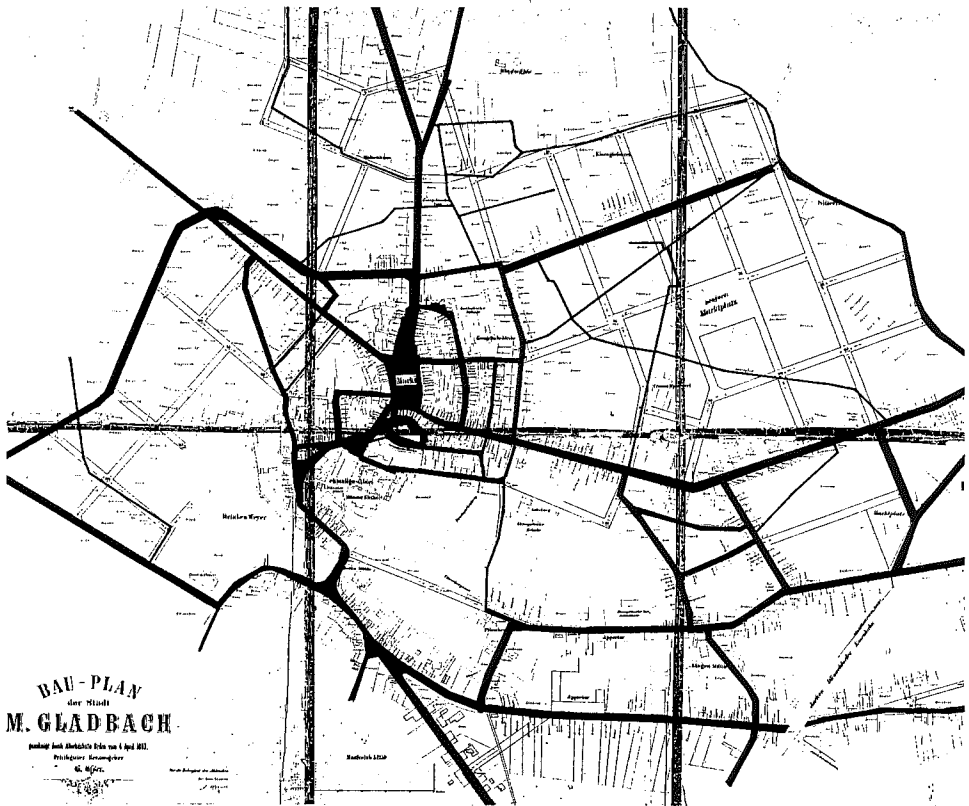
Mit Hinweis auf die ordnungsgemäße Feststellung wurde die Beschwerde jedoch, trotz berechtigter Kritik und einem schon Laien ins Auge fallenden Mißstand, abgelehnt. Aus der Sicht des Landrates rührten die „Mißstände ... hauptsächlich daher, daß die örtliche Prüfung des vorgeschlagenen Alignements nur von einer Fachkommission des Gemeinderathes ohne Zuziehung eines Sachverständigen vorgenommen“ (HStA Reg.Düs.1012/70) worden war. Die Ortsbehörde sollte angewiesen werden, in Zukunft das „Gutachten eines qualifizirten Technikers“ einzuholen³³⁶.

Konflikt zwischen dem Landrat und der Ortspolizeibehörde um die Genehmigung vorspringender Treppenanlagen in die Krefelder Straße

1854 wandte sich der Landrat von Wissmann mit einer Anfrage an die KRd. An der Krefelder Straße würden „jetzt mehrere Neubauten“ geplant und für ein Projekt läge ein Plan vor, der eine „2 Fuß in die Straße hineinragende Treppe“ vorsah. Die Planung war bereits von der Ortspolizeibehörde und dem Bauinspektor Weise genehmigt worden. Der Landrat hielt es dagegen für zweckmäßig, „den Bürgersteig nicht auf eine den freien Verkehr der Fußgänger behindernde Weise“ durch Treppenvorbauten einzuen-

Abbildung 84

Darstellung der um 1857 bereits vorhandenen Straßen und Feldwege im Stadtbauplangebiet



Über den Ausbaugrad der Straßen ist damit noch keine Aussage getroffen; z. T. handelte es sich noch um alt bestehende Wegverbindungen. Die vorhandenen Feldwege sind in dünner Strichstärke nachgetragen. Insbesondere im Süden folgen die geplanten Straßen dem Verlauf alter Feldwege. Im Rasterplangebiet folgt die Straßenplanung sowohl der Regentenstraße als auch der nördlichen Parallelstraße, die spätere Hermannstraße, zum Großteil dem Verlauf alter Feldwege; ebenso die spätere Croonsallee. Ansonsten verläuft das Straßenraster quer zu den vorhandenen Wegen; nachgezeichnet auf der Grundlage der Karte Abb. 62

gen, zumal die Verkehrsbedeutung der Straße für den Wagen- und Fußgängerverkehr zur Eisenbahn sehr stark zugenommen habe.

Der Landrat erkundigte sich bei der KRD, wo innerhalb des Stadtbauplangebietes „Vorbaue irgendwelcher Art und event. bis zu welcher Breite zu gestatten sind“ (HStA Reg.Düs.1012/98 vom 14.8.1854). Der Sachbearbeiter in Düsseldorf vermerkte, daß „Vorbauten über die Häuserflucht in der Regel nicht zu gestatten“ seien. Er forderte zur Beurteilung des speziellen Falles einen Situationsplan an. Der „Ausgang“ des Konfliktes ist aufgrund der Aktenlage nicht ersichtlich. In den 1870er Jahren spielten die Treppenvorbauten in der Krefelder Straße erneut eine Rolle, als sie mit der wachsenden Bedeutung der Straße als Hauptgeschäftsstraße den zügigen Verkehrsfluß immer stärker störten³³⁷.

Konflikt um eine Baulinienanweisung des Bürgermeisters

Auf der Grundlage des Polizeigesetzes von 1850 war im Jahr 1853 die Verordnung über die Ausführung baulicher Anlagen an Gemeindestraßen etc. in der Rheinprovinz erlassen worden. Nach dieser Verordnung sollte bei Baulinienanweisung durch den Bürgermeister eine Breite von 9 Fuß von der Straßenmitte aus vorgesehen werden (siehe Kapitel 3.3). In dem Bauplanentwurf mit seinen differenzierten Straßenbreiten – je nach der beabsichtigten verkehrlichen Bedeutung der Straßen – ergaben sich von dieser Verordnung abweichende Straßenbreiten. An der Frage, welche Breite die maßgebende war und um das Taktieren und die politische „Klüngerei“ eines Grundeigentümers ging es im nachfolgenden Konflikt.

1858 beschwerte sich das Presbyterium der Evangelischen Gemeinde bei der KRD über einen gewissen Tillmann Lieven, dem an der nordöstlichen Ecke der Lüpertzender Straße³³⁸ (bei Nr. 66) durch den Bürgermeister eine Baulinie angewiesen worden sei, die nur einen 30 Fuß breiten Straßenausbau statt der im Stadtbauplanentwurf enthaltenen 36 Fuß ermöglichte. Die evangelische Rektoratsschule selbst läge weit genug zurück, um die zukünftige Straßenbreite nicht zu gefährden, die durch den wachsenden Verkehr zwischen dem Bahnhof und dem Ortsteil Speick notwendig würde. Das Presbyterium hätte sofort und noch vor dem Baubeginn Protest eingelegt, aber am 7.10.1858 den Bescheid erhalten, daß „weiter gebaut würde“³³⁹.

Mit „diesem Bescheid und dieser Art und Weise der Erledigung“ wollten sie sich u.a. wegen ihres beträchtlichen Grundstücksanteiles nicht zufrieden geben. Die im Presbyterium vertretene, bedeutende städtische Honoratiorenschicht³⁴⁰ trat massiv für ihre Interessen ein und wollte diese gegenüber den anderen Grundeigentümern gewahrt wissen. Der Bauplanentwurf hatte somit auch ohne Rechtskraft einen für alle Grundeigentümer geltenden Rahmen geschaffen. Die damit verknüpften Lagevorteile, die Kenntnis über die Grundstückslage an bedeutenden oder eher untergeordneten Straßen etc. wurden durch den Bauplan vorbestimmt. Die Grundeigentümer verlie-

ßen sich darauf, daß die Umsetzung der Planung durch die Gemeindeverwaltung beachtet wurde.

Dem Presbyterium war durchaus bekannt, daß die Rechtslage für einen noch nicht genehmigten Bauplan äußerst schlecht stand und verwies darauf, daß ihm bewußt sei, daß vor der Genehmigung des Bauplanes auch keine Expropriation möglich war³⁴¹. Seine Vertreter waren jedoch der Meinung, daß sich die Gemeinde bei der Anweisung der Baulinien an ihre eigenen Vorgaben, und damit an dem wohl bald genehmigten Bauplanentwurf, halten und sich nicht durch „Privatrücksichten“ beeinträchtigen lassen solle. Tillmann Lieven habe bei dem Kauf des Grundstückes gewußt, daß die Straße 36 Fuß breit werden solle.

Das Presbyterium schlug vor, daß die Stadt ein bereits bei früheren Fällen praktiziertes Verfahren einhalten solle. Die Baulinie solle mit 36 Fuß in der geplanten Breite angewiesen und es dem Grundeigentümer „überlassen werden, ob er das Terrain, daß er dann vor seinen Häusern“ liegen lassen müsse, zur „Straße herzugeben oder eingefriedigt halten“ wolle.

Damit wurde auf die Praxis hingewiesen, daß die Stadt versuchte, auf freiwilliger Basis die Straßenflächen zu erwerben. Wenn die Eigentümer hierzu nicht bereit waren, wurden sie dennoch zum Einhalten der Baulinien durch die Baulinienanweisung der Ortspolizeibehörde gezwungen. Ihnen wurde dann freigestellt, die Fläche bis zum Ausbau der Straße anderweitig zu nutzen. Nach der Genehmigung des Bauplanes oder bei der Alignementsfeststellung für die jeweilig neu ausgebaute Straße, konnte die Enteignung der Fläche beantragt werden.

In der Praxis schien dieses Verfahren zu funktionieren, obwohl es nicht ganz legal war. Die Entschädigungsverpflichtung bei der Verweigerung des Baukonsenses bestand unmittelbar und hätte eingeklagt werden können. Da die Bauwilligen allerdings von der Baulinienanweisung der Ortspolizeibehörde abhängig waren, lag hier ein gewisses Druckmittel. Das Problem fehlender Enteignungsmöglichkeiten wurde geschickt umgangen und versucht, die Straßenflächen nicht zu verbauen. Dennoch mußte die Einwilligung des Grundeigentümers vorliegen.

Die Hartnäckigkeit des Tillmann Lieven vor Augen, hatte das Presbyterium eine mögliche Entschädigung für die „liegengelassene Fläche“ vorgeschlagen, an der die evangelische Gemeinde „Entsprechendes beizutragen“ sich bereit erklärte. Sie wollten keinesfalls dem Rat des Bürgermeisters folgen und den „ganzen Bauplatz ankaufen“, um damit alle Schwierigkeiten zu beseitigen.

Das Presbyterium stellte an die KRd die Frage nach der Bedeutung des Bauplanentwurfes, und „ob die Ortsbehörde das Recht zur Baulinienanweisung hat und ob bei den Verhältnissen wie den hiesigen“, wo ein Stadtbauplan zur Genehmigung eingereicht war, sich die Ortsbehörde nicht nach diesem richten solle. Falls dies der Fall sei, solle der Bürgermeister, dem die Hauptschuld gegeben wurde, von der KRd hierzu

angewiesen werden. Eine je nach „Belieben schwankende Straßenbreite“ bezeichneten die Antragsteller als „größte Wunderlichkeiten“. An die Adresse des Bürgermeisters wurde eindeutig der Vorwurf formuliert: „Eine Ortsbehörde, die wirklich das Interesse des Ganzen im Auge behält, (muß dies) um jeden Preis zu verhüten wissen“ (HStA Reg.Düs.1012/159 vom 14.10.1858).

Bei diesem internen städtischen Konflikt richtete man scharfe Worte und harte Vorwürfe gegen den Bürgermeister, die der Landrat nicht entkräften konnte. Gegenüber der KRD mußte der Landrat feststellen, daß der Sachverhalt richtig vorgetragen worden war. Die Lüpertzender Straße hätte bereits in dem ersten publizierten Original des Stadtbauplanes eine Breite von 36 Fuß erhalten und der Bürgermeister hätte sich bei der Anweisung der Baulinie im Interesse der Gemeinde „bemühen“ müssen, daß Lieven auf „36 Fuß Straßenbreite zurückgeht“; auch wenn im Wege der Enteignung dies vor der Allerhöchsten Genehmigung des Bauplanes nicht erzwungen werden konnte.

Der Landrat habe selbst mit dem Bürgermeister mündlich und schriftlich verhandelt. Er bestätigte, daß der Bürgermeister jedoch „nicht einmal den Versuch behauptet (hatte) ... die Baulinie des Stadt-Bauplans durchzusetzen“ (HStA Reg.Düs.1012/159V). Die Verpflichtung zur Verhandlung wurde umso größer betrachtet, als es sich um Beschlüsse des Gemeinderates handelte, an denen der Bürgermeister selbst mitgewirkt habe.

Die größere Straßenbreite wurde vom Landrat nochmals ausdrücklich gefordert. In seiner Begründung bezog er sich auf das alte „lufthygienische“ Argument des Zusammenhanges von breiten Straßen und dem Abtransport ungesunder, schlechter Luft: eine möglichst große Straßenbreite sei „besonders für diese in der Nähe zu einer zur Sommerzeit ungesunde Ausdünstungen verbreitenden Teiche belegenen Straße (aus sanitätspolizeilicher Hinsicht“ wichtig gewesen (HStA Reg.Düs.1012/160³⁴²).

Der Landrat hielt es nicht mehr für möglich, die Baulinie noch zu verändern, da Lieven in den letzten 14 Tagen mit „möglichster Eile die Fortführung des Baues betrieben und das Haus schon bis zur Etage aufgebaut“ habe und damit, in Kenntnis der sich aufbauenden massiven Gegenwehr vollendete Tatsachen schuf. Für weitere Fälle forderte der Landrat die KRD auf, den Bürgermeister anzuweisen, sich ernsthaft um die Durchsetzung des Planes zu bemühen, anstatt das Interesse „eines Privatmannes“ zu berücksichtigen und ihn nochmals auf die Verfügung vom 12.3.1853 aufmerksam zu machen.

Lieven hätte genau um die geplante Straßenbreite gewußt, da er „sich noch bei einem ganz zuverlässigen und angesehenen Einwohner des Ortes darum bemüht (habe), daß dieser ihm für die Anweisung der Baulinie auf 30 Fuß Straßenbreite behilflich sein möge“ (HStA Reg.Düs.1012/160R). Der Versuch der politischen Einflußnahme von Grundeigentümer Lieven stellte somit ein offenes Geheimnis dar. Alle Seiten bescheinigten Bauherrn Lieven eine quasi „moralische Verschuldung“, da er beim Kauf des

Grundstückes die Straßenplanung kannte, über politische Einflüsse die Reduzierung der Straßenbreite zu erreichen suchte und nach der Baugenehmigung schnellstens vollendete Tatsachen schuf.

Bauherr Lieven sah in einer Stellungnahme nur zwei Möglichkeiten: die gesamte Baustelle abzutreten und zugleich seine ganzen, bis dahin entstandenen Kosten ersetzt zu bekommen oder die Fläche, wie genehmigt, zu bebauen. Die Abtretung des 6 Fuß breiten Streifens war laut Lieven nicht möglich, da „die Baustelle ... dann nur eine so geringe Tiefe erhalten (würde), daß ich keine ordentlichen Häuser mehr dort bauen könnte, sondern nur kleine Fabrikarbeiterwohnungen, wozu ich keine Lust habe, auch das Grundstück zu theuer ist“ (HStA Reg.Düs.1012/166V vom 7.10.1858)³⁴³. Mit einer detaillierten Kostenaufstellung bot er das Grundstück dem Presbyterium zum Kauf an³⁴⁴.

Bürgermeister Rottländer entschuldigte sich bei der KRD mit dem Argument, daß der Kreis-Geometer „die Baulinie auch im Stadtbauplane nur auf 30 Fuß ausgemessen“ habe³⁴⁵. Ein falsches Herausgreifen aus dem Plan nahm dem Bürgermeister doch niemand so recht ab.

Zu seiner Verteidigung bezog sich der Bürgermeister weiterhin darauf, daß er zusammen mit Geometer Werner und dem Beigeordneten Widenmann die Baulinie „auf Grund des § 1 der Verordnung vom 12. März 1853 und zwar auf 9 Fuß von der Straßenrinne entfernt angegeben habe“ (HStA Reg.Düs. 1012, 163).

Auf Grund der Beschwerde des Presbyteriums habe er die Baukommission hinzugezogen, und auch diese habe einstimmig für die Baulinie von 30 Fuß votiert³⁴⁶. Solange der Bauplan nicht genehmigt und damit die Entschädigungsfrage nicht geklärt sei, müsse er sich so verhalten³⁴⁷: Die „jahrelang schwebenden Verhandlungen“ um die Genehmigung des Bauplanes dürften doch nicht dazu führen, daß einem Einwohner „die Erlaubniß zum Bau beziehungsweise die Angabe der Baulinie binnen den Schranken der gegenwärtig noch geltenden Bestimmungen zu seinem Nachtheile“ (HStA Reg.Düs. 1012/165V) vorenthalten würden³⁴⁸.

Über die Frage der Rechtmäßigkeit der Entscheidung ging ein fast täglicher Schriftwechsel zwischen dem Bürgermeister und dem Landrat hin und her³⁴⁹.

Im einem Protokoll der Wegebau-Kommission wurde der eigentliche Konflikt klar gestellt, daß Grundbesitzer Lieven nicht dazu bereit war, die über 30 Fuß Breite hinausgehende Straßenfläche abzutreten³⁵⁰. Die Wegebaukommission gab sich, wohl zu ihrer eigenen Beruhigung, damit zufrieden, daß die Breite „für die gegenwärtige Straße angemessen und genügend“ sei und auch noch für „eine lange Reihe von Jahren“ ausreichen würde.

Obwohl die KRD sich inhaltlich hinter die Beschwerdeführer und den Landrat stellte, wurde die Beschwerde abgewiesen, da die strikte Einhaltung der Baulinien nach dem Bauplanentwurf nicht gefordert werden konnte, da diesem noch die „königliche Bestätigung“ fehlte und er daher nicht als „rechtsbeständige Norm“ betrachtet werden

konnte. Unter diesen Umständen konnte seitens der KRD nichts gegen die Baulinienanweisung unternommen werden³⁵¹.

Bürgermeister Rottländer erhielt jedoch die Anweisung durch die KRD, keine dem Stadtbauplan widersprechende Baulinie „bis auf weiteres „zu genehmigen und schon gar nicht dem Lieven ein weiteres Haus auf 30 Fuß Straßenbreite zu genehmigen³⁵² sowie die strikte Anweisung, in Zukunft bei städtischen Bauten bis zur Genehmigung des Stadtbauplanes die Baulinie durch den Königlichen Kreisbaumeister vornehmen zu lassen“ (mit Hinweis auf § 2 der Verordnung vom 12.3.1853). Damit sollte weiterem „Gladbacher Klüngel“ ein Riegel vorgeschoben und die Baulinien durch fachlich kompetente Beamte, die nicht mit den örtlichen Interessen verwohen waren, angewiesen werden.

Das Ineinandergreifen einzelner Baulinienanweisungen mit dem formalen Stadtbauplanverfahren

1858 beantragte der Bleicher Martin Wehres am Fliethweg (Abb. 85) die Anweisung einer Baulinie im Rahmen einer Reklamation während der zweiten Offenlage des Stadtbauplanes. Die Prüfkommision des Gemeinderates stellte fest, daß dieser Antrag nicht in den Rahmen des Planungsverfahrens zum Stadtbauplan gehörte. Der Antrag auf Anweisung einer Baulinie sei an die Ortspolizeibehörde zu stellen. Die zuständige Baukommission stellte fest, daß die Baulinie unter Zuziehung des Kreisbaumeisters angewiesen werden sollte. Hier griff also schon die Anweisung der KRD von Ende 1858, daß der Bürgermeister den Kreisbaumeister quasi als Kontrolle hinzuziehen mußte³⁵³.

Kreisbaumeister Lange prüfte die Eingabe und teilte dem Bürgermeister mit, daß er aus technischer Sicht mit der in einem Situationsplan von Grundbesitzer Wehres dargestellten Abänderung einverstanden sei, es aber für bedenklich halte, vom Stadtbauplanentwurf abzuweichen, da hierdurch „Reklamationen seitens anderer Anwohner der Straße hervorgerufen werden könnten, denen mit Rücksicht darauf, daß diese Aenderung nicht zur allgemeinen Einsicht offen gelegen hat, Nichts entgegnet werden könnte“ (HStA Reg.Düs.25616 /o.N. vom 7.2.1859). Da jedoch anzunehmen war, daß eine nochmalige Offenlage wegen der neuesten Änderungen „nicht wird umgangen werden können“, so soll durch Gemeinderatsbeschluß die gewünschte Änderung genehmigt und dem Wehres die Baulinie angewiesen werden³⁵⁴.

Der Gemeinderat beschloß am 11.2.1859 den Änderungsvorschlag von Wehres, „wonach der Weg aus dem Kämpcheswege längs der Flieth“ entsprechend des Skizze (vgl. Abb. 85) von Wehres verlaufen sollte.

Dieses Beispiel verdeutlicht, wie stark bereits die Einhaltung eines formal korrekten Verfahrens den Planungsprozeß bestimmte³⁵⁵. Die Kenntnisse über die verfahrensrechtlichen Fragen wurden zunehmend bedeutender, da die privaten Grundeigentümer ihre Rechte immer stärker erkannten und einklagten.

Verweigerung der beantragten Errichtung eines Neubaus an der im Bauplanentwurf vorgesehenen Baulinie

1860 wandte sich die Witwe Krapohl an die KRd mit der Bitte um Beistand³⁵⁶. Sie beabsichtige, ihr altes Gebäude abzureißen und entsprechend der im Stadtbauplan eingezeichneten Baulinie nach vorne zu rücken³⁵⁷. Dazu erbat sie, wie bereits ihre Nachbarn W. Bückler und H. Hansen, die Abtretung des vor ihrer „Wohnung gelegenen freien Platz(es) bis zur Baulinie“. Im Gegensatz zu ihren Nachbarn sei ihr von der Stadtverordnetenversammlung die Abtretung der Fläche bis zur Baulinie nicht genehmigt worden. Die Majorität im Stadtrat³⁵⁸ befürchte, daß der isoliert vorspringende Bau der Witwe Krapohl eine Entstellung der Straße erbringen würde, da bestehende und noch neue Häuser, wie das des Nachbarn Kochs, weiter zurücklägen³⁵⁹. Die Mehrheit der Stadtverordnetenversammlung stellte sich damit mit einem äußerst fadenscheinigen Argument gegen ihre eigenen Beschlüsse: Daß eine vorspringende neue Baulinie für eine u.U. lange „Übergangszeit“ den kritisierten Effekt vor und zurück springender Baufluchten mit sich bringen würde, mußte ihnen bei der Plangenehmigung hinreichend bekannt sein.

Bürgermeister Rottländer stellte sich in seiner Stellungnahme gegenüber der KRd auf die Seite der Witwe Krapohl: Mit ihrer Forderung nach der Straßenlandabtretung sei diese im Recht, doch sie könne bis zur endgültigen Plangenehmigung dieses Recht nicht geltend machen. Er schlug vor, daß sie mit dem Neubau bis zur Plangenehmigung warten solle³⁶⁰, um dann im „Wege der Expropriation“ die Fläche gegen Entgelt zu verlangen. Damit wurde die Ansicht deutlich, daß auch die Enteignung von städtischen Eigentum durch die Privaten eingeklagt werden könne. Die KRd teilte der Grundeigentümerin mit, daß sie sich „nicht in der Lage sah, die Gemeinde zur Grundstücksabtretung anzuhalten“ (HStA Reg.Düs.1012 /209 vom 4.10.1860).

Baugesuch für die Überbauung einer im Bauplan vorgesehenen Straßeneinmündung

1861 erhob der Kaufmann Wilhelm Compes Entschädigungsklage gegen die Stadt beim Königlichen Landgericht in Düsseldorf zwecks Anweisung einer Baulinie. Bereits Mitte 1860 hatte Compes den Antrag gestellt, ihm eine Baulinie an seinem „neu erworbenen Grundstück“ an der Krefelder Straße anzuweisen. Die Stadt verweigerte dies, da das Gebäude in der geplanten Straßeneinmündung der neuen Straße (Nr. 52–91) (vgl. Abb. 83) gestanden hätte. Als die Verhandlungen zwischen der Stadt und Compes zu keinem Ergebnis führten, reichte dieser die Klage ein. Der städtische Anwalt (Justizrat Kramer) rechnete fest mit einer Verurteilung der Stadt bei einer weiteren Weigerungshaltung.

Mit dieser Einschätzung lag er durchaus richtig, da die Rechtsprechung bei verweigertem Baukonsens die Städte zur Entschädigung verpflichtete. Für die Einleitung einer Enteignung bei Weigerung des Grundeigentümers zur Hergabe der Fläche mußte allerdings ein genehmigter Plan vorliegen. Das Vorgehen von Wilhelm Compes

verdeutlichte dem Stadtrat ein zukünftiges Problem auf eindringliche Weise; seinem Beispiel konnten die anderen betroffenen Grundeigentümer folgen und die Stadt auf Entschädigungszahlung verklagen. Die Stadtverordneten reagierten dann auch prompt mit der Verhinderung der Plangenehmigung (s.o.).

Bevor in diesem Fall ein u.U. weitreichendes Urteil gesprochen wurde, löste die Stadt den Konflikt kurzerhand durch die Aufgabe der geplanten Straßenverbindung: Sie „könne recht gut entbehrt werden“ und die Verbindungsstraßen Nr. 51–90 und 54–92 würden ausreichen, da sie alle zu einem „Terrain führen, worauf jetzt noch kein Haus steht und welches auch wohl sobald noch nicht angebaut werden wird“ (HStA Reg.Düs.25616/o.N. vom 6.3.1861). Die Bebauung des Rasterplangebietes lag nach Meinung der Stadtverordneten in weiterer Zukunft und zukünftige Probleme dort wurden im Hinblick auf die Lösung eines kurzfristigen Konfliktes hintangestellt. Die Einschätzung der KRD, daß ohne einen genehmigten Bauplan die örtlichen Vertreter zu sehr an kurzfristigen und oft kurzsichtigen Lösungen interessiert waren, bestätigte sich erneut. Eine Lösung der tatsächlich aus der genehmigten Planung erwachsenden großen finanziellen Belastung der Stadt wurden allerdings seitens der staatlichen Behörden nicht angeboten.

Die Gemeindevertreter bezogen sich in ihrem Antrag an die KRD auf Streichung der Straße ausdrücklich darauf, daß es „ihnen nicht verwehrt werden kann“, bis zur Genehmigung des Stadtbauplanes von diesem abzuweichen und nach der Verordnung vom 12.3.1853 zu verfahren. Da die Entscheidung des Gerichtes kurz bevor stand, bat man um schnelle Genehmigung dieses Änderungsantrages. Die KRD lehnte den Antrag mit der Begründung ab, daß bei Fortfall der Straße die Ausdehnung des angrenzenden Bauquartiers zu groß sei, um durch die verbleibenden Straßen erschlossen zu werden und zudem die Straße für den Verkehr zum Marktplatz von Bedeutung war (HStA Reg.Düs.25616/o.N. vom 15.3.1861).

Die „Planungshoheit“ der KRD wurde erneut deutlich. Der Gemeinde wurde lediglich ein Mitwirkungs- und kein Entscheidungsrecht eingeräumt. Der Stadt blieb dann nur der Rückzug auf die derzeit bestehende formal-rechtliche Position: Ein genehmigter Bauplan lag noch nicht vor. Bis dahin konnte die Ortspolizeibehörde an bestehenden Straßen nach der Verordnung von 1853 verfahren und die geplante Straßeneinmündung ignorieren. Auf den Zeitpunkt der Genehmigung des Bauplanes hatte die Stadt ebenfalls keinen unmittelbaren Einfluß; ihr blieb nur ein taktisches Verzögerungsspiel.

7.12 Das Bevölkerungswachstum und die räumliche Entwicklung nach 1863

Am Ende der Untersuchung des Fallbeispiels Mönchengladbach soll in den folgenden beiden Kapiteln der weitere Planungs- und Realisierungsprozeß des Stadtbauplanes über das Jahr seiner Genehmigung 1863 hinaus weiterverfolgt werden. Es soll der Frage nachgegangen werden, welche Relevanz er für die Stadtentwicklung besaß und ob er eine Steuerungsfunktion für den städtischen Bauprozeß übernahm. Weiterhin ist von Bedeutung, bis wann der Bauplan bindend für die Baulinienfestsetzung war und inwieweit er auch nach dem Erlaß des prFILG 1875 noch Geltung besaß. Für die folgende Realisierungsphase mit der Auffüllung der Reserveflächen des Stadterweiterungsplanes bis zum Ende des 19. Jh.s sollte geklärt werden, inwieweit die Planungsinhalte umgesetzt bzw. wo und mit welcher Intention Planungsänderungen erfolgten.

Gegenüber der Ausgangssituation zu Planungsbeginn war die bauliche Entwicklung im Bauplangebiet bis zur Genehmigung des Stadtbauplanes 1863 in Teilen weit fortgeschritten. Zu den Verdichtungen im Altstadtgebiet mit der Einführung der Neustraße und der Bebauung zwischen Kirch- und Abteistraße, der regen Bautätigkeit im Osten auf ehemaligem Wallgebiet sowie dem Anbau an den Ausfallstraßen hatte insbesondere die Bebauung am gewerblich strukturierten Südrand des Bauplangebietes eingesetzt (vgl. Abb. 81). Die Krefelder Straße war fast vollständig angebaut. Im „Rasterplangebiet“ waren seit 1862 Bauten an der Regentenstraße entstanden.

Dennoch wies der Stadtbauplan von 1863 noch große freie Bauflächen im Mittelpunkt der Stadt aus und bildete, neben den potentiellen Bauflächen außerhalb des Planungsgebietes, die Grundlage für den Bauprozeß der Folgejahrzehnte. Erst um die Jahrhundertwende war der Geltungsbereich des Stadtbauplanes, mit Ausnahme des Bereiches westlich der Altstadt, baulich aufgefüllt.

Bevölkerungsentwicklung

Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum hielt nach 1863 unvermindert an, wenngleich es im Anschluß an die Kriege 1864/1866 zur erneuten allgemeinen Rezession kam. Erst 1867/1868 setzte ein bedeutender Aufschwung ein: Die Stadt Mönchengladbach konnte zwischen 1866 und 1867 mit 9,8% den höchsten jährlichen Bevölkerungszuwachs im 19. Jh. verzeichnen. Zu Ende der 1860er Jahre nahm der Zuwachs leicht ab und betrug nach der Reichsgründung bis Ende der 1870er Jahre um die 5% im Jahr. Im Anschluß sanken die Zuwachsraten, und selbst während der Jahre des allgemeinen Konjunkturaufschwunges 1880–1885 konnten nur jährliche Zuwachsraten zwischen 2% und 4% erreicht werden (Becker 1925, 29) (Tabelle 17). Ab den 1890er Jahren nahm der jährliche Zuwachs ab bzw. setzte sich zum Großteil aus dem Saldo bei der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zusammen. Durch den Ausbau

der Verkehrswege und den Bau der Straßenbahn nahm die Abwanderung in die Vororte und die Landgemeinde zu (Becker 1925, 28). Der Wachstumsdruck ab den 1850er Jahren war auch weiterhin nicht alleine auf die eigentliche „Stadt“ orientiert, sondern auf die stadtnahen Ortsteile gleichermaßen.

Sozialräumliche Differenzierung

Ein auf empirische Grundlagen gestütztes Nachgehen der Frage, wer die potentiellen Bewohner des Planungsgebietes waren und ob sich eine soziale Zonierung herausbildete oder eher eine gemischte Sozialstruktur vorherrschte, war nicht möglich; über die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung nach Berufsgruppen gab lediglich die bereits dargestellte preußische Berufszählung von 1820 Auskunft. Erst für das Jahr 1867 liegen die Ergebnisse der Volkszählung vor³⁶¹ (Tabelle 18). In der Stadt zeigten sich 1867 weiterhin das breite Berufsgruppenspektrum und die zunehmende Spezialisierung in Handel und Dienstleistungen. Vorherrschend war die industrielle Arbeit. Fast 65% der „Selbstthätig Erwerbstätigen“ waren in Industrie und Bauwesen beschäftigt, davon 44% als Fabrikarbeiter, Gesellen und Gehilfen. Der Anteil des Handels betrug nur 6,9%. Unter der eigenen Rubrik „Dienstboten, Handarbeiter und Tagelöhner“ sind 12,8% (886 Einwohner inklusive Angehörige) eingetragen.

Eine weitere Detaillierung konnte durch die straßenweise bzw. ortsteilbezogene Auswertung des Adreßbuches der Stadt Mönchengladbach von 1865 erfolgen. Die Nennung der Berufsbezeichnung (mit dem heutigen Haushaltsvorstand vergleichbar) konnte ein Bild über die sozialräumliche Verteilung der Bevölkerung in den Ortsteilen vermitteln.

Die Auswertung verdeutlichte den eindeutig proletarischen Charakter der südlich und östlich der Altstadt gelegenen Ortsteile. In Pesch und Speick lebten, bedingt durch die Standortgunst für die ansässigen Textilbetriebe, sowohl Tagelöhner als auch Facharbeiter wie Färber und Bleicher³⁶². Auch in Als, Hardterbroich und Sittard³⁶³ lebten neben den vorherrschenden Tagelöhnern und Fabrikarbeitern weitere Bauarbeiter, Schreiner, Schneider und kleinere Post- und Bahnbeamte. In den stadtfüreren Ortsteilen, wie z.B. Brandenburg, lag der Anteil der „Ackerer“ deutlich höher³⁶⁴. In Lürrip³⁶⁵ wohnten z.B. neben den Fabrikarbeitern und Tagelöhnern noch 20% Weberhaushalte. Die Hausindustrie war somit in den stadtfüreren Ortsteilen 1867 noch stärker vertreten. Auch Beschäftigte in eher auslaufenden Berufszweigen, wie Bürstenbinder oder Stuhlflechter, lebten dort (z.B. in Blumenberg)³⁶⁶. In den stadtnahen Ortsteilen mit einem hohen Anteil an zentralisierten Fabriken war den Anteil der Fabrikarbeiter und Tagelöhner am höchsten. In Buscher³⁶⁷ lebten fast ausschließlich Angehörige dieser Gruppe.

In dem direkt am östlichen Rand des Planungsgebietes angrenzenden Ortsteil Eicken³⁶⁸ mit Textilfabriken, Bauunternehmung etc. wurde mit über 1/3 Textilarbeiterhaushalte ebenfalls die proletarische Struktur deutlich. In der Nähe zur Stadt gelegen,

wurden hier bereits Wohnungen durch die Angehörigen des neuen Dienstleistungssektors, wie Bürogehilfen oder Schaffner, nachgesucht; Bäcker, Kurzwarenhändler u.ä. sorgten für die Nahversorgung in diesem bedeutenden und wohl „städtischsten“ Ortsteil.

Ebenso wie die Arbeiterbevölkerung sich nicht in einzelnen Ortsteilen konzentrierte, so waren Fabrikarbeiter, Tagelöhner und Handwerker auch verteilt in der Stadt vorzufinden: sowohl in der Altstadt, in den Baugebieten am Gladbach als auch an der Krefelder Straße. Hier mischten sich diese Gruppen allerdings mit den anderen Berufs- und auch Einkommensgruppen. Die sich als Geschäftsstraße herausbildende Krefelder Straße zeigte bereits 1865 eine starke Mischung mit hohem Anteil an Geschäften und Firmensitzen. Der Vergleich ihrer Einwohnerschaft anhand der Adreßbücher 1865 und 1878/79 zeigte die Zunahme an Einrichtungen mit zentralstädtischer Bedeutung³⁶⁹.

Die qualitative Veränderung in der Bewohnerschaft war groß; insbesondere durch den starken Zuzug von Arbeitskräften in die zentral gelegenen Fabriken. So suchten die jungen, alleinstehenden Spinnereiarbeiterinnen zumeist Wohnraum in Fabriknähe³⁷⁰.

Die sich bereits 1820 abzeichnende Struktur hatte sich demnach mit der gewerblichen Durchdringung des Südens und Südostens der Stadt im wesentlichen verfestigt. Je weiter von der Stadt entfernt gewohnt wurde, umso größer war die Zahl der Landwirte, und umso höher war der Anteil der Hausindustrie und der Tagelöhner, die hier vergleichbar billiger lebten (Standortvorteil der Peripherie, vgl. Fehl 1992).

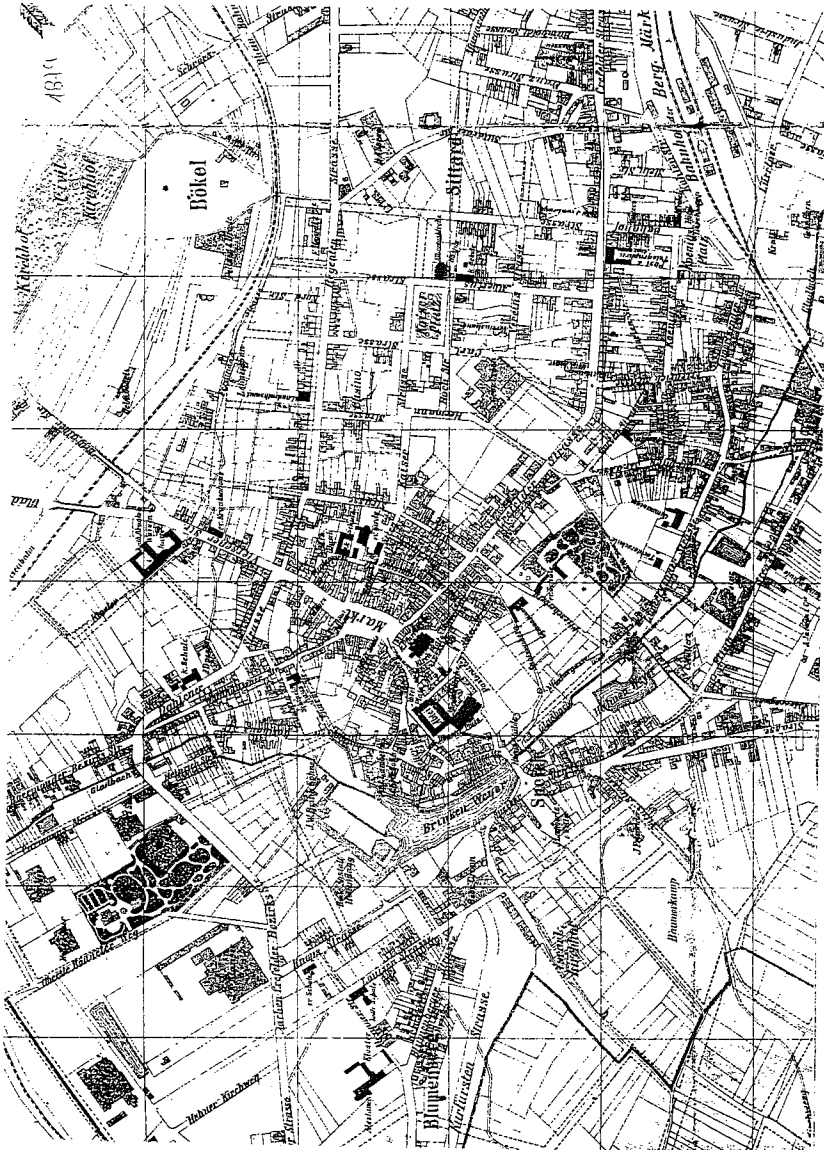
In Gladbach-Land, d.h. im wesentlichen in der ehemaligen Spezialgemeinde Obergeburch, erfolgte die Industrialisierung erst zu Ende des 19. Jh.s. Bis in die 1890er Jahre war hier keine „erwähnenswerte Industrie“ vorhanden (StAMg 1c-2720). Die in der städtischen Textilindustrie beschäftigten Arbeiter beanspruchten allerdings den preiswerten Wohnraum in der Landgemeinde³⁷¹.

Räumliche Entwicklung

Zur Verfolgung des Bauprozesses ab 1863 und der Ermittlung der Auffüllung des Stadtbauplangebietes wurde der Stand der Bebauung aus dem Stadtplan von 1879 (Abb. 86 und 87) in den Stadtbauplan übertragen (Abb. 88). Es wurde deutlich, daß die Bebauung innerhalb des Bauplanes keine räumlichen Schwerpunkte ausbildet, sondern sich die 1863 vorhandenen Ansätze insgesamt weiter verdichteten. Zum einen wurde die Bebauung im Bereich des Bahnhofes einschließlich Bismarckplatz und Bismarckstraße (spätere Bahnhofstraße) ausgeführt und zum anderen das nördlich der Krefelder Straße gelegene „Rasterplangebiet“ von den Rändern aus nach innen aufgefüllt. Im Westen hatte sich lediglich die Bebauung um die Dahleener- und Waldhäuser Straße herum verdichtet. Der Südwesten im Bereich des Brinckenweiher wurde u.a. durch die Weiherzuschüttung erst in den 1880er Jahren entwickelt; allerdings

Abbildung 86

Plan der Stadt M.Gladbach aus dem Jahre 1879 (Ausschnitt)



Entworfen von Geometer Plüch im Maßstab M 1: 5.000 mit dem Verzeichnis der Straßen, Plätze, öffentlichen Gebäude und Fabriken sowie Stand der Bebauung und projektierte Straßen; aus: StAMg 21/108 sowie hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

Abbildung 87

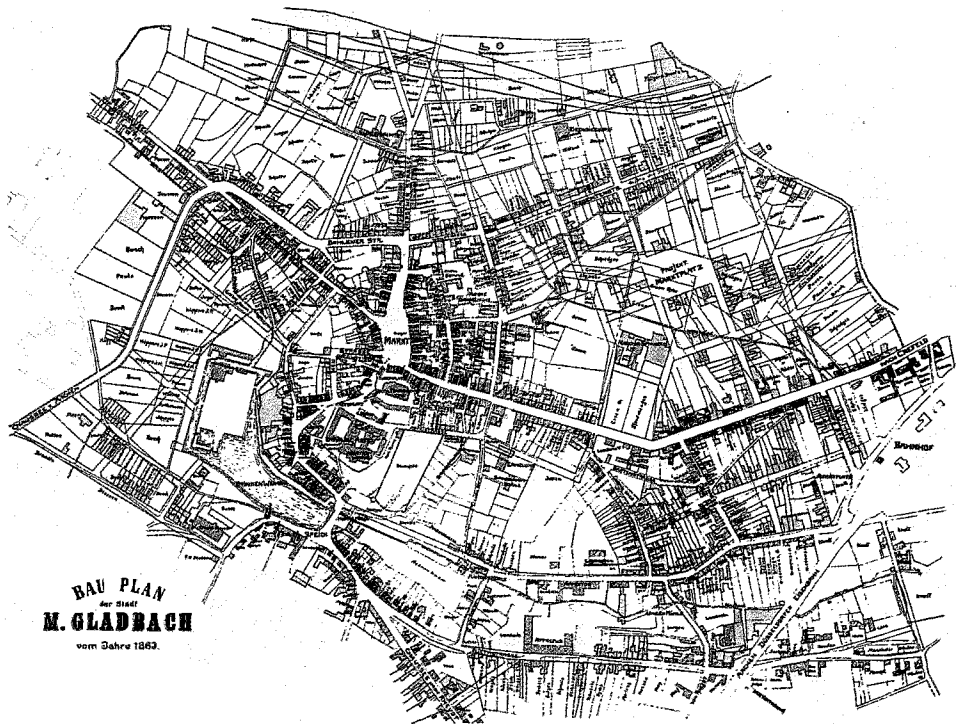
Planskizze zur baulichen Entwicklung von Mönchengladbach im Jahre 1878



aus: HStA Reg. Düs. 53160

Abbildung 88

Bauliche Entwicklung im Geltungsbereich des Stadtbauplanes von Mönchengladbach zwischen 1863 und 1879



Eigene Darstellung: Vergleich des Gebäudebestandes 1863 und 1879; siehe Abb. 81 und 86

wurden hier einige Straßen, wie die Luisen-, Knops- und Villenstraße, hergestellt. Erst nach der Jahrhundertwende wurde nach mehrmaliger Änderung und Überplanung der Bauplanausweisung das südwestliche Gebiet bebaut³⁷². Der Bereich nord-westlich der Altstadt und nördlich der Dahlemer Straße wurde erst um die Jahrhundertwende mit dem Bau des Krankenhauses erschlossen. Die Heinrichstraße im Westen sowie die Nordstraße wurden in Ergänzung bzw. Änderung des Stadtbauplanes eingeführt.

Neben dieser Auffüllung des Erweiterungsgebietes entsprechend der Bauplanfestlegung ließ sich in den Vororten Eicken, Pesch, Harterbroich, Speick etc. ebenfalls zwischen 1856 und 1879 (Vgl. Stadtpläne) eine deutliche bauliche Verdichtung und ein Heranwachsen an das Stadtgebiet feststellen. So war die Ansiedlung Pesch zu Beginn der 50er Jahre noch landwirtschaftlich bestimmt mit nur 302 Einwohnern im Jahr 1852. Durch die Nähe zum Gewerbestandort Viktoriastraße und der „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“ expandierte der Vorort³⁷³. 1867 lebten hier bereits 531 Personen.

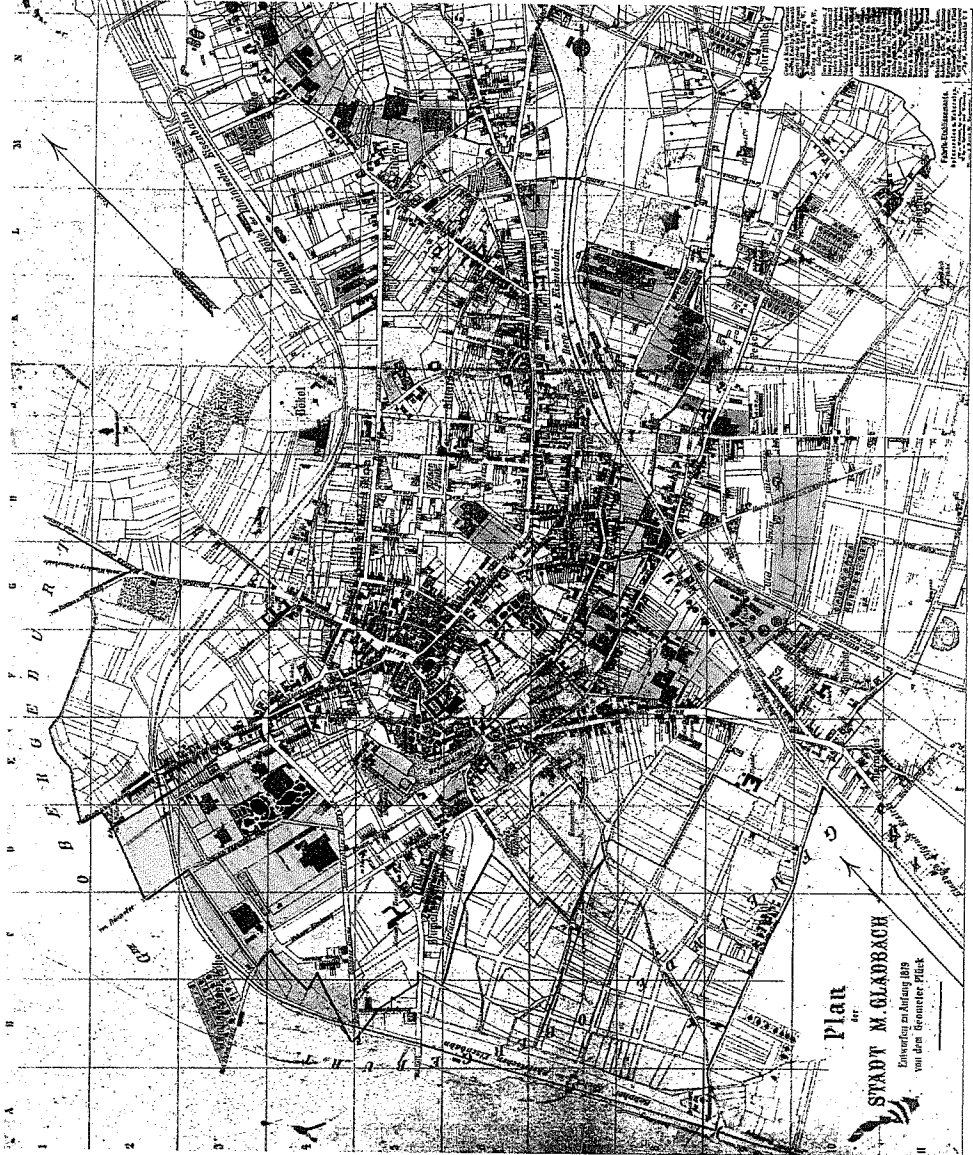
Die bauliche Entwicklung in den Ortsteilen, die auch einen Entlastungsdruck auf die Bauentwicklung im beplanten Stadterweiterungsgebiet hatte und bodenpreisregulierend wirkte, war möglich durch die Form des Bauens in der Rheinprovinz, wonach bis zum Erlaß des prFILG 1875 generell an allen bestehenden Straßen und Wegen das Bauen erlaubt war und eben nicht nur das explizit ausgewiesene Stadterweiterungsgebiet zur Verfügung stand. Die Fluchtlinienpläne nach 1875 wurden verstreut über das Stadtgebiet und nachfrageorientiert erstellt; bei der Flächen der Aktienbaugesellschaft wurden sie projektbezogen aufgestellt. Große, umfassende und die Richtung der Stadtentwicklung deutlich vorgegebene Planungen waren nicht feststellbar.

Für eine weitere Auffälligkeit in der baulichen Entwicklung der Stadt Mönchengladbach sorgten die Bauten der 1869 gegründeten Gladbacher Aktienbaugesellschaft³⁷⁴ – einer der ältesten Gesellschaften Deutschlands – die nicht im beplanten Erweiterungsgebiet oder im direkten Anschluß baute, sondern die sich die günstigen Grundstückspreise³⁷⁵ quasi im „dritten“ Erweiterungsring zunutze machte (Abb. 89). Im Westen, Süden und Nordosten der Stadt³⁷⁶ baute sie ihre „Cottage-Siedlungen“ für die Arbeiterschaft (s.u.).

Zwischen den Bauten der Gladbacher Aktienbaugesellschaft sowie den Dörfern und dem städtischen Bebauungszusammenhang verblieb noch ein landwirtschaftlich genutzter „zweiter“, zunächst noch unbebauter Erweiterungsring, der im Süden und Westen z.T. noch durch den Bauplan abgedeckt wurde. Laut Becker (1925, 208) wurden durch die Lage der Siedlungen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft die Grundstückspreise im „zweiten Ring“ – in den zwischen der vorhandenen Bebauung und den Siedlungen gelegenen Bereichen – in die Höhe getrieben. Im „ersten Erweiterungsring“ bestand grundsätzlich durch die Ausweisungen des Bauplanes Baurecht; die Planung war öffentlich bekannt. Die auf preiswerte Grundstücke angewiesene Gladbacher Aktienbaugesellschaft mußte zwangsläufig diesen „ersten Spekulationsring“

Abbildung 89

Lage der Gewerbeflächen und der Bauten der Gladbacher Aktienbaugesellschaft im Verhältnis zum Stadtbauplangebiet



Die gelbe Linie gibt den Geltungsbereich des Stadtbauplanes von 1863 wieder. Die roten Flächen sind Gewerbeflächen und die blauen Flächen die Siedlungen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft; aus: eingetragen in den Stadtplan von 1879, siehe Abb. 86

überspringen. Im Süden und Südwesten lagen bereits einige Fabrikgebäude im „zweiten Erweiterungsring“ (Viktoriastraße, Speick, „Aktien Spinnerei und Weberei“ im Bereich der Lürriper Straße³⁷⁷, der damit eher einen gewerblichen Charakter annahm. Die gewerblichen Entwicklungsansätze wurden in den Folgejahren lediglich verstärkt und komplettiert³⁷⁸ (Abb. 90). Matzerath stellte bei seiner Untersuchung von Rheinlanden und Rheydt ein m.E. auch für Mönchengladbach zutreffendes Phänomen fest: Die lokale Gebundenheit der Unternehmer, ihre Verankerung in den lokalen Lebens- und Machtstrukturen führte dazu, daß die alten Standorte trotz ihres lagebedingt höheren Preises beibehalten und keiner höherwertigen Nutzung zugeführt wurden (Matzerath 1978, 42). Die zentraleren Lagen z.B. im „zweiten Erweiterungsring“ wurden weiterhin von der Industrie genutzt und erst im 20. Jh. aufgegeben.

Im Osten war die Planung für den „zweiten Erweiterungsring“ bekannt; die Struktur des Rasterplangebietes sollte in Richtung Schillerplatz fortgeführt werden. Die Vorgabe eines weiteren Schmuckplatzes ließ auch auf die Fortführung der „besseren“ Nutzung schließen. Die Gladbacher Aktienbaugesellschaft übersprang aus Kostengründen so auch diesen Teil des „zweiten Erweiterungsringes“. Aufgrund des erwähnten freien Anbaus (bis 1875) konnte sie auch ohne Probleme in diesen von Planung nicht erfaßten „dritten Erweiterungsring“ ausweichen.

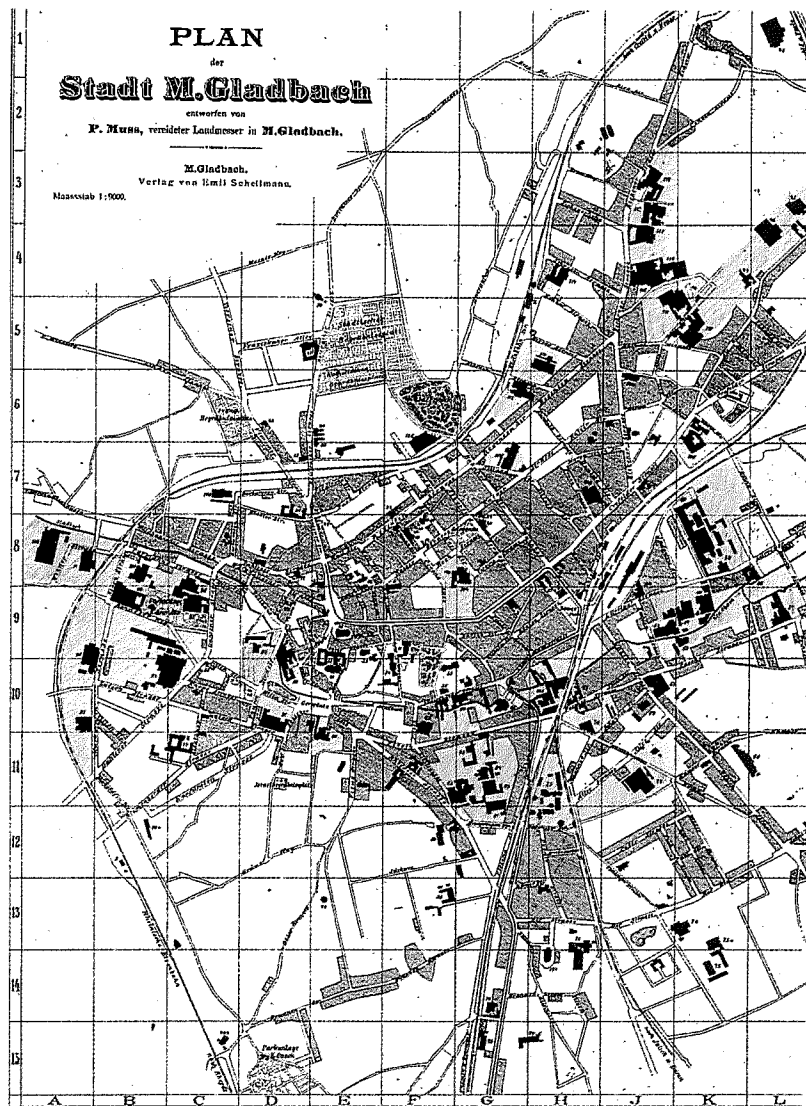
Nicht zuletzt die hohen Bodenpreise werden zwangsläufig die Entwicklung des Gebietes nördlich der Krefelder Straße im „ersten Erweiterungsring“ zum besseren Wohngebiet begünstigt haben. Trotz der großen Nachfrage nach Wohnungen durch die zuströmende Arbeiterschaft füllte sich dieses Gebiet erst in den 1870er und 1880er Jahren. Der höhere Bodenpreis galt als beste „Reservierung“ und Gewährleistung für die Nutzung als besseres, innerstädtisches Wohngebiet.

Es kann damit nicht von einem gleichmäßigen räumlichen Wachstum, vom Stadtkern ausgehend, gesprochen werden. Bei ständiger Verdichtung, Umbau und Auffüllung der teureren Lagen des „ersten Erweiterungsringes“ (Stadtbauplangebiet) wurde der „zweite Erweiterungsring“ vorerst freigelassen. Bis auf die deutlichere Betonung des südlichen und östlichen Bereiches bildeten sich im 19. Jh. keine Schwerpunkte einer räumlichen Entwicklung heraus. Die Bebauung setzte an verschiedene Entwicklungskerne (alte Dorfkerne, Siedlungen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft, Fabrikbauten, vorhandene Ausfallstraßen) und in den verschiedenen Erweiterungsringen gleichzeitig an und füllte sich entsprechend im Laufe des 19. Jh.s zum fast vollständigen Bebauungszusammenhang auf (Abb. 91). Dieses sich von den kleinen Dörfern auf die Stadt zu bewegendes Wachstum als auch die Anteile der Ortsteile am Neubau von Fabriken und Arbeiterwohnungen wurde bereits von Schubarth (1863, 48)³⁷⁹ festgestellt (vgl. auch Aachen, Fehl 1991).

In Mönchengladbach entwickelten sich keine größeren reinen Industrie-, Wohn-, Villen- oder Geschäftsviertel und damit keine reinen Zweckviertel; auch nicht in den Vororten (Becker 1925, 79). Die Industrie verteilte sich über das Stadtgebiet und die

Abbildung 90

Plan der Stadt M.Gladbach mit besonderer Hervorhebung der gewerblichen Etablissements um 1879



Gewerbliche Etablissements im Jahre 1879 eingetragen in den Stadtplan von 1903: Entworfen von P. Muss, vereideter Landmesser in M. Gladbach, Verlag von Emil Schellmann im Maßstab M 1:10.000. Die Gewerbebauten legen sich wie ein Kranz von Osten nach Westen hin um das Stadtgebiet; aus: hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

umliegenden Ortsteile, wenn auch im Süden entlang des Wasserlaufes eine gewisse Konzentration stattfand (Becker 1925, 251). Nur im Norden, dessen Entwicklung im 19. Jh. durch die Barriere der Bahnstrecke behindert wurde, fand auch später keine Industrieniederlassung statt. Auch die im Westen von dem Privatunternehmer Heinrich Schmitz bebaute „Villenstraße“³⁸⁰ und das nördlich der Rheinischen Bahnstrecke nach 1900 entstandene „Villengebiet“, welches sich hauptsächlich in städtischem Grundbesitz befand (Becker 1925, 77), umfaßten keine größeren zusammenhängende Bereiche. Die Villenbebauung beschränkte sich auf einige Straßenzüge (Rosendahl 1952, 233).

Konkrete Nutzungsplanungen wurden im 19. Jh. nicht vorgesehen. Bis 1914 gab es in Mönchengladbach keine Zonenbauordnung. Erst 1901 erfolgten in der „Polizeiverordnung betr. der offenen Bauweise“ erste Festlegungen (Becker 1925, 140).

Grundeigentumsverhältnisse

Verbunden mit dem Realteilungssystem war eine weitgehende Zerstückelung des Bodens erfolgt, und das private Grundeigentum war sehr kleinteilig organisiert. Wie die Zusammenstellung der Eigentumsverhältnisse in der Katasterkarte von 1812 zeigt (vgl. Abb. 47), befand sich das Altstadtgebiet in Mönchengladbach nach Abschluß der Säkularisierung überwiegend in privater Hand. Der Stadt gehörten lediglich Teilflächen im Kranz um die Altstadt im ehemaligem Stadtmauerbereich, die diese Flächen bis zur Jahrhundertmitte weitgehend privatisierte²⁸¹. Zudem war der private Grundbesitz in der Kernstadt sehr kleinteilig; die meisten Grundeigentümer verfügten nur über ein Haus – z.T. mit Gartenland.

Für den Bereich der eigentlichen Altstadt ergab der Vergleich der Grundeigentümer im Jahr 1812 und 1863 einen fast vollständigen Grundeigentümerwechsel. Bei einem Zeitraum von 50 Jahren muß allerdings davon ausgegangen werden, daß die ursprünglichen Besitzer verstarben und die Anwesen verkauft oder vererbt wurden.

Interessanterweise zeigte der Vergleich der Parzellengrenzen der Katasterkarte von 1812 und des Stadtbauplanes von 1863, daß sich die Anzahl der Parzellen verringerte, d.h. daß einige Parzellen, die insbesondere im Osten im Bereich der Wallstraße auf ehemaligem Gartenland sehr schmal waren, nun zwecks besserer Bebaubarkeit zusammengelegt wurden³⁸².

Bis auf zeitgenössische Aussagen aus der Sekundärliteratur liegen keine Angaben zur Bodenpreisentwicklung vor. Die Bodenspekulation soll jedoch nicht in großem Maße das Bauen erschwert haben; es gab keine Gruppe von ausschließlichen Terrainspekulanten. Die auf den Zwischenhandel mit Baugrundstücken ausgerichtete Spekulation war in Mönchengladbach bis 1850 kaum vorhanden; meistens fand ein direkter Wechsel vom Urbesitzer an den „Baulustigen“ statt (Becker 1925, 98). Erst ab Ende der 1860er Jahre spielte auch der Bodenunternehmer und der mehrfache spekulative Besitzerwechsel eine Rolle (Becker 1925, 117)³⁸³.

Bebauungsfähige Grundstücke wurden von „leistungsfähigen Urbesitzern häufig lange Zeit zurückgehalten“ (Becker 1925, 98), um höhere Preise zu erzielen. Für den schon früh (nach 1800) in bürgerlichem Besitz übergegangenen Boden war kein „schneller Umschlag“ notwendig, da z.B. eingesetztes Kapital nicht verzinst werden mußte, da der „Urbesitz“ noch relativ preiswert in Privathand gelangt war. Insbesondere für das Rasterplangebiet würde dies erklären, daß man die Grundstücke vorerst unbebaut liegenlassen konnte, um bestimmte Gewinnerwartungen zu realisieren.

Eine „Baulandknappheit“ wurde dadurch nicht erzeugt, da ja insgesamt genügend Flächen zur Verfügung standen. Aufgrund des „dürftigen und ungenauen Materials“ konnte bereits Becker 1925 keine genaue Übersicht über den privaten Grundbesitz geben. Er stellte allerdings fest, daß eine Reihe vermöglicher Fabrikantenfamilien in Mönchengladbach „40–60 einzelne Parzellen im nächsten Stadterweiterungsgebiet in ihrem Besitz hatten“ (Becker 1925, 114). Im Durchschnitt rechnete er dem „gutgestellten Bürger“ zwischen 2 und 5 Grundstücken zu.

„Die höchsten Bodenpreise stellte Becker für die Krefelder Straße und benachbarte Straßen aufgrund ihrer Funktion als Geschäftsviertel fest (1925, 207). In dem „Rasterplangebiet“ sollen nach 1863 große Bodenwertzuwächse erzielt worden sein³⁸⁴. Neben dem Rasterplangebiet nannte Becker als zweiten großen Spekulationsbereich nach 1903 das Gebiet nördlich der ehemaligen Rheinischen Bahn (bis zu 400% Steigerung: Becker 1925, 209).

Die indirekte Festschreibung hoher Bodenpreise im „ersten Erweiterungsring“ (Stadtbauplangebiet) entstand aufgrund der Lage und der wachsenden Bedeutung als Cityerweiterungsgebiet: Die „Auswahl“ von Nutzungen gestaltete sich „marktgerecht“ über den Preis. Andere Nutzungen, wie preiswerter Miet- oder Arbeiterwohnungsbau mußten auf den „dritten Erweiterungsring“ ausweichen.

Die Bedeutung des Stadtbauplangebietes als Geschäftsviertel sowie die Bedeutung des „Rasterplangebietes“ als „besseres“ Gebiet hat bis heute diese ursprüngliche Bestimmung (besseres Gebiet = teures Gebiet) erhalten. Auch die Kleinteiligkeit des Grundeigentums bei fehlenden Terraingesellschaften in Mönchengladbach zeigte seine Auswirkungen: Die Bebauung erfolgte mosaikartig und „scheibchenweise“. Nur bei Zusammenschluß von einigen Grundeigentümern zwecks Erschließung und privat organisierter Um- und Zusammenlegung von Grundstücken (s.u.) ergaben sich größere, zusammenhängende Bebauungsbereiche.

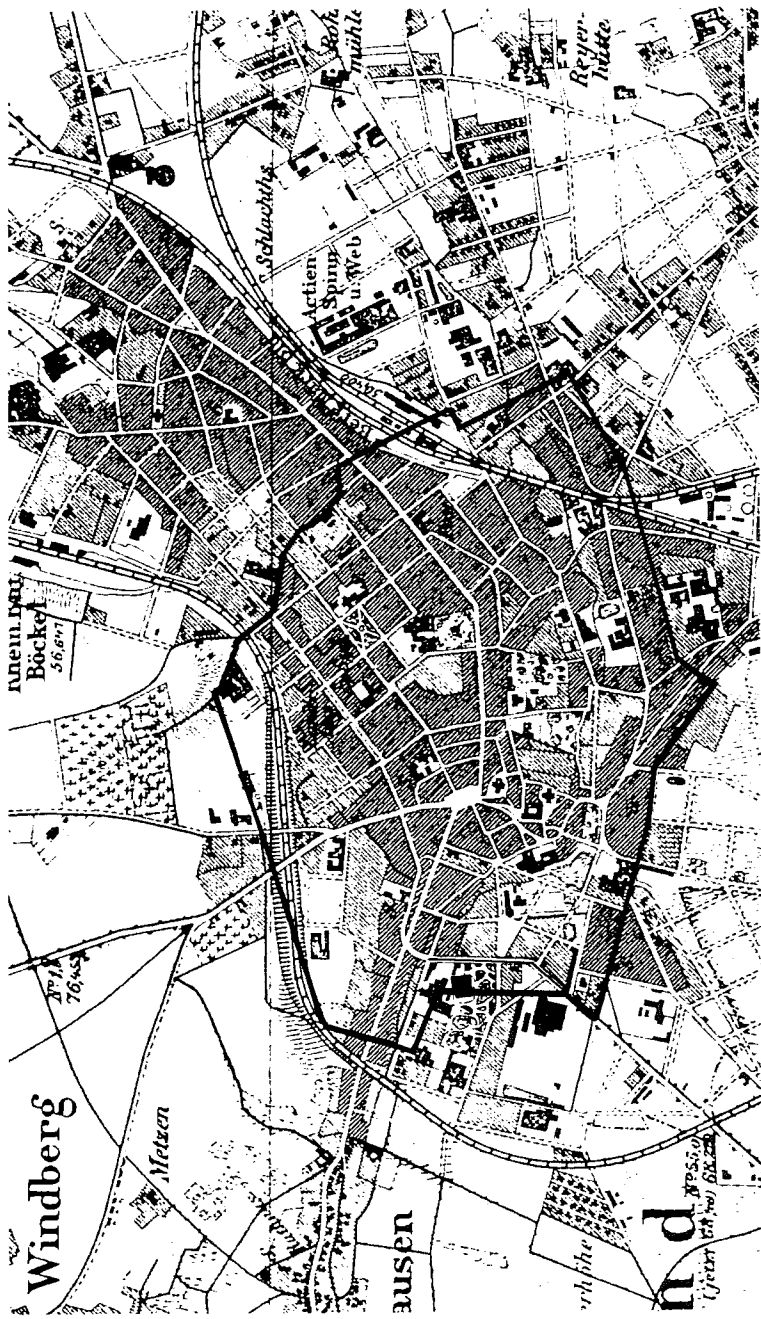
Organisation des Häuserbaus

Entsprechend der Grundeigentumsverhältnisse war auch der Hausbesitz sehr kleinteilig organisiert und überwiegend in der Hand von Kleineigentümern, die das Grundstück selbst bewohnten. Diese Besonderheit der rheinischen Verhältnisse und das Fehlen jeglicher Mietskaserne sowie die häufige Koppelung von Eigenhaus mit Garten auch für die Arbeiterschichten veranlaßten viele Wohnungsreformer zu Ende des Jahr-

Abbildung 91

Ausschnitt aus der Topographischen Karte des Kreises Gladbach von 1887 sowie vergrößerte Darstellung mit Eintragung des Geltungsbereiches des Stadtbauplanes





im Maßstab M 1: 25.000

aus: hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

hundreds dem Rheinland eine Vorbildfunktion zur Lösung der Wohnungsfrage zu kommen zu lassen (Eberstadt 1903 u.a.).

In Mönchengladbach war in der ersten Hälfte des 19. Jh.s der „Eigenhausbesitz“ vorherrschend; auch bei den ärmeren Schichten (Becker 1925, 160). Auch Schubarth bestätigte, daß die städtischen und ländlichen Handwerker meist über ein eigenes Haus mit Garten „oder sonst einigen Grundbesitz“ verfügten (Schubarth 1863, 198).

In der zweiten Jahrhunderthälfte nahm der Mietwohnungsbau rapide zu, wenngleich nicht in der Form der Mietskaserne, sondern in 2–3 geschossigen Etagenwohnhäusern. Für 1905 stellte Becker bereits einen Anteil von 73% Mietwohnungen im Bestand fest (Becker 1925, 161); während in Gladbach-Land (ehemals Obergebürth) das umgekehrte Verhältnis mit nur 25% Mietwohnungen bestand.

Bis zur Genehmigung des Stadtbauplanes herrschte entsprechend des überwiegenden Eigenhausbesitzes die Praxis vor, daß die einzelnen Gebäude quasi auf Bestellung durch einzelne Bauhandwerker und z. T. unter Mithilfe des Bauherrn und seiner Nachbarschaft errichtet wurden. Hierzu gehörte in vielen Fällen auch die Materialbeschaffung, sei es, das der Sand an Ort und Stelle gegraben oder aus der Nähe herantransportiert wurde. Falls geeigneter Boden zur Verfügung stand, wurden vor Ort Feldbrandziegel hergestellt. Die „Ausziegelei“ wurde u.a. auch im Rasterplangebiet betrieben.

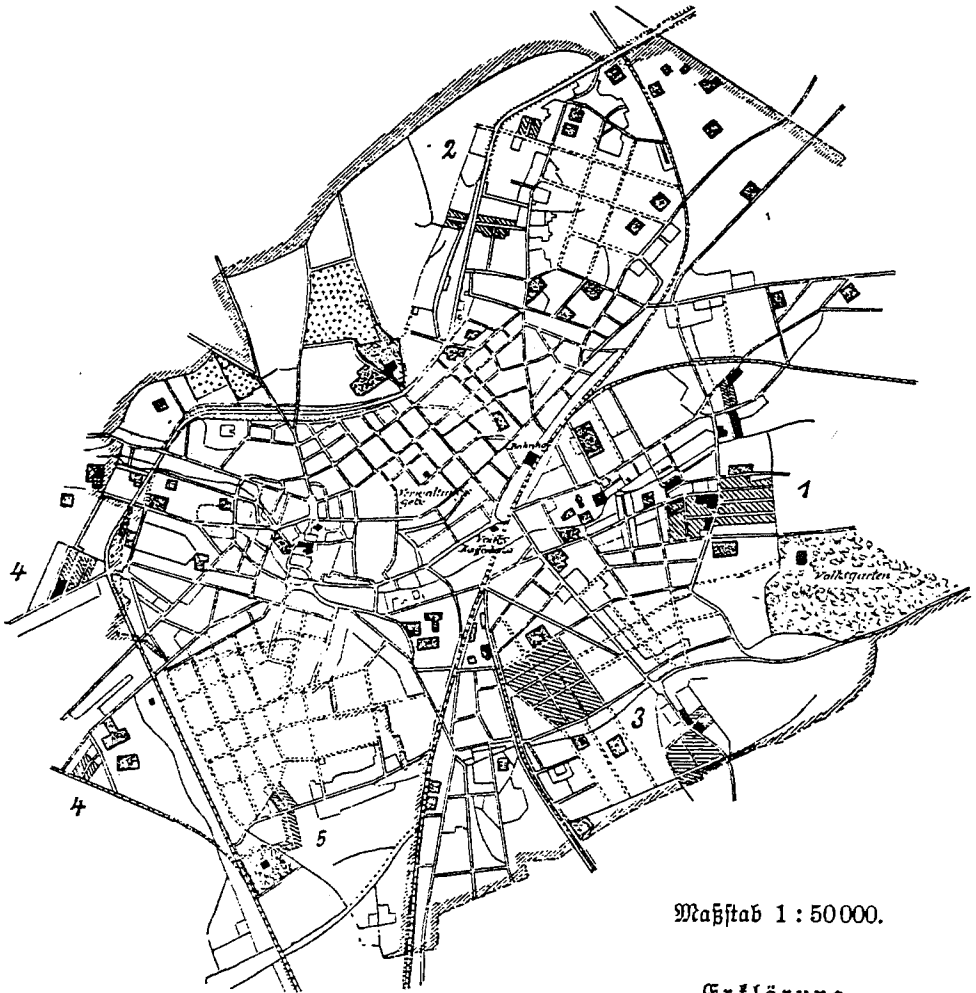
Von den Eigenhausbesitzern in der Stadt gehörten nach Becker 38% zur minderbemittelten bis unteren Schicht (1925, 163), deren Einkommen nicht mehr als 1.200 M/Jahr betrug. Nicht zuletzt übernahm die gemeinnützige Gladbacher Aktienbaugesellschaft, deren Bedeutung für den Bauprozeß im „dritten Erweiterungsring“ bereits dargestellt wurde (Abb. 92), schon frühzeitig (noch vor dem Genossenschaftsgesetz vom 1.5.1889) mit ihrem Angebot an preiswerten Kleinhäusern die Versorgung dieses bedeutenden Wohnungsteilmarktes. Die überwiegend als Doppelhäuser errichteten „Erwerbshäuser“ sollen 1902 bereits 12,8% der Industriearbeiterschaft der Stadt mit Wohnraum versorgt haben (Grolman 1912, 49)³⁸⁵.

Die Gladbacher Aktienbaugesellschaft, mit einem auch hohen Anteil von 14, 5% an der Gesamtbautätigkeit im Jahr 1913³⁸⁶, widmete sich so vor allem dem unteren Wohnungsteilmarkt. In den ersten 20 Jahren wurden überwiegend Kleinhäuser bzw. Familienhäuser produziert und verkauft; ab den 1890er Jahren verlegte sie sich zudem auf den Bau von Geschoßmiethäuser und drängte den bis dahin führenden privaten Mietwohnungsbau aus dem unteren Wohnungsteilmarkt heraus³⁸⁷ (Abb. 93 bis 97).

Die Baugesellschaft kaufte ab 1869 preiswertes Gelände in den Außenbereichen der Stadt (s.o.) und versuchte weiterhin den Herstellungspreis zu drücken, indem sie Sonderkonditionen seitens der Stadt verlangte, wie die Reduzierung der vorgeschriebenen Straßenbreiten³⁸⁸, die Ausnahme vom Anschlußzwang an die Wasserleitung³⁸⁹, die 50%ige Befreiung von der Grundsteuer (Becker 1925, 214) sowie die Genehmigung, offene Schmutzwasserkanäle zu bauen (Becker 1925, 94). Die Grundstücksgrößen und Baublocktiefen stellten bei den Kleinwohnungsgebieten die geringsten dar (Bek-

Abbildung 92

Plan von Mönchengladbach mit der Lage der Bauten der Gladbacher Aktienbaugesellschaft

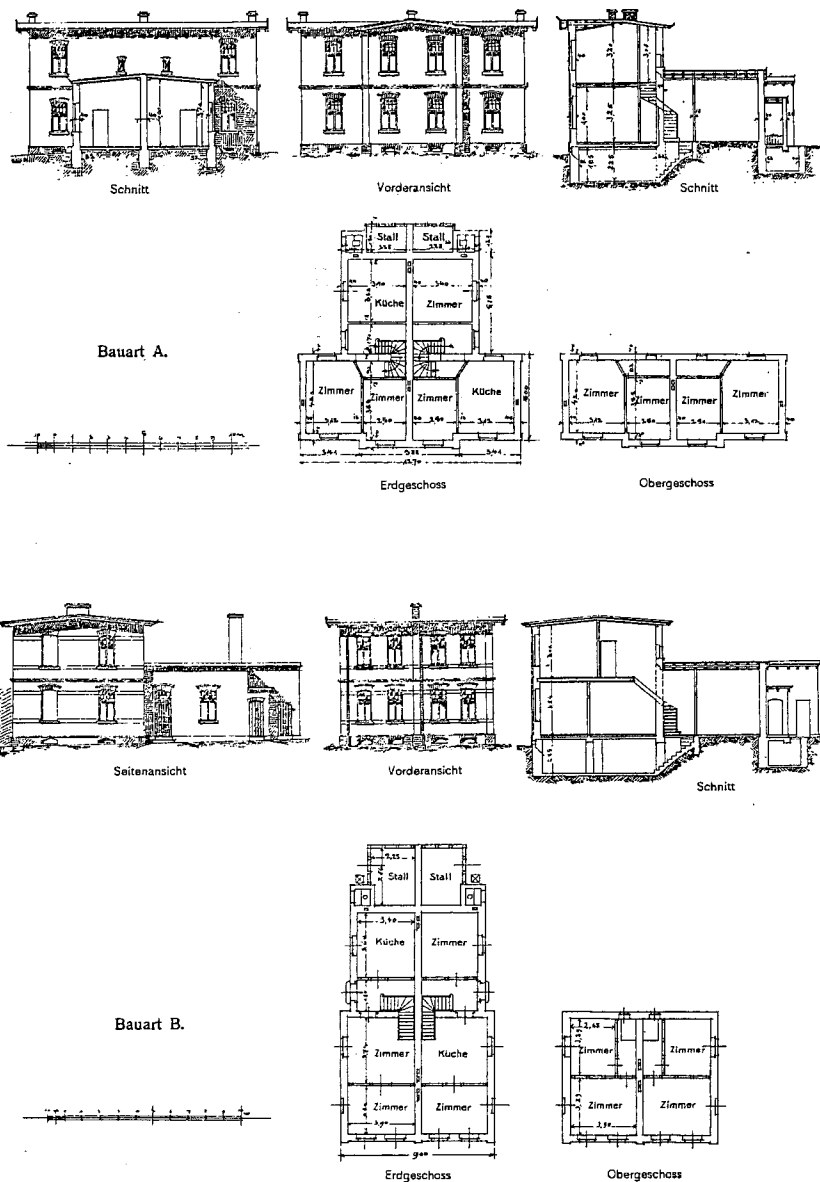


Maßstab 1 : 50 000.

Erklärung.

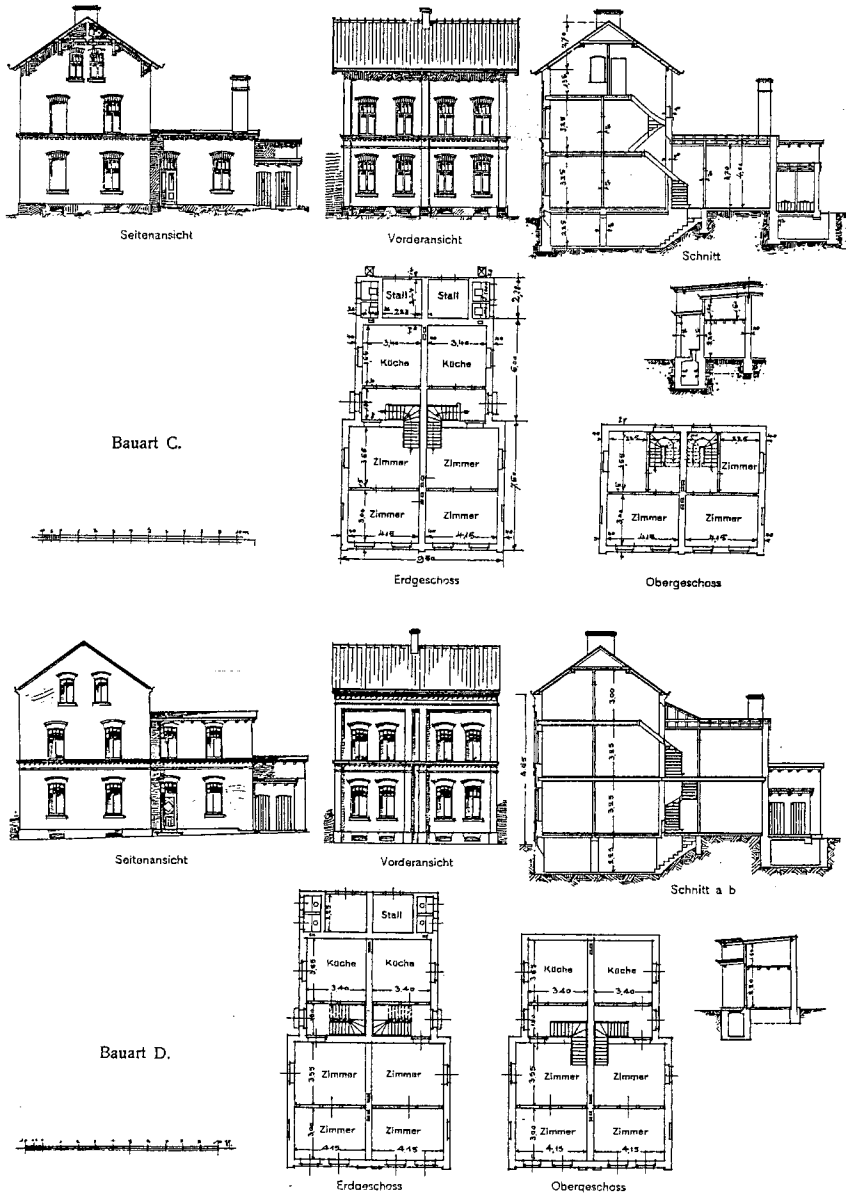
- ▣ Erwerbshäuser } der Gladbacher
- Mietshäuser } Aktienbaugesellschaft
- Fabriken
- ⊙ Parkanlagen
- Verwaltungsgebäude usw.
- Straßen
- Gemeindegrenze
- Eisenbahn

Abbildung 93 Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Doppelhaus Typ A und B



aus: Bericht über die Tätigkeit der Gladbacher Aktien-Baugesellschaft von 1902

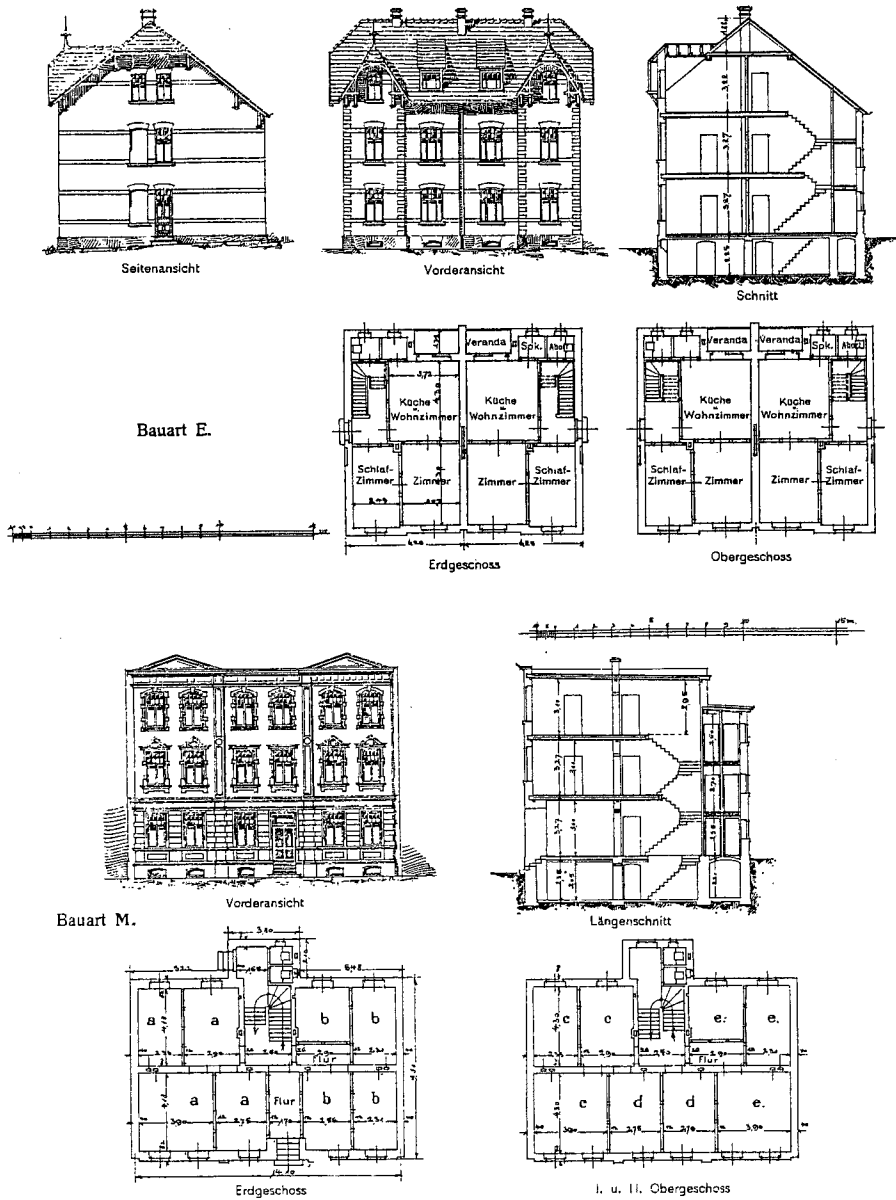
Abbildung 94
Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Doppelhaus Typ C und D



aus: Bericht über die Tätigkeit der Gladbacher Aktien-Baugesellschaft von 1902

Abbildung 95

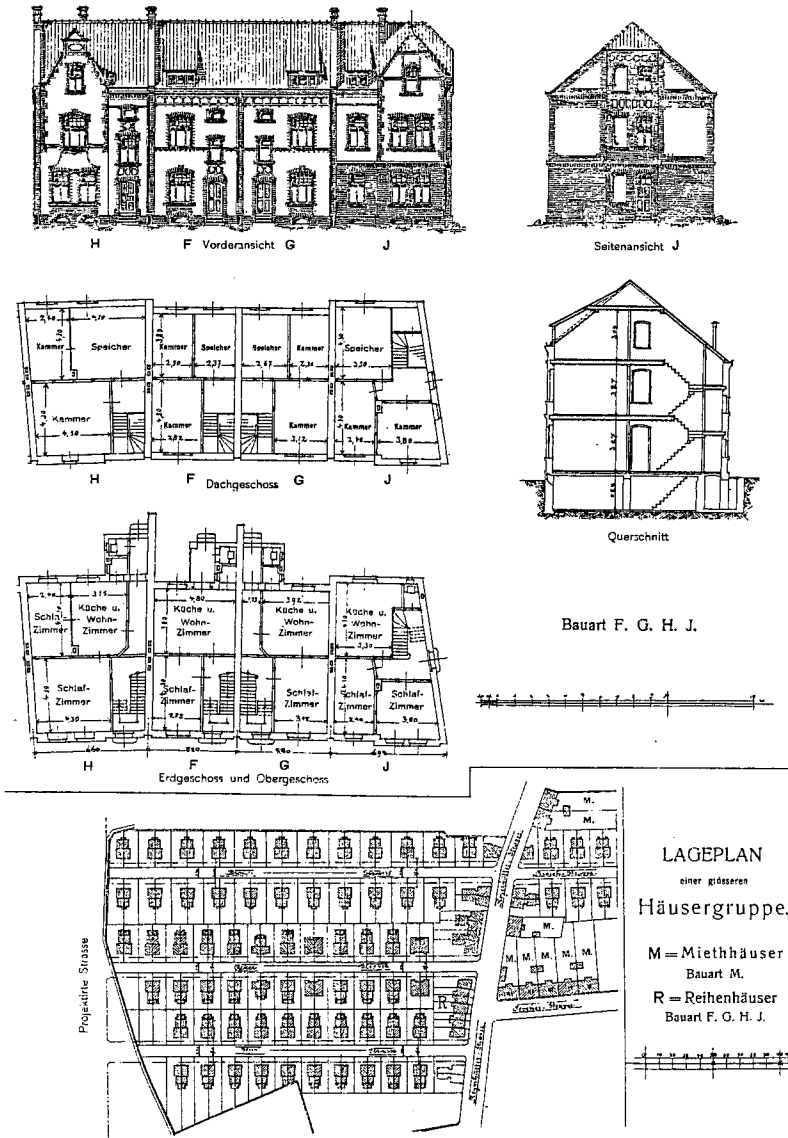
Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Geschößwohnungen Typ E und M



aus: Bericht über die Tätigkeit der Gladbacher Aktien-Baugesellschaft von 1902

Abbildung 96

Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Geschöß-
wohnungen Bauart F, G, H und J sowie Lageplan einer Hausgrup-
pe



aus: Bericht über die Tätigkeit der Gladbacher Aktien-Baugesellschaft von 1902

ker 1925, 64). Bis 1881 bezog die Aktienbaugesellschaft Geldmittel von dem „Aachener Verein zur Förderung der Arbeitsamkeit“ (Becker 1925, 188). Die städtische Sparkasse übernahm ab 1881 die Finanzierung mit günstigen Krediten.

Nach 1869 bildete sich so eine Arbeitsteilung zwischen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft und den Privaten heraus: Während die gemeinnützige Baugesellschaft den unteren Wohnungsteilmarkt und den speziellen Arbeiterwohnungsbau abdeckte, übernahmen die Bauunternehmer mehr und mehr den mittleren und oberen Wohnungsteilmarkt, insbesondere in der Stadt (Becker 1925, 175)³⁹⁰.

Einen geringeren Anteil an Wohnungen erstellte auch die zweite, gemeinnützige Baugesellschaft, der Gladbacher Bau- und Sparverein (Becker 1925, 183), der 1897 gegründet wurde, um insbesondere Wohnungen für kinderreiche Familien der Arbeiter und kleineren Beamten herzustellen.

Außer von der Aktiengesellschaft der „Gladbacher Spinnerei und Weberei“, die etwa 80 Wohnungen baute und von der Weberei Brandt mit 16 Wohnungen, wurden nach Becker (1925, 1845) keine Wohnungen seitens der Industrie erstellt³⁹¹.

Für die wachsende Arbeiterbevölkerung mußten vor allem nach 1860 zunehmend Mietwohnungen zur Verfügung gestellt werden. In Mönchengladbach investierten nicht die gewerblichen Wohnungsunternehmer, sondern Geschäftsleute und Handwerker in den Mietwohnungsbau, die die Miethäuser zwecks Kapitalanlage von den Bauunternehmern kauften und häufig selbst in die Häuser einzogen. Die Bauunternehmer verkauften in der Regel die Häuser weiter und „benutzten sie nur ausnahmsweise und vorübergehend als Wohnungsunternehmer“ (Becker 1925, 167). Der Mietwohnungsbesitz war kleinteilig und durchschnittlich befanden sich 1 bis 4 Häusern in einer Hand (Becker 1925, 167)³⁹².

In den ersten Jahren des industriellen Aufschwungs war noch ein Geschäft mit dem unteren Mietwohnungsteilmarkt durch private Unternehmer zu erzielen. Diese Situation änderte sich um 1890, als die beiden Baugesellschaften ebenfalls „reichlich ... billige und gesunde Mietwohnungen“ erstellten (Becker 1925, 66) und als Konkurrenz zum privaten Mietwohnungsbau auftraten³⁹³. Die Wohnungsunternehmer verlegten sich auf das Segment des mittleren und gehobenen Mietwohnungsbaus und erstellten bessere Eigenheime.

Der Häuserbau wurde privat finanziert und bis 1860 gaben die „ortsansässigen Reichen, die die Grundstücksverhältnisse und die Kreditwürdigkeit der Einzelnen überschauen konnten“ (Becker 1925, 186) Privatkredite gegen Eintragung einer Hypothek aus. Mit der lukrativeren und nicht so langfristig festgelegten Anlage im Eisenbahnbau und dem wachsenden Bedarf für die Industriefinanzierung zogen sie sich zurück; die Banken und Versicherungen übernahmen die langfristige Baufinanzierung. Hauptgeldgeber waren die zwei ansässigen Privatbanken sowie die Westdeutsche Bodenkreditbank in Köln und die Landesbank der Rheinprovinz (Becker 1925, 187).

Die „Überbeleihungen“ kamen insbesondere bei auswärtigen Geldgebern vor, die die örtlichen Verhältnisse nicht einschätzen konnten und vor allem nicht den geringeren Ertragswert der Häuser infolge der vergleichsweise geringeren Mieten kannten, der oft durch falsche Taxwerte nach oben getrieben wurde. Dennoch gab es in Mönchengladbach keine größeren Zwangsversteigerungen und „Baukrachs“ (Becker 1925, 190ff).

Technische Infrastruktur und Bauprozess

Die Bereitstellung der technischen Infrastruktur wie der Straßenbau, die Wasserver- und -entsorgung, die Gas- und Elektroversorgung etc. sind im allgemeinen Voraussetzungen für den Bauprozess. Diese technische Infrastruktur entwickelte sich im 19. Jh. erst langsam. Der Straßenbau stellte die bedeutendste Vorleistung dar. In vielen Städten wirkte sich die zügige oder weniger zügige Bereitstellung der technischen Infrastruktur auf die Verknappung oder auf die Bereitstellung von Bauland aus und beeinflusste die Baulandpreise (Eberstadt 1909 u.a.). Die Straßenherstellung und der Kanalbau konnten und können z.B. auch als städtische Steuerungspolitik zur Lenkung von Richtung und Dynamik der Stadterweiterung angesehen werden (Beispiel Berlin).

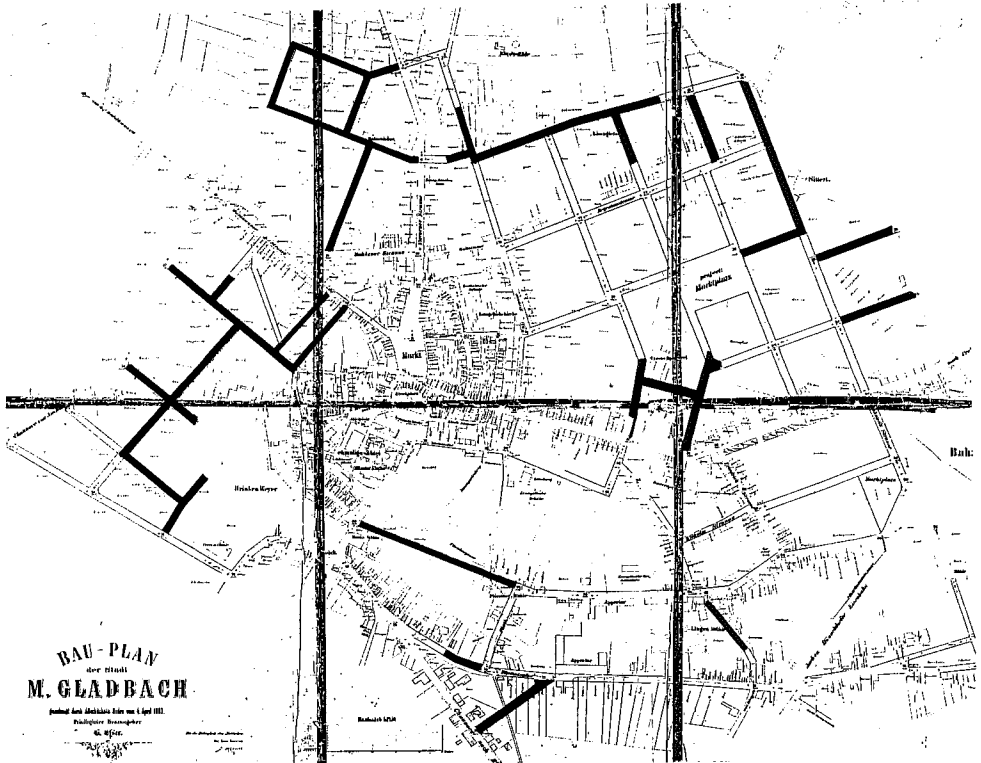
Für den Untersuchungszeitraum des Planungsprozesses bis 1863 spielte die technische Infrastruktur in Mönchengladbach keine bedeutende Rolle, da auch an unfertigen Straßen gebaut werden durfte; Abwasserleitungen, Gas- und Elektroversorgung waren noch nicht vorhanden.

Für die anschließende Realisierungsphase des Stadtbauplanes stellte das Ortsstatut vom 19.10.1880 einen Einschnitt dar, nach dem gemäß prFLIG von 1875 ein Baugesuch nur genehmigt werden durfte, wenn das Baugrundstück an einer ausgebauten, dem öffentlichen Verkehr übergebenen Straße lag. Die Stadt oder auch Private mußten also zuerst die Straßen bauen oder zumindest eine Art Baustraße herstellen und das Straßenland unentgeltlich abtreten. Die Finanzierung stellte zu diesem Zeitpunkt kein Problem mehr dar, da nach dem prFILG eine Rückerstattung allgemein geregelt wurde. Zwischen 1866 und 1876 wurden in Mönchengladbach durchschnittlich 11.000 Mark pro Jahr für den Straßenbau aufgewendet. Der Betrag stieg bis auf das Zehnfache, als der Großteil der Kosten ab 1880 auf die Anlieger übertragen werden konnte (Becker 1925, 67). Zwischen 1880 und 1886 wurden 144.987 Mark für den Straßenbau ausgegeben. Ein Anteil von 47.702 Mark verblieb bei der Stadt (Becker 1925, 68). Die Kosten für Beleuchtung und Pflasterung mußte die Stadt tragen. Das im Bauplan vorgesehene Straßennetz war bis 1879 weitgehend abgeschlossen³⁹⁴ (Abb. 98).

Auch zwischen 1870 und 1900 hatte der Ausbau der technischen Infrastruktur wenig Einfluß auf die Stadterweiterung. Der Ausbau des Kanalnetzes erfolgte erst ab 1890 (STVV 24.9.1889) und wurde dann sehr zügig und mit großem Mitteleinsatz durchgeführt, so daß alle Straßen gleichermaßen betroffen waren und sich hieraus keine unterschiedlichen Grundstückslagen ergaben (Becker 1925, 94). Auch der Bau

Abbildung 98

Darstellung noch nicht fertiggestellter Straßen im Stadtbauplangebiet gemäß den Eintragungen im Stadtplan von 1879



Plan von 1879 siehe: Abb. 86

der Wasserleitung (1880 erstes Wasserwerk)³⁹⁵, die Gasversorgung (ab 1854)³⁹⁶ und die Versorgung mit Elektrizität (nach 1910) haben „den Gang der Stadterweiterung kaum beeinflusst“ (Becker 1925, 95). Die Schwemmkanalisation begann mit der Klärung des Gerowehers 1880 und mit dem Bau der ersten Hauptkanäle sowie der Trennung der Ober- und Unterstadt (Becker 1925, 86). Erst nach 1900 wurde eine das gesamte Stadtgebiet umfassende Schwemmkanalisation durchgeführt.

Anders verhielt es sich mit der Einführung der Pferde- und nachfolgend der elektrischen Straßenbahn, die durchaus Auswirkungen auf die Stadtentwicklung zeigte und bestimmte Stadtteile in der Entwicklung begünstigte oder benachteiligte. Die dezentrale Lage der Arbeiterwohnstandorte und die zunehmende Zentralisierung der Arbeitsplätze in Fabriken ab der Jahrhundertmitte, setzte tagtäglich Menschenmassen auf den Straßen in Bewegung (Becker 1925, 91) und führte zu einem frühzeitigen Angebot einer privaten Pferdebahn (1880 auf der Strecke Gladbach-Rheydt)³⁹⁷, die jedoch nicht für die Arbeiterbevölkerung, sondern eher für die bürgerlichen Schichten angeboten wurde. Schon bald reichte die Pferdebahn nicht mehr aus; 1900 wurde die Straßenbahn, auch auf Drängen der Industrie, eingesetzt (Becker 1925, 91). Wie vielerorts begünstigte dies die Abwanderung in auch weiter entfernt liegende Vororte und unterstützte den Citybildungsprozeß im Stadtkern (Becker 1925, 22). Die Straßenbahn wurde für die Arbeiter mit den bekannten Mitteln der verbilligten Wochenkarten u.ä. stark subventioniert. Dem Ausbau des Straßenbahnnetzes folgte die Bebauung: vor allem an der Dahleener-, Eickener- und Neußer Straße (Becker 1925, 95).

Dem Stadtbauplan kam somit nicht alleine die Funktion der Steuerung der räumlichen Entwicklung zu, sondern das Planungsgebiet übernahm nur eine Teilfunktion innerhalb des städtischen Bebauungsprozesses, und zwar nur für das „erste“, an das alte Stadtzentrum angrenzende Stadterweiterungsgebiet. Der Plan gab die Art und Weise der Bebauung in Form „formaler“ Baulinien vor. Durch Lage und Funktion des Gebietes als Cityerweiterungsgebiet gab der „Markt“ entsprechend hohe Bodenpreise vor. Eine Steuerungsfunktion des Bauplanes auf den „Gang“ der Stadtentwicklung muß als eingeschränkt erachtet werden, da ihm eben keine Monopolstellung für die Baulandbereitstellung zukam.

7.13 Die Realisierung des Stadtbauplanes und die Veränderungen der Planung von 1863 bis 1914 – insbesondere das Beispiel des „Rasterplangebietes“

Der 1863 genehmigte Stadtbauplan von Mönchengladbach³⁹⁸ blieb innerhalb seines Geltungsbereiches der einzige größere, zusammenhängende Plan im 19. Jh. Seine Aussagen und Festlegungen bildeten das gültige Planungsrecht. Neben einem Bebauungsplan im Bereich der Krefelder Straße/ Croonsallee von 1890 und einer Neuplanung für den westlichen Teil des Stadtbauplanes wurden nur Fluchtlinienpläne für einzelne Straßen aufgestellt. Neben dem Stadtbauplan für die Kernstadt waren nur „unvollendete Erweiterungspläne“ vorhanden (Verwaltungsbericht 1880–1886, 129).

Auch nach dem Erlaß des prFILG 1875 behielt der Stadtbauplan seine Gültigkeit bzw. erhielten seine Festsetzungen, in neue Fluchtlinienpläne überführt, eine modifizierte Rechtsform, die insbesondere Enteignungsverfahren ermöglichte (s.u.).

Der Stadtbauplan für Mönchengladbach, der während seiner langen Erarbeitungsphase Richtschnur für die Bauentwicklung geworden war, behielt seine inhaltliche Funktion und seine Bedeutung als Leitidee für die bauliche Entwicklung des Kernstadtbereiches auch unter dem neuen Rechtsinstrument des Fluchtlinienplanes bei.

Bei der Genehmigung des Stadtbauplanes 1863 waren, neben der ursprünglichen Altstadt und den direkt angrenzenden Randbereichen, insbesondere die südlich am Gladbach gelegenen Bereiche in Ansätzen bebaut und die bedeutenden Ausfall- bzw. Hauptstraßen angelegt. Für die weitere Untersuchung interessierten so vor allem die zum Zeitpunkt der Genehmigung noch unbebauten Bereiche: die beiden systematisch mit einem rechtwinkligen Straßennaster überzogenen Bereiche im Westen des Stadtbauplangebietes und das nördlich der Krefelder Straße liegende „Rasterplangebiet“.

Anhand der handschriftlichen Protokolle der Stadtverordnetenversammlungen (bis 1878), der gedruckten Protokolle in der Gladbacher Zeitung (1879–1900) und der Aufnahme und Auswertung der noch vorhandenen Fluchtlinienpläne bis 1914³⁹⁹ konnten umfassend die Planänderungen im Bereich des Rasterplangebietes nachvollzogen und wesentliche Änderungen in dem restlichen Stadtbauplangebiet aufgegriffen werden⁴⁰⁰ (Abb. 99). Im folgenden wird dargestellt, inwieweit sich die Planungsinhalte veränderten und wie die Umsetzung der Planung erfolgte.

Planungsänderungen im Rasterplangebiet

Im Rasterplangebiet war laut Adreßbuch von 1865 nur die Regentenstraße bewohnt⁴⁰¹ (Abb. 100). Bis 1878/1879 war die Bebauung an der Regentenstraße zügig fortgeschritten⁴⁰². Verbunden mit dem Ausbau bzw. Teilausbau der Straßen, waren Häuser an der Albertusstraße⁴⁰³ (Abb. 101 und 102), Bahnhofstraße⁴⁰⁴ (Abb. 103), Carlstra-

ße⁴⁰⁵, Ferdinandstraße⁴⁰⁶, Hermannstraße⁴⁰⁷, Kaiserstraße⁴⁰⁸ (Abb. 104), Kaiserplatz⁴⁰⁹ (Abb. 105) und Vereinsstraße⁴¹⁰ hinzugekommen. Erst mit der späten Überbauung des Croon'schen Fabrikgeländes im 20. Jh. war die Realisierung des Rasterplangebietes abgeschlossen (Abb. 106).

In der untersuchten Phase bis 1914 konnte im „Rasterplangebiet“ eine starke Umplanungstätigkeit festgestellt werden, wengleich diese nicht die Kerninhalte des Stadtbauplanes, wie das Straßenraster, die Anordnung des Marktplatzes etc., berührte.

Den bedeutendsten Einschnitt in die Planung stellte die Trassierung der neuen Rheinischen Bahnstrecke 1877 am nördlichen Rand des Planungsgebietes dar (Abb. 107), welche radikale Änderungen im Einmündungsbereich zur Viersener-/ Bettrather Straße und im Verlauf der Ferdinandstraße (1885) hervorrief. Im Zuge dieser Planung wurde die Straße Nr. 4–9 des Bauplanes und der Kreuzungsversatz aufgegeben⁴¹¹. Die Aufnahme eines alten Feldweges und dessen Verbreiterung für die neue Straßenführung berücksichtigten bereits günstige Parzellenzuschnitte und vor allem eine bereits vorhandene bebaute Straßenfront östlich des Feldweges. Desweiteren wurde ein im Stadtbauplan durch die Kreuzung zwischen Rastersystem und bestehendem Altstadtnetz entstandener Dreiecksblock aufgegeben. Ebenso wie 1881 bei der verlängerten Kaiserstraße⁴¹² wurde der Kreuzungsversatz aufgehoben und eine T-Einmündung konzipiert. Bei der Neuprojektierung wurde ein bestehender Weg aufgenommen und verbreitert (Abb. 108 und 109).

Einen mehrmaligen Planungsanlaß bot zwischen 1890 und 1926 (Abb. 110 bis 112) das „Gelenkstück“ zwischen der Rasterplanung und dem Altstadtstraßennetz im Bereich der Croon'schen Fabrik⁴¹³. Erst nach der Aufgabe der Fabrik konnte das Gebiet bebaut werden. Dennoch wurde das umgebende Straßennetz bereits im 19. Jh. mehrmals umgeplant. Der Übergang vom rechtwinkligen Raster zur bestehenden Altstadtstruktur war schwierig: spitzwinklige Straßenanschlüsse und ungünstige Parzellenzuschnitte waren die Folge. Auf der Suche nach einer verfügbaren Baulücke in der Krefelder Straße wollte man eine kostengünstige und vor allem durchsetzbare Straßenanbindung zwischen der Vereins- und Krefelder Straße schaffen und verschob die geplante Straße mehrfach in der Hoffnung auf baldige Verwirklichung.

Weiterhin stellte die Verbreiterung der Croonsallee eine alte verkehrspolitische Forderung dar: Selbst ein provisorischer Ausbau der Croonsallee war den Stadtverordneten ein Anliegen, da sich die Konflikte zwischen den Fuhrwerken und den Fußgängern häuften. Doch dieser „Gefälligkeit“ im Interesse der Stadt setzte die Familie Croon ein „kategorisches Nein“ (Gl.Ztg. 17.11.1890) entgegen⁴¹⁴. Das Beispiel der Verbindungsstraße zwischen der Vereins- und Krefelder Straße verdeutlicht den engen Spielraum der Stadt bei der Realisierung von Straßen, insbesondere wenn sie von allgemeinem verkehrlichen Interesse waren und nicht unmittelbar den Grundeigentümern zugute kamen.

1890 wurde die Straßenfläche zum erstenmal verschoben, als sich die Möglichkeit bot, sie durch den Pferdenges'schen Garten zu legen⁴¹⁵. 1905 wurde dem Straßenverlauf sogar eine aus dem Rasterprinzip ausbrechende gekrümmte Form gegeben, um möglichst wenig Parzellen zu durchschneiden⁴¹⁶ (vgl. Abb. 110). Erst 1926 wurde die später realisierte Lösung (heutiger „Lichthof“) gefunden. Neben den verkehrlichen Zielen schien auch die Verbesserung des Baublockzuschnittes bei diesem „Gelenkstück“ zu den Planungsänderungen geführt zu haben. Es wurden verschiedene Versuche unternommen, die spitzwinkligen Straßeneinmündungen zu vermeiden bis hin zur bewußten Betonung des „Gelenkes“ durch die Anlage eines Dreiecksblockes und Dreiecksplatzes⁴¹⁷ (vgl. Abb. 112).

Die Planungsideale des Rasterplangebietes – die rechtwinkligen Baublöcke – wurden beibehalten; erwiesen sie sich doch als äußerst zweckmäßig für die Baustelleneinteilung. Nur an einer Stelle wurde der Baublockzuschnitt verändert, um durch eine Verkleinerung des Blockes die Zahl der Baugrundstücke zu erhöhen. Hierzu wurde eine zusätzliche Querstraße durch den westlich an den Kaiserplatz grenzenden Baublock geführt (Hochstraße) (Abb. 113).

In einem anderen Fall wurde eine projektierte Straße des Stadtbauplanes (Nr. 12–24), die Verlängerung der Albertus- bis zur Ferdinandstraße, auf Antrag des „Interessenten Esser“ unterdrückt, da durch die Ausführung der Nordstraße die geplante Verlängerung der Albertusstraße überflüssig geworden war⁴¹⁸ (vgl. Abb. 108).

Das alte städtebauliche Gestaltungselement der Umpfenbach'schen Schule, die versetzten Kreuzungen, wurde nur an einer einzigen Stelle realisiert (vgl. Abb. 113) und die zwei weiteren geplanten Kreuzungsversätze bei den Planungsänderungen aufgegeben⁴¹⁹. Eine explizite Begründung für die Aufgabe der Idee erfolgte seitens der Baukommission nicht.

Der projektierte Marktplatz, dessen Funktion als „Marktplatz“ in der Begründung zum Stadtbauplanverfahren vor 1863 eine große Rolle spielte, wurde 1872 stattdessen als „Schmuckplatz“ (Kaiserplatz) mit einer Doppelreihe Ulmen und einer „eingefriedigten Rasenfläche“ angelegt⁴²⁰ und unterstrich den Charakter als „besseres“ Wohngebiet⁴²¹ (Abb. 114).

Mehrere Änderungen bezogen sich auf die projektierten Straßenbreiten und berücksichtigten die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen der Straße als Anlieger- oder Hauptverbindungsstraße (z.B. bei der Kaiserstraße oder der Bahnhofstraße) (Abb. 115 und 116). Im Gegensatz zu der gleichmäßigen Straßenhierarchie im Stadtbauplan entwickelten sich in der Praxis unterschiedliche Verkehrsbedeutungen heraus, die berücksichtigt werden mußten. Bei der Bahnhofstraße, deren Bebauung sich in verschiedenen Phasen von Süden nach Norden entwickelte, wurden mehrere Änderungen mit immer größer werdenden Straßenbreiten durchgesetzt. Während im Süden noch die projektierte Breite von 12,55 m eingehalten wurde, versuchte man in

den noch unbebauten Bereichen größere Breiten für die zukünftig bedeutende Verbindung zum Kaiserpark durchzusetzen (von 14,12 m, 15,06 m bis 22,0 m Straßenbreite).

Fazit: Das „Rasterplangebiet“ wurde also weitestgehend in seiner strengen Rasterstruktur beibehalten. Das auffällige Planungselement des Kreuzungsversatzes wurde nur an einer Stelle verwirklicht. Die größte Einschränkung fand das Gebiet durch den Bau der Rheinischen Bahnstrecke im Norden mit der Inanspruchnahme eines Teiles der Ferdinandstraße. Zahlreiche Veränderungen wurden im Übergangsbereich der „Parallelstraßen“ zu den vorhandenen abknickenden Straßen im Bereich der ehemaligen Spinnerei Croon vorgenommen. Im Prinzip hatte sich die strenge Rasterplanung bewährt. Noch heute fällt die Struktur des Gebietes augenfällig aus der Struktur der Innenstadt heraus.

Die Nutzungs- und Sozialstruktur im Rasterplangebiet verfestigte sich immer mehr in Richtung eines besseren Wohngebietes. Die Untersuchung von Diekamp (1990) führt für die Regentenstraße eindrucksvolle Belege an.

Der Auswertung der Adreßbücher von 1865 und 1878/1879 konnte dies für die weiteren bebauten Straßen im Rasterplangebiet bestätigen und weitere Differenzierungen feststellen. So wohnten in den Randbereichen, wie der Ferdinand-, der Bahnhof- sowie östlichen Regentenstraße, 1878/1879 überwiegend kleinere Post- und Bahnbeamte, Bauarbeiter (Maurer, Plisterer etc.), Wirte, Kleinhändler und auch Tagelöhner (besonders in der Ferdinandstraße), während in den übrigen Straßen und am Kaiserplatz die Fabrikanten, Rentner, Prokuristen, Musikdirektoren, Kaufleute, Advokaten, Ärzte und der Bürgermeister wohnten⁴²².

In der folgenden Zusammenstellung sind die Ziele und Geltungsbereiche der sich auf das Rasterplangebiet beziehenden Fluchtlinienpläne dargestellt. Eine umfassende Beschreibung der zuvor zusammengefaßten Inhalte der Planänderungen und deren Diskussion in der Stadtverordnetenversammlung wurden in den Anmerkungen zusammengestellt⁴²³:

- Straßenverbreiterung Bahnhofstraße (A 71/ Bl. I und II: 1880)⁴²⁴
- Neufestsetzung der Baufluchten zwecks Straßenverbreiterung der Straße Nr. 35–90 und Nr. 34, 35–36 (Hermannstraße und Kaiserstraße) (A 31: 1882)⁴²⁵
- Festsetzung Baufluchten Vereinsstraße und Änderung der Baufluchtlinie der Kaiserstraße zwischen Albertus- und Bahnhofstraße (a 95: 1881 und 1883)⁴²⁶ (Abb. 117)
- Neufestsetzung Baufluchtlinie Teilbereich der Bahnhofstraße (A 103: 1883/1886)⁴²⁷
- Aufhebung und Abänderung Straße Nr. 8–9 und 4–9 und Festsetzung des Weges von der Betrather- zur Ferdinandstraße (A 44: 1886)⁴²⁸
- Änderung der nördlichen Baufluchtlinie der Regentenstraße (a 180: 1888)⁴²⁹ (Abb. 118)
- Baufluchtlinie der Ferdinandstraße (a 190: 1888)⁴³⁰

- Bauflichtlinie der oberen Krefelder Straße vom Markt bis Steppesgasse (A 182a: 1889)⁴³¹ (Abb. 119)
- Bauflichtlinie der unteren Krefelder Straße (A188a: 1889)⁴³² (Abb. 120)
- Neufestsetzung der Bauflichtlinien Bereich der Croonsallee (a 219: 1890 und 1897)⁴³³
- Bebauungsplan projektierte Verbindung zwischen Vereins- und obere Krefelder Straße (A 329: 1905)⁴³⁴
- Bauflichten Bereich der Croonsallee (a 402: 1918)⁴³⁵
- Neufestsetzung Bauflichtlinie Teilbereich der Krefelder-, jetzt Hindenburgstraße (A 329: 1929)⁴³⁶

Weitere Veränderungen im Geltungsbereich des Stadtbauplanes

Die Planungsaussagen des Stadtbauplanes für den Westen der Altstadt wurden nach 1880 geändert, als sich mit dem sog. „Brinckenweiherprojekt“ und der Zuschüttung eines Großteils der Weiherfläche neue Anschlußmöglichkeiten zum westlichen Stadtteil hin ergaben. Stadtbaumeister Schmidt erstellte den neuen Plan für die Umgebung des Weihers und den westlichen Stadtteil⁴³⁷: „Hiernach sollen 15 Meter breite Straßen, den Weiher nördlich flankierend, bis zur Dahlemerstraße sich erstrecken, von einer Reihe von Süden nach Norden laufender Straßen rechtwinklig gekreuzt; der Weiher soll zum Theil zugeschüttet und zu einem Marktplatzes hergerichtet werden. Der übrig bleibende Weiher soll ausgebagert, durch Kanalisierung der umliegenden Straßen von allen Fabrikabwassern befreit, mit Rasenflächen parkartig abgeböscht und als Stauanlage ... zur Spülung des Gladbaches und Speisung der unterhalb am Gladbach gelegenen Fabriken und Färbereien benutzt werden“ (Verwaltungsbericht 1880–1886, 127ff). Ein Teil der Zuschüttungsarbeiten war bis 1886 realisiert, als seitens der Königlichen Regierung Bedenken wegen der Kanalisierung des Gladbaches auftauchten. Nach endgültiger Genehmigung 1890 konnten die Arbeiten fertiggestellt werden⁴³⁸.

In den bereits bebauten Teilflächen des Stadtbauplangebietes wurden die Straßen entsprechend der Planungsziele reguliert, wenn sich die Gelegenheit durch Aufkauf von Gebäuden bot. Der Stadtbauplan hatte weitestgehend die Altstadtstruktur aufgenommen und nur wesentlich in die Straßenflucht vorspringende Gebäude überplant. Einige Straßenanbindungen waren nur durch die Überplanung von bestimmten Gebäuden und Grundstücken möglich gewesen. Eine Realisierung der Planung konnte in diesen Fällen erst dann erfolgen, wenn die Eigentümer zum Verkauf bereit bzw. die Stadt die entsprechende Entschädigungssumme aufzubringen bereit und in der Lage war. Zwei sehr bedeutende Engpässe konnten erst Mitte der 1880er Jahre beseitigt werden: 1885 der Engpaß am Marktstiege⁴³⁹ und 1886 der in der oberen Waldhauser Straße durch das vorstehende Schumacher'sche Haus⁴⁴⁰.

Die Durchführung einer durchgängigen Straßenbreite machte ebenfalls den Ankauf notwendig. So wurde eine durchgängige Straßenbreite in der Mühlenstraße erst

möglich, nachdem ein Gebäude abgebrannt war⁴⁴¹ und die Fläche aufgekauft wurde.

Ein weiterer Änderungsschwerpunkt in der Altstadt bestand in der nachträglichen Straßenverbreiterung: im nachhinein wurden einzelne Fluchtlinienpläne aufgestellt und die für die Verbreiterung notwendigen Häuser durch die Stadt peu à peu aufgekauft. Ein Beispiel stellte die Speickerstraße dar, die 1884 und 1886⁴⁴² verbreitert wurde, da sie wachsende Verkehrsbedeutung erlangt hatte und hier „täglich 5.000 Menschen und über 300 Fuhrwerke“ (Gl.Ztg.13.7.1886, Nr.159) die Verbindungsstraße nach Rheydt passierten.

Die im Bauplan noch enthaltene verschwenkte und den Gebäudebestand berücksichtigende Bauflucht an der Kirchstraße wurde aus verkehrlichen Gründen 1890⁴⁴³ ebenso wie die Mittelstraße 1894⁴⁴⁴ begradigt.

Um 1903 wurden an der Kapuzinerstraße⁴⁴⁵ und am Marktstieg⁴⁴⁶ neue Baufluchten ausgewiesen, die eine durchgängige Straßenverbreiterung vorsahen und zum Teil bestehende Gebäude überplanten. Damit wurde eine gewisse Vorsorgeplanung vorgenommen, um im Falle eines Neubaus bereits ein Planungsrecht geschaffen zu haben, welches die verkehrlichen Interessen berücksichtigte.

Es ließen sich allerdings auch Beispiele für die Anpassung des Stadtbauplanes an die Realität finden, bei der Planungsziele verändert wurden. So war die Straße Nr. 28–40 des Stadtbauplanes von der Waldhauser- zur Heinrichsstraße auf 36 Fuß projektiert. Da das Eckhaus an der westlichen Seite zur Waldhauser Straße hin in die Straße hineinragte und diese auf 30 Fuß verengte, wurde in einem neuen Fluchtlinienplan dieser Tatbestand festgeschrieben und ein quasi trichterförmiger Verlauf unter Aufnahme der Engstelle vorgesehen⁴⁴⁷. Als Begründung wurde die sonst weiterhin bestehende Verzögerung des Straßenausbaus angegeben.

Eine bestehende und im Stadtbauplan in der Altstadt festgeschriebene Gasse von der Krefelder Straße zur Kirchstraße konnte auf Wunsch der Anlieger 1883 „unterdrückt“ werden⁴⁴⁸. Ebenso verschwenkte man 1880 den Verlauf der Baulinie am Marktstieg auf die noch weniger angebaute Ostseite, um vorhandene Gebäude zu schonen und das Straßenprojekt in kürzerer Zeit durchzusetzen⁴⁴⁹.

Im Schwerpunkt verfolgten die ersten Planungsänderungen eine Anpassung an die neuen verkehrlichen Gesichtspunkte (wie u.a. die Pferdebahn in der Lüpertzender Straße). Zudem sollte der veränderten funktionalen Bedeutung Rechnung getragen werden, wie die Unterstreichung der Geschäftsstraßenfunktion der Krefelder Straße.

Die Krefelder Straße (Abb. 121) als Hauptverbindungsweg zwischen dem Markt und dem Bahnhof festigte ihre Funktion als Hauptgeschäftsstraße zunehmend. Die Auswertung des Adreßbuches von 1865 zeigte bereits die Massierung der spezialisierten Betriebe und Geschäfte insbesondere an der oberen Krefelder Straße (Abb. 122), wie Konditorei, Buchbindereien, Buchhändler, Goldwarengeschäfte, das erste Bankhaus, die Piano-, Schuh- und Porzellanhandlung. Auch die zahlreichen Verlage und Textilhandlungen hatten die Krefelder Straße als Geschäftsadresse.

Der Vergleich der Berufsstruktur der Bewohnerschaft zwischen 1865 und 1878/1879 zeigte bereits eine Abnahme der Arbeiterbevölkerung an der Krefelder Straße bei gleichzeitiger Verdichtung durch Auffüllung restlicher Baulücken und Verdichtung auf dem Grundstück (wie die wachsende Zahl der Haushalte pro Grundstück zeigte). In den meisten Fällen war die aufgeführte Bewohnerschaft von 1878 nicht mehr identisch mit den Bewohnern von 1865; dies verdeutlicht die große Fluktuation.

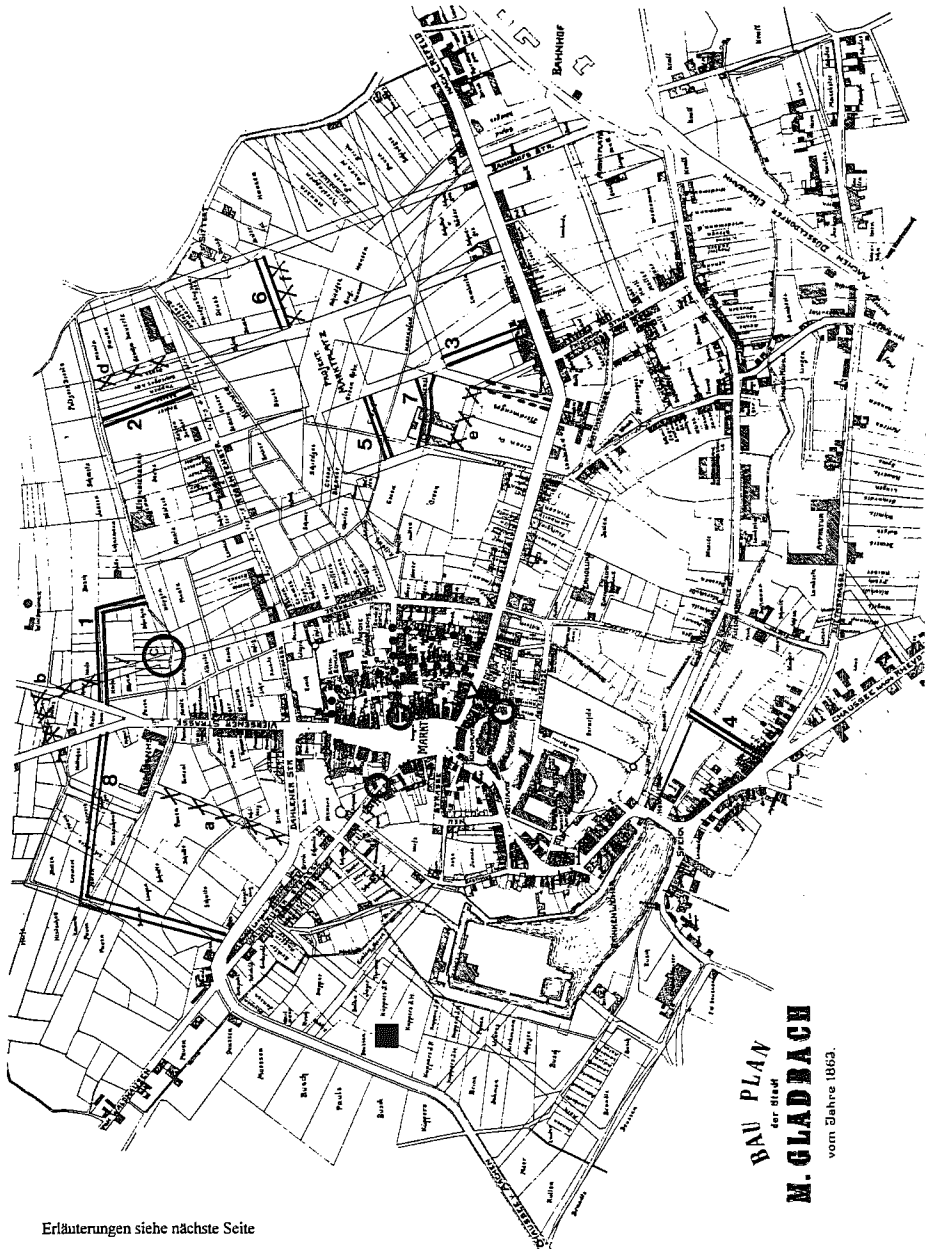
Auch baulich-planerisch wurde dieser Umwandlungsprozeß vollzogen, z.B. durch die Anlage von Schaufensteranlagen (Abb. 123) durch die Privaten oder durch städtische Vorplanungen. Durch die Veränderung der Baufluchtlinien zwecks Verbreiterung des Trottoirs⁴⁵⁰ sollte der wachsende Fußgängerverkehr auf der Geschäftsstraße berücksichtigt werden (Abb. 124).

Die in den Straßenraum hineinragenden Freitreppen waren den „Planern“ der Baukommission ein Dorn im Auge. Auf freiwilliger Basis versuchte man die Eigentümer zur Verlegung ihrer Treppen ins Hausinnere auf eigene Kosten zu bewegen; bei den „harten“ Fällen drohte man gar mit Enteignung. Die Frage des Eigentums der Freitreppen war in Gladbach strittig⁴⁵¹. Das größte Problem stellte die Entschädigungssumme dar. Ende 1888 wurde eine nochmalige Frist bis Mitte 1889 gesetzt, um mit den Eigentümern Croon, Hermkes und Pferdenges zu verhandeln und beim Scheitern der Verhandlungen die Einleitung des Enteignungsverfahrens vorgeschlagen⁴⁵². Noch 1899 ging es um die Einziehung von Freitreppen (Grundstück van Elsberg, Gl.Ztg. 6.9.1899).

1888 wurde der Antrag gestellt, beim Umbau eines Hauses an der Krefelder Straße nur die Erdgeschoßfront zurückzusetzen und durch einen Arkadengang das Obergeschoß abzufangen. Dies wurde als Kompromiß von der Baukommission sehr begrüßt, die sie eine Verbreiterung des Trottoirs für notwendig hielt und dies nur durch die Zurücknahme der Baufluchtlinie durch Kauf und Abriß des gesamten Hauses hätte verwirklichen können⁴⁵³.

Mit der Pferdebahntrasse nach Rheydt erlangte die Viktoriastraße eine große verkehrliche Bedeutung. Auf diese Straßenverbindung und auf deren Einmündungsbereich in die Lüpertzender Straße bezogen sich einige Planungsänderungen⁴⁵⁴. Als mit dem Brinckenweiherprojekt in den 1880er Jahren über die Auslegung der verlängerten Lüpertzender Straße (siehe Stadtplan von 1879) nachgedacht und eine Verbindung zum Westen unterhalb des Altstadtügels möglich wurde, wuchs die bereits zur Zeit der Erstellung des Bauplans große verkehrliche Bedeutung der Lüpertzender Straße (Verbindung zum Bahnhof und den Fabriken am Gladbach). Bereits nach der Genehmigung des Stadtbauplanes war es an der Ecke Lüpertzender Straße /Stepgesstraße zu ersten Überschreitungen der Bauflucht gekommen und „Gebäude errichtet“ worden, die nur eine Straßenbreite von 30 Fuß gewährleisteten. Soweit es die bereits vorhandene Bebauung zuließ, wurde Straßenabschnitte von 36 auf 40 oder 48 Fuß verbreitert. So sollte die nördliche Baulinie „dort, wo die Straße bis jetzt noch wenig bebaut ist“

Abbildung 99
 Räumliche Zuordnung der nach 1863 erfolgten Abänderungen
 des Stadtbauplanes



Erläuterungen siehe nächste Seite

- *Aufkauf der in die Baufluchten hineinspringenden Gebäude und Rückversatz der Baufluchtlinien entsprechend der Baulinie der Nachbarbebauung (Kirchstraße 1890)*
- x x x *Einziehung einer Gasse (1883)*
- ● ● *geringfügige Verbreiterung von Marktstiege (1903), Kapuzinerstraße (1903) und Mittelstraße (1894) sowie Begradigungen unter Aufhebung des Bauplanes*
- *mehrfache Überplanung des Stadterweiterungsgebietes westlich der Altstadt (siehe Katasertplan A 110, StAMg)*
- X X X** *Aufhebung projektierter Straßen*
 - Aufhebung 1881 (wegen Krankenhausbau)*
 - Aufhebung 1885 (wegen Bau der Rheinischen Bahnstrecke)*
 - Aufhebung 1885 (wegen Kreuzungsversatz)*
 - Aufhebung 1884 (Straße wurde durch den Bau der Nordstraße überflüssig)*
 - Aufhebung*
 - Aufhebung 1881 (durch Verschiebung der Straße bei Aufhebung des Kreuzungsversatzes)*
- ==== *Einführung neuer Straßen*
 - Straßenprojektion unter Einbeziehung einer alten Wegbeziehung und Beachtung bereits entstandener Gebäude*
 - Einfügung der späteren Nordstraße*
 - Einführung einer neuen Straßen (1929)*
 - Projektierung der späteren Bleichstraße (1894) zwecks Abkürzung des Weges von Rheydt zum Bahnhof*
 - Weitere Baublockunterteilung durch Einfügung der späteren Hochstraße*
 - Verschiebung der projektierten Straße nach Norden zwecks Aufhebung des Kreuzungsversatzes*
 - Einführung einer neuen Straße (1905)*
 - Einführung der Barbarossastraße in großem Bogen um das projektierte evangelische Krankenhaus (1889) (ungefährer Verlauf)*

Abbildung 100

Foto der Regentenstraße um 1920 mit Blick in östlicher Richtung



Die Regentenstraße erhielt als einzige Straße im Stadtbauplangebiet Vorgärten; aus: StAMg 10/11995

Abbildung 101

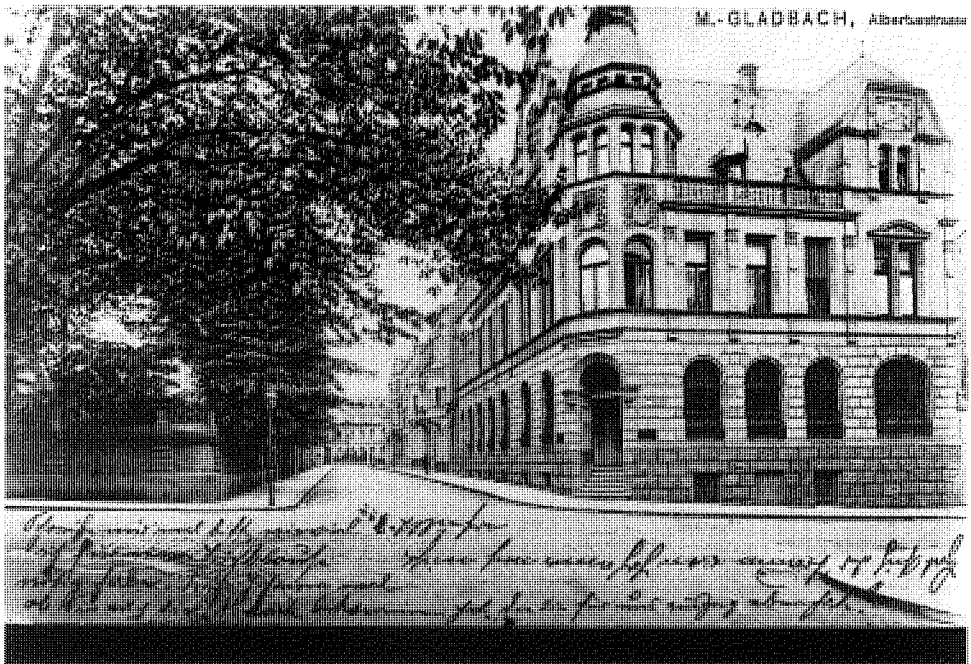
Foto der Albertusstraße um 1910 (südlicher Teilbereich)



aus: StAMg 10/4587

Abbildung 102

Foto der Albertusstraße um 1907 von der Kaiserstraße aus in Richtung Regentenstraße (nördlicher Teilbereich)



aus: StAMg 10/42643

Abbildung 103

Foto der Bahnhofstraße (heutige Bismarckstraße) um 1935 mit Blick in Richtung Kaiser-Friedrich Halle im Norden



M. Gladbach Bismarckstraße

aus: StAMg 10/2868

Abbildung 104

Foto der Kaiserstraße um 1925 mit Blick in östlicher Richtung



rechts im Bild der Kaiserplatz (heutige Adenauerplatz); aus: StAMg 10/4661

Abbildung 105

Foto des Kaiserplatzes um 1935



links im Bild die Kaiserstraße und rechts die Albertuskirche; aus: StAMg 10/4656

Abbildung 106

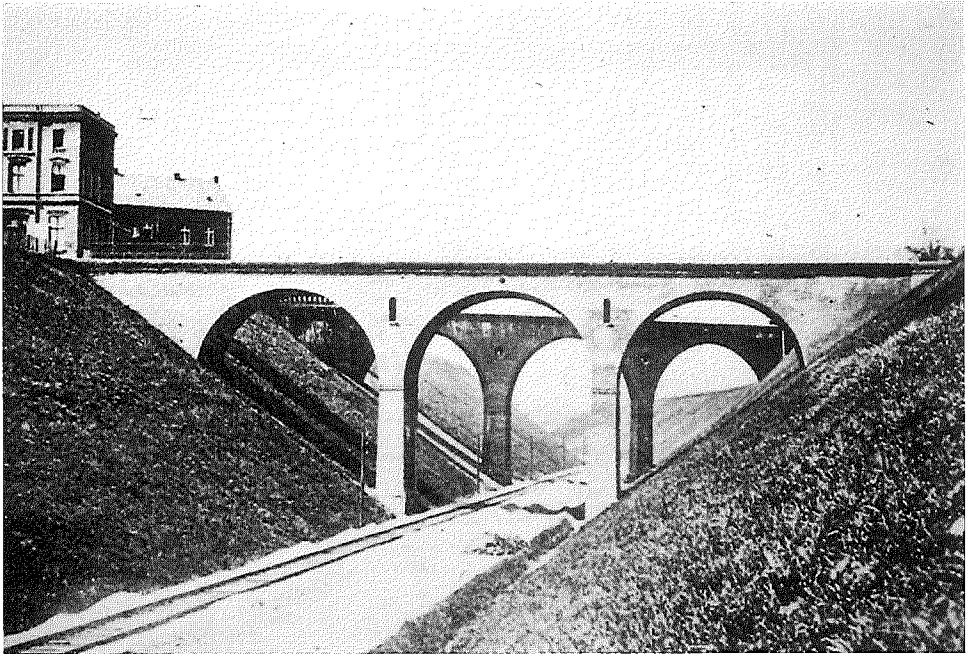
Foto von der Kaiserstraße aus in Richtung Croonsallee um 1910



im Hintergrund der Schornstein der noch vorhandenen Croonschen Fabrik; aus: StAMg 10/2642

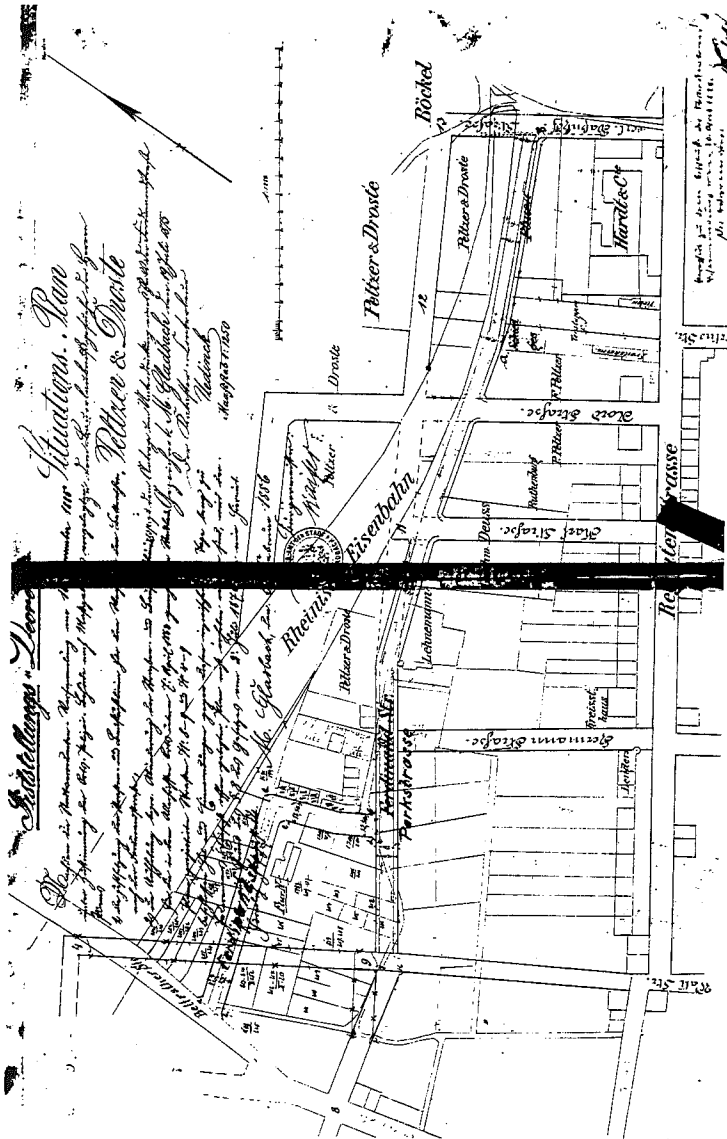
Abbildung 107

Foto der Bahnstrecke der Rheinischen Bahn an der nördlichen Grenze des Stadtbauplangebietes um 1900 mit dem tiefen Geländeeinschnitt



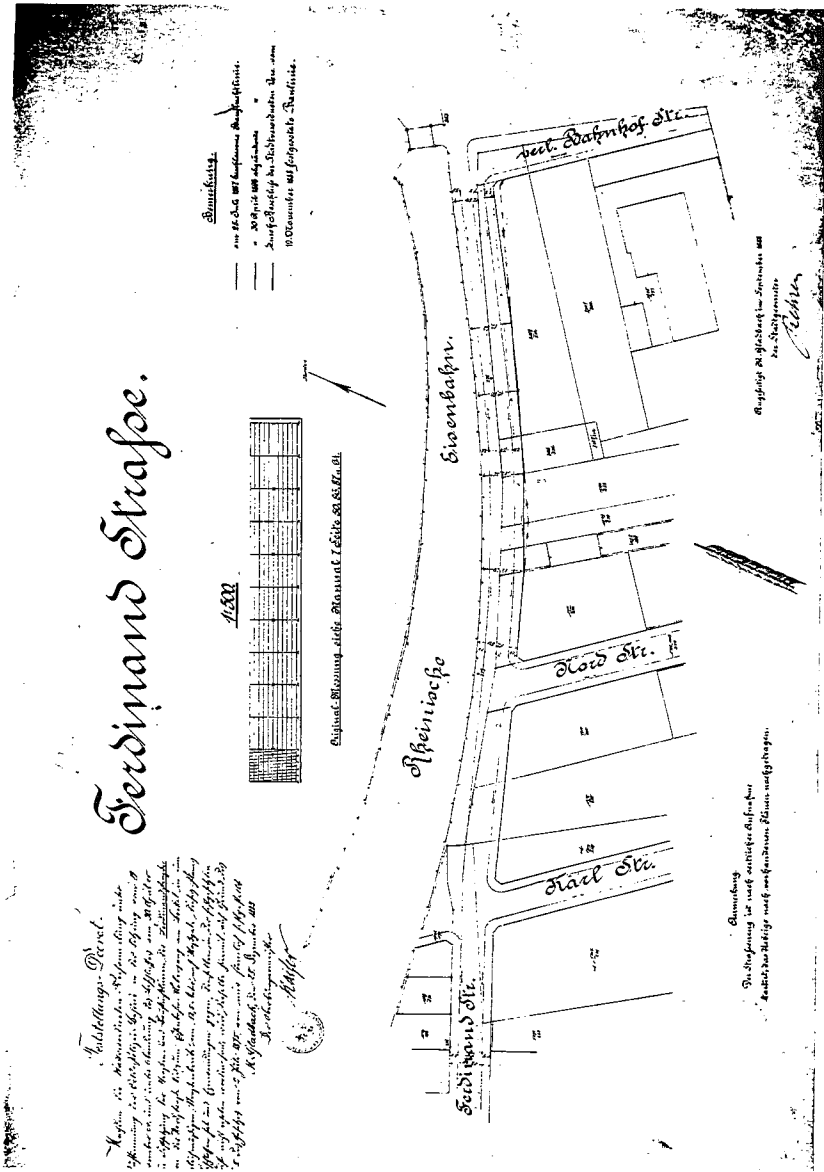
aus: StAMg

Abbildung 108
Plan A 44



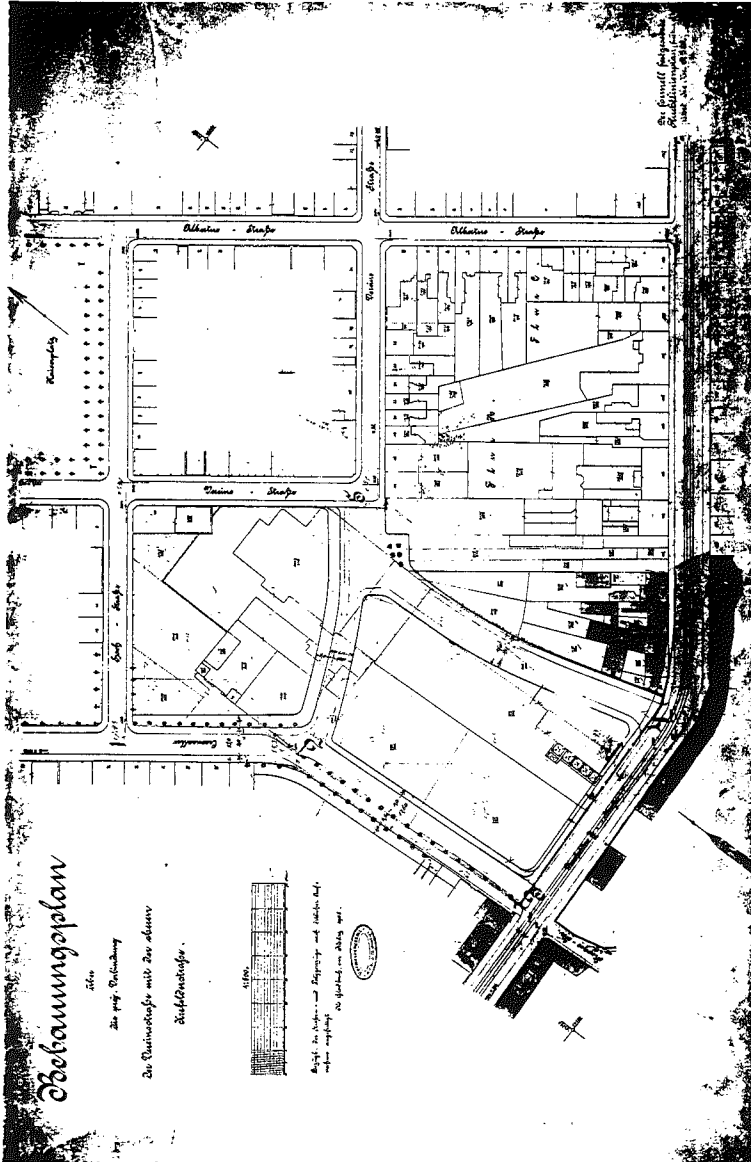
Aufhebung einer projektierten Straße zwischen Regenten- und Ferdinandstraße und förmliche Festsetzung der westlich gelegenen Wegverbindung (Nordstraße) sowie Veränderung der Straßenführung der Ferdinandstraße durch die Planung der Bahnstrecke der Rheinischen Eisenbahn (1855); aus: StAMg

Abbildung 109
Plan A 190



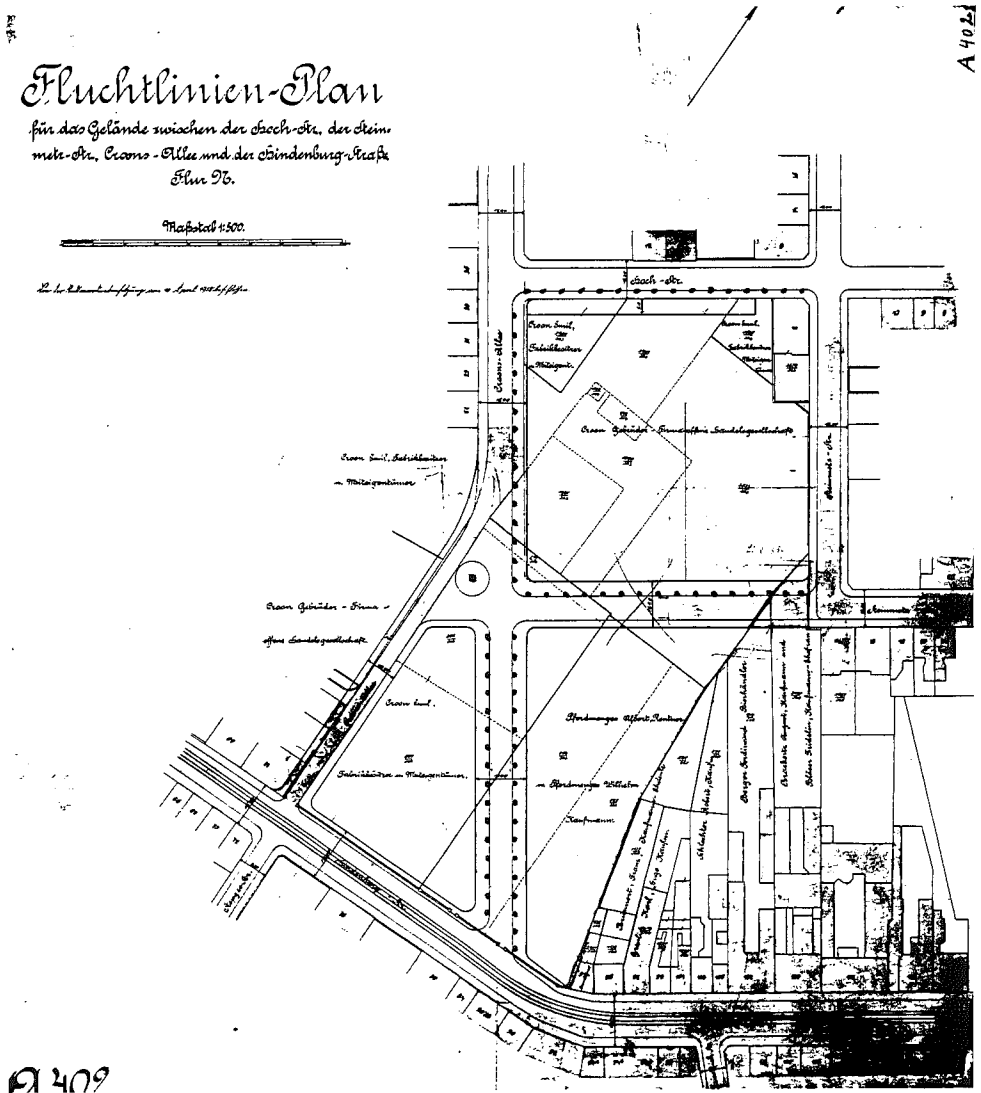
Festlegung des Verlaufs der Ferdinandstraße entlang der Rheinischen Eisenbahn (1887) mit nachfolgendem Konflikt zwischen der Stadt, den Grundeigentümern und der Königlichen Regierung in Düsseldorf über die Straßenbreite; aus: StAMg

Abbildung 110
Bebauungsplan A 329



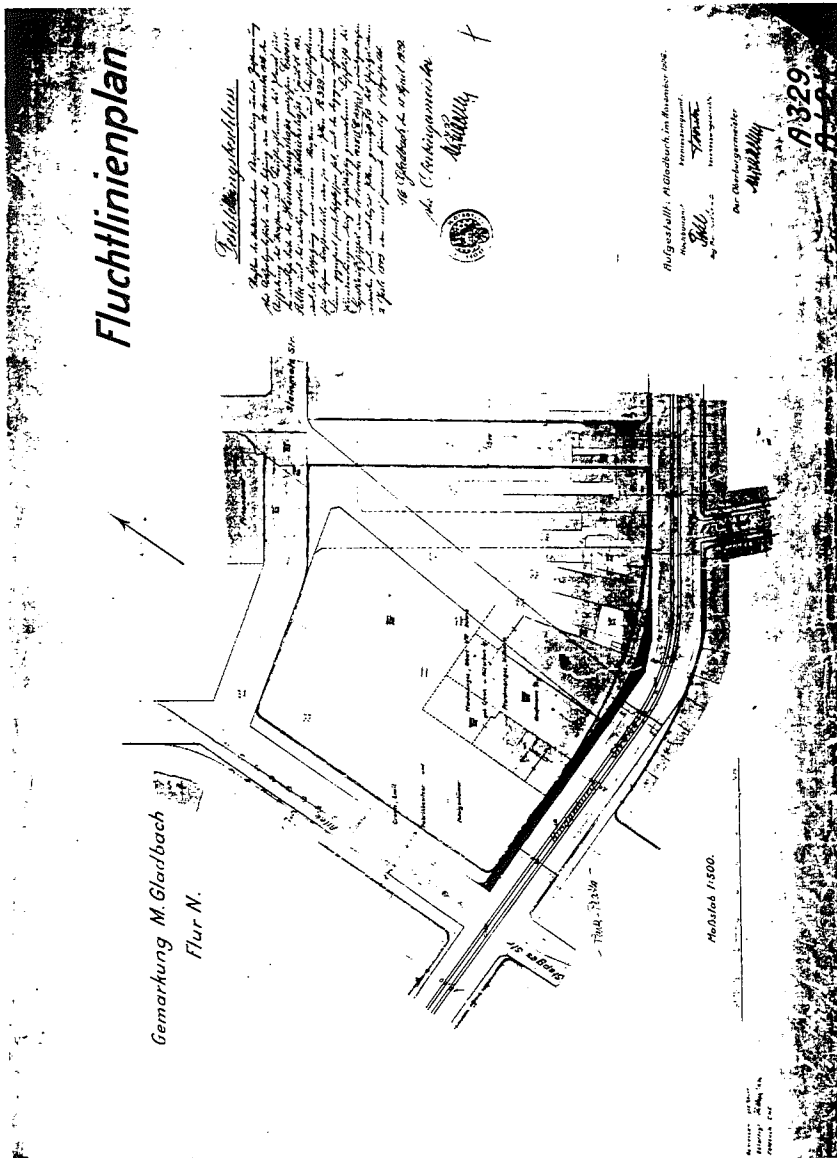
Nicht realisierter Plan zwecks Schaffung einer Wegverbindung von der Krefelder Straße zum Kaiserplatz. Um Durchführungsprobleme zu vermeiden, wurde bestehende Grundstücksgrenzen unter Aufgabe der streng formalen Rasterplanung berücksichtigt; aus: StAMg

Abbildung 111
Fluchtlinienplan A 402



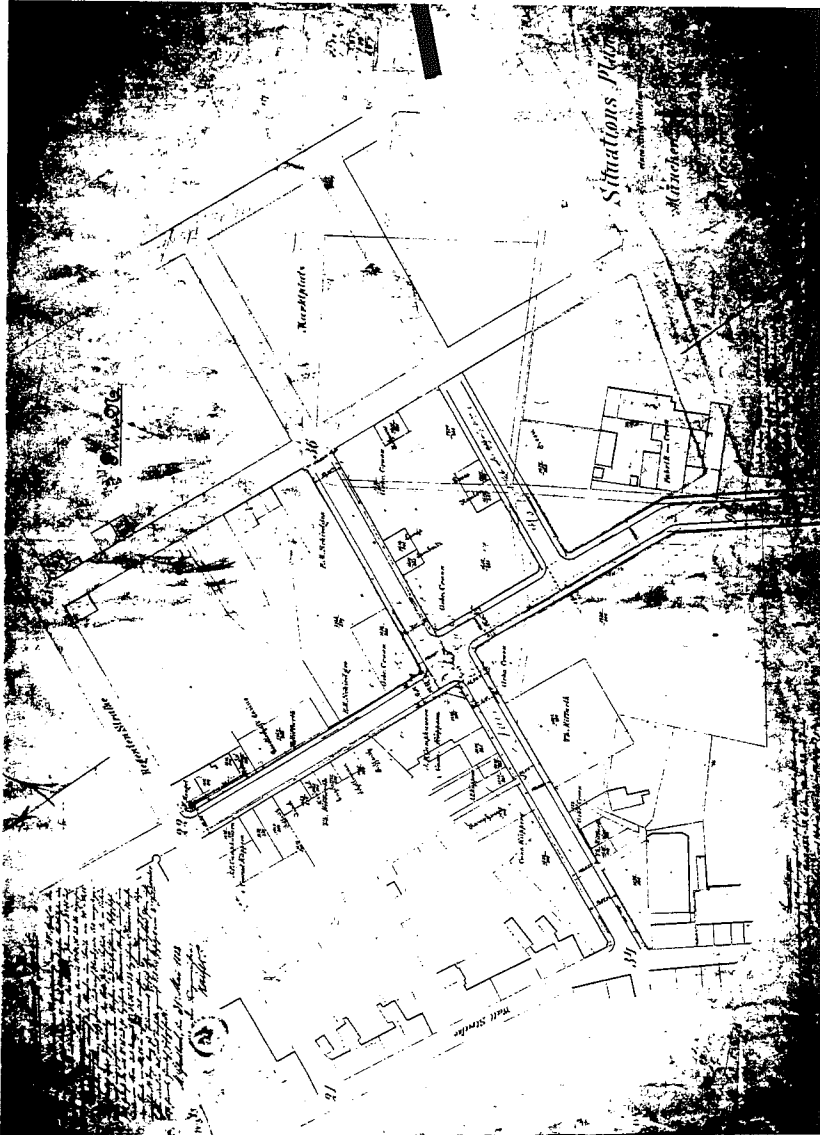
Nicht realisierte Fluchtlinienplanung im Bereich der Croonsallee aus dem Jahre 1918. Der schwierige Übergang des strengen Straßenrasters zum gekrümmten Verlauf der Krefelder Straße wurde durch die Einführung eines Dreieckplatzes gelöst; aus: StAMg

Abbildung 112
Fluchtlinienplan A 329



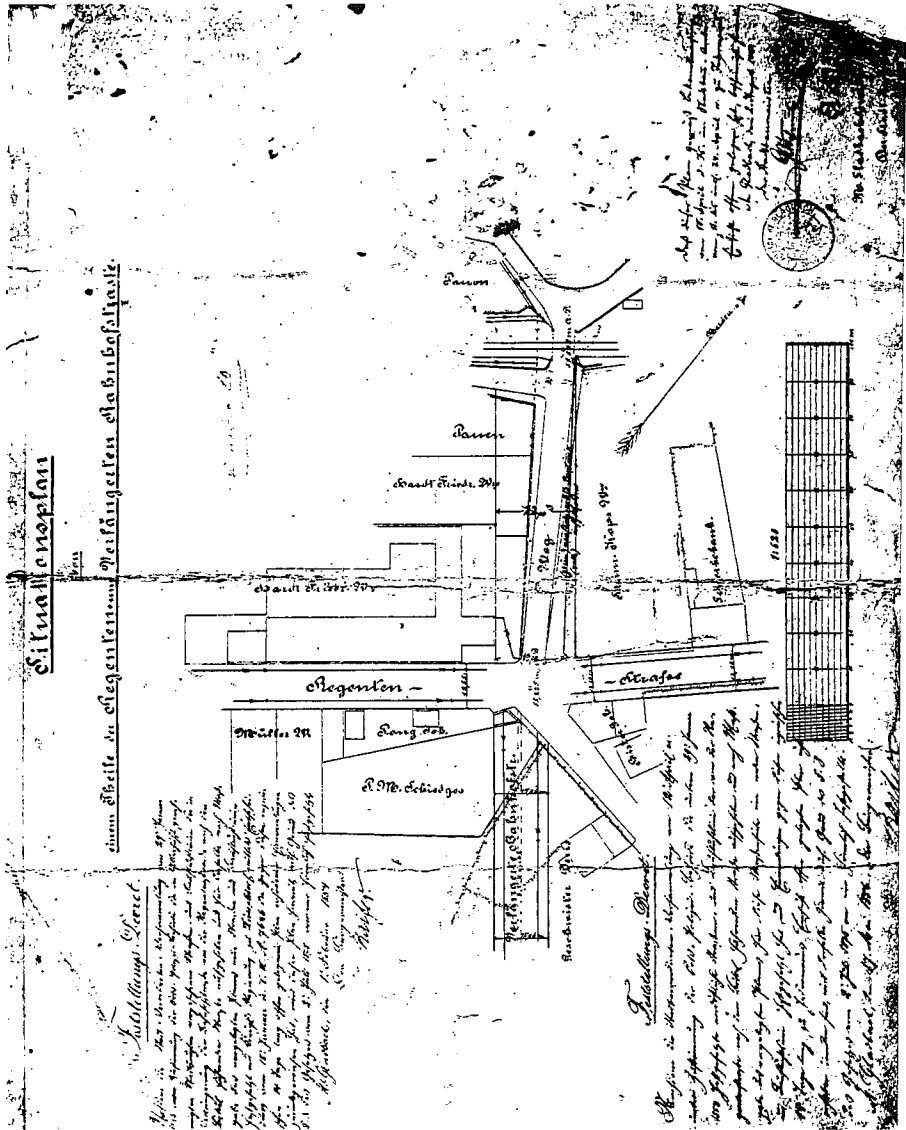
Verbreiterung der nördlichen Straßen- und Baufluchtlinie der Krefelder Straße (heutige Hindenburgstraße) und Einführung der lang ersehnten Straßenverbindung zum Kaiserplatz (1926); aus: StAMg

Abbildung 113
Plan A 31

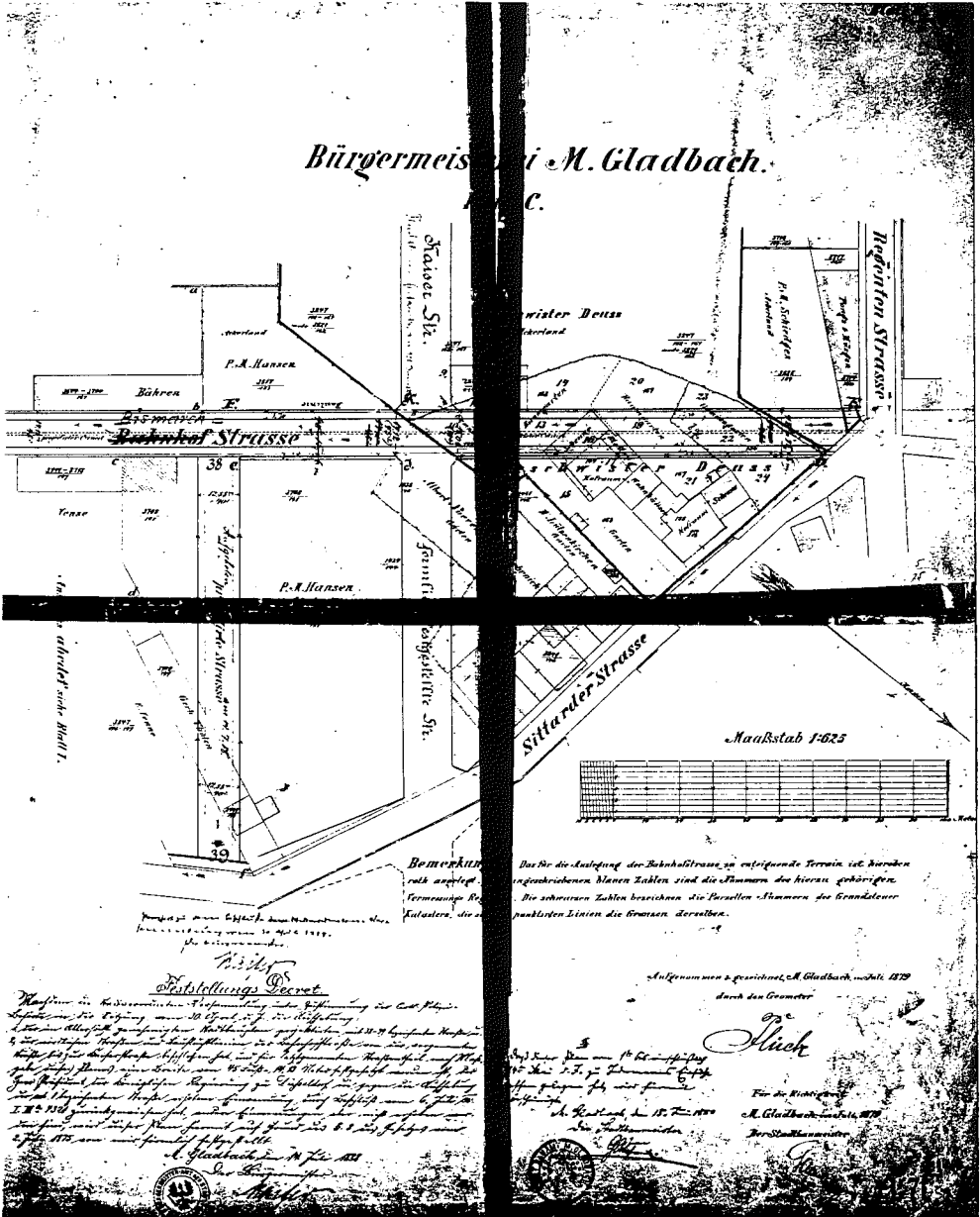


Straßenverbreiterung der Kaiser- und Hermannstraße auf 13,55 bzw. 15,00 m entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung sowie Einführung einer neuen Straße (Hochstraße) zwecks Reduzierung der Baublockgröße bzw. Erschließung von Bauflächen nördlich der noch bestehenden Fabrik Croon (1882); aus: StAMg

Abbildung 115
Plan A 103

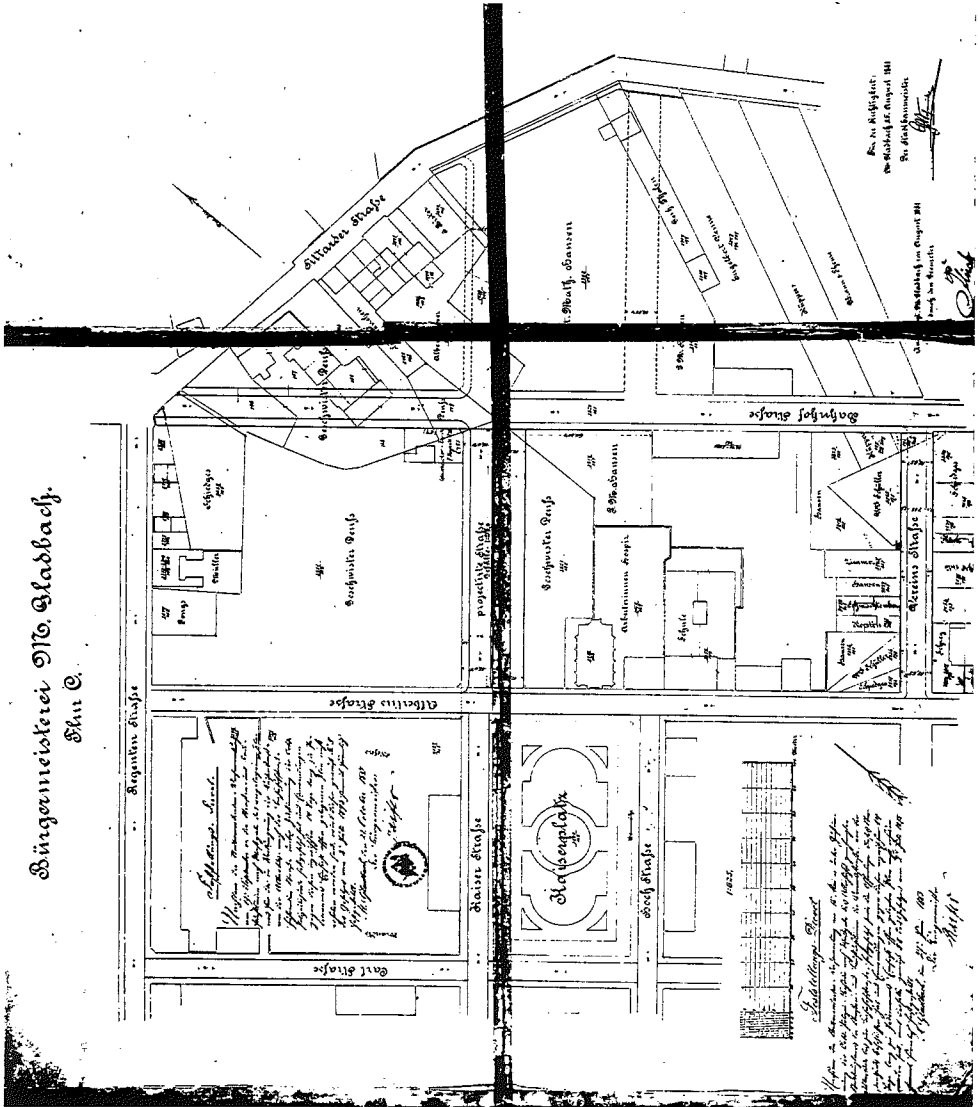


Verschiebung des Straßenverlaufs und Straßenverbreiterung des Teilbereiches der Bahnhofstraße (heutige Bismarckstraße) zwischen Regentenstraße und Bökel (1883) wegen des geplanten Baues des Amtsgerichtes; diese Planung fiel später fort und führte zu erneuter Straßenverschmälerung; aus: StAMg



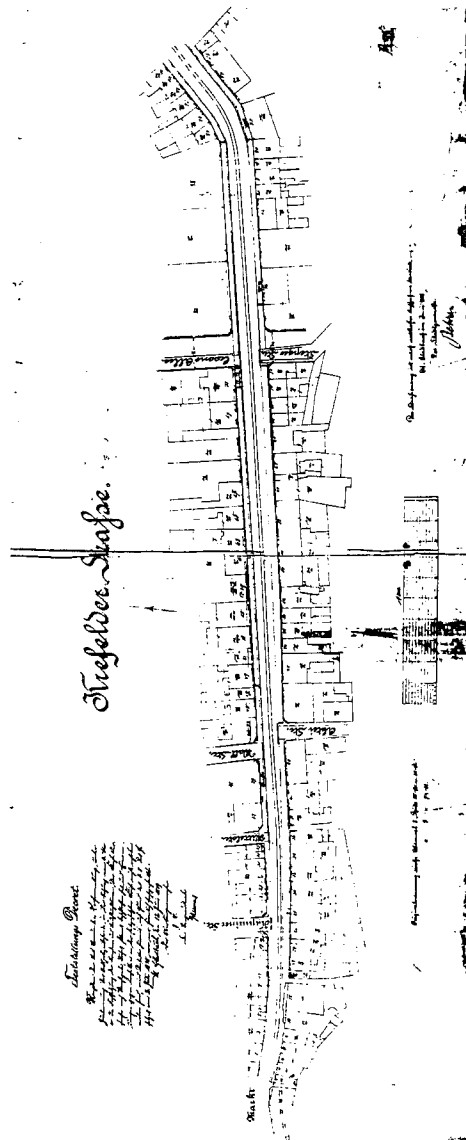
Verbreiterung der nördlichen, noch nicht ausgebauten Teilstrecken der Bahnhofstraße (1880/1888) entsprechend ihrer wachsenden verkehrlichen Bedeutung. Deutlich wird die noch bestehende Behinderung für einen vollständigen Ausbau der Straße durch das Deußsche Anwesen; aus: StAMg

Abbildung 117
Plan A 95



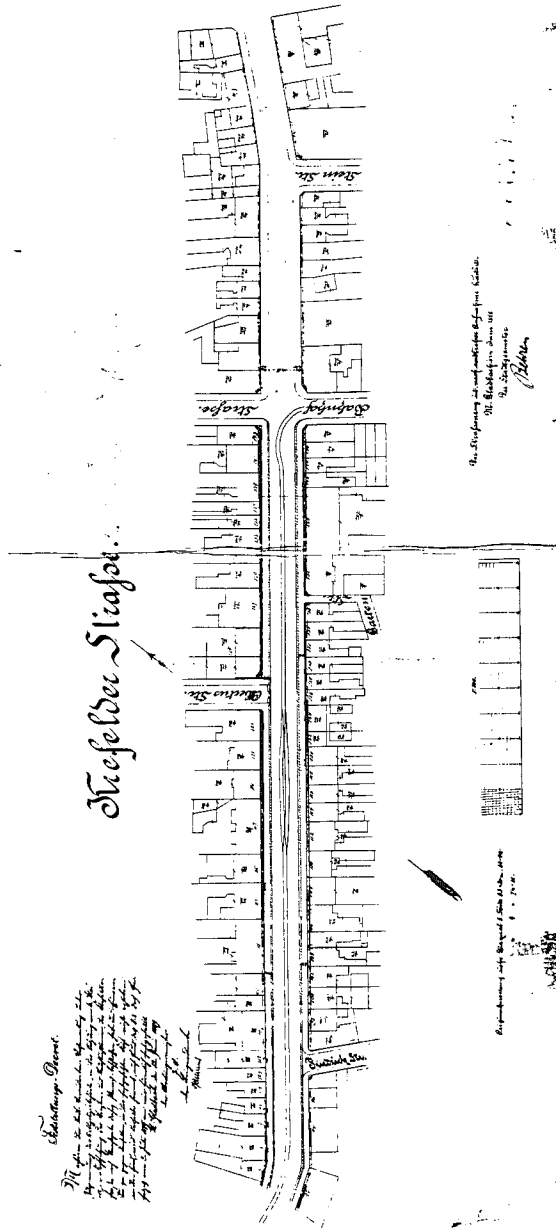
Festsetzung einer neuen Bauflucht der verlängerten Kaiserstraße zwischen Albertus- und Bahnhofstraße unter Aufgabe des „Kreuzungsversatzes“ und des im Bauplan projektierten Straßenverlaufs; aus: StAMg

Abbildung 119
Plan A 182 a



Förmliche Feststellung der Straßen- und Baufluchtlinie der Krefelder Straße vom Markt bis zur Steppesgasse nach dem prFILG von 1875. Die erneute förmliche Feststellung wurde wegen der beabsichtigten Einleitung des Enteignungsverfahrens gegen die Besitzer der in den Straßenraum hineinragenden Freitreppen notwendig; aus: StAMg

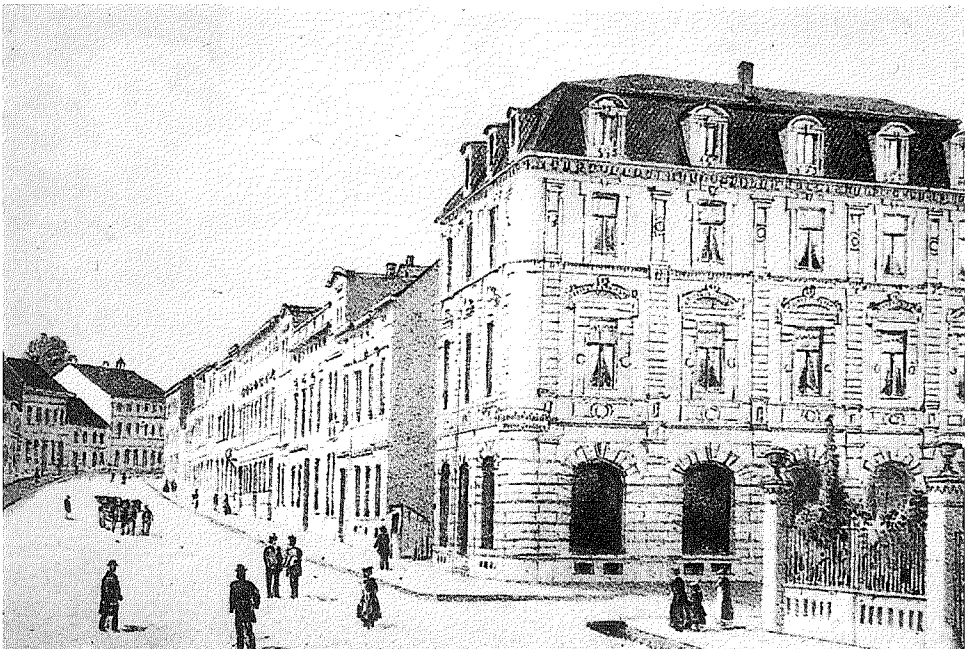
Abbildung 120
Plan 188 a



(Siehe Abb. 119)

Abbildung 121

Darstellung der Krefelder Straße (Ecke Albertusstraße) nach 1850



Die Abbildung verdeutlicht die Struktur der Straße mit ihren besseren Wohnhäusern und der noch nicht vollständigen Geschäftsnutzung der folgenden Jahre; aus: Bell 1986, 201

Abbildung 122

Die ehemalige Krefelder Straße um 1906 mit Blick in östlicher Richtung (oberer Bereich von der Altstadt aus)



Das Foto zeigt die bereits durchgängige Nutzung der Erdgeschoßzonen mit Läden; aus: StAMg 10/33925

Abbildung 123

Foto der Krefelder Straße um 1912 (Blick von der ehemaligen Bahnhofsstraße aus in Richtung Westen)



Die Krefelder Straße wurde 1916 in Hindenburgstraße umbenannt; aus: StAMg 10/33922

Abbildung 124

Foto der Krefelder Straße um 1896 in Höhe der Friedrichstraße mit der Pferdebahn



Die Krefelder Straße verändert schon bedeutend ihr Gesicht: aufwendig gestaltete Häuser und Einbau von Schaufensteranlagen im Erdgeschoß; aus: StAMg 10/10248

Abbildung 125

Darstellung der Planänderungen zum Stadtbauplan im Westen der Altstadt



Die Aussagen des Planes A 101 wurden in den Stadtbauplan von 1863 übertragen. Die rot angelegten Straßen des genehmigten Stadtbauplanes wurden durch Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 22.11.1883 aufgehoben und die blau gekennzeichneten Straßen neu festgesetzt. Am 20.11.1936 wurde auch diese Straßenfeststellung wieder aufgehoben; aus: „Situationsplan über einen Stadttheil von M. Gladbach nach vorhandenen Karten gedruckt und zusammengetragen Juli 1882 von Geometer Plück“, Plan A 101, STAMg

(Gl.Ztg.31.3.1885, Nr.76) bis zur Töchterschule auf 40 Fuß und von da aus zur Weiherstraße auf 48 Fuß verbreitert werden.

Nicht die rationalen Planungsziele einer durchgängigen Breite dieser bedeutenden Straße standen im Vordergrund, sondern die Kosten und die Realisierungschancen bestimmten die neue Festsetzungslinie: möglichst geringe Entschädigungssummen und kein Durchkreuzen von Eigentumsgrenzen und Gebäuden, die auf lange Jahre hinaus ein Sperrfunktion bedeutet hätten⁴⁵⁵. Man richtete sich eindeutig nach den Realisierungschancen. „Im Westen der Stadt seien schon Straßen genug, die nur auf dem Papiere ständen und die nicht ausgebaut werden, weil sie ohne Rücksicht auf die Adjacenten festgesetzt wurden“ (Gl.Ztg. 31.3.1885, Nr.76) (Abb. 125). Die Fesseln der Durchsetzung der Planungsziele – die Entschädigungspflicht – waren voll wirksam.

In dem großen Baublock im Süden des Stadtbauplanes am Gladbach wurde 1894 mit der Bleichstraße eine weitere Straßenverbindung zwischen der Lüpertzender- und der Fliethstraße eingeführt, um eine Wegabkürzung vom Bahnhof und den Fabriken am Gladbach nach Rheydt herzustellen⁴⁵⁶.

Eine weitere Änderung des Bauplanes wurde 1881 nördlich der Waldhauser Straße und westlich der Viersener Straße /Markt durchgeführt, indem die projektierte Klosterstraße und die Straße Nr. 7–10 aufgehoben wurden und 1889 eine neue Straßenplanung in einem großen Bogen um das neuerrichtete evangelische Krankenhaus geführt wurde⁴⁵⁷. 1898 wurde der Bau des Krankenhauses der evangelischen Gemeinde an der sog. Ringstraße in Angriff genommen⁴⁵⁸.

Die Gartenstraße (heutige Postgasse), die bei der Beschreibung des Planungsprozesses als „Diagonalweg“ bezeichnete Wegverbindung, wurde in der quer durch den Baublock laufenden Form realisiert (vgl. Abb. 78). 1888 wurden restliche Grundstücke aufgekauft und die Pflasterung beschlossen⁴⁵⁹.

Der Stadtbauplan wurde in seinen Grundzügen realisiert. Lediglich für das Straßennetz im Westen entstand durch die Zuschüttung des Brinckenweihers eine neue Planungsvoraussetzung wie auch durch die Anlage der Rheinischen Bahnstrecke am nördlichen Planungsrand und die Anpassung nördlich der Dahlemer Straße wegen des Baus des evangelischen Krankenhauses. Bis auf weitere Anpassungen der Straßenbreiten an die neuen verkehrlichen Verhältnisse wurde das 1863 projektierte Straßennetz realisiert.

Die Umsetzung der Planung

Die Umsetzung war behaftet von den üblichen Durchsetzungsproblemen: Wer bezahlte die Straßen? Wie konnte die Stadt in den Besitz der in die Straße fallenden Grundstücke gelangen? Wie konnte die Stadt ihren finanziellen Beitrag möglichst gering halten? Wie ließen sich verkehrstechnisch konsequente Lösungen gegenüber anderslautenden Eigentümerinteressen durchsetzen? usw.

Nach dem Verwaltungsbericht von 1880 bis 1886 wurden folgende im Stadtbau-

plangebiet gelegenen Straßen in diesem Zeitraum reguliert und mit Rinnenanlagen versehen: Hermannstraße, Kaiserstraße von der Wall- bis zur Karlstraße, Karmannstraße (wurde gleichzeitig in 40 Fuß Breite offengelegt), Bahnhofstraße von der Krefelder- bis zur Kaiserstraße, die verlängerte Kaiserstraße (gleichzeitig offengelegt), obere Regentenstraße (durchgängig auf beiden Seiten 2,5 m breite Trottoirs), untere Regentenstraße, Knopsstraße (zum Teil), Dahleener Straße von der Viesener- bis zur Waldhauser Straße, Ludwigstraße, Krefelder Straße von der Bahnhof- zur Alsstraße (gleichzeitig hier die „alten Gräben vertilgt und theilweise durch Kanäle ersetzt ... Banketts des Straßendamms gepflastert und zu beiden Seiten deselben Rinnen und, mit nur einer Ausnahme, vor sämtlichen bebauten Grundstücken vorschriftsmäßige Trottoirs mit Platten- und Asphaltbelag“ (Verwaltungsbericht 1880–1886, 125) hergestellt. Eine Pflasterung erfolgte in folgenden Straßen: Gartenstraße an der Einmündung in die Friedrichstraße, Gasthausstraße, Krefelder Straße, Ludwigstraße, teilweise noch Marktstiege, Steggesstraße von Krefelder- bis Gartenstraße, Viersenerstraße von der Dahleener- bis Bettratherstraße, Waldhauser Straße von der Dahleener Straße bis Eisenbahnüberführung⁴⁶⁰.

Nach dem Verwaltungsbericht für 1886 bis 1897 erfolgte ein Straßenausbau bei folgenden Straßen des Bauplans: Bahnhofstraße von der Kaiser- bis zur Regentenstraße 1893, die Barbarossastraße zwischen 1889 und 1894, die Hittastraße (Auslegung 1891, Ausbau 1894–1895), Kaiserstraße von der Bahnhof- bis Sittardstraße 1890–1891 und bis zur Einmündung in die frühere Schillerstraße 1893, Karlstraße von der Regenten- bis zur Ferdinandstraße 1888, Luisenstraße von der Dahleener- bis zur Markgrafenstraße 1896, die Lüpertzender Straße von der Klausener Mühle bis zur neuen offengelegten Verbindungsstraße zwischen der Speicker- und der Verbindungsstraße 1895–1896 und Fortführung zum Geroplatz 1897 geplant⁴⁶¹.

Bis zum Erlaß des prFILG (1875) und Enteignungsgesetzes (1874) wurde die Entschädigungsfrage nach dem geltenden französischen Enteignungsgesetz von 1810 geregelt. Die Grundeigentümer drohten mit entsprechenden Entschädigungsklagen, falls ihnen der Baukonsens verweigert wurde. Hatte die Stadt vor der Allerhöchsten Genehmigung des Stadtbauplanes 1863 durch den König nicht das Recht der Bauverweigerung, so wurde nach der Genehmigung zwar die Rechtslage verbessert und ein Enteignungsverfahren hätte offiziell beantragt werden können, doch änderte dies nichts an den Konsequenzen für die Stadt: Sie hatte jeweils die Entschädigungsleistungen zu tätigen. Versuchte somit die Stadt vor der Genehmigung des Stadtbauplanes den Entschädigungsforderungen durch entsprechende Abänderungen des Planes oder Dispenserteilung zu entgehen, so hielt man diese Praxis auch nach der Genehmigung 1863 bei⁴⁶².

1872 hatte z.B. ein Eigentümer mit dem Bau eines Gebäudes begonnen, das nicht dem Alignementsplan entsprach⁴⁶³. Die Einhaltung des Stadtbauplanes hätte zu einer viel geringeren Bautiefe geführt und die Erhebung eines Entschädigungsanspruches

schwebte im Raum. Daraufhin wurde eine generelle Planänderung diskutiert, die zur Aufgabe des entsprechenden Straßenabschnittes geführt hätte. Schließlich faßte die Stadtverordnetenversammlung den Beschluß, den Weiterbau zwar zu gestatten, auf die Planänderung aber vorläufig zu verzichten. Die einzelne Baugenehmigung und die Einhaltung der Planung wurden bei zu erwartenden Konflikten um die Entschädigungszahlung also durchaus getrennt bewertet. Es ist nicht bekannt, wie sich in solchen Fällen die übergeordnete Behörde verhielt. Es kann davon ausgegangen werden, daß die Regierung von einer der Planungsdurchsetzung konträr verlaufenden Bauentwicklung nur erfuhr, wenn entsprechende Beschwerden eingingen oder wenn eine offizielle Planungsänderung eingereicht wurde. Vielleicht war dies auch der Grund, warum man in dem o.a. Fall in Mönchengladbach erst einmal keine „schlafenden Hunde“ wecken wollte (StAMg 1b3/6, 628) und die Planungsänderung nicht in Angriff nahm.

In Mönchengladbach wurde allerdings nicht nur den Stadtbauplanaussagen entgegen gearbeitet. 1865 wurde dem Schenkwirt Heinrich Krapohl an der Viersener Straße die Bauerlaubnis verweigert, da daß Gebäude in den Bereich einer im Stadtbauplan projektierten Straße fiel. In der Begründung wurden grundsätzlicher argumentiert, weil „das Bestehen des Stadtbauplanes (sonst) illusorisch gemacht“ (StAMg 1b3/6, 186) würde.

1863 wurde in dem Rasterplangebiet um eine Bauerlaubnis nachgesucht und ein lang andauernder Streit um die Frage des Anschlusses des Grundstückes an eine öffentliche Straße eingeleitet. Bauherr Hütten wollte die laut Bauordnung von 1856 verlangte Zufahrt von 17 Fuß Breite zu einer öffentlichen Straße nicht schaffen, auf dessen Einhaltung die Stadt bei der Baugenehmigung nicht explizit geachtet hatte und den Mißstand erst bemerkte, als der Bau bereits in Angriff genommen wurde. Nach langem Hin und Her, unter Einschaltung der KRD als auch der Berliner Behörde, gab man schließlich nach und ließ Hütten gewähren⁴⁶⁴. 1867 brach der Streit erneut aus, als die Stadt dem Nachbarn Noever die Auslegung einer neuen, im Stadtbauplan projektierten Straße genehmigte. Hütten sah sich durch die Straßenverlegung massiv in dem Zugang zu seinem Grundstück behindert und protestierte bei der KRD. Der Bürgermeister betonte, daß der Stadtbauplan nie realisiert würde, wenn die alten Fußwege (hier der Hasenpfad) bestehen blieben. Bereits nach der Genehmigung des Bauplanes war Bauherr Hütten das Risiko eingegangen, sein Grundstück unabhängig von der Frage der neu projektierten Wege zu bebauen. Als die Straße vier Jahre später realisiert werden sollte, klagte dieser sein Recht ein, daß ihm durch die Neuauslegung einer Straße nicht die Zufahrt zu seinem Grundstück verwehrt werden dürfe⁴⁶⁵.

Auf der Grundlage des Stadtbauplanes wurde bereits vor dem Erlaß des prFILG 1875 mit der Realisierung der Straßen begonnen. Die erste und bedeutendste Straßenauslegung stellte die Regentenstraße dar, mit deren Ausbau ab 1860 begonnen wurde (vgl. Diekamp 1990) und die, nach dem Verwaltungsbericht 1862, „bis auf eine kurze, noch streitige Strecke ausgebaut“ wurde. Noch auf der Grundlage des Stadtbauplan-

entwurfes fertigte Kreisbaumeister Lange Anfang 1862 eine Kostenaufstellung für die Anlage einer Rinne in der Regentenstraße. Die Stadt wollte die Kosten übernehmen, wenn sich die Anlieger verpflichteten, bei späterem Anbau an die Straße der Stadt die Kosten zu ersetzen; ansonsten „wird die Stadt von diesem Projekte Abstand nehmen müssen“ (StAMg 1b3/6, 9ff). Zwecks Ausbau der Straße und Anlage der Rinne wurde ein Vertragsentwurf zwischen der Stadt und den Anliegern vorbereitet. Kreisbaumeister Lange und die Baukommission sollten die Aufsicht über den Ausbau übernehmen.

Ende 1862 wurde auch ein Vertrag zwischen den Grundeigentümern Schlafhorst und Haartz am östlichen Ende der Regentenstraße über die Abtretung von Grundeigentum „zum vollständigen Ausbau der Regentenstraße“ (StAMg 1b3/6, 35) vorgelegt. Nach Beratungen in der Baukommission wurde ein in zwei Punkten geänderter Vertragsentwurf genehmigt: Die Flächen des sich in städtischem Besitz befindlichen Eickener Kirchweges auf dem Schlafhorst'schen Grundstück wurden von der Stadt „unentgeltlich und unwiderruflich“ abgetreten, bis auf die Flächenteile, die in die projektierte Straßenlinie der Stadtbauplanes fielen. Im Gegenzug sollten Schlafhorst und Haartz „zur Regulierung des Ausganges der Regentenstraße Richtung Eicken ihre Grundstücke im Straßenbereich unentgeltlich“ (StAMg 1b3/6, 35) abtreten.

Bei der Regentenstraße kamen als einzigartige Lösung im gesamten Stadtbauplangebiet am nördlichen Straßenrand durch ein Zurückversetzen der Baulinie von der festgesetzten Straßenlinie Vorgärten zustande. Diese Regelung war nicht im Stadtbauplan vorgegeben. Erst 1888 legte man die Baufluchtlinie vor die Häuser, um die Vorgärten zu sichern und beim weiteren Ausbau der Straße die Grundeigentümer an das Zurücksetzen der Bauflucht zu binden. Nach Diekamp (1990) entstanden die Vorgärten eher zufällig, weil die Bebauung sich an den bereits 1850 zurückversetzt gebauten Häusern des Herrn Arnz orientierte.

Der Ausbaustandard im Rasterplangebiet war sehr hochwertig. Schon sehr frühzeitig wurden durch die Anlieger breite Trottoirs angelegt, wie z.B. sonst nur an der bedeutenden Krefeld- oder Viersener Straße⁴⁶⁶. Die Kanalisierung erfolgte in den 1880er Jahren.

Die Straßen konnten immer dann angelegt und dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, wenn alle Grundstücke von den Privaten abgetreten, störende, in die Straßenfläche fallende Gebäude abgerissen und entsprechend privatrechtliche Verträge zwischen der Stadt und den Privaten über die Grundabtretung erfolgt waren. Insbesondere wenn die Stadt über entsprechende Tauschflächen verfügte, wie dies z.B. im Rasterplangebiet bei den alten, öffentlichen Fußwegverbindungen der Fall war, so war die Neueinteilung der Flächen leichter und für die Stadt mit keinen weiteren Grunderwerbskosten verbunden.

In vielen anderen Fällen mußte die Stadt notwendige Straßenbaumaßnahmen wegen der Kosten zurückstellen. Die Stadt war auf die Bereitschaft der Grundeigentümer

zur unentgeltlichen Abtretung des Straßenlandes angewiesen bzw. mußte Kompromisse schließen. So mußte sie z.B. bei der Lüpertzender Straße die Anlage des Trottoirs selbst übernehmen, um diese wichtige Straßenverbindung durchzuführen⁴⁶⁷. Zum Teil wurde der Straßenbau durch Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen betrieben, wie 1866 die Regulierung der Fliethstraße in der kriegsbedingten Krisenphase. Die Stadt stellte das Material und das Arbeiter-Unterstützungskomitee bezahlte die beschäftigten Arbeitslosen. In Fall der Fliethstraße stellten die Grundeigentümer die Grundstücke unentgeltlich zur Verfügung. Für den Ausbau der Fliethstraße am gewerblich „boomenden“ südlichen Rand des Planungsgebietes hatte sich der Stadtverordnete Lamberts, der über einige Grundstücke an der Straße verfügte, besonders eingesetzt⁴⁶⁸.

In den Stadtverordnetenprotokollen und den Verwaltungsberichten sind nur die Fälle aufgeführt, bei denen es zu Konflikten um die Flächenabtretung kam und z.B. eine Enteignung beantragt werden mußte. Daß hier nur wenige Fälle benannt wurden, läßt den Schluß zu, daß ansonsten die Grundstücksabtretung an die Stadt relativ unproblematisch erfolgte; konnten sich doch die Eigentümer in den meisten Fällen einen Vorteil durch die Anlage der Straße versprechen. Neben der Croon'schen Fabrik, die aufgrund ihrer Größe die Bauplanrealisierung im 19. Jh. behinderte, stellte das Anwesen der Familie Deuß in der oberen Bahnhofstraße bis 1893 ein Hindernis dar.

Die unentgeltliche Abtretung von Straßenland an die Stadt im Wege eines privatrechtlichen Vertrages und grundbuchlicher Überschreibung war die gängige Praxis bei der Straßenherstellung. Da die Regentenstraße im wesentlichen die Streckenführung eines bestehenden Feldweges nachzeichnete, mußten keine großen Grundstücksumlegungen vorgenommen werden.

Anders stellte sich das Problem bei der Realisierung des zwischen der Regenten- und der Krefelder Straße liegenden Teilbereiches, mit den geplanten, diagonal zu den bestehenden Grundstückszuschnitten verlaufenden Straßen. Hier war eine Einigung der Grundeigentümer erforderlich. Bereits 1867 erklärten sich mehrere Interessenten zum Ausbau einer weiteren Straße im Rasterplangebiet bereit. Vermutlich handelte es sich um die spätere Karl- oder Albertusstraße zwischen der Regentenstraße und dem neuen Marktplatz. Die Anlieger wollten der Stadt das erforderliche Straßenland unentgeltlich zur Verfügung stellen, wenn diese sich verpflichtete, die Straße später als „Josephstraße“ zu benennen⁴⁶⁹.

Bedeutsamer waren ab 1870 die Bemühungen einer Gruppe von Grundeigentümern⁴⁷⁰, die verschiedene neue Straßen östlich der Wallstraße anlegen und (Abb. 126) mit denen sie gleichzeitig viele Bauarbeiter beschäftigen wollten. Die Stadtverordnetenversammlung wollte die Genehmigung zur „Auslegung der Straßen mit der Erwerbung des Marktplatzes“ (StAMg 1b3/6, 503) kombinieren. Zwei Monate später mußten allerdings die städtischen Unterhändler der Baukommission berichten, daß die Marktplatzfläche „vor der Hand nicht zu erlangen“ sei (StAMg 1b3/6, 512). Daraufhin modifizierte die Stadtverordnetenversammlung ihren Beschluß und entkoppelte

die Straßengenehmigung von der Klärung des Ankaufes der Marktplatzfläche. Immerhin gehörte die geplante Platzfläche so bedeutenden Stadtverordnetenkollegen wie Croon und Schiedges, die zudem zu den Antragstellern für den Straßenausbau gehörten. Die Stadtverordnetenversammlung glaubte wohl zu Beginn mit der notwendigen Genehmigung zum Straßenausbau sich bezüglich des Ankaufs der Marktplatzfläche in einer günstigen Verhandlungsposition zu befinden.

Mit den „Unternehmern“ sollte ein Vertrag unter Zuziehung eines „Rechtsverständigen“ von der Baukommission ausgearbeitet werden⁴⁷¹. Die Stadtverordnetenversammlung kündigte bereits in ihrem Beschluß an, daß sie für „die Ueberlassung des überflüssig werdenden Terrains von der bisherigen dort befindlichen Gasse“ (StAMg 1b3/6, 512) keine Entschädigung beanspruchte. Doch erst 1872 wurde über den Vertrag weiter verhandelt. Die Antragsteller wollten sämtliche Straßenflächen aus ihrem Eigentum der Stadt unentgeltlich überlassen und die Straßen „demnächst ... auf ihre Kosten in einen polizeilich guten Zustand versetzen und mit einer 3 zölligen Kiesdecke“ (StAMg 1b3/6, 603) versehen. Von der Stadt verlangten sie die „Unterdrückung“ der dann überflüssig werdenden öffentlichen Gassen und die kostenlose Überlassung dieser Flächen. Die Stadtverordnetenversammlung sprach sich für den Tausch aus, der zweckmäßig und vorteilhaft für die Stadt sei, da man von den Unternehmern ein viel größeres Terrain erhalte, als man durch die Gäßchen verliere. Der Vorsitzende sollte das erforderliche Publikationsverfahren einleiten. In dem Vertrag wurde auch ein Fertigstellungstermin vereinbart⁴⁷².

Nach 1875 wurden entsprechend des prFILG „Straßen- und Baufluchtpläne“ erstellt. Die vor dem Erlaß dieses Gesetzes vorgenommenen Fluchtlinienfestsetzungen blieben bestehen (Friedrichs 1885, 49); somit auch der Stadtbauplan. Es war allerdings von bedeutender Rechtswirkung, ob der ältere Bebauungsplan amtlich veröffentlicht worden war⁴⁷³.

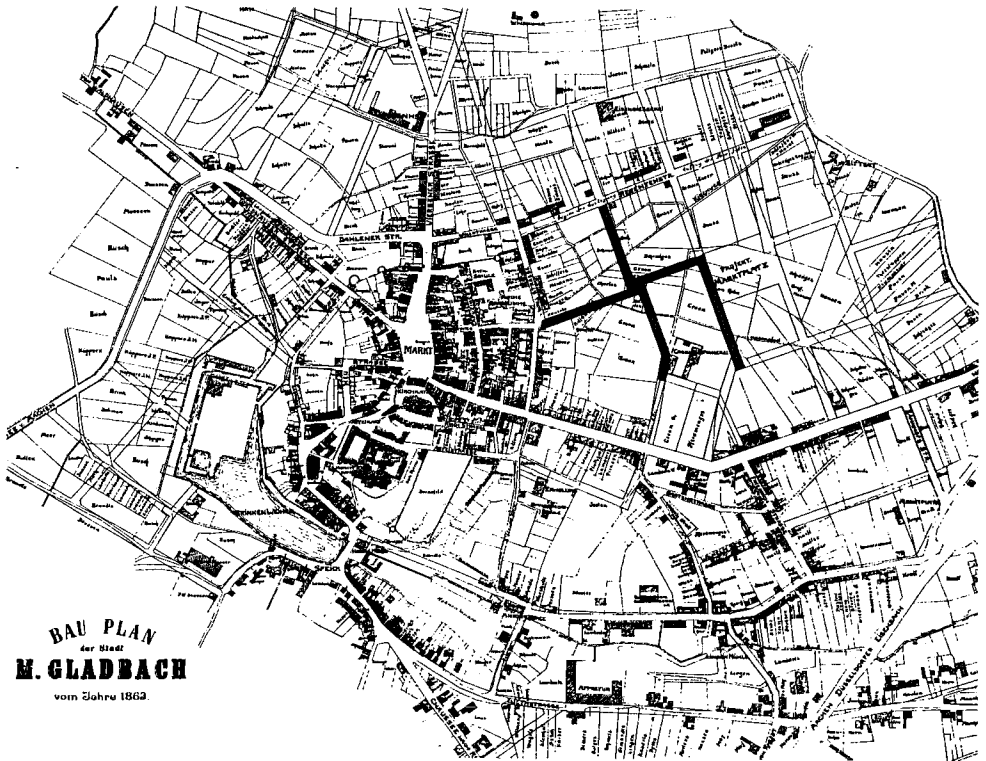
Die förmliche Aufstellung eines neuen Fluchtlinienplanes für Teilbereiche des Stadtbauplanes wurde jedoch notwendig, wenn zur Durchsetzung der Inhalte des Bauplanes ein Enteignungsverfahren eingeleitet werden sollte⁴⁷⁴ bzw. wenn die Planungsziele abgeändert wurden.

Die Probleme bei der Durchführung bzw. Offenlegung der Straßen ergaben sich durch die in die Straße fallenden Privatgrundstücke, deren Eigentümer nicht zur Abtretung bereit waren. In diesen Fällen mußte das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. M.E. beantragte die Stadt die Enteignung nur, wenn sie sicher gehen konnte, daß sie die erforderliche Entschädigungssumme von den übrigen Anliegern zurückerhielt.

Vor dem Erlaß des prFILG wurde für das Rasterplangebiet kein Fall eines Enteignungsverfahrens unter Berufung auf das noch geltende französische Enteignungsgesetz von 1810 eingeleitet. Die bis dahin durchgeführten Grundstücksumlegungen zur

Abbildung 126

Darstellung der Straßen im Stadtbauplangebiet, für die 1870/1872 ein Grundbesitzerkonsortium die Auslegung beantragte



Rekonstruktion auf der Grundlage: StAMg 1b3/6, 603

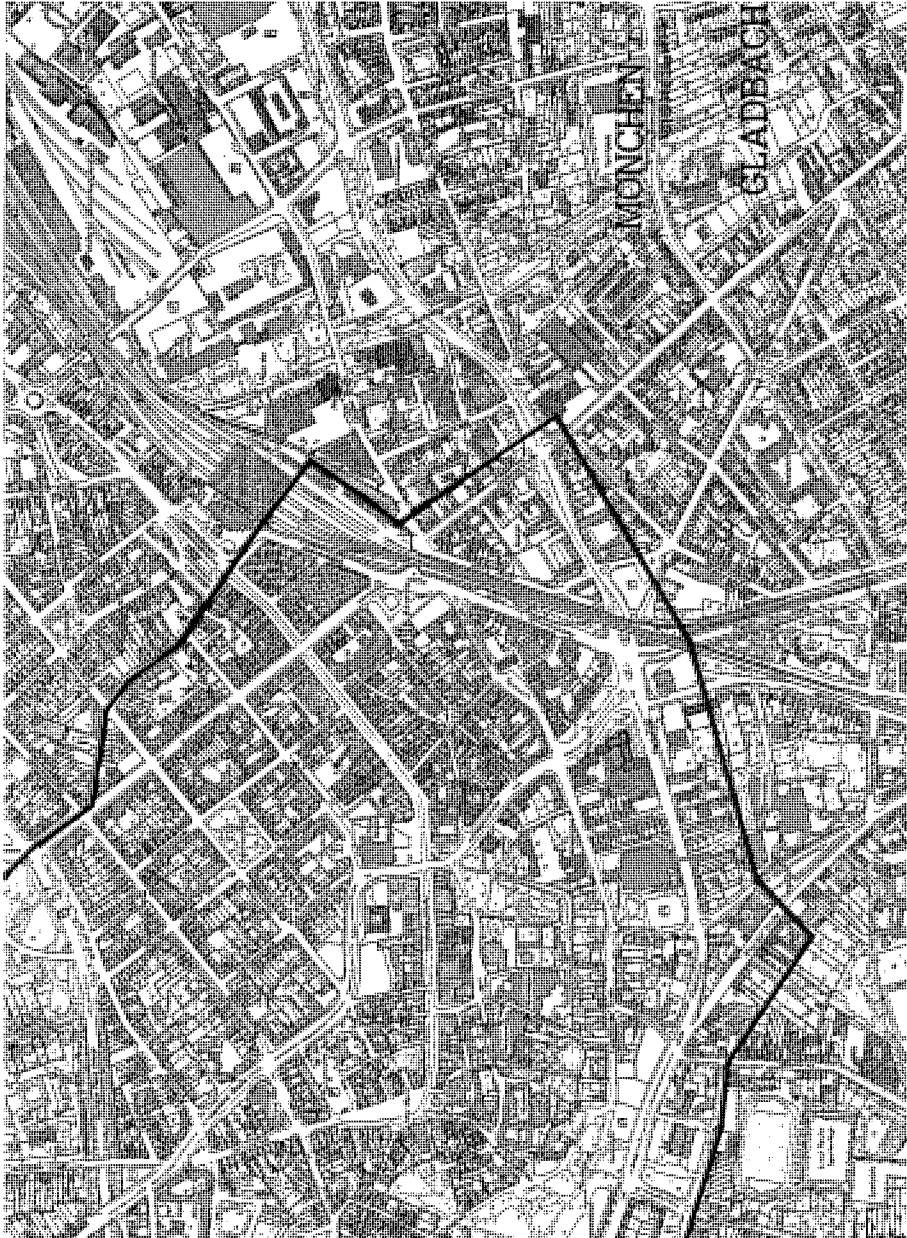
Durchsetzung der Straßenplanung kamen alle durch privatrechtliche Vereinbarungen auf freiwilliger Basis zustande.

Das auf der Grundlage des prFILG erlassene Ortsstatut 1880 brachte Abhilfe beim Ausbau der Straßen, Rinnen, Trottoirs etc. Die Anlieger bebauter Grundstücke wurden direkt zu den Kosten herangezogen, während bei unbebauten Grundstücken die Stadt in Vorleistung sowohl für die bloße „Chaussierung“ als auch für die Pflasterung trat. Die Vorleistung, für die man bei späterer Bebauung den Eigentümern für 5 Jahre die Zinsen in Rechnung stellte, wurden aus einem Fonds bestritten. Nach Ortsstatut flossen hier die Gelder ein, die bei einem Neubau für den Ausbau der Straße gezahlt werden mußten. Wurden die Grundstücke länger als 5 Jahre nach dem erfolgten Ausbau der Straße nicht bebaut, so entstanden Zinsverluste für die Stadt. Das o.a. Prinzip wurde jedoch nicht immer eingehalten; so wurde z.B. bei der Mühlenstraße oder der verlängerten Bahnhofstraße auch die sofortige Beteiligung der Anlieger unbebauter Grundstücke zu den Pflasterkosten der Straße gefordert⁴⁷⁵.

Die Straßen, die von den Privaten ausgebaut wurden, übernahm die Stadt zwecks Unterhaltung von den Anliegern, wenn „dieselben von den Anschließenden in gutem Zustand gesetzt worden“ (Gl.Ztg. 27.11.1883, Nr. 276) sind. Nach dem Ortsstatut von 1880 hatte die Stadt die Möglichkeit, sich die Kosten für die Instandsetzung zurückerstatten zu lassen (Abb. 127).

Abbildung 127

Das Stadtbauplangebiet im heutigen Stadtgrundriß



aus: Deutsche Grundkarte, Kataster- und Vermessungamt der Stadt Mönchengladbach

Anmerkungen 7.0

- 1 Während der Untersuchungsphase (bis 1863) lautete die offizielle Bezeichnung der heutigen Stadt Mönchengladbach zumeist „Gladbach“, „München Gladbach“ oder „M.Gladbach“.
- 2 Straßenbaumaßnahmen und der Bau anderer Infrastruktureinrichtungen konnten erst ab 1856 über die Verwaltungsberichte nachgeprüft werden; für die Jahre bis 1856 lagen die Originale der Kassenberichte/Etataufstellungen im Stadtarchiv der Stadt Mönchengladbach vor. Zu den Abwasserkanälen siehe: Protokoll der Stadtverordnetenversammlung vom 24.9.1889.
- 3 Der Planungsprozeß konnte durch vollständige Auswertung der Akten im Hauptstaatsarchiv in Düsseldorf nachverfolgt werden, in denen chronologisch der gesamte Schriftverkehr zum Aufstellungsverfahren zwischen der Stadt Gladbach und der Königlichen Regierung in Düsseldorf enthalten war: die „Acta betrd. den Bau-Alignements-Plan der Stadt Gladbach 1836–1861, cf.No.1012“ (Bestand Reg.Düs.) und zum anderen die „Acta betreffend Bau-Alignements-Plan der Stadt Gladbach Vol. II. 1861 bis 1870“ (Bestand Reg.Düs. 25616). Beide Akten wurden vollständig verfilmt und eine Transkription angefertigt.
Die Akten HStA 1012 und 25616 aus dem Bestand „Regierung Düsseldorf“ sind chronologisch aufgebaut. Die Akte 25616 enthielt auf den ersten 44 Seiten den weiteren chronologischen Fortgang des Verfahrens bis zur Genehmigung durch den König am 4.4.1863. Der folgende, rund 80 Seiten umfassende Schriftverkehr ist nicht mehr chronologisch aufgebaut und die Rekonstruktion des Planungsprozesses ergab, daß es sich hierbei um das gesamte „Anlagenpaket“ handelt, welches zur Prüfung und Genehmigung nach Berlin geschickt wurde mit sämtlichen Abschriften der Gemeinderats- bzw. Stadtratsprotokolle, den Gutachten des Bürgermeisters und der Landbauinspektoren, sämtliche Reklamationen der Privaten und der städtischen Baukommission, die Beschlüsse der KRd etc.etc. Nach dem preußischen Ministerialerlaß für die Erstellung von Bebauungsplänen vom 12.5.1855 wurde gefordert, daß auch die jeweiligen Beschlüsse mit dem Bauplan eingereicht werden müssen. Damit war es möglich, neben dem reinen Schriftverkehr der Behörden untereinander (Akte 1012) auch die inhaltlichen Positionen der Gemeinde und der Privaten zu erhalten. Da der Erhaltungszustand der beiden Akten sehr schlecht ist, konnte mit der Verfilmung der Akten ein früher Planungsprozeß dokumentiert und Grundlagendaten gesichert werden. Der Mikrofilm wurde dem Stadtarchiv der Stadt Mönchengladbach nach Abschluß der Dissertation zur Verfügung gestellt und die Transkription als Anlagenband beigelegt.
- 4 „Die typischen Merkmale der Rentengrundherrschaft waren hingegen die geringe Dienstleistung der abhängigen Bauern, aber statt dessen ihre vielen Abgaben in Naturalien und Geld, die Zinse oder Pension genannt wurden. Das Kloster verpachtete seine Güter, angefangen bei kleineren Grundstücksteilen von Äckern und Wiesen über bedeutendere Liegenschaften wie Häuser am Markt, ganzen Höfen und Mühlen bis hin zu der vollständigen Niederlassung im Buchholz“ (Kasten 1994, 329). „Die Renteneinnahmen des Klosters bestanden neben der Geldzinse in erster Linie aus Getreide, und zwar vorrangig aus Roggen“ (Kasten 1994, 330). „Die Besitzform des Eigen- oder Allodialguts kommt der modernen Vorstellung von Eigentum am nächsten. Sie war die freieste Besitzart, denn der Inhaber eines Allods bezahlte lediglich eine gerichtsherrliche Abgabe. Die Struktur der klösterlichen Grundherrschaft Gladbach und die Herkunft der überlieferten Quellen bringt es jedoch mit sich, daß in Gladbach die Besitzform der hofhörigen Güter absolut vorzuherrschen schien. Zu den hofhörigen Gütern gehörten die Lehnsgüter, die Kurmutsgüter, die Lat- oder Zinsgüter, die Erbpachtgüter und die Leibgewinnsgüter“ (Kasten 1994, 330ff). Zu Zinsrecht waren u.a. viele Wohnhäuser am Markt verliehen.

- 5 Die kirchliche Macht demonstrierte sich auch nach außen: vorherrschend in der Stadtsilhouette waren die beiden Kirchtürme der Abteikirche (Brasse 1922/II, 462) und der katholischen Pfarrkirche. Das seit der Stadtgründung bestehende kleine Rathaus fügte sich ohne Turmbau in die vorhandene Baustruktur der Stadt ein. Es stand mitten auf dem Marktplatz und war gleichzeitig Markthal und Gerichtssaal. Zu Beginn des 19. Jh.s mußte es wegen seiner Baufälligkeit abgebrochen werden. Die politische und ökonomische Dominanz der Abtei hat denn auch die Entwicklung der Stadt und der städtischen Kultur entscheidend geprägt: auch die für das Kloster Tätigen lebten in der Stadt (Brasse 1914/I, 381, Frühphase 15./16.Jh.). Die zentrale Funktion eines Amtssitzes hat Mönchengladbach im Mittelalter nicht besessen (Löhr 1994, 381).
- 6 „Zunächst einmal gab es neben der städtischen Akzise zusätzlich abteiliche Verbrauchssteuern auf Bier und Wein. Dann übte die Abtei den Mahlzwang und das Recht auf Preisfestsetzung bei Brot und Wein aus. Schließlich erhielt sie Zehnt auf Feldfrüchte. Etwa ein Drittel aller Familien in Mönchengladbach waren kurmtspflichtig, d.h. sie zahlten bei Tod eine Art Erbschaftssteuer, die nicht nur Katholiken, sondern auch Juden, Mennoniten und Reformierte traf“ (Löhr 1997, 60). Die Zuwanderung von „Freien“ in die Stadt, die ein Grundstück in der Stadt, Gewährleistung des eigenständigen Unterhaltes und Zahlung des Bürgergeldes sowie Eidablegung voraussetzte (Brasse 1914/I, 445), war in großem Maße auf das Handwerk ausgerichtet. Die sich entwickelnden Handelsbeziehungen mit Leinwand z.B. nach Holland wurden vor allem durch die mennoitische Bevölkerung mitgetragen (Brasse 1922/II, 405ff), deren Vertreibung dann Mitte bis Ende des 17. Jh.s auch zu entsprechenden Handelseinbußen führte.
- 7 Die Konflikte zwischen Stadt und Abtei, als auch zwischen abgabepflichtiger Bevölkerung und Abtei, führten nicht zu scharfen oder gar gewalttätigen Auseinandersetzungen, wengleich sie sich teilweise häuften (wie im 15. Jh.) (Brasse 1914/I, 420ff). Die überragend große Abhängigkeit der Bevölkerung von der Abtei hat hierbei ebenso eine Rolle gespielt, wie die konservative, eng mit der Kirche verbundene Haltung der landwirtschaftlichen Bevölkerung (Brasse 1914/I, 416). Für den Streit zwischen der Stadt und der Abtei um die Ausweitung der städtischer Privilegien und der Verbesserung der Einnahmesituation lieferte die auf Urkundenauswertung gestützte Stadtgeschichte von Brasse zahlreiche Beispiele: Streit um die Einnahmen aus Akzise 1914/I, 407 und im 17.Jh. 1922/II, 283; Anteile an den „Brot- und Fleischbänken auf dem Markt“ 1914/I, 384; Streit um die Beteiligung der Abtei an den Kosten der Befestigungsanlagen im 14. Jh. 1914/I, 400 und im 16. Jh. 1922/II, 25 etc. Die „Schöffen geraten mit der Zeit in eine eigentümliche Situation, da sie zwei Herren dienen müssen; dem Abt als Grundherrn und dem Vogt als Vertreter des Landesherrn“ (Löhr 1994, 369). Die Schöffen versuchten bereits früh, sich vom Abt zu emanzipieren. So versuchte die Stadt durch die Befreiung des Abtes vom Unterhalt der Mauern im Jahr 1414 „unter Schwächung der eigenen Finanzen ... als gleichberechtigter Partner“ (Löhr 1994, 371) aufzutreten. Auch die Übernahme des „Eichrechtes auf Hohlmaße“ im Jahr 1427 (Löhr 1994, 372) kann als Akt der Emanzipation gewertet werden. „Gesichert durch den Vogt, gewann das städtische Bürgertum Freiheiten, die es in der Neuzeit allmählich vom Abt und Grundherrn emanzipierte“ (Kasten 1994, 298).
- 8 „Neben den Brauern gibt es in Gladbach im 15. Jahrhundert nachweislich Weber, Färber, Messermacher, Händler (Krämer) und Schuhmacher. Im Jahr 1491 wird auch einmal von der städtischen Kaufmannschaft als Sammelbegriff gesprochen“ (Löhr 1994, 374). „Eigene Zünfte entwickeln sich in Gladbach erst spät. Für das 15. Jahrhundert kennen wir nur die Schuhmacherzunft“ (Löhr 1994, 376). Damit fehlten die im frühneuzeitlichen Stadtgeschehen oft eine bedeutende Rolle spielenden Zünfte. Auch in der Stadt sollen die Weber den größten Teil der Handwerkerschaft gestellt haben (Fränken 1969, 14); die Weberzunft soll seit 1605 bestanden haben (Mühlmann 1864, 418). 1768

wurden durch den Kurfürsten Karl Theodor, bis auf die Schuhmacherzunft, alle Gladbacher Zünfte aufgehoben (Rheinischer Städteatlas Mönchengladbach 1996, 11).

- 9 Die Veredelung – das Bleichen – fand im günstigeren, rauhen holländischen Seeklima statt.
- 10 Die Bebauungsstruktur zeigt neben den Wohngebäuden im Katasterplan von 1812 noch die zahlreichen Anbauten der Schuppen und Scheunen. Zeitgenössische Berichte beschreiben, daß morgens die Bürger ihr Vieh aus der Stadt trieben und die Misthaufen das Stadtbild selbst im Stadtkern bestimmten. Um sich die Wege zu den Gärten und Feldern zu erleichtern, müssen vielfach Törchen in die Stadtmauer gebrochen worden sein; dies führte immer wieder zu Konflikten mit der Administration. Als „Honorationen“ werden im 17. Jh. der Arzt, der Apotheker und die kurfürstlichen und abteilichen Verwaltungsbeamten angeführt. Ihre Berichte deuten auf ein provinzielles Leben: gemütlich und wohl auch langweilig, nur von den Markttagen und Festen unterbrochen. Die Verbindung zur Außenwelt bestand später über die Turn- und Taxis'sche Postkusche. Da es keine Straßenbeleuchtung gab, erlosch auch das städtische Leben mit der Dunkelheit. Die Stadtmauer war in schlechtem Zustand; von einem Neubau der Stadmauer war seit Ende des 16. Jh.s nichts mehr zu hören (Brasse, 1922/II, 450).
- 11 Brasse gab den Grundbesitz der Abtei mit etwa 3/4 des „Territoriums das im ganzen eine Größe von 7.446 Morgen hatte“ (Brasse 1922/II, 308) an und sah diese Schätzung keinesfalls als zu hoch gegriffen. In der Stadt gehörten zum Besitz des Klosters: die Abtei, das Gasthaus „mit großen Stallungen und Scheunen ... dann auch ... noch eine größere Zahl von Häusern, besonders am Münsterberg, in der Nähe der Klostermauer (die wohl häufig an Diener u.a. Abteibesetzte verpachtet wurde; Anm.d.V.) und die Weiher am Südabhang des Klosterberges“ (Brasse 1922/II, 306). Hinzu kamen die größeren Höfe: Knopshof, Fronhof Gladbach am Speick, Wiemerhof, Karmanshof in Waldhausen, Engelshof in Holt, Hermgeshof in Venn, Beeckerhof, Kamperhof, Jelishof, Dammeroder Abteihof zwischen Gladbach und Neersen, Raxlinden Hof bei Hardt, Zevershof, Ückelhofer Hof (Brasse 1922/II, 307) sowie die Mühlen: Radermühle (Rohrmühle), Hornsmühle, Fliescher Mühle, Krallsmühle (Brasse 1922/II, 308). Als weiterer Grundbesitz werden bei Brasse (II, 334) kurmedepflichtige Güter von 4–10 Morgen (1922/II, 308) sowie ein „abteilicher Kammerforst“, weitere Brüche und vor allem die „Bleichen in der Nähe der Weiherpforte“ (Brasse 1922/II, 309) und auswärtiger Besitz in Rheydt oder im Niersgebiet genannt. Die gute Einkommenseite des Klosters wurde zu weiterer Ausdehnung des Grundbesitzes genutzt (Brasse 1922/II, 319). Im Laufe der Jahrhunderte hatte die Abtei ihren Grundbesitz durch umfangreiche Immobilieninvestitionen ausdehnen (Brasse 1922/II, 319) und die Bevölkerung vom landwirtschaftlichen Pächter bis zum städtischen Handwerker über eine Vielzahl finanzieller Verpflichtungen und Dienste an das Kloster binden können. Auch wenn diese Abhängigkeit nicht die Form leibeigener Hörigkeit annahm, drückte doch die umfangreiche Abgabenverpflichtung auf die Bevölkerung. Nach Brasse waren dies: Pachtzins und Handdienste 1914/I, 379; Naturalleistungen und Fuhrdienste 1922/II, 303–1922/II, 283; Obereigentumsrecht 1914/I, 378, Verpächter des städtischen Hauses und von Gartenland 1914/I, 416 etc.).
Diese Aussagen von Ernst Brasse zum klösterlichen Grundbesitz werden von Wolfgang Löhr für den Zeitraum des 17. Jh.s und insbesondere seit dem 18. Jh. stark angezweifelt, und der Anteil des Klosters wird wesentlich geringer eingeschätzt (Löhr 1997, 61).
- 12 Grundlage für eine nur in Ansätzen mögliche Rekonstruktion des Planungs- und Bauprozesses vor 1800 boten die Arbeiten von Peter Ropertz (1877), Ernst Brasse (1914 und 1922), Noever (1850), Wilhelm Frank (1914) und Wolfgang Löhr (1994, 1996 und 1997), die umfangreiche Untersuchungen und Auswertungen von Primärquellen durchführten. Spätere Arbeiten, die ebenfalls die

frühe Stadtgeschichte behandeln, bezogen sich auf die diese Autoren und faßten deren Ergebnisse für ihren jeweiligen Untersuchungsgegenstand zusammen. Besonders erwähnenswert sind die grundlegenden Untersuchungen, die im Rahmen der Stadtgeschichte Bd. 1 (1994) und Bd. 2 (in Vorbereitung) erstellt wurden und die wertvolle neue Kenntnisse liefern und z.T. ältere Forschungsaussagen revidieren.

- 13 Hier lag u.a. das große, abteiliche Gasthaus (auch Armenhaus) mit den zugehörigen Scheunen und Ställen. Der westliche Marktplatzrand wies große, breite Parzellen mit Toreinfahrten und Scheunen auf (Brasse 1922/II, 472).
- 14 Der Stadtbrand, bei dem 1652 144 Häuser und 60 Scheunen zerstört wurden, betraf die dichtbebaute Osthälfte am stärksten. Sie wurde nach dem Brand in gleicher Struktur neu errichtet (Brasse 1922/II, 472).
- 15 Siehe auch kleinteilige Struktur an der Wallstraße im Katasterplan von 1812.
- 16 Dem Hinweis von Becker (1925, 123) über eine frühe Bauordnung aus der 1. Hälfte des 17.Jh.s nachgegangen, konnte im Oberlandesgericht in Köln diese frühe Bauordnung gefunden werden, die allerdings auf 1696 datiert war, d.h. aus der 2. Hälfte des 17.Jh.s stammte: „Jülich- und Bergische Rechts-, Lehen- Gerichtsschreiber-, Brücken-, Polizei- und Reformations-Ordnung Düsseldorf“ von 1696. Im § 41 „vom Bauen in den Städten“ hieß es:
 - Wenn jemand einen „neuen Baw“ errichten wollte, mußte er zuerst mit Bürgermeister und Schöffen den Bauplatz besichtigen, wo an Ort und Stelle entschieden wurde, wie der „Baw nach der Leinen gleich in die Richte gezogen und aufgelegt werden soll“, d.h. die Baulinie wurde örtlich angewiesen.
 - Der Bürgermeister sollte darauf achten, daß die Straßen, Gassen und Plätze nicht verengt bzw. mit Bauten besetzt werden. Auch sollte er durch Besichtigung ermitteln, ob die Regel (s.o.) verletzt worden ist und Verbesserungsmöglichkeiten auch rückwirkend für die Versäumnisse gefunden werden.
 - 16 Fuß weit von der Stadtmauer bestand ein Bauverbot.
 - Die Höhe der Giebel zur Straßenseite hin mußte mindestens 10–12 Fuß hoch, von Grund auf mit Steinen und ohne Versatz gebaut sein. Die Höhe der Giebel sollte möglichst mit den der Nachbarhäuser gleich sein, d.h. hier kommt ein gewisser Gestaltungsanspruch zum Vorschein.
 - Feuerschutz: Nach jedem 3. bis 4. Haus sollte eine Brandmauer gesetzt werden sowie aus Brandschutzgründen keine Strohdachdeckung mehr erlaubt sein.
 - Hygiene: Scheunen und Ställe sollten „soweit als möglich“ von den Häusern entfernt gebaut werden sowie „kein heimlich Gemach“ (Abort) oder Schweinestall und Misten zu den Straßen und Plätzen liegen, sondern auf der rückwärtigen Seite so angeordnet sein, daß die Nachbarn nicht belästigt werden. Den Nachbarn soll keine „böse Luft noch Gestank zugefügt“ werden (hier lag die damalige Überzeugung zugrunde, daß die Krankheiten über die Luft übertragen wurden).
 - Gassen zwischen zwei Gebäuden waren wegen „Unreinigkeit“ verboten.
 - Herstellung und Unterhaltung der Verkehrsstraßen: Die Hauptstraße (für Frachten und Fuhren) sollte mit Steinwegen gepflastert und die Gossen mittig in die Straßen und nicht längs der Häuser geführt werden; die Fuhrwerke sollten in der Straßenmitte fahren und diese Fläche aus „guten harten Steinen“ hergestellt werden. Hierfür hatte die Stadt zu sorgen. Die Herstellungskosten trugen nach Becker (1925) die Anlieger. Auf den Straßen bestand ein Verbot zur Pflanzung von Bäumen oder Weingärten; bestehende sollten abgeschafft werden. Die Straßensäuberung wurde den Anliegern übertragen, die auf strikte Reinlichkeit zu achten hatten. Die Hauptstraßen waren in Steinpflaster herzustellen.

- 17 Vorherrschend im 18.Jh. war der 1 bis 2-geschossige Fachwerkbau (Brasse 1922/II, 472); am Marktplatz sollen auch dreigeschossige, massive Gebäude gestanden haben (Becker 1925, 5). Erbung, Kauf und Verkauf von Grundstücken in der Stadt mußten den Schöffen angezeigt werden. Diese mußten überprüfen, ob die Häuser oder Grundstücke frei oder mit „Zehnten oder Kurmeden“ (Brasse, 1922/II, 256) belastet waren. Hier kam es wegen unzureichender Überprüfung oft zum Konflikt mit der Abtei.
- 18 Ursprünglich war der innere Umgang bei den Mauern frei gewesen (Brasse 1914/I, 453); es kann von einer Doppelmauer ausgegangen werden.
- 19 Die Stadt soll beim Einmarsch der Franzosen kaum noch verteidigungsfähig gewesen sein (Brasse 1922/II, 450).
- 20 Brasse machte den passiven Widerstand gegen die Franzosen in Mönchengladbach an der geringeren Spendenbereitschaft (1922/II, 495) oder an der geringeren Beteiligung an der Volksabstimmung 1803/1804 „über das erbliche Kaisertum Napoleons“ fest (1922/II, 495). Die letzte Aussage steht dabei im Widerspruch zu A. Huskens (1955, 174), der nur eine Nein-Stimme bei 410 Ja-Stimmen für die Stadt Mönchengladbach belegte (Obergeburch 295, Unterniedergeburch 465 und Oberniedergeburch 371 Ja-Stimmen ohne Nein-Stimmen bei der Zustimmung zur französischen Herrschaft). Insgesamt wurde auch von Brasse festgestellt, daß das Augenmerk der Bevölkerung auf den Wegfall der Akzise, den Fortfall von Zehnten, Reallasten und Sondergerichten, gesetzlicher Bevorzugung des Adels etc. gerichtet war und sehr begrüßt wurde (Brasse 1922/II, 502ff).
- 21 1804 besaß Mönchengladbach bereits die bedeutendste Baumwollweberei des Roerdepartements: 10.000 Stück Baumwolltuche wurden hier gewebt. Nach der Kontinentalsperre ergaben sich aufgrund des schwierigen Rohstoffbezuges 1808 erste Tiefstände, als die Garnvorräte, mit denen kräftig spekuliert worden war, aufgebraucht waren (Fränken 1969). In Mönchengladbach Stadt bestanden 1804 2; 1811 4 und 1820 6 Baumwollspinnereien (Fränken 1969, 45 und 50).
- 22 Unter der französischen Verwaltungsreform wurde 1798 das „ehemalige Unteramt Gladbach im Amt Brügggen des Herzogtums-Jülich-Berg ... in 5 Munizipalagenturen aufgeteilt ... 1. Agentur Gladbach mit der Gemeinde Gladbach, 2. Agentur Obergeburch mit den Honschaften Dahl, Ohler, Holt, Hehn, Winkeln, Venn, Großheide, Windberg, Waldhausen, Hamern, Rönnetter, Poth, Beltinghoven und Teilen von Speick, Hermges und Vorst, 3. Agentur Oberniedergeburch mit Eicken, Üdding, Lürrip, Bungt, Hardterbroich, Pesch und den restlichen Teilen von Speick und Hermges, 4. Agentur Unterniedergeburch mit Bettrath, Hoven, Donk und Damm, 5. Agentur Hardt mit Hardt, Rasseln und dem westlichen Teil von Vorst“ (Hütter 1984/II, 3/4). „Mit dem Gesetz vom 17.2.1800 schuf Napoleon I. schließlich die Verwaltungsstruktur, die er seinen preußischen Nachfolgern hinterließ. Alle Gemeinden führten fortan einheitlich die Bezeichnung „mairie“ und unterstanden einem „maire“ (Bürgermeister). Gleichzeitig endete die Selbständigkeit der Munizipalagentur Hardt. Die zunächst fortgeführte dortige Verwaltungsstelle wurde mit Wirkung vom 1.1.1807 aufgelöst und die Vereinigung mit der Mairie Gladbach auch verwaltungsorganisatorisch vollzogen. Die übrigen Gladbacher Gemeinden bestanden in ihrem Gebietsbestand ohne Änderung fort“ (Hütter 1984/II, 4). Der Gemeinderat trat in der Regel nur einmal im Jahr zu einer mehrtägigen Etatberatung zusammen (Löhr 1997).
- 23 „Die Abtei mit ihren Obst- und Gemüsegärten wurde als Nationalgut am 31.Dez.1804 zu Aachen für 12.000 Francs verkauft, wurde dann am 10.Rivose Jahr 13 für 30.400 Francs Eigentum von D.Brammertz, am 13.Rivose desselben Jahres von H.J.Pauls, am 18.Harnung 1805 von

- P.E.L. Wortmann, der die Abtei zu einer Fabrik und Handlung in Gemeinschaft mit H.J. Pauls jr. und W. Bornefeld einrichtete. Am 20. Juni 1816 wird W. Bornefeld alleiniger Eigentümer und am 11. August 1835 kauft der Bürgermeister Kühnhaus das Hauptgebäude der Abtei für die hiesige bürgerliche Gemeinde für Thlr. 8.575“ (Eckertz und Noever 1853, 235ff). Hier wurden Bürgermeisterrat, Friedensgericht, Gewerbe- und Handelsgericht eingerichtet („Jahr 13“ u.ä. = neue Zeitrechnung der Franzosen seit der Gründung der Republik: u.a. Brasse 1922/II, 190). „Nicht einbezogen in den Verkauf (1804) waren Münster- und Pfarrkirche, Schule, sowie einige kleinere Plätze und Wege bei den beiden Kirchen“ (Brasse 1922/II, 493). Nach Brasse wurden noch „Ansprüche des Gladbacher Steuer-Empfängers Jacques Destez auf einen Teil der Gebäude“ erhoben (1922/II, 493), die durch Vergleich erledigt wurden. 1805 richtete Pauls mit Wilhelm Bornefeld und Peter Karl Ludwig Wortmann in der Abtei eine „Fabrique und Handlung“ für Baumwolle ein (unter Umbau einiger Räume) (Brasse 1922/II, 493).
- 24 Brammertz kaufte aus dem Abteibesitz auch die „oberste Bleiche für 5.225 Franken“, die „bald darauf an verschiedene Gladbacher Bürger überlassen“ wurde (Brasse 1922/II, 493). An dieser Bleiche bestand eine passive Dienstbarkeit: die Städter hatten das Recht, dort Leinwand für den Eigenbedarf zu bleichen. Sie wurde daher als städtische Bleiche bezeichnet, obwohl sie der Abtei gehörte (Brasse 1922/II, 493). Die Bleiche reichte von der „Weiherstraße bis zum Spatenberge und umfaßte das Gebiet nördlich und südlich der heutigen Lüpertzender Straße bis zur Flieth“ (Brasse 1922/II, 493). Auch die Bleiche „in Kamerad (beim alten Jeloshof in Oberriedergerburth) wurde für 3.450, der Knopshof für 11.200 Franken ... verkauft ... (und) so alles, was früher Eigentum der Vitusabtei gewesen war“ veräußert (Brasse 1922/II, 493/494).
- 25 Insgesamt soll der 1804 in Aachen verkaufte Mönchengladbacher Klosterbesitz (bebautes und unbebautes Gelände) 1,81 ha betragen haben (Deutschlands Städtebau, M. Gladbach 1927, 18).
- 26 Die Straße wurde zu Ehren Napoleons „Rue de roi de Rome“ genannt (Schurz 1927, 20).
- 27 Stückfärbereien: u.a. von Kaulen im Bereich der Krallsmühle oder die Stückfärberei von Peter Stefens in der Lüpertzender Straße. 1852 Färberei Richards sowie Färberei Engelbert & Kehren und Stückfärberei Trost (Bell 1986, 39 und 49).
- 28 Die Gerberei von Krall wurde in der ehemaligen Krallsmühle unterbracht, die im Zuge der Säkularisation 1803 an den Protestanten Johann Peter Krall verkauft wurde. Dessen Sohn gründete später an der Mühlenstraße die Asphalt- und Dachpappenfabrik und dessen Enkel trat 1865 als Teilhaber in die Baumwollspinnerei M. May & Cie bei (Stifter des Volksgartens) (Bell 1986, 50).
- 29 Die bekannte Firma Widenmann an der Lüpertzender Straße, Handspinnerei Lamberts an der Fliethstraße oder Horn unterhalb der Krallsmühle.
- 30 Die jährlichen durchschnittlichen Zuwachsraten zeigten ein Anschnellen zwischen 1820 und 1825 mit Einbrüchen bei der ersten Wirtschaftskrise 1825/26. In den frühen 30er Jahren verringerte sich der Zuwachs und ließ vermutlich auch in der Wirtschaftskrise 1836/37 nach; konkrete Zahlen für diesen Zeitraum fehlen für Mönchengladbach. Anfang der 40er Jahre erfolgte mit der wirtschaftlichen Erholung wieder ein stärkerer jährlicher Bevölkerungszuwachs, der in der Wirtschaftskrise 1846/48 und in der revolutionären Phase der 48er Jahre zurückfiel. Anfang der 50er Jahre brachten die „ersten Gründerjahre“ einen erneuten Bevölkerungsanstieg, der vermutlich durch die Krise 1856/59 gebremst wurde. Da diese Phase mit der Eingemeindung 1857 zusammenfiel, konnten keine konkreteren Aussagen über Anstieg oder Stagnation getroffen werden.

- 31 Stadt Rheydt: 1822 1.911 EW, 1849 4.309 EW (Zuwachs 2.398 EW = 125%) und 1855 4.944 EW (Zuwachs von 635 = 14,7%) (Matzerath 1978, 44).
- 32 Zwischen 1816 und 1830 entstanden 68 Neubauten in der Stadt (von 238 auf 306 Gebäude = 28,6% bzw. 4,8 Gebäude pro Jahr). Zwischen 1830 und 1840 war die Bautätigkeit besonders gering mit durchschnittlich 3,5 Gebäude pro Jahr: Bis 1840 war der Gebäudebestand auf lediglich 341 Gebäude angewachsen.
- 33 Der Bestand an privaten Wohnhäusern stieg in Oberriedergeburt von 363 (1816) auf 568 (1849) um 56% an (Stadt Mönchengladbach 95%).
- 34 Die Leinwandherstellung im Mönchengladbacher Raum hatte sich während der „Franzosenzeit“ unter dem Prohibitivzollsystem (Abschütteln „alter“ Konkurrenzen) und durch ihre intensive Förderung im Zuge des Autarkiebestrebungen Napoleons I. stark entwickelt und erfuhr eine quasi letzte Blüte. 1818 erweiterte sich mit der Aufhebung der Binnenzölle innerhalb Preußens der Marktbereich erheblich, brachte aber auch erneute Konkurrenz, insbesondere mit dem „Niedriglohnland“ Schlesien, mit sich. Die Leinenherstellung konnte sich noch einige Zeit mühsam parallel zur Baumwollherstellung halten.
- 35 Es bildete sich eine Arbeitsteilung zwischen Stadt- und Landgemeinden heraus: die städtischen Weber, die nicht durch die Rohstoffproduktion (Flachsanbau) gebunden waren oder wie die ländliche Bevölkerung die Weberei im Nebenerwerb betrieben, stellten sich zwangsläufig eher auf die Baumwollverarbeitung um. Doch selbst in Oberriedergeburt hielt der seit den 20er Jahren rückläufige Trend der Leinenweberei an und wurde nur durchbrochen von einem kurzfristigen Aufschwung während der amerikanischen Baumwollkrise (Fränken 1969, 26). Es ist interessant, daß die Leinwandherstellung in dem noch stärker landwirtschaftlich geprägten Oberriedergeburt geringer war als in Oberriedergeburt. Vermutlich spielte hier bereits die Lage zu den Verlagen in der Stadt eine Rolle, als auch die Tatsache, daß in Oberriedergeburt insgesamt die Textilherstellung aller Sparten am stärksten war. Rein quantitativ stellte die Leinwandherstellung im 19. Jh. nur noch einen Bruchteil an der Gesamtproduktion dar.
- 36 Seit etwa 1750 und verstärkt seit 1800 drang die Baumwollweberei ins linksrheinische Gebiet (z.B. über die bergischen Verleger) und verdrängte zunehmend die Leinenherstellung. Da die Weber keinen eigenen Rohstoff mehr besaßen, wurden sie zum Eintritt ins Verlagsystem gezwungen. Dieser Schritt wurde jedoch als nicht so gravierend empfunden (Emsbach 1982, 75), da eine „Schein-Selbstständigkeit“ durch die Heimarbeit bestand. Auch im Produktionsverlauf ging die Umstellung leicht vonstatten, da der Leinwandwebstuhl für die Baumwollweberei ohne Schwierigkeiten genutzt werden konnte. Der landwirtschaftliche Nebenerwerb wurde beibehalten. In Mönchengladbach waren im 18. Jh. nur die wenigen städtischen Weber zunftmäßig organisiert.
- 37 Die Seidenherstellung wurde ebenfalls im Verlagsystem geführt; die Mechanisierung setzte fast 40 Jahre später als bei der Baumwollherstellung ein. Die Geschäfte in Gladbach, die in den 30/40er Jahren auch halbseidene Produkte angeboten hatten, gaben diesen Zweig auf und gingen zu halb- wollenen Produkten über. Fränken erklärte dies mit der früh einsetzenden Mechanisierung der Baumwollherstellung Ende der 40er Jahre, die zwar auf halb- wollenen Produkte, nicht aber auf die Seidenherstellung übertragen werden konnte. 1834 bestanden in der Stadt Mönchengladbach und in Oberriedergeburt insgesamt 11 Firmen für Halbseiden- und Baumwollwaren: Joh. Beines, Franz Brandt, Karl Busch *, Franz Hermn Charles, Peter Wilh. Längen, David Metzger, Pauen & Kauen, Gebr. Pferdmeiges, J.P. Boelling & Croon * (auch Seide), Mauritiz, Plücker und Wilh.

- Prinzen * und in Oberriedergeburt: M. Lambertz, Mai & Co * (* = bestanden schon in „französischer Zeit“)(Fränken 1969, 92). 1858 bestanden noch drei Firmen: Robert Finke, Schlichum & Lambertz, Gebr. Hölzermann (Fränken 1969, 97).
- 38 Die großen Lohnerhöhungen zur Zeit gut fluktuierender Samt- und Seidenherstellung führten zur Abwanderung aus der Baumwollindustrie bzw. zu höheren Lohnforderungen (Dilthey 1908, 28/29). Die Nähe der Textilzentren zueinander mit gleichzeitiger Nachfrage nach Arbeitskräften bedeutete für die Weber zu Zeiten günstiger Konjunktur ein relativ hohes Lohnniveau. Regelmäßig zogen Anwerber über das Land und versuchten freie Reserven zu mobilisieren oder die Weber abzuwerben (Brauns 1906, 6). So war der Anteil an Seidenwebstühlen in den stadtfernen Ortsteilen und in Obergeburt am größten (Fränken 1969, 93). Vor allem der Aufschwung der Seidenindustrie drückte auf den Arbeitsmarkt der Baumwollverleger: die hohen Lohnforderungen wirkten sich zudem auf die Konkurrenzfähigkeit aus und „zwangen“ zu den, sich letztlich auszahlenden, Marktanpassungen durch neue Produkte oder Mechanisierung.
- 39 Die Ausweitung der Seidenherstellung zu Krisenzeiten führte leicht zu Überangeboten und wegen der ungenügenden Qualifizierung der dort eingesetzten Baumwollweber zu Qualitätseinbußen.
- 40 Die Seidenherstellung wurde bis in die 1880er Jahre überwiegend als Handweberei betrieben. Die Seidenverleger benötigten im Gegensatz zu den Baumwollverlegern ein höheres Betriebskapital und vielschichtige Kenntnisse in Material- und Handelsfragen. Dieser Unternehmungszeit war von Anfang an stärker monopolisiert (wie z.B. die bekannte, marktbeherrschende Firma Leyden in Krefeld; siehe Lehmann 1917, 404). Der hohe Kapitalbedarf entstand aus den Anschaffungskosten für die Webstühle, die den Webern zur Verfügung gestellt wurden, sowie den teuren, auf Lager zu haltenden Rohstoffen. Die Jahre allgemeiner Krisen und langsamer wirtschaftlicher Konsolidierung nach 1815 bedeuteten auch Einbußen beim Absatz der „Luxusware Seide“. Der ungeheure Druck auf die Löhne wirkte sich nicht zuletzt 1830 in dem massiven Protest der Weber in Krefeld und ihren Forderungen nach festen Lohnlisten aus. Die Kaufkraftsteigerung seit den 50er Jahren, die Erschließung US-amerikanischen Exportmärkte und die Begünstigung von Samtbändern in der Mode führten zum Anwachsen der Seidenindustrie, von dem die Hauptzentren profitierten.
- 41 Der mechanische Webstuhl erbrachte bei den festgedrehten Garnen eine 5-fache Leistungsfähigkeit gegenüber dem Handstuhl (Thal 1926, 34ff). Von der Hausindustrie vollzog sich im Gladbacher Bezirk ein direkter Übergang zur Arbeit am mechanischen Stuhl in der Fabrik und nicht, wie in den Tuchzentren, über die Stufe des Manufakturbetriebes. Der für die Anschaffung des mechanischen Stuhls erforderliche Kapitalbedarf machte die Gründung von Aktiengesellschaften erforderlich und führte zu verstärkter ökonomischer und räumlicher Konzentration (Thal 1926).
- 42 Die genaue Zahl der Handweber in der Hausindustrie ist statistisch schwer erfassbar bzw. mit Ungenauigkeiten behaftet. Nach Fränken waren 1836 in der Stadt Mönchengladbach 25 Verlagsgeschäfte mit 1.780 Webern und 1840 28 Unternehmungen mit 1.878 beschäftigten Webern (1969, 56) vorhanden; die tatsächliche Zahl schätzt er auf fast das Doppelte. Da diese Zahlen einschließlich der Familienmitglieder wesentlich über der faktischen Bevölkerungszahl der Stadt liegen würden, muß hier neben der statistischen Ungenauigkeit insbesondere die dezentrale Struktur des Hausgewerbes berücksichtigt werden, nach der die in den Verlagsgeschäften beschäftigten Arbeiter zumeist nicht in der Stadt, sondern in den Umlandgemeinden wohnten.
- 43 Schätzung von Dieterici und Engel: Verbrauch pro Kopf der Bevölkerung (Angaben in Ellen): 1804/05: Tuch und Wollwaren $\frac{1}{2}$ – $\frac{3}{4}$, Leinwand 4, Baumwollwaren 7–10, Seidenwaren $\frac{1}{4}$; 1831:

Tuch und Wollwaren 1, Leinwand 6, Baumwollwaren 7, Seidenwaren 0,34, 1849: Tuch und Wollwaren 1, Leinwand 5, Baumwollwaren 16, Seidenwaren 0, 1863: Tuch und Wollwaren 2,1, Leinwand 5, Baumwollwaren 13–29, Seidenwaren 0 (Lehmann 1917, 395).

- 44 Die Löhne in Mönchengladbach und Rheydt sollen mindestens 25% über den Löhnen in Sachsen gelegen haben (siehe Fränken 1969, 53, Anm.154).
- 45 Beispiele für die Marktanpassung stellen folgende Produkte dar:
1. Siamosen (oder andere Schreibweise Siamosen): in den 1820er und 1830er Jahren konnte ein großer Markt aufgebaut werden. Als jedoch durch den Zollverein 1834 die innerdeutschen Zollgrenzen aufgehoben wurden, konnten sich die „Billigproduzenten“ in Sachsen und Schlesien den Marktanteil mit Siamosen sichern. Mönchengladbach schwenkte um auf:
 2. bedruckte Rock- und Hosenzeuge (Thal 1926, 20 und Dilthey 1908, 16), mit deren Herstellung sich 1838 bereits 2/3 der Unternehmer des Gladbacher Bezirkes beschäftigten. Die Monopolisierung des Produktes in der Region, der anschließende Preis- und Lohnkrieg (Fränken 1969, 53) als auch die erneute „Übernahme“ des Produktes durch Sachsen und Schlesien in den 40er/60er Jahren zwang abermals zu Veränderungen.
 3. Ab den 1840er Jahren wurde die Produktion von Baumwollbiber und von halbwoollenen Stoffen aufgenommen (nach Thal 1926, 22 aus den Not der Baumwollkrise der 1830er Jahre heraus geboren).
 4. Ende der 1860er Jahre führte die Aufnahme der Dochtweberei (nach dem Aufkommen der Petroleumlampen, Dilthey 1908, 31) und die Herstellung halbwoollener Kleider- und Futterstoffe zu erneutem Aufschwung. Der Krieg 1870/71 ließ die Produktion steigen, da die Gladbacher Fabrikanten sich den Bedürfnissen der Armee anpaßten und vor allem Nessel- und Futterstoffe lieferten (Dilthey 1908, 32).
- 46 Das Interesse der rheinischen Textilindustriellen entsprach nicht immer dem der preußischen Regierung: siehe u.a. Anträge bei den Provinziallandtagen 1826, 1828, 1830 (Dilthey 1908, 19) zum Schutzzoll.
- 47 Dieser Konflikt um die Schutzzollpolitik begleitete den gesamten frühen Entwicklungsprozeß der Baumwollindustrie seit 1816: Während die Weber mangels fehlender leistungsfähiger Spinnerei sehr an der Einfuhr der billigen Garne aus England interessiert waren, wünschten die Spinner hohe Schutzzölle zwecks Absatzsicherung der eigenen Ware (Emsbach 1982, 34). „Der Kampf zwischen Freihandel und Schutzzoll setzte bereits mit dem preußischen Zollgesetz ein und fand erst mit dem Übergang zum allgemeinen Schutzzollsystem 1879 einen gewissen Abschluß. Er verband auf der einen Seite die der Freihandelslehre anhängende preußische Regierung und Bürokratie mit einer Gruppe von unerschütterlich am liberalen Dogma festhaltenden Nationalökonomem. Dazu stießen einmal der see- und binnenstädtische Großhandel, der an niedrigen Konsumentenpreisen und daraus resultierendem erhöhten Umsatz sowie an erleichtertem Handelsverkehr interessiert war; dann die Landwirtschaft der östlichen Provinzen, die zur Sicherung des eigenen Getreideexports nach England und des billigen Bezuges englischen Eisens für den eigenen Gebrauch den freien Handel forderte; endlich eine Reihe verarbeitender Industrien, die am preiswerten Bezug ihrer Rohmaterialien aus den billiger produzierenden Industrieländern interessiert waren (Anm.d.V.: u.a. die Spinnereien). Dagegen bemühten sich die Unternehmer der dem Ausland unterlegenen Produktions- und Konsumtionsgüterindustrien, die Existenz ihrer Werke und die Höhe ihrer Profite durch Schutzzölle, das heißt auf Kosten einer Mehrbelastung der Konsumenten, zu behaupten. In Rheinland-Westfalen standen sich in den 30er und 40er Jahren, in denen der Import ausländischer Waren ständig zunahm, beide Parteien schroff gegenüber. In ihnen vereinigt

ten sich auf der einen Seite die Großkaufleute der Handels- und Finanzmetropole Köln, gegen den wirtschaftlichen Herrschaftsanspruch Hansemann Mitte der 40er Jahre eine Koalition der Industriellen zustande zu bringen suchte, mit den Puddel- und Walzwerken, den verschiedenen Eisenwarengewerben und den Baumwollwebereien; auf der anderen Seite schlossen sich die Hüttenwerke, Spinnereien, Seiden- und Wollwebereien, Papierfabriken, Zuckerraffinerien und andere schutzbedürftige Industriezweige zu gemeinsamer Agitation zusammen“ (Zunkel 1962, 141/142). Auch die soziale Frage und besonders die „Pauperismuserscheinungen“ wurden benutzt, um die eigenen Ziele zu verfolgen. So wurde von freihändlerischer Seite der „Egoismus der Fabrikanten“ (Zunkel 1962, 143) angeprangert, „die sich auf Kosten der Konsumenten und Arbeiter bereichern“ wollten, während sich die Schutzzollbewegung darauf berief, mit ihren Anstrengungen Arbeitsplätze in den aufstrebenden Industriezweigen halten zu können.

Die Agitation für den Schutzzoll wurde im Rheinland intensiv betrieben und von führenden Unternehmer-Politikern z.B. Diergardt (Viersen), Croon (Mönchengladbach), Mevissen (Köln), Hansemann (Aachen) sowie den Handelskammern aufgegriffen. Viele Forderungen konnten auch politisch durchgesetzt werden. Der „eher freihändlerisch denkende Staat“ (Dilthey 1908, 20) hatte noch 1842 weitere Schutzzölle abgelehnt; dann aber 1843 in einer Konferenz in Berlin unter Beteiligung der Fabrikanten Croon und Diergardt zugestimmt. Die rheinische Schutzzollbewegung wurde immer stärker und beteiligte sich 1845 erneut an einer Sachverständigentagung in Berlin (Dilthey 1908, 21). In der Krise 1846/48 verstärkte sich die Bewegung (Fränken 1969, 54), vereinheitlichte sich und rief 1848 statt nach Schutzzöllen nach entsprechenden „Prämien aus Staatsmitteln“ (Dilthey 1908, 22) als quasi Subvention der in Bedrängnis geratenen Spinnerei. 1818 konnte der „Ein-Taler-Zoll“ durchgesetzt werden; 1830 der „Zwei-Taler-Zoll“ auf englische Garne. Dennoch war der Schutzzoll zu niedrig, um die Konkurrenz auszuschalten (Fränken 1969, 50).

- 48 Durch das preußische Zollgesetz von 1818 vergrößerte sich der Absatzmarkt auf 10,5 Mill. Menschen; durch die Gründung des Zollvereins 1834 erweiterte sich das Wirtschaftsgebiet auf 23,5 Mill. Menschen (Kellenbenz 1965, 55/56).
- 49 Hinzu kamen die Agrarkrisen, der rapide Bevölkerungsanstieg im Rheinland durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung als auch durch Zuwanderungen (1816–1849: Zunahme von 914.000 Menschen in der Rheinprovinz nach Lademacher (1976, 487) sowie die Überbesetzung des Handwerks.
- 50 Da die statistischen Angaben zur Struktur und Größenordnung der Baumwollverlage durch unklare und differierende Begriffsbestimmungen sehr unpräzise sind, ließen sich keine verlässlichen Aussagen treffen. Nach Embach (1982, 87) scheint man jedoch in den 1830er/40er Jahren von „klein- und mittelbetrieblichen Verlagen“ ausgehen zu können. In der Rheinprovinz bestanden im Jahr 1829: 193 Verlage für Baumwolle und halbbaumwollene Waren, und im Jahr 1831 betrug die Gesamtzahl der Webstühle 7.828 (Emsbach 1982, 93). In einer Eingabe von verschiedenen Baumwollverlegern an das preußische Innenministerium von 1833 hieß es: In der drei Hauptorten Mönchengladbach, Viersen und Rheydt bestanden „62 Verlage mit 7.042 Webstühlen und ca. 15.000 Arbeitern“ (Emsbach 1982, 83); während andere Quellen für den Kreis Gladbach 1831/33 nur 4.822 Baumwollwebstühle angeben. Diese Zahlen standen nach Emsbach jeweils in Zusammenhang mit dem „Interesse“ des sie Nennenden (Gründe: siehe Emsbach 1982, 83). Im Arrondissement Krefeld, zu dem das Gladbach-Rheydter Baumwollgebiet gehörte, sollen „1807 42 Verlage mit 3.958 Arbeitern bestanden haben; für 1811 (wurden) 30 Verlage mit 3.000 Webern für rein baumwollene Gewebe und 26 Verlage mit 1.125 Weber für Mischgewebe und Leinen“ (Emsbach 1982, 87) genannt. Auch die Größenangabe der Mönchengladbacher Firma Schlickum und Boelling um 1804 mit 1.000 Beschäftigten erschien Emsbach zu groß; nur wenige Verlage sollen mehrere

Hundert Beschäftigte gehabt haben. Die größten Verlagshäuser wies die Seidenindustrie auf: z.B. Firma Diergardt in Viersen mit 1.730 Webstühlen und 2.531 Beschäftigten im Jahr 1852 (Emsbach 1982, 96). Zahlen für Mönchengladbach nach Meldungen zur Deutschen Gewerbeausstellung in Berlin im Jahr 1844: Lamberts & May in Gladbach „Bedeutendes Haus“ mit 350 Stühle; Bölling & Funke Gladbach, gegen 150 Webstühle; Gebr. Pferdenges, etwa 300 Webstühle; Gebr. Croon, 100 Webstühle; Wilhelm Prinzen Gladbach, 350 Webstühle (Emsbach 1982, 92).

- 51 Anders als in der Seidenweberei war bei den geringen Rohstoffpreisen keine direkte Überwachung der Weber (Materialveruntreuung) oder eine Kontrolle des Produktionsablaufes notwendig; dies begünstigte die hausindustrielle Tätigkeit. Weiterhin konnten auf dem mechanischen Webstuhl anfangs nur „glatte, weiße, ungemusterte Gewebe“ (Emsbach 1982, 58) mit eingeschränkter Verwendbarkeit hergestellt werden. Zu Beginn erbrachten sie gegenüber den verbesserten Handwebstühlen keine größere Leistungsfähigkeit.
- 52 In England wurden während der Kontinentalsperre Garne billig auf Vorrat produziert, die nach 1815 den Festlandmarkt überschwemmten.
- 53 Die Gesamtzahl der Spindeln stieg zwischen 1815–1850 nur geringfügig an (Emsbach 1982, 265). Die Zahl der Spindeln betrug 1836 in der Rheinprovinz: 62.566, davon im Kreis Gladbach 29.776 (Dilthey 1908, 22). Es handelte sich fast ausschließlich um Handspinnmaschinen; bei etwa 50% bestand Wasser- und Dampftrieb (zumeist für die Vorbereitungsmaschinen). Auch Fränken (1969, 51) sprach für die Zeit bis 1836 von immerhin „einem Viertel der in der Rheinprovinz laufenden Baumwollspindeln“ im Kreis Gladbach bei insgesamt nur geringem Anstieg der Spindelzahlen zwischen 1820 und 1836. Um 1861 betrug der Anteil der Rheinprovinz an der preußischen Produktion 60% (Emsbach 1982, 41); Dilthey sprach für die 1860er Jahre von einem Anteil des Mönchengladbacher Bezirks von 1/3 an der Produktion der Rheinprovinz und 20% an der preußischen Produktion (Dilthey 1908, 28). Fränken (1969, 63) bestätigte diesen Wert. Im Jahr 1836 liefen 1/4 der Spindeln der Rheinprovinz in der Stadt- und Landgemeinde Gladbach (Fränken 1969, 51).
- 54 Für die Biberweberei wurde ein grobes Garn benötigt, welches aus der sehr preiswerten ostindischen Baumwolle hergestellt und zudem auf Handspinnmaschinen günstig hergestellt werden konnte (Emsbach 1982, 17/18). Dem im Prinzip „unmodernen“, auslaufenden Bereich der Handspinnerei gelang so eine kurzfristig Expansion (Dilthey 1908, 24). Als die Nachfrage nach Baumwollbiber stieg und der Garnbedarf nicht mehr durch die Handspinnerei gedeckt werden konnte, mußten die Vorbehalte gegenüber des Einsatzes von Maschinengarnen in der Biberherstellung überwunden werden; der Ausbau der mechanischen Spinnerei folgte. Das zähe Festhalten an den alten Einrichtungen – der Handspinnmaschine Typ „Jenny“, statt der mechanischen vom Typ „Mule“ – lag daran, daß die Garne für die „Biber- und Kalmuckwebereien, die Hauptabnehmer der Gladbacher Spinnereien, auf „Jennies“ viel weicher und geschmeidiger hergestellt werden konnten als auf „Mules“ (Emsbach 1982, 278 Anm. 981). D.h. „marktmäßig“ war eine technologische Aufrüstung nicht notwendig. Erst als 1853 die Spinnerei Lamberts & May ebenbürtige Gespinste auf seinen Maschinen lieferte, gelang der mechanischen Spinnerei der Durchbruch.
- 55 Die Jenny-Spinnmaschine als legendäre Ausgangsform war immer noch eine Handspinnmaschine. Erst ab Mitte der 1840er Jahre gelang der mechanischen Spinnerei der Durchbruch. Die technisch führende englische Spinnmaschine wurde ab 1842 für den Export freigegeben. In großen Maße setzte ab den 1850er Jahren die Mechanisierung in der Spinnerei ein. 1861 wurden im Mönchen-

gladbacher Bezirk 17 mechanische Spinnereien registriert, während die Handspinnerei „so gut wie nicht mehr vorhanden war“ (Dilthey 1908, 28).

- 56 Die zentralisierten Baumwollspinnereien hatten teilweise schon beträchtliche Größen: bereits 1811 zählte man im Durchschnitt 90 Belegschaftsmitglieder (Emsbach 1982, 261 und Tab.29, Seire 262). Eine neue Ära begann mit dem Bau der ersten mechanischen Spinnereien Anfang der 1850er Jahre. „Die beiden auf Aktienbasis errichteten Unternehmungen in Köln und Mönchengladbach beschäftigten 1861 jeweils über 1.000 Menschen. Einen wesentlich größeren Umfang haben diese Betriebe auch zukünftig nicht erreicht“ (Emsbach 1982, 263). Bis Ende der 1850er Jahre muß, auf den Personalbestand bezogen, generell von eher mittelbetrieblichen Größenordnungen ausgegangen werden.
- 57 In der Spinnerei lassen sich frühe Formen der Produktivitätssteigerung ohne Arbeitsplatzeffekte durch Rationalisierung feststellen. So nahm in den 1830er Jahren im Regierungsbezirk Düsseldorf die Zahl der Beschäftigten um 24%, die Zahl der Spindeln dagegen um 187% zu (Emsbach 1982, 40). Die Erhöhung von Spindelleistungen und Spindelzahl bei nicht entsprechender Steigerung der Personals führte zur Intensivierung der „physischen und psychischen Beanspruchung“ (Emsbach 1982, 290) der Arbeiter. In der Handspinnerei der Gebr. Busch in Mönchengladbach betrug 1820/25 die durchschnittliche Jahresproduktion 180 kg je Beschäftigten und 1840/45 bereits 625 kg (Emsbach 1982, 289).
Bei dem allgemeinen Bestreben, die Produktivität zu steigern, d.h. die Pro-Kopf-Leistung durch die Erhöhung der Spindelzahl je Arbeiter zu verbessern, arbeitete die Mönchengladbacher Industrie personalintensiver als der allgemeine Trend: 1828 betrug die Spindelzahl pro Arbeiter in Deutschland 31,2, im Regierungsbezirk Düsseldorf 19,8 und im Kreis Gladbach 16,8. Auch noch 1852 blieb dieser Abstand bestehen: die Zahlen betragen für Deutschland 52,6 für den Regierungsbezirk Düsseldorf 20,2 und für den Kreis Gladbach 30,0 (Emsbach 1982, 288, Tab.34). Die allgemeine Steigerungsrate des Arbeiter-Spindel-Verhältnisses betrug allein zwischen 1810/20 und 1840 300 Prozent (Emsbach 1982, 289).
- 58 Der Einsatz der Dampfkraft kann nicht uneingeschränkt mit dem Übergang zur mechanischen Spinnerei gleichgesetzt werden, stellte aber dennoch ein Zeichen technischen Fortschritts dar. 1830 gab es in Preußen 237 Dampfmaschinen, davon 116 (50%) in der Rheinprovinz (Emsbach 1982, 282). Darunter befanden sich nur 37 Industrie-Dampfmaschinen und wiederum nur 6 kamen in der Baumwollspinnerei zum Einsatz.
Bis zum Einsatz der Dampfmaschine blieb die Wasserkraft „bis zur Jahrhundertmitte die konventionellste Antriebsenergie“ (Emsbach 1982, 279). Die ersten „Dampfspinnereien“ waren anfangs dennoch Handspinnereien, da die Dampfmaschinen „nicht die eigentliche Spinnmaschine, sondern nur die Vorbereitungsmaschinen“ antrieb (Emsbach 1982, 280) und auch noch anderweitig genutzt wurde (z.B. Getreidemühle). In Gladbach wurde die erste Dampfmaschine 1833 von den Gebr. Croon aufgestellt. Die Firma Lamberts Chr.Sohn in Mönchengladbach nutzte die Dampfmaschine auch für eine Rauherei; die Firma Lenssen in Rheydt für eine Getreidemühle an einigen Stunden. Auch die Firmen Gebr.Croon, Gebr. Busch, J.H.Hoern & Bleek, A.Lamberts Chr.Sohn in Mönchengladbach betrieben Handspinnereien mit Dampfkraft (Emsbach 1982, 280). Von den 16 Spinnereien des Kreises Gladbach wurden 1836 10 von Hand, je drei von Wasser und Dampf angetrieben (Emsbach 1982, 283). Im Jahr 1846 arbeiten von den 33 Baumwollspinnereien der Regierungsbezirks Düsseldorf 18–20 mit Dampftrieb (Emsbach 1982, 285, Tab.31, 284 und Tab.32, 286). Durch den Einsatz der dampfgetriebenen Vorbereitungsmaschinen konnte in Gladbach die Spindelproduktion um 100% auf ca. 40 kg gesteigert werden (Emsbach 1982, 291).

- 59 Zur sozialen Hierarchie: siehe Emsbach 1982, 267
- 60 Die zentralisierten Baumwollspinnereien gehörten bereits im 18. Jh. mit zu den frühen Industrieanlagen des Rheinlandes; da es noch „kein zweckmäßiges, bewährtes Konstruktionsprinzip“ (Emsbach 1982, 270) gab, lehnte man sich an überkommene Gebäudeformen, wie größere Privathäuser oder landwirtschaftliche und herrschaftliche Gebäude an; die ersten Spinnereien z.B. von Brügelmann im bergischen Land „entstanden sämtlich in der Gewißheit der marktsichernden Funktion eines landesherrlichen Exklusivprivilegs“ (Emsbach 1982, 270). Der Hochbau mit 4–6 Stockwerken sollte „auch zukünftig die bevorzugte Neubauweise“ sein (Emsbach 1982, 270 Anm. 950).
Zahlreiche Beispiele belegten dies auch für Mönchengladbach: 1805 wurde die Benediktinerabtei von Bornefeld, Pauls & Co gekauft; das Kloster in Rheydt 1806 von J. Lenssen 1806. Beliebte waren auch die Wassermühlen, deren Wasserräder zum Antrieb der Spinnmaschinen genutzt wurden. Wohnhaus und Fabrik des Fabrikanten fielen in der Regel zusammen. Die Fabrik Busch soll einer „Mördergrube“ geglichen haben. „Die Säle sind so niedrig, daß man unwillkürlich mit gebücktem Kopfe durch sie hindurch schreitet, weil man besorgt (ist) an die Decke zu stoßen ... so überfüllt, daß man angsthaft seine Kleidungsstücke zu wahren hat, um nicht bei der geringsten peripherischen Bewegung hier ein Tuch, dort einen Rockzipfel der Maschine preiszugeben und von ihr zerfetzen zu lassen, die Luft in den Sälen und die Wände mit dem Schmutze des zu verarbeitenden Materials und mit faserigsten Partikelchen des Stoffes ganz angefüllt und überkleidet“ (zitiert in Emsbach 1982, 275). Busch, der in französischer Zeit den größten Betrieb in der Stadt Mönchengladbach besaß, betrieb „alle 3 Arten von Spinnmaschinen ... Die Waterspinnerei (wurde) 1827, die Mulespinnerei 1841 endgültig aufgegeben“ (Emsbach 1982, 278 Anm. 979).
- 61 Die Färber galten als gut bezahlte Facharbeiter (lange Ausbildungszeiten, keine lohndrückende Frauen- und Kinderarbeit etc.) (siehe Emsbach 1982, 51).
- 62 Ausführliche Beschreibung der Produktionsverfahren: siehe Emsbach 1982, 144ff.
- 63 Bis auf kleinere Seidenfärbereien beruhte die Textilveredelung in Mönchengladbach ebenfalls auf der Baumwoll- und Wollindustrie. In Gladbach Stadt bestanden 1816 3 Färbereien mit 10 Arbeitern (Fränken 1969, 83) und in Ober- und Oberriedergerburth 1820 4 Färbereien mit 16 Arbeiter, 1 Zeugdruckerei mit 2 Arbeitern und 6 Bleichereien mit 12 Arbeiter (Fränken 1969, 84). Nach der Eingemeindung 1858 wurden zusammen 54 Färbereien mit 230 Arbeitern, 12 Zeugdruckereien mit 110 Arbeitern (Druckereien seit den 30er Jahren gewachsen) und 5 Bleichereien mit 60 Arbeitern gezählt (Fränken 1969, 84).
- 64 Z.B. 1810 die bekannte Firma Uhlhorn in Grevenbroich.
- 65 Der größte Teil der Spinnmaschinen wurde aus England und Belgien eingeführt; u.a. auch wegen der Geringschätzung der eigenen Produkte (Bormann 1925, 9).
- 66 Insgesamt ist, bei einem eher „unterbelichteten Datenfeld“, von durchschnittlich 10% Handwerker an der Gesamtbevölkerung in den rheinischen Großstädten bis zur Jahrhundertmitte auszugehen (Lenger 1988, 172). Mönchengladbach lag mit 13,5% leicht über diesen Durchschnitt. Die Betrachtung einzelner Gruppen, wie den Bäckern und Metzgern, zeigte, daß diese in der noch sehr ländlichen und der Hauswirtschaft verhafteten Stadt Mönchengladbach 1846 nur einen Anteil von 8,5% (41 von 482 Handwerkern) einnahmen; bei durchschnittlichen Anteilen im Rheinland von etwa 10% an den Gesamthandwerkern (Lenger 1988).

67 Der Anteil der Schreiner, Schneider und Schuhmacher in der Bürgermeisterei Gladbach betrug 1828: 93 von 214 Handwerker = 43%; 1840: 128 von 312 Handwerker = 41%; 1846: 208 von 482 Handwerker = 43% (eigene Berechnung auf der Grundlage der Gewerbezahlungen, StAMg 1c-196).

Besonders für Schneider und Schuhmacher wurde der Zugang zum Handwerk durch das geringe Startkapital erleichtert. Durch das vorherrschende Verlagsystem stellte diese Tätigkeit eine nur „quasi selbständige“ Handwerkstätigkeit dar.

68 Noch 1856 mußte der Bürgermeister der Stadt Mönchengladbach die Niederlassungs-Erlaubnis des Landrates für einen Einzelhandelsbetrieb einholen. In den folgenden Jahrzehnten nahm der Anteil immer mehr zu; 1865/70 soll (Fränken 1969, 108 ff) bereits eine größere Zahl von „Kleidermagazinen“ bestanden haben. Eine ähnliche Entwicklung verzeichnete das Schuhmacherhandwerk. Hier nahm die Zahl der Schuh- und Stiefelhandlungen laut Adreßbuch von 1865/70 zu (Fränken 1969, 127). 1871 wurde der Großkonfektionsbetriebes Hensen in Mönchengladbach gegründet. Die Kleiderfabriken wurden zumeist den Webereien angegliedert. Die „in Form des Hausgewerbes betriebene Weberei setzte durch Übergang zur mechanischen Weberei viele Arbeitskräfte frei, die nach kurzer Anlernzeit wieder einer hausgewerblichen Tätigkeit“ wie der Schneiderei nachgehen konnten (Fränken 1969, 119). Somit blieb die Heimarbeit bis Ende des 19.Jh.s die bestimmende Betriebsform der Bekleidungsindustrie im Mönchengladbacher Raum.

69 Jahre

	1820	1828	1833	1840	1843	1846	1861
Mechanische Künstler und Handwerke in Gladbach	111	214	238	312	358	482	723
Bevölkerung	1.681	2.174	2.775	3.150	3.568	17.064	
in Prozent	6,6	9,8	11,2	11,4	13,5	4,2	

70 Der Versorgungsgrad der Bevölkerung mit Bauhandwerkern scheint, bezogen auf 1855, in Mönchengladbach im Vergleich zum Rheinland allgemein günstig gewesen zu sein:

	Rheinland		Stadt Gladbach	
	absolut	1 auf Einwoh.	absolut	1 auf Einwoh.
Maurer	14.431	207	33	133
Zimmerleute	7.096	420	2	2.191
Maler	3.547	841	9	487
Klempner	1.387	151	5	877
Glaser	1.502	1.986	15	292
Ziegel-/Schieferdecker	2.207	1.352	4	1.095

(Quellen: Zahlen Rheinland: Dieterici 1861, 401; Zahlen Mönchengladbach: Fränken 1969, 216/217). Die Bevölkerung der Stadt Mönchengladbach betrug im Jahr 1855 4.383; im Rheinland 2.983.305 Einwohner.

71 Hier rekrutierte sich auch ein Anteil an Wanderarbeitern, die saisonal durch das Rheinland zogen. Wegen der stärker verbreiteten Fachwerkbauweise in Gladbach-Land war der Anteil der Zimmermeister bis in den 1820er Jahre dort größer als in der Stadt.

72 Im Mittel ließen die Rheydter Verleger in 6,9 Orten, die Mönchengladbacher in 7,5 Orten mit je 8,4 Webet und 6,4 Stühlen arbeiten (Emsbach 1982, 110). Der „dezentralisierteste Betrieb“ war

der vom Gladbacher Anton Lamberts Christian Sohn: 170 Webstühle und 228 Arbeitskräfte „verteilten sich auf 25 Orte in 5 Kreisen“ (Emsbach 1982, 111). „Die 109 im Kernraum gelegenen Mönchengladbacher und Rheydter Verlage beschäftigten ihre Handweber in 94 Orten der 9 linksrheinischen Kreise Gladbach, Grevenbroich, Kempen, Neuß, Erkelenz, Heinsberg, Geilenkirchen, Jülich und Bergheim“ (Emsbach 1982, 108). Den Schwerpunkt bildete der Kreis Gladbach, wobei Verlagsort und übrigen Orte des Kreises sich die Waage hielten. Die Mönchengladbacher Verleger beschäftigten im Kreis etwa die Hälfte ihrer Weber. „1855 gingen in der Stadtgemeinde Gladbach nur 2 Baumwollhandstühle, in der Landgemeinde dagegen 531. Für Rheydt lauten die entsprechenden Zahlen 91 bzw. 602“ (Emsbach 1982, 108 Anm.327). Die höchste Ausdehnung lag in südwestlicher Richtung (heutige Städte Erkelenz, Wegberg, Titz, Hückelhoven etc.) des Kreises Gladbach: in 30 Orten wurden fast 1/3 aller Webaufträge abgewickelt.

73 In der Stadt Mönchengladbach sollen „die ausführenden Baumwollweber gänzlich“ gefehlt haben (Fränken 1969, 58). Im zeitgenössischen Bericht von Fabrikinspektor Thun hieß es: „Zur Zeit des handwerksmäßigen und hausindustriellen Betriebes war die Winderei, Schererei, Färberei, Appretur und Vorspinnerei in den kleinen Städtchen Gladbach, Rheydt und Odenkirchen konzentriert, der Haupttheil der Arbeiter, die Weber, waren weithin über das Land zerstreut ... Gewöhnlich waren es Bauern, deren Söhne und Töchter sich an den Webstuhl setzten, wenn die paar Morgen Land für die zu zahlreich gewordene Familie nicht mehr ausreichten“ (Thun 1879, 169). Diese räumliche Trennung des Arbeitsablaufes: Vor- und Nachbereitung in der Stadt – Weben auf dem Land, ließ sich für Rheydt noch 1855 nachweisen (Emsbach 1982, 99). Die 60 Verleger Rheydts beschäftigten 1.148 Personen in der Stadt, aber nur 19 Verleger ließen Webstühle (104 Stück) in der Stadt betreiben.

74 Im Jahr 1855 waren tätig:

	für die 67 Rheydter Verleger tätige		für die 42 Gladbacher Verleger tätige	
	Weber	Stühle	Weber	Stühle
Verlagsort	624	1876	428+134	688
übriger Kreis Gladbach	1238	1572	526	707
Kreis Gladbach insgesamt	1862	3228	954(+134)	1395
übrige Kreise des Regierungsbezirks				
Düsseldorf	618	777	585	781
andere Regie- rungsbezirke	189	238	348	482
Summe	2669	4463	1887(+134)	2658

(Quelle: Emsbach 1982, 103ff, Tabelle 20)

Die Diskrepanz zwischen der Anzahl der Stühle und der Beschäftigtenzahl ergibt sich daraus, daß auch die mit der Vorbereitung Beschäftigten eingeschlossen sind (Emsbach 1982, 108). Andererseits werden die Beschäftigtenzahlen oft als zu niedrig angesehen, da das erforderliche „Hilfspersonal“ (z.B. in der Wiegkammer) in der Auflistung nicht enthalten ist (Emsbach 1982, 108, Anm. 328). „Von den 42 Gladbacher Verlagshäusern beschäftigten 2 am Verlagsort weder Webstühle noch Personal. Das Quellenmaterial erlaubt keine strikte Trennung zwischen Verlagen und Webfabriken. Von den erfaßten Unternehmern besaßen 1855 aber erst 2, nämlich Lamberts & May und Gebr. Croon, auch mechanische Webstühle (90 bzw. 44). Die sie bedienenden Arbeiter waren

natürlich keine Heimweber. Ihre genaue Zahl ist nicht feststellbar, sie dürfte indes bei etwa 100 gelegen haben“ (Emsbach 1982, 102, Anm.324 u.325).

75 Teilweise belastete die landwirtschaftliche Tätigkeit die „Produktionsleistung“ der Weberei (z.B. Erntezeiten): noch 1837 wurden 10% der Baumwollweberei im Nebenerwerb betrieben (Emsbach 1982, 235). Auch in den 1860er Jahren war die Verbindung zur Landwirtschaft nicht ungewöhnlich. Hier lag m.E. mit ein Grund für das geringere berufspolitische Denken der linksrheinischen Weber gegenüber den Kollegen im Bergischen, die weniger Nebenerwerbslandwirtschaft betrieben. „Die städtischen Weber des Wuppertals waren also anders als die dörflichen normalerweise nicht Eigentümer, sondern Mieter ihres Wohnraumes ... und an landwirtschaftlichem Zuerwerb (war) ... im engen, dichtbesiedelten Tal ohnehin nicht zu denken“ (Emsbach 1982, 238).

76 Kennzeichen für die Zentralität der Stadt Mönchengladbach:

- Konditoreien und Kuchenbäcker waren in der Stadt ansässig; ihre Anzahl stieg kontinuierlich. In den Landgemeinden wurde erst Ende der 40er Jahre ein Konditor erwähnt (Obergeburth).

- Kürschner und Rauchwarenhändler, Seifensieder und Lichtzieher, Handschuhmacher und Beutler, Hutmacher und Filzmacher, Gold- und Silberarbeiter als auch Buchbinder und Druckereien waren ausschließlich in der Stadt und nicht in der Landgemeinde zu finden (Ausnahme: ein Hutmacher 1846).

- Tischler, Stuhlmacher, Meublenfabrikanten
 in Gladbach 1834: 33; 1846: 80
 in Obergeburth 1834: 3; 1846: 33
 in Oberniedergeburth 1834: 4

- Die Anzahl der Diensthofen als Indikator für das Vorhandensein einer besser gestellten Bevölkerungsschicht betrug in der Stadt bezogen auf die Kategorie „Dienste zur persönlichen Bequemlichkeit“ wie Kutscher, Gärtner, Koch (1828: 11, 1840: 4, 1846: 16).

- Handelsbetriebe ohne offene Läden waren in der Stadt Mönchengladbach vorhanden: 1828: 12, 1840: 39, 1843: 35 sowie eine Bank. In Oberniedergeburth war kein Handelsbetrieb vorhanden; in Obergeburth 1828: 1, 1840: 12.

- Krämer mit kurzen Waaren, Nürnberger- und Nadlerkram bzw. Viktualienhändler:

	1828	1840	1846
Stadt Gladbach	32	58	58
Oberniedergeburth	6	—	—
Obergeburth	15	57	50

(Alle Angaben: eigene Auswertung der Gewerbetabellen der jeweiligen Jahre, StAMg 1c-196).

77 Der Vergleich des Anteiles der verschiedenen Gewerbetreibenden 1834 (also vor der Eingemeindung von Teilen Oberniedergeburths) zeigte in vielen Bereichen einen 3–4fachen Anteil der Stadt gegenüber den Landgemeinden.

78 Im Jahr 1834 kamen auf je 1.000 Einwohner:

	Bäcker	Fleischer	Schuhmacher	Schneider
Stadt Gladbach 2.362 EW	10,2	2,9	11,4	18,9
Oberniedergeburth 3.196 EW	4,4	3,2	3,4	
Obergeburth 3.282 EW	3,3	0,7	3,7	2,4

(Quelle: eigene Berechnung nach der Gewerbezahlung von 1834, StAMg 1c-196).

- 79 179 von 225 Güter waren Kleinstgüter bis zu 15 Morgen (StAMg 1c-783).
- 80 Methodisch mußte hier im Gegensatz zu dem empirischen Vorgehen bei der Analyse des Planungsprozesses aufgrund der spärlicheren Primärdaten (Aktenvernichtung um 1865) für die erste Jahrhunderthälfte weitgehend auf Sekundärliteratur (u.a. Becker, Brasse, Rosendahl, Frank, Noever, Huesgens, Schurz) und die Auswertung des zur Verfügung stehenden Kartenmaterials zurückgegriffen werden. Eine Bautätigkeitsstatistik konnte nur begrenzt zusammengestellt werden; es wurden die noch aktenmässig dokumentierten Daten der Gebäudezählung ausgewertet. Eine räumliche Zuordnung nach Straßen war nicht möglich.
- 81 Für die Rekonstruktion wurde die vom Landrat 1836 der KRD „gemeldete“ Abgrenzung in den parzellenscharfen Karaster-/Sektionskarten und in der dazugehörigen Übersichtskarte übertragen. Der Landrat beschrieb die Abgrenzung wie folgt: „In Berücksichtigung, daß dazu wohl am füglichsten bereits bestehende Wege genommen werden müßten, dürfte es zwecksmäßig erscheinen, in der Section N 12 den mit No.165 bezeichneten Wege nachzugehen und zwar von der Parzelle 243 bis an die von No. 159, von wo dann eine geeignete Linie bis an die Parzelle No. 47 angenommen werden müßte, indem von 159 bis auf 47 kein Weg oder sonstige Begrenzung existiert, dann mögte die Begrenzung dem Wege nach von Dülken nach Gladbach bis an die Parzelle 390 zu ziehen, hier aber dem grünen Weg bis auf den Weg von Waldhausen nach Gladbach an der Parzelle 462 nachzugehen sein. In der Section M erscheint hierauf der Weg zwischen 118 und 123 an 120 und 121 vorbei, über 128, 129 bis an 152 und von hier an die alte Straße nach Dahlen, als eine den Terrainverhältnissen angemessene Linie. In der Section H müßte aber bis an die Parzelle 746 incl. gegangen von hier aus der durch die Gärten führende punktirte Weg eingehalten und die Parzellen 74, 75 und 76 wenigstens so weit sie an die Straßen grenzen, eingeschlossen werden. In Section G wäre eine Ausdehnung bis einschließlich der Parzelle 179 notwendig und weitet der Weg, genannt Hollweg, bis an die Parzellen 292–290, 286 und 46 zu verfolgen, sodann von hier in der Section D der Weg zwischen 485 und 565 bis an 771 einzuhalten, von da zwischen 474 und 528 bis 540 fortzufahren und von hier die Linie der Hauptstraße von Gladbach nach Crefeld anzunehmen, bis endlich in die Section C von 226 resp. 240 auf 193–223 bis 160 resp. 138, denselben Punkte, von wo man in Section N Parzelle 243 ausgegangen ist“ (HStA Reg.Düs.1012, 1).
- 82 Bei den seit 1845 laufenden Verhandlungen um korrekte Gemeindegebietsabgrenzungen zwecks Aufstellung der Wählerlisten nach der neuen Gemeindeordnung wurde deutlich, daß der erste Bauplanentwurf gemeindeübergreifend operierte. In der „Abgrenzungsdebatte“ wurde z.B. von Gemeinderatsmitglied Croon vorgeschlagen, den Bauplan als „neue“ Grenze der Spezialgemeinde Gladbach anzunehmen, während Notar Roosen wegen der geplanten Bahnstrecke, die am östlichen Rand des Bauplangebietes lag, den Vorschlag von Croon als zu eng bemessen ansah und größere Teile des an die Bahn grenzenden Oberriedergerburth in die Stadt einverleiben wollte (StAMg 1c/315).
- 83 Hinzu kam eine personelle Verflechtung in der Verwaltung: der ehrenamtliche Beigeordnete Georg Widenmann gehörte zum Gemeinderat von Oberriedergerburth. Im Gemeindegebiet von Oberriedergerburth lagen auch Fabrik und Bleichen der Gebr. Widenmann; der Stadtbauplan schloß diese Flächen mit ein.
- 84 Gleichzeitig endete die Selbständigkeit der Munizipalagentur Hardt. Die zunächst fortgeführte dortige Verwaltungsstelle wurde mit Wirkung vom 1.1.1807 aufgelöst und die Vereinigung mit der Mairie Gladbach auch verwaltungsorganisatorisch vollzogen. Die übrigen Gladbacher Gemeinden

- bestanden in ihrem Gebietsbestand ohne Änderung fort“ (Hütter 1984/II, 4). Die 1807 mit der Bürgermeisterei Gladbach vereinigte Munizipalagentur Hardt wurde 1836 wieder getrennt und eine eigene Bürgermeisterei gebildet (Schwamborn o.J., 13).
- 85 In einem Gutachten des Notars Roosen zur Eingemeindungsdebatte 1846/47 unter Darstellung des gesamten Eingemeindungsverlaufes wurde dies bestätigt (vgl. auch Anmerkung 165)
- 86 Dieser Hinweis über die frühe Eingemeindung wurde nur von Schwamborn gegeben; in der sehr ausführlichen Darstellung der Eingemeindung von Notar Roosen um 1845 (StAMg 1c/315) fand sich keine Erwähnung dieser Eingemeindung. In der Dissertation von Hütter (1984) fand sich ebenfalls kein Hinweis. Schwamborn gab als räumliche Grenze das Gebiet „zwischen der heutigen Wirtschaft Indervoort, dem Metzenweg und dem Kaiserpark“ (Schwamborn o.J., 24) und damit eines Teiles des nördlichen Bauplangebiete an.
- 87 „... aus dem Gebiete des ganzen vormaligen Amtes Gladbach (wurden) neue Zivilgemeinden und Karasterbezirke nämlich Gladbach, Neuwerk und Hardt“ gegründet (StA Mg 1c/315, 104 Gutachten Roosen). Damit wurde deutlich, wie stark die Gemeindegrenzen unter französischer Herrschaft zerstückelt wurde.
- 88 Bereits 1822 waren für die alten Bürgermeistereien Katasterpläne fertiggestellt worden, die „keine Rücksichten auf die historisch gewachsenen Honschaften und deren Zuordnung zu den bisherigen Bürgermeistereien (nahmen), sondern unter der Prämisse der Verwaltungsvereinfachung versuchte, eine praxisingerechte Neueinteilung zu schaffen“ (Hütter 1984/I, 23): die drei Bürgermeistereien Gladbach, Hardt und Neuwerk. Zur Bürgermeisterei Gladbach gehörten Gladbach und die größten Teile von Obergeburch und Oberrniedergeburch. Der größte Teil von Obergeburch (Westen) und von Oberrniedergeburch (Osten) ging in die Spezialgemeinden ein. Hardt wurde wieder eine eigenständige Bürgermeisterei. Ihr wurde der westliche Teil von Obergeburch (Winkeln, Vorst-Gladbach und teilweise Hehn) zugeschlagen. Die Einwohnerzahlen von 1832 betragen für Winkeln: 141, für Vorst: 97 und für Hehn: 453 (StAMg 1c-797). Der bei Obergeburch verbleibende Teil von Hehn I wurde 1.846 mit 287 Einwohnern angegeben, so daß unberücksichtigt des allgemeinen Bevölkerungsanstieges der „Verlust“ an Hardt mindestens 172 Einwohner betrug. Schubarth (1863, 44) gab für den zu Hardt „geschlagenen“ Teil von Obergeburch für 1861 237 Einwohner an. Bei einem rückgerechneten Bevölkerungszuwachs von nur 0,5% im Jahr ergibt dies bezogen auf das Jahr 1832 etwa 204 Einwohner. Insgesamt kann somit von einem Bevölkerungsverlust in Obergeburch durch die „Umgemeindung 1835“ von etwa 410 bis 440 Einwohnern ausgegangen werden, d.h. bezogen auf das Jahr 1830 um die 12–13% der Einwohner. Die Bürgermeisterei Neuwerk wurde aus Unterrniedergeburch und dem Rest von Oberrniedergeburch (Lürrip nördlich der Neußerstraße und Üdding, der „Teil von Engelbleck von Pilatus bis Pongs und ein kleiner Teil von Eicken“ (Schwamborn o.J., 14) abgetrennt. Schubarth (1863, 44) gab für 1861 für den zu Neuwerk gehörenden Teil Lürrip 181 Einwohner und für Eicken 28 Einwohner an. Auch hier wieder ein Bevölkerungswachstum von 0,5% im Jahr vorausgesetzt, lebten 1835 ca. 182 Einwohner (rund 5% der Einwohnerzahl Oberrniedergeburchs im Jahr 1830) in den beiden abgetrennten, zu Neuwerk „geschlagenen“ Ortsteilen. Diese beiden Umgemeindungen erklären damit die Bevölkerungsverluste in Obergeburch und Oberrniedergeburch von 1830 bis 1835, die in der Gesamtstatistik als augenfälliger Einbruch in Erscheinung treten (vgl. Tabelle 2).
- 89 Ein Vorteil im Gegensatz zu der auf Einkommensteuer- und Gewerbesteueraufkommen blickenden und nur auf das eigene Gebiet orientierten heutigen städtischen Planungspolitik.

- 90 Die Recherchen nach Planentwürfen in den Archiven verliefen ebenso erfolglos wie die Suche nach eventuellen Planbeilagen in den Akten. Lediglich Handrisse zu zwei kleinräumigen Änderungsvorschlägen waren in den Akten des Hauptstaatsarchivs in Düsseldorf enthalten.
- 91 Nach Auskunft des Hauptstaatsarchivs in Düsseldorf ist dort bis auf den genehmigten Plan von 1863 keine weitere Planfassung zum Stadtbauplan vorhanden.
- 92 Im Süden deckte sich die ursprüngliche Grenze des Bauplanes von 1836 zum Teil mit der Linie des Vorschlages Nr. 3 von Notar Roosen zu den Grenzregulierungen (StAMg 1c/315).
- 93 Der Landrat teilte am 26.4.1836 der KRD mit: es sei wohl „am füglichsten bereits bestehende Wege“ (HStA Reg.Düs.1012, 1) zu nehmen. Die größte Ausdehnung des Planes sei „nach Süden und Osten vorgesehen, diese aber auch um so nothwendiger, als gerade nach diesen Seiten die Erweiterung durch vielfachen Neubau in wenigen Jahren stattgefunden hat, und hier auch für die Zukunft am meisten zu erwarten steht, da das westliche und nördliche Terrain wegen seiner bergigen Lage und damit verbundenen Wassermangels keinen sonderlichen Zuwachs für die Stadt durch Neubauten vermuten läßt“ (HStA Reg.Düs.1012, 2).
- 94 Die Gemeinderatsmitglieder laut Gemeinderatsprotokoll vom 9.8.1836 (Beschluß zur Gebietsabgrenzung) waren: Bölling, Busch, Brink, Compes, Hensen, Kaulen, Molls, Metzger, Peters, Printzen. Diese Namen tauchten im 1863 Bauplan nicht als bedeutende Grundeigentümer auf (HStA Reg.Düs.1012, 6); die Familien gehörten jedoch zur Honoratiorenschicht.
- 95 Eingabe von Anton Lamberts, L. Küppers, Brinck, Dappertz, Hoffmann, Cornfels u.a. (HStA Reg.Düs.1012, 18): Der Anstoß zu der Eingabe war der Neubau des Färbers Karweg gewesen, der die von den unterzeichnenden Bürgern gewünschte Verbindungsstraße störe: Der Bürgermeister hatte den Unterzeichnern mitgeteilt, daß im Stadtbauplan eine andere als die von ihnen gewünschte Straßenverbindung zwischen der Stadt und dem Westen hergestellt werden solle und das „Projekt Karweg“ die gewünschte zukünftige Entwicklung nicht störe. Der Einwendern war es letztendlich gleich, welche Wegverbindung zustande kam, solange eine Verbindung vom Westen zur Altstadt hin gegeben war (HStA Reg.Düs.1012, 18 vom 14.5.1840).
- 96 1840 hieß es, daß schon vor Jahren von den Einwohnern die Initiative begrüßt wurde, einen Bauplan für Gladbach aufzustellen, der bereits „vor 2 Jahren angefertigt“ wurde (HStA Reg.Düs.1012, 21 vom 27.5.1840). Da in „diesem Frühjahr, wo nach allen Seiten hin neue Wohnungen entstehen“, zu befürchten sei, daß die Bauten „dem Plan und der künftigen Verschönerung des Ortes zuwider gehandelt wird“ (HStA Reg.Düs.1012, 21) müsse eine schnelle Genehmigung erfolgen.
- 97 Im Dezember 1842 erkundigte sich der Landrat bei der KRD, wie lange der Bauplan offengelegt werden mußte (HStA Reg.Düs.1012, 47), da er die entsprechende Verfügung nicht kenne.
- 98 1844 wurde vom Gastwirt Herfs und Cons. am Markt eine Baulinie beantragt, die nicht dem Bauplanentwurf entsprach, sondern etwas „vorrückte“. Gegen diese Änderung hatten weder der Gemeinderat noch der Landrat wesentliche Einwände. Der neue Vorschlag wurde der KRD mitgeteilt und diese stimmte der „Modification der Baulinie ... nach vorheriger Offenlage des Planes“ zu (HStA Reg.Düs.1012, 49). Später wurde der KRD mitgeteilt, daß die Baulinie genehmigt und „den Anschliessenden die polizeiliche Erlaubniß zum Bauen erteilt“ worden sei. In einer Randbemerkung notierte der Sachbearbeiter: „... wie ich höre, warten mehrere Anschliessenden auf die Entschädigungen, um gleich mit Neubauten anfangen zu können“.

- 99 Randbemerkung des Sachbearbeiters bei der KRД zur Einreichung der Bauplans der Stadt Gladbach vom 22.3.1845 (HStA Reg.Düs.1012, 55): „Herrn Regierungs-Baurath Umpfenbach zur gefälligen gutachterlichen Aeußerung vorzulegen. Namentlich scheint es auf die Prüfung u(nd) Berücksichtigung der Vorschläge V u(nd) VI v(on) Carl Buseke (Eigennamen nicht eindeutig, Anm.d.V.) u(nd) Widenmann anzukommen, indem der erstens facta anführt, die, wenn sie eingeräumt werden müßten, die Abänderung des entworfenen Planes allerdings wünschenswert machen würden. Wenn auch gleich der Stadtrath in seinem Beschlusse vom 4.März c. (1844 Anm. d.V.) jene Vorschläge ad: a.b.d.e. bis h., k.l.m. verwirft u(nd) sich bloß für die Abänderungen ad. c. u(nd) n. ausspricht, so sind doch die Entgegnungen des Stadtraths keineswegs motivirt u(nd) bedürfen daher der Bestätigung. Ebenso wird zu erforschen sein, ob sich die Einwendungen u(nd) Vorschläge des Widenmann auf die rothen oder blauen Linien des Plans beziehen. Ad 2 dürften die Vorschläge des p.Orten aus dem Grunde, weil sich dieselben auf fremdes Eigenthum beziehen, nicht zurückzuweisen, sondern gleich den Vorschlägen ad. 1 VI näher zu prüfen seyn. Dagegen scheint die Zurückweisung der Recl: 3 begründet. Warum aber auf den Vorschlag ad IV kein größerer Wert gelegt wird ist näher zu motiviren. Ebenso ist die Zurückweisung der Einwendung ad V nicht stichhaltend, da der Stadtrath Anträge zur Verlegung einer Straße machen kann, die betreffende Verwaltung jedoch das Project zu prüfen u(nd) die weitem Bedingungen zu stellen hat“.
- 100 In den Akten ist kein Schreiben für den Zeitraum zwischen März 1845 und Dezember 1846 enthalten. Es muß von einer tatsächlichen Stagnation des Planungsverfahrens ausgegangen werden, da die KRД sich in ihrem Schreiben an den Landrat im Dezember 1846 auf dessen Bericht von März 1845 bezog. Die Akte HStA Reg.Düs. 1012 ist vollständig erhalten; der Schriftverkehr wurde chronologisch abgelegt.
- 101 Die Einwohnerzahl war zwischen 1835 und 1852 um 63% gestiegen. Während zwischen 1830 und 1840 nur 35 Privatwohnhäuser in der Stadt errichtet wurden, waren es bis 1846 weitere 76 Gebäude. In den folgenden drei Jahren bis 1849 wurden weitere 48 und bis 1852 nochmals 30 Gebäude errichtet (vgl. Tabelle 5).
- 102 siehe auch Kapitel 4.0
- 103 Die Wahlen nach den neuen Gemeindeordnungen 1845 und 1850 ließen neue Kompetenzverteilungen zwischen der Stadt und den weiteren Spezialgemeinden erwarten. Vor allem die zögerliche Kommissionsbesetzung unter Hinweis auf die anstehenden Wahlen nach der 1850er Gemeindeordnung verdeutlichten, daß man eine so wichtige Entscheidung wie den Bauplan durch eine politische Mehrheit getragen und die Interessen der Stadt gegenüber den Landgemeinden gesichert sehen wollte.
- 104 1834 hatte die KRД die Wallstraße auf 24 Fuß erweitert. Die bisherigen und für 1851 projektierten Bauten und vor allem „die Rücksicht auf die neu gebaute evangelische Kirche“ (HStA Reg.Düs.1012, 61) zeigten nach Ansicht des Gemeinderates, daß die Straße zu schmal sei, „schon jetzt zur Klasse der Hauptstraßen gerechnet werden“ und daher auf 27 bzw. 30 Fuß erweitert werden müsse. Um die Notwendigkeit der Regulierung der Baulinie an der Wallstraße zu unterstützen, wurde eine Erklärung der verschiedenen Grundeigentümer, ein Bericht des Bürgermeisters, das Gemeinderatsprotokoll, Situations- und Nivellementspläne und ein Kostenanschlag eingereicht (7.2.1851). Die KRД forderte Landbauinspektor Walger auf, eine örtliche Revision der Pläne und des Kostenan-schlages vorzunehmen und mahnte gleichzeitig den Bauplan an, der „im vorliegenden Falle ohne Schwierigkeiten angewandt“ werden könne.

- 105 Bis 1852 kam es zu Verzögerungen. Im Sommer 1851 wollte man in Gladbach die Wahl des neuen Gemeinderates (auf der Grundlage der Gemeindeordnung von 1850) abwarten. Auf Intervention der KRd wählte man notgedrungen doch eine Kommission, die wegen ihrer zu erwartenden kurzen Amtszeit jedoch erst gar nicht mit der Arbeit beginnen wollte (HStA Reg.Düs.1012, 74). Schließlich erhielt der Landrat im Frühjahr 1852 im wahrsten Sinne des Wortes eine rote Karte, sprich „Rothe Nummer“, von der KRd, um endlich das Verfahren zu beschleunigen: „Durch verehrliche Verfügung vom 25.v.M (25.3.1852 Anm.d.V.) bin ich unter Hinzufügung einer rothen Nummer an die Erledigung des nebenbezeichneten Gegenstandes erinnert“ worden. Mit dem Hinweis auf den demnächst neu eingeführten Bürgermeister Rottländer bat der Landrat um weiteren Ausstand um 6 Wochen und „außerdem aber auch die rothe Nummer, die mich nach obiger Ausführung mit Unrecht trifft“ zu löschen (HStA Reg.Düs.1012, 78).
- 106 In Mönchengladbach wurde Bürgermeister Bacciocco 1852 „von den Stadtverordneten wiedergewählt“, aber nicht bestätigt (Brasse 1921/II, 555). Als Grund wurde „sein nicht genügend tatkräftiges Vorgehen während der Jahre 1848 und 1849“ vermutet (Brasse ebenda). Damit wurde zu Beginn der „Reaktionsphase“ der 50er Jahre ein politisch unliebsamer Bürgermeister abgesetzt und stattdessen der auswärtige Johann Josef Rottländer (ehemaliger Bürgermeister von Kaiserswerth) mit preußischer Beamtenlaufbahn 1852 zum Bürgermeister ernannt.
- 107 Entwurf 1837, erste Offenlage 1845
- 108 Für die frühe Phase sind die Gemeinderatsbeschlüsse nicht mehr vollständig vorhanden bzw. sind die in den Akten der KRd genannten Sitzungstermine nicht im Protokollbuch zu den Gladbacher Gemeinderatssitzungen bzw. den Sitzungen des Bürgermeisterrates des Sammtgemeinde im Stadtarchiv von Mönchengladbach wiederzufinden.
- 109 Ob die Planung eines strengen Straßentasters für das Erweiterungsgebiet nördlich der Krefelder Straße bereits 1837 in der bekannten Form vorlag, ließ sich nicht mehr eindeutig feststellen. Aus den Stellungnahmen im späteren Verfahren konnten jedoch Rückschlüsse auf die Planung von weitgehend rechtwinkligen Bauquartieren gezogen werden (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 3.2.1857). Demgegenüber steht eine These von Becker (1925), der sich als einziger Autor bisher in umfassender Form mit Bauordnungen, Planungs- und Bebauungsprozessen in Mönchengladbach unter städtebaulich-fachspezifischen Gesichtspunkten auseinandersetzte. Becker deutete an keiner Stelle auf den langen Planungsprozeß des Stadtbauplans hin, sondern setzte das Jahr 1863 mit der Bauplan genehmigung als Bezugsjahr für das planmäßige Bauen in der Stadt. Zwar arbeitete man nach Becker in der ersten Hälfte des 19.Jh. Bebauungspläne aus, die jedoch bedeutungslos blieben und kaum galten. „Vielmehr setzte eine Baukommission bei jeweiligem Bedarfe die Führung der Strasse und die Baufluchtlinie für die zu erbauenden Häuser fest“ (Becker 1925, 45). Die Festsetzung der Baufluchtlinie durch Bürgermeister und Baukommission ist richtig erwähnt. Doch bleibt die Frage offen, ob Becker mit den „Bebauungsplänen“ die Planvorläufer, die Bauplanentwürfe meinte. „In diesen Plänen waren die in nächster Nähe der damaligen Bebauung gelegenen Feld- und Gartenwege als Strassen eingezeichnet. Ein einheitliches System bestand nicht. Der vorhandene Feldweg, der meist eine Hauptstraße mit der anderen verband, gab den Ausschlag für die Richtung. Infolgedessen ward den Baublocks auch keine bestimmte Form gegeben. Ihre Größe war zufällig und sehr verschieden. Da das Gelände, das hier zur Aufteilung kam, meist Gartenland war, die einzelne Parzelle eine geringe Größe aufwies, so war die Größe bzw. Tiefe des Blocks durchweg mässig“ (Becker 1925, 45). Diese Einschätzung Beckers, der generell ohne Quellenangaben arbeitete und damit seine Hinweis nicht nachprüfbar sind, ist m.E. falsch. Es gab nachweislich den Versuch einer ein-

heitlichen Lenkung auf der Grundlage des Bauplanentwurfes und auch das Rasterplangebiet bestand als Entwurf spätestens ab den 1850er Jahren. Zugestimmt werden muß seiner Einschätzung, daß ein Großteil des Gebietes sich an bestehende Wege und vorhandene Bebauungsansätze orientierte und von daher nicht als geplante Erweiterung im Sinne von Regelmäßigkeit interpretiert wurde.

- 110 Quirin Croon hatte sich stark für den Eisenbahnanschluß und den Anschluß an die großen Eisenbahnlinien nach Düsseldorf und Aachen eingesetzt, da die Versorgung mit Kohle als wichtigste Grundlage für die weitere industrielle Entwicklung Mönchengladbachs angesehen wurde. Da Mönchengladbach weniger Bedeutung als Aachen oder Düsseldorf hatte, gestaltete es sich schwierig, große Eisenbahnlinien in Mönchengladbach anzusiedeln. Mit den großen Nachbarstädten versuchte man eine gemeinsame Strategie zu entwickeln. So beantragte Hansemann in Aachen den Bau der Linie von Elberfeld über Düsseldorf-Gladbach-Rheydt nach Aachen; von Düsseldorf aus wurde das Projekt einer Verbindung von Düsseldorf über Gladbach-Sittard nach Antwerpen entwickelt und auf den Weg gebracht. All diesen Bestrebungen stand man von Kölner Seite entgegen und versuchte, beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz Einfluß zu erlangen. Es wurde als „ein Glück“ angesehen, daß der aus dem Bezirk stammende Mevissen, 1844 Direktor der Rheinischen Eisenbahn (Köln-Aachen-Antwerpen) war. „Eine 1845 unter Mitwirkung des Oberpräsidenten in Gladbach stattfindende Sitzung führte zu dem Beschluß eines gemeinsamen Projektes einer Eisenbahnlinie von Köln über Rheydt-Gladbach-Viersen nach Venlo-Rotterdam. Dieses Projekt mußte allerdings noch lange auf seine Ausführung warten, hauptsächlich weil andere Kölner Kreise zuerst den Bau der Eisenbahn Köln-Neuß-Krefeld durchzudrücken wußten. Die Verhandlungen mit Köln hatten aber wenigstens das Gute, daß die von dort ausgegeben Einsprüche gegen die anderen Mönchengladbacher Pläne etwas verstummen“ (Apelt 1941, 65/66).
- 111 „Croon arbeitete in dieser Zeit unermüdlich, um den Wünschen des Bezirks bei den maßgebenden Stellen Gehör zu verschaffen. 1844, 1845, 1849 und 1850 war er zu diesem Zwecke in Berlin, um hier, zum Teil in mehrwöchigem Aufenthalt, von Ministerium zu Ministerium, von Partei zu Partei, von Sitzung zu Sitzung zu wandern“ (Apelt 1941, 65/66) bis hin zum König. „Der Erfolg krönte die Arbeit: 1851 wurde die Strecke Gladbach-Viersen-Krefeld-Homburg eröffnet, die im folgenden Jahre durch eine Dampfstraße auch eine Verbindung mit Ruhrort erhielt. 1853 erfolgte die Fertigstellung der Verbindung von Düsseldorf über Gladbach-Rheydt nach Aachen“ (Apelt 1941, 66).
- 112 „Eine für die ganze Entwicklung des preußischen Eisenbahnwesens wichtigen Erfolg konnten dabei die von Croon ausgehenden Bestrebungen auch nach einer anderen Richtung erzielen. Die ursprüngliche als vollkommene Privatgesellschaften betriebenen Eisenbahnen waren mit ihren Aktien in hohem Maße der Spekulation ausgesetzt, sogar an ausländischen Börsen. Croon, der selbst für die neuen Unternehmungen einen größeren Posten Aktien erworben hatte, erkannte sehr bald, daß unter diesem Treiben die ganze Finanzierung gefährdet werden könnte, zumal da in den für den Bezirk wirtschaftlich sehr ungünstigen Jahren 1846–1848 an sich geldliche Mittel nur schwer aufzubringen waren. So arbeitete er darauf hin, und die Handelskammer Gladbach unterstützte ihn dabei kräftig, daß die beiden durch den Bezirk führenden Linien vom Staat übernommen wurde. Das wurde tatsächlich auch erreicht. Die Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter Eisenbahnen gingen zusammengefaßt 1849 in die preußische Verwaltung über“ (Apelt 1941, 66).
Es wurde ein Schreiben der Eisenbahndirektion vom 24.4.1848 vorgelegt, „wonach aus Staatsfond ein Vorschuß von 80.000 Thl.“ für die Aachen-Maastrichter und Aachen-Düsseldorfer-Eisenbahngesellschaft bewilligt sei, um damit die Arbeiten von Aachen nach Kohlscheid und zwischen Rheydt und Gladbach in Angriff zu nehmen. Die Eisenbahngesellschaft nahm jetzt den Gemeindevorstand

zur Mitwirkung in Anspruch, „daß die Eigenthümer der betreffenden abzutretenden Grundstücke diese Abtretung, vorbehaltlich der ... auf güthlichem Wege oder durch Expertise zu bestimmende Entschädigung, sofort zugeben und die Gemeinde nöthigen Falls den Eigenthümern gegenüber die Garantie der vollständigen Entschädigung übernehmen soll“ (StAMg 1c/388, 79).

113 StAMg, HK 1863 und Bell 1986, 55ff

114 Nach Brasse (1922/II, 560) waren die Eisenbahnarbeiter maßgeblich bei den Revolutionsunruhen und dem „Gladbacher Tumult von 1849“ beteiligt.

115 Brasse 1922/II, 560 und StAMg 1852, 11

116 StAMg, HK 1852, 16

117 StAMg, HK 1862, 32

118 StAMg, HK 1854

119 StAMg 1b3/1 vom 10.3.1847

120 In der hinten die Planskizze mit den beiden Streckenverläufen und den drei Bahnhofstandorten gehefteten Beschreibung (StAMg 1c/388, 33–37) handelt es sich vermutlich um eine Planerläuterung der Stadt. Es wurde darauf hingewiesen, daß sich in der östlichen Richtung die hauptsächliche Stadtentwicklung vollzieht: „Als Mittelpunkt der Stadt Gladbach darf der mit ... bezeichnete Punkt (etwa im Bereich der Croonschen Spinnerei, Anm.d.V.) umso mehr angenommen werden, als fast der ganze gewerbliche Theil der Stadt nach dieser Seite hin liegt und als die wachsende Ausdehnung der Stadt gerade auf dieser Seite hin schon der Nähe des Wassers wegen am stärksten ist. Mit allem Grund darf deshalb befürchtet werden, daß die Bahnhofsanlage der schwarzen Linie selbst in wenigen Jahren nach ihrem Bestehen ganz in dem Mittelpunkte der Stadt liegen werden.

Die Entfernung derselben von dem jetzt als Mittelpunkt bezeichneten Punkte ... beträgt etwa 100 ... Die Entfernung der Bahnhofsanlagen bei dem Punkte X auf dem halben Wege zwischen Rheydt und Gladbach beträgt dagegen 500 also 400 mehr. Der größte Theil der gewerblichen Etablissements namentlich die vielen Färbereien und die Kreis-Appretur-Anstalt, welche die größte Menge von Steinkohlen consumiren, sind ganz in der Nähe des Bahnhofes der schwarzen Linie, an dem Gladbach gelegen; es würde für diese darum der Bahnhof bei dem Punkte X volle 500 entfernter liegen. Für Odenkirchen, Dahlen, Viersen u.s.w. würde der Bahnhof X 500, also auf die ganze Entfernung dieser Orte von Gladbach 25% und der Weg hin und zurück berechnet 50% entfernter liegen. Das der Eisenbahnverkehr von diesen Orten mit Gladbach und Rheydt hierdurch sehr leiden würde, liegt auf der Hand. Auf jeden Fall aber würde durch eine solche Anlage der Häuser- und Grundwerth in den beiden Städten Gladbach und Rheydt binnen kurzem sehr verlieren, eine Summe von 900.000 Thlr. dürfte hierfür wenigstens in Ansatz zu bringen sein. Die schwarze Linie ist diejenige welche die Gesellschaften bisher als die zweckmäßigste angesehen haben. Erst in der letzten Zeit ist die blaue Linie ausgestellt worden, man sagt, weil die Krümmung vor dem Bahnhofe nach Rheydt hin zu stark sei und weil mehrere Häuser von der Bahnlinie getroffen werden. Diese Krümmung soll 180 ... Radius betragen, also doch immer noch ... viele Krümmungen auf anderen Bahnen und als selbst dem Vernehmen nach, die Krümmungen vor den beiden Bahnhöfen in Aachen auf dieser Bahn, welche nur 140 und 150 ... Radius haben soll. Was die Häuser betrifft, welche berührt werden würden, so sind dies sämtlich nur kleine, wenig werthvolle Häuschen und werden

diese gewiß insgesamt nicht soviel kosten als die sehr werthvollen Bleichen, welche von der blauen Linie durchschnitten werden. Was den Werth des Bahnhofsterrains der schwarzen Linie gegen die blaue Linie betrifft, so wird darin höchstwahrscheinlich gar kein Unterschied stattfinden, da bei der Lage des Bahnhofes der schwarzen Linie nur das eine Feld zwischen den beiden Hauptstraßen so weit weggenommen wird, daß an beiden Straßen noch schöne Bauplätze erhalten bleiben. Die Eigenthümer werden gewiß ihr Interesse so ... verstehen, daß sie das innere Feld billig abgeben werden, damit der Theil ihres Eigenthums an den beiden Straßen so viel werthvoller und ungleich werthvoller werde.

Sollten also auch die Eisenbahngesellschaften nachweisen können, daß die blaue Linie vortheilhafter als die schwarze Linie für sie sei, so wird die Stadt Gladbach gewiß in ihrem Interesse auch darüber gerne mit den Eisenbahngesellschaften in Unterhandlung treten, und allen begründeten billigen Anforderungen, so viel in Ihrem ... steht, gerne nachzukommen suchen.“ (Ohne Datum und Unterschrift) (StAMg 1c/388, 33–37).

Die Abkürzung der Maßeinheit ist der Verfasserin unbekannt. Die Überprüfung der Lage in Meterangaben ergab für den Standort x ca. 1.900 m und für die stadtnahe Lage 380 m. Dies bedeutet, daß es sich bei der Angabe von „100“ oder „500“ wohl um die damals übliche Angabe in Ruthen gehandelt haben muß (1 Ruthe entsprach 3,75 m).

- 121 Entwurf und Ausführung von F. Vogelsang, Gleisplan und Beschreibung des Bahnhofes in „Erbkam Zeitschrift für Bauwesen, 1862 – durch Helmut Berger publiziert.
- 122 Soweit sich dies aus der Kartenskizze rekonstruieren ließ.
- 123 StAMg 1c/388, 129 vom 16.9.1848
- 124 In der Akte StAMg 1c/388, 133 ist ein Verzeichnis der Grundeigentümer und der gezahlten Entschädigungsbeiträge enthalten.
- 125 StAMg 1c/388, 97
- 126 StAMg 1c/388, 79
- 127 StAMg 1c/388, 83 vom 29.4.1848
- 128 StAMg 1c/388, 79
- 129 In dem Antwortschreiben des Finanzministers auf die Beschwerde von Fabrikant Tobias Widenmann vom 10.2.1848 (StAMg 1c/388, 73) hieß es, daß die Verschiebung der „bereits genehmigten“ Bahnlinie, von der das Fabriketablisement des Widenmann betroffen war, nicht nur eine Erhöhung der Anlagekosten zu Folge haben würde, sondern auch die Stadt, Bahngesellschaft und „nicht minder andere Grundbesitzer benachtheiligen“ würde. Die durch die Bahnstrecke für Widenmann entstehenden Nachteile seien „selbstverständlich alle ... bei der Feststellung der Grundentschädigung im gesetzlichen Wege geltend“ zu machen.
- 130 StAMg 1c/388, 157 vom 10.10.1848
- 131 Sehr detailliert und auf Grundlage von Ortsbesichtigungen wurde auf die 8 Beschwerden eingegangen. Vor allem die ländlichen Ortschaften waren vom Durchschneiden der Wegbeziehungen betrof-

- fen. Bezüglich des unterbundenen natürlichen Wasserabflusses durch die Bahn (der auch beim Einwand Widenmann zum Stadtbauplan eine Rolle spielte) wurden die Befürchtungen einer Überschwemmung von Hardterbroich und Hermkes bei starkem Regen von der Kommission geteilt. Eine Ersatzlösung wurde nicht angeboten. Der Adressat der Verbesserungsvorschläge der Kommission war die Eisenbahnverwaltung. Die Ergebnisse sind nicht bekannt.
- 132 Die Niederdruck-Dampfmaschine erhöhte die Standortunabhängigkeit vom Wasser.
- 133 Von 1852 bis 1861 nahm die Zahl der Dampfmaschinen um 227%, ihre Leistung um 161% zu. Über die „mit Abstand stärksten Maschinen verfügte die Mönchengladbacher Aktienspinnerei und Weberei“ (Emsbach 1982, 287); ihre Leistung betrug etwa 30% der „Dampfkraft der Baumwollindustrie des Kreises“. Um 1860 war die Baumwollspinnerei des Kreises Gladbach schließlich vollmechanisiert. Von der Aktiengesellschaft und ihrem Bedarf an eisernen Web- und Spinnstühlen ging vermutlich auch der Anstoß für die metallverarbeitende Industrie aus (Bormann 1925, 239 und Fränken 1969, 178).
- Von weiterer Bedeutung war die „Gladbacher Aktiengesellschaft für Druckerei und Appretur“, die 1857 bereits 123 Beschäftigte aufwies. „Die Appreturanstalt war ... eine der ältesten Aktiengesellschaften der rheinischen Textilindustrie. Sie betrieb alle Arten der Veredelung: neben Druckerei und Appretur auch Bleicherei und Färberei. Offensichtlich war das Veredelungsgewerbe im Mönchengladbacher Wirtschaftsraum so wenig leistungsfähig, daß sich das preußische Gouvernement zu dieser Konzessionierung entschloß“ (Emsbach 1982, 54). Das Gründungskapital von 30.000 Talern wurde zu 1/3 vom Staat bereitgestellt und der Rest durch einheimische Unternehmer finanziert.
- 134 An der Fliethstraße wurde z.B. 1852 ein Fabrikneubau anstelle der 1848 abgebrannten Handspinnerei von Christian Lamberts (Bell 1986, 39) und 1857 die dampfmaschinenbetriebende Fabrik von Görtz und Kirch an der Viktoriastraße errichtet. „Zwischen Brinkenweiher und Abteiweg an der Gasthausstraße entstand um 1860 die Spinnerei und Weberei Anton Lamberts Christians Sohn ... Südlich des Weihers, an der heutigen Luisenstraße, befand sich die Spinnerei Gebr. Croon und Klausner, 1861 mit der zweitgrößten Spindelzahl in Gladbach. Ebenfalls in der Gladbachzone lag die erwähnte „Appreturanstalt Kreis Gladbach“ und südlich davon, an der Fliethstraße, die „Gladbacher Aktiendruckerei“. Im Dezember 1857 wurden beide Betriebe zur „Gladbacher Aktiengesellschaft für Druckerei und Appretur“ vereinigt ... Ein wichtiger Betrieb am Gladbach war die Spinnerei und Weberei Lamberts und May im Kreuzungsbereich Steppesgasse – Fliethstraße, direkt an den Gleisen der Bahnlinie nach Rheydt gelegen“ (Kosche 1986, 160/161).
- 135 1849 gab es 38 mechanische Stühle in der Stadt, 1858 bereits 808 und 1861 bereits 1.080, von denen allein 570 in der „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“ standen. In den Spinnereien wurden für 1855 405 Arbeiter (9.624 Spindeln), 1858 1.285 Arbeiter (58.078 Spindeln) und 1861 1.285 Arbeiter angegeben. Im Jahr 1858 bestanden im Bezirk Mönchengladbach in der Baumwoll- und Halbwoollweberei 2.247 Stühle in der Handweberei und in der mechanischen Weberei erst 851 Stühle. 1861 waren nur noch 58 Handstühle (davon 40 in den Landgemeinden) und schon 1.194 Maschinenstühle vorhanden. Im Vergleich zu Mönchengladbach bestanden im Rheinland im Jahr 1861: 3.290 Maschinenstühle und 1.108 Handstühle sowie in Preußen: 7.174 Maschinen- und 4.710 Handstühle. Die mechanische Weberei hatte sich im Mönchengladbacher Bezirk mit großer Schnelligkeit entwickelt und war der Gesamtentwicklung in Preußen weit voraus (Dilthey 1908, 31).
- 136 Da 1858 der Zusammenschluß mit Oberriedergerburth erfolgte und ab dann überwiegend Gesamt-

statistiken geführt wurden, kann der Wachstumsprozeß der engeren Kernstadt Mönchengladbach, die weitgehend identisch mit dem Stadtbauplangebiet war, empirisch nicht mehr für einzelne Jahre nachgewiesen werden. Erst ab 1849 konnten differenzierte Angaben aus den Akten des Stadtarchivs Mönchengladbach entnommen werden, die für den Zeitraum bis 1855 ausgewertet wurden. Ab 1858 entstand ein Einbruch durch die Eingemeindung in die Stadt und beeinträchtigte die Vergleichbarkeit. Eine weitere differenzierte Betrachtung war noch für den Zeitraum 1867–1871 möglich.

- 137 Von 1852 bis 1858 zogen in die zur neuen Stadt Mönchengladbach zählenden Ortsteile einschließlich der ehemaligen Kernstadt 4.343 Einwohner (7,5% pro Jahr).
- 138 In den ersten fünf Jahren nach der Eingemeindung wuchs die Stadt um 4.707 Einwohner, d.h. um jährlich 6,7%.
- 139 Der Bestand an Privatwohnhäuser stieg von 465 (1849) auf 527 (1855) an (62 = 13% oder 10,3 Gebäude pro Jahr. Die in den Handelskammerberichten genannte sehr günstige Situation für das Baugewerbe zwischen 1856 und 1858 wurde auch durch die Hinweise des Bürgermeisters Rottländer an die KRd bestätigt, als dieser um Beschleunigung des Planungsverfahrens bat. So stieg die Zahl der Maurergesellen von 28 auf 59 an (1855–1858); ebenso die Zahl der Dachdecker, Glaser und Maler (Fränken 1969, 216ff).
- 140 Der Gebäudebestand innerhalb der Kernstadt mit dem 1858 eingemeindeten Obniedergeburth betrug 1855: 1.121 Privatwohngebäude, 1858: 1.488 (+ 367 = 32%), 1862: 1.963 (+ 842 = 75%) und 1867: 2.075 (+ 954 = 85%) (Zunahme jeweils gegenüber 1855). Der Einwohnerzuwachs zwischen 1858 und 1867 betrug 8.456 (13.962–22.418 Einwohner). Der Zuwachs an Einwohnern in den eingemeindeten Dörfer stieg ebenfalls an, wenngleich geringer als in der „Stadt“. So wuchs Eicken z.B. von 817 Einwohner (1855) auf 1.399 (1864) oder Pesch von 340 Einwohnern (1855) auf 531 im Jahr 1867 (Eigene Berechnung aus der Addition der Zusammenstellung nach Straßen für 1867: StAMg 1c-802 und für 1871: StAMg 1c-765).
- 141 Johann Josef Rottländer wurde 1798 in Oberrath im Kreis Mühlheim geboren. Im Napoleonischen Krieg war er als Leutnant in der preußischen Armee tätig und begann im Anschluß seine Verwaltungslaufbahn. 1852 kam er im Alter von 54 Jahren nach Gladbach und wurde hier Bürgermeister bis zum Jahr 1871. Der vom Gemeinderat 1852 bestätigte Bürgermeister Bacciocco wurde von der Regierung nicht anerkannt und der regierungsloyale Rottländer von oben eingesetzt. Inwieweit es Konflikte mit seiner Person und der Akzeptanz in Gladbach gab, ist mir nicht bekannt.
- 142 Zur Änderung des Planes von 1837 hieß es in dem Erläuterungsbericht von Bürgermeister Rottländer vom 27.9.1857, daß den entstandenen neuen Wegen und Gebäuden Rechnung zu tragen sei und „in die früher gefertigte Karte ein ganz neues Projekt eingezeichnet worden“ war.
- 143 HStA Reg.Düs. 25616/o.N. und StAMg 1b3/3
- 144 Dr. Baehren war erst später in der Sitzung erschienen und enthielt sich wegen unzureichender Prüfung der Angelegenheit bei der Abstimmung (HStA Reg.Düs. 25616/o.N. und StAMg 1b3/3).
- 145 HStA Reg.Düs. 1012, 85
- 146 In der Sitzung des Gemeinderates vom Juli 1852 kam es zu einer wichtigen Debatte um die Frage

der Zuständigkeiten für die Planung: Bürgermeister Rottländer stellte die Frage, ob nach der Entscheidung des städtischen Gemeinderates nunmehr vor der Beratung in der „Sammtgemeinde“ der Bauplan auch den Spezialgemeinden Obergeburth und Obniedergeburth vorgelegt werden sollte. Gemeinderat Roosen, von Hause aus Notar, sah in rechtlicher Hinsicht eine Beteiligungsnorwendigkeit, da der Bauplan Gebiet und Grundeigentum der beiden Spezialgemeinden berühre, und erst nach Hö rung der Spezialgemeinden die Sache dem Sammtgemeinderat vorgelegt werden sollte. Dr. Baehren, der zu der Zeit noch Vertreter des demokratischen Flügels und u.a. während der 1848er Revolution aufgetreten war, sprach sich ebenfalls für eine Beteiligung der Spezialgemeinden aus. Er erwähnte zudem, daß „der gegenwärtige Spezialgemeinderath von Gladbach der früher aus dem Bürgermeisterrathe gewählten Commission die fragliche Angelegenheit aus der hand genommen hätte“ (HStA Reg.Düs. 25616 o.N.).

- 147 Das Argument von Baehren muß etwas eingeschränkt werden, da der Bürgermeisterrat durch die Gemeindeordnung vom 11.3.1850 aufgelöst wurde und damit auch seine einzelnen Gremien, wie die Kommissionen.
- 148 So konterte die Mehrheit des Gemeinderates gegen Roosen und Baehren mit dem Argument, „daß die Stadt bei Weitem am Meisten bei der Sache interessirt sei“ (HStA Reg.Düs. 25616/o.N.). Mit 10 zu 3 Stimmen wurde beschlossen, den Bauplan nur dem „Sammtgemeinderat“ und nicht den anderen Spezialgemeinderäten vorzulegen.
- 149 Weitere Mitglieder des „Sammtgemeinderates“ nach dem Protokoll vom 16.7.1852: Hüsges, Molls, Müllers, Pilgrams, Hensen, Cremers, Bohnen, Commes, Fr. Pauen, Meer, Sultenfuss, Dr. Baehren; entschuldigt: Widenmann, Rieth, Roosen, Therstappen sowie J.P.Pauen.
- 150 Nach dem Sitzungsprotokoll des „Sammtgemeinderates“ vom 16.7.1852 (HStA Reg.Düs.25616/o.N.) enthielten sich die Vertreter der Spezial-/Landgemeinden. Im Bericht des Landrates an die KR D vom 13.11.1852 (HStA Reg.Düs.1012, 85) hieß es dagegen, daß er zusammen mit dem Bürgermeister die Beteiligung der „Sammtgemeinde“ vermieden habe: „Da der Plan weit über die Grenzen der Stadrgemeinde hinausreicht, so wäre die Vernehmung und Begutachtung des Sammtgemeinderathes erforderlich gewesen, welches unter meiner Zustimmung der Bürgermeister nur deswillen vermieden hat, weil die Landgemeinden, welche in dem Sammtgemeinderathe am zahlreichsten vertreten sind, in dergleichen Sachen immer zögernd und unschlüssig zu Werke gehen und dadurch die Aufstellung des Planes noch lange Zeit hinausgeschoben worden wäre“. Mit Hinweis auf die spätere Offenlage bat der Landrat die KR D um Genehmigung.
- 151 Krüger merkte an, daß auf Blatt III „der als neuerdings vervollständigte angenommen werden muß, dennoch mehrere Quartiersnummern gar nicht enthält und unter andern den sub No. 37 projectirte Marktplatz“ (HStA Reg.Düs.1012, 87) sich nicht auffinden ließ.
- 152 Der Bericht der Baukommission ist weder in den Akten des Hauptstaatsarchivs vorhanden noch im Stadtarchiv Mönchengladbach, da Protokolle der Baukommission aus diesem Zeitraum nicht mehr vorhanden sind. Auch die Gutachten von Walger und Weise liegen nicht vor.
- 153 Randbemerkung von Krüger und Franken: Bevor der Alignementsplan genehmigt wird „ist noch ein Nivellement in der Nähe der neu projectirten Straßen zwischen den Grenzlinien 21, 34–22, 35–23, 36–24, 37 sowie 12, 21–12, 22–14, 23 von der Wall Straße ab bis zur verlängerten Bahnhofstraße aufzunehmen und beizufügen, weil es bei dem hier vorhandenen bedeutend steilen Berg Abhange zweifelhaft bleibt, ob es möglich werden wird, befahrbare Straßen in der projectirten

- Richtung anzulegen, oder ob andere Bau Linien gewählt werden müssen“ (HStA Reg.Düs.1012, 91 vom 12.11.1853). Dies wurde dem Landrat am 16.11.1853 mitgeteilt.
- 154 Da die Lage aufgrund der nicht zuordnungsbaaren Quartiersbezeichnungen nicht ermittelt werden konnte, ließ sich dieser Planungseingriff der KRD räumlich nicht zuordnen.
- 155 Der Planentwurf von 1852 wurde dreimal zwecks Überarbeitung zurückgeschickt (1/1853, 11/1853, 9/1854).
- 156 HStA Reg.Düs.1012, 34
- 157 In ihrem Schreiben von Juni 1855 knüpfte die KRD unmittelbar an ihr Schreiben vom September 1854 an und mahnte den Bauplan an.
- 158 HStA Reg.Düs.1012, 106 vom 11.9.1855
- 159 HStA Reg.Düs.1012, 106
- 160 StAMg 1c/315, 108
- 161 StAMg 1c/315, 489
- 162 StAMg 1c/315, 167
- 163 Eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Eingemeindungsverhandlungen: siehe StAMg 1c/315, Seite 489 bis 505.
- 164 Die Delegierten der Spezialgemeinden verfaßten verschiedene Stellungnahmen. Croon aus Mönchengladbach schlug vor, den bei der KRD eingereichten städtischen Bauplan (Planfassung 1837) als „Basis der Spezial-Gemeinde Gladbach“ anzunehmen. Notar Roosen sah diese Grenze als zu eng gefaßt, da „der Eisenbahnhof eine Erweiterung erfordere, indem diese doch mit zum städtischen Rayon zu ziehen sei“ (StAMg 1c/315, 164); in seinem Vorschlag sollten die an die Bahnlinie liegenden Flächen von Oberriedergerburth eingemeindet werden (siehe auch StAMg 1c/315, 491).
- 165 Das Gutachten von Justizrat Roosen vom 10.11.1847 (StAMg 1c/315 97–112) stellte zusammengefaßt folgendes dar: Im Zuge der Einführung der Gemeindeordnung vom 23.7.1845 in Mönchengladbach seien Meinungsverschiedenheiten über die „Berechtigung an den Wahlen der Gemeindeverordneten sowie über deren Wahlfähigkeit“ entstanden. Diese seien von der KRD entschieden worden, „dabei aber zugleich mittels Verfügung“ vom 14.12.1845 „verordnet worden, daß auf Grund des § 10 die Gemeindeverordneten „eine neue Eintheilung und Abgrenzung“ der Gemeinden Gladbach, Obergerburth und Oberriedergerburth vornehmen sollten. Die Vollziehung dieser Verfügung verzögerte sich jedoch, da die Anlage des „Bahnhofes der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn“ hierauf Einfluß haben würde. Schließlich wurde in Mönchengladbach eine Kommission gewählt, um „gemeinschaftlich“ mit den Kommissionen von Obergerburth und Oberriedergerburth zu beraten und ihren Gemeinderäten Vorschläge vorzulegen. Notar Roosen, als Mitglied der städtischen Kommission verfaßte die Vorschläge für die Sitzung des städtischen Gemeinderates. Es hielt es für notwendig, einen Rückblick auf die früheren Verhältnisse zu machen, um „zweckdienliche ... Anhaltspunkte zu erhalten“.
- Punkt 1: Gladbach unter der „Jülichischen Verfassung“ : Unter der Jülicher Verwaltung hatten Stadt

und „Kirspel Gladbach“ ein Ganzes gebildet. Obgleich die Stadt ihrer „Rechten und Privilegien wegen“ getrennt war und das Kirchspiel für sich eine Spezialgemeinde ausmachte, so war doch „in weiten Sachen Gemeinschaftliches“ vorhanden, wie „Schulden, Besitzungen, Verpflichtungen, Kirchenbauten etc.“. Die „damaligen Bürgermeister, Vorsteher und Schöffen bildeten in ihren Versammlungen den ganzen gemeinschaftlichen Gemeinderat“. Nach einem einzigen noch erhaltenen „Werke“ im Archiv der katholischen Kirchenverwaltung seien die damaligen städtischen Grenzen erwähnt und hiernach „scheint die Stadt außerhalb dem Weichbilde einen Flächenraum an Gründen von mehr wie tausend Morgen gehabt zu haben“. Dieser Zustand sei bis 1794 erhalten geblieben.

Punkt 2: Gladbach unter der „französischen Organisation von 1794–1798: „... bei Einverleibung der neun Departements auf dem linken Rheinufer mit Frankreich 1798 (sollte) der Pfarbezirk Gladbach ... eine einzige Commune bilden. Der damalige Gemeindevorstand, einsehend, daß die Gemeinde Gladbach mehr als 7.000 Seelen zählte, sie in einer höhern Stufe der Patent-, Personal- und Mobilar-Steuer gestellt werden müsse, kam auf den Einfall, um diesem Nachtheil zu entgehen, Stadt und Kirspel in zwei Gemeinden zu trennen. Allein bald zeigte sich wieder, daß mit dieser Einrichtung der Zweck nicht erreicht war, da das Kirspel mehr wie 5.000 Seelen zählte, und mußte dies Projekt wieder aufgegeben und auf ein anderes Mittel gesonnen wurde, dem höhern Steuersatz zu entgehen, indem man herging, das Kirspel in drei Gemeinden, nämlich Obergeburch, Oberrniedergeburch und Unterrniedergeburch zu theilen (Geburt soll Bauernschaft bezeichnen)“ (StAMg 1c/315, 102). „Die Benennung der Honschaften mit Obergeburt und Niedergeburch kam zwar früher auch zuweilen vor, nicht aber als eine für sich bestehende Abtheilung einer Gemeinde, sondern um damit die Honschaften außerhalb der Ringmauer zu bezeichnen“ (StAMg 1c/315, 103). Dem „französischen Organisations-Commisar“ gegenüber war die „Sache so dargestellt, als ob die nun geschaffene Eintheilung als eine von jeher bestandene Eintheilung existirt hätte“ und auch diese Abgrenzungen vorgelegen hätten, was „natürlich nicht der Falle war“ (StAMg 1c/315, 103). „In Ermangelung einer festen Grenzbestimmung schien man ferner übereingekommen zu sein, daß jeder Einwohner für seine sämmtlichen in der alten Gemeinde Gladbach gelegenen Grundstücke, zu den Gemeindebedürfnissen in derjenigen Gemeinde beizutragen habe, in welcher sein Wohnhaus belegen war“ (StAMg 1c/315, 104). Diese Praxis wurde noch unter Preußen beibehalten und hier heftig kritisiert.

Punkt 3: Aufnahme des Katasters unter französischer Verwaltung, 1811–1812: 1811 begann man mit den Arbeiten zum Katasterplan, der auch heute noch als Urkataster mit seinen verschiedenen Sectionen erhalten ist (StAMg). Die Beamten hätten jedoch „keine Rücksicht (auf die) früher angegebene Eintheilung“ genommen, sondern „die Sectionen nach Oertlichkeiten“ eingeteilt. 1812 waren die Arbeiten fast fertiggestellt und wurden 1822 unter Preußen vollendet. Aus „dem Gebiet des ganzen vormaligen Amtes Gladbach“ wurden 1836 drei neue Zivilgemeinden (Gladbach, Neuwerk und Hardt) gebildet und die Gemeindegrenzen genau bestimmt. „Der Ursprung der französischen Regierungs Verwaltung, daß diejenigen Theile, welche noch bis auf heutiger Stunde den Katasterbereich und auch die Zivil Gemeinde bilden soll, liegt vor Augen und wurde als Zweck und Natur der Lage entsprechend, von der damaligen Regierung bis auf heutige Stunde beibehalten. Bei dieser Eintheilung kam die Stadt Gladbach mit einem bei weitem größten Theile von Obergeburch und Oberrniedergeburch als eine Gemeinde zusammen. Unterrniedergeburch mit einem kleinen Theile von Oberrniedergeburch /Lürrip und Eicken/ bildete die Gemeinde Neuwerk und der Rest von Obergeburch wurde dem ihr nachliegenden Dorf Hardt als eine Gemeinde zugetheilt“ (StAMg 1c/315, 105ff).

Die Haushaltsetats der Gemeinde Gladbach wurden teilweise zusammen aufgestellt, teilweise stellte jede Gemeinde einen „Spezial-Etat“ auf, z.B. weil „die Bedürfnisse der Stadt anderer Art waren als jene des platten Landes“ (siehe Straßenbeleuchtung). Bis 1847 blieb dieser Zustand bestehen und auch seitens „der Betheiligten (wurde) kein Antrag auf Abänderung gestellt“. Die jetzige Regierung

hätte „den Grundsätzen der französischen Gesetzgebung folgend, daß keine Gemeinde Unterabtheilung in Steueraufbringung ihr bekannt ist, den ganzen Klumpen in einer Gemeinde katastrirt“ (StAMg 1c/315, 109).

Erst bei Einführung der neuen Gemeindeordnung 1845 war die Notwendigkeit nach klaren Gemeindegrenzen zur Erhebung der Steuern betont worden. Roosen entwickelte dann drei Vorschläge für eine Grenzziehung (StAMg 1c/315, 109–112): Im Vorschlag 1 sah Roosen vor, die „Gemeinde Gladbach aus demjenigen Theile zu bilden, wie dieselbe in ihrem gegenwärtigen Katasterverband besteht“. Damit wurde im Prinzip der bestehende „status quo gar nicht verrückt“ und für die beiden Spezialgemeinden Obergeburch und Oberrniedergeburch könne auf deren Belange eingegangen werden, indem „jeder einen besonderen Vorsteher“ beibehält und „für die besonderen Interessen (Eigentumsverhältnisse) und besondere Lasten durch eigene Statuten gesorgt werde“ kann (StAMg 1c/315, 11. Nach § 11 der Gemeindeordnung von 1845 war dies möglich. Im Vorschlag 2 hieß es, daß bei Ablehnung von Vorschlag 1, die „Stadtgemeinde Gladbach aus den, in dem gegenwärtigen beiliegenden Handrisse bezeichneten Grundstücken und Häusern zu bestimmen ... Die Aufnahme der Ortschaften Speick, Lüpertzend, Pesch und Drieschfalltor zu dem Stadtverband eignet sich um so mehr hierzu, da alle in gewerblicher Beziehung mit derselben alles gemein haben und keine Vermehrung in der Besteuerung zu den Gemeindebedürfnissen ihnen aufgebürdet werden wird, da der Zeitpunkt nicht mehr so fern liegt, daß Speick und Lüpertzend gleich der Stadt über Straßen-Beleuchtung“ verfügen muß (StAMg 1c/315, 111–112). In Vorschlag 3 wurde quasi eine letzte Kompromißlinie gezogen und eine Abtrennung „die in der östlichen Richtung von dem Punkte a dem Bach hierauf bis zur Fliescher Mühle und von dieser dem Wasser weg nach, über die Straße im Speick bis auf dem Punkte c des Grundrißes und wieder auf demselben die Grenz Bezeichnungen beihaltend wie unter zweitens vorgeschlagen wurde“ genannt (StAMg 1c/315, 110). „Durch die Annahme dieses Vorschlages würde die Stadt ungefähr denjenigen Flächenraum wieder erlangen, welche sie von Altersher gehabt und eine bestimmte und natürliche Grenze erhalten, welche sobald nicht würde verloren gehen können“ (1c/315, 112).

166 Hütter 1984: Verweis auf StAMg 1c/120; StAMg 1c/315, 97ff

167 Speick, Pesch und Lüpertzend sollten von Obergeburch abgetreten werden (Hütter 1984/II, 24, Anm.).

168 Der von Roosen in einer Handskizze und textlichen Beschreibung vorgeschlagene Grenzverlauf wurde in die Kreiskarte mit der dort dargestellten, 1857 tatsächlich vorgenommenen Gebietseinteilung übertragen. Hieraus wurde deutlich, daß im Westen (Richtung Obergeburch) der Vorschlag von 1847 und der später realisierte Grenzverlauf im wesentlichen identisch waren, während im Osten 1857 die gesamte Spezialgemeinde Oberrniedergeburch eingemeindet wurde. Hütter interpretierte den Vorschlag 3 wie folgt: „Das Gebiet der Gemeinde Gladbach wird bei verändertem Grenzverlauf im Sinne von Vorschlag zwei zusätzlich erweitert“ (Hütter 1984/II, 24). M.E. zeigte die von mir vorgenommene Übertragung des Grenzverlaufes aus der Planskizze und dem Erläuterungstext von Roosen bei Vorschlag 3 eine Reduzierung der Erweiterungsfläche gegenüber Vorschlag 2.

169 Mit Hinweis auf die Anträge von Speick und Lüpertzend wurde von Vertretern seitens der Spezialgemeinde Oberrniedergeburch bemerkt, daß bereits bei Bildung der Bürgermeisterei Neuwerk der beste Teil weggenommen worden sei, und wolle „man jetzt noch den einzigen noch übrigen wohlhabenden Theil auch noch der Gemeinde entziehen, so würden nur die Armen, welche von den wohlhabenden Fabrikanten zu Lüpertzend in die Gemeinde gezogen, und sich zu den verschiedenen Dorfschaften von Hardterbroich, Eicken und Lürrip niedergelassen hätten als Gemeindeglieder in Verbindung mit dem geringen ... Stande und den kleinen Gewerbetreibenden übrig bleiben“ (StAMg 1c/315, 175).

- 170 Die Regierung drängte auf eine Grenzregulierung zwecks korrektem Einzug der Gemeindesteuern. Es wurde die Praxis beklagt, daß Grundeigentümer mit ihrem gesamten Besitz in einer Gemeinde zu den Kommunalsteuern herangezogen würden, auch wenn sie zum Teil Grundstücke in einer der anderen Spezialgemeinden besaßen (StAMg 1c/315, 493). Dies widersprach der Vorschrift, in den Gemeinden die Steuerzahlung vorzunehmen, in der das betreffende Grundstück lag.
- 171 StAMg 1c/315, 492 und Verwaltungsbericht 1880–1886, 32
- 172 Auch in Rheydt hatte es Konflikte zwischen der Stadt und dem landwirtschaftlich strukturierten Umland bei der Abgrenzungsdebatte 1856 gegeben, in denen die landwirtschaftliche Fraktion unterlag. So hatten direkt nach der Verleihung der Städteordnung am 24.9.1856 in Rheydt die Besitzer des Schlosses Rheydt sowie Bewohner von Geneicken, Hoster und Bonnenbroich den Antrag gestellt, sich von der Stadt trennen zu dürfen; mit dem Argument, wenig Nutzen und nur mehr Kosten durch die Zugehörigkeit zur Stadt zu haben. Da es auch in Rheydt keine klaren Grenzregelungen gab, wurden alle umliegenden Honschaften zum Gemeindegebiet gerechnet. Der städtische Gemeinderat hatte daraufhin die Argumente der „Abtrennungsbefürworter“ entkräftigt: die Landwirtschaft sei in diesen Ortschaften in der absoluten Minderheit und betreibe zudem nur Kleinbetriebe unter 50 Morgen. Mehr als 75% der Einkommens der Bewohner würde durch deren Beschäftigung als Weber, Färber und Industriearbeiter erwirtschaftet; zudem lebten bedeutende Fabrikanten in diesen Ortschaften (Strauß 1897, 104ff). Neben den Kosten zu den städtischen Aufgaben des Schulwesens etc. schien auch die Frage des politischen Gewichtes des ländlichen Grundbesitzes gegenüber den Textilindustriellen eine Rolle gespielt zu haben (Zensusfestlegung etc.). Gegenüber diesen tatsächlichen Mehrheitsverhältnissen konnte sich die landwirtschaftliche Fraktion anders als in der Spezialgemeinde Obergeburch nicht durchsetzen.
- 173 Mit „Speick“ wurde der Gebietsstreifen südlich vom Geroplatz und mit „Hermges“ der Bereich westlich der Rheydterstraße bezeichnet. „Speick“ und „Hermges“ waren nicht genau begrenzt. Sie hatten sich „mit der Zeit auch auf die Nachbarschaft Oberniedergeburch ausgedehnt“ (Schwamborn o.J., 14). So gehörte z.B. Speick I zu Obergeburch und Speick II zu Oberniedergeburch; ab 1858 wurden beide Teile von Speick und Hermges der Bürgermeisterei Gladbach zugeschlagen.
- 174 1855 wurden in Hermges 95 Einwohner und in Speick I 750 Einwohner gezählt (vgl. Tabellen 13 und 14).
- 175 Anfang 1859 teilte der Karasterkondukteur Nonnenbruch mit, daß endlich alle Arbeiten zur Erstellung eines neuen Karasters für Gladbach und Oberniedergeburch beendet waren (StAMg 1c/315, 449).
- 176 Der genaue Verlauf der Gemeindegrenzen von 1857 anhand der Parzellennummern ist im Gladbacher Kreisblatt für Geschäfte, Politik und Unterhaltung vom 4.3.1858 (31.Jg.,Nr.18) abgedruckt (Schwamborn, o.J. 16).
- 177 1855 zählte Gladbach 4.383, Oberniedergeburch 4.707 und die aus Obergeburch ausgegliederten Ortschaften Speick I 750 und Hermges 95 Einwohner, d.h. zusammen 9.925 Einwohner. Ende 1858 wurden 13.962 Einwohner für die Stadt Gladbach angegeben. Trotz des tatsächlich großen Zuwachses in diesen Jahren kann nicht von einer 40%igen Steigerung gegenüber 1855 ausgegangen werden, sondern muß vielmehr mit statischen Ungenauigkeiten der Zeit gerechnet werden.
- 178 1. Wählerklasse: Fabrikant Anton. Joh. Lamberts Chr.Sohn., Justizrat Pauls, Fabrikant Heinrich

- Pferdmenges, Heinrich Kreuz (?), Johann Heinrich ..., Fabrikant Joh. Peter May, Joh. Wilh. Brinck jun., ... Seiffert; sämtlich zu Oberrniedergerburth
2. Wählerklasse: F.P. Pauen, J. Bardenhewer, Kaufmann Peter Meer, ... Klöters alle zu Gladbach sowie ... Therstappen, ... Compes, ... Beeker und Franz Herna (?) alle zu Oberrniedergerburth
3. Wählerklasse: Dr. Bachren, ... Molls, Heinrich Kops, Georg Widenmann alle zu Gladbach, ... Genenger zu Speick, Heinrich Rund (?) zu Oberrniedergerburth, Johann Fliescher und ... Deeker zu ... (?) (StAMg). (Die Listen waren nicht vollständig zu entziffern).
- 179 1887 wurde Mönchengladbach ohne Veränderung der Grenzen ein eigener Stadtkreis, da die Volkszählung von 1885 eine Einwohnerzahl von 44.230 ergab und die Bildung eines eigenen Kreises nach der neuen Kreisordnung für die Rheinprovinz von 1887 möglich wurde (Hütter 1984/II, 26). Seitens der Stadt Mönchengladbach hatte es schon 14 Jahre vorher, d.h. 1873 Bestrebungen gegeben, die Stadt vom Landkreis abzutrennen (Bürgermeister Dötsch). „Die eigens hierfür berufene Stadtvorordnetenkommission kam jedoch zu keinem Ergebnis und brach die Beratungen ab“ (Hütter 1984/II, 26).
- 180 Nach Becker (1925) gingen die Eingemeindungsverhandlungen bezüglich der Intergration von Gladbach-Land 1877 von Zentrumskreisen der Stadtgemeinde aus, „die durch Hinzuerwerb katholischer Wähler der Landgemeinde die Stärkung der liberalen Partei und das Aufkommen einer liberalen Mehrheit im Stadtparlament zu hindern suchte. Diese Bestrebungen scheiterten in den ersten Anfängen an der ablehnenden Haltung der führenden Landwirte in der Landgemeinde, da sie höhere Steuerlasten fürchteten“ (Becker 1925, 81).
- 181 Brief von Peter Widenmann, Wolff und u.a. vom 25.8.1856 an Bürgermeister Rottländer: Die drei Unterzeichner wandten sich im Auftrag einer Gruppe Industrieller aus Oberrniedergerburth an den Bürgermeister. Sie hatten sich zur Beratung getroffen und sich abermals „aufs lebhafteste“ für die Eingemeindung ausgesprochen. Im Bericht des Bürgermeisters an den Landrat vom 15.8.1856 hieß es, daß die „Majorität des städtischen Gemeinderathes eine Vereinigung der drei Gemeinden beantragt“ hatte; die Entscheidung in den beiden Spezialgemeinden stand noch aus (StAMg 1c-583).
- 182 Die Eingemeindung 1857 erschwerte die kontinuierliche Beurteilung der Bevölkerungs- und Bauentwicklung in der Bürgermeisterei, so daß sich Vergleiche der Spezialgemeinden für den Gesamtzeitraum nicht herstellen ließen.
- 183 Quellennachweis zur 1. Offenlage des Stadtbauplanes:
Die 5 Einsprüche der Privaten:
1. Sempell 3.7.1856
2. Tokamp 23.6.1856
3. Gebr. Widenmann 3.7.1856
4. Halm 11.7.1856
5. Hollweg 26.7.1856
alle in HStA Reg.Düs.25616, o.N.
Bericht der Bauinspektors Weise zu den Reklamationen vom 6.12.1856 (HStA Reg.Düs.1012, 119–121)
Stellungnahme der KRD zu den Reklamationen vom 18.12.1856 (HStA Reg.Düs. 1012, 122–123)
Verhandlungen des Gemeinderates vom 3.7.1856, 8.7.1856 und 11.7.1856 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)
Bericht der Baukommission vom 26.6.1856 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)
Bescheinigung der Offenlage vom 11.6.1856 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

Gemeinderatsprotokoll zu den Einwänden vom 3.2.1857 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)
 Eröffnung der Reklamationen/Protokolle vom 7.1.1857 und 12.1.1857 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

Arrest über die 2. Offenlage vom 4.2.1857 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

- 184 Der Landrat erkundigte sich nach dem Stand der Bearbeitung und bat um Beschleunigung des Verfahrens, da die Feststellung des Bauplans „bei der anhaltenden großen Baulust“ in der Gemeinde Gladbach von großem Interesse war (HStA Reg.Düs.1012, 116).
- 185 Am 6.12.1856 teilte Bauinspektor Weise das Ergebnis seiner, mit der Baukommission und dem Bürgermeister vor Ort vorgenommenen Prüfung der „erhobenen Oppositionen“ in seinen „gutachterlichen Bemerkungen“ der KRd mit (HStA Reg.Düs.1012, 118). Diese schien mit dem Gutachten von Weise einverstanden zu sein, da Bearbeiter Krüger in einer Randnotiz vermerkte, daß nunmehr den „Opponenten protocollarisch zu eröffnen (sei), in wie weit auf ihre Anträge eingegangen werden könne“ (HStA Reg.Düs.1012, 118) Im Anschluß sei eine nochmalige Offenlage nicht zu vermeiden; erst dann könne die Reinzeichnung erfolgen.
- 186 HStA Reg.Düs. 25616/o.N.
- 187 HStA Reg.Düs. 1012, 126 vom 11.4.1857
- 188 Die Ausrechnung und Einzeichnung des Gefälles pro laufende Ruthe wollte Weise selber übernehmen. Die KRd erklärte sich – wohl notgedrungen – mit dem Verfahren einverstanden. Am 11.5.1857 teilte Weise der KRd mit, daß er in den „nächsten Tagen (die) vervollständigten Conzepte der Längenprofile“ (HStA Reg.Düs.1012, 127) dem Bürgermeister übersenden wollte, damit ebenfalls die Reinzeichnung veranlaßt würde. Doch wiederum scheiterte der Terminplan an Geometer Arnz. Im Juni 1857 forderte die KRd die Reinzeichnung binnen 14 Tage an (HStA Reg.Düs.1012, 128). Selbst als dem Geometer Arnz eindeutige Nachlässigkeiten attestiert wurden und er für „seine fortwährende Verzögerung eine ernstliche Zurechtweisung“ erfahren sollte (HStA Reg.Düs.1012, 129), waren der KRd und der Gemeinde die Hände gebunden.
- 189 Revisionsbemerkung von Bauinspektor Weise: 10. und 11.8.1857; Bescheinigung von Geometer Arnz: 26.8.1857.
- 190 Nach einer Randnotiz bereits am 2.9.1857.
- 191 HStA Reg.Düs.1012, 133 vom 29.9.1857
- 192 HStA Reg.Düs.1012, 134
- 193 So teilte die KRd mit, daß „bei näherer Durchsicht“ der Akten festgestellt wurde, daß die notwendigen Anlagen „einestheils uns nicht alle mitgetheilt sind, anderntheils sich nicht mehr in unseren Akten befinden“ (wurden dem Landratsamt zugestellt) (HStA Reg.Düs.1012, 134). Erst als man tatsächlich die Unterlagen für den Genehmigungsantrag an Berlin zusammenstellte, bemerkte man die Lücken.
- 194 Tatsächlich waren in den Akten des HStA bis zu diesem Zeitpunkt keine „Abschriften“ der Gemeinderatsprotokolle etc. enthalten; sie gelangten erst mit den „Nachforderung“ 1857 zur Düsseldorf Regierung.

- 195 HStA Reg.Düs.1012, 141–145 vom 1.4.1858
- 196 1. Beschluß der KRD zum Stadtbauplan von Mönchengladbach mit der Darstellung des Verfahrens, der Offenlage und dem Beschluß zu sämtlichen Einwänden Privater und der Gemeinde (HStA Reg.Düs.1012, 141–145)
2. Erläuterungsbericht der Bürgermeisters Rottländer vom 27.9.1857
3. Beschlüsse des Gemeinderates vom 28. Mai und 10. Juli 1852 und des Sammtgemeinderates vom 16.7.1952
4. Erläuterungsbericht des Bauinspektors Weise vom 12.10.1853 „nebst dem darin beigezogenen Gutachten“ des Bauinspektors Walger vom 21.10.1852.
- 197 Der „bisher unberührt gebliebene“ Umstand müsse angesprochen werden und zwar „ob u(nd) welche Hindernisse der Unterdrückung verschiedener bisher bestandener Wege entgegenstehe als des Hasenpfades, des Eikener Einganges, des Weges welcher das Quartier schräg durchschneidet, welches zwischen den rothen Nummern 53, 54, 55, 98, 97 u(nd) 96 liegt. Es bleibt dabei zu beurteilen, wem das durch Unterdrückung dieses Wege gewonnene Terrain zufällt“ (HStA Reg.Düs.1012, 134 vom 26.10.1857).
- 198 HStA Reg.Düs.1012, 137 vom 12.11.1857
- 199 Die Unterdrückung der Wege sei kein Problem, da sie „durch die ausgelegten Wege ersetzt werden. Der *Hasenpfad*, dem man unmöglich mit einer Straßenlinie folgen könne, werde durch Wege ersetzt, die durch Auslegung der städtischen Quarree's gebildet werden“. Es sei kein Problem mit Privaten vorhanden, da der Hasenpfad „im Verzeichniß der öffentlichen Fußpfade steht“, d.h. wohl sich im Gemeindebesitz befand. Der *Eickener Kirchweg* sei ein „öffentlicher steuerfreier der Gemeinde zugehöriger Fußweg“, bei bei auch kein Problem bei seiner „Unterdrückung“ bestehe, da der Weg nach Eicken über den neuen Weg sichergestellt würde. Der in der Katasterkarte punktierte Weg in den Quarree's 53, 54, 55, 98, 97 und 96 (d.h. der südlich der Krefelder Straße den Bau-block durchschneidende Diagonalweg zwischen Krefelder- und Wilhelmstraße; die Nummern stimmten mit der der 63er Planfassung überein) könne nicht unterdrückt werden, da „die Grundparzellen von der Krefelder Straße aus nur bis an ihn reichen und an der hinteren Seite durch Unterdrückung desselben nicht zugänglich bleiben würden“, d.h. der Weg mußte als hintere Grundstückserschließung beibehalten werden (HStA Reg.Düs.1012, 134ff).
- 200 Im prFILG von 1875 bestand in den Beratungsdebatten zuerst der Vorschlag, die Bebauungspläne nur in der Baukommission zu beraten.
- 201 Mitglieder: Pauen, Pferdmenes und Suttenfuss.
- 202 „Die Commission sah sich zu folgenden Bemerkungen ... veranlaßt:
1. Von der Cöln-Verloer Bezirksstraße zwischen (grüner) No. 56 u(nd) 57 muß in senkrechter Richtung eine Straße in die Straße längs ... zwischen No. 58 u(nd) 59 ausgelegt werden, indem diese Verbindung für den untern Stadttheil, Speick u.s.w. unerlässlich erscheint, da jene zwischen 56 u(nd) 58 durch die Wasserstraße wegen der großen Terrainschwierigkeiten wohl sobald nicht zu Stande kommen wird.
2. Da gemäß § 4 der Ministerial-Anweisung keine neu projektirte Straße unter einer Breite von 36 Fuß angelegt werden darf, so sind die sämmtlichen neu projektirten Straßen an der westlichen Seite der Stadt auf 36 Fuß auszulegen. Da wo Steigungen vorhanden sind, müssen die Straßen 40 Fuß breit sein.

3. Die projektirten Häuser-Quarree's an der Westseite gegen die Dahlemer (?) Straße hin, sind, weil dort gar keine Terrain-Schwierigkeiten vorhanden sind, in möglichst parallelogrammer Form auszuliegen.
4. im östlichen Theile des Planes sind, auch wo die jetzt vorhandenen Gebäude nicht hindern, die Häuser-Quarree's fast nirgends in parallelogrammer Form ausgelegt. Die sämtlichen Quartiere müssen mit der Crefelder Straße zwischen 16 und 78 senkrecht und parallel ablaufen. Die Bahnhofsstraße zwischen No. 16 u(nd) 18 ist ebenfalls senkrecht gegen die Crefelder Straße zu legen.
5. Die Straße von No. 64 bis No. 18 ist überall auf 36 Fuß Breite zu ermäßigen, da sie im weiteren Verlauf auch keine größere Breite hat. Auch ist durch diese Ermäßigung der Beschwerde der Gebrüder Sempell vom 13.d.Mts. begegnet.
6. Die Straße zwischen No. 66 u(nd) 84, die Steppes-Gasse, ist dergestalt auszubauen, daß von der Ecke des neu erbauten Kückelhaus'schen Hauses die Baulinie senkrecht auf die Straße von 64 nach 67 fällt, und die sich demnächst ergebende Breite zwischen diesem Punkte und dem Bölling'schen Hause für die ganze Straße maaßgebend wird“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.).
- 203 Der Vorschlag, die „neu projektirten Straßen im westlichen Theile ... nicht unter 36 Fuß breit“ und bei Steigungen „ab 4 Zoll pro Ruthe auf 40 Fuß zu vergrößern“ erschien laut Weise zweckmäßig (HStA Reg.Düs.1012, 119).
- 204 HStA Reg.Düs. 1012, 122 vom 18.12.1856
- 205 Der Änderungswunsch, die Häuser-Quarree's in parallelogrammer Form – darunter verstand man Rechtwinkligkeit – „an der Westseite und den östlichen Theilen des Planes seitwärts der Crefelder Straße“ (Rasterplangebiet) auszuführen, machte nach Bauinspektor Weise eine „nivellistische Aufnahme und eine nochmalige Offenlage“ notwendig. Sie waren s.E. „überhaupt nur auf der Zeichnung in die Augen fallend, in der Wirklichkeit aber kaum bemerkbar“ (HStA Reg.Düs.1012, 119 vom 6.12.1856). Um die Genehmigung nicht zu verzögern, sollte dieser Änderungswunsch nicht genehmigt werden. Die KRd nahm zu den beiden Bereichen unterschiedlich Stellung: hiernach konnten die Häuser-Quarree's an der Westseite „wenngleich ein wahrscheinlicher Vorteil nicht vorliegt, nach dem Antrag des Gemeinderates, in möglichst parallelogrammer Form angelegt werden“ (HStA Reg.Düs.1012, 122R vom 18.12.1856). Die Änderungen nördlich der Crefelder Straße werden als „unmotivirt“ zurückgewiesen, da die „den Straßen gegebene Richtung und deren Lage nach den theilweise bereits vorhandenen Gebäuden bemessen ist, und für eine Aenderung derselben allein die Rücksicht auf Rechtwinkligkeit und Parallelität nicht maaßgebend sein kann“ (HStA Reg.Düs.1012, 122R). In diesem Punkt „muß der Plan sein Bewenden behalten“.
- 206 In dem Gemeinderatsbeschuß vom 3.7.1857 wurden erneut parallelogramme Baublöcke gefordert und ausdrücklich betont, daß es von Anfang an Absicht des Gemeinderates war, „die Crefelderstraße als Basis für parallelogramme Straßen-Quarree's nördlich derselben zu benutzen“ und sich das Publikum gegen „nicht winklige Quartiere“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 3.7.1857) ausgesprochen hatte. In dem Bericht des Bürgermeisters an der Landrat bezüglich des erneuten Antrages des Gemeinderates hieß es: „Das Terrain nördlich der Crefelderstraße, welches bis jetzt noch wenig bebaut ist, kann einmal vermöge seiner Lage, zwischen Stadt und Bahnhof von großer Wichtigkeit werden. Daß nun dieser Theil nicht in rechtwinkligten Quarree's ausgelegt, sondern in den neuen Plan aus dem alten dè 1837 übernommen worden ist, hat vielfachen Tadel gefunden und der Gemeinderath glaubte daher als Organ der öffentlichen Meinung auftreten und eine Verbesserung beantragen zu müssen. Man hält dafür, daß es von nicht geringer Wichtigkeit für diejenigen, welche bauen, ist, ob sie recht winklig bauen können oder nicht, abgesehen davon, daß durch die rechtwinklige Lage der Straßen und der projectirte Marktplatz regelmäßiger werden. Gebäude sind der

Verbesserung nicht im Wege, indem das alte Gebäude des Derichs zu Sittard baufällig ist und nicht als Hinderniß betrachtet werden kann“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 4.2.1857).

Der Landrat bemerkte zum Gesuch des Gemeinderates, „das bei der geringen Abweichung der Straße nördlich der Crefelder von der Rechtwinklichkeit eine große Beachtung nicht verdienen dürfte, da voraussichtlich auch nicht dieser Theil des Bauplanes, soweit er nicht unmittelbar die Crefelder Straße betrifft, so bald zur Ausführung kommen, dies vielmehr von diejenigen Theilen desselben der Fall sein möchte, welche zwischen letztgenannter Straße u(nd) dem Bahnhofe u(nd) von diesem in südlicher, östlicher und südwestlicher Richtung liegen, hinter Lüpertzend“ (HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 7.2.1857).

- 207 Gemeinderatsvertreter, die in der Sitzung am 3.2.1857 sich nochmals für die strengere Rechtwinklichkeit einsetzten: Lamberts, Sutenfuss, Notar Roosen, Merckens (ein Grundstück im Rasterplangebiet), Brandts, Meer, Erckens (ein Grundstück im Rasterplangebiet), Giesen, Molls, Pferdmenes (größerer Grundbesitz mit Rasterplangebiet mit Bornefeld zusammen). Entschuldigt fehlten Pauen (dem viele Grundstücke im Rasterplangebiet gehörten) Schiedges (größerer Grundbesitz), Pauls, Notar Rieth, Pauls, Dr. Bahten, Kreitz.
- 208 Die Familie Widenmann gehörte zu den einflußreichsten Familien in Mönchengladbach. Der genannte Bruder Georg Widenmann war ehrenamtlich als städtischer Beigeordneter tätig. Er kannte sich in rechtlichen und technischen Fragen aus, auch wenn er selber nicht als „Reklamant“ auftrat. In der Reisebeschreibung von Nimmich (1809) beschrieb dieser: „Tobias Widenmanns, besitzt gleich vor der Stadt eine vor ungefähr fünfzig Jahren von seinem Vater etablierte Damastweberei, und liefert die schönsten ... Tafelgedecke, meistens auf Bestellung, und nach den ihm aufgegebenen Mustern. In Verbindung mit einem geschickten Spekulanten, wurde sein Geschäft aus einem sehr mittelmäßigen, leicht in ein sehr bedeutsames verwandelt werden können.“ Die Lagebeschreibung 1809 „vor den Toren der Stadt“ könnte mit der Lage der Widenmannschen Grundstücke im Bauplan identisch sein.
- 209 HStA Reg.Düs. 25616/o.N.
- 210 „Neben dem Eisenbahn-Damm her diese Wasserleitung herzustellen, ist unmöglich, indem sich hier keine Gräben neben dem Bahndamm befinden, auch die Bahn kein weiteres Terrain als den Bahndamm besitzt“ (HStA Reg.Düs.25616.o.N. vom 3.7.1856). Dieser Übelstand sei rechtzeitig vor dem Bau der Bahn dem Bürgermeisteramt mitgeteilt worden, mit dem Vorschlag, z.B. den Wasserabfluß unter dem Bahndamm vorzusehen. Der Antrag sei damals nicht berücksichtigt worden.
- 211 Ihre Bleiche sei „aber so klein, daß wir unmöglich etwas davon entbehren können“ und somit Einsprache „gegen das Abführen von Wasser über unser Grundstück erheben“. Die Gebrüder Widenmann forderten die Wiederherstellung des früheren Wasserablaufes an „Krall vorbei durch den Bahndamm“, was ihrer Meinung nach auch mit dem Nivellement des Bauplanes in Einklang gebracht werden konnte (HStA Reg.Düs. 25616/o.N. vom 3.7.1856).
- 212 Zwischen den Häusern des Bruders Georg Widenmann und ihren eigenen gab es, anders als im Plan dargestellt, keine gerade Linie, sondern einen „bedeutenden Knick“. Die angegebene Richtung der Straße und damit der Endpunkt der Baulinie an der Eisenbahn war somit falsch und sollte abgeändert werden.
- 213 HStA Reg.Düs. 1012, 119ff vom 6.12.1856

- 214 Die Eisenbahnverwaltung als Verursacherin der Veränderung des natürlichen Wasserlaufes sollte nach Bauinspektor Weise die Rinnen „beschaffen“. Da der Eisenbahnverwaltung nur ein 2 Fuß breiter und mit einer Hecke bepflanztter Streifen gehörte, sollte noch ein 1 Fuß breiter Geländestreifen hinzu gekauft werden.
- 215 Die KRd (HStA Reg.Düs.1012, 122R vom 18.12.1856) hielt die „Anlage eines Durchlasses zwischen No. 68 und No. 18 (für) erforderlich“; die gepflasterte Rinne längs der Bahn sollte eingezeichnet werden.
- 216 Bauinspektor Weise unterstützte die Einschätzung, daß das Wasser nur mit „großen Unbequemlichkeiten“ abgeführt werden konnte. Er schlug vor, daß jeder Hausbesitzer sein von den „Dächern fallende Wasser auf sein hinter den Häusern liegende“ Gelände abführen sollte. Nur die östliche Seite der Lüpertzender Straße könne über einen Rinnstein in der Straße zum Durchlass hin entwässert werden.
- 217 HStA Reg.Düs. 25616/o.N.
- 218 HStA Reg.Düs. 25616/o.N. vom 26.6.1856
- 219 In einem Schreiben vom 3.7.1856 teilten die Gebrüder Sempell mit, daß sie jetzt erfahren hätten, daß die projektierte Straße nur 36 Fuß breit geplant sei. Auch gegen diese Breite erhoben sie Einspruch und wiesen erneut auf die nur 28 Fuß breite Lüpertzender Straße und die neue Wallstraße mit einer Breite von nur 30 Fuß bzw. in dem Einmündungsbereich von nur 24 Fuß Breite hin (HStA Reg.Düs. 25616/o.N.).
- 220 Auch Gottfried Tokamp, der in Gobberath wohnte, sprach sich für eine Reduzierung der Straßenbreite von Nr. 66 über 68 auf 30 Fuß mit dem Hinweis aus, daß „keine einzige Straße in der Nachbarschaft breiter ist“. Sein Grundstück bei Nr. 68 würde „einen großen Verlust erleiden und allen Bauwerth verlieren“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 23.6.1856). In der genehmigten Planfassung von 1863 tauchte der Name Tokamp als Grundeigentümer nicht mehr auf. Er veräußerte vermutlich sein Grundstück in der Zwischenzeit.
- 221 In seiner Eingabe vom 11.7.1856 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.) stellte Halm fest, daß die Straße von der Chaussee (d.h. der Viersener Straße) aus nicht geradlinig im Frontverlauf des Waisenhauses fortgeführt wurde, sondern in etwa 65 Fuß vor der Einmündung in die Chaussee eine Biegung in der Form machte, daß sie senkrecht in diese einmündete. Es bat als Kommissar der Franziskanerinnen, die „den Garten der Geschwister Montz“ erworben hatten und mit dieser Straßenführung „24 Fuß Front ihres Bauplatzes“ verlieren würden, den Plan zu ändern. Es sei nicht richtig, „allein den armen, hilflosen Ordensfrauen“ den ganzen „Verlust der Front“ zuzuschreiben, während das „gegenüberliegende Grundstück seine ganze Front behält“. Halm empfahl eine geradlinige Fortsetzung bis auf 36 Fuß vor der Einmündung. Aus dem Plan von 1863 wurde ersichtlich, daß das genannte gegenüberliegende Grundstück einem Pauen gehörte, der Mitglied des Gemeinderates war. Zudem schien es auch um die Fortsetzung der Waisenhausstraße über die Chaussee hinaus zu gehen.
- 222 Es stellte sich die Frage, ob hier eine gemeinnützige Nutzung vorgesehen oder ein Interesse an einer reinen Grundstücksverwertung bestand (vermutlich letzteres). In dem Plan von 1863 war auf dem fraglichen Grundstück noch kein Gebäude eingezeichnet, d.h. das Bauprojekt verzögerte sich.
- 223 HStA Reg.Düs.1012, 121R vom 6.12.1856

- 224 HStA Reg.Düs. 1012, 122R vom 18.12.1856
- 225 Anhand der Handskizze und der Bauplanfassung von 1856 ließ sich dieser Änderungswunsch rekonstruieren (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.).
- 226 Der Bürgermeister ordnete die örtliche Untersuchung an, „indem die Terrainschwierigkeiten es schwerlich gestatten, in der angedeuteten Richtung eine Straße anzulegen“ (HStA Reg.Düs.1012, 114 R vom 12.7.1856). Bauinspektor Weise stimmte in seinem Gutachten der Straße zu, wenn „ein Gefälle von 10 Zoll pro laufende Ruthe“ eingehalten wird (HStA Reg.Düs.1012, 120V vom 6.12.1856).
- 227 HStA Reg.Düs. 1012, 122V vom 18.12.1856
- 228 HStA Reg.Düs. 25616, o.N.
- 229 Interessant ist, daß auch das Ministerium in Berlin bemerkte, daß die Numerierung der Straßenabschnitte, die bei den Reklamationsverhandlungen auftauchten, in der Reinzeichnung nicht enthalten waren und die „betreffenden Stellen nicht aufgefunden werden“ konnten. Damit ging es den Sachbearbeitern 1858 in Berlin wie der Verfasserin heute. „Die eingetragenen Zahlen scheinen sich auf das Nivellement zu beziehen“ vermutete man in Berlin (26.5.1958). Ab den Verhandlungen über die überarbeitete Planfassung von 1858 (der erneuten zweiten Offenlage), stimmten die zur Lagebeschreibung angegebenen „Nummern“, d.h. die Straßenabschnitte des 1863 genehmigten Bauplans, mit den Angaben der Einwender überein.
- 230 Die erneute Verzögerung um weitere 5 Jahre erfolgte nicht wegen der Anpassung der Planung an eine vollständige Rechtwinkligkeit, sondern wegen des auftretenden Streits zwischen Berlin und Mönchengladbach um den „Marktplatz“ am Bahnhof.
- 231 Schreiben vom 26.5.1858
- 232 Bereits in dem Gutachten von Bauinspektor Weise vom 12.10.1853 wurde bemerkt, wie „dem Uebelstand unregelmäßiger Vierecke in diesem künftig wahrscheinlich verkehrsreichsten Theile der Stadt (Rasterplangebiet, Anm.d.V.) ohne Schwierigkeiten abzuhelfen sei ... Die erheblichen Erschwerungen für auszuführende Bauten, welche den Bauunternehmern durch derartige Unregelmäßigkeiten erwachsen, lassen eine Abänderung des gedachten Uebelstandes dringend wünschenswerth erscheinen“ (HStA Reg.Düs.1012, 147 vom 26.5.1858).
- 233 Projektirt wurde der neue Plan von Kreisbaumeister Lange. Zum umgearbeiteten Stadtbauplan erfolgte ein Bericht von Lange, an dem auch die städtische Baukommission mit Dr. Baehren, Anton Lamberts, M.Genenger und Bürgermeister Rottländer beteiligt war (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 3.8.1858).
- 234 Die später verabschiedete Planfassung (1863) wäre damit im Bereich des Rasterplangebietes nicht mit der 1852/1856er Planfassung identisch. Der Umfang und die Art der Veränderung der Planung ließ sich nicht definitiv nachvollziehen.
- 235 Der Baumeister bat, wegen des Zeitdruckes auf ein neues Nivellement verzichten zu dürfen. Da vor allem in west-östlicher Richtung – von der Altstadt in Richtung Bahnhofstraße – ein großer Gefälle-

- unterschied bestand, hätte eine gravierende Richtungsänderung neue Nivellements erforderlich gemacht.
- 236 Andererseits muß von Verschiebungen der Straßenlage ausgegangen werden, da Kreisbaumeister Lange mitteilte, daß „sämmliche Straßen, welche ... von der Stadt zu nach dem Bahnhofe führen, parallel mit dem Theile der Crefelder Straße gelegt sind, welche zwischen dem Hause von Pferdenges und der Bahnhofs-Straße liegr“ (HStA Reg.Düs.25616/o.N. vom 3.8.1858).
- 237 „Eine Ausnahme bildet nur der untere Theil der an der Eißengießerei vorbeiführenden Straße, bei welchem von dieser parallelen Lage nun deshalb Abstand genommen ist, damit der daselbst bereits herunterführende Weg möglichst für die Straße benutzt werde und nicht schmale Absplisse von Grundstücken neben demselben liegenbleiben, welche sich für Bebauung nicht mehr eignen und daher für Bau-Unternehmer kostspielige Erwerbungen oder Austauschungen zur Folge haben würde ... Die die vorgenannten Straßen durchschneidenden 4 neuen Straßen sind sämmtlich rechtwinklig auf dieselben und die Crefelder Straße angelegt“ (HStA Reg.Düs.25616/o.N. vom 3.8.1858).
- 238 Es würde in diesem Fall von der Bahnhofsstraße ein „ziemlich schmales und überdem durch das Grundstück der Königlichen Post in seiner ganzen Länge getheiltes Bau-Quartier entstehen“ (Bericht Lange vom 3.8.1858, HStA Reg.Düs.25616/o.N.) und für die Baustellen nur Breiten von etwa 80–90 Fuß verbleiben. Von der Anlage einer Straße sollte nach Vorschlag des Kreisbaumeisters „abgesehen“ werden. Es wurde nochmals darauf hingewiesen, daß der das Quartier durchschneidende „Diagonalweg nicht ohne Zustimmung sämmtlicher Anwohner vertilgt“ werden könnte und diese bereits ihren Widerstand in der Offenlage angekündigt hatten.
- 239 Die Interpretation des Berichtes von Kreisbaumeister Lange (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 3.8.1858) ließ auf einen großen Platz im Rasterplangebiet schließen. Der Platz, dessen Lage „mit Rücksicht auf die anliegenden, voraussichtlich sehr verkehtsreichen Straßen“ beibehalten wurde, erhielt eine Reduzierung seiner Größe auf eine Breite von 21 $\frac{3}{10}$ Ruthen und eine Länge von 31 $\frac{2}{10}$ Ruthen (664, 172 Quadratruthen). Der Gemeinderat erklärte sich mit der Verkleinerung einverstanden. Der Platz sollte allerdings in dem „nördlichen Theile in dem Plane zwischen 36 und 37 statt der südlichen Hälfte“ angelegt werden (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 27.8.1858).
- 240 HStA Reg.Düs.1012, 149 vom 28.5.1858
- 241 HStA Reg.Düs. 1012, 153V vom 24.8.1858
- 242 HStA Reg.Düs. 1012, 153
- 243 Auf Anregung der KRD (Krüger) wurde die Erweiterung des Planes in Richtung Rheydt in die Diskussion aufgenommen. Sie wurde mit der sich in bedeutendem Maße in Richtung Rheydt bewegenden Baulust begründet, „eine Gegend, bis wohin der vorliegende Plan noch nicht reicht“ (HStA Reg.Düs.1012, 153 vom 16.10.1858).
- 244 Beschluß vom 28.10.1858
- 245 Beschluß vom 2.11.1858
- 246 HStA Reg.Düs. 25616 o.N. vom 28.10.1858

- 247 Zu dem Erweiterungsplan in Richtung Rheydt wurde die Genehmigung durch die Stadtverordneten vom 15.8.1859 von Mönchengladbach und der Bericht der Kommission (Mitglieder Georg Widenmann, J.H.Pferdmenges, J.H.Greven und Bürgermeister Rottländer) vom gleichen Tag vorgelegt (HStA Reg.Düs.1012, 192).
- 248 Der Plan wurde ganz nach „dem Uebereinkommen der Commission mit Herrn Spannagel“ aufgestellt. Die notwendige Erweiterung wurde mit der „sich dort entwickelnden Baulust“ begründet (HStA Reg.Düs. 1012, 191 bzw. StAMg 1b3/3).
- 249 „Die ördlichen Vermessungsarbeiten für die angeordneten Abänderungen des Stadtbauplanes (gingen wegen der) noch auf dem Halme stehende Feldfrüchte“ nicht voran (HStA Reg.Düs.1012, 151 vom 3.8.1858).
- 250 Zu dem umgearbeiteten Stadtbauplan wurde ein Gutachten von Kreisbaumeister Lange und der Baukommission verfaßt (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 3.8.1858). Die Beratung im Gemeinderat zu den Änderungen erfolgte in der Sitzung am 27.8.1858 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.).
- 251 H. Pferdmenges, Louis Seiffert, J. P. Pauen, J. W. Brinck jun., Georg Widenmann
- 252 Surtenfuss gab an, daß er sein Gebäude an der Krefelder Straße ohne Eingangstor gebaut habe und den Weg als Zufahrtsweg zu seinem und zu den benachbarten Häusern „gehörigen Fabrikgebäuden“ benötigte. Zudem hätten die „Hindergebäude und Gehöfte“ ihren Wasserabfluß zum Weg hin, der sich in Eigentum der „anschließenden Hausbesitzer“ befand. Christians war „unter keinen Umständen“ mit der Einziehung des Weges einverstanden, da er Hintergebäude an einen Fabrikanten vermietet hatte und ebenfalls sein Haus von der Krefelder Straße aus keine Durchfahrt besaß. Cremers nannte den selben Grund und sah keine Möglichkeit, z.B. Grundstücke auf den anderen Seite des Weges zu kaufen und von der Lüpertzender Straße aus zu erschließen, da die Grundstücke sich in „festen Händen befinden“.
- 253 Sitzung am 2.11.1858, HStA Reg.Düs. 25616, o.N.
- 254 HStA Reg.Düs. 1012, 172 V vom 18.12.1858
- 255 HStA Reg.Düs. 1012, 176R vom 11.1.1859
- 256 Neben Pauen, Seiffert, May und Bardenheuer wurde Justizrat Pauls wegen der anstehenden Rechtsfragen in die Kommission gewählt.
- 257 Bereits wenige Tage später traf die Kommission mit Kreisbaumeister Lange und Bürgermeister Rottländer zusammen (Seiffert und Pauen fehlten) (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 14.1.1859). In ihrem Bericht stellten sie fest, daß das Gesuch von Martin Wehres nicht „hierher gehört“, sondern entsprechend der Verfügung der KRd vom 6.12.1858, die die Anweisung neuer Baulinien unter Einbeziehung des Kreisbaumeisters vorschrieb, diesem zur Bearbeitung übergeben werden sollte. Ein weiteres Mal trat die Kommission am 26.1.1859 zusammen, um über die Verbreiterung der Stepgesgasse zu beraten; Justizrat Pauls legte sein Gutachten vor. Am 31.1.1859 beriet der Gemeinderat seine Stellungnahme zu den Reklamationen. Am 15.2.1859 teilte der Bürgermeister Rottländer dem Landrat die Ergebnisse mit (HStA Reg.Düs.1012, 177).
- 258 Reklamationen und wichtige Beschlüsse/ Verhandlungen zur der überarbeiteten und vom 2.-

11.12.1858 offengelegten Planfassung:

- Reklamationen

1. Reclamation von Joh. Heinr. Kamphausen und Wilhelm Stemp

HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 9.12.1858

2. Reclamation von C.Aug. Holzermann, Wwe. G.W.Zenke

HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 27.12.1858

3. Reclamation Peter Widenmann, Joh.Herm Widenmann und Heinrich Thiele,

HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 23.11.1858

4. Reclamation J.J.Lingen, Joh.Herm.Widenmann, Peter Widenmann

HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 30.12.1858)

5. Reclamation von Joh.Herm.Widenmann

HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 31.12.1858

6. Reclamation von neun Grundeigentümern Fließstraße u.a. Pesch, W.Lamberts,

HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 3.1.1859

- Gutachten von Justizrat Pauls vom 26.1.1859 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

- Protokoll der Baukommission vom 26.1.1859 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

- Auszug aus den Verhandlungen des Gemeinderates der Stadtgemeinde vom 11.1.1859 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

- Protokoll über die Kommissionssitzung zur Prüfung der Reklamationen vom 14.1.1859 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

- Auszug aus den Verhandlungen des Gemeinderates der Stadtgemeinde vom 31.1.1859 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

- Auszüge aus den Verhandlungen des Gemeinderates der Stadtgemeinde Gladbach vom 11. und 14. 2. 1859 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)

259 Folgende Argumente wurden angeführt: 1. Die Breite von 24 Fuß sei in dem alten Bauplanentwurf eingezeichnet gewesen und bei der Vorlage in Berlin nicht bemängelt worden; erst später sei die Verbreiterung auf Wunsch des Landrates aufgenommen worden. 2. Erst jüngst seien zwei Häuser auf der Breite von 24 Fuß errichtet worden und 3. wegen der Schönheit der Straße sei eher ihre Gleichmäßigkeit von 24 Fuß als wechselnde Breiten vorzuziehen. 4. Die Steppes-Gasse würde wegen ihrer Nähe zur Krefelder Straße zwar stark von Fußgängern genutzt, doch würde sie wegen ihrer starken Steigung „nie für das fahrende Publikum von Bedeutung“ sein.

260 HStA Reg.Düs.1012, 172 vom 18.12.1858

261 HStA Reg.Düs. 1012, 182

262 HStA Reg.Düs.1012, 186 vom 8.7.1859

263 HStA Reg.Düs. 25616, o.N.

264 Die Einwander richteten sich gegen den Straßenverlauf, den „niemand begreifen“ konnte. Statt der „großen Biegung“ hielt man einen geradlinigen Verlauf für „schöner und zweckmäßiger“ (HStA Reg.Düs.25616 o.N.).

265 HStA Reg.Düs. 1012, 182

266 HStA Reg.Düs. 1012, 186

- 267 Zusammengefaßt forderten die Einsender: a. die Grundstücke der drei Gebrüder Widenmann getrennt in der Karte aufzuführen, b. den Marktplatz im Lüpertzender Feld zu streichen, c. die Straße zwischen Nr. 68–69 auf 40 Fuß zu verbreitern und d. sie an der nördlichen Seite geradlinig zu führen (HStA Reg.Düs.25616, o.N.).
- 268 Die Einwender bezogen sich auf die Ministerialverfügung vom 12.5.1855 (§ 2), wonach „bei Bearbeitung von Bebauungsplänen zuvorderst ein vollständiger Situations-Plan aufzustellen, aus welchem alle einzelnen, davon betroffenen Grundstücke, nebst darauf befindlichen Gebäuden und deren Besitzer ersichtlich sind“. Gerade der letzte Punkt sei nicht eingehalten worden, da an der Straße vom Lüpertzend zum Bahnhof „dort drei verschiedene Grundstücke als ein Ganzes aufgeführt“ sind (von J.H., Georg und Peter Widenmann). Es sei noch lange „nicht gleichgültig ... ob man Jemand sein ganzes Eigenthum oder nur einen Theil desselben nimmt“ (vermutlich war eine der drei stärker von den Planungsauswirkungen betroffen).
- 269 In Düsseldorf würde „... auf dem schönen großen Schwanenmarkt ... Gras auf der Straße (wachsen), obschon derselbe ganz in der Nähe der Bahnhöfe liegt“, während als Markt weiter der viel kleinere sogenannte Gemüsemarkt angenommen würde (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 30.12.1858).
- 270 Auch Köln diene den Einwendern als Beispiel, wo die meisten Familien weite Wege zum Alten Markt („größere Auswahl und bessere Sachen“) in Kauf nähmen und die kleineren Gemüsemärkte unbedeutend seien (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 30.12.1858).
- 271 Die Breite der Lüpertzender Straße sollte auf 36 Fuß beibehalten werden, da gegen die 40 Fuß Breite in der ersten Offenlage Bedenken erhoben wurden und die Reduzierung auf 36 Fuß bereits „höhere Zustimmung“ gefunden habe (Bericht der Baukommission).
- 272 HStA Reg.Düs. 25616, o.N. vom 26.1.1859
- 273 Dieses Zeitungsreferat sei von einem Mitglied des dortigen Büros, dem Gerichtsadvokat Compes auf die Anfrage von Justizrat Pauls an diesen geschickt worden. Die Details werden nach Pauls in „einem der periodisch erscheinenden Hefte des Rhein. Archivs zu lesen sein“ (HStA Reg.Düs.25616, o.N.).
- 274 HStA Reg.Düs. 1012, 177 vom 15.2.1859
- 275 HStA Reg.Düs. 1012, 177 vom 19.2.1859
- 276 HStA Reg. Düs. 1012, 183
- 277 Sitzung der Kommission vom 26.1.1959 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.)
- 278 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 21.12.1858
- 279 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 31.1.1859
- 280 Die KRD folgte dem Gemeinderat mit dem Hinweis, daß die Reklamation a. „Privatansprüche gegen die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn“ betreffe und b. in der ersten Offenlage gegen den Wasserabzug *keine* Reklamation eingereicht worden sei. Der letztgenannte Hinweis der KRD ist allerdings

falsch, da die Gebrüder Widenmann den Einwand schon am 3.7.1856 (siehe Einspruch 3 der ersten Offenlage), wenn auch in anderer Formulierung, einbrachten.

- 281 HStA Reg. DüS. 1012, 186 vom 8.7.1859
- 282 Joh. Pesch, W. Lamberts, G. Agten J. Hillekamp, Joh. Heinr. Deuss, Herm. Dückmann (?), P. Mich. Deuss, Franz Kleeschaffe, Gottfried ...? (Namen sind nicht vollständig zu entziffern) (Auszug aus dem Stadtbauplan)
- 283 Es wurde gefordert, die neue Straße von Nr. 74a nach 77 von der „Rheidter Straße durch Pongs Erbe durch“ wegfallen zu lassen, indem bei Nr. 77 „keine Grenzlinie der dort liegenden Grundstücke rechtwinklig auf diese Straße fällt, und bei dortigem Bauen an einen Austausch zur Regulierung einer rechtwinkligen Grenze nicht zu denken“ und auch die „gebrochene Ecke a nie als Bauplatz zu gebrauchen sei“ (HStA Reg. DüS. 25616, o.N. vom 3.1.1859).
- 284 Als Vorschlag sollte der vorhandene Fußweg von b nach c bis auf die „Rheidter Chaussee“ als Straße projiziert werden, weil die Grundstücke bei d fast rechtwinklig „auf den Fußweg fallen und somit schöne Baustellen darböten. Auf der anderen Fußwegseite bei e erstünden ebenfalls weniger schöne Baustellen, welche sowie die bis an der Rheidter Chaussee langenden Häusern es zugäben, zum Bauen benutzt werden konnten“. Die neue Straße (f.g.) würde dann fast geradlinig auf die Rheydter Chaussee führen und der Stadtteil einen „viel geregelteren Zusammenhang bekommen“ (HStA Reg. DüS. 25616, o.N. vom 3.1.1859).
- 285 HStA Reg. DüS. 25616, o.N. vom 31.1.1859 und 1012, 177 vom 15.2.1859
- 286 HStA Reg. DüS. 1012, 183 vom 10.5.1859
- 287 HStA Reg. DüS. 1012, 186 vom 8.7.1859
- 288 Die Pläne, Reklamationen, Gemeinderatsbeschlüsse etc. wurden am 19.2.1859 über den Landrat weiter nach Düsseldorf gereicht (HStA Reg. DüS. 1012, 177). Der Landrat setzte sich in seinem Anschreiben wiederholt für die Beibehaltung der Platzes am Bahnhof und für eine Breite der Stepgasse von 30 Fuß aus verkehrlichen Gründen ein.
- 289 HStA Reg. DüS. 1012, 182 vom 10.5. 1859
- 290 Am 20.3.1859 (HStA Reg. DüS. 1012, 180) mahnte die Berliner Behörde in Düsseldorf den Bauplan an.
- 291 HStA Reg. DüS. 25616, o.N.
- 292 HStA Reg. DüS. 1012, 186 vom 8.7.1859
- 293 Am 27.7.1959 (HStA Reg. DüS. 1012, 187) gingen die Unterlagen von Düsseldorf aus nach Mönchengladbach mit dem Auftrag zurück, innerhalb von 8 Wochen die Reinzeichnung einzureichen. Die kleine Änderung (Nr. 64–76) sollte eingetragen werden, obwohl sie noch „durch Offenlage publizirt“ werden mußte.
- 294 HStA Reg. DüS. 1012, 194 vom 15.8.1859

- 295 HStA Reg. Düs. 1012, 195 vom 31.10.1859
- 296 Damit verblieb die Planung fast zwei Monate in Düsseldorf; Baurat Krüger notierte jedoch in einer Randbemerkung, daß die Kopie des Planes „einige Unrichtigkeiten“ enthielt, die beseitigt wurden; dies könnte die Zeitverzögerung erklären, falls der Plan tatsächlich von der KRD korrigiert wurde (HStA Reg. Düs. 1012, 196).
- 297 HStA Reg. Düs. 1012, 203
- 298 HStA Reg. Düs. 1012, 210 vom 13.10.1860
- 299 HStA Reg. Düs. 1012, 199 vom 4.4.1860
- 300 HStA Reg. Düs. 1012, 201
- 301 Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung: z.B. laut Anwesenheitsliste am 15.8.1859: Kops, Kloster, Pferdenges, Greven, Brinck, Meer, Deckers, Rund, Therstappen, Becker, Genenger, Hensen, Compes, Molls, Widenmann, Bardenhewer und Dr. Bachren (in der Reihenfolge der Anwesenheitsliste) (HStA Reg.Düs.1012, 194).
Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung: z.B. laut Anwesenheitsliste am 26.2.1861: Lamberts, Pauls, Bardenhewer, Seiffert, Brinck, Greven, Kreuder, Boehmer, Kloeter, Meer, Genenger, Deckers, Molls, Montz, Hensen, Lingen, Therstappen, Widenmann, Krall (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 26.2.1861).
- 302 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 21.11.1860
- 303 Als Gründe wurden angeführt: Der Marktplatz sei größer als in irgendeiner mit Mönchengladbach vergleichbaren Stadt. Erfahrungen aus Düsseldorf und Köln zeigten, daß der „Marktverkehr dort bleibt, wo er einmal ist“ und die Käufer dorthin gingen, wo sie die größte Auswahl fänden. Für den Eisenbahnverkehr sei der Platz ebenfalls nicht notwendig, da am Bahnhof die Räumlichkeiten für Droschken etc. ausreichen und – in nur 87 Ruthen Entfernung ein weiterer, für die zukünftigen Bedürfnisse ausreichender Marktplatz vorgesehen sei.
- 304 „Es wurde beschlossen, dieses Geld nur für die arbeitende Klasse in der Art zu verwenden, daß dafür gearbeitet werden mußte ... Eine Commission wurde bestimmt, Arbeiten zu ermitteln, eine andere, sie zu beaufsichtigen. Die Arbeiten konnten nur in öffentlichen bestehen ... (und) der Arbeitslohn durfte nicht zu hoch stehen, um die Arbeiter nicht von den Privaten zu verlocken (kein Lohn-dumping Anm.d.V.), aber auch so hoch, daß der Arbeiter leben konnte ... Will ein Privater eine Arbeit im Freien ausführen lassen, so wird dieselbe veranschlagt, er entrichtet den Anschlagspreis an das Comitee und dieses läßt die Arbeit ausführen. Ebenso wird bei Wege- oder anderen Arbeiten der Gemeinde verfahren ... Das das Comitee dabei zuschießen muß, ist selbstredend, indem Fabrikarbeiter, Weber etc. weit weniger leisten können wie andere Arbeiter. In der gedachten Weise sind Wegebauten in der Ausführung, die lange projektiert waren, aber wegen des Kostenpunktes auf sich beruhen blieben ... in der Stadtgemeinde (werden) etwa 250 Arbeiter beschäftigt“ (StAMg I c/ 3629, Verwaltungsbericht 1862).
- 305 Nach Kreisbaumeister Lange lag der Platz genau im Mittelpunkt des unteren Teiles der Stadt, in der „die Baulust wegen des Bahnhofes und des Gladbaches, sowie überhaupt der leichteren Beschaffung des Wassers wegen am regsten ist“ und eine Fabrik nach der anderen nebst den dazugehörigen

- Arbeiter-Wohnungen entsteht. Der Platz sei zweckmäßig für den Markt zu nutzen und aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 12.12.1860).
- 306 Der Bahnhof „durchschneidet die Straßen, welche von Gladbach nach Hardterbroich an der Kralls Mühle vorbei führt, und welche sehr frequent ist, in einer höchst unglücklichen Weise. Der Uebergang für diese Straße am Ende des Bahnhofes ist von der Bahnhofs Straße aus nur durch mehrfache Krümmungen zugänglich“. Falls hier Häuser gebaut würden, bestände für die Fuhrwerke kein Platz mehr zum Halten; Ausweichen und Unglücke seien unvermeidbar. „Die Frequentierung am Bahnhofübergang würde noch zunehmen, da man nur über ihn die Aktien-Spinnerei erreiche und sich in Hardterbroich und Bonnenbroich dem Laufe des Gladbaches entlang immer mehr Fabriken und Färberei pp. anbauen“. Zudem laufe der gesamte Güterverkehr über den Bahnhof und zur Umladung der Fracht von der Schiene auf den „gewöhnlichen Landtransport“ sei der Platz notwendig; s.E. konnte eher der Platz „hinter der Croon'schen Spinnerei“ wegfallen (HStA Reg.Düs.25616, o.N. vom 12.12.1860).
- 307 Am 5.12.1860 mahnte das Ministerium in Berlin den Bebauungsplan direkt beim höchsten Regierungsbeamten in Düsseldorf an (HStA Reg.Düs. 25616, o.N.). Der Ober-Regierungsrat ersuchte seine Mitarbeiter am 12.1.1861, den Bericht zu verfassen oder eine Fristverlängerung zu beantragen.
- 308 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 7.6.1861
- 309 Am 19.6.1861
- 310 Zusammenfassend stellte der Bericht der KRD an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 2.9.1861 (HStA Reg.Düs.25616, o.N.) folgende Punkte dar:
 Bereits am 1.4.1858 sei von der KRD ein vollständiger Alignementsplan dem Königlichen Ministerium vorgelegt worden. Diese hatte jedoch die Allerhöchste Genehmigung beanstandet, weil „inzwischen eine Beschwerde“ der Stadt Gladbach wegen nicht rechtwinkliger Bauquartiere eingegangen sei. „Mehrfache in Folge derselben angeordnete Abänderungen machten ein neues Publikationsverfahren nothwendig“, u.a. wurde eine von der Stadtverordnetenversammlung unterstützte Reklamation gegen die Anlage eines Marktplatzes am Bahnhof erhoben. Diese Reklamation wurde mit allen anderen als unbegründet vom Königlichen Ministerium verworfen, „mit Rücksicht auf die seit dem 1.4.58 vorgenommene Abänderung des Planes uns jedoch aufgegeben, nach Maßgabe des § 9 der Ministerialinstruktion v 12.5.1855 einen nochmaligen Beschluß zu fassen u(nd) außerdem, eine förmliche Erklärung der Stadtbehörde darüber anzufordern, ob sie ihre Reklamation in Bezug auf die Anlage eines Marktplatzes fallen lasse“. Statt dies zu tun, hätte die Stadtbehörde am 26.3.1861 den Antrag gestellt, vorerst die Allerhöchste Genehmigung nicht einzuholen. Nachdem die Sache soweit gediehen sei, hätte man dem Gesuch umso weniger stattgeben können, da „gerade für Gladbach ein dringendes Bedürfniß nach einem festen Bau- und Alignementsplan vorliegt. Schon im Jahre 1834, wo uns durch die verehrliche Oberpräsidialverfügung v 19. Dez. N 4767 die Aufstellung von Alignementsplänen für die größeren Städte unseres Bezirkes zur besonderen Pflicht gemacht wurde, richtete sich unser Augenmerk auf Gladbach, weil gerade dort bei der zunehmenden Ausdehnung der Stadt die Folgen eines unregelmäßigen Ausbaues sichtbar hervortraten“. Noch dringender wurde der Plan nach Ausbau des Eisenbahn-Kreuzungspunktes. Auch die Kommission der Stadtverordneten hätte bestätigt, daß „mit der zunehmenden Gewerbsthätigkeit die Baulust in hohem Grade rege geworden sei, die Neubauten sich aber nur in wenigen Fällen an der unmittelbaren Form der Stadt anschließen“.

„Denn sieht man unter solchen Verhältnissen von einem festen Bauplan ab“, so bestände die Gefahr, wengleich auch nach dem Rescript des Königlichen Oberpräsidiums vom 18. März 1829 und der Verordnung der KRd vom 12.3.1853 der Bürgermeister zur selbstständigen Festsetzung des Baualignements befugt sei, daß die augenblicklichen Interessen der „zeitigen Grundeigentümer“ vorrangig vor den öffentlichen Interessen und besonders des Verkehrs behandelt würden. „Die Anlage rechtwinkliger Bauquartiere, auf welche die Stadtbehörde früher so lebhaft gedrungen hat, würde sicherlich dann nicht erreicht werden“. Die Einschätzung der Baukommission, wonach der vorliegende Bauplan „durch veränderte gewerbliche Verhältnisse unpraktisch werden könne“, wurde zurückgewiesen, da die „Anlage gewerblicher Etablissements in der Hauptsache durch konstante“ wie „fließendes Wasser, Lage der Bahnhöfe etc. bedingt wird“, und daß dort „wo die künftigen Hauptverkehrsstraßen einmal feststehen, hierauf bei Anlage neuer Etablissements von vorneherein Rücksicht genommen wird“. Bei unvorhersehbaren Umständen könne zudem der Bauplan geändert werden.

Es sei jedoch nicht zu verkennen, daß die „Durchführung eines festen Bauplanes bei der gegenwärtigen Praxis der Rheinischen Gerichte in bezug auf die Entschädigungsklagen wegen verweigerten Baukonsenses“ von einer Stadt Opfer verlangt; im allgemeinen Interesse Gladbachs müßten diese Opfer jedoch gebracht werden. Der im Kommissionsbericht genannte Umstand, daß „die Bauten gruppenweise vorgenommen werden, (sichert) der Stadt eine raschere Vergütung der gebrachten Opfer u(nd) gewährt zugleich in den meisten Fällen eine Handhabung zur unentgeltlichen Erlangung des Straßenterrains“.

Zum Marktplatz am Bahnhof wurde festgestellt, daß dieser 1 7/9 Morgen groß sei und bei einem Werte von „1.500 Thlr pro Morgen, 2.666 Thlr an Entschädigungskosten“ entstehen würden. Aus verkehrlicher Sicht sei er dringend notwendig und läge in der Mitte des unteren Teiles der Stadt, wo die Baulust wegen der Nähe des Bahnhofes und des Gladbaches am regsten sei und auch Berlin auf einen Platz hier nicht verzichten wollte.

Am 9.10.1861 forderte die KRd in Mönchengladbach den Plan zur Einsichtnahme an, da man den Bericht an den Oberpräsidenten vervollständigen und die Angabe der Kosten für den zweiten Platz und dessen Größe zuerst berechnen mußte (HStA Reg.Düs.256161, o.N.).

311 HStA Reg.Düs.25616, o.N vom 27.11.1861

312 Von der III. Abteilung (Mertens)

313 Siehe: StAMg 1b3/6, 28 vom 18.7.1862

314 Urteil vom 17.4.1861: „Daß durch die Wegnahme des in den Ostwall fallenden Theiles des klägerischen Gartens der Rest den höhern Werth als Bauterrain erlangt hat, daß aber dieser Mehrwerth als ein rein zufälliger bei der Abschätzung des expropriirten Terrains außer Ansatz bleiben muß ... daß auf die Schadenspositionen a, b. und c (Versetzung von Mistbeeten, Störung der Geschäfte) der Mehrwerth in Abzug kommen muß, welchen der in Rede stehende Theil des klägerischen Gartens dadurch erlangt hat, daß es jetzt in Bauterrain umgewandelt worden ist“ (RhA 1861, 178). Die Experten schätzten den Wert des neuen Bauplatzes auf etwa 5.000 Thaler und „den Schaden durch Störung der Geschäfte auf 200 Thlr.“ ein. Diese 200 Thlr. wurden im Endurteil des Gerichtes (30.7.1861) als „durch den Mehrwerth für getilgt“ angesehen; das Gericht „nahm aber bei Bemessung der anderweitigen Entschädigung keine Rücksicht“ auf eine Mehrwertanrechnung.

315 Die Stadt Krefeld legte Berufung ein und berief sich auf den „heute noch bestehenden“ Artikel 54 des Gesetzes vom 16.9.1807, da es sich nicht um Vorteile handelte, die „einer ganzen Gegend zu

- Gute“ kommen, wie die Anlage einer Landstraße, und bei dem die Artikel 30–32 angewandt werden müßten. „... es handle sich hier nicht um allgemeine Vortheile, welche generell einer ganzen Gegend zu gute kämen, wie z.B. die erleichterte Kommunikation durch Anlage einer Landstraße; wenn deren Werth von denjenigen, die davon Nutzen zögen, ersetzt werden solle, dann bedürfe es der Formen der Art. 30–32 jenes Gesetzes (von 1807, Anm.d.V.), um diese Ersatz-Verbindlichkeit und deren Höhe festsetzen zu lassen“ (RhA 1861, 178 u.179). „Der Gegen-Anwalt suchte dagegen auszuführen, daß diese Bestimmungen des Gesetzes von 1807 durch das Dekret v. 8. März 1810, so wie durch die Verfassung in Preußen aufgehoben seien und in den allgemeinen Rechts-Grundsätzen keine Unterstützung fänden“ (RhA 1861, 179).
- 316 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 26.6.1862
- 317 StAMg 1b3/6, 28
- 318 StAMg 1b3/6, 30
- 319 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 14.8.1862
- 320 Gleichzeitig verwies Bürgermeister Rottländer auf das Urteil im Rheinischen Archiv 1861, Bd. 56, 4.Heft, Seite 177 in Sachen Krefeld *c/o* Empting hin, wonach das napoleonische Gesetz vom 16.9.1807 als unwirksam angesehen wurde.
- 321 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 4.4.1863
- 322 Nach dem preuß. Königsnamen Friedrich Wilhelm; gebräuchlich für Unterschrift geben: seinen F.W. unter einen Brief setzen (Duden 1989).
- 323 Im April 1866 teilte Gottfried Dürselen der Stadt mit, daß er wegen der Ausweisung seiner Grundstücke als „Marktplatz“ und folgendem Verlust als Bauplätze Entschädigungsansprüche geltend machen wollte. Er schlug der Stadt den Weg einer gütlichen Einigung vor (StAMg 1b3/6, 235).
- 324 StAMg 1b3/6, 244
- 325 StAMg 1b3/6, 211
- 327 Gladbacher Zeitung 17.6.1881, Nr. 137
- 326 In der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung von 15.6.1881 wurden die Vorbereitungsarbeiten zur Herstellung eines Stadtbauplanes behandelt: „Der Vorsitzende betont die Notwendigkeit des Vorhandenseins eines solchen, die besonders in folge des neuen Ortstatuts hervorgetreten sei. Auch der Stadtbaumeister spricht sich für die gedachte Notwendigkeit aus. Der alte Stadtbauplan sei nur ein Alignedmentsplan und umfasse nur den älteren Stadtteil, während in den neueren Stadtteilen die größte Bautätigkeit herrsche. Die vereinigte Bau- und Finanzkommission erklären sich ebenfalls für die Herstellung eines Stadtbauplanes und beantragen vorläufig die Bewilligung eine Summe von 3.000 Mark zur Inangriffnahme der Triangulations- resp. Vorarbeiten. Stadtv. Brandts beantragt, eine Kommission zu wählen, welche mit dem Stadtbaumeister, dem er übrigens sein vollstes Vertrauen entgegen bringe, die Sache vorberaten soll. Er ist ebenfalls für die Anfertigung des Stadtbauplanes, glaubt aber, daß der von ihm vorgeschlagene Weg nötig ist, um eine gründliche, zweckentsprechende Lösung der Aufgabe herbeizuführen. Die bisher für ähnliche Zwecke verausgabten Sum-

- men hätten keinen praktischen Nutzen hervorgebracht. Nachdem auch der Stadtbaumeister sich für den Antrag Brandts ausgesprochen, wird derselbe in der Weise angenommen, daß die Baukommission für die nächste Sitzung Vorschläge für die gedachte Kommission machen soll. Ebenso wird der Antrag der vereinigten Bau- und Finanzkommission genehmigt“ (Gl.Ztg. vom 17.6.1881, Nr. 137).
- 328 Mitglieder der Kommission zur Herstellung eines neuen Stadtbauplanes waren die Stadtverordneten Peter Krall, Uedinck, Rob.Deußen, Engelbert Benne und Baumeister Reu (Gl.Ztg.2.8.1881, Nr. 176).
- 329 Der Schriftverkehr in der Bauplanakte Mönchengladbach im HStA in Düsseldorf wurde vollständig in chronologischer Reihenfolge „abgeheftet“. Dies ließ den Schluß auf eine vollständige Sammlung und Materialdokumentation zum Stadtbauplan zu.
- 330 HStA Reg. Düs. 1012, 18 vom 14.5.1840
- 331 Der Gemeinderat schloß sich nicht diesem Wunsch an, sondern bewilligte eine neue Baulinie, „wodurch die beteiligten Häuser 8 Fuß Fronttiefe gewinnen“. Dieser Baulinie stimmte auch Bauinspektor Walger zu (28.1.1844). Der Landrat bat die KRD um Feststellung dieser Linie, mit der sich die Antragsteller „wohl gerne begnügen“ werden. Bürgermeister Büschgens aus Rheydt sollte als Kommissar eine Schiedskommission leiten.
- 332 In der genehmigten Planfassung von 1863 ist die Wallstraße 27 bzw. in Teilen 30 Fuß breit eingezeichnet. Nicht mehr geklärt werden konnte die Frage, ob der alte Entwurf des Stadtbauplanes von 1837 die seitens der KRD genehmigte Breite von 24 Fuß aufgegriffen hatte und diese erst später geändert wurde. Das vorliegende Gesuch bezog sich nicht explizit auf den Stadtbauplan, sondern muß eher als ein Einzelgesuch betrachtet werden.
- 333 Gemeinderatsdiskussion siehe: StAMg 1b3/1, 424
- 334 Ausführlich schilderte Noever, wie durch den Versprung ein „Bauch“ in der Straßenflucht entsteht, der „wohl sehr unschön“ sein wird. Noever gab als Interesse für sein Gesuch seinen Garten von bedeutender Straßenbreite an, weswegen die Baulinie für ihn wichtig war (HStA Reg.Düs.1012/68 vom 31.7.1851). Die einzelnen Straßenbaulinien wurden nach Prüfung durch Bauinspektoren genehmigt und festgesetzt.
- 335 Der Landrat betont in seiner Stellungnahme an die KRD, daß die Baulinie nach „vorgängiger Revision durch den Königl. Landbau-Inspector Walger durch die Verfügung vom 29. April d.J. (1851:Anm.d.V.) ... genehmigt und festgestellt worden ist ... Wenn es auch schon einem Laien in das Auge fällt, daß der Versprung, der durch den Bruch der Straße dem Hause des Hüsgen gegenüber gebildet wird, die Straße verunziert wird, so wird doch jetzt eine Änderung nicht mehr stattfinden können, da der Unterbau des Pauen'schen Hauses zuweit vorgeückt ist“ (HStA Reg.Düs. 1012/70 vom 11.8.1851).
- 336 Da Landbau-Inspector Walger vorher die Baulinie vor Ort überprüfte, lag damit indirekt auch eine Kritik des Landrates an Walgers Qualifikation vor.
- 337 Ob es sich dabei um 1854 bereits bestehende Vorbauten handelte oder um die damals gerade strittigen blieb offen.

- 338 Die evangelische Kirchengemeinde verfügte an der Lüpertzender Straße an der evangelischen Rektoratsschule über einen großen Anteil von 440 Fuß Länge an der Straßenfront.
- 339 HStA Reg. Düs. 1012, 159
- 340 Mitglieder des Presbyteriums u.a.: G. Schiffers, J.H. Pferdenges, W.Schrey, F.Busch, Wilh.Lamberts, V.Krönlein, Ant.Lambertz Chr.Son. (HStA Reg.Düs.1012/160)
- 341 Es wurde ausdrücklich betont, daß von einer Expropriation bei der Eingabe an den Bürgermeister nicht gesprochen wurde.
- 342 Der Abtransport der ungesunden Luft über die breiten, durchlüfteten und möglichst geradlinigen Straßen sprach für die weite Verbreitung der bis zur Jahrhundertmitte geltenden und aus der Antike stammenden Miasma-Theorie, wonach ansteckende Krankheiten durch die Luft übertragen wurden. Erst die Entdeckung des Cholerabazillus 1883 im verseuchten Trinkwasser brachte neue Erkenntnisse.
So wird im „Handbuch für Maire und Adjuncten, für Polizei-Commissare, Gemeinde-Räthe ...“ von A.Keil (Köln 1811) der „Reinigkeit der Luft“ ein ausführliches Kapitel gewidmet. Hier heißt es u.a.: „Eine reine Luft ist zur Erhaltung unserer Gesundheit wesentlich nothwendig; eine unreine, mit feuchten, faulen, brennbaren, metallischen oder anderen fremden Theilen beladenen Luft zieht Krankheiten verschiedener Art und manchmal sogar den Tod nach sich. Die schnellste Wirkung einer verdorbenen Luft bemerkt man in Gefängnissen, Krankenhäuser und Versorgungshäuser, wenn dieselben nicht geräumig sind, und die Luft darin nicht häufig erneuert wird ... Durch die Ausdünstung der Moräste, Sümpfe oder anderer stehenden Wasser wird die Luft ganzer Strecken Landes verdorben, und verursacht oft sehr verderbliche Krankheiten; den faulen Wässern muß daher Abfluß verschafft, die Sümpfe müssen ausgetrocknet werden; wie diese Austrocknung geschieht, bestimmt das Gesetz vom 16. Sept. 1807“ (Keil 1811, 223/224) und weiter: „Zur gesunden Bauart der Städte gehört, ... daß die Gassen gerade angelegt werden, und ihre Breite in schicklichem Verhältnisse mit der Höhe der Häuser stehe, damit die Luft hinlänglich bewegt und erneuert werden könne. Je höher die Häuser und je enger und winklicher daher dabey die Straßen sind, desto mehr stocken und sammeln sich unreine Ausdünstungen, desto länger bleibt die Feuchtigkeit auf den Straßen stehen, und desto mehr muß daher die Gesundheit der Einwohner leiden. Große freie Plätze und zahlreiche geräumige Thore, welche die Gemeinschaft mit der Luft außer der Stadt unterhalten, sind wichtige Mittel, die Gesundheit der Luft zu erhalten. Hohe Stadtmauern sind der Gesundheit der Einwohner nachtheilig, weil sie die Erneuerung der Luft hindern.- Die Anpflanzung lichter Alleen von hohen breitbelaubten Bäumen ist in der Nähe der Städte und Dörfer zu empfehlen“ (Keil 1811, 225). „Die Polizei-Beamten sind verbunden, auf die Erbauung neuer Häuser eine genaue Aufsicht zu haben, damit nicht durch eine unschickliche Anlage und Eintheilung derselben die öffentliche Gesundheit Gefahr laufe“ (Keil 1811, 226).
- 343 Im Adreßbuch der Stadt Mönchengladbach von 1865 ist ein Holzhändler Tillmann Lieven wohnhaft an der Krefelder Straße 163 eingetragen; dies verdeutlichte, daß Lieven nicht für den Eigenbedarf baute, sondern sich als Bauunternehmer betätigte.
- 344 Als Kaufpreis wurde dem Presbyterium eine Summe von 2.214 Thaler 18 Sgr. angegeben. In der Kostenaufstellung – „was gegenwärtig meine Baustelle kostet“ – hatte Lieven von den Ausschachtungskosten bis hin zum Material alle Posten aufgelistet. Die Bauplatzkosten wurden mit 1.100 Thaler eingesetzt (HSTA Reg.Düs.1012/166V).

- 345 Geometer Werner hätte vor Ort „mit dem Maaßstab bewiesen, daß die Wegelinie in der Karte nur 30 Fuß breit eingezeichnet ist“ (HStA Reg.Düs.1012/168 vom 18.10.58 und 6.10.1858) (Randbemerkung des Landrates von Wissmann „falsch“).
- 346 HStA Reg. Düs. 1012, 168 vom 18.10.1858 und 6.10.1858
- 347 In einem weiteren Schreiben an die KRd bat der Bürgermeister um eine Abschrift der Beschwerde des Presbyteriums, die er nicht kenne. Man hatte sich mit der Beschwerde direkt an die KRd gewandt (HStA Reg.Düs.1012, 165V).
- 349 Der schnelle Schriftwechsel war möglich, weil auch der Landrat in Gladbach ansässig waren und quasi Tür an Tür mit dem Bürgermeister saß. Dem Landrat schien die Angelegenheit ungewöhnlich stark am Herzen zu liegen.
- 350 Nach dem Bericht der Wegebaukommission mußte Lieven selbst bei einer 30 Fuß breiten Straße „einen Theil seines Eigenthums abtreten“. Hierzu war er ohne Entschädigung; zu mehr aber nicht bereit. Mitglieder der Wegebaukommission waren: J. W.Brinck jun., Greven, Her ... (?), Genenger, Georg Widenmann als Beigeordneter und Rottländer (HStA Reg.Düs.1012/168).
- 351 HstA Reg. Düs. 1012, 170 vom 6.12.1858
- 352 Desweiteren erhielt der Bürgermeister eine Abschrift des Reskriptes des Königlichen Handelsministeriums vom 12.August (1857 oder 1858) zur „Kenntnisnahme u(nd) Beachtung der darin aufgestellten Gesichtspunkte“.
- 353 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 14.1.1859
- 354 HStA Reg. Düs. 25616, o.N. vom 7.2.1859
- 355 Kreisbaumeister Lange trat im Bauplanverfahren fachlich versierter als sein Vorgänger, Bauinspektor Weise, auf.
- 356 Bereits im Frühjahr 1860 war es zu einer „Immediat-Vorstellung“ der Witwe Krapohl und Gen. bezüglich der Hirtzhütter Straße gekommen: hier ging es um einen Einspruch bezüglich des Bückler'schen Neubaus, der bis hinauf zum Berliner Ministerium getragen wurde (HStA Reg.Düs.25616/o.N. vom 22.1.1860). Die Eingabe erledigte sich durch die Fertigstellung des Hauses (HStA Reg.Düs.1012/210).
- 357 Die Straße nach „Hirtzhütte“ wurde später umbenannt (HStA Reg. Düs. 1012, 202).
- 358 Mit dem Hinweis auf die „Majorität“ wurde deutlich, daß nicht der gesamte Stadtrat diese Auffassung vertrat. Welche Interessenpolitik sich hier durchsetzte, konnte nicht mehr geklärt werden. Eine konsequente Haltung der Stadtverordnetenversammlung zur Frage vorspringender Baulinien bestand nicht, da die Straßenfläche anderen Grundeigentümern sehr wohl abgetreten wurde.
- 359 HStA Reg. Düs. 1012, 207 vom 24.8.1860
- 360 Für den Beginn des Neubaus sei es jahreszeitlich sowieso zu spät.

- 361 Wegen der zwischenzeitlich erfolgten Eingemeindung ist kein direkter Vergleich mit den Ergebnissen von 1820 möglich. Aus der Gesamtstatik der Volkszählung 1867 konnten für einzelne Ortsteile, vor allem in der ehemaligen Spezialgemeinde Oberriedergerburth, die Berufsgruppenverteilung (Männer und Frauen) herausgezogen werden.
- 362 Pesch: Der Ortsteil Pesch war durch seine Lage an Standort von 2 Textilfabriken. Von den 92 Nennungen waren 20 Fabrikarbeiter, 17 Tagelöhner, 5 Färber sowie 12 Handwerksmeister vom Bäcker über Schreiner bis Schneider und 6 Ackerer. Bereits einige mit der industriellen Tätigkeit verknüpfte Berufsbezeichnungen tauchten auf, wie der „Werksmeister“.
Speick: Der Ortsteil Speick, am Südrand des Berghanges sowie am alten Weiher und Gladbach gelegen, bot gute Voraussetzungen für die Ansiedlung von Spinnereien; drei Textilbetriebe waren hier ansässig. Hier wohnten auch die Facharbeiter der Textilindustrie, wie die Färber; hinzu kamen einige Handwerker- und Kleinhändlerfamilien. Von den 172 Eintragungen (davon 4 Betriebe) wurden 41 als Tagelöhner und 21 als Fabrikarbeiter genannt; 10 Färber und Bleicher, 9 Bauhandwerker und nur 2 Landwirte wurden gezählt (eigene Auswertung: Adreßbuch von Mönchengladbach 1865).
- 363 Als: Im Ortsteil Als wurden von den 164 Haushaltsnennungen noch 15 als „Weber“ aufgeführt. 37 Tagelöhner- und 37 Fabrikarbeiterfamilien dominieren die textiltgewerbliche Beschäftigungsstruktur. Doch auch 13 Handwerksmeister, Schuhmacher und Schneider, 11 zum Baugewerbe gehörende Familienvorstände und einige kleinere Beamte (wie Telegraphengehilfe oder Bahnwärter) sowie 4 Ackerer kamen hinzu.
Hardterbroich: In Hardterbroich wurde 167 Nennungen einschließlich 4 Betriebe aufgeführt: eine Papierfabrik, Holz- und Kohlenhandlung, 41 Tagelöhner, 27 Fabrikarbeiter und immerhin noch 21 Weber sowie 8 Färber/Drucker wurden verzeichnet. Interessant sind noch die hier lebenden 3 Lehrerfamilien und noch 6 Landwirte.
Sittard: Im Ortsteil Sittard (56 Eintragungen) lebten 13 Tagelöhnerfamilien, 5 Fabrikarbeiter und 2 Färber; 6 Eintragungen kamen aus dem Baugewerbe. Hinzukamen kleinere Beamte (wie Postbote und Eisenbahner) und 4 Landwirte (Eigene Auswertung: Adreßbuch von Mönchengladbach 1865).
- 364 Brandenburg: Im stadferner gelegenen Brandenburg waren noch 20% als Ackerer eingetragen (44 Nennungen). Hinzukamen weitere 13 Nennungen von Tagelöhnerhaushalten. Fabrikarbeiter lebten nur 2 im Ortsteil; dagegen weitere Weber, Schneider und Schuhmacher, d.h. in der Regel überwiegend das einfache Handwerk und die Heimarbeit (Eigene Auswertung: Adreßbuch von Mönchengladbach 1865).
- 365 Lürrip: Hier lebten 1864 1.254 Einwohner und noch 242 Familien (1/5) waren hier als „Weber“ eingetragen. Ein weiteres Fünftel wurde als Fabrikarbeiter geführt; 15% als Tagelöhner. Neben einer Baumwollspinnerei und einer Fabrik für halbwoollene Waren fanden sich ein Kleinhändler und Bäcker sowie einige „Bauleute“, 7 Eisenbahner, ein Lehrer, ein Landbriefträger und 10% Landwirte ein (Eigene Auswertung: Adreßbuch von Mönchengladbach 1865).
- 366 Blumenberg: Hier lebte eine überdurchschnittliche Anzahl von Tagelöhnern (28%) und Fabrikarbeitern (22%). Von den 183 Eintragungen wurde nur ein „Ackerer“ angegeben. Einige Kleinhändler in Kombination mit Bäckerei und Wirtschaft wurden genannt; auffallend waren die Vertreter „alter“ Berufszweige wie Stuhlflechter, Holzschneider, Kupferschlosser, Orgeldreher, Regenschirmmacher, Bürstenbinder. Eine Fabrik für Wartenherstellung wurde aufgeführt (Eigene Auswertung: Adreßbuch von Mönchengladbach 1865).

- 367 Buscher: In Buscher lebten fast ausschließlich Fabrikarbeiter (41%) und Tagelöhner (23%) (Eigene Auswertung: Adreßbuch von Mönchengladbach 1865).
- 368 Eicken: Der Ortsteil Eicken zählte 1864 1.229 Einwohner mit 308 Familien. Im Adreßbuch waren 6 Textilfabriken (vor allem mit gemischten Stuhlwaren) und zwei mechanische Webereien aufgeführt; entsprechend hoch war der Anteil der Textilarbeiter: 51 Nennungen als Fabrikarbeiter, 43 Nennungen als Tagelöhner und 18 Weber. Doch auch Bürogehilfen, Schlossergeselle, Fabrikweber, Schaffner oder Geschäftsführer wurden genannt. Vermutlich durch die Nähe zum Bahnhof finden sich hier eine Kohlenhandlung, der neue Zweig einer „Bauunternehmung“ und eine Fabrik für feuerfeste Steine (Eigene Auswertung: Adreßbuch von Mönchengladbach 1865).
- 369 Auswertung des Adreßbuches von Mönchengladbach: Krefelder Straße in den Jahren 1865/1879
- 370 Erst 1892 wurde die „Weberei von Leonhardt Josten mit ca. 150 Arbeitern errichtet“ (StAMg 1c-2720, 6). Die Anzahl der Spinnereiarbeiter nahm von 1855 bis 1861 von 405 auf 1.708 zu.
- 371 1903 sollen von den 4.428 in Gladbach-Land wohnenden Fabrikarbeitern 57% in der Stadt Mönchengladbach gearbeitet haben (StAMg 1c-2720).
- 372 Siehe Fluchtlinienpläne Nr. 101, geändert durch Beschluß der STVV 22.1.1883, 9.11.1891 und 6.10.1909 (StAMg) sowie A 173 (1883).
- 373 Nach Bell kaufte ein Caspar Nonnenmühlen den Hof von einem Brinck auf und baute dort zusammen mit dem Baumeister Heinrich Schmitz mehrere Häuser (Bell 1986, 51ff).
- 374 Die „Gladbacher Aktien-Baugesellschaft“ wurde 1869 gegründet und ist eine der ältesten Gesellschaften Deutschlands. Mit dem großen Zustrom an Bevölkerung ab 1867 konnte die Privatbautätigkeit den Bedarf nicht decken. Entsprechend der Vorbilder der Zeit (z.B. Mühlhausen) wollte man seitens der Unternehmer den Bau von Arbeiterhäusern fördern und sich in Zeiten stark wachsender Textilfabriken einen seßhaften Arbeiterstamm sichern (Grolman 1912, 6). „Die Gründer der Aktienbaugesellschaft waren ausschließlich Fabrikanten“ (Grolman 1912, 5). Bis 1909 erbaute die Aktienbaugesellschaft 785 Erwerbshäuser, 31 Miethäuser, 1 Verwaltungsgebäude und ein Volkskaffeehaus (Grolman 1912, 27).
Die Bauentwicklung bezüglich der „Verkaufshäuser“ zeigte sich wie folgt: 1870 39, 1871 38, 1872 23, 1873 28, 1874 41, 1875 38, 1876 38, 1877 20, 1878 4, 1879 und 1880 keine, 1881 2, 1882 2, 1883 und 1884 keine, 1885 6, 1886 12, 1887 24, 1888 24, 1889 22, 1890 26, 1891 26, 1892 und 1893 keine, 1894 18, 1895 16, 1896 10, 1897 6, 1898 25, 1899 20, 1900 36, 1901 47, 1902 24, 1903 20, 1904 22, 1905 27, 1906 26, 1907 42, 1908 33 (Grolman 1912, 83). Der Mietwohnungsbau begann 1890.
- 375 Die Grundstückspreise stiegen ständig. „Während in den ersten Jahren einzelne Grundstücke schon zu M. 1.650 bis 2.100 per Morgen = M. 66 bis 84 per Ar erworben werden konnten, wurden hierfür später M. 3.600 bis M. 6.000 per Morgen = M. 144 bis 240 per Ar“ gezahlt (Gladbacher Aktienbaugesellschaft 1902, 6). Die Steigerung der Grundstückspreise war größer als die der Herstellungspreise: 1870 wurde für ein Haus z.B. 3.100 Mark gezahlt; ein vergleichbares kostete 1890 3.920 Mark. Der Grundstückspreis für einen preußischen Morgen stieg dagegen von 2.280 auf 4.444 Mark (Grolman 1912, 53). Für die billige Herstellung von Gebäuden war es zu Beginn für die Baugesellschaft wesentlich, Grundstücke zu erwerben, deren Boden sich zur Anfertigung von Ziegelsteinen eignete.

- 376 Der Nordwesten blieb nach Grolman frei von Bauvorhaben der Gladbacher Aktienbaugesellschaft, da „in den dort liegenden Bauerschaften schon viele Kleinwohnungen vorhanden“ waren (Grolmann 1912, 17). M.E. muß berücksichtigt werden, daß a. eine Bebauung der Flächen im Nordwesten der Stadt eingeschränkt war, da sich hier das Gemeindegebiet von Obergeburth anschloß und b. zudem die Entfernung zu den Arbeitsplätzen größer war. Die bis 1902 errichteten 615 Verkaufshäuser wurden „möglichst unter Berücksichtigung der Lage der Arbeitsstätten“ verteilt in der Stadt angelegt (Gladbacher Aktien-Baugesellschaft 1902, 11). Größere, zusammenhängende Bereiche stellten die sogenannten „Kolonien“ dar: Eickenerhöhe mit 61, Eintracht- und Rohrstraße mit 28, Elisabeth- und Wiesenstraße mit 45, Friedens- und Hoffnungsstraße mit 47, Sandradstraße mit 16, Feld-, Grün-, Paul-, Peter- und Benderstraße mit 167, Broich-, Acker-, Flur- und Reiherstraße mit 159, Dahl (Landgemeinde) mit 30 und Waldhauserhöhe (Landgemeinde) mit 48 Häuser (Gladbacher Aktien-Baugesellschaft 1912, 11). Die ab den 1890er Jahren gebauten 31 Miethäuser (für 1.300 Bewohner im Jahre 1902) verteilten sich wie folgt: Pescher- und Reiherhüttenstraße 8, Bonnenbroichstraße 5, Eintracht-, Rohr- und Lürriperstraße 8, Folradplatz – und Quirinstraße 8 und Waldhauserhöhe (Landgemeinde) 2 (Gladbacher Aktien-Baugesellschaft 1912, 13).
- 377 Am Ende der Fliethstraße – Ecke Viktoriastraße – entstand 1852 eine erste Weißweberei mit Dampfmaschinen von Christian Lamberts, die 1854 erweitert wurde (Lamberts & May), nachdem die Handspinnerei 1848 abgebrannt war (Bell 1986, 39). Ebenfalls in der Viktoriastraße entstand 1857 eine weitere mechanisierte Fabrik von Görtz und Kirch. Um 1856 „bauten Croon und Klausen an der heutigen Luisenstraße eine Fabrik, die im August 1879 abbrannte“ (Bell 1986, 21). Im Gelände der heutigen Vitusstraße begann 1840 bis 1850 der Unternehmer Friedrichs „einen Ringofen zu bauen und das ganze Gebiet auszuziegeln“; vorher stand dort „weit und breit kein Haus und keine Fabrik“ (Bell 1986, 37).
- 378 Da die Darstellung des Gebäudebestandes im Bauplan keine Nutzungsdifferenzierungen vornahm, wurde anhand des Adreßbuches von Mönchengladbach für das Jahr 1865 die Lage der Textilbetriebe festgestellt und in einer Abbildung zusammengestellt.
- 379 „So sind in der Stadtgemeinde Gladbach in den letzten Jahren Eicken, Drieschfallthor und Als, früher besondere Ortschaften, durch fast ununterbrochen zusammenhängende Häuserreihen miteinander und der Stadt Gladbach verbunden und stellen nur noch einen Theil der letzteren dar. Dasselbe Verhältnis wird voraussichtlich in nicht langer Zeit rücksichtlich der Ortschaften Hermges, Buscher und Brandenburg, sowie Reyerhütte und Hardterbroich eintreten, wie denn jetzt schon die durchführende Cöln-Venloer-Bezirksstrasse zwischen Gladbach und Rheydt und zum Theil auch zwischen Rheydt und Odenkirchen, sowie die Communal Chaussée von Gladbach nach Geneicken bis Hardterbroich fast ohne Unterbrechung auf beiden Seiten mit Häuserreihen besetzt ist ... So sind insbesondere unter Gladbach in Eicken, Drieschfallthor, Reyerhütte, Lürrip und Hardterbroich viele Fabriken, Spinnereien, Webereien, Rauherei, Druckerei, Färberein, Appretur – Anstalten, mechanische Werkstätten, Destillieren und dergleichen, welche theils mit, theils ohne Dampfkraft arbeiten, sowie der Central-Bahnhof der Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter-Eisenbahn gelegen, und wohnen dort in grosser Anzahl Fabrikanten, städtische Gewerbetreibende, Handwerker und Fabrikarbeiter. – Auch wird von hier aus der Kohlen- und Holzhandel für die Gemeinde und Umgegend grossen Theils betrieben“ (Schubarth 1861, 48).
- 380 Von der Waldhausener Straße bis zur heutigen Mozartstraße erstreckte sich ein mächtiger Sandhaufen, der dem Sandgrubenbesitzer Christian Reiners gehörte. Bauunternehmer Heinrich Schmitz erwarb in den 1870er/80er Jahren „das ganze Gelände mit älteren Häusern und allem, was darauf stand“, kieste es aus, legte die Straßen an und erbaute die Häuser (Bell 1986, 18). Auch die Heinrich-

- straße, in deren Bereich sich um 1840 „nur Obst- und Gemüsegärten“ befanden, bebaute Schmitz mit Häusern (Bell 1986, 20).
- 381 1870 gehörten der Stadt Mönchengladbach 40,01 ha (davon 2,73 ha bebautes und 37, 28 ha unbebautes Land). Die Gesamtfläche der Stadt betrug 12.000 ha (Gladbacher Aktien-Baugesellschaft 1969, 16).
- 382 Zusammenlegung von Parzellen bezogen auf die Nummerierung im Katasterplan von 1812: 134/135, 148/149, 159/160, 136/167, 170/171, 172/173, 178/179, 192–194, 195–198, 218/219, 231/232, 245/246 (eigene Zusammenstellung).
- 383 Angaben hierzu wurde in der Untersuchung von Becker (1925) nicht genau quantifiziert. „Daß der mit der regen Bauthätigkeit naturgemäß eingetretene zahlreiche Besitzwechsel eine fortschreitende Steigerung der Grundstückspreise herbeigeführt hat, kann selbst angesichts des Umstandes keine auffallende Thatsache sein, daß es bisher nie an genügenden und geeigneten Bauplätzen gemangelt und hierzu ein Mangel auch auf absehbare Zeit nicht eintreten wird“ (Verwaltungsbericht 1886–1897).
- 384 „Wo hier bis dahin Gelände für 5 und 6 M pro qm zu haben war, zahlte man jetzt 18–22 M. Im Jahre 1913 betrug die Preise hier 30–40 M für den Geviertmeter“ (Becker 1925, 208).
- 385 Von den „Erwerbshäusern“ wurden bis 1909 714 im Cottagesystem und nur 71 als Reihenhäuser gebaut. Im Gegensatz zu den anderen Bauvereinen im Rheinland lag der Anteil an Doppel- und Zweifamilienhäusern überdurchschnittlich hoch: in Mönchengladbach 76%, Rheinland 53% (Grolman 1912, 42). Die Cottagehäuser wurden auf 240 bis 300 qm großen Grundstücken gebaut; die bebauten Flächen betrug 65 bis 80 qm. Ein 5 bis 6 m breiter Vorgarten war den Häusern vorgelagert; z.T. auch, um bei Bedarf diese Flächen für eine später notwendige Straßenerweiterung, der in der 1. Stufe sehr schmal ausgebauten Straßen (7,50 m) zu nutzen. Die Häuser waren sehr preiswert. Durch die starke und über Jahrzehnte beibehaltene Typisierung der Häuser konnte der Herstellungspreis reduziert werden. $\frac{3}{4}$ der Bewohner der Eigenheime waren Industriearbeiter (Grolman 1912, 48ff). Der Übergang der Häuser „in Spekulationshände“ (Grolman 1912, 25) war bis 1909 nicht feststellbar. Durch die Aufnahme von Mietern waren die Häuser häufig überfüllt.
- 386 Auf insgesamt 32 ha und 950 Baustellen (Becker 1925, 101) errichtete die Baugesellschaft bis 1913 Gebäude.
- 387 Bis 1901 wurden 31 größere Miethäuser errichtet; nach 1901 folgte der Ausstieg aus dem Mietwohnungsbau mit der Begründung der hohen Kosten des Bauens an vollausgebauten Straßen (Becker 1925, 180).
- 388 „Die Kosten des Baus einer 15 m breiten Straße würden sich in Vorkriegszeiten für ein Haus der Gesellschaft auf etwa 200 M belaufen haben, betrug jedoch bei einer 7,5 m breiten Straße nur etwa 100 M“ (Becker 1925, 66). Weitere Angaben zu den Auswirkungen der Straßenbaukosten auf den Herstellungspreis etc. siehe Grolman 1912, 20ff.
- 389 Es wurde Pumpen erlaubt.
- 390 Dabei soll es sich um ein relativ seriöses Bauunternehmertum von überwiegend Kleinunternehmern gehandelt haben (Becker 1925, 176).

- 391 Becker begründete das geringe Engagement der Industrie – bei doch hoher Nachfrage insbesondere der Textilarbeiter – damit, daß das häufig durch Krisen belastete Textilgewerbe über wenig Kapital verfügte bzw. dieses nicht in den wenig rentablen Wohnungsbau investieren wollte und sich lieber an den gemeinnützigen Unternehmungen beteiligte (Becker 1925, 184).
- 392 In den 1870er Jahren war die Privatbautätigkeit nicht so groß und führte bei der hohen Nachfrage nach Arbeiterwohnungen zum Eingreifen der Industriellen und zur Gründung der Aktien-Baugesellschaft. „Der Bauspekulation traten die hohen Preise der Baumaterialien, Löhne und Baustellen hindernd entgegen, weil eine Steigerung der Miete nicht in entsprechendem Maße eintrat“ (HK 1873, 11). Ende der 1870er Jahre setzte wieder eine größere Bautätigkeit ein, und man stellte überwiegende Arbeiterwohnungen her. Die Überproduktion, bei der auch das Bauhandwerk wie in anderen Städten mit vielen Nichtfachleuten besetzt wurde (Becker 1925, 174), führte bereits 1881–1884 zur Verlangsamung der Bautätigkeit. Für 1884 gab Becker einen erneuten Mangel an Wohnungen an; die Mietpreise stiegen (1925, 171). Die Bautätigkeit stieg erneut stark an. In den 1890er Jahren erfolgte als Reaktion auf das vorher produzierten Überangebot erneut eine sehr geringe Bautätigkeit. Ein kurzzeitiger Anstieg der Bauproduktion sank unter dem Eindruck der allgemeinen konjunkturellen Krise 1901–1902 mit einem Tiefstand in den Jahren 1902 und 1903.
- 393 Dies hing mit der geänderten Geschäftspraxis der Gladbacher Aktienbaugesellschaft zusammen, die sich mehr und mehr dem Mietwohnungsbau für Arbeiter zuwandte und die Produktion von Kleinhäuser reduzierte.
- 394 Noch unbebaut bis 1879 waren der Bereich im Westen der Altstadt im Bereich des ehemaligen Weiher sowie im Nordwesten das Gebiet des ehemaligen Waisenhauses; einige Querstraßen im Rasterplangebiet fehlten ebenso. Alle anderen Straßen waren im wesentlichen ausgebaut bzw. z.T. mit Gebäuden angebaut, wenn auch noch nicht in jedem Falle in fertigem Zustand mit Pflasterung, Bürgersteig usw..
- 395 Nach 1883 nahm der Wasserverbrauch zu und das Rohrnetz wurde bis 1899 auf 65 km vergrößert. 1908–1910 mußten neue Wassergebiete erschlossen werden und der imposante Neubau des Wasserturmes an der Viersener Straße entstand (Becker 1925, 84).
- 396 1854 wurde durch eine private Gasanstalt die Versorgung mit Gasbeleuchtung vorgenommen; anfänglich nur für Straßenbeleuchtung und erst später für Haushalte. 1925 stellte Becker fest, daß bei dem „größten Teil der vor 1900 erbauten Privathäuser fast ausschließlich die Gasbeleuchtung“ bestand (Becker 1925, 90).
- 397 1. Strecke : Krefelder Straße, Kaiserbad, Viktoriastraße, Rheydt, Mülfort; 2. Strecke: Elektrizitätswerk, Krefelder Straße, Dahlemer Straße, Waldhauser Straße, Waldhausen (Becker 1925, 91).
- 398 Liste aller im Geltungsbereich des Stadtbauplanes fallenden Straßen, einschließlich der im 19. Jh. nachträglich eingefügten : Albertusstraße, Abteiplatz, Abteistraße, Bahnhofstraße, Barbarossastraße, Krefelder Straße (Später Hindenburgstraße), Croonsallee, Dahlemer Straße, Ferdinandstraße, Fliescherberg, Flieth, Fliethstraße, Friedrichstraße, Gartenstraße, Gasthausstraße, Geroplatz, Hermannstraße, Hittastraße, Hochstraße, Kaiserplatz, Kaiserstraße, Kapuzinerstraße, Karlstraße, Kirchstraße, Klosterstraße, Knopsstraße, Königsplatz (später Bismarckplatz), Königstraße, Lüpertzender Straße, Ludwigstraße, Luisenstraße, Markt, Marktstiege, Neustraße, Nordstraße, Parkstraße, Regentenstraße, Spatzenberg, Speickerstraße, Stepgasse, Thurmstraße, Vereinsstraße, Viersener Straße, Waldhauser Straße, Wallstraße, Weberstraße, Weiherstraße, Wilhelmstraße

- 399 Die Bearbeitung der alten Fluchtlinienpläne konnte noch im Katasteramt der Stadt Mönchengladbach erfolgen; heute befinden sich die Fluchtlinienpläne der „A-Nummern“ im Stadtarchiv.
- 400 Es wurden sämtliche Protokolle der Stadtverordnetenversammlung zwischen 1878 und 1900 durchgearbeitet, die in der Gladbacher Zeitung veröffentlicht wurden (Stadtarchiv Mönchengladbach). Ab 1890 wurden die Protokolle sowohl in der Gladbacher Zeitung als auch der Gladbacher Volkszeitung veröffentlicht, in denen unterschiedliche Wichtungen und Wertungen erfolgten. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jh.s nahmen die Aussagen zum Stadtbauplangebiet kontinuierlich ab, da die bauliche Realisierung weitestgehend abgeschlossen war. Ab 1900 wurden daher die systematische Auswertung der Stadtverordnetenprotokolle nicht weiter verfolgt, sondern lediglich den auf den förmlich festgestellten Fluchtlinienplänen aufgeführten Hinweisen auf Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung nachgegangen. Als weitere Quelle dienten die Verwaltungsberichte von 1859 bis 1900. Neben den Verwaltungsberichten und den Protokollen der Stadtverordnetenversammlungen wurden für das „Rasterplangebiet“ die noch vorhandenen Fluchtlinienpläne (Sammlung A) zusammengetragen; Pläne und entsprechende Stadtverordnetenprotokolle zugeordnet und ausgewertet. Die vollständige Durcharbeitung der Stadtverordnetenprotokolle bis 1900 läßt den Schluß zu, daß es sich bei den noch vorliegenden Plänen für das „Rasterplangebiet“ um die komplette Sammlung der in diesem Zeitraum für das Gebiet verabschiedeten Pläne handelte.
- 401 Bis Hausnummer 27 bzw. Nr. 6.
- 402 Regentenstraße: lt. Adreßbuch waren 1865 bis Nr. 27 sowie Nr. 2, 4 und 6 bebaut. In dieser frühen Phase war die Regentenstraße bereits Wohnsitz der städtischen Honoratioren wie Landrat Schubarth (Nr.17) oder Beigeordneter Peltzer (Nr.19), verschiedene Fabrikanten wie Benjamin, Erckens, Bornefeld etc. Laut Adreßbuch von 1878/79 tauchten die vorgenannten Personen nicht mehr auf, d.h. es fand bereits ein Bewohnerwechsel statt.
Die Bebauung war bis zu den Hausnummern 47 (Baulücke Nr. 35 und 45) durchgängig vorangeschritten; im weiteren vereinzelte Gebäude und Gebäudegruppen wie ab Nr. 59 (Fabrikbesitzer Hardt), Nr. 61 (Kreisbaumeister Everding) sowie 123, 125, 127, 131, 139, 145 (Wirt, Färbereigeselle, Gemüsehändler etc.) sowie Nr. 159, 161, 163, 199. Bei den geraden Hausnummern waren weiter aufgeführt die Nr. 34–40, 44–64, 74–82, 90, 142–158, 162–166, 190–198 (ab der Nr. 70 auch überwiegend Handwerker wie Bäcker, Schreiner, Schlosser, Wirte, kleinere Beamte von Bahn und Post, Färber). Während die stadtnahen Bereiche der Regentenstraße also anscheinend von städtischen Honoratioren bewohnt wurde, konnte der östliche Teilbereich eher als mittelständisches Wohngebiet charakterisiert werden. Laut der Akte 1c-802 (StAMg) waren 1867 in der Regentenstraße 24 Wohnhäuser mit 30 Haushalten und nach 1c-765 (StAMg) im Jahr 1871 bereits 43 Wohnhäuser und 65 Haushalte vorhanden.
- 403 Albertusstraße: 1865 lt. Adreßbuch noch unbebaut; 1878/79 waren die Häuser Nr. 1, 9–15, 31 und Nr. 8–14, 26–38 bewohnt. Als typische Auswahl unter den Berufsgruppen tauchten auf: Buchhalter, Advokat, Kommiss, Agent, viele Kaufleute, Techniker, Musiker, Wegebaumeister etc. Die Zahl der Wohnhäuser wurde für 1871 mit 12 angegeben (StAMg 1c-765).
- 404 Bahnhofstraße: 1865 lt. Adreßbuch nur Nr. 1 und 2 (Eisenbahner und Stationsvorsteher genannt; 1878/79 waren bewohnt die Nr. 1, 3, 9–19, 31–35, 43–55 und die Nr. 2–4, 8–30, 54, 56, 66–72. Die Bewohnerschaft setzte sich in dem dichter bebauten südlichen Teilbereich aus einer Mischung von Kaufleuten, Wirten, Fabrikanten, Handwerkern und kleineren Beamten zusammen, während im Norden die gewerbliche Produktion bestimmend war: Steinhandlung, Kohlenhandlung, Fabrikant.

- 405 Karlstraße: Hier wurden erst 1878/79 eine Nennung aufgeführt und zwar die Häuser Nr. 3 (Kaufmann), Nr. 4 (Rentner), Nr. 8 (Reisender), Nr. 10 (Mech. Weberei Bötterlin), Nr. 12 (Fabrikant Cohnen, ohne Geschäft).
- 406 Ferdinandstraße: 1865 lt. Adreßbuch noch unbebaut; 1878/79 waren die Häuser Nr. 1, 3–9, 13, 15, 19 und Nr. 4, 6, 10–16, 20, 22 bewohnt. Der Anteil der Tagelöhner war sehr groß; ebenso die Berufe der Bauarbeiter, Kleinhändler, Wirte stark vertreten. Es kann somit von einer eher proletarischen Struktur der Straße gesprochen werden.
- 407 Hermannstraße: erst 1878/79 waren 4 Häuser gebaut: Nr. 1 (Rentner), Nr. 8 (Prokurist Quack), Nr. 10 (Rentner und Lehrer), Nr. 12 (Bierhandlung und Fabrikant Remy).
- 408 Kaiserstraße: 1865 lt. Adreßbuch nicht bebaut; 1878/79: Nr. 4 (Zimmerer Hütten), Nr. 6 (Rentnerin und Kommis Weisweiler), Nr. 15 (Kaufmann Commes), Nr. 17 (Kaufmann Kamphausen), Nr. 34 (Papierhandlung Lambertz), Nr. 36 (Musik-Direktor Lange und Kaufmann Finger, ohne Geschäft).
- 409 Kaiserplatz: 1865 lt. Adreßbuch noch nicht bebaut; 1878/79: Nr. 1 (Fabrikbesitzer Brandts), Nr. 2 (Kataster-Kontrolleur und Kommissär Wülfing), Nr. 10 (Ober-Inspektor), Nr. 11 (Kommis Herstatt), Nr. 15 (Kaufmann Eggeling), Nr. 16 (Dampfziegeleibesitzer Bloem), Nr. 17 (Agent Camp), Nr. 18 (Bürgermeister Kaiser), Nr. 22 (Arzt Dr. Kehren).
- 410 Vereinsstraße: 1865 lt. Adreßbuch nicht bebaut; 1878/79: Nr. 1 (Schriftsetzer), Nr. 2 (Bauführer), Nr. 6 (Baumaterialien), Nr. 16 (Riethmacher und Buchbinder), Nr. 18 (Rentnerin).
- 411 StAMg Fluchtlinienplan A 44
- 412 StAMg Fluchtlinienplan a 95
- 413 StAMg Fluchtlinienpläne A 219, A 329 und A 402
- 414 Es war zwischen der Stadt und der Familie Croon umstritten, wem die Straßenflächen gehörten. Nach der Ansicht des Bürgermeisters war das Aligement festgestellt, und da die Straße seit Jahren von der Stadt unterhalten würde, könne sie wegen Verjährung nicht mehr dem öffentlichen Verkehr entzogen werden (Gl.Ztg. 17.11.1890).
- 415 StAMg Fluchtlinienplan A 219
- 416 StAMg Bebauungsplan A 329
- 417 StAMg Bebauungsplan A 329, 1905
- 418 Gl.Ztg. vom 29.7.1884, Nr. 174
- 419 a. Verlauf der Ferdinandstraße nach Plan a 44 und b. Verlängerung der Kaiserstraße nach Plan a 95
- 420 Verwaltungsbericht 1880 bis 1886, 126
- 421 Siehe auch Plan Nr. 308: Platzdarstellung aus dem Jahr 1903. Die Grunderwerbskosten betragen 31.663 Mark.

- 422 Für das Adreßbuch von 1887/1888 konnte die Untersuchung nicht weitergeführt werden, da nicht nach Berufen unterschieden wurde.
- 423 Ebenso die Daten der förmlichen Feststellung, der Genehmigung durch die Stadtverordnetenversammlung und der Veröffentlichung des Protokolls in der Gladbacher Zeitung.
- 424 Plan A 71/ Bl. I und II: 1880: Straßenverbreiterung Bahnhofstraße, STVV (= Stadtverordnetenversammlung) 26.4.1880, F.F. (= förmlich festgestellt) 21.6.1880 und 1888: Aufhebung Straße Nr. 38–39 und Straßenverbreiterung Bahnhofstraße, STVV 30.4.1888, Gl.Ztg. 1.5.1888, Nr.101, F.F. 14.7.1888: Bahnhofstraße zwischen der Krefelder Straße bis kurz vor der Kaiserstraße: 1880 wurde die Straßenbreite von 40 Fuß (12,55 m) von der Vereins- bis zur Regentenstraße aufgehoben und zwischen der Vereins- und Kaiserstraße auf 45 Fuß (14,12 m) und von der Kaiserstraße bis zur Regentenstraße auf 48 Fuß (15,06 m) festgesetzt. Gegen die Straßenverbreiterung wurden keine Einwände erhoben. Da insbesondere der obere, nördliche Teilbereich noch nicht bebaut war, konnte die neue Straßenbreite für die sich herauskristallisierende größere Verkehrsbedeutung der Bahnhofstraße „freier“ festgelegt werden. 1888 wurde die Straße Nr. 38–39 des Stadtbauplanes aufgehoben und die westliche Bauflucht der Bahnhofstraße zwischen der Straße 38–39 und der Kaiserstraße zwecks Verbreiterung auf 14,13 m verschoben. Ein Einwand gegen die Aufhebung der Straße wurde von der KRd am 6.7.1888 zurückgewiesen. Der Bürgermeister führte in der STVV vom 1.5.1888 aus, daß der Fortfall der projektierten Straße bereits früher geplant gewesen sei, da „deren Ausbau nicht mehr rationell sein würde wegen der geringen Tiefe“. Zwischen der Kaiser- und Regentenstraße war eine Offenlegung der Bahnhofstraße nicht möglich, da das landwirtschaftliche Anwesen der Familie Deuß mit Scheune, Stallungen und Gärten noch in die projektierte Fläche hineinragte. Auf dem Plan a 71 wurde so auch vermerkt, daß für eine Auslegung eine Enteignung nötig ist. Diese Barriere durch den Besitz Deuß ist noch im Stadtplan von 1891 deutlich dargestellt. Erst 1893 konnte der Ausbau der Bahnhofstraße in diesem Teilbereich erfolgen, „nachdem die Erben Deuß, deren Grundstück an der Sittardstraße in die projektierte Straßenführung des Bahnhofstraße einschneidet, sich nach mehrjährigem Streit in der Stadtverordnetenversammlung über eine Enteignung zur Offenlegung bereit erklärt hatten“ (Diekamp 1990, 98) sowie STVV 9.1.1893. Östlich der Bahnhofstraße waren weiterhin 1888 einige „Ziegelfelder“ als Nutzung eingetragen. Ein weiterer Prozeß um die Entschädigungssumme von in die Bahnhofstraße fallenden Grundstücken wurde mit Braun und Thomée geführt (Gl.Ztg. 7.7.1885).
- 425 Plan A 31: 1882, Neufestsetzung der Baufluchten zwecks Straßenverbreiterung der Straße Nr. 35–90 und Nr. 34, 35–36 (Hermannstraße und Kaiserstraße), STVV 24.4.1882, Gl.Ztg. 25.4.1882, Nr. 96, F.F. 31.5.1882: Die alten Straßen- und Baufluchtlinien des Stadtbauplanes wurden zwecks Straßenverbreiterung (alt 40 Fuß = 12,55 m) aufgehoben und zwar Nr. 35–90 (bezeichnete Hermannstraße, zwischen Kaiserstraße und Spinnerei Croon) auf 15,0 m sowie Nr. 34, 35–36 (bezeichnete Kaiserstraße) auf 13,55 m. Es wurden keine Einwände erhoben. Bei der Hermannstraße wurde nur im Westen die alte Baulinie zurückversetzt und bei der Kaiserstraße nur die nördliche Straßenseite verschoben. An der Einmündung der Hermann- in die Regentenstraße (Nr. 22) wurde eine von allen Adjacenten gewünschte Verschwenkung der Straße um 1,26 m nach Westen vorgenommen. In der Stadtverordnetenversammlung 24.4.1882 verwies der Bürgermeister auf drei Proteste während der Offenlage (Schiedges, Gebr. Croon und Paulus), die sich durch „die Baufluchtlinien in ihrem Eigenthume beträchtlich geschädigt“ sahen (Gl.Ztg. 25.4.1882, Nr.96). Die Stadtverordneten betonten in der Diskussion den verkehrlichen Mißstand in der Hermannstraße und die Notwendigkeit der Straßenverbreiterung. Man folgte jedoch dem Vorschlag der Baukommission, die einen Kompromiß vorschlug und die Anliegerproteste „mehr oder weniger berücksichtigte“ (a. Abstumpfung der Ecke bei Paulus statt 10 m auf nur 2,5 m b. Anlage des westli-

chen Trottoirs des Mittelstückes der Hermannstraße parallel zum bereits bebauten östlichen Trottoir, c. Verbreiterung der Kaiserstraße auf nur 13,55 m (d.h. um 25 cm statt 80 cm im Norden). In der vermutlichen 2. Offenlage am 12.5.1882 wurden keine Bedenken mehr erhoben.

- 426 Plan a 95: a. Festsetzung Baufluchten Vereinsstraße STVV 16.5.1883, F.F. 27.7.1883, Gl.Ztg 7.8.1883 und 16.10.1883, b. Änderung der Baufluchtlinie der Kaiserstraße zwischen Albertus- und Bahnhofstraße STVV 19.9.1881: 1. 1881 Festsetzung der verlängerten Kaiserstraße zwischen der Albertus- und der Bahnhofstraße unter Aufgabe des im Stadtbauplan vorgesehenen Kreuzungsversatzes und in einer Breite von 15 m (alt: 12,55 m) bei der die Bauflucht der bestehenden Bebauung am nördlichen Platzrand des Kaiserplatzes geradlinig fortgeführt werden sollte; 2. 1883 wurde die Straßen- und Baufluchtlinie der Vereinsstraße zwischen der Albertusstraße und der Bahnhofstraße „nach Maßgabe“ des Stadtbauplanes festgesetzt, die Offenlage beschlossen und, da keine Einwände erhoben wurden, gemäß § 8 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 förmlich festgestellt. Der Stadtverordnete Zimmer hatte an der Vereinsstraße ein Baugesuch eingereicht. Laut Ortsstatut vom 19.10.1880 durfte keine Bauerlaubnis erteilt werden, wenn die Straße noch nicht für den öffentlichen Verkehr freigelegt wurde. Dies sollte jetzt geschehen sowie „die Kosten für den Ausbau der Straße auf halber Straßenbreite für die Länge des Baugrundstücks bar an die Stadtkasse abgeführt, auch Trottoir und Rinnen angelegt und mit der Kanaleinmündung auf der Bahnhofstraße in Verbindung gebracht werden“ (STVV 19.9.1881). Ein kleines Stück Terrain im Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße, welches sich in Privatbesitz befand, mußte noch enteignet werden. Die Kosten sollte der Baugesuchsteller übernehmen. Es entbrannte noch eine Debatte, ob die Bauerlaubnis überhaupt schon gegeben werden könne, da sich ja das Enteignungsverfahren hinziehen könne und damit das Ortsstatut nicht eingehalten würde. Die STVV nahm mit dem Hinweis auf ihr Recht, auch Ausnahmen vom Ortsstatut machen zu können, den Vorschlag der Baukommission an. Vermutlich wollte man dem Ratskollegen Zimmer keine unnötigen Steine in den Weg legen. Da in diesem Fall die Planung des Stadtbauplanes vollständig übernommen wurde, wurde die Erstellung eines neuen, förmlich festgestellten Planes nach dem Fluchtliniengesetz m.E. für die Einleitung des Enteignungsverfahrens notwendig.
- 427 Plan A 103: 1883/1886: Neufestsetzung Baufluchtlinie Teilbereich der Bahnhofstraße, STVV 29.1.1883, Gl.Ztg. 30.1.1883, Nr.15, F.F. 1.2.1884 sowie STVV 12.4.1886, Gl.Ztg. 14.4.1886, Nr.88: 1. 1883/1884 wurde für den Teilbereich der Bahnhofstraße zwischen der Regentenstraße und dem Bökel die Straßenführung nach dem Stadtbauplan aufgehoben und in leicht verschwenkter Form und mit wesentlich größerer Breite (22,0 statt 12,55 m) neu festgesetzt. Der Grund für die 22 m Straßenbreite stellte nach dem Protokoll der STVV (Gl.Ztg. 30.1.1883, Nr.25) der geplante Bau des neuen Amtsgerichtes dar. Der Kreisbaumeister hatte nur eine Breite von 19 m vorgeschlagen. Die STVV wollte nur zustimmen, wenn der Fiskus die Kosten für die dann anfallende teilweise Verlegung des „bis zur Hälfte in Anspruch genommenen Bahnübergangs trägt“. Die 22 m wurden durchgesetzt und die dagegen erhobenen, nicht bekannten Einwände von der KRd zurückgewiesen. 2. 1886 wurde die v.g. Festlegung am östlichen Rand geändert und die Straße auf 18 m mit der Begründung verschmälert, daß mit Fortfall der Amtsgerichtsplanung die geringere Breite ausreichend sei (Gl.Ztg. 14.4.1886, Nr.88).
- 428 Plan A 44: 1886 Aufhebung und Abänderung Straße Nr. 8–9 und 4–9 und Festsetzung des Weges von der Bettrather- zur Ferdinandstraße, STVV 16.11.1885, Gl.Ztg. 17.11.1885, Nr.268, F.F. 5.2.1886: 1885 wurde die bestehende Wegeverbindung zwischen Bettrather- und Ferdinandstraße als Straßen- und Baufluchtlinie festgesetzt, die Straße Nr. 4–9 des Stadtbauplanes aufgehoben und die Straße Nr. 8–9 verändert. Es wurden bei der 14-rägigen Offenlage keine Einwände erhoben. Die Veränderung der Straßenführung wurde durch die Planung der Rheinischen Eisenbahntrasse

notwendig. Der konkrete Anlaß für die Planung war der Bauantrag eines Wilhelm Heinen, der an der Ecke Bettrather-/Ferdinandstraße ein Haus errichten wollte (Gl.Ztg. 17.11.1885, Nr.268).

- 429 Plan a 180: 1888 Änderung der nördlichen Baufluchtlinie der Regentenstraße, STVV 6.2.1888, Gl.Ztg. 9.2.1888, Nr.34, F.F. 17.3.1888 sowie Gl.Ztg. 11.1.1888, Nr.9.: 1888 wurde die Nordseite der Regentenstraße neu förmlich festgestellt (Vorgärten) und der Stadtbauplan im Bereich der Straßen Nr. 21–25 aufgehoben. Anlaß waren Baugesuche, die ein Abweichen von der Bauflucht der Regentenstraße erreichen wollten und man sich nach vielen Beratungen in der Baukommission darauf geeinigt hatte, „mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Regentenstraße und aus Schönheitsrücksichten“ (Gl.Ztg. 9.2.1888, Nr.34) keine Abweichungen zuzulassen und die Gesamtinteressen vor einzelnen Privatinteressen zu setzen. In der vorangehenden Sitzung der Stadtverordneten war es noch zu einer heftigen Debatte um die Vorgärten gekommen (Gl.Ztg 11.1.1888), da noch 1887 Bauten hätten vorspringen dürfen und man eine plötzliche Härte zu Lasten des konkreten Baugesuchstellers sah. Der alte Stadtbauplan hatte als reiner Straßenplan nur die Straßenmindestbreite und den Straßenverlauf angegeben. Baulinien, die nicht mit dem Straßenverlauf übereinstimmen, d.h. Vorgärten vorsahen, waren im Stadtbauplan nicht festgesetzt worden. Da sich an der Regentenstraße, als einzige Straße im Bauplangebiet bei den Neubauten der Vorgärten durchgesetzt hatte, prägten diese bereits das Bild der Straße. Mit der Festsetzung der Baufluchtlinie sollte diese geltende und als stadtgestalterisch positiv angesehene Praxis auch förmlich festgesetzt werden. Alle Neubauten und Wiederaufbauten nach einem Brand sollten diese Baulinie einhalten. Anlaß war das Baugesuch von Therstappen, der um eine Ausnahme und ein Vorrücken von 1 bis 2 m in die Baulinie bat, welche ihm in den ersten Verhandlungen wohl zugesichert worden war. Der Bürgermeister betonte in der Sitzung der STVV, daß man erst gar nicht in Verhandlungen mit den Privatinteressenten eintreten, nicht von der „einmal eingeschlagenen Bahn abweiche“ und die Dinge nur nach dem städtischen Interesse entscheiden soll. Später würde jeder über den 2 m Sprung den „Kopf schütteln und sagen; was mag das für eine städtische Verwaltung gewesen sein, die einen solchen Buckel in die Straße hat einbauen lassen“ (Gl.Ztg. 9.2.1888, Nr.34). Therstappen schien jedoch Fürsprecher bei den Stadtverordneten zu haben, die für eine abermalige Verhandlung sorgten. Der Bürgermeister griff unter regider Anwendung der Geschäftsordnung ein und brachte den Antrag der Baukommission zur Abstimmung. Wohl mehrere Stadtverordneten hatten diverse Gespräche mit Therstappen geführt, der durch die Vorgärten an der Regentenstraße und durch den Verlauf der Ferdinandstraße im hinteren Grundstücksteil sich in der Ausnutzung des Grundstückes beschnitten fühlte. Durch die Debatte um die Vorgärten im Februar 1888 kam es dann zu der Änderung im Plan a 44, bei der die Ferdinandstraße zugunsten von Therstappen verschoben werden sollte. Doch auch hier erlitt Therstappen Schiffbruch, da die KRd eingriff und die Änderung der Ferdinandstraße ablehnte. Ein objektiver Grund für den Einwand von Therstappen (zu geringe Grundstückstiefe) ergibt sich m.M.n. nur, wenn dieser beabsichtigte, das Grundstück von beiden Straßen aus zu bebauen, wie es in der Tat geschah.

- 430 Plan a 190: 1888 Baufluchtlinie der Ferdinandstraße, STVV 19.11.1888 unter Abänderung des Beschlusses vom 30.4.1888, Gl.Ztg 20.11.1888, Nr.271 sowie 26.2.1889, Nr.48, F.F. 28.12.1888 und STVV 7.5.1894, Gl.Ztg. 7.5.1894 und 28.5.1894: 1887 war der Verlauf der Ferdinandstraße entlang der neuen Rheinischen Bahnstrecke beschlossen worden. 1888 wurde die Straßen- und Baufluchtlinie der Ferdinandstraße zweimal geändert und letztlich von der Parkstraße bis zum Bökel eine gleichmässige Straßenbreite von 12,5 m festgesetzt. Damit änderte die STVV am 19.11.1888 ihren Beschluß vom 30.4.1888, bei dem sie als Entgegenkommen gegenüber den Gebrüdern Therstappen im Bereich der Therstappschen Grundstücke eine Einengung der Ferdinandstraße auf 10 m beschlossen hatten, um im Gegenzug an der Regentenstraße einen Vorgarten zu erhalten (a 180). Daraufhin hatten andere Anlieger der Ferdinandstraße, F. Lehmann und Genossen, bei der

KRD Einspruch erhoben. Die KRD gab den Einwendern Recht und berief sich auf die Bauordnung, die vorsah, daß bei einseitig angebauten Straßen eine Mindestbreite von 12,5 m eingehalten wurde. Das öffentliche Interesse müsse der Berücksichtigung von Privatinteressen vorangehen und die zukünftige Verkehrsbedeutung der Ferdinandstraße frühzeitig berücksichtigt werden. Der Stadtverordnete Zimmer bat den Bürgermeister, bei der KRD Protest wegen des Vorwurfes der Bevorzugung von Privatinteressen einzureichen, da die Baukommission aus fachlichen Gründen die Breite von 10 m für ausreichend gehalten hätte. Daß die STVV damit trotzdem gegen die eigene Bauordnung verstieß, wurde nicht erwähnt (Gl. Ztg. 20.11.1888, Nr.271 und 26.2.1889, Nr.48). Der Ausbau der verlängerten Ferdinandstraße erfolgte 1894 (Gl.Ztg. 7.5.1894 und 28.5.1894).

- 431 Plan A 182a: 1889 Baufluchtlinie der oberen Krefelder Straße vom Markt bis Steppesgasse, STVV 6.5.1889, F.F. 12.6.1889: 1889 wurde die Straßen- und Baufluchtlinie der Krefelder Straße vom Markt bis zur Steppesgasse förmlich festgestellt (Pläne 182a und 188a). In dem Plan 182a sind die in den Straßenraum hineinragenden Freitreppen, für die eine Enteignung beantragt wurde, noch enthalten.
- 432 Plan A 188a: 1889 Baufluchtlinie der unteren Krefelder Straße, STVV 6.5.1889, Gl.Ztg 8.5.1889, Nr.107: Gegen die Eigentümer der Freitreppen an der Krefelder Straße war bei der KRD das Enteignungsverfahren eingeleitet worden. Die Stadt sollte den Nachweis erbringen, daß ihr auch das Enteignungsrecht zustehe. Nach dem Gutachten des Stadtbaumeisters waren die Fluchtlinien vom Markt bis zur Steppesgasse entsprechend § 11 des Fluchtliniengesetzes von 1875 förmlich festgestellt und damit eine Enteignung von Grundstücken möglich, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Für die im Anschluß an die Steppesgasse bestehenden Freitreppen könnten „Zweifel“ bestehen, da hier „die Straßenfluchten noch nicht festgestellt“ wurden (Gl.Ztg. 8.5.1889, Nr.107). Nach dem Beschluß der Baukommission sollte die Enteignung alle Freitreppen umfassen, und man wollte auch die 4–6 Wochen Verzögerung in Kauf nehmen, bis alle „Ungenauigkeiten“ geklärt waren. Dieser Vorschlag wurde angenommen. Der Stadtverordnete Brandts setzte sich zudem für eine Erbreiterung der Croonsallee auf 48 Fuß wegen der wachsenden Verkehrsbedeutung ein. Der Bürgermeister erklärte, daß die Familie Croon gegen eine Verbreiterung der Croonsallee sei und man wohl noch einige Jahre warten müsse. Der Stadtverordnete Peltzer beklagte die mangelnde Verbindung zwischen der Krefelder Straße und dem Kaiserplatz, bei der auch das Fabrikgrundstück Croon störte.
- 433 Plan a 219: Neufestsetzung der Baufluchtlinien Bereich der Croonsallee, STVV 17.11.1890, Gl.Ztg. 17.11.1890, 22.6.1897 und 2.8.1897: 1890 wurden die Straßen Nr. 90–91 und 91–52 des Stadtbauplanes aufgehoben und vom Einmündungsbereich der Vereinsstraße ausgehend verschwenkt sowie gleichzeitig die Lage der Croonsallee verändert. Als Anlaß wurde der neue Stadtplan angeführt, der bereits die beiden neuen Trassen berücksichtigen sollte. Gegen den Beschluß der STVV vom 17.11.1890 erfolgten keine Einwände. Der 1890 veränderte Verlauf der Straße Nr. 90–91 und deren Anschluß an die Croonsallee entsprach bereits nicht mehr der ursprünglichen Fassung des Stadtbauplanes. In diesem Bereich des „Gelenkstückes“ zwischen dem rechtwinkligen Raster und dem Altstadtstraßennetz war es schwierig, günstige Straßenanschlüsse zu schaffen. Die Aufgabe der alten Planung mit ihren spitzwinkligen Straßenanschlüssen und ungünstigen Parzellenzuschnitten entsprach rationalen Planungsüberlegungen. Die als Ersatz für die Straße Nr. 90–91 neugeplante Trasse (in A 329 und A 419 geändert) folgte diesen zweckrationalen Überlegungen. Mit der verschwenkten Straße Nr. 91–52, die im Plan A 329 abermals geändert wurde, wurde versucht, eine Baulücke im Anschluß an die Krefelder Straße für die notwendige Verbindung zum Kaiserplatz zu finden und dabei eine kleinere Anzahl von Parzellen zu durchschneiden als die alte Planung. Dieser

- Anschluß wurde aus verkehrlichen Gründen von den Stadtverordneten immer wieder gefordert: Die Umsetzung gestaltete sich wegen der hohen Kosten besonders schwierig. In der Sitzung der STVV (Gl.Ztg. 17.11.1890) betonte der Stadtverordnete Zimmer, daß man den richtigen Zeitpunkt für die Straßendurchlegung versäumt habe, als die Gebäude gegenüber der Friedrichstraße abgerissen und neugebaut wurden. Der Bürgermeister führte an, daß diese Maßnahme der Stadt 80.000 Mark gekostet hätten.
- 434 Plan A 329 : 1905 Bebauungsplan für eine projektierte Verbindung zwischen Vereins- und obere Krefelder Straße: 1926 wurde die nördliche Straßen- und Baufluchtlinie der Krefelder Straße (jetzt Hindenburgstraße) zwecks Verbreiterung der Straße verschoben und eine neue Straßenverbindung von der Hindenburg- zur Vereinsstraße (jetzt Steinmetzstraße) vorgesehen. Nachdem die geplante Straßenverbindung in A 219 aus dem Jahr 1890 durch die Bebauung des Gartens von Pferdmenes hinfällig geworden war, wurde erst 1926 die lang beklagte Verbindung zum Kaiserplatz gefunden. Die neue Straße lag genau auf einer Grundstücks- und Hausparzelle. Die Straßenverbindung wurde in dieser Form realisiert und entspricht der Lage des heutigen „Lichthofes“. Der gegen die Planung erhobene Einwand wurde durch den Beschluß des Bezirksausschusses vom 17.11.1828 zurückgewiesen; der Plan wurde etwa 3 Jahre nach dem Beschluß durch die STVV förmlich festgestellt.
- 435 Plan a 402: 1918 Baufluchten Bereich der Croonsallee, STVV 10.4.1918: 1918 ging es erneut um die Regelung des „Gelenkstückes“ im Bereich der Croonschen Fabrik. Durch die geradlinige Weiterführung der Steinmetzstraße (vormals Vereinsstraße) und der Croonsallee aus Richtung Kaiserstraße entstand ein dreieckiger Baublock im Übergang zwischen Rasterplangebiet und Altstadt und eine ebenfalls fast dreieckiger Platz. Diese Planung wurde nicht realisiert, sondern die im Plan A 329 von 1926 dargestellt.
- 436 Plan A 329: 1929 Neufestsetzung Baufluchtlinie Teilbereich der Krefelder- jetzt Hindenburgstraße, STVV 12.11.1926, F.F. 18.4.1929: Der einzige „Bebauungsplan“ für den Bereich des Rasterplangebietes bis zum 1. Weltkrieg wurde 1905 für die Verbindung der Vereinsstraße mit der oberen Krefelder Straße aufgestellt. Im Prinzip wurde der bereits in a 219 (1890) geplante Verlauf durch den Garten Pferdmenes beibehalten, allerdings nicht in geradliniger Führung, sondern leicht verschwenkt. Mit dieser Führung und der geplanten kleinen Platzaufweitung im Einmündungsbereich zur Vereinsstraße sollten noch stärker die bestehenden Grundstücksverhältnisse berücksichtigt werden, da möglichst wenig Parzellen durchschnitten wurden, sondern der Parzellenverlauf die Platzform bestimmte. Die Croonsallee wurde mit einer Breite von 17,5 m, davon 6,5 m Alleenstreifen und 5 m tiefen Vorgärten auf der westlichen Seite geplant. Mit ähnlich repräsentativer Breite wurde sie noch 1926 im Plan a 329 aufgenommen.
- 437 Siehe Plan A 101 und Gl. Ztg. vom 24.1.1883, Nr. 20
- 438 Verwaltungsbericht 1886 bis 1897, 260
- 439 Behebung des Engpasses Marktstiege durch Abriß eines Hauses (Pauen'sche Grundstück). Die Stadt mußte hohe Aufwendungen betreiben und in diesem Falle nicht nur den Kaufpreis zahlen, sondern auch eine Abfindung für die Mieter (Gl.Ztg. 25.8.1885, Nr.196).
- 440 Einleitung von Verhandlungen bezüglich des vorstehenden Schumacher'schen Hauses in der oberen Waldhauser Straße. Mit den anderen Anliegern war bereits wegen einer Pflasterung verhandelt worden, die jedoch die Straßenregulierung als Voraussetzung hatte. Der Bürgermeister wies auf die

- Möglichkeit der Expropriation hin (Gl.Ztg. 8.6.1886, Nr.131). Im dem Verwaltungsbericht 1886–1897 (Seite 257) wurde der Ankauf des 70 qm großen Haus- und Hofplatzes (Abriß) im Wege der Enteignung bekanntgegeben (1888).
- 441 Festlegung der Bauflucht Mühlenstraße: Durchführung einer durchgängigen Straßenbreite von 36 Fuß auf dem Horn'schen Grundstück (abgebranntes Haus) auf der Grundlage des prFILG von 1875 (Gl.Ztg. 13.11.1883, Nr.264).
- 442 Die Verbreiterung der Speickerstraße durch Aufkauf von Häusern und Grundstück der Witwe Busch wurde von der Finanzkommission abgelehnt (Gl.Ztg. 6.5.1884, Nr.106). 1886 wurde dies in Zusammenhang mit dem Brinckenweiherprojekt neu verhandelt und für den Fall des Scheiterns freiwilliger Verhandlungen die Einleitung des Enteignungsverfahrens beschlossen (Gl.Ztg. 25.11.1886, Nr.274). 1888 wurden Grundstück und Häuser von der Witwe Busch an die Stadt verkauft (Gl.Ztg.25.1.1888, Nr.21). Die Feststellung der Baufluchtlinien zur Verbreiterung der stark frequentierten Speickerstraße und der Aufkauf des in die Flucht springenden Hauses von Max Menken wurde 1886 beschlossen (Gl.Ztg.13.7.1886, Nr.159) (Siehe auch Plan Nr. A 146).
- 443 Nach dem Plan A 166a (STVV 20.10.1890) wurde die Bauflucht der Ecke Kirchstraße/ Kirchplatz begradigt.
- 444 Nach dem Plan 246a (STVV 25.6.1894) wurde die Mittelstraße durch eine geringfügige Verschiebung der Bauflucht gegenüber der Ausweisung im Stadtbauplan begradigt.
- 445 Nach Plan A 291 (STVV 5.11.1903) wurden für die bereits vollständig bebaute Kapuzinerstraße neue Baufluchten ausgewiesen, in die die bestehende Bebauung z.T. hineinragte. Außerdem wurden die Ecken an den Einmündungsbereichen leicht abgeschrägt. Im Feststellungsdekret vom 28.8.1903 wurde erwähnt, daß die Festsetzung der neuen Linien unter Aufhebung des Stadtbauplanes von 1863 erfolgte, d.h dieser besaß bis dahin volle Gültigkeit, wenn er nicht bereits durch neue Pläne nach dem prFILG von 1875 ersetzt worden war.
- 446 Nach Plan A 292 wurde für den Marktstiege (STVV 5.11.1903) eine neue Fluchtlinienfestsetzung zwecks Verbreiterung der Straße auf 7 m, bei teilweise Überplanung der bestehenden Bebauung und unter Aufhebung des Stadtbauplanes, vorgesehen. Nach Plan A 85 (STVV 7.12.1880) war bereits eine kleine Verschiebung der Baufluchtlinie vorgenommen worden.
- 447 Gl.Ztg. vom 31.8.1886, Nr. 201
- 448 Die Unterdrückung der Gasse von der Krefelder Straße zum Kirchplatz wurde von dem Angrenzer Schiedges gefordert. Die STVV war mit der Einziehung der Gasse einverstanden, wenn als Gegenleistung der Bau einer Trottoiranlage mit Bordsteinen an den Schiedges'schen Grundstücken an der Krefelder- Albertus-, Regenten-, Vereins- und verlängerten Bahnhofstraße erfolgte (Gl.Ztg. 10.7.1883.Nr.157 und Gl.Ztg 7.8.1883, Nr.181) (Siehe auch Plan A 110).
- 449 Abänderung des Stadtbauplanes: Die bestehende Abgrenzung der Baulinien auf der Westseite am Marktstiege würde die Niederlegung sämtlicher Häuser bedeuten und „kommt wahrscheinlich nie zu Ausführung“ (HStA Reg.Düs.25617). Das neue Projekt (Verbreiterung von 3,1 auf 7,0 m) legte den Schwerpunkt auf die Ostseite, welche in kürzerer Zeit durchsetzbar sei und nur eine „unerhebliche Streckung der jetzt etwas gekrümmten Straßenlinie (bringe) ... welche bei zukünftigen Neubauten wegfallen würde“ (HStA Reg.Düs. 25617).

- 450 Im Bereich der oberen Krefelder Straße Richtung Markt wollte ein Bauwilliger ein Gebäude abreißen und neu errichten. In diesem Zuge wurde in der STVV über eine Verbreiterung der Krefelder Straße zugunsten der Anlage breiterer Trottoirs mit Hinweis auf die Schaufensteranlagen diskutiert (Gl.Ztg.29.6.1886, Nr.147).
- 451 Während der Bürgermeister der Meinung war, daß das Trottoir zur Straße gehöre, mithin Eigentum der Stadt sei und enteignet werden könnte, sahen die Eigentümer dies anders (Gl.Ztg.15.5.1888, Nr.112). 6–8 Treppen wurden bis 1888 eingezogen; „aber einige, deren Einziehung die meisten Schwierigkeiten geboten, seien stehen geblieben, da die Entschädigung eine ziemlich hohe hätte sein müssen“ (Gl.Ztg.15.5.1888, Nr.112).
- 452 1889 sollte auf der Krefelder Straße eine Trottoirverbreiterung vorgenommen werden. Die 6 großen Treppen von Croon, Pferdenges, Hermskes, Lamberts, Karmanns und der Witwe Bresser waren betroffen und eine Entschädigungssumme von mind. 5.225 Mark geschätzt worden (Gl.Ztg.4.12.1888, Nr.283). In der Diskussion wollten einige Stadtverordnete von einer Enteignung absehen und nur auf den öffentlichen Druck setzen. Die geschätzte große Summe müßte aus der Stadtkasse gezahlt werden, da die Meinung vorherrschte „die Treppen müssen weg, mag es kosten, was es wolle“ (Gl.Ztg.4.12.1888, Nr.283). Letztlich wurde das Enteignungsverfahren eingeleitet, obwohl man sich schwer tat, gegen die stadtbekanntesten Persönlichkeiten und Ratskollegen vorzugehen. Croon hatte rechtliche Schritte angekündigt und diese wohl auch beschritten.
- 453 Gl.Ztg. vom 25.9.1888, Nr.224 zu Haus Krefelder Straße Nr.12
- 454 Gl.Ztg. vom 29.4.1881, Nr.99/Plan A 89 und Gl.Ztg. vom 30.8.1881
- 455 Bei der Debatte um die Bauflucht der Lüpertzender Straße ging es auch um die Flieschermühle. Da diese nach Meinung der Stadtverordneten wohl noch einige Jahre bestehen bleiben würde, wurde die neue Bauflucht an dieser Stelle wieder verschmälert (Gl.Ztg. 31.3.1885, Nr.76).
- 456 STVV 24.9.1894, Plan A 247, förmlich festgesetzt am 18.11.1894
- 457 1881 wurde die Straße Nr. 7–10 des Stadtbauplanes auf Antrag von Interessenten unterdrückt. Als Grund wurde „die bedeutende Steigung der gedachten Straße, sowie der Umstand ... daß dieselbe in eine schmale Gasse einmündet“ angeführt. Die in der STVV vom 18.3.1889 genehmigte Straßenaufhebung mußte offen gelegt werden (A 94). 1889 wurde die neue, daß spätere Krankenhaus umfahrene Straße geplant (STVV 18.3.1889, Plan A 195).
- 458 Verwaltungsbericht 1886 bis 1897, 253
- 459 1888 wurde eine in die Straßenflucht der Gartenstraße fallende Gebäudeecke aufgekauft („Beseitigung ... eines Schmutzfleckes“) (Gl.Ztg.31.7.1888, Nr.176) und im gleichen Jahr die Pflasterung von der Post- bis zur Friedrichstraße beschlossen (Gl.Ztg. 9.10.1888, Nr.236).
- 460 Verwaltungsbericht 1880 bis 1886, 125
- 461 Verwaltungsbericht 1886 bis 1897, 255
- 462 Als 1862 eine Bauerlaubnis nachgesucht wurde, bei der den Ausbau der Regentenstraße gestört würde, versuchte die Stadt von den Anliegern die Entschädigung für die „Nichtbenutzung“ des

Baugrundstückes zu erhalten; jedoch ohne Erfolg. Da der Kreisbaumeister gegen die darauf erfolgte Anweisung der Baulinie heftig protestierte, auf die Verfügung des KRd vom 6.12.1858 aufmerksam machte und ankündigte, daß er die KRd unverzüglich einschalten würde, faßte die STVV wohl gezwungener Maßen den Beschluß, die geforderte Baulinienanweisung zu versagen (StAMG 1b3/6, 18).

463 StAMG 1b3/6

464 Ein längerer Konflikt entstand 1863 in Zusammenhang mit dem Bauprojekt eines Zimmermeisters Christian Hütten. Das Grundstück lag im „Rasterplangebiet“ des kürzlich genehmigten Stadtbauplanes. Bei dem Konflikt ging es zuerst nicht um eine Frage der Einhaltung des Bauplanes, sondern um die Einhaltung der Vorschrift der Bauordnung von 1856. Der Kreisbaumeister hatte dem Zimmermeister Hütten die Baulinie angewiesen, nachdem Geometer Werner die Absteckung vorgenommen und angezeigt hatte, daß der Bau das Alignement nicht hindere. Daraufhin wurde die Bauerlaubnis erteilt und – wie es als „übliches“ Verfahren dargestellt wurde – die gedruckte Bau-Polizeiordnung vom 1.12.1856 mit überreicht. Nach dem § 22 dieser Verordnung mußten Gebäude an öffentlichen Straßen oder Plätzen liegen, oder es mußte eine mindestens 17 Fuß breite Zufahrt von öffentlichen Straßen zum Gebäude hin geschaffen werden. Hütten hatte damit Kenntnis von dieser Vorschrift wie auch den Vorschriften zur Feuersicherheit etc. Aus Kostengründen hatte er die Zufahrt nicht schaffen wollen und als dies in der Stadtverordnetenversammlung zur Sprache kam mußte er „hierzu von Polizeiwegen angehalten resp. der Fortbau sistirt werden“, wie dies auch geschehen würde, wenn er die „vorgeschriebene Mauerstraße oder eine feuersichere Dachbedeckung zu machen nicht im Stande gewesen wäre“. Es wurde ein Baustop verfügt (HStA Reg.Düs.25616/o.N. vom 19.4.1863). Der Gemeinde ging es um die rechtlich notwendige Anschlusspflicht an öffentlichen Straßen. Auch der Landrat befürchtet, daß ohne strikte Einhaltung der Vorschrift „die Gemeinden durch Neubauten gezwungen werden, daß zu ganzen, neuen Straßenzügen erforderliche Terrain anzukaufen, statt daß es jetzt Sache der Grundeigentümer, welche eine neuen Straße auslegen und dadurch ihre Grundstücke bedeutend besser – als Bausstellen – verwerthen, ist, die Straße auf ihre Kosten auszulegen“ (HStA Reg.Düs.25616 o.N.). Würde dem Hütten gestattet, sein Haus „an der projektierten Stelle vor Eröffnung der dort projektierten Straße zu bauen, so würde man bei späterer Auslegung derselben vom ihm auch nicht einen Pfennig erhalten, um die durch die Letztere betroffenen Grundeigentümer zu entschädigen, ihm vielmehr dann ein erheblicher Vortheil ohne irgend ein Opfer zufalle“ (HStA Reg.Düs. 25616/o.N. vom 28.4.1863).

Hütten legte Beschwerde ein: aufgrund der Bauerlaubnis konnte s.E. kein Baustop erlassen werden. Kreisbaumeister Lange erstellte daraufhin ein Gutachten. Die Auslegung des § 22 der Bau-Polizei-Verordnung durch das Bürgermeisteramt sei richtig; es dürfe aber nicht verkannt werden, daß er u. U. „eine große Härte“ bedeutet für die Grundstücke, die nicht „zufällig“ an einer im Stadtbauplan projektierten Straße liegen und den „Werth eines Grundstückes ... sehr verringern“ können.

Die KRd stellte sich auf den Standpunkt, das nicht alleine den Bauherrn die Schuld trifft, sondern die Gemeinde zu voreilig die Bauerlaubnis erteilt hatte, ohne sich vorher über die vollständig beabsichtigte Bauausführung – sprich Zufahrt zum Grundstück – zu informieren und diese sicherzustellen. Der Baustop sei dann aufzuheben, wenn Hütten die 17 Fuß breite Zufahrt „von der Quinkstraße resp. Wallstraße nach dem Hasenpfade“ herstellt (HStA Reg.Düs. 25616/o.N. vom 20.5.1863). Die Gemeinde sah den von der KRd aufgegriffenen Vorschlag von Hütten, nur bis zum Hasenpfad die Zufahrt auszubauen, als unzureichend an, da der Hasenpfad nur ein Fußweg zwischen Gartenhecken sei und betonte, daß man habe bei der Baugenehmigung vorausgesetzt habe, daß niemand „so thöricht sein würde, mitten in einem Garten ein Wohnhaus ohne gesicherte Zufahrt zu bauen. Bei einem Feuersausbruch wird nicht einmal eine Feuerspritze ans Haus gelangen“ (HStA Reg.Düs. 25616/o.N. vom 19.4.1863). Als Hütten wegen unerlaubten Weiterbaues eine Strafe angedroht

wurde, wandte er sich bis nach Berlin: Er könne die Zufahrt nicht bauen, da er hierzu Grundstücke von Dritten aufkaufen müsse, was seine Verhältnisse übersteigen würde. Auf der Grundlage der Bauerlaubnis habe er Material gekauft und mit dem Bau begonnen. Die KRd war bereit, ihre Auflage zurückziehen, als sie von den notwendigen Grundstücksgeschäften hörte. In Berlin kam man zu der Entscheidung, daß zwar das formelle Verfahren der Ortspolizeibehörde korrekt war, aber auch die Position des Grundbesitzers Hütten verständlich sei; die isolierte Lage seines Grundstückes bilde kein „gemeingefährliches Bauwerk“ und daher sei der Weiterbau zu gestatten und die Forderung nach dem Zufahrtsweg aufzugeben (HStA Reg.Düs. 25616/o.N. vom 10.10.1863). In Mönchengladbach waren die Behörden nicht gut auf Hütten zu sprechen, da dieser z.B. nach dem Beschluß der KRd, die Zufahrt zumindest zum Hasenpfad zu bauen und solange sein Gebäude nur bis zur späteren Straßenkronen zu errichten, unter „Anwendung verschiedener Täuschungen“ dennoch weiter gebaut hätte. Als man ihm den Abbruch des „über dem Boden befindlichen Mauerwerks“ angeordnet hätte, wäre er dieser Aufforderung nicht nachgekommen. Gegen die verfügte Strafe legte dann Hütten Einspruch in Berlin ein (s.o.). Der Landrat stützte den Bürgermeister: beide sind der Meinung, korrekt nach der Anweisung der KRd gehandelt zu haben.

465 1867 brach der alte Konflikt zwischen der Stadt und Hütten wieder auf. Die vor vier Jahren nach Protesten erlangte Bauerlaubnis stand jetzt wie befürchtet gegen die städtischen Interessen bei der Verwirklichung des Stadtbauplanes. Am 2.3.1867 wandte sich Hütten mit einem Einspruch an die KRd und erklärte, er habe der Gladbacher Zeitung vom 1.3.1867 entnommen, daß die Stadtverordnetenversammlung den Antrag seines Nachbarn Noever positiv beschieden hatte, den „oberen Theil des Gasse an der Wallstraße neben seinem Eigenthum in die dort ausgelegte neue Straße verlegen zu dürfen“, wenn Noever sich verpflichte, „von der neuen Straße ab einen neuen 10 Fuß breiten Weg über sein Grundstück zur Einmündung in den weiter führenden Weg freizulegen und auszulegen“. Hütten begründete seinen Einspruch damit, daß „von Alters her der sog. Hasenpfad“ an seinem Eigenthum vorbei führe und Noever nun den Hasenpfad zum Teil kassieren und an dieser Stelle einen neuen Weg anlegen will. Der Hasenpfad sei ein öffentlicher Weg und vor längerer Zeit hätte der Bürgermeister ihm die Bauerlaubnis verweigert, weil kein mindestens 17 Fuß breiter Zugang zu seinem Grundstück vorhanden sei. Doch von höchster Stelle sei ihm ja die Erlaubnis gegeben worden. Nun betreibe er hier „seit Jahren ... ein Geschäft als Bauschreiner und Zimmermeister“. Nunmehr soll der Zugang zu seinem Terrain „vertilgt und ein neuer geschaffen werden“. Die Verlegung des Weges würde sein Geschäft ruinieren, da er nicht mehr wie bisher die Möglichkeit der ungehinderten Zufahrt mit langen „30 schühigen Bord“ Fahrzeugen habe. Bereits 1866 hatte er sich daher beim Bürgermeisteramt mit der Verlegung des Weges auch nur einverstanden erklärt, wenn der neue Weg 14 Fuß breit würde.

Bürgermeister Rottländer betonte dagegen, daß der Hasenpfad ein Fußweg von durchschnittlich 5 Fuß sei und noch nicht einmal eine „Feuerspritze bei Brandausbruch zum Hütten'schen Hause gelangt. Hütten kann den Weg gar nicht befahren, sondern muß das Bauholz von der Wallstraße aus tragen lassen, wenn er nicht mißbräuchlich eine Handkarre gebrauchen will“. Er trage selber die Schuld, wenn er „auf einem Platze gebaut hat, der ihm im Verkehr beschränkt“ (HStA Reg.Düs. 25616/o.N. vom 25.3.1867). Noever wollte die im Stadtbauplan projektierte Straße auslegen und der alte Hasenpfad falle fort. Der Bürgermeister stellte ausdrücklich fest, daß der Stadtbauplan „in manchen Fällen nicht zur Ausführung“ gelangen kann, wenn solche alten Fußwege bestehen blieben. Hütten hätte damals bei der Offenlage des Stadtbauplanes Einspruch erheben können. Noever hätte zudem seinem Nachbarn Hütten einen 10 Fuß breiten Fahrweg eingeräumt, der „den Fußweg mehr als ersetzt“. Rottländer stellte fest, daß es sich bei dem von Hütten genannten Weg nicht um den Hasenpfad handelte, sondern der schmale Pfad, den Hütten erhalten will, nur „einige Gärten, deren ganzer vorderer Complex dem Noever gehört“ als Weg diene. Rottländer unterstellte Hütten unlautere Motive: dieser wollte aus der Verlegung des Weges „Nutzen ziehen und einen Zugang von

17 Fuß“ gewinnen, den er bei seinem Hausbau „von der Wallstraße hätte erwerben müssen“. Der Landrat unterstützte den Bürgermeister zusätzlich mit dem Argument, daß bei Auslegung der neuen Straße, die Fußpfade nicht beibehalten werden dürfen, „um hinter den Häusern der Hauptstraße als Schleichwege für schlechtes Gesindel zu dienen“ und weiterhin die „Bildung besserer Straßen und Straßenquartiere“ unmöglich durchzuführen sei. Hütten hätte immer gewußt, daß sein Grundstück nicht an einer öffentlichen Straße zu liegen kommt: er hätte sich damals ja auch bemüht, den „Riffarth'schen Garten“ an der neuen Straße „aufzukaufen“ und beabsichtigt, sein „jetziges Haus als Hinterhaus für ein künftiges an der Straße“ liegendes Hauptgebäude zu errichten. Noever müßte jedoch nach dem „privaten Recht“ dem Hütten den Zugang zu der öffentliche Straße ermöglichen; die 10 Fuß breite Gasse sei ausreichend (HStA Reg. Düs. 25616/o.N. vom 30.3.1867). Die Position der KRd stand den örtlichen Auffassungen entgegen: es sei unzulässig, wegen einer Straßenverlegung „den bisherigen Zugang zu einem öffentlichen Weg“ abzuschneiden; dies sei auch keine bloße privatrechtliche Frage zwischen Noever und Hütten. Der Ausgang des Konfliktes ist in den Akten nicht dokumentiert.

466 Verwaltungsbericht 1880 bis 1886, 130

467 StAMg 1b3/6, 128

468 StAMg 1b3/6, 70

469 StAMg 1b3/6, 512

470 Interessentengruppe: Conrad Küppers, J. P. Kamphausen, J. P. Küppers, P. M. Schiedges, Riffarth, H. Jordan und Croon (HStA Reg. Düs. 25617 o.N. vom 15.1.1872).

471 Die Interessentengruppe hatte den Antrag gestellt, „es möge ihnen gestattet werden, die östlich der Wallstraße projectirten Straßen, welche in dem durch S. Majestät am 4. April 1863 genehmigten Stadtbauplan hiesiger Stadt No. 34, 35, 36, 22, 35, 90 und 36, 91 bezeichnet seien, auszulegen. Die Antragsteller hätten sich erboten, das sämmtliche ihnen eigenthümliche Terrain, welches in die bezeichneten Straßen fiel, der Stadt unentgeltlich abzutreten und demnächst die Straßen auf ihre Kosten in einen polizeilich guten Zustand zu versetzen und mit einer 3 zölligen Kiesdecke zu versehen. Hingegen beanspruchen die Interessenten, daß die Gassen, welche ihre Grundstücke durchschnitten und bei Anlage der Straßen entbehrlich würden, unterdrückt und ihnen das betreffende Terrain seitens der Stadt ebenfalls unentgeltlich überlassen würde“ (HStA Reg. Düs. 25617 o.N. vom 15.1.1872).

472 HStA Reg. Düs. 25617

473 „Während die Veröffentlichung eine sofortige Belastung der betreffenden Grundstücke mit den aus dem Plane hervorgehenden öffentlich rechtlichen Beschränkungen bewirkt, treten die letzteren bei unterlassener Veröffentlichung erst mit dem Augenblicke ein, in welchem die Polizeibehörde eine erbetene Bauerlaubnis auf Grund des Planes versagt und damit die Anordnung zur Kenntnis der Beteiligten bringt“ (Friedrichs 1889, 49).

474 „Kann auf Grund einer älteren Fluchtlinienfestsetzung ein Privatgrundstück nur unter Beachtung der Normen des Enteignungsgesetzes v. 11. Juni 1874, also nur nach Einwirkung einer Königlichen Verordnung, enteignet und zur Straße gezogen werden“ (Friedrichs 1889, 65). In allen Fällen, bei denen auf der Grundlage von älteren, vor dem Erlaß des prFILG 1875 aufgestellten Fluchtlinien-

pläne enteignet werden sollte, konnte die Enteignungsbefugnis nur auf der Grundlage des Enteignungsgesetzes vom 11.6.1874 ausgesprochen werden. „In allen Fällen hingegen, in denen es sich um Fluchtlinien auf Grund der älteren Bestimmungen vor diesem (pr.FILG Anm.d.V.) handelt, kann die Enteignungsbefugnis der Gemeinden nur unter der Einhaltung der allgemeinen Voraussetzungen des Expropriationsgesetzes vom 11. Juni 1874 eintreten, also nur auf Grund f. Verordnung, eventuell, wenn es sich um Geradelegung oder Erweiterung öffentlicher Wege oder um Umwandlung von Privatwegen in öffentliche handelt und wenn der fragliche Grund außerhalb der Städte und Dörfer gelegen und nicht mit Gebäuden besetzt ist nach Beschluß des Bezirksausschusses“ (Münchener Gemeindezeitung 1891, Anlage II, Seite2).

Dazu auch Hinweise aus der Bearbeitung des Fallbeispiels Mönchengladbach: „Um das Enteignungsverfahren beantragen zu können, mußten aber die Baufluchtlinien der oberen Waldhausenerstraße in den Formen des Gesetzes vom Juli 1875 festgesetzt werden. Der dahin gehende Beschluß habe somit nur formale Bedeutung, indem eine Änderung der Baufluchtlinien, wie dieselben bereits in dem Allerhöchst genehmigten Stadtbauplan vorhanden sind, nicht stattfinden soll“ (Gl.Ztg. 28.9.1886, Nr.225). Im Fall der Freitreppen an der Krefelder Straße wurde ebenso der Enteignungsgrund bei der Neufestsetzung des Fluchtlinienplanes vorangestellt; die Planung blieb die alte.

475 Bei den Pflasterkosten trug die Stadt 50% und die Anlieger 50% (Gl.Ztg. 6.12.1883, Nr.284).



8.0 Zusammenfassung

8.1 Die Stadtbaupläne in der preußischen Rheinprovinz und insbesondere im Regierungsbezirk Düsseldorf

Die rheinischen Stadtbaupläne im Kontext der „Theorie der Produktion von Stadt“

Die empirische Untersuchung der „Stadtbaupläne“, die im frühen 19. Jahrhundert als Instrument der öffentlichen Fluchtlinienplanung eingesetzt wurden, bezog ihre Fragestellungen und analytischen Kategorien aus der „Theorie der Produktion von Stadt“.

Die von Gerhard Fehl und Juan Rodríguez-Lores entwickelte Theorie setzt an den neuen Grundbedingungen für den Aufbau der Stadt seit 1800 an: der privaten Baufreiheit und dem freien Bodenmarkt. Durch die Liberalisierung des Hypothekenwesens und des Bodenkredits hatte bereits im 18. Jahrhundert der freie Bodenverkehr begonnen, und der Grundsatz der Unantastbarkeit des privaten Grundeigentums war in den Verfassungswerken – wie dem Preußischen Allgemeinen Landrecht (1794) und dem französischen Code Civil (1804) – festgelegt worden. Insbesondere mit dem freien Bodenhandel gingen zentrale Rechte über die Nutzung und Gestalt der Städte in die private Verfügungsgewalt über und drängten die öffentlichen Einflußmöglichkeiten immer stärker in den Hintergrund.

Die „Theorie der Produktion von Stadt“ soll das neue Verhältnis von städtebaulicher Theorie und Praxis, das sich aus der Privatisierung wesentlicher Teile des Städtebaus und der öffentlichen Planung ergeben hatte, kategorial aufzeigen und dabei explizit das Zusammenwirken der Planung und „Produktion“ von Stadt, die Rolle der öffentlichen Hand und die Aufgaben und Grenzen der Disziplin Städtebau erklären. Sie stützt sich auf die Erforschung der Zusammenhänge und Wechselwirkungen der verschiedenen Akteure bei der Planung und der materiellen Produktion der Stadt.

Die „Produktion“ von Stadt zerfiel in eine Art Arbeitsteilung zwischen der öffentlichen Hand und den Privaten, die bis heute die Regel darstellt: die Öffentlichkeit bzw. ihre Vertretungsorgane (Gemeindeparlamente und Verwaltungen) planen im Interesse des Allgemeinwohls, indem sie den Rahmen für die Umsetzung der Planung festlegen, und die Privaten übernehmen die eigentliche „materielle Produktion“ von Stadt. Damit ergibt sich eine gegenseitige Abhängigkeit und Wechselwirkung zwischen öffentlicher und privater „Produktion“ von Stadt: die „geteilte Produktion“ von Stadt. „Einerseits wird bei der Produktion des Planes vorausschauend die spätere ma-

terielle Produktion berücksichtigt; andererseits wird die materielle Produktion durch Gesetz möglichst eng an den einmal festgestellten Plan gebunden“ (Fehl 1993, 9). Es war jedoch ein ungleiches Verhältnis. Im öffentlichen Einflußbereich blieb oft nur noch der Straßen- und Platzraum und die Gestaltung der öffentlichen Gebäude.

Mit der „Theorie der Produktion von Stadt“ sollte ein „synthetischer“ Begriff gefunden werden, „der die unvermeidliche Unschärfe und hergebrachte Einäugigkeit des historischen Begriffes, ‚Städtebau‘ vermeidet und sowohl den geplanten als auch den ungeplanten Bau der Stadt, die private als auch die öffentliche Planung und diese wieder von der Verwirklichung her präzise unterscheidet. Darauf aufbauend sollte es möglich sein, eine Theorie vom Zusammenwirken der ideellen und der materiellen Herstellung von Stadt im historischen Wandel öffentlichen Eingreifens in den privaten Boden- und Baumarkt zu erarbeiten; ferner die ‚Form der Urbanisierung‘ und die ‚Gestalt der Stadt‘ von der Art und Weise ihrer Produktion her zu erklären“ (Fehl 1993, 5).

Es sollte ein neuer Begriff gesucht werden, welcher in der Lage ist, die Komplexität des neuen Planungssystems zu berücksichtigen. Nicht mehr nur das Ergebnis der Planung sollte Beachtung finden, sondern der hinführende Prozeßverlauf und die handelnden Subjekte. Somit wurde eine breit angelegte empirische Grundlagenermittlung notwendig, um die Entstehungshintergründe und Anwendungsbeispiele der Planung und die Planungsprozesse zu erforschen.

Die rheinischen Stadtbaupläne waren Teil der neuen arbeitsteiligen „Produktion“ der Stadt: Die öffentliche Hand übernahm die Planung, während die „materielle Produktion“ weitgehend einseitig und fast ausschließlich (für alle Städte) durch die privaten Bauherren, Bauunternehmer, Bodenbesitzer etc. erfolgte.

Die neue Teilung in „Planung“ und „materielle Produktion“ von Stadt durch die faktischen Veränderungen der Eigentumsverhältnisse mußte erst Einzug in die „Köpfe“ der planenden Bezirksbürokratie halten; zu Beginn der Planungsarbeiten konnte daher ein starkes Ausloten der neuen Machtverhältnisse festgestellt werden. Der „moderne“ Städtebau mußte die neue Realität berücksichtigen: die Realisierungserwartung der Grundrente, die Berücksichtigung der Lage bzw. die Sicherung der Lageerwartungsrente der örtlichen Grundeigentümer, die Investitionsbereitschaft von Gemeinde, Staat und Privaten, die Durchsetzung von bestimmten Bauweisen oder die neuen privaten Gegenpole in der Person der örtlichen Industriellen, die an preiswertem Bauland für gewerbliche Anlagen und für den Arbeiterwohnungsbau interessiert waren. Diese mit dem freien Bodenhandel und der Handhabung des Bodens als Handelsobjekt initiierte neue Realität mußte berücksichtigt werden.

Die preußische Rheinprovinz

Mit der auf dem Wiener Kongreß 1815 beschlossenen Eingliederung der Rheinprovinz erhielt Preußen eine ökonomisch starke Region zugeteilt. Bereits im 18. Jahr-

hundert – unterstützt durch die merkantilistische Wirtschaftspolitik der kleinen Fürstentümer – hatte hier eine gewerbliche Entwicklung begonnen, die durch die französische Herrschaft von 1794 bis 1814 bekräftigt worden war. Das Bürgertum als tragende Kraft im Rheinland konnte den im Grundsatz fortschrittlichen Charakter der französischen Besatzungsmacht nutzen, insbesondere die Unterstützung der privatwirtschaftlichen Tätigkeit durch die neuen Gesetze wie dem Handels- und Aktiengesetz, der Aufhebung des Zunftzwanges, der Gewerbefreiheit, der Beseitigung grundherrlicher Abhängigkeit etc. und die Sicherung staatsbürgerlicher Rechte im Code Civil 1804. Diese einmal errungenen Rechte wurden erfolgreich unter Preußen nach 1815 verteidigt und begünstigten die Sonderrolle der Westprovinz.

Das gewerbliche Wachstum in der Rheinprovinz nahm ständig zu und führte ab 1852 zum Aufschwung in den sog. ersten Gründerjahren, die begünstigt wurden durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes und die sich durchsetzende Mechanisierung. Die Sonderrolle der Rheinprovinz als ökonomisch am weitesten entwickelte Provinz – neben Sachsen – bestand fort. Innerhalb der Rheinprovinz stellte der Regierungsbezirk Düsseldorf mit seinen linksrheinischen Textilbezirken als auch dem rechtsrheinischen montanindustriellen Ruhrgebiet die wachstumsstärkste Region der Rheinprovinz dar.

Auch bei der räumlichen Entwicklung verschoben sich altgewohnte Bilder: Das räumliche Wachstum erfolgte im Zentrum der Städte und in den umliegenden Industriedörfern gleichermaßen als eher weitläufige Urbanisierung. Viele Industriearbeiter bzw. hausindustriell Tätige lebten in den Dörfern und betrieben hier nicht selten landwirtschaftlichen Nebenerwerb. Bedingt durch die Lage der neuen Industriestandorte in der Nähe der Rohstoffvorkommen und durch die hausindustrielle Organisation der Textilindustrie ergab sich eine breite gewerbliche Durchdringung von Stadt und Land. Da es in der Rheinprovinz grundsätzlich erlaubt war, an bestehenden Straßen und Wegen zu bauen, konnte die bauliche Entwicklung diese Form des dezentralen Wachstums und Verdichtung der bestehenden Zentren und Dörfer annehmen.

Vor allem im Regierungsbezirk Düsseldorf bestand ein dichtes Netz von kleinen und Kleinststädten. 1815 gab es in der gesamten Rheinprovinz nur 8 Städte, die 10.000 bis 50.000 Einwohner aufwiesen. Doch das Wachstum war groß. Im Durchschnitt verdoppelte sich die Einwohnerzahl in den gewerblich ausgeprägten Städten bis 1850. In der Folge zeigten sich immer größere Probleme beim ungehinderten Wachstum der Städte, Dörfer und Fabrikstandorte. Vor allem die Befürchtungen über die Behinderungen des Verkehrsflusses und die Sorge um fehlende Flächen für die Infrastruktur – wie Marktplätze, Schulen, Kirchen und zunehmend Bahnhofsvorplätze – wuchsen.

Somit bestand ein wachsender Handlungsbedarf bei den Bezirksregierungen und der Baubeamtschaft, die als Landespolizeibehörde und aus der landesfürstlichen Tradition heraus für die städtebauliche Ordnung zuständig waren. Sie mußten sich neben der dynamischen räumlichen Entwicklung nunmehr mit den Gesetzmäßigkeiten des neuen privaten Bau- und Bodenmarktes und mit den neuen Akteuren auseinandersetzen.

zen. Diese waren: die Ortspolizeibehörde (der Bürgermeister), die in der Rheinprovinz für die örtliche Bauordnung und Bauliniennanweisung zuständig war, die Gemeinderäte, denen mehr und mehr politische Mitsprache eingeräumt wurde, die Geometer und Bauinspektoren als Planersteller und schließlich die örtliche Grundeigentümerlobby, die zunehmend an politischem Einfluß gewann. So stellte sich die frühe Planung unter den neuen gesellschaftlichen Bedingungen als intensive Lernphase heraus, in der umfangreiche Erfahrungen gesammelt werden mußten.

Das Instrument: Stadtbauplan

Ein wesentliches Element der Steuerung der Stadtentwicklung stellte das Instrument des Stadtbauplanes dar, welcher als öffentlicher Fluchtlinienplan, kombiniert mit dem Instrument „Bauordnung“ und unterstützt durch die Enteignungsgesetze, zur Regelung der planmäßigen Stadtentwicklung eingesetzt wurde.

Die Stadtbaupläne waren in der Regel großflächige und umfangreiche Planwerke. Der Bau der Stadt sollte nach einem ganzheitlichen, umfassenden Plan entsprechend den alten Möglichkeiten des obrigkeitlichen Städtebaus der Landesfürsten gesteuert werden. Entsprechend wurde der landesfürstliche Begriff „Stadtbauplan“ beibehalten. Mit der Wahl des Begriffes wird somit eine Planungsintention deutlich, die den Stadtbauplan in besonderer und vielleicht einmaliger Art zu einem Instrument der Übergangsphase vom obrigkeitlichen zum privatwirtschaftlich dominierten Städtebau macht. Als minimalster öffentlicher Eingriff wurde die Straßenlinie festgesetzt; auf den angrenzenden Grundstücken wurde die private Baufreiheit vollständig zugestanden.

Mit den Stadtbauplänen wurde eine unter Napoleon I. begonnene Planungsstrategie fortgesetzt, nach der für alle Städte mit durchlaufenden Bezirks- und Staatsstraßen Alignementspläne anzufertigen waren. Die preußische Regierung übernahm diese Anweisung und der Oberpräsident der Rheinprovinz ordnete 1834 die Aufstellung der Stadtbaupläne durch die Provinzregierungen an. Im Regierungsbezirk Düsseldorf erging 1835 die Anweisung an alle wachstumsstarken Städte über 2.000 Einwohner, einen Stadtbauplan aufzustellen, der einen Erweiterungsspielraum für einen Zeitraum von 30 bis 40 Jahren zuließ und damit als langfristige Entwicklungsperspektive gedacht war. Neben der statistischen Auswahl nach Stadtgröße wurde eine inhaltliche Begründung bezüglich des Stadtwachstums gefordert.

Die von mir als „Planungserlaß“ benannte Instruktion wurde nachweislich in allen 4 Regierungsbezirken der Rheinprovinz befolgt, wenngleich die stärkste Planungstätigkeit bislang für den wachstumsstarken Bezirk Düsseldorf festgestellt werden konnte. Der Planungserlaß wurde ausdrücklich mit den Erfahrungen aus dem „Uebelstand“, der sich bei fehlenden Alignementsplänen ergäbe, begründet. Er wurde als deutliche Reaktion auf die sich abzeichnenden Probleme durch die private Baufreiheit verstanden. Zuständig für die Erteilung der Planungsaufträge und für die Geneh-

migung waren die königlichen Provinzregierungen in ihrer Funktion als Landespolizeibehörden.

Insgesamt wurde im Regierungsbezirk Düsseldorf für 28 Städte das Bauplanverfahren begonnen, die restlichen 21 Städte im Bezirk (bis auf 4) lagen unter der Grenze von 2.000 Einwohnern. Von den 28 begonnenen Planungsverfahren wurden 16 Baupläne in den folgenden 30 Jahren genehmigt; die restlichen 12 Verfahren verliefen im Sande.

Eine Vorreiterfunktion übernahmen die Städte Düsseldorf und Krefeld, die 1835 bereits über genehmigte Stadtbaupläne verfügten. Diese waren in Fortführung der napoleonischen Tradition bereits 1819 und 1831 genehmigt worden. Auch für die rechtsrheinischen Städte Barmen, Elberfeld, Mülheim a.d. Ruhr und Ruhrort waren bereits Bauplanentwürfe erstellt worden. Die weiteren Baupläne betrafen wachsende Industriestädte wie Duisburg, Neuß, Mönchengladbach und Rheydt und ebenso kleine, wenig bedeutende niederrheinische Städte wie Kleve, Wesel oder Goch.

Die umfangreiche Erstellung von Stadtbauplänen in der Rheinprovinz wurde bislang nicht ausreichend gewürdigt, da die vielen Bauplanverfahren oft nicht zu Ende geführt bzw. die Planungen nicht realisiert wurden. Andere Planungen hinterließen nur wenig Spuren in der Bebauungsstruktur der Städte, da sie sich sehr weitgehend an der bestehenden Altstadtstruktur orientierten. Verglichen mit den Dimensionen der Planungen in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts – z.B. dem Berliner Hobrecht-Plan – handelte es sich bei den rheinischen Stadtbauplänen zudem um eher klein dimensionierte Wachstumsprojekte, wenngleich ihre Ausdehnung im Verhältnis zum ursprünglichen Stadtgebiet groß war.

Der Planungserlaß stellte rein quantitativ eine ganz neue Größenordnung und damit hohe Anforderungen an die Planungsbürokratie dar. Nach anfänglich euphorischem Planungsbeginn mußte man vor den Mängeln des noch nicht ausgebildeten Planungsapparates kapitulieren: diese waren vor allem die viel zu geringe Zahl von Fachkräften, die unzureichend ausgebildeten Geometer oder die fehlenden Planunterlagen. Bis Mitte der 1840er Jahre wurden die Städte seitens der Regierung zur zügigen Planerstellung gedrängt; doch neben den planungstechnischen Problemen häuften sich die Widerstände vor Ort.

Die Planungsziele und die Planungskonflikte

Zumindest für die Frühzeit der Anwendung des Instrumentariums wurde eine Zielsetzung deutlich, die weit über der tatsächlich realisierbaren Planungspraxis lag: Es wurde ein umfassender Regulierungsplan für das städtische Wachstum angestrebt. Doch es zeigte sich, daß der mit dem Begriff des Stadtbauplans verbundene Wunsch nach umfassender Regulierung an den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen – Kapitalismus und Privateigentum – scheiterte. Der private Bodenmarkt mit der freien Bodenpreis-

bildung und die weitestgehende Privatisierung des öffentlichen Grundeigentums stellten die Eingriffsmöglichkeit durch öffentliche Planung vor völlig neue Ausgangsbedingungen.

Die frühen rheinischen Stadtbaupläne wollten seitens der Obrigkeit durch eine systematische und umfassende öffentliche Planungstätigkeit das neue Phänomen des privatwirtschaftlichen Boden- und Bauplancktes in geordnete Bahnen lenken und die Interessen eines „neuen“ Allgemeinwohls, wie die Anforderungen an Verkehr, Sicherheit und Hygiene, als entstehenden Gegenpart zu den privatwirtschaftlichen Interessen einbringen. Daß dieses Planungsgerüst bei der geltenden liberalen Einstellung zum privaten Grundeigentum in der Rheinprovinz nur ein begrenztes sein konnte, mußte erst noch als Erfahrung innerhalb der Planungspraxis gewonnen werden.

Wie die Untersuchung der Planungsarbeiten im Regierungsbezirk Düsseldorf zeigt, muß von der „Aufoktroierung“ der Stadtbaupläne durch die Königliche Regierung ausgegangen werden. Der von mir gewählte Begriff „Planungserlaß“ kann auch von daher als treffend angesehen werden. Daß dieser „Planungserlaß“ ganz im Sinne landesfürstlicher Tradition und Ordnungsdenkens von „oben“ vollzogen wurde, muß auch vor dem Hintergrund der Kontinuität der personellen und administrativen Strukturen aus dem Landesfürstentum gesehen werden. Die Städte vollzogen im wesentlichen „untertänig“ die Anweisung. Die Planbearbeiter schienen zunächst die neuen Verhältnisse zu ignorieren und in gewohnt obrigkeitsstaatlicher Form die Planung und die Planungsziele den Städten aufzuoktroieren.

Für die Erweiterungsplanungen wurden die alte absolutistische Planungstradition und deren Ordnungsmuster – wie das rasterförmige Straßennetz – übernommen; galt dieses doch anerkanntermaßen als bewährtes und zweckmäßiges Mittel der Baustelleneinteilung. Zudem entsprach es dem zeitgemäßen Ideal von einer „schönen Stadt“. Doch immer mehr häuften sich in den Städten die Konflikte um die Durchsetzung der Planung und stießen auf den Widerstand der immer selbstbewußter auftretenden Gemeindevertreter. Die Macht zur Durchsetzung der Planung – wie im landesfürstlichen Absolutismus – war längst nicht mehr gegeben. Die Städte wandten sich meist nicht prinzipiell gegen die Planerstellung, sondern sie wollten diejenigen Planfestlegungen verändert wissen, die vor Ort große Durchsetzungsprobleme mit sich brachten; sei es, daß durch die Planung den Städten hohe Entschädigungskosten drohten oder sie den Interessen einer Grundeigentümerfraktion im Gemeinderat entgegenstand.

Anhand der rund 50 Jahre währenden Praxis der Stadtbauplanerstellung kann der Kampf der alten Ordnung mit ihrer Idee der Übertragung von Planungsinstrument und -verfahren aus der landesfürstlichen Praxis sowie den Versuchen autoritärer Durchsetzung seitens der Regierungsbürokratie innerhalb der neuen gesellschaftlichen Realität nachvollzogen werden. Die Grenzen des neuen Instrumentariums werden deutlich. Im Kampf der Bezirksbeamten mit den Bürgermeistern, und oft konfrontiert mit dem

sich früh entwickelnden gemeindlichen Selbstbewußtsein und den sich zunehmend emanzipierenden Grundeigentümern, konnte die Planung nicht mehr konfliktfrei durchgesetzt werden; die Anpassung der Planungsidee an die veränderte Planungswirklichkeit wurde notwendig. Der Stadtbauplan wurde zunehmend zu einem Planungsinstrument, welches in kompromißloser Form versuchte, öffentliche Interessen zu wahren und gleichzeitig – in rheinisch liberalistischer Tradition – das privatwirtschaftliche Interesse unterstützte. Das zähe Ringen um diese Kompromisse, die günstigen Voraussetzungen für die Durchsetzung der Ziele der einen oder anderen Seite, die Veränderungen der „Machtblöcke“ im Laufe der Planerstellung konnten anhand des Planungsprozesses des Mönchengladbacher Stadtbauplanes im Detail nachvollzogen und analysiert werden. Mehr und mehr versuchte man Kompromisse zwischen den öffentlichen und privaten Interessen zu finden. Dabei wurden auch planerische Ziele – wie die nach durchgängigen Straßenbreiten, nach rechteckigen Baublöcken für eine rationelle Erschließung etc. – aufgegeben.

Im Konflikt um die Durchsetzung der obrigkeitlichen Planungsabsicht schlug den Regierungsbaubeamten die neue Realität hart entgegen: von Beginn an waren die Gemeinden und damit die lokalpolitischen Interessen in den Planungsprozeß einbezogen. Als Konflikt von „unten“ wurden insbesondere die Kosten der Planungerstellung und die Kosten für die Umsetzung, wie Ankauf von abzureißenden Gebäuden oder Aufschließungskosten, massiv der Planungsabsicht entgegengestellt. Die Regierung ließ sich in vielen Fällen zwar nicht in der Weiterverfolgung der Stadtbauplanerstellung beirren, doch war es schwer, gegen eine generelle Blockade der Städte vorzugehen. Die Weigerung der Städte konnte die Planung massiv verzögern und führte in einigen Fällen auch zu ihrer Aufgabe.

Gleichzeitig boten die Stadtbaupläne einen Rahmen für die verbesserte Verwertung des privaten Kapitals. Insbesondere die industrielle Entwicklung und der Warentransport sollten durch die Bereitstellung eines leistungsfähigen Straßennetzes begünstigt werden.

Die Erweiterungspläne boten auch den Rahmen für die private Bodenspekulation. Während die öffentlich bekanntgemachten, weite Teile des Stadtgebietes umfassenden Bebauungspläne (Stadtbaupläne) zum zentralen Kritikpunkt ab den 1870er Jahren wurden und als Voraussetzungen für die Anheizung der privaten Bodenspekulation von allen Reformern angeprangert wurden (z.B. der Hobrecht-Plan in Berlin), stellte diese Form der Stadterweiterungsplanung in der Rheinprovinz mit ihrer andersartigen Bau- und Bodenpolitik kein bedeutendes Problem dar. Statt Bodenverknappung herrschte hier im wesentlichen ein Überangebot an Bauland vor, da grundsätzlich an bestehenden Straßen und Wegen außerhalb der Planungsgebietes gebaut werden konnte und damit des Prinzip des „freien Anbaus“ bestand. Bei gleichzeitigem dezentralem Stadtwachstum in den Industriestädten war die private Bodenspekulation mit der Fol-

ge der Verteuerung des Wohnens in gewisse enge Grenzen verwiesen. Der Bebauungsplan wurde nicht als riskantes Instrument in den Händen der Haus- und Grundeigentümer gesehen.

Seitens der begünstigten Grundeigentümer wurde die Planung in der Regel nicht abgelehnt. Im direkten Umfeld der alten Städte und quasi in den ersten Stadterweiterungsflächen war ein „Plan“ hilfreich, da er die Richtung der Bebauung vorgab und damit die Erwartungsrente für die Grundeigentümer klar einschätzbar wurde. Hier entstanden Konflikte mit den unterschiedlich von der Planung profitierenden Grundeigentümern, wie Beispiele in Krefeld oder Mönchengladbach zeigten. Da jedoch auch in den unbeplanten Gebieten an bestehenden Wegen nach dem Prinzip des „freien“ Anbaus gebaut werden konnte, wurde niemand von der Grundstücksverwertung ausgeschlossen. Die Planungsabsichten konnten somit von den nicht betroffenen Grundstückseigentümern relativ leidenschaftslos hingenommen werden.

Die Planbearbeiter gerieten bei der Erstellung der Stadtbaupläne zunehmend zwischen zwei Pole. Zum einen bestand der Konflikt, die Überplanung bestehender Gebäude (z.B. in den Altstädten) möglichst zu umgehen und bei der Stadterweiterungsplanung sich möglichst am bestehenden Wegesystem zu orientieren, um aufwendige, kostenspielige und zeitintensive Enteignungsverfahren zu vermeiden. Zum anderen wollten sie – sei es aus stadtbaukünstlerischen, hygienischen oder bodenökonomischen Gesichtspunkten – möglichst durchgängige Straßenbreiten und rechteckige Baublöcke entwickeln, was der bestehenden Struktur landwirtschaftlicher Grundstücksgrenzen zumeist zuwider lief. Die hohen Entschädigungsforderungen standen der Umsetzung ebenso im Wege, wie die nur bedingte Anwendungsfreudigkeit der Enteignungsgesetze und das noch fehlende Instrument der Umlegung.

Die Zielsetzung bei der Bauplanerstellung war eindeutig auf die Regelung der Verkehrsverhältnisse, auf die Herstellung der Sicherheit und auf die Steuerung des räumlichen Wachstums ausgerichtet. Die Stadtbaupläne waren als Lenkungsinstrument verstanden worden, das der Bebauung möglichst langfristig einen geordneten Weg weisen sollte. Sie waren nicht auf eine alsbaldige Realisierung hin ausgerichtet. Die Größe des Planungsgebietes wurde dabei auf der Grundlage zurückliegender Zuwachsraten ermittelt, die auf einen Zeitraum von bis zu 40 Jahren und mehr hochgerechnet wurden. Daß die Planungsaussagen bald veraltet sein konnten, weil sich geänderte Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung ergaben – wie dies schon bald in den Städten mit dem Bau der Eisenbahnstrecken der Fall war – oder eine Verlangsamung des Wachstums einsetzte, wurde 1835 noch nicht als Problem erkannt. Die schon bald auftretenden Konflikte veranlaßten die Regierung, bei Beginn neuer Planungsarbeiten nach dem Leitsatz zu verfahren, daß die Ausdehnung der Pläne „nicht zu klein und nicht zu groß“ sein dürfe. Wie bei vielen anderen Fragen wurden die praktischen Erkenntnisse von der Planungsbürokratie verarbeitet und unmittelbar in neue Instruktionen umgesetzt.

Die Reservierung von öffentlichen Flächen für die Anlage von Schulen, Kirchen und vor allem von Marktplätzen war ausdrücklich beachtetes Planungsziel. Auch die neuen Anforderungen an die Planung, wie die Bereitstellung von Flächen für die Eisenbahnstrecken und für die Anlage von Bahnhöfen und Bahnhofsvorplätzen, fanden Eingang in die Bauplanpraxis: Viele Planungsarbeiten wurden während der Entscheidungsphase über die Eisenbahnstreckenführung storniert oder griffen diese in Planänderungen und Neuplanungen der bestehenden Baupläne auf.

Die größten Durchsetzungsprobleme bestanden dort, wo die Planung in bestehende Baustrukturen eingriff: in den Altstädten. Hier stieß die Planung vor Ort zumeist auf heftigsten Widerstand und nur dort, wo sie bis auf die Beseitigung der gravierendsten Straßenengpässe im wesentlichen die bestehende Struktur berücksichtigte, war sie überhaupt durchsetzbar. Mehr und mehr setzte sich dieser planerische Umgang mit der Altstadt durch; zum Teil wurde sie auch ganz aus dem Stadtbauplangebiet herausgenommen.

Doch auch in den landwirtschaftlich genutzten Erweiterungsgebieten zeigte sich die inhaltliche Ausprägung der Planung und ihre Durchsetzungsfähigkeit in äußerst ambivalenter Form: Einerseits zeigte sich in Teilbereichen eine äußerst strenge Berücksichtigung der Bodenökonomie, die Parzellierung und Bebauung erleichtern sollte; andererseits wurde die Planung dort in ihre Grenzen verwiesen, wo der kleinteilige private Grundbesitz nicht auf solche Regelmäßigkeit vorbereitet war. Wenn die freiwillige Um- und Zusammenlegung nicht stattfand, konnte die Planung nur im Wege der Enteignung umgesetzt werden.

Das größte Problem bestand zu Beginn der Planungsarbeiten in den 1830er und 1840er Jahren in der fehlenden Qualifikation der Planbearbeiter, die oft unzureichende Pläne ablieferten sowie in der viel zu geringen Anzahl ausgebildeter Geometer, um die große Zahl der Planverfahren zu bewältigen. Die frühen zeitlichen Verzögerungen bei der Planerstellung wurden im wesentlichen dadurch hervorgerufen.

Die Planungsinstruktionen und das formale Verfahren

Der Erfolg der quantitativ großen Planungstätigkeit basiert nicht auf der Zahl der genehmigten oder gar realisierten Planungen, sondern auf den gewonnenen Erfahrungen mit den Planungsverfahren, den Versuchen der Systematisierung und Institutionalisierung der städtebaulichen Planung unter den neuen Bedingungen.

Der umfassenden Erstellung von Instruktionen für die Planbearbeitung muß große Bedeutung beigemessen werden, da sie den frühen Versuch darstellen, planungstechnische Grundlagen vorzugeben und damit die Planwerke zu vereinheitlichen – von der Vorgabe des Zeichenmaßstabes, der Blattgröße bis hin zur Darstellungsform. Ebenso wurden umfangreiche ingenieurtechnische Anforderungen wie die Vorgabe des notwendigen Straßengefälles und der Straßenbreiten und die Vorgabe genauester örtlicher Nivellements-messungen festgelegt. Die Erfahrungen mit der Formalisierung

der Planerstellung in der Rheinprovinz und ihre Anpassung an den jeweils „neuesten Stand der Technik“ wurden in den folgenden preußischen Planungsinstruktionen weitgehend übernommen.

Innerhalb des formalen Verfahrens bei der Aufstellung der Stadtbaupläne fand die neue gesellschaftliche Realität immer deutlichere Berücksichtigung. So wurde den Grundeigentümern die Möglichkeit zur Eingabe von „Reklamationen“ eröffnet, die in den Beschlüssen von Gemeinderat und Königlicher Regierung abgewogen wurden und die diese im Falle der Ablehnung ausdrücklich begründen mußten.

Zur Kompromißfindung wurden insbesondere im Regierungsbezirk Düsseldorf neue Wege der Zusammenarbeit zwischen den Städten und der Regierung gesucht. Zum einen wurde die Planung vor Ort und unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse sowie unter Einbeziehung der Bürgermeister und der Baukommission erstellt und damit im Vorfeld versucht, eine breite Planungsakzeptanz zu erreichen. Zum anderen wurden bei Konflikten „runde Tische“ aus Vertretern der Stadt, den betroffenen Grundeigentümern und den „Fachleuten“ – den Geometern und Bauinspektoren – zusammengerufen. Auch dieses Vorgehen verdeutlicht das Ende der alten Planungstradition mit den vom landesfürstlichen Stadtbaumeister erstellten Plänen – die neuen Stadtbaupläne hatten viele Väter.

Insbesondere die Haltung der Städte zum Bauplan spielte eine zunehmend bedeutendere Rolle, und es wurde versucht, Konflikte um Planungsaussagen zwischen der Regierung und der Stadt möglichst einvernehmlich zu regeln. Auch wenn die Planungshoheit nach wie vor bei der Regierung als Landespolizeibehörde lag, wurde nicht mehr an den Wünschen vor Ort vorbeigeplant. Allerdings wurden kurzfristige lokale Interessen, wie ein Zurückweichen vor einflußreichen Grundeigentümern oder ein Zurückschrecken vor der Zahlung der Entschädigung, von der Königlichen Regierung und dem für die Plangenehmigung zuständigen Ministerium für Handel und Gewerbe in Berlin nicht akzeptiert. Wenn sie die Planungsaussagen z.B. im Sinne der langfristigen Sicherung geordneter Verkehrsverhältnisse für notwendig ansahen, wurde die Plangenehmigung auch gegen den Willen der Städte erteilt.

Die Zeitphase bis zur Jahrhundertmitte stellt in der preußischen Rheinprovinz – im stadtplanerischen Sinne – keine passive Übergangsphase von der landesfürstlich-napoleonischen Planung bis zur preußischen Planungspolitik der 1870er Jahre (Preuß. Fluchtlinien- und Enteignungsgesetz) dar, sondern zeigte sich als eine durchaus aktive Planungsphase. Es gab keine planerische Abstinenz, wie dies lange angenommen wurde, sondern im Gegenteil fand eine aktive Vorbereitungsphase für die preußischen Planungsinstrumente statt.

Die rechtlichen Grundlagen

Der Stadtbauplan stand von Anbeginn auf einer breiten rechtlichen Grundlage, was sowohl die Planerstellung als auch deren Umsetzung betrifft.

Die rheinischen Stadtbaupläne knüpften an der alten landesfürstlichen Planungstradition an – die ein Hoheitsrecht und originäres Recht des Landesfürsten war. In seiner rechtlich und politisch gefestigten Stellung als Obereigentümer hatte er sich zur Realisierung städtebaulicher Planungen weitreichender bodenrechtlicher Instrumentarien bedienen können – wie Baugebote, Entzug unbebauter Grundstücke, unentgeltliche Abgabe von Baugrundstücken etc. Die einzelne Baufluchtanweisung stellte eine alte Tradition dar: Vor Baubeginn mußte stets die Baufluchtlinie örtlich angewiesen werden.

Als diese Hoheitsrechte mit der Ablösung des landesfürstlichen Absolutismus fortfielen, entstand zuerst eine Art planungsrechtliches Vakuum. In Frankreich stellte man bereits unmittelbar nach der Revolution die Weichen für neue Gesetze. Da kein explizites eigenes Städtebaurecht bestand, wurde die Legitimation zur Planung und Planfeststellung im Rahmen der neuen napoleonischen Enteignungsgesetze von 1807 und 1810 mit geregelt. In dem Gesetz über die Trockenlegung der Sümpfe und andere öffentliche Arbeiten, dem sog. Marais-Gesetz von 1807, wurde im Art. 52 festgelegt, daß in allen Städten die Fluchtlinie für die Eröffnung neuer und die Erweiterung alter Straßen in Form eines Planes aufzustellen sei.

Unter Preußen wurden die französischen Gesetze in der Rheinprovinz beibehalten; sie brauchten 1815 nur übersetzt und die preußischen Amtsbezeichnungen eingefügt zu werden. Damit blieb die rechtliche Basis für die Weiterführung der Planungstätigkeit erhalten und das große Planungsanliegen aus französischer Zeit wurde stringent unter Preußen in der Rheinprovinz fortgeführt – eben als Stadtbauplan.

Das Instrument des Stadtbauplanes wurde zudem – äußerst fortschrittlich – mit den beiden anderen bedeutenden Elementen des Städtebaurechts verknüpft. So wurde z.B. der Zusammenhang zwischen Bauplan und Bauordnung hergestellt, indem in den örtlichen Baureglements/Bauordnungen textliche Ausführungsbestimmungen zum Bauplan aufgenommen wurden – wie die Frage der Heranziehung der Privaten zu den Erwerbskosten für das Straßengelände, Zuständigkeiten für die Herstellung des Straßenpflasters oder Festlegung einer Prioritätenliste für die Herstellung der Straßen. Der Baukonsens wurde nur ausgesprochen, wenn die Festlegungen des Bauplans eingehalten wurden. Vermittelt über den Alignements- bzw. Stadtbauplan wurde hier ein Zusammenhang zwischen Bauordnung, städtebaulicher Planung und der Planungsumsetzung im Wege der Enteignung hergestellt.

Als in Preußen unter den Einwirkungen der bürgerlichen Revolution von 1848 und aufgrund des wachsenden Problemdrucks in den expandierenden Städten um die Jahrhundertmitte sich auch die Forderung nach einem allgemein verbindlichen Planungs- und Baurecht verstärkte, konnten die folgenden Gesetze und Verordnungen an die Erfahrungen in der Rheinprovinz anknüpfen. Auf der Grundlage des preußischen Polizeigesetzes von 1850 wurde 1853 im Regierungsbezirk Düsseldorf die Verordnung „über das bei Ausführung baulicher Anlagen an Staats- und Bezirksstraßen wie an

Gemeindewegen zu beobachtende Verfahren“ erlassen, die inhaltlich an die älteren Instruktionen zur Bauplanerstellung in der Rheinprovinz von 1829 anknüpfte und formal-rechtlich über das neue Polizeigesetz abgesichert war. Nur ein genehmigter Stadtbauplan konnte von der Verordnung abweichende Festlegungen treffen.

1855 erfolgte ein weiterer wichtiger Schritt zur Vereinheitlichung der Bebauungsplanverfahren in Preußen, denn außer in der Rheinprovinz gab es kein einheitliches Verfahren für die Erstellung der Alignements- bzw. Bebauungspläne. Der Vorschlag, den der aus dem Rheinland stammende Minister von der Heydt 1854 zur Beratung in den Provinzen einreichte, gab im wesentlichen den Inhalt der 1840 erlassenen Instruktionen und Vorschriften für die Erstellung der Stadtbaupläne in der Rheinprovinz wieder.

Am 12. Mai 1855 folgte der bedeutende Ministerialerlaß „die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissementspläne betreffend“. Erst auf der Grundlage dieses Erlasses wurden im übrigen Preußen größere Stadterweiterungspläne erarbeitet (wie z.B. der Berliner Hobrecht-Plan). Auch dieser Erlaß, der zum Vorreiter für das folgende sog. Preußische Fluchtliniengesetz (prFILG) vom 2.7.1875 – dem ersten allgemein gültigen Planungs- und Städtebaurecht in Preußen – wurde, knüpfte inhaltlich und verfahrensmässig an die rheinische Planungspraxis an, so daß ein direkter inhaltlicher Zusammenhang zwischen dem frühen rheinischen Stadtbauplan und dem preußischen Fluchtlinienplan besteht. Die in der linksrheinischen Provinz erprobten Verfahrensregeln, planungstechnischen Festlegungen und Beteiligungsformen flossen unmittelbar in die preußischen Bestimmungen ein.

Die Verfahrensregelungen des prFILG – von den entwässerungstechnischen Fragen, der Erstellung der Nivellements, den Offenlagefristen der Pläne bis hin zum Umgang mit den Einwendungen der Betroffenen – entsprachen vollständig der rheinischen Bauplanpraxis; damit stellten die rheinischen Erfahrungen praktisch einen „Problemlauf“ für das preußische Planungsrecht dar. Neu war lediglich, daß nunmehr formal die Gemeinden das Recht erhielten, in eigener Verantwortung Bebauungspläne aufzustellen und die Planungsinitiative nicht mehr von der Landespolizeibehörde ausging – indirekt war die Mitbestimmung der Gemeinde jedoch bereits gängige Praxis gewesen. Doch auch die Mängel der rheinischen Bauplanpraxis, u.a. die reine Beschränkung auf die Festlegung der Straßenlinie und die vordere Bauflucht, fanden Eingang in das prFILG; ebenso die starken Einflußmöglichkeiten der örtlichen Grundeigentümer. Ebenso fehlten auch die bodenrechtlichen Instrumente, wie Umlegung und Zonenenteignung.

Planungsrechtlich bedeutsam war die Übernahme der napoleonischen Enteignungsgesetze von 1807 und 1810 in der Rheinprovinz auch deshalb, weil hier nicht nur die frühesten und modernsten Enteignungsgesetze Europas – Vorbild für fast alle europäischen Enteignungsgesetze – angewendet wurden, sondern ihre Erprobung und der

hier gesammelte umfangreiche Erfahrungsschatz ebenfalls Vorbild für die preußische Enteignungsgesetzgebung von 1874 wurde.

Das napoleonische Enteignungsgesetz vom 8.3.1810 gab der Rheinprovinz schon früh ein eindeutiges und verfahrensmäßig weitreichend ausgearbeitetes Regelungsinstrument an die Hand. Hier waren sehr umfassende Beteiligungsformen der privaten Grundeigentümer, aber auch klare Bedingungen zugunsten der öffentlichen Hand festgelegt. Die Königliche Regierung legte mit der Genehmigung der Stadtbaupläne den generellen Enteignungstatbestand fest. Damit waren der Planungsanlaß und der Planungszweck nicht Gegenstand der gerichtlichen Überprüfung. Die Wahrung der Privatinteressen fand jedoch im folgenden Enteignungsverfahren eine ausreichende gesetzliche Würdigung; damit erfolgte eine eindeutige Absicherung vor obrigkeitlicher Willkür, wie diese noch im 18. Jahrhundert bestanden hatte. Das Gesetz blieb – bis auf eine geringfügige Modifikation im Jahr 1857 – bis zum Erlaß des preußischen Enteignungsgesetzes vom 11.6.1874 in der Rheinprovinz unangefochten gültig. In Altpreußen traf bis dahin wesentlich unpräziser nur das Allgemeine Preußische Landrecht Festlegungen zu Fragen der Enteignung und Entschädigung.

Vom napoleonischen Vorbild wurde jedoch 1874 im gesamten Preußen nicht alles übernommen. Verloren gingen die im Marias-Gesetz prinzipiell enthaltenen Möglichkeiten der Mehrwertabschöpfung für planungsbedingte Wertsteigerungen der Grundstücke seitens der öffentlichen Hand und der „Zonenenteignung“ zur Regulierung der hinter der Bauflucht liegenden Parzellen.

Doch diese generellen Möglichkeiten des napoleonischen Gesetzes waren bereits in der Rheinprovinz rein theoretische Größen und fanden keine praktische Bedeutung. Obschon ihre rechtliche Gültigkeit nicht angezweifelt wurde und die betroffenen Städte wie auch der preußische Justizminister Müller sich hierauf beriefen, wurden der Anwendung der §§ 30 und 54 des Gesetzes vom 16.9.1807 durch die eigentümergefreundliche Rechtsprechungspraxis der rheinischen Gerichte eindeutige Riegel vorgeschoben und das Gesetz zugunsten des Privateigentums ausgelegt. Weitreichendere Chancen einer öffentlichen Einflußnahme auf die städtebauliche Entwicklung konnten so nicht genutzt werden.

Während die beiden napoleonischen Gesetze in den 1820er und 1830er Jahren noch bei der Umsetzung der Planung in der Rheinprovinz eingesetzt wurden, erlebten sie durch den zunehmenden Schutz des Privateigentums – wie auch in der Preußischen Verfassung 1850 zum Ausdruck gebracht – und den Ausbau der politischen Rechte des Bürgertums eine ständige Zurückdrängung, wenngleich der Wachstumsdruck und die steigende Bautätigkeit der ersten Gründerjahre in vielen rheinischen Industriestädten geradezu nach dem Einsatz der Enteignungsgesetze schrie. Die Gerichtsurteile fielen zunehmend eigentümergefreundlich aus und verwässerten die Aussagen der Gesetze.

Viele Auseinandersetzungen der Privaten mit den Städten um die Frage der Zulässigkeit der Verweigerung von Baugesuchen und vor allem die Frage der Entschädigungsleistungen wurden vor die Gerichte gebracht. Eindeutig geklärt wurde, daß die Grundeigentümer keinen Rechtsanspruch auf die Realisierung des Bauplanes hatten, aber es kehrte sich immer mehr die Haltung heraus, daß der Bauplan ein Bau-Polizei-Reglement darstelle, welches für jedermann verpflichtend und Grundlage für die Genehmigung oder Ablehnung von Baugesuchen sei. Ein Bauplan an sich löste allerdings noch keine Entschädigungsleistung aus, sondern erst bei der Ablehnung eines konkreten Baugesuches aufgrund der Bauplanabweisung war die Entschädigungszahlung fällig.

Diese wurde oft zur unüberwindlichen Hürde für die Städte. Waren mit dem Bauplan die planungsrechtlichen Grundlagen für die Festlegung der Fluchtlinien und damit für die Regulierung der Straßenbreiten gegeben und hätte er unter Anwendung des Enteignungsgesetzes von 1810 auch umgesetzt werden können, so fehlten den Städten die ausreichenden finanziellen Mittel zur Zahlung der Entschädigung für das abzutretende Straßenland und für die Straßenherstellung. Den Städten waren die Hände gebunden, die Richtung der Stadtentwicklung vorzugeben und gemäß dem Plan zu steuern. Die öffentliche Fluchtlinienplanung setzte nur „negative“ Schranken. Die „positive“ Realisierung hing von der Initiative der privaten Grundeigentümer ab.

Die private Straßenherstellung erfolgte in Form von Aktienstraßen oder auf der Basis privatrechtlicher Verträge zwischen den privaten Grundeigentümern und den Terrainunternehmern. Seitens der Städte wurde immerhin versucht, die Straßenfläche durch gütliche Vereinbarung unentgeltlich von den Privaten zu erhalten oder wenigstens eine Vorfinanzierung mit günstigem Zinssatz durch die Privaten zu erreichen, bis nach Herstellung der Straße die Kosten von den späteren Anliegern wieder zurückgefordert werden konnten. Im Wege der Verhandlung wurden auch versucht, z.B. die Straßenpflasterung ersetzt zu bekommen, die, ebenso wie die Straßenunterhaltung, in der Regel die Städte zu tragen hatten. Je größer das Interesse der Privatinitiative an der Straßen- und Quartiersherstellung war, umso mehr Chancen hatten die Städte, günstige Umsetzungsbedingungen zu erreichen.

Ideelle Planungsgrundlagen – die Instrumente Stadtbauplan, Bauordnung und Enteignungsgesetz – und die Planungspraxis klafften immer mehr auseinander. Die Stadtbaupläne wurden zunehmend in die Grenzen verwiesen, die die privatwirtschaftliche Produktion von Stadt der öffentlichen Planung auferlegte und die zur Leitschnur der Fluchtlinienpläne wurden: die Reduzierung des städtebaulichen Planes auf die Straßenfluchtlinie. Mit der Wahl des neuen Begriffes „Fluchtlinienplan“ entsprechen die Stadtbaupläne ab 1875 auch begrifflich ihrem tatsächlichen Inhalt. Der städtebauliche Plan wurde auf den reinen Straßenplan reduziert.

8.2 Das Fallbeispiel Mönchengladbach

Der Stadtbauplan von Mönchengladbach war einer der 28 Stadtbaupläne der Königlichen Regierung Düsseldorf, die nach dem „Planungserlaß“ von 1834 erstellt werden sollten. Im Mittelpunkt der Untersuchung des „Stadtbauplanes Mönchengladbach“ von 1836 bis 1863 standen vor allem die Dokumentation und Aufbereitung des 27 Jahre währenden Planungsprozesses und die sich verändernden Ziele und wandelnden Interessen der Planungsakteure.

Das kleine Städtchen Mönchengladbach verdankte seinen frühen industriellen Aufschwung der schnell wachsenden Textilindustrie, die begünstigt wurde durch die traditionsreiche Leinwandherstellung und die von der Schutzzollpolitik und der neuen Gewerbefreiheit unter französischer Herrschaft profitiert hatte. Die Stadt entwickelte sich während des Untersuchungszeitraumes von 1836 bis 1863 zum Zentrum der Baumwollindustrie am Niederrhein und mit zum bedeutendsten Baumwolldistrikt in Preußen.

Zu Beginn baute die Baumwollindustrie auf der hausindustriellen Tätigkeit in weit verstreuten Dörfern auf, deren Verleger in Mönchengladbach ansässig waren und hier Handel und Textilveredelung betrieben. Diese auf der Hausindustrie aufgebaute Baumwollindustrie führte zu entsprechenden dezentralen räumlichen Wachstumsformen sowohl in der Stadt als auch in den umliegenden Ortschaften; der stetige Bevölkerungszuwachs wurde zuvorderst innerhalb der bestehenden Gebäude oder durch Verdichtung auf dem Grundstück aufgefangen. Die Stadterweiterungen setzten an den bestehenden Siedlungskernen an. In der Kernstadt Mönchengladbach erstreckte sich die Stadterweiterung nach der Niederlegung der Stadtmauer in östlicher und südöstlicher Richtung, entlang der Hauptausfallstraßen beginnend.

Die Durchsetzung der Mechanisierung in der Baumwollweberei und -spinnerei erfolgte auf der Grundlage der Dampfmaschinen zu Beginn der 1850er Jahre. In deren Zuge erfolgte eine verstärkte Konzentration der Produktionsstätten in zentralen Fabrikanlagen und damit eine Herauskristallisierung von Fabrikstandorten. Als Standortfaktor war neben den Wasserläufen vor allem die Nähe zum Bahnanschluß für Kohlenanlieferung und Warentransport von Bedeutung, und so ist es nicht verwunderlich, daß der Durchbruch der Mechanisierung in Mönchengladbach mit der Fertigstellung der Bahnstrecke Aachen-Düsseldorf 1853 endgültig gelang.

Diese verschiedenen Entwicklungsphasen wirkten sich auch auf die Planungsarbeiten aus. Sie drückten sich allerdings nicht in neuen, veränderten Planungsinhalten aus, sondern führten in den 1850er Jahren infolge zunehmender Bautätigkeit lediglich zu einem dynamischeren Verlauf des Planungsprozesses.

Wie in den anderen Städten so wurde auch in Mönchengladbach 1836 die Aufforderung zur Erstellung eines Stadtbauplanes seitens der KRD nicht nur „gehorsamt“

aufgenommen, sondern die Planaufstellung als Grundlage für ein geordnetes städtisches Wachstum sowohl vom Gemeinderat als auch von der Bürgerschaft ausdrücklich begrüßt und ein weit über das eigentliche Stadtgebiet hinausgreifendes Stadterweiterungsgebiet in Erwägung gezogen. Grundlage für die räumliche Ausdehnung des Planes waren ebenfalls die zurückliegenden Zuwachsraten der Bevölkerung.

Doch die erste Planungseuphorie wurde jäh gebremst. Bis Mitte der 1840er Jahre verzögerte sich die Fertigstellung des Stadtbauplanes aufgrund fehlender bzw. unqualifizierter Fachkräfte für die Erstellung der notwendigen örtlichen Katasterrevision und der weiteren Vermessungsarbeiten. Die wenigen Geometer und Bauinspektoren der Provinz waren durch die zahlreichen Baupläne, die sie neben ihren Routinearbeiten erstellen mußten, heillos überfordert. Erst 9 Jahre nach Planungsbeginn konnte 1845 die erste Planfassung bei der KRd eingereicht werden.

1847 trat ein weitaus bedeutenderer Verzögerungsgrund hinzu. Die Gemeinde bat um einen Aufschub bei der Fertigstellung des Stadtbauplanes, da der Verlauf der geplanten Eisenbahnstrecke sowie die mit der neuen Gemeindeordnung von 1845 begonnenen Debatte über die neuen Gemeindegrenzen sich auf den Plan gravierend auswirken würden.

Vor allem die Entscheidung über den Verlauf der Bahnstrecke führte zur weiteren Planungsverzögerung. Wie in vielen deutschen Städten spielte auch in Mönchengladbach im 19. Jh. die Einrichtung einer Eisenbahnstrecke eine zentrale Rolle für die zukünftige Entwicklung. Durch die Festlegung der Bahnstrecke der Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter Eisenbahn und des Bahnhofes wurde in Mönchengladbach die Entwicklungsrichtung der Stadterweiterung eindeutig in östlicher Richtung gezogen, die zuvor bereits durch die günstige topographische Lage und den Lauf des Gladbaches bevorzugtes Stadterweiterungsgebiet gewesen war. Wie in vielen anderen Städten (Halle, Hamburg, Köln, Mannheim, Stuttgart etc.) wurde mit dem Bahnhof ein neuer städtischer Entwicklungskern geschaffen, der eine zweipolige Stadtentwicklung hervorrief. In Mönchengladbach wurde das alte Zentrum mit dem neuen Bahnhof über die Achse der Krefelder Straße verbunden, die sich immer mehr zur zentralen Einkaufsstraße entwickelte und um die sich nach 1900 die Citybildung spann. Durch die Lage der Bahnhofes auf noch un bebauter Fläche fand in Mönchengladbach im Gegensatz zu Köln, München oder Stuttgart kein Eingriff in den Altstadtgrundriß mit Abriß von Gebäuden statt; die gewählte Strecke tangierte lediglich die vorhandene Bebauung.

Zu weiteren Aktivitäten der Eisenbahngesellschaft z.B. als Terraingesellschaft bei der Aufschließung des angrenzenden Quartiers (wie in Aachen) kam es in Mönchengladbach nicht: Hier verlief der Erschließungs- und Bauprozeß in der für Mönchengladbach typischen kleinteiligen Form.

Die Lage der Bahnstrecke setzte auch deutliche Signale für die Standortplanung der „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“ östlich des Bahnhofes. Bei der weiteren

Bauplanerstellung wurden entsprechend breite Zufahrtsstraßen zum Bahnhof geschaffen und nicht zuletzt die Forderung nach einem Bahnhofsvorplatz seitens der KRД erhoben.

Durch die Lage des Bahnhofes im Osten der Altstadt war ein Großteil der Spezialgemeinde Oberriedergeburt in noch stärkerem räumlichen Zusammenhang zur Stadt und ihrer wachstumsstarken Ostseite gerückt. Die neue Standortbewertung spielte allerdings bei der Frage um die Grenzziehung bzw. bei den folgenden Eingemeindungsdebatten keine große Rolle.

Der Stadtbauplan erstreckte sich von Anfang an über die tatsächliche Stadtgrenze hinaus bzw. auf Flächen der benachbarten Spezialgemeinden. Das Stadtgebiet war durch die Festlegung nach der französischen Verwaltungseinteilung von 1800 eng begrenzt und bildete zusammen mit den weiteren Spezialgemeinden Obergeburt und Oberriedergeburt die „Sammtgemeinde Gladbach“, die von einem Bürgermeister verwaltet wurde, allerdings getrennte, bis 1845 noch „ernannte“ Gemeinderatsvertreter stellte.

In der anfänglichen Phase der Planungsarbeiten spielte die stadtgrenzenüberschreitende Planung noch keine Rolle, da zwischen den unterschiedlichen Spezialgemeinden keine bedeutenden, sich auf die Planung auswirkenden Interessenunterschiede bestanden. Die unter französischer Herrschaft eingeführte und gegenüber der preußischen verteidigte Gemeindeordnung entsprach der allgemeinen ökonomischen und politischen Grundstruktur der Provinz: Sie sah eine Gleichstellung von Stadt- und Landgemeinden vor. Bei ähnlichen ökonomischen Verhältnissen in der „Stadt Gladbach“ und den Umlandgemeinden spielten in der Praxis die Gemeindegrenzen kaum eine Rolle; wengleich in der Untersuchung deutlich wurde, daß der städtische Gemeinderat die Planungsangelegenheit doch verstärkt an sich gezogen hatte.

Die Verhandlungen zur neuen, exakten Grenzziehung zwischen der Stadt und den Spezialgemeinden, die aus dem Wunsch der KRД nach eindeutigen Wählerlisten für die Gemeinderatswahlen entstanden waren, führten zu keinem Ergebnis. Im Gegensatz zur Debatte um den Bahnstreckenverlauf hatte die Grenzziehungsfrage auf den Planungsverlauf keinen direkten Einfluß. Erst 1857 kam es zu einer neuen Grenzziehung und zur Eingemeindung von Oberriedergeburt: Das Stadtbauplangebiet erstreckte sich nunmehr auch tatsächlich auf das Stadtgebiet. 1859 löste sich die vergrößerte Spezialgemeinde Gladbach aus dem Bürgermeistereiverband mit Obergeburt endgültig heraus und bildete auf der Grundlage der neuen preußischen Städteordnung von 1856 eine eigene Stadtgemeinde. Die Stadt gab damit endgültig die nach der alten Gemeindeordnung gewährleistete Gleichheit von Stadt- und Landgemeinden auf, um die Vorteile der neuen Städteordnung – u. a. eine größere kommunale Selbständigkeit mit der Wahl des Bürgermeisters – zu erlangen. Nicht zuletzt wirkte sich das neue Dreiklassenwahlrecht aus: Die Stadt konnte die Höhe des Zensus und damit die Wahlberechtigung steuern und mußte dabei nicht mehr auf Konsens mit den Landgemein-

den bedacht sein. Die Interessen der städtischen Führungsschicht, die z.B. im Gegensatz zu den noch mehr der Hausindustrie verhafteten, ländlichen Textilfabrikanten an der Durchsetzung der mechanischen Weberei interessiert waren, konnten besser durchgesetzt werden. In den 1870er Jahren und mit dem Erstarken der politischen Parteien auf kommunaler Ebene wurden die Unterschiede zwischen Stadt- und Landgemeinden noch bedeutsamer.

Nach der Klärung des Bahnstreckenverlaufes zu Ende der 1850er Jahre forderte die KRD, mit Hinweis auf die sonst fehlende Rechtswirksamkeit für Enteignungen, den Stadtbauplan erneut an, um ihn endlich zur Genehmigung beim Berliner Ministerium vorzulegen.

Der Wachstumsdruck der frühen Gründerjahre und der zunehmende und an Schnelligkeit gewinnende Bauprozeß in der Stadt zeigte das Fehlen eines regulierenden Bauplanes überdeutlich, und ab 1852 wurde das Bauplanprojekt durch den neuen Bürgermeister Rottländer intensiv vorangetrieben. Doch nach nunmehr 15 Jahren hatte die Realität den ersten Planentwurf von 1837 längst überholt, da mehr als die Hälfte an Gebäuden gegenüber der Entwurfserstellung hinzugekommen war und einen ganz neuen Stadtbauplan erforderte, in dem die neu errichteten Häuser und die Bahnstrecke eingetragen wurden.

Zudem wurde die Ausdehnung des Gebietes gegenüber der alten Planfassung um etwa ein Drittel an Fläche reduziert. Die Reduzierung im Nordwesten in Richtung Obergeburth schien einer sich als durchaus richtig erweisenden Einschätzung der Richtung der Stadtentwicklung Folge zu leisten; hier kam tatsächlich erst nach der Jahrhundertwende der Bauprozeß in Gang. Die Reduzierung im Osten erstreckte sich auf die Flächen, auf denen das umfassende Güterbahngelände und vor allem die 1855 gegründete „Glabbacher Aktien Spinnerei und Weberei“ angelegt wurden und die damit bereits für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen waren. Doch die verbleibende, 170 ha große Erweiterungsfläche reichte für das Stadtwachstum bis weit in die 1880er aus.

Doch nicht nur die umfangreiche Größe, ein falsch eingeschätztes oder sich verlangsamt zeigendes Bevölkerungswachstum begründeten die lang ausreichende Reservekraft des Bauplanes, sondern Art und Weise des Niederschlags des baulichen Wachstums waren entscheidend. Da es in der Rheinprovinz bis 1875 grundsätzlich erlaubt war, an bestehenden Straßen und Wegen zu bauen, konnte sich das Siedlungswachstum, anfangs unterstützt durch die Organisation der Hausindustrie, dezentral organisieren und sich in Altstadt, Stadterweiterungsgebiet und Vororte gleichermaßen erstrecken. Im Süden des Erweiterungsgebietes hatte sich standortbedingt nach dem Bau der Eisenbahn die Zentralisierung von Fabrikanlagen durchgesetzt.

Der in großer Eile neu erstellte Stadtbauplanentwurf entsprach nicht den technischen und formalen Anforderungen seitens der Königlichen Regierung. Er enthielt fehlerhafte Nivellementsrechnungen und war unvollständig. Zwar hatte es bereits

beim Vorläuferplan oft herbe Kritik aus Düsseldorf bezüglich der Planausarbeitung gegeben, – mit zahlreichen Verweisen auf die von der Königlichen Regierung erlassenen „Instruktionen“ zur Erstellung der Baupläne –, doch mit den Veränderungen der Qualifikation und den wachsenden praktischen Erfahrungen der Regierungsbaubeamten, insbesondere bei Fragen der Straßenentwässerung, stiegen die Ansprüche an den Plan. Es zeigte sich, daß die von der Königlichen Regierung erlassenen Instruktionen den Planarbeitern nicht ausreichend bekannt waren bzw. nicht befolgt wurden und dadurch ständige „Nach-Forderungen“ ausgelöst wurden. Fehlende Fachkenntnisse und unzureichende Bearbeitung führten zu zeitlichen Verzögerungen und werfen ein geradezu unrühmliches Licht auf die seinerzeit tätigen „Fachleute“.

Weiterhin stiegen die Ansprüche an das formale Planungsverfahren. Mit der ersten einwöchigen Offenlage des neuen Planungsentwurfes im Rathaus 1856 mußte ein sehr detailliertes und umfangreiches Beteiligungsverfahren durchlaufen werden. Die eingehenden Reklamationen wurden von der Baukommission und dem Gemeinderat geprüft und hierüber ein Beschluß gefaßt. Ebenso wurden sie den staatlichen Bauinspektoren zur Prüfung vorgelegt, abschließend von der Königlichen Regierung Düsseldorf begutachtet und eine Entscheidung über die Ablehnung oder „Adaption“ der Einsprüche getroffen. Das Ergebnis wurde den „Einwendern“ protokollarisch in Mönchengladbach mitgeteilt. Ihnen stand schließlich noch eine Widerspruchsmöglichkeit beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz zu. Jede vorgenommene Änderung sowie die Einarbeitung der „Reklamationen“ in den Bauplan erforderten eine erneute Offenlage (1856 und 1858).

In der vorgenommenen Beurteilung der privaten Einsprüche wurde zwischen den privaten und öffentlichen Interessen abgewogen. Soweit Ziele und Interessen des Allgemeinwohls nicht entgegenstanden, wurde den Wünschen und Anregungen der Privaten stattgegeben. Die Ablehnungen von „Reklamationen“ wurden ausführlich begründet. Die Bedenken der Bürger, die in Relation zu der beträchtlichen Größe des Planungsgebietes gering waren, konnten weitestgehend geklärt oder zumindest doch durch die KRd Einvernehmlichkeit mit dem Gemeinderat hergestellt werden. Sie betrafen in erster Linie die Straßenbreiten und Straßenführungen. So beschwerten sich betroffene Grundeigentümer, weil die Straßenverbreiterung ihre Grundstücksausnutzung mindere oder ihre Grundstücke gegenüber den Nachbarn durch die geplante Straßenführung benachteiligt seien. Andere Einwände betrafen z.B. den Wasserabfluß auf dem Grundstück, Klagen über „einseitige“ Benachteiligungen, die Forderung nach einer zusätzlichen Wegeverbindung zwecks Erschließung von Privatgrundstücken sowie Konflikte um die „Einziehung“ eines vorhandenen Weges (Diagonalweg-Konflikt).

Die KRd und das Ministerium suchten die Größe der Bauquartiere zu beeinflussen: zum einen wurden seitens der KRd größere Baublöcke gewünscht, damit große Hausgärten entstehen, und zum anderen forderte man in Berlin, daß der große Bau-

block am Bahnhof weiter unterteilt werden sollte, um in den „teuren Lagen“ kleinere und vermehrte Grundstücke zu erhalten.

Für die letzte Phase der Bearbeitung wurde auch formal der 1855 für Preußen erlassene Ministerialerlaß „die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissements-Pläne betreffend“ zugrunde gelegt.

Als 1858 erstmals das Berliner Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten als Genehmigungsbehörde in den Planungsprozeß einbezogen wurde, achtete man dort sehr genau auf die Abwägung zwischen den öffentlichen (städtischen) und den privaten Interessen. Das Ministerium forderte ein nachvollziehbares und in Form von Planoffenlagen, begründeten und den Betroffenen protokollarisch eröffneten Beschlüssen sowie durch Beschlüsse von Gemeinderat und Königlicher Regierung etc. formal abgesichertes Planungsverfahren. Als sich im Falle des Marktplatzes am Bahnhof eine Kontroverse zwischen der Stadt und den Behörden andeutete, verlangte man in Berlin eine schriftliche Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung und die Zurücknahme ihres Einwandes gegen den Marktplatz.

Der Bauplanentwurf von Mönchengladbach und die ihm zugrundeliegenden Planungskriterien unterschieden sich nicht von denen anderer Städte in der Rheinprovinz: möglichst Aufnahme der vorhandenen Baustruktur, insbesondere in der Altstadt, mit nur geringfügigen Baulinienveränderungen; weitgehende Orientierung an Topographie und vorhandenen Straßen und Wegen; Berücksichtigung der neuen verkehrlichen Ansprüche durch differenzierte Straßenbreiten; Berücksichtigung des „Leitbildes“ der Anlage rechtwinkliger Quartiere, soweit die Topographie und das noch unbebaute Gelände es erlaubten, sowie Reservierung von Flächen für den obligatorischen Marktplatz.

An zwei Beispielen wurde die Konflikthaftigkeit der Planung unter den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen besonders deutlich. Bei der Frage der „Rechtwinkligkeit“ bzw. der „vollständigen Rechtwinkligkeit“ der Baublockzuschnitte im Rasterplangebiet nördlich der Krefelder Straße kam es zu einer ganz neuen Art von Interessenallianz, und zwar zwischen der Stadt und dem Berliner Ministerium auf der einen Seite als Befürworter der „strengen“ Rechtwinkligkeit und der Regierung in Düsseldorf auf der anderen Seite, die mit der in der Planfassung vorgenommenen „eingeschränkten“ Rechtwinkligkeit des Straßenverlaufes einverstanden war, um eine weitere Verzögerung der Genehmigung zu vermeiden.

Die „Schönheit“ und „Zweckmässigkeit“ der vollständig rechtwinkligen Straßenplanung mit entsprechenden Baublockzuschnitten, für die sich in Mönchengladbach der Gemeinderat und die betroffenen Grundeigentümer stark gemacht hatten, wurde dort nur aufgrund des Druckes der KRd aufgegeben, die die fast vollständige Rechtwinkligkeit als ausreichend ansah. Die Stadt erhielt Unterstützung aus Berlin, und die Planung wurde geändert. Tatsächlich schien nur eine geringfügige Anpassung erfor-

derlich zu sein, da die alten Nivellementspläne und damit die Straßenrichtung weitgehend erhalten blieben; allerdings wurde die Lage der Straßen verschoben.

In dem Konflikt um die Auslegung eines weiteren Marktplatzes in der Nähe des Bahnhofes stand die Stadt in ihrer ablehnenden Haltung, bei der sich die Stadtverordnetenversammlung der Argumentation der betroffenen Grundeigentümer anschloß, alleine dar. Ihr stand die KRd und das Berliner Ministerium mit ihrer unnachgiebigen Haltung gegenüber. Die übergeordneten Planungsbehörden ließen sich von der Notwendigkeit eines solchen Platzes, der zwar als Marktplatz bezeichnet, im eigentlichen Sinne aber ein Bahnhofsvorplatz war, nicht abbringen. Der Platz in Bahnhofsnähe war bei der Prüfung des Bauplanes in Berlin 1858 neu gefordert worden, da sich die Zweckmäßigkeit solcher Plätze bezüglich der Abwicklung des Verkehrsgeschehens überall gezeigt hatte.

Die Stadt und die Grundeigentümer versuchten zu Beginn, vor allem den fehlenden Bedarf nach einem weiteren Marktplatz in der Vordergrund zu stellen: Doch spätestens mit dem Gutachten vom Justizrat Pauls aus Mönchengladbach wurde der wahre Ablehnungsgrund deutlich. Das Kernproblem stellte die „Kostenfrage“ dar, d.h. die Höhe der von der Stadt zu entrichtenden Summe für den Ankauf bzw. die Entschädigung für die Platzfläche, die nach Ansicht der Grundeigentümer wertvollste Grundstücke darstellten. In dem Gutachten wurde in überaus deutlicher Form auf die Praxis der rheinischen Gerichte hingewiesen: Die Entschädigungssumme sei bereits dann zu leisten, wenn aufgrund eines genehmigten Bauplanes ein Baugesuch abgelehnt und damit das Bauen verboten wurde, und nicht erst dann, wenn die Straßen- oder Platzflächen tatsächlich offengelegt wurden. Die Stadt sah so eine Flut von Entschädigungsforderungen auf sich zukommen und fand sich ansatzweise durch bereits laufende Gerichtsverfahren mit Grundeigentümern im Planungsgebiet bestätigt. Von der „Marktplatzfrage“ ausgehend, vollzog die Stadt eine regelrechte Kehrtwendung in ihrer Haltung zum Bauplan. Hatte sie seit der Überarbeitung des Planes 1852 – verstärkt durch das Einsetzen des Baubooms – auf die Genehmigung des Stadtbauplanes gedrängt, da die Einhaltung der Baulinie sich vor Ort nur durchsetzen ließ, wenn auch das Expropriationsrecht bewilligt war, so beantragte die Stadt nun vor dem Hintergrund drohender hoher Entschädigungsleistungen, auf die Genehmigung vorläufig ganz zu verzichten. Bei der Anweisung der Baulinien wolle man wie bisher nach dem Entwurf des Bauplanes verfahren; wohlwissend, daß die Einhaltung der Planung nur im Einvernehmen mit den Grundeigentümern möglich war. Bei Widerständen seitens der Grundeigentümer sollte im Einzelfall geprüft werden, ob eine Abweichung vom Plan zu gestatten oder eine Entschädigung im Sinne des Allgemeinwohls zu leisten sei.

Mit diesem Verfahren waren die Planungsbehörden nicht einverstanden; sahen sie doch eine mögliche Entscheidungswillkür der Polizeibehörden vor Ort. Beispiele gab es zahlreiche: So war der Regierung noch sehr der Konflikt um die Anweisung der

Baulinie des Herrn Lieven an der Lüpertzender Straße vor Augen. Hier hatte der Bürgermeister eine vom Bauplanentwurf abweichende Baulinie bewilligt und in einem Streit konkurrierender Grundeigentümer (Lieven gegen das evangelische Presbyterium) eindeutig Bauunternehmer Lieven bevorzugt. Die KRd sah sich daraufhin veranlaßt, die Befugnis des Bürgermeisters zur örtlichen Anweisung der Baulinien nach der Verordnung der KRd vom 12.5.1853 einzuschränken und vorher – als Kontrolle – den Bauinspektor hinzuzuziehen.

Von 1860 bis zur Genehmigung des Stadtbauplanes Anfang 1863 bestimmte dieser Konflikt das Planungsverfahren. Als seitens der Planungsbehörden auf die Genehmigung gedrängt wurde, zog die Stadt alle Register der Verzögerungsmöglichkeiten – wie das Verschleppen der Reinzeichnung oder noch einzuholender Ratsbeschlüsse. Schließlich legte sie 1861 sogar Widerspruch beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz ein, der von der Königlichen Regierung Düsseldorf eine umfassende Stellungnahme anforderte. Mitte 1862 folgte die „Entscheidung“ aus Berlin: Dem Antrag der Stadt Mönchengladbach auf Aussetzung der Genehmigung wurde nicht entsprochen: am 4.4.1863 erfolgte die Genehmigung.

Welche Rolle kam dem Stadtbauplan für die räumliche Entwicklung der Stadt Mönchengladbach zu?

Es wurde deutlich, daß der frühe Planungsentwurf auch für den langen Zeitraum seiner Bearbeitung eine lenkende Funktion für den Bauprozess hatte, da er bei den einzelnen Baulinienanweisungen durch den Bürgermeister zugrunde gelegt wurde. Im Altstadtbereich, wo weitgehend die bestehende Baustruktur planerisch festgeschrieben wurde, waren keine Konflikte mit diesem Vorgehen zu erwarten, da nach alter Tradition die Fluchtlinien entsprechend der Nachbarbebauung gezogen wurden. Anders dagegen in den Stadterweiterungsgebieten und dort, wo neue Straßeneinmündungen und Platzanlagen vorgesehen waren oder durch die Straßenplanung die Grundstücke in ihrer Ausnutzung beschnitten wurden. Dort häuften sich mit dem wachsenden Selbstbewußtsein der Grundeigentümer die Konflikte. Sie wollten eine behördliche Anweisung der Baulinie ohne Rechtskraft des Bauplanes nicht mehr ohne weiteres hinnehmen.

Dennoch war der Planentwurf bereits „nützlich“, ohne förmlich festgestellt zu sein. Dies mag, neben allgemeinen Krisen und der Verlangsamung des Wachstums in den 1840er Jahren, mit ein Grund gewesen sein, warum seine anfangs geforderte zügige Genehmigung aus Mönchengladbach nicht weiter eingefordert wurde. Seitens der KRd und der Gemeinde war – in wechselnden Rollen und unterschiedlichen inhaltlichen Positionen – der Wunsch nach einer optimalen stadtbau technischen und gestalterischen Planung größer, als nach der rechtlichen Bindungskraft des Planes, obgleich die Sorge um die fehlende Rechtskraft und die damit fehlende enteignungsrechtliche Zugriffsmöglichkeit von der KRd doch immer wieder erwähnt wurde. Die Grundlage für die Baulinienanweisung war der Bauplanentwurf. War der Plan gerade innerhalb

der Genehmigungsbehörden „unterwegs“ und fehlte vor Ort auch das Konzeptexemplar, so wurden die Baugesuche zurückgestellt. Auch die Grundeigentümer betrachteten den Entwurf als eine allgemeine Richtschnur, auf die man eigene Erwartungen und Verwertungsinteressen stützen konnte und der als eine Art Absicherung der zu erwartenden Bauentwicklung in der Nachbarschaft angesehen werden konnte. Vor diesem Hintergrund kann das Ansinnen der Stadt nachvollzogen werden, angesichts der Entschädigungspraxis 1860 die endgültige Genehmigung stornieren zu wollen. Doch allen Beteiligten war klar, daß die Baulinienanweisung entsprechend dem Planentwurf nur so lange Erfolg zeigte, wie die Planungsaussagen identisch mit den Interessen der Grundeigentümer waren und diese keinen Einspruch einlegten.

In einigen Fällen zu Ende der 1850er Jahre wurde deutlich, daß die Stadt in Anbetracht der finanziellen Belastung oft von den Planungsaussagen abweichen wollte. Um Konflikte mit einem gegen die Stadt klagenden Grundeigentümer zu vermeiden, der in einer geplanten Straßeneinmündung bauen wollte, erklärte die Stadt diese Straßeneinmündung kurzerhand für nicht erforderlich. Gegenüber der KRD machte sie sich das Entwurfsstadium des Bauplanes für ihre Argumentation zunutze: Solange der Bauplan nicht genehmigt sei, könne die Stadt die Baulinien anweisen, wie sie wolle – auf der Grundlage der Verordnung vom 12.5.1853. So standen sich während des Planungsprozesses von Anfang an „planmäßige“ und „unplanmäßige“ Entwicklung gegenüber.

Da von Anfang an alle Beteiligten die Erstellung eines Stadtbauplanes befürworteten und es keine generelle Gegnerschaft vor Ort gab, ging es bei den anstehenden Konflikten nie um das „Ob“, sondern immer nur um das „Wie“ der Planung. In der Regel ging es um Detailfragen. Hier setzten sich zumeist vor Ort Geometer und Bauinspektoren, Gemeinderat bzw. die Baukommission, Bürgermeister und z.T. die betroffenen Grundeigentümer an einen Tisch. Im Gegensatz zu anderen rheinischen Gemeinden suchte man in Mönchengladbach ein praktikables Vorgehen, das sich nicht zuletzt an den lokalen Interessen orientierte. Die neuen Formen der Konfliktregelung beim Planungsprozeß waren im Sinne der neuen Eigentumsverhältnisse sehr umsetzungsorientiert. Planungswunsch und Planungswirklichkeit sollten möglichst deckungsgleich aufeinander gebracht werden. Die Planungsziele wurden jedoch nicht ausschließlich auf die lokale Situation unter Berücksichtigung bestehender Gebäude, Wege und Parzellenzuschnitte hin orientiert, sondern es wurden sehr wohl die gesamtstädtischen Interessen im Auge behalten sowie die Interessen der Mehrheit der Grundeigentümer den Interessen einzelner Grundeigentümer vorangestellt. Dies betraf die Anpassung der Straßen an die wachsende verkehrliche Bedeutung, die Beseitigung bedeutender Straßenengpässe, die Absicherung optimaler Straßenentwässerung als auch die Ausrichtung der Grundstückszuschnitte auf optimale Bebaubarkeit.

Die Untersuchung des langen Planungsprozesses konnte an vielen Stellen deutlich machen, wie sich das Verhalten der Stadtgemeinde gegenüber den Planungsbehörden

veränderte: von einer anfänglich sehr untertänigen Haltung von Gemeinderat und Bürgermeister hin zu größerem Selbstbewußtsein mit wachsender Kenntnis und Kompetenz sowie vielfältigen Erfahrungen im täglichen Umgang mit den Grundeigentümern und der Handhabung der Baulinienanweisung. Während die Gemeinde zu Beginn kaum Stellung zu inhaltlichen Planungsaussagen nahm, stellte sie sich mit ihrer Forderung nach rechtwinkligen Bauquartieren 1856 z.B. gegen den Pragmatismus der Königlichen Regierung. Mit Bürgermeister Rottländer (ab 1852 im Amt) trat eine dynamische Persönlichkeit auf, die zwar nicht immer unumstritten handelte (siehe Konflikt Baulinie Lieven), aber doch an einer zügigen und sachgerechten Erledigung des Bauplanverfahrens interessiert war und als eigentlicher Motor der Planungstätigkeit in den 1850er Jahren angesehen werden muß. Bis auf die letzten Jahre des „Marktplatzkonfliktes“ konnte seitens der Stadt keine Verzögerungstaktik oder schlampige Verfahrensweise festgestellt werden – im Gegensatz zu den „Fachleuten“. Auch die Regierungsbaubeamten brachten wenig Dynamik in das Verfahren. Sie erweckten vor allem im letzten Planungsjahrzehnt den Eindruck, daß sie wenig Überblick über das Verfahren behielten, indem sie ständig und stückweise Planeintragungen und Unterlagen nachforderten und ihren Auftrag rein formal „abarbeiteten“.

Doch nicht nur der Gemeinderat bzw. die Stadtverordnetenversammlung wurden zunehmend selbstbewußter, auch die Grundeigentümer begriffen ihre Macht- und Rechtsposition. Hierzu diente zum einen die Möglichkeit der Abgabe von Reklamationen bei der Planoffenlage; zum anderen ihre notwendige Verhandlungsbereitschaft bei den Einzelfallentscheidungen zu ihren Baugesuchen. So solidarisierten sie sich und erklärten z.B. mit Erfolg bei der beabsichtigten Einziehung eines Weges, daß kein einziger Grundeigentümer seine Fläche abtreten würde. Auch verstanden sie es geschickt, ihre Interessen kommunalpolitisch durchzusetzen.

Vor allem das Mittel der Prozeßführung wurde von ihnen häufiger eingesetzt. Die Angst der Gemeinde vor kostspieligen Prozessen und zunehmenden Entschädigungsleistungen wuchs, da die Praxis der rheinischen Rechtsprechung zumeist zu Lasten der Gemeinde ging. Die in ihren Finanzen beschränkte Gemeinde zog sich zurück aufs „Klein begeben“, Kompromisse suchen und ggf. Zurücknahme der Planungsabsicht. Selbst auf die verbindliche Rechtskraft des Planes sollte schließlich verzichtet und damit das eindeutigste Rechtsmittel aus der Hand gegeben werden.

Auch nach seiner Genehmigung 1863 blieb der Stadtbauplan lange Jahre das umfassendste Planwerk der Stadt Mönchengladbach. Neben zahlreichen einzelnen Fluchtlinienplänen nach dem prFILG von 1875 kam ein gesamtstädtischer Bebauungsplan im 19. Jh. – trotz Versuchen in den 1880er Jahren – nicht mehr zustande. Die Planungsinhalte des Bauplanes wurden im wesentlichen realisiert: Bis in die 1880er Jahre hinein erstreckte sich seine Ausfüllung.

Im Rasterplangebiet wurden bei der Absteckung die Grundmuster der rechtwinkligen Straßenführung und Baublockeinteilung beibehalten; erwiesen sie sich doch als

zweckmäßig für die Baustelleneinteilung. Auch der projektierte Marktplatz – letztlich als „Schmuckplatz“ ausgebildet – wurde realisiert und damit die Lagevorteile eines „besseren“ Wohngebietes unterstützt. Nur an einer Stelle wurde durch Einführung einer weiteren Querstraße ein Baublock weiter unterteilt. Die Straßenbreiten, die 1863 im gesamten Rasterplangebiet identisch waren, wurden der wachsenden Verkehrsbedeutung einzelner Straßen als Sammelstraßen nicht gerecht; sie wurden breiter ausgebaut.

Die bedeutendste Veränderung stellt die Reduzierung des Rasterplangebietes im Norden dar, die durch die Streckenführung der Rheinischen Bahn notwendig wurde und eine Anpassung der Straßenführungen und -anschlüsse erforderte.

Der Straßenanschluß vom Markt- bzw. Schmuckplatz aus an die Krefelder Straße gelang erst im 20. Jh.; bis dahin stand sowohl die Spinnerei Croon diesem Anliegen im Wege als auch die Tatsache, daß die Krefelder Straße bei Genehmigung des Bauplanes fast komplett angebaut war und die Einfügung einer neuen Straße erst nach Ankauf von Grundstücken und Abriß von Gebäuden gelingen konnte. In diesem Bereich wurde der Stadtbauplan nach 1863 vielfach und immer dann geändert, wenn man glaubte, eine Lösung gefunden zu haben und die Grundstücksverhandlungen zu einem Ergebnis führen würden. Hier rächte sich das fehlende Grundstücksmanagement der Stadt und die lange Jahre fehlende Rechtskraft des Bauplanes, mit der eine Enteignung während der Anbauphase an die Krefelder Straße hätte durchgesetzt werden können. So konnten selbst bedeutende Straßenanschlüsse nicht freigehalten werden.

In der Altstadt wurden einige der besonders störenden Straßenverengungen behoben und die Gebäude – je nach Finanzlage der Stadt – aufgekauft und abgerissen. Erforderliche Straßenverbreiterungen im Zuge der Citybildung wurden in einigen Fällen durch neue Fluchtlinienpläne vorgesehen; der Bauplan hatte hier eher zurückhaltende Festsetzungen getroffen.

Im Westen der Altstadt wurde die Änderung des Stadtbauplanes durch die Zuschüttung des Brinckenweiheres erforderlich sowie westlich der Viersener Straße im Zuge der Neuerrichtung des evangelischen Krankenhauses.

Für all diese Planungsänderungen des Stadtbauplanes wurden ab 1875 neue, auf die einzelnen Straßenabschnitte bezogene Fluchtlinienpläne nach dem prFILG aufgestellt.

Das städtische Wachstum vollzog sich auch nach der Genehmigung des Bauplanes in altbekannter Form, d.h. dezentral und nicht nur in den durch „Plan“ abgedeckten Bereichen.

Der Bauprozeß in der Gesamtstadt setzte im „beplanten“ und „unbeplanten“ Gebiet auch nach 1863 gleichzeitig an. Die ab 1875 für das Bauen notwendige Fluchtlinienplanung und die Aufgabe des Prinzips des freien Anbaus änderten daran im Grundsatz nichts: Die Fluchtlinienpläne wurden entsprechend dem Bedarf straßenweise und in kleinen Stücken erstellt.



9.0 Quellen- und Literaturnachweis

9.1 Literaturverzeichnis

ADELMANN, GERHARD: Die Gründung der Aktiengesellschaft „Gladbacher Spinnerei und Weberei“. Ein Beitrag zur Industriegeschichte, in: Spiegel der Geschichte. Festgabe für Max Braubach zum 10. April 1964, hrsg. von K. Repgen und S. Skalweit, Münster 1964

ADELMANN, GERHARD: Der gewerblich-industrielle Zustand der Rheinprovinz im Jahre 1836, Bonn 1967

ADELMANN, GERHARD: Führende Unternehmer im Rheinland und in Westfalen 1850–1914, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 35, Bonn 1971

ADREßBÜCHER DER STADT MÖNCHENGLADBACH für 1833, 1834, 1836 mit Angabe der Gewerbetreibenden und Steuerzahler, ohne Arbeiter

ADREßBUCH M.GLABDACH von 1861, hrsg. von F. Sprengel

ADREßBÜCHER der Städte M.Gladbach, Rheydt und Viersen von 1865, Verlag W. Hütter

ADREßBUCH VON M.GLABDACH von 1878/79

AMTSBLÄTTER DER KÖNIGLICHEN REGIERUNG DÜSSELDORF von 1817 bis 1865

APELT, KURT: Quirin Croon, in: Rhein.-Westf. Wirtschaftsbiographien, Bd. IV, Münster 1941

ARCHIV FÜR CIVIL- UND CRIMINAL-RECHT DER KÖNIGL. PREUß. RHEINPROVINZEN, 1820 bis 1877

ARBEITERBEWEGUNG AN RHEIN UND RUHR, Beiträge zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Rheinland-Westfalen, hrsg. von Jürgen Reulecke, Hammer Verlag, Wuppertal 1974

ARNOLD, EDUARD: Das Altaachener Wohnhaus, Aachener Beiträge für Baugeschichte und Heimatkunde, Heft 2, Verlag des Aachener Geschichtsvereins, Aachen 1930

BÄR, MAX: Behördenverfassung der Rheinprovinz seit 1815, Bonn 1919

- BARON, ALFRED:** Der Haus- und Grundbesitzer in Preussens Städten einst und jetzt, Verlag von Gustav Fischer, Jena 1911
- BARTELS, DIETRICH:** Nachbarstädte – eine siedlungsgeographische Studie anhand ausgewählter Beispiele aus dem westlichen Deutschland (Auszug Mönchengladbach), Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Bad Godesberg 1960
- BARKHAUSEN, MAX:** Der Aufstieg der rheinischen Industrie im 18. Jahrhundert und die Entstehung des industriellen Großbürgertums, in: Rheinische Vierteljahres-Blätter, Jg. 19, Bonn 1954
- BAUMEISTER, R., CLASSEN J., STÜBBEN J.:** Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung, Verlag von Ernst Toeche, Berlin 1897
- BEAU, HORST:** Das Leistungswissen des frühindustriellen Unternehmertums in Rheinland und Westfalen, hrsg. vom Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv zu Köln der Schriftenreihe zur Rhein.-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte
- BECKER, KARL:** Die Boden- und Wohnungsverhältnisse der Stadt M.Gladbach im 19. und 20. Jahrhundert, Dissertation Rheinische Friedrich-Wilhelms Universität 1925
- BELL, WILHELM:** Damals im alten Gladbach – Erinnerungen an M.Gladbach im 19. Jahrhundert, Schriftenreihe des Heimat- und Geschichtsvereins Mönchengladbach e.V. (Hrsg.), Mönchengladbach 1986
- BEITRÄGE ZUR STATISTIK DER KÖNIGL. PREUß ISCHEN RHEINLANDE** aus amtlichen Nachrichten zusammengestellt, Aachen 1829
- BENEVOLO, LEONARDO:** Die Geschichte der Stadt, 4. Aufl., Campus-Verlag, Frankfurt 1990
- BERNAYS, MARIE:** Auslese und Anpassung der Arbeiterschaft der geschlossenen Großindustrie. Dargestellt an den Verhältnissen der „Gladbacher Spinnerei und Weberei AG“ zu München Gladbach im Rheinlande, Schriften des Vereins für Socialpolitik 133, Leipzig 1910
- BERNOULLI, HANS:** Die Stadt und ihr Boden, Birkhäuser Verlag, Basel, Berlin, Boston 1991
- BESCHREIBUNG DES REGIERUNGS-BEZIRKS-CLEVE** nach seinem Umfange, seiner Verwaltungs-Eintheilung und Bevölkerung nebst angehängtem Adress-Buche sämtlicher ...fungirender Verwaltungs- und Justiz-Behörden, hrsg. zum Besten des Central-Hülfs-Vereins zu Cleve, Kleve 1818
- BEYER, E.:** Die Fabrik-Industrie des Regierungsbezirkes Düsseldorf vom Standpunkte der Gesundheitspflege, Druck und Verlag von Ad. Spaarmann, Oberhausen 1876

- BLASIUS J., DANGSCHAT J.S.: Gentrification – Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel, Campus Verlag, Frankfurt a.M./New York 1992
- BOLLEREY, F., FEHL, G., HARTMANN, K. (HRSG.): Im Grünen wohnen – im Blauen planen, Reihe Stadt Planung Geschichte, Band 12, Christians, Hamburg 1990
- BORMANN, OTTO ALBERT: Zur Entstehung und Entwicklung der metallverarbeitenden Industrie im M.Gladbacher Industriebezirk, Verlag L. Boltze, Gladbach 1925
- BORNHAK, OTTO: Geschichte des preussischen Verwaltungsrechts
- BORNHAK, OTTO: Verwaltungsrechtliches im Städtebau, in: Städtebauliche Vorträge, Bd. I, Heft III, Berlin 1908
- BOTH, EUGEN: Aus M.Gladbachs Geschichte, in: Deutschlands Städtebau, Deutscher Architekten- und Industrierverlag, Berlin-Halensee 1927
- BRANDTS, RUDOLF: Über die Entwicklung des Names M.Gladbach, Sonderdruck der Veröffentlichungen des Kölner Geschichtsvereins, Verlag Dr. Hans Reyhers, Köln 1960
- BRASSE, ERNST: Geschichte der Stadt und Abtei Gladbach, Bd. I 1914 und Band II 1922, M.Gladbach
- BRAUBACH, MAX: Vom Westfälischen Frieden bis zum Wiener Kongreß, in: Rheinische Geschichte, Bd. II, hrsg. von Franz Petri und Georg Droege, Schwann, Düsseldorf 1976
- BRAUNS, HEINRICH: Der Übergang von der Handweberei zum Fabrikbetrieb in der niederrheinischen Samt- und Seidenindustrie und die Lage ihrer Arbeiter in dieser Periode, Leipzig 1906
- BREDE, HELMUT: Ökonomie und Städtebau, Zur „Theorie“ der städtischen Grundrente vor der Jahrhundertwende, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Städtebaureform 1865–1900 – Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Reihe Stadt Planung Geschichte 5 I, Christians, Hamburg 1985
- BREDT, VICTOR JOH.: Die Zonenenteignung und ihre Zulässigkeit in Preußen, Leipzig 1909
- BREIL, MARGARETHA: Die Anfänge einer nationalen Wohnungspolitik: Das italienische Wohnungsgesetz von 1903, Dissertation, RWTH-Aachen 1992
- BREUER, RÜDIGER: Die Bodennutzung im Konflikt zwischen Städtebau und Eigentums-garantie, München 1976
- BREUER, RÜDIGER: Expansion der Städte, Stadtplanung und Veränderung des Bau-rechts im Kaiserreich, in: Mai, Pohl, Waetzoldt (Hrsg.), Kunstpolitik und Kunstförde-rung im Kaiserreich, Gebr. Mann Verlag, Berlin 1982

- BREUER, RÜDIGER:** Das Bau- und Bodenrecht als Instrument des Stadt-Umbaus, Vergleiche zwischen deutschen Ländern und europäischen Staaten, in: Gerhard Fehl und Juan Rodríguez-Lores (Hrsg.) Stadt-Umbau, Reihe Stadt Planung Geschichte 17, Birkhäuser, Basel, Berlin, Boston 1995
- BRIESEN, BRUNN, ELKAR, REULECKE:** Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichte Rheinlands und Westfalens, Kohlhammer, Köln, Stuttgart, Berlin 1995
- BRIX, JOSEF:** Kommunalpolitik der politischen Parteien, in: Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften, Bd. III, Jena 1924
- BUSCHBELL, GOTTFRIED:** Geschichte der Stadt Krefeld – Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1794), Bd. I, Aus dem Nachlaß hrsg. und ergänzt von Karl Heinzelmann, Staufen-Verlag, Krefeld 1953
- BUSCHBELL, GOTTFRIED:** Geschichte der Stadt Krefeld – Von der Franzosenzeit (1794) bis um das Jahr 1870, Bd. II, Aus dem Nachlaß hrsg., überarbeitet und zu Ende geführt von Karl Heinzelmann, Staufen-Verlag, Krefeld 1954
- CARTHAUS, VILMA:** Zur Geschichte und Theorie der Grundstücksrisen in deutschen Großstädten mit besonderer Berücksichtigung von Groß-Berlin, Verlag Gustav Fischer, Jena 1917
- CLASSEN, WILHELM:** Zur Wirtschaftsgeschichte der Abtei Gladbach im 15. Jahrhundert, in: Annalen des Hist. Vereins d. Niederrheins 125, 1934
- CLAßEN, P. U.:** Wirtschaftliche Entwicklung, in: Zur Jahrhundertfeier der Vereinigung der Rheinlande mit Preußen, Denkschrift hrsg. im Auftrage eines Kreises rheinischer Freunde von Julius Bachem, Köln 1915
- COING, HELMUT:** Europäische Grundlagen des modernen Privatrechts, Westdeutscher Verlag, Opladen 1986
- CRAMER, JOHANN:** Die fünf französischen Gesetzbücher neu übersetzt, Krefeld 1838
- CREMERS, WALTER:** Der M.Gladbach-Rheydter Textilgroßhandel im 19. Jahrhundert, Dissertation Köln 1949
- CROON, GUSTAV:** Der Rheinische Provinziallandtag bis zum Jahre 1874, im Auftrag des Rheinischen Provinzialausschusses, hrsg. Düsseldorf 1918, unveränderter Nachdruck 1974
- CROON, HELMUTH:** Die gesellschaftlichen Auswirkungen des Gemeindewahlrechtes in den Gemeinden und Kreisen des Rheinlandes und Westfalens im 19. Jahrhundert, Forschungsberichte des Landes NRW, Nr. 564, Köln 1960

CROON, HELMUTH: Rheinische Städte, in: Das Rheinland in preussischer Zeit, hrsg. von Walter Först, Berlin-Köln 1965

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 1971

CROON, HELMUTH: Das Vordringen der politischen Parteien im Bereich der kommunalen Selbstverwaltung, in: Schriftenreihe der Vereins für Kommunalwissenschaften e.V., Bd. 33, Kohlhammer, Berlin 1971

CROON, HELMUTH: Die wirtschaftlichen Führungsschichten im Rheinland und Westfalen 1790–1850, in: Herbert Hellbig (Hrsg.): Führungskräfte der Wirtschaft in Mittelalter und Neuzeit 1350–1850, Limburg/Lahn 1973

CROON, HELMUTH: Staat und Städte in den westlichen Provinzen Preußens 1817–1875, Ein Beitrag zum Entstehen des Preussischen Fluchtliniengesetzes von 1875, in: Gerhard Fehl und Juan Rodríguez-Lores (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800–1875, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

CZOK, KARL: Die Stadt, Leipzig 1969

DAS RECHT DER GEMEINDE ZUR ZWANGSENTEIGNUNG BEI ANLAGE UND AENDERUNG VON STRAßEN UND PLÄTZEN, in: Münchener Gemeindezeitung (Teil: Amtliche Bekanntmachungen, Beilage II zum Antrag vom 15.7.1891), München 1891

DAS RHEINLAND IN PREUßISCHER ZEIT. 10 Beiträge zur Geschichte der Rheinprovinz, hrsg. von Walter Först, Grote'sche Verlagsbuchhandlung, Berlin/Köln 1965

DAS ÖFFENTLICHE GESUNDHEITS-WESEN DES REGIERUNGS-BEZIRKES DÜSSELDORF in den Jahren 1886–1888, 4. Verwaltungsbericht

DENKSCHRIFT ZU GLADBACHER – EINGEMEINDUNGS – VERHANDLUNGEN, M.Gladbach 1920

DE ROY, MARGARETHE: Die Kommunalverwaltung im Regierungsbezirk Aachen seit 1816, in: Festschrift: 150 Jahre Regierung und Regierungsbezirk Aachen, Aachen 1967

DETTMERING, RENATE: Geschichte des Baurechts in Aachen, Dissertation RWTH-Aachen 1986

DIE GESETZE UND VERORDNUNGEN NEBST DEN SONSTIGEN ERLASSEN FÜR DEN PREUßISCHEN STAAT UND DAS DEUTSCHE REICH (1806–1883), zusammengestellt von G. A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

DIEKAMP (JUN.): Die obere Regentenstraße – Städtebauliche Entwicklung und Sozialgeschichte einer Straße im innerstädtischen Erweiterungsgebiet von M.Gladbach bis

zum Ersten Weltkrieg, in: Rheydter Jahrbuch 18, hrsg. von der Otto von Byland-Gesellschaft, Mönchengladbach 1990

DIE PREUßISCHE STÄDTEORDNUNG VON 1808, Textausgabe mit Darstellung der Grundlagen und Entstehung der Städteordnung von August Krebsbach, 2. Aufl., Stuttgart 1970

DIE PREUßISCHEN BAU-POLIZEI-GESETZE, hrsg. von E. Jäschkes, Berlin 1857

DIE STADT ALS GABENTISCH – BEOBACHTUNGEN DER AKTUELLEN STÄDTEBAUGESCHICHTE, hrsg. von Hans G. Helms, Reclam, Leipzig 1992

DIE STADT M. GLADBACH 1900–1910: Hrg. Oberbürgermeister Piecq, M. Gladbach 1911

DIE RHEINISCHEN VIERTELJAHRESBLÄTTER, Mitteilungen des Instituts für geschichtliche Landeskunde der Rheinlande der Universität Bonn, Bonn 1931 bis 1989

DIETERICI, C.F.W.: Handbuch der Statistik des preußischen Staats, Berlin 1861

DIE VERPFLICHTUNG DER GRUNDANLIEGER ZUR KOSTENTRAGUNG BZW. ZUM KOSTENERSATZ BEI ANLAGE NEUER STRAßEN UND PLÄTZE, in: Münchener Gemeindezeitung (Teil: Amtliche Bekanntmachungen, Beilage I zum Antrag vom 15.7.1891), München 1891

DILTHEY, FRIEDRICH OTTO: Die Geschichte der niederrheinischen Baumwollindustrie, Verlag Gustav Fischer, Jena 1908

DOWE, DIETER: Der Bund der Kommunisten in der Rheinprovinz nach der Revolution von 1848/49, in: Rheinische Viertelsjahresblätter, Jg. 34, Bonn 1970

DOWE, DIETER: Organisatorische Anfänge der Arbeiterbewegung in der Rheinprovinz und in Westfalen bis zum Sozialistengesetz von 1878, in: Arbeiterbewegung an Rhein und Ruhr, hrsg. von Jürgen Reulecke, Wuppertal 1974

DREISBACH, RITA: Die Kinderarbeit im Raume Mönchengladbach im 19. Jahrhundert (bis 1870), unveröffentlichte Schriftliche Hausarbeit bei wiss. Prüfungsamt in Aachen, 1979 (StAMg)

EBERSTADT, RUDOLF: Rheinische Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen in Deutschland, Jena 1903

EBERSTADT, RUDOLF: Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage, Jena 1909

EBERSTADT, RUDOLF: Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen, Jena 1912

ECKERTZ, GOTTFRIED UND NOEVER, KONRAD: Die Benediktiner-Abtei M. Gladbach – Ein Beitrag zur Geschichte der Herzogthums Jülich, Köln 1853

- EMSBACH, KARL: Die soziale Betriebsverfassung der rheinischen Baumwollindustrie im 19. Jh., Rheinisches Archiv 115, Bonn 1982
- ENGELS, WILHELM: Geschichte der Stadt Neuss, Teil 3: Die preussische Zeit 1814/15 bis 1945, Neuss 1986
- FABER, KARL-GEORG: Die kommunale Selbstverwaltung in der Rheinprovinz im 19. Jahrhundert, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 30, Bonn 1965
- FEHL, GERHARD UND RODRÍGUEZ-LORES, JUAN (HRSG.): Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau, Schriftenreihe Politik und Planung, Band 10, Kohlhammer, Köln, Stuttgart, Berlin 1980
- FEHL, GERHARD: Stadtbaukunst contra Stadtplanung, in: Stadtbauwelt 65, Berlin 1980
- FEHL, GERHARD UND RODRÍGUEZ-LORES, JUAN: Die „gemischte“ Bauweise. Zur Reform von Bebauungsplan und Bodenaufteilung zwischen 1892 und 1914, in: Stadtbauwelt 71, Berlin 1981
- FEHL, GERHARD UND RODRÍGUEZ-LORES, JUAN: Städtebauliches Instrumentarium und stadträumliche Ordnungsvorstellungen zwischen 1870 und 1905, in: Stadtbauwelt Heft 73, Berlin 1982
- FEHL, GERHARD UND RODRÍGUEZ-LORES, JUAN (HRSG.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983
- FEHL, GERHARD UND RODRÍGUEZ-LORES, JUAN: Grundlagen der Planungstheorie, Teil 1 – Großstadtplanung, Materialien zur Vorlesung WS 1984/85, Reihe Werkberichte des Lehrstuhls Planungstheorie, Aachen 1985/1
- FEHL, GERHARD UND RODRÍGUEZ-LORES, JUAN (HRSG.): Städtebaureform 1865–1900 – Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Reihe Stadt Planung Geschichte 5 I, Christians, Hamburg 1985/2
- FEHL, GERHARD: Planungstheorie als „Theorie der Produktion der Stadt“, in: Wolf Reuter (Hrg.), Entwurfs- und Planungswissenschaft in memoriam Horst Rittel, Stuttgart 1991
- FEHL, GERHARD: Privater und öffentlicher Städtebau. Zum Zusammenhang zwischen „Produktion von Stadt“ und Form der Verstädterung im 19. Jahrhundert in Preußen, in: Die alte Stadt, hrgs. von Otto Borst, Kohlhammer, Stuttgart Heft 4, 1992
- FEHL, GERHARD: „Geplante“ und „ungeplante“ Produktion von Stadt in Preußen bis 1890, bislang unveröffentlichtes Manuskript 1993/1

- FEHL, GERHARD UND RODRÍGUEZ-LORES, JUAN: Städtebau und Stadtplanung seit 1800, Grundlagen des Städtebaus, 2. Teil, Materialien zur Vorlesung SS 1993, Reihe Werkberichte des Lehrstuhls Planungstheorie, Aachen 1993/2
- FEHL, GERHARD/RODRÍGUEZ-LORES, JUAN (HRSG.): Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik, Reihe Stadt Planung Geschichte Nr. 17, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin 1995/1
- FEHL, GERHARD: Kleinstadt, Steildach, Volksgemeinschaft. Zum 'reaktionären Modernismus' in der Bau- und Stadtbaukunst. hrsg. von Ulrich Conrads und Peter Neitzke, Bauwelt-Fundamente 102, Vieweg, Braunschweig/Wiesbaden 1995/2
- FISCH, STEFAN: Administratives Fachwissen und private Bauinteressen in der deutschen und französischen Stadtplanung bis 1918, in: Formation und Transformation des Verwaltungswissens in Frankreich und Deutschland (18./19. Jh), Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 1989
- FRÄNKEN, WILLY: Die Entstehung des Gewerbes in den Städten Mönchengladbach und Rheydt im 19. Jahrhundert, Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte, hrsg. vom Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv, Nr. 19, Köln 1969
- FRANK, WILHELM: M.Gladbach. Die Stadt der Benediktiner – das Niederrheinische Manchester, Verlag Boltze, M.Gladbach 1914
- FRIEDRICHS, R.: Das Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 (mit Kommentar), Verlag von J. Guttentag, Berlin 1889
- FUCHS, CARL JOHANNES: Zur Wohnungsfrage, Dunker & Humblot, Leipzig 1904
- FÜLBERTH, G.: Die Entwicklung der deutschen Gewerkschaftsbewegung von den Anfängen bis 1873, in: F. Deppe und G. Fülberth, Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung, Pahl-Rugenstein, Köln 1977
- FÜHRER DURCH MÖNCHENGLADBACH, 1902
- GEIST, JOHANN F. UND KÜRVERS, KLAUS: Das Berliner Mietshaus 1740–1862, Prestel, München 1980
- GEMÜND, WILHELM: Die Grundlage zur Besserung der städtischen Wohnverhältnisse, Berlin 1913
- GEUSEN, C.: Bauliche Entwicklung der Stadt Düsseldorf, in: Die Assanierung von Düsseldorf, hrsg. von Th. Weyl, Leipzig 1908
- GESCHICHTE DER STADT VIERSEN – von der ältesten Zeit bis zur Gegenwart: hrsg. von F.W. Lohmann, Verlag der Stadt Viersen, Viersen 1913

GLADBACHER AKTIEN-BAUGESELLSCHAFT M. GLADBACH: Bericht über deren bisherige Tätigkeit nebst Beschreibung und Zeichnungen errichteter Wohnungen, Selbstverlag der Gladbacher Aktien-Baugesellschaft, Mönchengladbach 1902

GLADBACHER-AKTIEN-BAUGESELLSCHAFT seit mehr als 110 Jahren, Mönchengladbach 1969

GLADBACHER AKTIEN-BAUGESELLSCHAFT 1869–1969. Die Geschichte eines gemeinnützigen Wohnungsunternehmens, hrsg. von der Gladbacher Aktienbaugesellschaft und bearbeitet im Institut für Wohnungsrecht und Wohnungswirtschaft der Universität Köln, Mönchengladbach 1971

GLADBACHER FEUERVERSICHERUNGS-AKTIEN-GESELLSCHAFT 1861–1936, Festrede und Ansprache gehalten bei der Gedenkfeier des 75-jährigen Bestehens der Gladbacher Feuerversicherungs-Aktien-Gesellschaft, Mönchengladbach 1936

GÖDDE, KARL B.: Landesherrschaft und Stadtrechte in Gladbach bis 1609 unter besonderer Berücksichtigung der steuerlichen Verhältnisse, Dissertation Bonn 1959

GRIMM, DIETER: Die Entwicklung des Enteignungsrechtes unter dem Einfluß der Industrialisierung, in: Wissenschaft und Kodifikation des Privatrechts im 19. Jahrhundert, hrsg. von H. Coing und W. Wilhelm, Frankfurt 1979

GROLMAN, HUGO: Die Gladbacher Aktienbaugesellschaft 1869–1909, Dissertation Leipzig 1912

GRÜNHUT, C. S.: Enteignung, in: Conrad, Lexis, Elster, Loening (Hrsg.), Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. III, 3. Auflage, 1909

GRÜNHUT, C. S.: Das Enteignungsrecht, Wien 1873

GÜNTER, ROLAND: Im Tal der Könige – Ein Reisebuch zu Emscher, Rhein und Ruhr, Klartext-Verlag, Essen 1994

GUTSCHOW, NIELS: Stadtplanungsprojekte in Münster/Westf. zwischen 1854 und 1880, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

HALL, THOMAS: Planung europäischer Hauptstädte: Zur Entwicklung des Städtebaus im 19. Jahrhundert, Göteborg 1986

HAM VAN, HERMANN: Die Entwicklung der Selbstverwaltung in Preußen, in: Kommunalpolitische Blätter, Jg. 16, 1925

HANDELSKAMMERBERICHTE FÜR DIE STADT MÖNCHENGLADBACH VON 1848–1866, StAMg

- HANDWÖRTERBUCH DER KOMMUNALWISSENSCHAFTEN**, hrsg. von Josef Brix, Hugo Lindemann u.a., Bd. 1 Jena 1918, Bd. 2 Jena 1922 und Bd. 3 Jena 1924
- HANSEN, JOSEPH (HRG.):** Die Rheinprovinz 1815–1915. Hundert Jahre preußischer Herrschaft am Rhein, 2 Bände, Bonn 1917
- HARTOG, RUDOLF:** Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert, Schriftenreihe des Vereins zur Pflege Kommunalwissenschaftlicher Aufgaben e.V. Berlin, Bd. 6, Kohlhammer, Stuttgart 1962
- HASHAGEN, JUSTUS:** Die Rheinlande beim Abschluß der französischen Fremdherrschaft, in: Die Rheinprovinz, hrsg. von Max Braubach, Bd. I, Bonn 1917
- HASHAGEN, JUSTUS:** Das Rheinland und die preußische Herrschaft, Essen 1924
- HAßLER, FR.:** Aus der Geschichte der Textil- und Bekleidungsindustrie im Mönchengladbach-Rheydter Industriegebiet, Sonderdruck aus Melliand Textilberichte, Vol. 37, Nr. 10, Heidelberg 1956
- HEDEMANN, JUSTUS WILHELM:** Die Fortschritte des Zivilrechts im XIX. Jahrhundert, II. Teil : Die Entwicklung des Bodenrechtes von der Französischen Revolution bis zur Gegenwart. 1. Hälfte: Das materielle Bodenrecht, Berlin 1930
- HEDEMANN, JUSTUS WILHELM:** Die Fortschritte des Zivilrechts im XIX. Jahrhundert, II. Teil : Die Entwicklung des Bodenrechtes von der Französischen Revolution bis zur Gegenwart. 2. Hälfte: Die Entwicklung des formellen Bodenrechts, Berlin 1935
- HEILIGENTHAL, ROMAN:** Städtebaurecht und Städtebau, Bd. 1, Berlin 1929
- HENNING, FREIDRICH-WILHELM:** Die Industrialisierung in Deutschland 1800–1914, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, Paderborn 1973
- HERMANN, A.:** Vorschläge, der Verarmung und Armuth der Fabrikarbeiter entgegen zu wirken. Eine offene Zuschrift an sämtliche Fabrikherren des Kreises Gladbach, Mülheim 1834
- HERX, GUSTAV ADOLF:** Die wirtschaftlichen Vor- und Nachteile bei Ein- bzw. Umgeindungen zum Zwecke der Großstadtbildungen unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im M.Gladbach-Rheydter Industriebezirk, Dissertation Köln 1934
- HÖMIG, HERBERT:** Rheinische Katholiken und Liberale in den Auseinandersetzungen um die preußische Verfassung unter besonderer Berücksichtigung der Kölner Presse, Wienand Verlag, Köln 1971
- HOEREN, GISELA:** Die Entwicklung der Textilindustrie im Handelskammerbezirk Mönchengladbach–Rheydt, unveröffentlichte Diplomarbeit Bad Godesberg 1949 (StA Mg)

HÖROLDT, DIETRICH: Rheinische Gemeinden in ihrem Verhältnis zum preußischen Staat während des 19. Jahrhunderts, in: Preußen und die rheinischen Städte, hrsg. von Margret Wensky, Rheinland-Verlag, Bonn 1994

HOFMANN, WOLFGANG: Oberbürgermeister und Stadterweiterungen, in: Schriftenreihe des Vereins für Kommunalwissenschaften e.V. Berlin, Bd. 33, Kohlhammer, Stuttgart 1971

HOHN, WILHELM, PIEPER, AUGUST UND SONNENSCHNEIDER, KARL: Franz Brandts, in: Führer des Volkes, 12. Heft, Mönchengladbach 1914

HORSTMANN, THEO: „Eine Stadt für sich“ – Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Dortmunder Nordens im 19. Jahrhundert, in: Nordstadtlichter. Stadterneuerung und künstlerische Medien, Hrsg. Stadt Dortmund, Klartext-Verlag, Essen 1989

HÜTTER, HANS WALTER: Mönchengladbach – 11 Gemeinden bilden eine Stadt, hrsg. vom Stadtarchiv der Stadt Mönchengladbach, Beiträge zur Geschichte der Stadt Mönchengladbach Nr. 20, Mönchengladbach 1984 (I)

HÜTTER, HANS WALTER: Mönchengladbach – 11 Gemeinden bilden eine Stadt, in: Mitteilungen des Stadtarchivs, Mönchengladbach II/1984 (II)

HUFSCHEIDT, MIRJAM: Die Entwicklung der öffentlichen Armenfürsorge von 1800–1914 in Deutschland am Beispiel der Stadt M.Gladbach, Mönchengladbach 1988 (StAMg)

HUYSKENS, ALBERT: Die Verfassung der Stadt Gladbach von ihren Anfängen bis zur Gegenwart in: M.Gladbach. Aus Geschichte und Kultur einer rheinischen Stadt, hrsg. von Rudolf Brandts, Mönchengladbach 1955

INGENERT, JACQUELINE: Die Geschichte des Pfarrnetzes in Gladbach im 19. Jh., Mönchengladbach 1985

IPSEN, DETLEV: Stadt und Land – Metarmorphosen einer Beziehung, in: Stadt und Raum. Soziologische Analyse, hrsg. von Hartmut Häußermann u.a., Centaurus-Verlagsgesellschaft, Pfaffenweiler 1991

JAHRESBERICHTE DER GLADBACHER AKTIENBAUGESELLSCHAFT für 1871, 1873, 1875 bis 1901, 1904, 1906, 1908, 1909 bis 1914

JASTROW, J.: Das Dreiklassensystem. Die preußische Wahlreform vom Standpunkte sozialer Politik, Verlag von Rosenbaum und Hart, Berlin 1894

JOEREßEN, GERTRUD: Die Mechanisierung der Baumwollindustrie in Mönchengladbach und ihre Auswirkungen auf die Stadt bis 1900, unveröffentlichte Hausarbeit, PH Aachen 1976 (StAMg)

- JOHN, GUDRUN:** Der Übergang zum Fabrikssystem und die Bildung der Industriearbeiterschaft in Mönchengladbach. Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Arbeiterschaft, unveröffentlichte Seminararbeit 1974 (StAMg)
- JONIAK:** Das Arbeiter-Wohnungselend im rheinisch-westfälischen Industriebezirk, Frankfurt 1908
- JUSTIZ-MINISTERIAL-BLATT FÜR DIE PREUßISCHE GESETZGEBUNG UND RECHTSPFLEGE,** hrsg. im Bureau des Justiz-Ministeriums, Jh. 26, Berlin 1864
- KASTEN, BRIGITTE:** Die Grundherrschaft des Klosters St. Vitus und die vorstädtische Entwicklung der Stadt Mönchengladbach (974–1364/66), in: *Loca Desiderata – Mönchengladbacher Stadtgeschichte*, Band 1, hrsg. von Wolfgang Löhr, Rheinland-Verlag GmbH, Köln 1994
- KASTORFF-VIEHMANN, RENATE:** Frühe Stadtplanung in Ruhrort und Duisburg – Der Weg zur öffentlich-rechtlichen Planung im Ruhrgebiet, in: Fehll, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): *Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland*, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983
- KASTORFF-VIEHMANN, RENATE:** Die Geschichte der Nordstadt als Wohnstadt, in: *Nordstadtlicher. Stadterneuerung und künstlerische Medien*, Hrsg. Stadt Dortmund, Klartext-Verlag, Essen 1989
- KASTRUP, THILO (JUN.):** Die Webindustrie in Mönchengladbach 1806–1900, unveröffentlichte Hausarbeit an der PH in Neuß, 1968 (StAMg)
- KEIL, A.:** Handbuch für Maire und Adjunkten, für Polizei-Commisare, Gemeinderäthe, Köln 1811
- KELLENBENZ, HERMANN:** Grundzüge der Wirtschaftsgeschichte, in: *Das Rheinland in preussischer Zeit*, hrsg. von Walter Först, Berlin/Köln 1965
- KELLENBENZ, HERMANN:** Die nördlichen Rheinlande – Die Entwicklung von 1815–1870, in: *Rheinische Geschichte*, Bd. 3: *Wirtschaft und Kultur im 19. und 20. Jahrhundert*, hrsg. von Franz Petri und Georg Droege, Schwann, Düsseldorf 1976
- KELLENBENZ, HERMANN:** *Deutsche Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II. Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des 2. Weltkrieges, München 1981
- KLÄGER, MICHAEL:** Die Stadterweiterung von Mainz. Konkurrierende Interessen und die Entwicklung der Bebauungspläne zwischen 1868 und 1875, in: Fehll, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): *Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland*, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

- KLAUSA, UDO: Die Verwaltung der Provinzen, in: *Das Rheinland in preussischer Zeit*, hrsg. von Walter Först, Berlin/Köln 1965
- KLEINERTZ, EVERHARD: Die Bau- und Bodenspekulanten in Köln 1837–1847, in: *Kölner Unternehmer und die Frühindustrialisierung im Rheinland und in Westfalen (1835–1871)*, hrsg. vom Rhein. Westf. Wirtschaftsarchiv in Köln, Köln 1984
- KLINKENBERG, NORBERT: Sozialer Katholizismus in Mönchengladbach. Beitrag zum Thema Katholische Kirche und soziale Frage im 19. Jahrhundert, Veröffentlichung des Bischöflichen Diözesanarchivs Aachen, Bd. 38, Mönchengladbach 1981
- KLÖSTERS, JOSEF: M. Gladbach. Ansichten um 1900, Joeres Verlag, Mönchengladbach 1978
- KÖLLMANN, WOLFGANG: Industrialisierung, Binnenwanderung und „Soziale Frage“, in: *Vierteljahrszeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, hrsg. von H. Aubin, Bd. 46, Wiesbaden 1959
- KÖLLMANN, WOLFGANG: Politische und soziale Entwicklung der deutschen Arbeiterschaft 1850–1914, in: *Vierteljahrszeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, hrsg. von H. Aubin, Bd. 50, Wiesbaden 1963
- KÖLLMANN, WOLFGANG: Soziale Frage und soziale Bewegungen, in: *Das Rheinland in preussischer Zeit*, hrsg. von Walter Först, Berlin/Köln 1965
- KÖLLMANN, WOLFGANG: Wirtschaft und Gesellschaft Rheinland-Westfalens zu Beginn des Industriezeitalters, in: *Arbeiterbewegung an Rhein und Ruhr*, hrsg. von Jürgen Reulecke, Wuppertal 1974
- KÖLLMANN, WOLFGANG: Pauperismus in Rheinland-Westfalen im Vormärz, in: *Rheinland-Westfalen im Industriezeitalter*, hrsg. von Düwell und Köllmann, Bd. 1, Hammer, Wuppertal 1984
- KÖSTER, JOHANN: Der rheinische Frühliberalismus, *Historische Studien* Nr. 342, hrsg. von Walter Peter Fuchs, Berlin 1938
- KOSCHE, THOMAS: Bauwerke und Produktionseinrichtungen der Mönchengladbacher Textilindustrie. Ein Beitrag der angewandten historischen Geographie zur Erforschung technischer Denkmale, Beiträge zur Geschichte der Stadt Mönchengladbach Nr. 24, hrsg. vom Stadtarchiv der Stadt Mönchengladbach, Mönchengladbach 1986
- KOSTOF, SPIRO: *Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*, Campus-Verlag, Frankfurt a.M./New York 1992
- KRABBE, WOLFGANG R.: *Das Verhältnis von Staat, Gesellschaft und Gemeinde und die unterschiedliche Einschätzung der industriellen Zukunft: Der Fall des Dortmunder*

- Bebauungsplans von 1858, in: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark, Band 71, Dortmund 1978
- KRÄTKE, STEFAN: Strukturwandel der Städte. Städtesystem und Grundstücksmarkt in der „post-fordistischen“ Ära, Campus Verlag, Frankfurt a.M., New York 1991
- KRAPOHL, WILHELM E.: Historisch – topographische Entwicklungsgeschichte von Rheydt, Dissertation Köln 1953
- KRATZ, PAUL ALEXANDER: Über preußisches Fluchtlinienrecht, in: Städtebauliche Vorträge, Bd. I, Heft VII, Berlin 1908
- KRAUS, THOMAS R.: Auf dem Weg in die Moderne. Aachen in französischer Zeit 1792/93, 1794–1814, Verlag des Aachener Geschichtsvereins, Aachen 1994
- KRUFT, HANNO-WALTER: Geschichte der Architekturtheorie, 3. Aufl., Verlag C.H.Beck, München 1991
- KUCZYNSKI, JÜRGEN: Die Geschichte der Lage des Arbeiter unter dem Kapitalismus, Teil 1, Bd. 1, 2, 9 und 11., Berlin 1961
- Kuske, Bruno: Die Volkswirtschaft des Rheinlandes in ihrer Eigenart und Bedeutung, Essen 1925
- LADEMACHER, HORST: Die nördlichen Rheinlande 1815–1953, in: Rheinische Geschichte, Bd. 2, hrsg. von Franz Petri und Georg Droege, Schwann, Düsseldorf 1976
- LANDSBERG, ERNST: Das rheinische Recht und die rheinische Gerichtsverfassung, in: Die Rheinprovinz 1815–1915, hrsg. von Joseph Hansen, Bd. 1, Bonn 1917
- LANDWEHR, GÖTZ: Die Verfassung der Aktiengesellschaften. Rechtsverhältnisse in Preußen vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Jahre 1870, in: Zeitschrift für Rechtsgeschichte, German. Abt. 99, 1982
- LAYER, MAX: Principien des Enteignungsrechtes, Leipzig 1902
- LEHMANN, HERMANN: Die Textilindustrie, in: Die Rheinprovinz 1815–1915, hrsg. von Joseph Hansen, Bd. 1, Bonn 1917
- LENGER, FRIEDRICH: Zur Sozialgeschichte des rheinischen Stadthandwerks im neunzehnten Jahrhundert, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 52, Bonn 1988
- LENZEN, MARCO: Die Stadt Mönchengladbach und ihr Umland – eine stadtgeographische Untersuchung, Unveröffentlichte Hausarbeit Hochneukirch 1969 (StAMg)
- LEWALD, URSULA: Vor hundertfünfzig Jahren, in: Das Rheinland in preussischer Zeit, hrsg. von Walter Först, Berlin/Köln 1965

- LÖHR, WOLFGANG: Die Franzosenzeit in Mönchengladbach und die Entstehung der Erholung, in: Festschrift der Gesellschaft Erholung zum 175jährigen Jubiläum und zur Wiedereröffnung des Gesellschaftshauses, Mönchengladbach 1981
- LÖHR, WOLFGANG: Mönchengladbach – so wie es war, Bd. 172, Droste Verlag, Düsseldorf 1982
- LÖHR, WOLFGANG: Mönchengladbach wird Stadt, in: Loca Desiderata – Mönchengladbacher Stadtgeschichte, Band 1, hrsg. von Wolfgang Löhr, Rheinland-Verlag GmbH, Köln 1994
- LÖHR, WOLFGANG: Mönchengladbach in der frühen Neuzeit; bisher unveröffentlichtes Manuskript, Mönchengladbach 1997
- LÖVENICH VON, JOSEPH: Die Boden- und Wohnungsverhältnisse in Aachen im 19. und 20. Jahrhundert, Dissertation Bonn 1923
- LUXEM, BIRGIT: Die Kinder- und Jugendarbeit im 19. Jahrhundert im Regierungsbezirk Düsseldorf, Dissertation Düsseldorf 1983
- MAAß EN, PETER JOSEF: Allgemeine kommunale Verwaltung in der Rheinprovinz, Köln 1887
- MACKES, KARL L.: Aus dem alten Neuwerk, Bd. II, Mönchengladbach 1972
- MANGOLD, EMIL: Die Entwicklung des Baupolizeirechts in Düsseldorf, in: Die Assanierung von Düsseldorf, hrsg. von Th. Weyl, Leipzig 1908
- MANGOLDT VON, K.: Die städtische Bodenfrage – Eine Untersuchung über Tatsachen, Ursachen und Abhilfe, Göttingen 1907
- MANDEL, ERNST: Die Krise – Weltwirtschaft 1974–1986, Konkret Literatur Verlag, Hamburg 1987
- MARX, KARL UND ENGELS, FRIEDRICH: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, hrsg. von Iring Fetscher, Fischer, Frankfurt a.M. 1969
- MATZERATH, HORST: Industrialisierung, Mobilität und sozialer Wandel am Beispiel der Städte Rheydt und Rheindahlen, in: Kaelble, Hartmut u.a., Probleme der Modernisierung in Deutschland, Opladen 1978
- MATZERATH, HORST: Urbanisierung in Preußen 1815–1914, Kohlhammer, Stuttgart 1985
- MAYER, OTTO: Theorie des französischen Verwaltungsrechts, Straßburg 1886
- MENNE-THOMÉ, KÄTHE: City-Bildung in der mittelalterlichen Altstadt – zum langsamen Umbau von Köln, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadt-

Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik, Reihe Stadt Planung Geschichte Nr.17, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin, 1995

MEYER, GEORG: Das Recht der Expropriation, Leipzig 1868

MEYER, GEORG: Enteignung, in: Zeitschrift für die deutsche Gesetzgebung und für einheitliches deutsches Recht, Bd. 8, 1875

MEYER, LUTZ-HENNING: 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland, Bachem Verlag, Köln 1989

MEYN, E.: Stadterweiterungen in rechtlicher Beziehung, K. Heymanns Verlag, Berlin 1893

M.GLADBACH, in: Deutschlands Städtebau, im Auftrage des Oberbürgermeisters Gieben bearbeitet von Dr. Mertens, Deutscher Architektur- und Industrieverlag, Berlin-Halensee 1927

M.GLADBACH: Aus Geschichte und Kultur einer rheinischen Stadt, hrsg. von Rudolf Brandts, bearbeitet von Albert Huyskens, Mönchengladbach 1955

MORSEY, RUDOLF: Die Rheinlande, Preussen und das Reich, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 30, Bonn 1965

MOST, OTTO: Kommunalpolitik der politischen Parteien, in: Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften, hrsg. von Josef Brix, Hugo Lindemann u.a., Bd. 3, Jena 1924

MÜHLMANN VON, OTTO: Statistik des Regierungsbezirks Düsseldorf, Bd. 1, Verlag von J. Baedeker, Iserlohn 1864

MÜHLMANN VON, OTTO: Statistik des Regierungsbezirks Düsseldorf, Bd. 2, 3. Theil, Iserlohn 1867

NEEF, RAINER: Die Bedeutung des Grundbesitzes in den Städten, in: Kursbuch 27, 1972

NEMNICH P. A.: Tagebuch einer Kultur- und Industrie gewidmeten Reise, Tübingen 1809

NOEVER, J.: Die alte Handweberei und Zugehöriges in und bei M.Gladbach, hrsg. zur 600 Jahrfeier der Stadt, M.Gladbach 1850

NORDSTADTLICHTER: Stadterneuerung und künstlerische Medien, Hrsg. Stadt Dortmund, Klartext-Verlag, Essen 1989

NORF, ADOLF: Die Entstehung und Entwicklung der rheinischen Bürgermeistereiverfassung, Dissertation Marburg 1932

- PETRI, FRANZ: Preußen und das Rheinland, in: Das Rheinland in preußischer Zeit, hrsg. von Walter Först, Berlin/Köln 1965
- PETRI, FRANZ UND DROEGE, GEORG: Rheinische Geschichte in 3 Bänden, Schwann, Düsseldorf 1976
- PETRY, MANFRED: Die Gründungsgeschichte der Abtei St. Vitus zu Mönchengladbach, Beiträge zur Geschichte von Stadt und Abtei Mönchengladbach Nr. 5, hrsg. vom Stadtarchiv der Stadt Mönchengladbach, Mönchengladbach 1974
- PETSCH-BAHR, WILTRUD: Der Stadterweiterungsplan für Bonn von 1855–56. Beispiel für eine nicht zu realisierende Stadtbauplanung, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983
- PLÜCKEN, HEINZ-JOSEF: Die Stadtverordneten in Mönchengladbach und Rheydt von 1845–1919, unveröffentlichte Hausarbeit Bochum 1979, StAMg
- PREUSS, HUGO: Öffentliches und Privatrecht im Städtebau, in: Archiv für Rechts- und Wirtschaftsphilosophie, Berlin 1912
- PREUßEN UND DIE RHEINISCHEN STÄDTE: hrsg. von Margret Wensky, Rheinland Verlag, Bonn 1994
- PUPPKE, LUDWIG: Sozialpolitik und soziale Anschauungen frühindustrieller Unternehmer in Rheinland-Westfalen, Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte, hrsg. vom Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv, Köln 1966
- PUTZGER HISTORISCHER WELTATLAS, hrsg. von Dr. Walter Leisering, Cornelsen Verlag, Berlin 1992
- REULECKE, JÜRGEN: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Suhrkamp-Verlag, Frankfurt a.M. 1985
- RHEINISCHE BRIEFE und Akten zur Geschichte der politischen Bewegung 1830–1850, gesammelt und hrsg. von Joseph Hansen, 2 Bände, Publikation der Gesellschaft für Rheinische Landeskunde, Peter Hanstein Verlagsbuchhaltung, Bonn 1942
- RHEINISCHER STÄDTEATLAS MÖNCHENGLADBACH: hrsg. vom Landschaftsverband Rheinland, bearbeitet von Wolfgang Löhr, Rheinland-Verlag GmbH, Köln 1996
- RHEINISCHES STÄDTEBUCH: hrsg. von Erich Keyser, Kohlhammer Verlag, 1956
- RHEINLAND – WESTFALEN IM INDUSTRIEZEITALTER, hrsg. von Kurt Düwell und Wolfgang Köllmann, 2 Bände, Hammer Verlag, Wuppertal 1984
- RHEYDTER CHRONIK: hrsg. von Wilhelm Strauß, 2 Bände, Rheydt 1897

RITTER, EMIL: Die katholisch – soziale Bewegung Deutschlands im 19. Jahrhundert und der Volksverein, Bachem Verlag, Köln 1954

RODRÍGUEZ-LORES, JUAN: „Gerade oder krumme Straßen“. Von den irrationalen Ursprüngen des modernen Städtebaus, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

RODRÍGUEZ-LORES, JUAN: Die Disziplin Städtebau und der Aufbau der Stadt in Europa zwischen 1850 und 1914, unveröffentlichter Forschungsbericht bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Aachen 1991

RÖSEN, HEINRICH: Zur Geschichte des Friedrichplatzes und der Sternstraße in Krefeld, in: Die Heimat, Zeitschrift für niederrheinische Heimatpflege, hrsg., vom Verein für Heimatkunde in Krefeld; Jg. 30 bis 35 (1959 bis 1964)

RÖTTGES, OTTO: Die politischen Wahlen in den linksrheinischen Kreisen des Regierungsbezirkes Düsseldorf 1848–1867, Schriftenreihe des Landkreises Kempen Krefeld, Kempen/Niederrhein 1964

ROHLAND VON, WOLDEMAR: Zur Theorie und Praxis des Deutschen Enteignungsrechts, Leipzig 1875

ROSENDAHL, WALTER: M. Gladbach, eine Textilstadt des westlichen, linken Niederrheingebietes. Ihr Werden, ihr Lebensraum, ihr Erscheinungsbild – Eine stadtgeographische Untersuchung, Dissertation Mainz 1951

ROSSIÈ, FRIEDA: Die Entwicklung und heutige Lage des Crefelder Kleinwohnungswesens, hrsg. von C.J.Fuchs in den Tübinger Staatswissenschaftlichen Abhandlungen, Kohlhammer-Verlag, Berlin, Stuttgart, Leipzig 1917

RULAND, HERBERT: Die Entwicklung der Arbeiterbewegung im ehemals preußischen Kreis Eupen von der Reichsgründung bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges vor dem Hintergrund des Niederganges der Hauptindustrien. Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeiterbewegung im deutsch-belgischen Grenzgebiet, Dissertation Aachen 1996

RUHNAU, PETER: Das Frankenberger Viertel in Aachen, hrsg. vom Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 11, Rheinland-Verlag, Köln 1976

SAMMLUNG DER FÜR DIE KÖNIGLICH PREUßISCHE RHEINPROVINZ SEIT DEM JAHRE 1813 HINSICHTLICH DER RECHTS- UND RICHTSVERFASSUNG ERGANGENEN GESETZE, Verordnungen und Ministerial-Rescripte, Berlin 1815

SCHERMANN, HEINRICH: Grundzüge der Bildung der Bodenpreise und des Wertzuwachses, Karlsruhe 1913

- SCHIEDGES, ADELHEID: Die Auswirkungen der französischen Herrschaft auf das geistige Leben sowie die Entwicklung von Verwaltung und Industrie in den Jahren 1794–1815, unveröffentlichte Hausarbeit PH Aachen, 1974, StAMg
- SCHINDLMAYER-REYLE JUTTA: Die Arbeiterbewegung in der Rheinprovinz 1850–1862, Dissertation Köln 1969
- SCHMIDT-ASSMANN, EBERHARD: Grundfragen des Städtebaurechts, in: Göttinger Rechtswissenschaftliche Studien, Band 87, Göttingen 1972
- SCHMITZ, HEINRICH-KARL: Anfänge und Entwicklung der Arbeiterbewegung im Raum Düsseldorf. Die Arbeiterbewegung in Düsseldorf 1859–1878 und ihre Auswirkungen im linken Niederrhein, in: Schriftenreihe des Forschungsinstitutes der Friedrich-Ebert-Stiftung, Hannover 1968
- SCHMITZ, WALTRAUD: Funktionale Wandlungen einer Straße in Mönchengladbach und deren Folge, (Hindenburgstraße), unveröffentlichte Hausarbeit PH Aachen 1976, StAMg
- SCHNEIDER, HEINZ RICHARD: Bürgerliche Vereinsbestrebungen für das Wohl der arbeitenden Klassen in der preußischen Rheinprovinz im 19. Jahrhundert, Dissertation Bonn 1976
- SCHUBARTH: Statistik des Kreises Gladbach, M.Gladbach 1863
- SCHÜTZ, RÜDIGER: Von der französischen Munizipalverfassung zur Rheinischen Städteordnung von 1856, in: Preußen und die rheinischen Städte, Hrsg. Margret Wensky, Rheinland-Verlag, Bonn 1994
- SCHULTE, FRITZ: Die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft in Rheinland-Westfalen im 18. Jahrhundert, in: Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte, hrsg. vom Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv, Bd. 1, Köln 1959
- SCHULZ, GÜNTHER: Die betriebliche Lage der Arbeiter im Rheinland vom 19. Jahrhundert bis zum beginnenden 20. Jahrhundert, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 50, Bonn 1986
- SCHURZ: Alt-Gladbach, M.Gladbach 1927
- SCHRÖTELER, FR. J.: Geschichte der Stadt und Herrlichkeit Viersen, Viersen 1861
- SCHRÖTELER-VON BRANDT, HILDEGARD: Prozesse der Stadtentwicklung, in: Phasen und Faktoren der stadträumlichen Entwicklung, Materialien zur Vorlesungsreihe „Gemeinsame Einführung Städtebau“ der Fakultät für Architektur, Aachen 1989
- SCHRÖTELER-VON BRANDT, HILDEGARD: Innenstadterneuerung als Reproduktion sozio-ökonomischer Teilung. Das Beispiel Mannheim vor 1914, in: Fehl, Gerhard und

Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik, Reihe StadtPlanungGeschichte Nr.17, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin, 1995

SCHWAMBORN, CLEMENS: Beiträge zur Heimatkunde im besonderen die territoriale Entwicklung von M.Gladbach seit der Franzosenzeit, handschriftliches Manuskript, Stadtarchiv Mönchengladbach o.J.

SIEBERT, INES: Frankreich, Rheinlande und die Rheinländer zur Zeit Napoleons III, in: Rheinland-Westfalen im Industriezeitalter, hrsg. von Kurt Düwell und Wolfgang Köllmann, Bd. 1, Hammer, Wuppertal 1984

SMETS, MARCEL UND D'HERDE, DIRK: Die belgische Enteignungs-Gesetzgebung und ihre Anwendung als Instrument der städtebaulichen Entwicklung in Brüssel im 19. Jahrhundert, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Städtebaureform 1865–1900 – Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Reihe Stadt Planung Geschichte 5 II, Christians, Hamburg 1985

SOLTY, GERD: Der Raum von Mönchengladbach und Rheydt – ein homogenes Wirtschaftsgefüge, unveröffentlichte Hausarbeit Fach Geographie, Bonn 1970, StAMg

SOMBART, WERNER: Die gewerbliche Arbeiterfrage, Berlin/Leipzig 1912

SONDERKATALOG für die Gruppe Städtebau der Städtebauausstellung zu Düsseldorf, Düsseldorf 1912

SPIETHOFF, ARTHUR: Boden und Wohnung in der Marktwirtschaft, insbesondere im Rheinland, Bonner Staatswissenschaftliche Untersuchungen, hrsg. von Herbert von Beckerath und Arthur Spiethoff, Heft 20, Fischer Verlag, Jena 1934

SPIX, ALFONS: Die Entwicklung des Haushaltsetats der Stadt M.Gladbach in den Jahren 1865–1913, Dissertation, Mönchengladbach o.J.

SPOHR, EDMUND: Düsseldorf. Stadt und Festung, Schwann, Düsseldorf 1978

STADT MÖNCHENGLADBACH. Übersicht über die bauliche Entwicklung, Mönchengladbach 1951

STÄDTEBAU UM DIE JAHRHUNDERTWENDE. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau, hrsg. von Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan, Reihe Politik und Planung 10, Kohlhammer, Köln/Stuttgart 1980

STATISTIK DES REGIERUNGSBEZIRKS DÜSSELDORF, Fortsetzung und Supplement der Vierbahn'schen und Mühlmann'schen Bezirks-Statistik, bearbeitet von Georg von Hirschfeld, Verlag von J. Baedeker, Iserlohn 1874

- STATISTIK UND TOPOGRAPHIE DES REGIERUNGS-BEZIRKS DÜSSELDORF, II. Theil, im Auftrag der Königl. Regierung, hrsg. von Georg von Viehbahn, Düsseldorf 1836
- STEINBACH, FRANZ: Bürger und Bauer im Zeitalter der Industrie, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 28, Bonn 1963
- STEINBERG, HEINZ GÜNTHER: Phasen der Bevölkerungsentwicklung, in: Das Rheinland in preussischer Zeit, hrsg. von Walter Först, Berlin/Köln 1965
- STREHLOW, FRIEDRICH: Die Boden- und Wohnungsfrage des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes, Dissertation Essen 1911
- STIER-SOMLO, FRITZ: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts, München 1927
- STÜBBEN, JOSEF: Handbuch der Architektur, 4. Theil: Entwerfen. Anlage und Einrichtung der Gebäude, 9. Halbband: Der Städtebau, Darmstadt 1890
- STÜBBEN, JOSEF: Das Enteignungsrecht der Städte bei Stadterweiterungen und Stadtverbesserungen, Leipzig 1894
- STÜBBEN, JOSEF: Stadterweiterungen in rechtlicher Beziehung, in: Deutsche Vierteljahreszeitschrift für öffentliche Gesundheitspflege, Bd. 28, Braunschweig 1896
- SUTCLIFFE, ANTHONY: Towards the planned city: Germany, Britain, the United States and France 1780–1914, Oxford 1981
- SUTCLIFFE, ANTHONY: Planung und Entwicklung der Groß-Städte in England und Frankreich zwischen 1850 bis 1875 und ihr Einfluß auf Deutschland, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983
- TECHNISCHES GEMEINDEBLATT (1900)
- TEUTEBERG HANS J. UND WISCHERMANN CLEMENS: Wohnalltag in Deutschland 1850–1914. Bilder-Daten-Dokumente, Bd. 3 der Studien zur Geschichte des Alltags, Münster 1985
- THAL, ERICH: Die Entstehung und Entwicklung der Halbwooll- und Wollindustrie im M. Gladbacher Bezirke bis zum Jahr 1914, Dissertation Köln, Mönchengladbach 1926
- THOMAS, URSEL: Die räumliche Verbreitung des Textilindustrie im Raume Mönchengladbach, unveröffentlichte Hausarbeit PH Aachen 1970, StAMg
- THUN, ALPHONS: Die Industrie am Niederrhein und ihre Arbeiter, I. Teil: Die linksrheinische Textilindustrie, in: Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, Bd. II, 2. Heft, hrsg. von Gustav Schmoller, Leipzig 1879

UNSERE HEIMAT. Eine Heimatkunde des M.Gladbach-Rheydter Industriebezirkes und dessen nächster Umgebung, Faksimile Nachdruck des Heimatbuches von 1926, hrsg. vom Heimat- und Geschichts-Verein Mönchengladbach e.V.

VIEBAHN, VON J. GEORG: Statistik und Topographie des Regierungsbezirkes Düsseldorf, Bd. II, 1835

VIEBAHN, VON J. GEORG: Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschland, 3 Teile, Berlin 1858–1868

VIERHAUS, RUDOLF: Preussen und die Rheinlande 1815–1915, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 30, Bonn 1965

VOIGT, PAUL: Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten, Jena 1901

VON DANILLS, ALEXANDER: Handbuch der für die Königl. Preussische Rheinprovinzen verkündeten Gesetze, Verordnungen und Regierungsbeschlüsse aus der Zeit der Fremdherrschaft, Köln 1836

WAGNER, STEFAN: Die staatliche Grund- und Gebäudesteuer in der preussischen Rheinprovinz von 1815–1895, in: Schriften zur rhein.-westfälischen Wirtschaftsgeschichte, Bd. 31, Köln 1980

WAGNER-SPEYER, LUDWIG: Grundlagen modellmässigen Bauens. Ein stadtbau-künstlerisches Zeitprogramm, Verlag Wilh. Ernst & Sohn, Berlin 1918

WALZ, MANFRED: Die Nordstadt aus der Vogelschau: Grundeigentum, Industrie und Stadtplanung, in: Nordstadtlichter. Stadterneuerung und künstlerische Medien, Hrsg. Stadt Dortmund, Klartext-Verlag, Essen 1989

WEIDENHAUPT, HUGO: Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf, Schwann-Verlag, Düsseldorf 1962

WEILAND, ANDREAS: Demmlers großer „rationaler Plan“ für die Stadterweiterung von Schwerin 1860, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

WEITZ K.REINHOLD: Die Preussische Rheinprovinz als Adelslandschaft, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 38, Bonn 1974

WENNEMANN, JÜRGEN: Actenmässige Untersuchung der Entwicklung des „Eisenbahn-Viertels“ zu Aachen um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

- ZAWISLA, HANS-WERNER: Das öffentliche Bauwesen Preussens im 19. Jahrhundert und sein Einfluß auf die allgemeine staatliche Entwicklung, Dissertation RWTH-Aachen 1982
- ZEYSS, R.: Die Entstehung der Handelskammern und der Industrie am Niederrhein während der französischen Herrschaft, Leipzig 1907
- ZIMMERMANN, WOLFGANG: Adolph von Vagedes und seine Kirchenbauten, Dissertation RWTH-Aachen 1963
- ZITTARTZ, MONIKA: Die Innenstadt von Mönchengladbach. Eine stadtgeographische Untersuchung, unveröffentlichte Hausarbeit PH Aachen 1972, StAMg
- ZUNKEL, FRIEDRICH: Der Rheinisch-Westfälische Unternehmer 1834–1879. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Bürgertums im 19. Jahrhundert, Westdeutscher Verlag, Köln/Opladen 1962
- ZORN, WOLFGANG: Die Struktur der rheinischen Wirtschaft in der Neuzeit, in: Rheinische Vierteljahresblätter, Jg. 28, Bonn 1963

9.2 Verzeichnis der Gesetze, Instruktionen, Erlasse etc.

ALLGEMEINE BAUGESETZ FÜR DAS KÖNIGREICH SACHSEN, 1.7.1900, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Städtebaureform 1865–1900 – Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Reihe Stadt Planung Geschichte 5 I, Christians, Hamburg 1985

ALLGEMEINE DEUTSCHE LANDRECHT 1794

BAUWESEN IN DER STADT UND GEMEINDE CREFELD, nebst dem Gesetz über die gerichtliche Entsetzung aus dem Eigenthume wegen des öffentlichen Nutzens vom 8. März 1810 (inc. der Bau-Polizei-Reglements von 1821 und 1843, Crefeld 1843

BADISCHE ORTSSTRAßENGESETZ, 20.2.1868, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

BADISCHE UMLEGUNGSGESETZ (SOG.), 6.7.1896, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Städtebaureform 1865–1900 – Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Reihe Stadt Planung Geschichte 5 I, Christians, Hamburg 1985

BAUORDNUNG FÜR DIE STADT DÜSSELDORF, 7.8.1835, in: Amtsblatt der Regierung Düsseldorf 1835, Seite 366

Bau-Polizei-Ordnung für das platte Land und diejenigen Städte des Regierungs-Bezirks Düsseldorf, für welche besondere Bau-Polizei-Ordnungen nicht bestehen, 22. 1. 1874

CODE CIVIL 1804

EDIKT, BETR. DEN ERLEICHTERTEN BESITZ UND DEN FREIEN GEBRAUCH DES GRUNDEIGENTUMS SOWIE DIE PERSÖNLICHEN VERHÄLTNISSEE DER LANDBEWOHNER, 9.10.1807, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

ENTWURF EINES GESETZES, BETREFFEND DIE ANLEGUNG UND BEBAUUNG VON STRAßEN UND PLÄTZEN IN STÄDTEN UND LÄNDLICHEN ORTSCHAFTEN, Nr. 23 der Drucksachen, 1875

ERLASS DES PREUSSISCHEN MINISTERS FÜR HANDEL, GEWERBE UND ÖFFENTLICHE ARBEITEN AN SÄMMTLICHE KÖNIGL. REGIERUNGEN (AUSSCHLIEßLICH DER RHEINISCHEN) DIE AUFSTELLUNG UND AUSFÜHRUNG STÄDTISCHER BAU- UND RETABLISSEMENTS-PLÄNE BETREFFEND, 12.5.1855, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

EXPROPRIATIONS-GESETZ DES GROSßHERZOGTUMS BADEN, 28.8.1835, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 – Von den Anfängen des modernen Städtebaues in Deutschland, Reihe Stadt Planung Geschichte 2, Christians, Hamburg 1983

GEMEINDEORDNUNG FÜR DIE RHEINPROVINZ VOM 23.7.1845, in: Die Gesetze und Verordnungen nebst den sonstigen Erlassen für den Preußischen Staat und das Deutsche Reich (1806–1883), zusammengestellt von G.A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

GESETZ BETREFFEND „DIE ABÄNDERUNG BEZIEHUNGSWEISE ERGÄNZUNG DES IN DEM BEZIRKE DES APPELLATIONS-GERICHTSHOFES ZU KÖLN GELTENDEN EXPROPRIATIONSGESETZES VOM 8. MÄRZ 1810“, Berlin 25. Mai 1857

GESETZ BETREFFEND „DIE TROCKENLEGUNG VON SÜMPFEN UND ANDERE ÖFFENTLICHE ARBEITEN“ VOM 16.9.1807, das sog. Marais-Gesetz (französische Fassung), in: Bulletin des Lois de L'Empire Francais, 4. SERIE, No. 155 a`173, Paris, März 1808 (Bibliothek Oberlandesgericht Köln)

GESETZ „BETREFFEND DEN BAU UND DIE UNTERHALTUNG DER SCHUL- UND KÜSTERHÄUSER“, 21. 7. 1846, in: Die Gesetze und Verordnungen nebst den sonstigen Erlassen für den Preußischen Staat und das Deutsche Reich (1806–1883), zusammengestellt von G.A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

GESETZ ÜBER DIE GERICHTLICHE ENTSETZUNG AUS DEM EIGENTHUME, WEGEN DES ÖFFENTLICHEN NUTZENS VOM 8. MÄRZ 1810 (DEUTSCHE FASSUNG) (Expropriationsgesetz), in: Amtsblatt der Regierung Düsseldorf vom 5.1.1822 (französische Fassung), in: Bulletin des Lois de L'Empire Francais, No. 273 (Bibliothek Oberlandesgericht Köln)

GESETZESENTWURF, BETREFFEND DIE ERLEICHTERUNG VON STADTERWEITERUNGEN EINGEBRACHT VON FRANZ ADICKES INS PREUßISCHE HERRENHAUS, 10.11.1892, in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Städtebaureform 1865–1900 – Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Reihe Stadt Planung Geschichte 5 I, Christians, Hamburg 1985

GESETZ „BETR. DIE ANLEGUNG UND VERÄNDERUNG VON STRAßEN UND PLÄTZEN IN STÄDTEN IN LÄNDLICHEN ORTSCHAFTEN“, 2.7.1875 (SOG. FLUCHTLINIENGESETZ) MIT DEN ÄNDERUNGEN DES WOHNUNGEGESETZES VOM 28. 3. 1818, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

GESETZ WEGEN ANORDNUNG DER PROVINZIALSTÄNDE FÜR DIE RHEINPROVINZEN, 27.3.1824, in: Die Gesetze und Verordnungen nebst den sonstigen Erlassen für den Preußischen Staat und das Deutsche Reich (1806–1883), zusammengestellt von G.A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

GESETZ ÜBER DIE ALLGEMEINE LANDESVERWALTUNG, 30.7.1883, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

GESETZ ÜBER DIE ZUSTÄNDIGKEIT DER VERWALTUNGS- UND VERWALTUNGSGERICHTSBEHÖRDEN, 1.8.1883, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

GESETZ ÜBER DIE ENTEIGNUNG VON GRUNDEIGENTUM, 11.6.1874 (SOG. „ENTEIGNUNGSGESETZ“), in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

GESETZ ÜBER DIE POLIZEIVERWALTUNG, 11.3.1850, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

GRUNDSTEUER-GESETZ FÜR DIE WESTLICHEN PROVINZEN, 21.1.1839, in: Die Gesetze und Verordnungen nebst den sonstigen Erlassen für den Preußischen Staat und das Deutsche Reich (1806–1883), zusammengestellt von G.A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

INSTRUKTION FÜR DIE OBERPRÄSIDENTEN, 31.12.1825, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

INSTRUKTION ZUR AUSFÜHRUNG DER STÄDTE – ORDNUNG FÜR DIE RHEINPROVINZ VOM 15.5.1856, 18.6.1856, in: Amtsblatt der Regierung Düsseldorf, Nr. 37, 8.7.1856, Seite 497ff

JÜLICH- UND BERGISCHE RECHTS-, LEHEN-, GERICHTSSCHREIBER-, BRÜCKEN-POLIZEI- UND REFORMATIONEN-ORDNUNG des durchleuchtigten Fürsten und Herrn, Herrn Wilhelms, Herzogen zu Jülich, Cleve und Berg ... aus dem Jahre 1696 (Bibliothek Oberlandesgericht Köln)

POLIZEI-VERORDNUNG DER STADT FRANKFURT am Main betreffend das Bauen in der Aussenstadt, 17.10.1891

POLIZEI-VERORDNUNG ÜBER DIE BESCHAFFENHEIT UND BENUTZUNG VON WOHNUNGEN FÜR DEN REGIERUNGSBEZIRK DÜSSELDORF VOM 25.5.1898, StAMg 1e – 503/42

STÄDTEORDNUNG FÜR DIE RHEINPROVINZ, 15.5.1856, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

VERORDNUNG ÜBER DAS BEI AUSFÜHRUNG BAULICHER ANLAGEN AN STAATS- UND BEZIRKSTRASSEN WIE AN GEMEINDEWEGEN ZU BEOBACHTENDE VERFAHREN BETR., 28.3.1853, in: Amtsblatt der Regierung Düsseldorf, 1853, Seite 162ff

VERORDNUNG WEGEN DER NACH DEM GESETZ VOM 27. MÄRZ 1824 VORBEHALTENEN BESTIMMUNGEN FÜR DIE RHEINPROVINZEN, 13.7.1827, in: Die Gesetze und Verordnungen nebst den sonstigen Erlassen für den Preußischen Staat und das Deutsche Reich (1806–1883), zusammengestellt von G.A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

VERORDNUNG, DIE ERWERBUNG UND AUSFÜHRUNG DER REALRECHTE AUF GRUNDSTÜCKE, INSBESONDERE DER HYPOTHEKENRECHTE BEI NICHT VOLLSTÄNDIG EINGERICHTETEM HYPOTHEKENWESEN BETREFFEND, 16.6.1820, in: Die Gesetze und Verordnungen nebst den sonstigen Erlassen für den Preußischen Staat und das Deutsche Reich (1806–1883), zusammengestellt von G.A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

VERORDNUNG ÜBER DIE OBERE VERWALTUNG DES BAUWESENS, 22.12.1849, in: Die Gesetze und Verordnungen nebst den sonstigen Erlassen für den Preußischen Staat und das Deutsche Reich (1806–1883), zusammengestellt von G.A. Grotensend, Bd. 1 1806–1849, Schwann, Düsseldorf 1884

VERORDNUNG ÜBER DIE VERÄNDERTE VERFASSUNG ALLER OBERSTEN STAATSBEHÖRDEN, 27.10.1810, in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

VERORDNUNG WEGEN VERBESSERTEN EINRICHTUNG DER PROVINZIALBEHÖRDEN, 30.4.1815 (INCL. INSTRUKTION ZUR GESCHÄFTSFÜHRUNG DER REGIERUNGEN IN DEN KÖNIGL. PREUß. STÄDTEN VOM 23.10.1817), in: Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts von Stier-Somlo, München 1927

VORSCHRIFTEN FÜR DIE AUFSTELLUNG VON FLUCHTLINIEN UND BEBAUUNGSPLÄNEN VOM 28.5.1876, in: StAMg 1e – 501

Gesetze, Verordnungen und Ortsstatute, die Stadt Mönchengladbach betreffend

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN BETREFFEND DIE BAUPOLIZEI IN M. GLADBACH, 30.10.1900, StAMg 1e – 503/44

ARMENORDNUNG für die Stadt M. Gladbach, 16.12.1878, StAMg 1e – 506/18a

BAU- UND STRASSEN-POLIZEI-VERORDNUNG für die Stadtbürgermeisterei M. Gladbach vom 22. 2. 1872, in: HStA Reg. Düs. 25617

BAUPOLIZEIORDNUNG für die Stadt M. Gladbach, Akten HStA, Reg. Düs. 25834 bis 25840

BAUPOLIZEI-VERORDNUNG betreffend den Ausbau der Straßen, Straßenteile und Plätze in der Stadt M.Gladbach, welche dem öffentlichen Verkehr und dem Anbau dienen sollen, 19.10.1880, StAMg 1e – 501

BAUPOLIZEI-VERORDNUNG für die Stadt M.Gladbach, 6.7.1889 sowie Abänderungen und Ergänzungen dieser Baupolizeiverordnung und der Ortsstatuts vom 19.10.1880 vom 6.10.1893, 10.5.1894, 1.7.1898, 4.10.1898, 4.8.1899, StAMg 1e – 501

BESTIMMUNGEN ÜBER DIE ERRICHTUNG UND VERÄNDERUNG GEWERBLICHER ANLAGEN (Auszug aus der Gewerbe-Ordnung vom 21.6.1869, Anlage 6, StAMg 1e – 501

GRUNDSTEUER-ORDNUNG für die Stadtgemeinde M.Gladbach, 22.3.1901, StAMg 1e – 506/4

ORTSSTATUT BETREFFEND DEN ANSCHLUß DER BEBAUTEN GRUNDSTÜCKE AB DEN STRAßENKANÄLE im Bezirke der Stadtgemeinde M.Gladbach, 29.5.1906, StAMg 1e – 506/3 sowie Abänderung dieses Ortsstatutes vom 31.10.1907 StAMg 1e – 530/37

ORTS-STATUT BETREFFEND DIE ANLEGUNG UND VERÄNDERUNG VON STRAßEN UND PLÄTZEN in der Stadtgemeinde M.Gladbach, handschriftlicher Entwurf vom 18.10.1879, StAMg 1c – 3720

ORTSSTATUT BETREFFEND DIE BEBAUUNG, ANLEGUNG UND VERÄNDERUNG VON STRAßEN in der Stadt M.Gladbach, 19.10.1880, StAMg 1c – 1668

ORTSSTATUT BETREFFEND DIE HERSTELLUNG UND UNTERHALTUNG DER UNTERIRDISCHEN STRAßENKANÄLE, DER KANALISIERTEN ODER IN DAS KANALSNETZ EINBEZOGENEN WASSERLÄUFE UND DER HAUSANSCHLÜSSE im Bezirke der Stadtgemeinde M.Gladbach, 14.4.1909, StAMg 1e – 503/53

ORTSSTATUT BETREFFEND DIE UMLEGUNG VON GRUNDSTÜCKEN im Stadtkreise M.Gladbach, 11. 4. 1919, StAMG 1e – 530/22

POLIZEI-VERORDNUNG (BEFAHRUNG DER KREFELDER STRAßE), 17.3.1899, StAMg 1e – 503/17

POLIZEIVERORDNUNG betreffend den Anschluß der bebauten Grundstücke an die städtischen Straßenkanäle für Mönchengladbach, 29.5.1906, StAMg 1e – 506/3 sowie Abänderung und Ergänzung dieser Polizeiverordnung vom 17.4.1907 und vom 19.12.1907, StAMg 1e – 530/37 bzw. 1e – 503/49b

POLIZEI-VERORDNUNG BETREFFEND DIE OFFENE BAUWEISE UND DIE BESCHRÄNKUNG DER ERRICHTUNG GEWERBLICHER ANLAGEN in der Stadt M.Gladbach, 16.7.1901, StAMg 1e – 503/45

POLIZEIVERORDNUNG ÜBER FUßGÄNGERWEGE, 11.3.1850, StAMg 1e – 503/16

POLIZEIVERORDNUNG ÜBER DAS BEFAHREN EINER GASSE, 11.3.1850, StAMg 1e – 503/17

POLIZEIVERORDNUNG ÜBER DAS KOST- UND QUARTIERSGÄNGERWESEN, 11.3.1850, StAMg 1e – 503/8

POLIZEIVERORDNUNG ÜBER DIE REINIGUNG UND INSTANDHALTUNG DER ABZUGSGRÄBEN in Mönchengladbach, 1.8.1867, StAMg 1e – 503/41

POLIZEIVERORDNUNG ÜBER DIE ANLAGE UND ENTLERUNG DER ABORTGRUBEN, 12.11.1869, StAMg 1e – 503/1

STRAßEN-POLIZEI-VERORDNUNG, 22.2.1872, StAMg 1e – 503/3

9.3 Verzeichnis der unveröffentlichten und ungedruckten Quellen

Unveröffentlichte/ungedruckte Quellen des Stadtarchivs der Stadt Mönchengladbach

Bestand 1c: Akten der Stadtverwaltung

- 0130 Zeitungsberichte der Stadt- und Landgemeinde Mönchengladbach an den Landrat bzw. Regierungspräsidenten über ... Bauwesen, 1867–1905
- 0193–0195 Berichte über die Lage der Industrien, 1878–1920
- 0196 Gewerbetabellen, 1814–1849
- 0212 Sitzungen der Stadtverordnetenversammlungen – Entwürfe, Ausarbeitungen, Eingaben
- 0259 Gewerbeordnung und Gewerbebetrieb im Allgemeinen, 1835–1895
- 0260 Gewerbeordnung und Gewerbebetrieb im Allgemeinen, 1850–1889 (Gewerbliche Anlagen, Erlasse und Verfügungen)
- 0290 Stadtplan. Herstellung, Verkauf und Vertrieb, 1890–1908
- 0308 An- und Verkauf von Grundstücken durch die Stadtverwaltung, 1908–1927
- 0312 Wahlen zur Stadtverordnetenversammlung, 1858–1877
- 0315 Einteilung des Amtes Gladbach, Grenzbeschreibungen und -regulierungen, Sitzungen, Katasterbearbeitungen, Steuerverteilung, Eingemeindungen, 1812–1901
- 0388 Eisenbahn von Aachen nach Düsseldorf. Anlage eines Bahnhofes in Mönchengladbach 1844–1866
- 0448 Verzeichnis der im Jahre 1900 im Bezirk der Gemeinde Gladbach-Land wohnhaften, aber in Fabriken und Eisenbahnbetrieben der Stadt Mönchengladbach beschäftigten Arbeiter
- 0522 Gemeinderatswahlen, 1848–1852
- 0565 Gemeinde- und Stadtratsangelegenheiten. Veröffentlichungen von Ratsbeschlüssen, Ausschußbildungen, Besoldung, Geschäftsordnung u.a., 1846–1924

- 0583 Städteordnung. Ausscheiden der Stadt Gladbach aus dem Bürgermeistereiverband, 1856–1859
- 0608 Städteordnung. Annahme und Auslegung, Erlasse und Verfügungen, 1850–1924
- 0709 Geschäftsführung der Stadtverwaltung. Erlasse und Verfügungen, 1816–1905
- 0755 Wohnplatzstatistiken. Bewilligung einer Wohnungsaufnahme, 1852 – 1864, 1905 (Statistiken über öffentliche Gebäude, Privatgebäude und Zahl der Einwohner)
- 0757 Bevölkerungsstatistik, 1816–1868
- 0765 Volkszählungen, 1871–1874
- 0783 Allgemeine Statistik über Personen, Wohnverhältnisse, Erwerbsverhältnisse und Viehbestand, 1816–1861
- 0786 Statistiken über Wohnraum, Wohnraumbedarf, Bauwesen, 1910–1930
- 0796 Beschreibung der Lebensverhältnisse, 1841–1870
- 0797 Statistische Erhebungen ... Bauwesen, 1816–1871
- 0802 Volkszählungen, 1843–1869
- 0816 Volks- und Gewerbezahlung 1875
- 0827 Volkszählungen und Statistiken. Erlasse und Verfügungen, 1830–1867
- 0941 Wegebau und Wegeerhaltung. Erlasse und Verfügungen, 1818–1917
- 0982 Verein zum Wohle der arbeitenden Klasse, 1888–1905
- 1001/1002 Verzeichnis der Zuzüge und Abgänge, 1853–1857
- 1003 Zuzüge der Bürgermeisterei M.Gladbach, 1857–1868
- 1011 Kost- und Quartiergängerwesen (Statistische Ermittlungen, Anzeigen wegen Verstoßes etc.), 1874–1914
- 1033 Rheinische Eisenbahnlinie – Verlegung an die Peripherie der Stadt unter Fortfall des Bahnhofes Bökel, 1899–1901
- 1044 Zulassung von Maklern... (Verzeichnis der in Mönchengladbach wohnenden Immobilienmakler), 1867–1901
- 1399 Bewertung von Grundstücken bzw. Restgrundstücken bei Enteignungen, 1902

- 1478 Aktivkapitalien der Stadt
- 1668 Anlage von Straßen ... 1874–1926
- 1782 Gestaltung der Hohenzollernanlage u.a., 1909–1925
- 2194 Klassensteuer. Einführung, Erhebung, Erlasse und Verfügungen, 1822–1850
- 2506 Kommunaleinkommensteuer. Veranlagung der Gladbacher Aktien-Baugesellschaft (mit Geschäftsberichten) 1869–1915
- 2640 Deutscher Verein für öffentliche Gesundheitspflege, Mitgliedschaft der Stadt, 1904–1932
- 2647 Rheinischer Verein zur Förderung des Arbeiterwohnungswesens, Mitgliedschaft der Stadt, 1848–1920
- 2710 Grundsteuerkarastaster. Erlasse und Verfügungen zur Führung...Verzeichnis über die Besitzänderungen, 1812–1859
- 2720 Verwaltungsstreitverfahren. Hierin Liste der Arbeiter, die in Mönchengladbach wohnen, aber in Gladbach-Land arbeiten, Tabellen über Bevölkerungs- und Industrieentwicklung 1880–1903 etc.
- 3574 Aufstellung der Haushaltspläne, 1859–1863
- 3575 Aufstellung der Haushaltspläne, 1850–1854
- 3629 Aufstellung der Haushaltspläne, 1854–1859
- 3603 Aufstellung der Haushaltspläne, 1864–1869
- 3720 Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen im Stadtbezirk Mönchengladbach, Ortsstatut, 1879
- 3721 Wegebaumaßnahmen. Kostenvoranschläge für das Jahr 1862

Anmerkung zum Material Stadtarchiv Mönchengladbach: In dem Vorwort zum Findbuch über die Akten der Stadtverwaltung, Bestand 1c, wurde von Gerhard Paasch erwähnt, daß um 1865 in der Stadt eine große Aktenvernichtungsaktion wegen „Aufbewahrungsprobleme“ stattgefunden hat. Der Umfang des vernichteten Materials ist unbekannt.

Bestand 1b: Stadtverordnetenprotokolle

Stadtverordnetenprotokolle von 1846–1899, urschriftlich als Ergebnisprotokolle:

- 1b3–1 1846–1852
- 1b3–2 Jan. 1847 – Dez.1852
- 1b3–3 1852–1862
- 1b3–4 Jan.1853 – Jan.1859
- 1b3–5 frei, vormals Gladbach Land 1859–1873
- 1b3–6 1862–1872
- 1b3–7 1873 – Juni 1883
- 1b3–8 Juli 1883 – Nov. 1893
- 1b3–9 Geheime Sitzungen von 1875–1896
- 1b3–10 frei, vormals Gladbach-Land 1888–1899)

Stadtverordnetenprotokolle von 1890–1900 und von 1900–1905 (Handbibliothek StAMg)

Stadtverordnetenprotokolle von 1906–1921 (amtliche Stenogramme) (Handbibliothek StAMg)

Stadtverordnetenprotokolle in gedruckter Form als Veröffentlichung in der Gladbacher Zeitung von 1879–1905

Stadtverordnetenverhandlungen, Protokolle aus der Gladbacher Zeitung für 1879, 1881–1890, 1890–1900, 1900–1905,

Verwaltungsberichte der Stadt Mönchengladbach (erst ab 1856 nach Erlaß der Städteordnung der Rheinprovinz):

1c-3629 für 1856, 1857, 1858, 1861, 1862

1867–1871 Berichte pro Jahr (Handbibliothek StAMg)

1871–1880 (keine Verwaltungsberichte erschienen)

1880–1886 Sammelband (Z 2501 Stadtbibliothek Mönchengladbach)

1886–1897 Sammelband (BoB/46 Stadtbibliothek Mönchengladbach)

1897–1902 Berichte pro Jahr

*Handelskammerberichte 1848 bis 1872 (StAMg)**Zeitungen:*

Gladbacher Zeitung (ab 1945: Rheinische Post) 1879 und 1881 bis 1905 Auswertung der Stadtverordnetenprotokolle

Gladbacher Kreisblatt für Geschäfte und Unterhaltung: 1847, 1848, 1851

Gladbacher Kreisblatt für Geschäfte, Politik und Unterhaltung: 1853, 1854, 1856, 1858, 1859, 1860–1863

Geschäfts- und Unterhaltungsblatt für Gladbach und dessen Umgebung: 1828, 1829, 1830, 1832, 1833, 1835, 1836, 1841 (z.T. unvollständig)

Die Bestände unter 1e „gedruckte Verordnungen, Statute etc.: siehe Gesetze, Verordnungen.

Akten zur „Baukommission“ oder zur „Kanalbaukommission“ sind erst ab 1872 bzw. 1898 vorhanden.

Hauptstaatsarchiv des Landes NRW in Düsseldorf, HStA

Bestand Regierung Aachen

- 7445 Bauplansachen Stadt Aachen
 7683 Bauplan für die Stadt Aachen, Bd. 1, 1831–1860
 16697 Alignements im Kreise Monschau, Bd. 1836–1901

Bestand Regierung Düsseldorf

- 1012 Acta betreffs Bau-Alignements-Plan der Stadt Gladbach, 1836–1861
 7604 Fluchtlinien der Neußer Straße in M.Gladbach, 1903
 11521 Acta Betr. Bau-Alignements Plan der Stadt Rees
 11522 Acta betr. den Baualignementsplan Emmerich, 1836–1900
 25519 Acta betr. Feststellung des Alignements der Straßen und des Bauplans überhaupt, I, 1834–1870
 25520 Acta betr. Feststellung der Alignements der Straßen und des Bauplans überhaupt, 1870–1890
 25521 Acta betr. die Anfertigung von Alignements-Plänen der durchführenden Bezirksstraßen in Städten und Dörfern, 1835

- 25547 Acta betr. den Bau-Alignements-Plan der Stadt Duisburg, ab 1863
- 25580 Acta betr. den Alignements- und Bau-Plan der Stadt Goch, 1836
- 25587 Acta betr. den Bau-Alignements-Plan der Stadt Kempen, 1836–1903
- 25589 Acta betr. den Bau-Alignements Plan der Stadt Cleve, 1836
- 25592 Acta betreffend den Bau-Plan zur Vergrößerung der Stadt Crefeld, 1851–1858
- 25602 Acta betreffs den Bau-Alignements-Plan der Städte Lennep und Hückeswagen, 1836–1886
- 25608 Acta betr. den Baualignementsplan der Stadt Moers, 1843–1903
- 25616 Acta betr. Bau-Alignements Plan der Stadt M.Gladbach, 1861–1870
- 25617 Acta betreffend Bau-Alignements Plan der Stadt Gladbach, 1870–1882
- 25618 Acta betr. Baualignementsplan der Stadt und des Kreises München Gladbach, 1882–1887
- 25619 Acta betr. Alignementspläne der Stadt M.Gladbach sowie des Kreises, 1887 -1889
- 25620 Acta betr. Bau- und Alignementspläne für Stadt und Kreis M.Gladbach, 1889–1891
- 25624 Acta betr. Baualignementsplan der Bürgermeisterei Gladbach Land, 1899–1902
- 25625 Acta betr. den Bau-Alignements-Plan der Stadt Neuß, 1836–1868
- 25639 Acta betr. Baualignementsplan für die Stadt Rheydt, 1836–1901
- 25653 Acta betr. den Bau-Alignements-Plan der Stadt Uerdingen, 1836–1892
- 25644 Acta betreffs den Bau-Alignements-Plan der Stadt Solingen, 1836–1878
- 25661 Acta betr. den Baualignementsplan Stadt Werden (1892–1900)
- 25623 Enteignungen in der Stadt München-Gladbach, 1881–1884
- 25683 Beilageakte mit den Bauzonenplänen, ca. 1910
- 25834 Baupolizeiordnung für die Stadt M.Gladbach, 1880–1883
- 25962 Acta betr. Baualignementsplan Wesel, 1894–1903
- 51346 Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen, Gesetz vom 2.7.1875

Bestand Regierung Köln

- 1052 Die Bebauung der wüsten und leeren Plätze in den Städten, 1816–1820
 2369 Acta betr. die Bau- und Alignementspläne der Stadt Köln, ab 1849

Bestand Landratsamt München–Gladbach

- 379 Gemeindeordnung von 1845
 629 Wege- und Pflasterbau Mönchengladbach 1837–1858

Landeshauptarchiv Koblenz (LHA)

Bestand 403 Oberpräsidialamt

- 8864 Acta des rheinischen Oberpräsidii betr. Beschwerden in Straßen-Alignements-Angelegenheiten, Bd. 2, 1854–59
 3480 Acta des rheinischen Oberpräsidii betr. Bau und Unterhaltung von Staats- und Communalstraßen
 3627 Acta des rheinischen Oberpräsidii betr. die Festsetzung der Straßenfluchten und Beschwerden etc. Bd. 1, 1835–51
 11711 Acta des rheinischen Oberpräsidii betr. den Bau und die Unterhaltung der Stadtstraßen
 11728 Acta des rheinischen Ober-Präsidii betr. die polizeilichen Vorschriften der Staats- und Bezirksstraßen
 11748 Acta des rheinischen Ober-Präsidii betreffend die Expropriations-Gesetzgebung

Bestand 441, Regierung Koblenz

- 33815 Acta betr. die Anfertigung der Alignements von Bezirksstraßen im Reg.B.Koblenz 1832–1862
 33818 Acta betr. die Anfertigung der Alignements von Staatsstraßen im Reg.B.Koblenz 1832–1867

Bestand 442, Regierung Trier

- 1868 Acta betreffend des Alignements in der Stadt St.Johann – Saarbrücken
 1860 Acta betreffend das Alignement der Straßen im Kreis Trier

- 11337 Acta betreffend Bebauungspläne, Fluchtlinien, Siedlungen des Kreises Saarburg
- 33815 Acta betreffend die Anfertigung von Alignementspläne von Bezirksstraßen im R.B. Coblenz ab 1832

Verzeichnis der bearbeiteten Pläne zum Fallbeispiel Mönchengladbach, die nicht im Abbildungsverzeichnis berücksichtigt sind:

STADTPLAN DER STADT MÖNCHEGLADBACH VON 1857, StAMg, S 85

STADTPLAN DER STADT MÖNCHEGLADBACH VON 1891

KARTE DER SAMMT-GEMEINDE GLADBACH IM EHEMALIGEN ROERDEPARTEMENT, aufgenommen und aufgezeichnet Lemmens, 1816, M 1:10.000, Grobe Darstellung, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

STADTPLAN VON ALT-GLADBACH, Auszug: Nördlicher Teil, SW, 30 x 41 cm, hrsg. Heimat- und Geschichtsverein Mönchengladbach e.v.

KARTE DES KREISES GLADBACH VON 1836, Gesamtes Kreisgebiet, StAMg

KARTE VOM KREISE GLADBACH 1854–1855, angefertigt im Kataster- Bureau der Königl. Regierung zu Düsseldorf ... 1854/1855 ... durch Geometer und Supernumerar Nonnenbruch, Farbig, M 1 : 25.000 mit Gründnutzung und Straßenklassifizierung, StAMg 21/100 bzw. hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

TOPOGRAPHISCHE KARTE DES KREISES GLADBACH 1887, im Auftrage der Kreisstände nach den Generalstabskarten, den Katasterkarten und anderen Materialien, bearbeitet durch A. Hofacker 1887, M 1 : 25.000, mit Statistik zu Fläche und Einwohnerzahl der Bürgermeistereien, StA Mg 21/101 bzw. Ausschnitt Gladbach im Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

STADTPLAN MÖNCHEGLADBACH (PHARUS PLAN) UM 1900, M 1 : 11.000 mit Verzeichnis der Straßen und Plätze, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

KREIS M. GLADBACH-LAND, Gemarkung Obergebürth Nbr. 292, Flur L in 12 Blättern, M 1 : 1.250, abgezeichnet: Düsseldorf 1900 durch Faßbender, Blatt 1 (Stand der Bebauung), hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

PLAN VON M.-GLADBACH STADT UND LAND 1906, M 1 : 1.000, Verlag Emil Schellmann, mit Straßenverzeichnis und öffentliche und private Gebäude/Gewerbe), hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

PLAN DER STADT GLADBACH 1907 (4 Blätter), nur die beiden nördlichen Blätter ab Hindenburgstraße sind vorhanden), M 1 : 2.500, Stand der Bebauung, StAMg

PLAN DER STADT M.GLADBACH 1909, M 1 : 5.000, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

KARTENAUFNAHME DER RHEINLANDE DURCH TRANCHOT UND V. MÜFFLING, 1803–1820, 1 : 25.000, hrsg. vom Landesvermessungsamt NW 1966

COMMUNE DE GLADBACH, SECTION DE GLADBACH IN UNE FEUILLE, 3.11. 1812, M 1 : 1.250, farbig, in SW hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

M.GLADBACH IM JAHRE 1812, M 1 : 1.250, Plan eines Architekten ... auf der Grundlage des Originalplanes von 1812 mit Hervorhebung besonderer Merkmale wie Stadttore, Grabenanlage etc., hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

KARTE DER STADT- UND LANDGEMEINDEN GLADBACH, 30.9.1856, M 1 : 10.000, entworfen von Kreisgeometer Werner, mit grobem Stand der Bebauung, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

BAU-PLAN DER STADT M.GLADBACH, genehmigt durch Allerhöchste Odre vom 4. April 1863, Priviligirter Herausgeber Elser, bearbeitet von Geometer J. Werner, M 1 : 2.500, Sw-Darstellung StAMg 21/106 bzw. in verkleinerter Form hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

PLAN DER STADT M.GLADBACH 1879, entworfen zu Anfang 1879 von Geometer Plück, M 1 : 5.000, mit Verzeichnis der Straßen, Plätze, öffentlichen Gebäude und Fabriken sowie Stand der Bebauung und projektierte Straßen, StA Mg 21/ 108, bzw. in M 1 : 12.500, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

PLAN DER STADT M.-GLADBACH FÜR 1891, auf Grund eines trigonometrischen bzw. poliogenometrischen Netzes der Katasterkarte und vorhandener Neumessungs-Materialien, zusammengestellt und bearbeitet vom Stadtbauamte 1891, M 1 : 5.000, mit Stand der Bebauung und projektierten Straßen, StA Mg 21/109 bzw. in M 1 : 12.500, hrsg. vom Kataster- und Vermessungsamt der Stadt Mönchengladbach

9.4 Abkürzungen und Maßeinheiten

Abkürzungen

HStA	Hauptstaatsarchiv des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf, hier der vereinfachungshalber in dieser Form abgekürzt; die offizielle Abkürzung lautet: NW HStAD
HStA Reg.Ac.	Hauptstaatsarchiv des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf, Bestand „Regierung Aachen“
HStA Reg.Düs.	Hauptstaatsarchiv des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf, Bestand „Regierung Düsseldorf“
HStA Präs.	Hauptstaatsarchiv des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf, Bestand „Präsidialbüro“
KRD	Königliche Regierung Düsseldorf
LHA Reg.Tr.	Landeshauptarchiv des Landes Rheinland-Pfalz in Koblenz, Bestand „Regierung Trier“
LHA Reg.Kb.	Landeshauptarchiv des Landes Rheinland-Pfalz in Koblenz, Bestand „Regierung Koblenz“
OBD	Oberbaudeputation
prALR	Preußische Allgemeine Landrecht von 1794
prFILG	sog. Preußische Fluchtliniengesetz von 1875
RhA	„Archiv für das Civil- und Criminal-Recht der Königl. Preuß. Rhein-Provinzen“, sog. Rheinische Archiv
StAMg	Stadtarchiv der Stadt Mönchengladbach

Maßeinheiten

1 preuß. Ruthe = 3,765 m

1 preuß. Ruthe = 12 Fuß

1 preuß. Fuß = 0,31385 m

1 preuß. Quadratruthe = 14,185 qm

1 preuß Zoll = 2,615 cm

1 preuß. Morgen = 180 preuß. Quadratruthen = 2.553,30 qm

(Maßangaben bei Rösen 1960, 39)



10.0 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1

Bebauungsmodelle für die Festung Friedrichsburg in Mannheim im 17. Jh.

Abbildung 2

Idealstadttypische Anlage der Residenzstadt Mannheim von 1758

Abbildung 3

Erweiterungsplanung von Ruhrort aus dem Jahre 1782

Abbildung 4

Perspektivischer Stadtplan der Stadt Aachen von 1613

Abbildung 5

„Grund-Riss der Königl. Preuß. Residentz Berlin“ von 1737

Abbildung 6

Ausschnitt des Planes für Berlin-Friedrichsstadt von 1748

Abbildung 7

Bebauungsplan für das Köpenicker Feld in Berlin aus dem Jahre 1826

Abbildung 8

Die pol. Landschaft in Mitteleuropa bei Beginn der Französischen Revolution

Abbildung 9

Die politische Einteilung der Rheinprovinz im Jahre 1830

Abbildung 10

Verteilung der Manufaktur-Betriebsform in der Rheinprovinz um 1820

Abbildung 11

Stadtbauplan für die Stadt Dortmund und Umgebung aus dem Jahre 1857/1858

Abbildung 12

Ausschnitt des Stadtbauplanes für die Stadt Dortmund und Umgebung aus dem Jahre 1857/1858

Abbildung 13

Umzeichnung des Bebauungsplanentwurfes für den Bereich östlich des Bahnhofs in Münster aus dem Jahre 1854

Abbildung 14

Plan der Stadt Aachen nebst Burtscheid aus dem Jahre 1869 (sog. „Rappard-Plan“)

Abbildung 15

„Entwurf für einen südlich von Bonn neu anzulegenden Stadttheile“ (sog. „Thomann-Plan“) von 1856

Abbildung 16

„Plan von Crefeld mit der Stadt Vergrößerung, wie dieselbe mittelst Allerhöchster Cabinets Ordre vom 18ten May 1819 festgestellt ist“

Abbildung 17

Bauplan der Stadt Krefeld in der genehmigten Fassung vom 23.11.1850

Abbildung 18

Stadtplan der Stadt Düsseldorf von 1760

Abbildung 19

Bauplan der Stadt Düsseldorf von 1831

Abbildung 20

„Bau- und Nivellementsplan für die Erweiterung der Stadt Düsseldorf, genehmigt durch Kabinettsordre vom 3. Juli 1854“

Abbildung 21

Plan zur Vergrößerung der Stadt Mülheim an der Ruhr aus dem Jahre 1829

Abbildung 22

Ruhrort – nach dem Stadtbauplan von 1840 gezeichnet

Abbildung 23

Bauplan der Stadt Duisburg von 1850

Abbildung 24

Fotoabzug des Urkatasters der Stadt Goch aus dem Jahre 1831

Abbildung 25

Darstellung von Goch aus dem Jahre 1831 nach der Zeichnung vom Michael Buyx mit räumlicher Zuordnung der wesentlichen Planungsaussagen des 1845 genehmigten Bauplanes

Abbildung 26

Grundriß der Stadt Kleve mit Ausschnitten der Karte des Tiergartens von 1832

Abbildung 27

Plan der Stadt Kleve von 1831

Abbildung 28

Grundriß der Stadt Kleve nach der Urkarten von 1831 mit räumlicher Zuordnung wesentlicher Planungsaussagen des Bauplanes von 1842

Abbildung 29

Baufluchtlinien für einen Ausschnitt der Altstadt in Kleve aus dem Jahr 1860

Abbildung 30

„Bau-Alignements-Plan der Stadt Rheinberg“, Kopie einer Handzeichnung aus dem Jahr 1857

Abbildung 31

Karte der Rheydter Siedlungskerne um 1820

Abbildung 32

„Handzeichnung von den nivellirten Straßenzügen“ der Stadt Solingen mit der „Figuration der Alignements“ aus dem Jahre 1845

Abbildung 33

Projektierung der Straßen-Alignements der Stadt Solingen aus dem Jahre 1845

Abbildung 34

Beispielhafte Darstellung für problembehaftete Baufluchtlinienfestsetzungen in Altstädten zum Zwecke der Straßenverbreiterung

Abbildung 35

Luftbild der um ca. 1300 gegründeten Befestigung Grenade-sur-Garonne (Frankreich)

Abbildung 36

Plan von Los Angeles um 1875

Abbildung 37

Plan von Washington von 1792

Abbildung 38

„Querprofile zur Bestimmung der Formen der nach dem Alignements-Plan der Stadt Goch projectirten neuen Straßen“ vom 10.7.1843

Abbildung 39

„Querprofile zur Bestimmung der Formen der nach dem Alignements-Plan der Stadt Goch projectirten neuen Straßen“ vom 10.7.1843

Abbildung 40

„Querprofile zur Bestimmung der Formen der nach dem Alignements-Plan der Stadt Goch projectirten neuen Straßen“ vom 10.7.1843

Abbildung 41

Vorschlag der Oberbaudeputation in Berlin aus dem Jahre 1840 für die Gestaltung der Kreuzung von zwei 36 Fuß breiten Straßen im Krefelder Bauplan

Abbildung 42

Foto des geplanten „Kreuzungsversatzes“ und seine räumliche Wirkung im heutigen Stadtbild (Kreuzungsbereich Kaiserstraße, Hermannstraße, Croonsallee) der Stadt Mönchengladbach

Abbildung 43

Beispielskizze zur Verdeutlichung der ungleichen Behandlung der Eigentümer im Enteignungsverfahren

Abbildung 44

Darstellung der topographisch hervorgehobenen Situation des Altstadthügels der Stadt Mönchengladbach

Abbildung 45

Fotos der Kälbergasse und der Lüpertzender Straße

Abbildung 46

Plan eines Architekten von der Altstadt in Mönchengladbach mit Hervorhebung der besonderen Merkmale wie Stadttore, Grabenanlage etc.

Abbildung 47

Katasterkarte der Gemeinde Gladbach von 1812

Abbildung 48

Fotos des Alten Marktes in Mönchengladbach

Abbildung 49

Wohnorte der für Mönchengladbacher und Rheydter Verleger arbeitenden Baumwollweber um 1855

Abbildung 50

Stadtansicht von Mönchengladbach um die Jahrhundertmitte

Abbildung 51

Stadtansicht von Mönchengladbach von Süden aus auf den Abteiberg um 1850

Abbildung 52

Darstellung des Geltungsbereiches des Stadtbauplanes von Mönchengladbach im Jahr der Erstellung des ersten Entwurfes 1836 sowie im Jahr der Genehmigung 1863

Abbildung 53

Darstellung der Grenze der Sektion „O“ der Katasterkarte aus dem Jahre 1812 im Stadtbauplan von 1863

Abbildung 54

Übersichtskarte der Eisenbahnstrecken des Bezirks der Eisenbahndirektion Köln 1839 bis 1940

Abbildung 55

Darstellung der Fertigstellungsabschnitte der verschiedenen Bahnstrecken zwischen Aachen, Düsseldorf und Köln in den Jahren 1844, 1845 und 1853

Abbildung 56

Darstellung der beiden alternativen Streckenführungen der Bergisch-Märkischen Bahn in Mönchengladbach um 1844

Abbildung 57

Lage der alternativen Streckenführungen der Bahn aus dem Jahr 1844 im Stadtbauplan von 1863

Abbildung 58

Das erste, in Insellage errichtete Bahnhofsgebäude in Mönchengladbach

Abbildung 59

Das alte Bahnhofsgebäude (1851 bis 1908) von den Bahngleisen aus betrachtet.

Abbildung 60

Niveaugleicher Bahnübergang am Bismarckplatz (projektierter Marktplatz am Bahnhof) mit Schranken und hölzerner Fußgängerbrücke über die Bahngleise

Abbildung 61

Topographische Karte von Rheinland und Westfalen (Generalstabskarte) bearbeitet nach der Uraufnahme 1841–1855

Abbildung 62

Karte mit der Eintragung der Bebauung und der Grenze der Eingemeindung von 1857 auf der Grundlage der Katasterkarte vom Roerdepartement von 1812–1816

Abbildung 63

Karte der Stadt- und Landgemeinden Gladbach vom 30.9.1856 mit „grobem Stand“ der Bebauung

Abbildung 64

Stadtansicht von Süden aus auf den Abteiberg mit der neuen Eisenbahnlinie im Vordergrund

Abbildung 65

Stadtansicht vom Westen aus auf die Altstadt um 1885

Abbildung 66

Teilansichten der Stadt Mönchengladbach auf einer Postkarte aus dem Jahre 1860

Abbildung 67

Plan der Baumwoll-Spinnerei von M.May & Cie in Mönchengladbach von 1871

Abbildung 68

Plan der Baumwoll-Spinnerei von J.F.Klauser in Mönchengladbach von 1874

Abbildung 69

Fotos der Gladbacher Aktiengesellschaft für Spinnerei und Weberei

Abbildung 70

Skizze über den Verlauf der einzelnen Katastersektionen und deren Größenordnung, angefertigt von Notar Roosen 1847

Abbildung 71

Darstellung des neuen Grenzverlaufes der Gemeinde Gladbach nach der Eingemeindung 1857 sowie den Vorschlägen von Notar Roosen im Vorfeld der Eingemeindungsverhandlungen

Abbildung 72

Darstellung der neuen Grenzen der „Bürgermeisterei Gladbach“ mit ihren beiden Gemeinden „Gladbach“ und „Obergeburth“ 1857

Abbildung 73

Parzellengenaue Darstellung des Grenzverlaufes zwischen der neuen Gemeinde Gladbach und der Gemeinde Obergeburth nach der Eingemeindung 1857

Abbildung 74

Räumliche Zuordnung der privaten und gemeinderätlichen Reklamationen bei der Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1856

Abbildung 75

Skizze zu den Reklamationen von „Hollweg und Consorten“ im Rahmen der 1. Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1856

Abbildung 76

Foto der nachträglich im Zuge der Reklamationen von den Grundbesitzern geforderte Straßeneinführung im heutigen Stadtbild (Krichelstraße in Mönchengladbach, 1992)

Abbildung 77

Räumliche Zuordnung der privaten Reklamationen bei der zweiten Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1858

Abbildung 78

Fotos des umstrittenen „Diagonalweges“, die heutige Postgasse, in Mönchengladbach (1993)

Abbildung 79

Foto des Königsplatzes (heute Bismarckplatz) mit Blick in Richtung Bahnstrecke um 1920

Abbildung 80

Foto des Königsplatzes (heute Bismarckplatz) mit Blick auf das Postgebäude um 1920 von der Bahnseite aus

Abbildung 81

Bau-Plan der Stadt M.Gladbach vom Jahre 1863

Abbildung 82

Bau-Plan der Stadt M.Gladbach, Westhälfte genehmigt durch Allerhöchste Ordre vom 4. April 1863

Abbildung 83

Bau-Plan der Stadt M.Gladbach, Osthälfte genehmigt durch Allerhöchste Ordre vom 4. April 1863

Abbildung 84

Darstellung der um 1857 bereits vorhandenen Straßen und Feldwege im Stadtbauplangebiet

Abbildung 85

Skizze zum Gesuch von Wehres

Abbildung 86

Plan der Stadt M.Gladbach aus dem Jahre 1879 (Ausschnitt)

Abbildung 87

Planskizze zur baulichen Entwicklung von Mönchengladbach im Jahre 1878

Abbildung 88

Bauliche Entwicklung im Geltungsbereich des Stadtbauplanes von Mönchengladbach zwischen 1863 und 1879

Abbildung 89

Lage der Gewerbeflächen und der Bauten der Gladbacher Aktienbaugesellschaft im Verhältnis zum Geltungsbereich des Stadtbauplanes

Abbildung 90

Plan der Stadt M. Gladbach mit besonderer Hervorhebung der gewerblichen Etablissements um 1879

Abbildung 91

Ausschnitt aus der Topographischen Karte des Kreises Gladbach von 1887 sowie vergrößerte Darstellung mit Eintragung des Geltungsbereiches des Stadtbauplanes

Abbildung 92

Plan von Mönchengladbach mit der Lage der Bauten der Gladbacher Aktienbaugesellschaft

Abbildung 93

Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Doppelhaus Typ A und B

Abbildung 94

Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Doppelhaus Typ C und D

Abbildung 95

Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Geschoßwohnungen Typ E und M

Abbildung 96

Gebäudetypen der Gladbacher Aktienbaugesellschaft – Geschoßwohnungen Bauart F, G, H und J sowie Lageplan einer Hausgruppe

Abbildung 97

Zusammenstellung der Größenverhältnisse, Herstellungskosten, Mieten etc. der verschiedenen Bauarten

Abbildung 98

Darstellung noch nicht fertiggestellter Straßen im Stadtbauplangebiet gemäß den Eintragungen im Stadtplan von 1879

Abbildung 99

Räumliche Zuordnung der nach 1863 erfolgten Abänderungen des Stadtbauplanes

Abbildung 100

Foto der Regentenstraße um 1920 mit Blick in östlicher Richtung

Abbildung 101

Foto der Albertusstraße um 1910 (südlicher Teilbereich)

Abbildung 102

Foto der Albertusstraße um 1907 von der Kaiserstraße aus in Richtung Regentenstraße (nördlicher Teilbereich)

Abbildung 103

Foto der Bahnhofstraße (heutige Bismarckstraße) um 1935 mit Blick in Richtung Kaiser-Friedrich Halle im Norden

Abbildung 104

Foto der Kaiserstraße um 1925 mit Blick in östlicher Richtung

Abbildung 105

Foto des Kaiserplatzes um 1935

Abbildung 106

Foto von der Kaiserstraße aus in Richtung Croonsallee um 1910

Abbildung 107

Foto der Bahnstrecke der Rheinischen Bahn an der nördlichen Grenze des Stadtbauplangebietes um 1900

Abbildung 108

Plan A 44

Abbildung 109

Plan A 190

Abbildung 110

Bebauungsplan A 329

Abbildung 111

Fluchtlinienplan A 402

Abbildung 112

Fluchtlinienplan A 329

Abbildung 113

Plan A 31

Abbildung 114

Darstellung des Kaiserplatzes aus dem Jahre 1903 (Gestaltungsplan)

Abbildung 115

Plan A 103

Abbildung 116

Plan A 71

Abbildung 117

Plan A 95

Abbildung 118

Plan A 180

Abbildung 119

Plan A 182 a

Abbildung 120

Plan 188 a

Abbildung 121

Darstellung der Krefelder Straße (Ecke Albertusstraße) nach 1850

Abbildung 122

Die ehemalige Krefelder Straße um 1906 mit Blick in östlicher Richtung (oberer Bereich von der Altstadt aus)

Abbildung 123

Foto der Krefelder Straße um 1912 (Blick von der ehemaligen Bahnhofsstraße aus in Richtung Westen)

Abbildung 124

Foto der Krefelder Straße um 1896 in Höhe der Friedrichstraße mit der Pferdebahn

Abbildung 125

Darstellung der Planänderungen zum Stadtbauplan im Westen der Altstadt

Abbildung 126

Darstellung der Straßen im Stadtbauplangebiet, für die 1870/1872 ein Grundbesitzerkonsortium die Auslegung beantragte

Abbildung 127

Das Stadtbauplangebiet im heutigen Stadtgrundriß

11.0 Tabellen

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1

Einwohnerzahl linksrheinischer Kreise des Regierungsbezirkes Düsseldorf, 1846 bis 1867

Tabelle 2

Bevölkerungsentwicklung der „Stadt Gladbach“ sowie von Obergeburch und Oberrniedergeburch, Zahl der Einwohner, 1798–1865

Tabelle 3

Bevölkerungsentwicklung in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberrniedergeburch in 5-Jahres- bzw. 10-Jahres-Sprüngen, 1815–1849

Tabelle 4

Belegungsdichte (Einwohner je Wohnhaus) in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberrniedergeburch, 1816 bis 1870

Tabelle 5

Anzahl der Gebäude in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberrniedergeburch, 1816 bis 1870

Tabelle 6

„Gewerbsweise gehende Leinwandstühle“ in der Bürgermeisterei Gladbach, 1816 bis 1858

Tabelle 7

Anzahl der Seiden- und Halbseidenwebstühle in der Bürgermeisterei Gladbach, 1817 bis 1855

Tabelle 8

Handwebstühle und mechanische Webstühle für Baumwoll- und Handwollgewebe in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberrniedergeburch, 1846 bis 1861

Tabelle 9

Entwicklung der Baumwollspinnerei der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberrniedergeburch, 1804 bis 1861

Tabelle 10

Zusammenfassung der Gewerbetabellen der Bürgermeisterei Gladbach, Obergeburch und Oberrniedergeburch

Tabelle 11

Baugewerbe in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberrniedergeburch

Tabelle 12

Berufsgruppenverteilung 1820 in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberrniedergeburch

Tabelle 13

Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen von Oberrniedergeburch, 1830 bis 1871

Tabelle 14

Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen von Obergeburch, 1822 bis 1864

Tabelle 15

Privatwohnhäuser in Obergeburch nach Ortsteilen, 1846 bis 1864

Tabelle 16

Privatwohnhäuser in Oberrniedergeburch nach Ortsteilen, 1849 bis 1855

Tabelle 17

Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Mönchengladbach, 1860 bis 1913

Tabelle 18

Ergebnisse der Volkszählung in der preußischen Monarchie am 3. Dezember 1867 für die Stadt Mönchengladbach

Tabelle 1

Einwohnerzahl linksrheinischer Kreise des Regierungsbezirkes Düsseldorf, 1846 bis 1867

<i>Kreis</i>	1846	1849	1852	1855	1858	1861	1864	1867	<i>Veränderung 1846–1867</i>	
									<i>absolut</i>	<i>in %</i>
Kleve	49.022	49.300	50.036	48.911	48.504	49.422	49.628	48.800	- 222	- 0,5
Kempen	160.385	61.600	65.942	70.138	72.969	75.027	76.640	79.198	+18.813	+31,1
Krefeld	57.870	61.193	66.695	72.804	75.513	77.272	80.668	81.186	+23.316	+40,3
Gladbach	58.790	60.517	65.488	70.284	76.207	81.769	85.071	91.295	+32.505	+55,3
Grevenbroich	34.533	35.079	36.144	37.220	38.077	38.884	39.063	39.176	+ 4.643	+13,4
Neuß	36.472	36.926	37.999	39.100	39.607	41.455	42.242	42.818	+ 6.346	+17,4

Quelle: Röttges 1964, 22/23 (Auszug: Ohne Geldern und Moers)

Tabelle 2

Bevölkerungsentwicklung der „Stadt Gladbach“ sowie von Obergeburch und Oberrniedergeburch, Zahl der Einwohner, 1798–1865

<i>Jahr</i>	<i>Stadt Gladbach</i>	<i>Obergeburch</i>	<i>Oberrniedergeburch</i>
1798	1.176	2.862	2.036
1816	1.524	2.978	2.511
1817	1.523	2.964	2.505
1818	1.556	2.983	—
1819	1.588	3.031	—
1820	1.681	2.960	2.689
1821	1.706	2.973	2.525
1822	1.804	3.046	2.844
1825	2.064	3.246	3.125
1828	2.174	3.287	3.242
1830	2.362	3.333	3.341
1835	2.489	3.282 (1)	3.196 (1)
1840	2.775	6.767 Summe Obergeb. u. Oberrniedergeb.	
1843	3.150	7.278 Summe Obergeb. u. Oberrniedergeb.	
1846	3.568	3.717	4.046
1849	3.736	3.897***	4.153*
1852	4.067	4.118	4.707*
1855	4.383	4.804**	
1858	13.962	4.074	
1859	17.063	—	
1860	17.240	4.135	
1861	17.495 (10.825)	4.382	
1862	17.914	4.407	
1863	18.669	—	
1864	18.675 (11.884)	4.282	
1865	19.530		

Quellen:

- 1798: Huyskens 1955, 172 mit Hinweis auf Von Daniels: Zusammenfassende Bevölkerungsstatistik
- Stadt Gladbach, Obergeburch, Oberrniedergeburch: 1816 bis 1822, 1825, 1828: StAMg 1c-783
- 1830–1861: StAMg 1c-797, für 1861 auch 1c-802, für 1861 und 1864 auch 1c-755
- Stadt Gladbach, Obergeburch und Oberrniedergeburch für 1846 und 1849 auch: StAMg 1c-802
- Stadt Gladbach, Obergeburch und Oberrniedergeburch für 1852, 1855, 1858 auch StAMg 1c-755
- Obergeburch bis 1858: StAMg 1c-783, 1830 in 1c-797 Seite 153 ff.
- Oberrniedergeburch bis 1858: StAMg 1c-783, 1830 in 1c-797 Seite 153 ff., 1849 in 1c-802 Seite 25
- Oberrniedergeburch: Angabe für 1855 auf der Grundlage eigener Berechnungen, StAMg 1c-755
- 1859 bis 1865: Verwaltungsbericht 1880–1886, StAMg

Anmerkungen:

() : Einwohnerzahl der „Stadt“ Mönchengladbach ohne Ortsteile

* : Ergebnis laut Summenrechnung der einzeln aufgelisteten Ortsteile für

1849: 4.047 in StAMg 1c-797; 1852: 4.601 in 1c-755; 1855: 5.455 in 1c-755

** : Ergebnis laut Summenrechnung der einzeln aufgelisteten Ortsteile für 1855 in 1c-755: 4.804.

*** : gerechneter Wert laut anderer Quelle: 3.601 in StAMg 1c-797/Seite 242 ff. statt 3.897.

(1) : 1835 wurden Teile von Obergeburch und Oberrniedergeburch zu den neuen Bürgermeistereien Hardt und Neuwerk zugeschlagen. Hieraus ergibt sich der Bevölkerungsverlust.

Für die Stadt Mönchengladbach sind abweichende Werte angegeben für 1830: 2.205 in StAMg 1c-797, Seite 153 ff. und für 1835: 3.363 in StAMg 1c-797

Tabelle 3

Bevölkerungsentwicklung in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Obniedergeburch in 5-Jahres- bzw. 10-Jahres-Sprüngen, 1815–1849

	<i>Stadt Gladbach</i>		<i>Obergeburch</i>		<i>Obniedergeburch</i>	
	<i>EW</i>	<i>Zuwachs</i>	<i>EW</i>	<i>Zuwachs</i>	<i>EW</i>	<i>Zuwachs</i>
1815	1.524	+ 157/10,3%	2.978	- 18/-0,6%	2.511	+ 178/7,1%
1820	1.681	+ 383/22,8%	2.960	+ 286/9,7%	2.689	+ 436/16,2%
1825	2.064	+ 298/14,4%	3.246	+ 87/2,7%	3.125	+ 216/6,9%
1830	2.362	+ 127/5,4%	3.333	- 51/-1,5%	3.341	- 145/-4,3%
1835	2.489	+ 1.079/38,9%	3.282	+ 435/13,3%	3.196	+ 850/26,6%
1846	3.568	+ 168/4,5%	3.717	+ 180/4,8%	4.046	+ 107/2,6%
1849	3.736		3.897		4.153	

Eigene Berechnung auf Grundlage der Quellenangaben Tabelle 2

Tabelle 4

Belegungsdichte (Einwohner je Wohnhaus) in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergebürth und Oberriedergebürth, 1816 bis 1870

	<i>Stadt Gladbach</i>	<i>Obergebürth</i>	<i>Oberriedergebürth</i>
1816	6,4	5,4	6,9
1820	6,9	5,2	7,4
1821	7,0	5,3	5,4
1822	7,3	5,4	5,8
1825	8,1	5,7	6,3
1828	8,1	—	—
1830	7,7	5,4	6,0
1840	8,1	—	—
1843	8,4	—	—
1846	8,6	—	—
1849	8,0	6,5	7,3
1852	8,2	6,9	8,3
1855	8,3	7,7	9,2
1858	9,4	6,2	—
1862	8,6	6,6	—
1867	10,8	—	—
1868	10,9	—	—
1869	10,8	—	—
1870	10,7	—	—

Quelle: eigene Berechnung auf der Grundlage der Tabellen: Bevölkerungsentwicklung (Tab.2) und Zahl der Privatwohnhäuser (Tab.5)

Vergl. Städte in Preußen:

1840 bis 1861: durchschnittlich 7,5, 1855 = 11,8; 1880 = 9,3 (Becker 1925, 197)

Tabelle 5

Anzahl der Gebäude in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberniedergeburch, 1816 bis 1870

Jahr	Stadt Gladbach				Obergeburch				Oberniedergeburch			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1816	7	238	6	179	-	554	2	493	-	363	9	320
1817	7	242	6	180	-	565	2	493	-	363	9	321
1818	7	242	6	180	-	565	2	493	-	-	-	-
1819	-	241	6	180	-	565	2	493	-	-	-	-
1820	7	242	6	181	-	565	2	492	-	364	9	321
1821	7	243	7	181	-	565	2	494	-	467	9	326
1822	7	246	7	182	-	565	2	495	-	490	8	327
1825	8	254	10	189	3	568	2	490	2	496	8	335
1828	9	269	13	191	3	576	2	493	2	511	9	340
1830	8	306	13	25	3	619	-	492	2	560	-	340
1840	11	341	14	29	-	-	-	-	-	-	-	-
1843	11	376	14	26	-	-	-	-	-	-	-	-
1846	10	417	24	32	-	-	-	-	-	-	-	-
1849	11	465	24	36	5	576	12	412	7	568	6	366
1852	12	495	24	39	5	595	12	423	9	565	11	371
1855	15	527	24	51		(618)				(594)		
1858	32	1.488	79	711	7	662	5	541				
1861	32	1.895	92	779	8	662	1	559				
1862	34	1.963	94	788	8	666	1	559				
1864	-	1.973	-	-	-	674	-	-				
1866		2.001	98	802								
1867		2.075	-	841								
1868		2.143	103	880								
1869		2.220	111	909								
1870		2.304	116	946								

Erläuterungen:

1: öffentliche Gebäude; 2: Private Wohnhäuser; 3: Fabriken, Mühlen etc.; 4: Ställe, Scheunen

Quellen:

1816–1820: Stadtarchiv 1c-783

1830: StAMg 1c-797

1852, 1855, 1858, 1861, 1864: Stadtarchiv 1c-755 sowie 1c-783 und 1c-802

1857–1870: siehe Verwaltungsberichte

1862: nur Wohngebäude StAMg 1c-755

1861: siehe auch Schubarth 1863, 52

Anmerkung:

1. (): Summen errechnet aus Addition einzeln aufgelisteter Ortsteile für 1855 in StAMg 1c-755

2. Werte für Gladbach Land (Obergeburch und Oberniedergeburch):

	1	2	3	4
1843	11	1.092	9	718
1846	11	1.106	12	724
1855	16	1.220	26	851

Tabelle 6

„Gewerbsweise gehende Leinwandstühle“ in der Bürgermeisterei Gladbach, 1816 bis 1858

	1816	1817	1820	1822	1828	1834	1840	1846	1855	1858
Gladbach-Stadt	—	—	—	3	—	—	—	—	—	18 xx
Obergeburth	23	20	20	24	17	4	—	—	22	1
Oberniedergerburth	57	50	42	30	43	28	32	24	—	—
Unterniedergerburth	65	—	—	26	—	—	—	—	—	—

Zusammenstellung nach Fränken 1969, 13ff.

xx: Das Anwachsen der Leinwandwebstühle in der Stadt Mönchengladbach beruhte 1858 auf der Eingemeindung von Oberniedergerburth.

Tabelle 7

Anzahl der Seiden- und Halbseidenwebstühle in der Bürgermeisterei Gladbach,
1817 bis 1855

<i>Jahr</i>	<i>Stadt Gladbach</i>	<i>Obergeburth</i>		<i>Oberniedergeburth</i>
1817	—	—		—
1822	—	—		23
1828	7	7		46
1834	—	36		79
1840	23		210 x	
1843	27		240 x	
1846	8		282 x	
1849	11	178		131
1852	60		287 x	
1855	12		211 x	

Zusammenstellung nach Fränken 1969, 93ff.

x: Angaben als Summe für Obergeburth und Oberniedergeburth

Tabelle 8

Handwebstühle und mechanische Webstühle für Baumwoll- und Handwollgewebe in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburth und Oberrniedergerburth, 1846 bis 1861

Jahr	Stadt Gladbach		Obergeburth		Oberrniedergerburth		Kreis Gladbach	
	H	M	H	M	H	M	H	M
1846	2.905	—	730 xx				5.249	1.194
1849x	3.501	38	1.213 xx					
1855		44	655	90	—	—	6.564	288
1858	314	808	411	—	—	—	6.619	901
1861	151	1.080xxx	459	—	—	—	5.249	1.194

Zusammenstellung nach Fränken 1969, Seiten 56, 64 und 65

H = Handwebstühle

M = Mechanische Webstühle

Anmerkungen:

x Nach 1849 wurden statistisch nur die „am Ort selbst beschäftigten Webstühle“ (Fränken 1969, 65) erfaßt; d.h. es wurden nicht die gesamten Hausweber eines Verlegers gezählt.

xx Die Angabe umfaßt die Handwebstühle für die beiden Spezialgemeinden Obergeburth und Oberrniedergerburth zusammen.

xxx 570 mechanische Webstühle zählte allein die „Gladbacher Aktien Spinnerei und Weberei“.

1. Verzeichnis der Baumwollunternehmen in Gladbach mit 300 und mehr Beschäftigten im Jahr 1849

Firma	Fabrikationszweig	Beschäftigte	Stühle
Gebr. Croon	Spinnerei/Weberei	618	483
W. Prinzen	Baumwoll-/Seidenweb.	420	280
Gebr. Pferdenges	Baumwoll-/Seidenweb.	487	325
Pauen & Kaulen	Baumwoll-/Seidenweb.	682	410
Horn & Bleeck	Spinnerei/Weberei	394	225
Lamberts & May	Baumwoll-/Seidenweb.	915	610

Quelle: Emsbach 1982, 95; Tabelle 19

2. Webstühle je Webermeister in der Stadtgemeinde Gladbach, in Obergeburth, Oberrniedergerburth und Unterrniedergerburth im Jahr 1834

	Weber mit 1 Stuhl	Weber mit 2 Stühlen	Weber mit 3 Stühlen
Stadt Gladbach	34	34	1
Obergeburth	108	29	-
Oberrniedergerburth	141	51	-
Unterrniedergerburth	102	62	2
Kreis Gladbach	2.004	1.193	3

Quelle: Emsbach 1982, 213; Tabelle 25

Tabelle 9

Entwicklung der Baumwollspinnerei der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergebürth und Oberrniedergebürth, 1804 bis 1861

Jahr	Gladbach-Stadt			Obergebürth			Oberrniedergebürth			Bemerkungen
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
1804	2	-	56	1	-	-	1	-	-	Fränken 1969, 45
1806	2	-	112	1	-	28	1	-	28	Fränken 1969, 45
1808	2	-	145	1	-	34	2	-	90	Fränken 1969, 46
1811	4	-	190	-	-	-	-	-	-	
1820	6	6.400	-	1	1.040	-	1	2.580	-	Fränken 1969, 50
1849	3	7.600	345	3	6.140	254	3	3.210	143	Fränken 1969, 60/61
1852	3	7.625	418	3	6.120	256	3	2.950	118	Fränken 1969, 60/61
1855	3	9.624	405	8	26.355	906	-	-	-	Fränken 1969, 60/61
1858	11	58.078	1,285	- Eingemeindung nach Möncheng.			-	-	-	Fränken 1969, 60/61

1 = Anzahl der Spinnereien

2 = Anzahl der Spindeln

3 = Anzahl der Arbeiter

Tabelle 10

Zusammenfassung der Gewerbetabellen der Bürgermeisterei Gladbach, Obergeburch und Oberrniedergeburch

		<i>Mechanische Künstler und Handwerker</i>	<i>Handelsgewerbe</i>	<i>Dienstboten</i>
1820	Gladbach	111	37	—
	Obergeburch	58	—	—
	Oberrniedergeburch	26	2	—
1828	Gladbach	214	84	162
	Obergeburch	70	16	—
	Oberrniedergeburch	78	6	—
1834	Gladbach (1833)	238	113	200
	Obergeburch	49	o.A.	—
	Oberrniedergeburch	59	o.A.	—
1840	Gladbach	312	169	204
	Obergeburch X			
	Oberrniedergeburch	220	109	535a
1843	Gladbach	358	168	250
	Obergeburch X			
	Oberrniedergeburch	210	113	326a
1846	Gladbach	482	169	—
	Obergeburch X			
	Oberrniedergeburch	303	92	340a
1849	Gladbach	349		

Quelle: eigene Zusammenstellung auf der Grundlage der Gewerbetabellen der Bürgermeisterei Gladbach, Obergeburch und Oberrniedergeburch
StAMg 1c-783 und 1c-196.

X Die Angaben für 1840, 1843 und 1846 sind die Summenwerte für Obergeburch und Oberrniedergeburch.
a Beschäftigte nur in der Landwirtschaft

	Bäcker	Fleischer	Schuhmacher	Schneider
- 1834 kamen auf je 1.000 Einwohner				
Stadt Gladbach	10,2	2,9	11,4	18,9
2.362 EW				
Oberrniedergeburch	4,4	—	3,2	3,4
3.196 EW				
Obergeburch	3,3	0,7	3,7	2,4
3.282 EW				

Quelle:

StAMg 1c-783 und 1c-196, eigene Auswertung und Zusammenstellung

Tabelle 11

Baugewerbe in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oborniedergeburch

<i>Zimmerleute</i>	1846	1858	1861	1865	
Stadt Gladbach	3	11	6	6	
Oborniedergeburch	10(1833)	—	—	—	
Obergeburch	—	—	—	—	
<i>Maurer, Steinmetzen, Schiefer- und Ziegelerdecker</i>	1828	1840	1846	1855	1861
Stadt Gladbach	12	29	17	37	87
Oborniedergeburch	2	—	—	—	—
Obergeburch bzw. Gladbach-Land	3	22	41	—	—
<i>Anstreicher und Schildermaler</i>	1820	1840	1846	1855	1861
Stadt Gladbach	2	6	19	9	17
Oborniedergeburch	—	—	—	—	—
Obergeburch bzw. Gladbach-Land	—	—	3	—	—
<i>Glasser</i>	1820	1846	1855	1861	
Stadt Gladbach	4	10	15	26	
Oborniedergeburch	—	—	—	—	
Obergeburch	—	5	—	—	

Quelle: eigene Zusammenstellung nach den Gewerbetabellen, StAMg 1c-783 und 1c-196 sowie Fränken 1969
(—): Keine Nennung bzw. keine Angaben

Tabelle 12

Berufsgruppenverteilung 1820 in der „Stadt Gladbach“ sowie in Obergeburch und Oberniedergeburch

<i>Berufsgruppen/ Anzahl der Personen (Männer und Frauen)</i>	<i>Stadt Gladbach</i>		<i>Obergeburch</i>		<i>Obnerniedergeburch</i>	
	<i>abs.</i>	<i>(%)</i>	<i>abs.</i>	<i>(%)</i>	<i>abs.</i>	<i>(%)</i>
Offiziere	7	(0,8)	3	(0,2)	5	(0,6)
Eigentümer/ Erbpächter oder Erbzinsleute von landwirtschaftlichen Gütern	28	(3,4)	225	(18,6)	34	(4,1)
Beisassen: selbständig von Renten oder dem Ertrage wissenschaftlicher oder künstlerischer Arbeiten oder dem Großhandel lebend	62	(7,5)				
Beisassen: selbständig von dem Betriebe mechanischer Künste, Handwerke, Detailhandel, Gastwirtschaft und dergl. lebend	216	(26,0)	220	(18,2)	28	(3,3)
Beisassen: selbständig von gemeiner Handarbeit lebend (Tagelöhner etc.)	223	(26,9)	238	(19,7)	529	(63,2)
Gehilfen und Lehrlinge bei der Land- wirtschaft als Administratoren, Verwalter, Schreiber u.a.	23	(2,8)				
Gehilfen und Lehrlinge bei Großhandel, bei wissenschaftlichen oder künstlerischen Beschäftigungen	72	(8,7)				
Gehilfen und Lehrlinge bei mechanischen Künsten, Handwerken, Detailhandel	141	(17,0)	7	(0,6)	91	(10,9)
Gesinde Domestiken; zur persönlichen Bequemlich- keit der Herrschaft als Lakaien, Kutscher, Jäger, Koch ; bei Frauen: Kammer- und Stubenmädchen, Amme, Köchin	48	(5,8)	—		6	(0,7)
Gesinde Knechte und Jungen (Mägde und Mädchen) zum Betrieb der Landwirtschaft oder anderer Gewerbe	106	(12,8)	518	(42,8)	144	(17,2)
Summe (jeweils 100%)	830		1.211		837	
Summe Bevölkerung	1.681		2.960		2.689	
Erwerbstätige (eigene Berechnung)		(49,4)		(40,9)		(31,1)

Quelle: StAMg 1c-783

Anmerkungen zu Tabelle 12:

1. Obergebürth ist sehr stark landwirtschaftlich bestimmt: unter den Bauern befinden sich ca. 80% mit „Kleinstgütern“ bis 15 Morgen (1c-783).

Insgesamt ist der Gesindeanteil der Landwirtschaft sehr hoch (42,8%) der Gesamtbeschäftigten.

2. Obeniedergebürth wird eindeutig von Tagelöhner, von „gemeiner Handarbeit lebender“ (63,2%) sowie Gesellen und Lehrlingen (10,9%) bestimmt.

3. Die Stadt Gladbach hat den größten Anteil an selbständiger Handwerkern oder Händlern, einige Berufe wie Verwaltungsbeamte, künstlerisch Beschäftigte u.ä. scheinen nur in der Stadt gewohnt zu haben, auch das Gesinde für persönliche Dienstleistungen ist in der Stadt mit ihren Unternehmerhaushalten am größten.

Die Angaben für die Stadt Rheydt für 1816: siehe Fränken 1969, 112.

Tabelle 13

Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen von Oberriedergeburth, 1830 bis 1871

(ab 1858 eingemeindet zur Stadt Mönchengladbach)

Ortsteil	1830	1849	1852	1855	1861	1864	1867	1871
Drieschfalthor	—	199	—	228	—	—	—	—
Eicken	747 2)	667	721	817	2.802*	1.339	1.686	2.235
Sittert	—	48	50	56	—	—	346	460
Bauer	—	103	106	139	—	—	—	—
Als	—	122	116	142	—	—	972	1.202
Hardterbroich	971	609	660	770	1.239** 1)	714	923**	928**
Lüpertzend	166	287	375	517	—	—	—	—
Pesch	—	266	302	340	—	—	531	783
Bungt	—	75	112	132	96	143	—	—
Brandenbergs	—	—	—	76	822***	—	231	245
Lürrip I	746 2)	344	425	527	1.088	1.254	1.402++	1.574
Speick II	—	59	—	144	—	—	—	—
Fliesch	—	109	—	128	—	—	—	—

Quellen:

1830: StAMg 1c-797, Seite 153/154

1849, 1852, 1855: StAMg 1c-797 und 1c-755

1861: Schubarth, 1863

1864: StAMg 1c-755 und 1c-802

1867: StAMg 1c-802

1871: StAMg 1c-765 (Addition aus der Zusammenstellung nach Straßen)

* : Eicken, Als und Drieschfalthor

** : einschließlich Bungt

*** : Hermges, Buscher und Brandenbergs

++ : nicht mehr Lürrip I, sondern ab 1867 als „Lürrip“ geführt

1. Dieser Wert ist nach Angaben von Schubarth zu hoch; vermutlich wurden noch weitere Dörfer neben Hardterbroich und Bungt in die Addition von Schubarth aufgenommen.

2. Ein Teil von Lürrip wurde 1835 der neuen Bürgermeisterei Neuwerk zugeschlagen; ebenso Teile von Eicken.

Bei allen Angaben ist mit statistischen Ungenauigkeiten in der Erhebung zu rechnen!

Tabelle 14

Bevölkerungsentwicklung in den Ortsteilen von Obergeburth, 1822 bis 1864
(nach der Eingemeindung 1858: Landgemeinde Gladbach)

Ortsteil	1822	1830	1834	1846	1849	1852	1855	1858	1861	1864
Speick I	231	306		457	459	565	750	x	x	x
Dahl	98	154	150	261	-	-	211	247	316	329
Ohler	128	166	171	193	-	-	207	210	209	220
Holt	522	587	487	803	-	-	-	932	1.004	994
Hehn	438	453 ^{xx}	203(He.I)	287	287	-	-	377	420	410
Waldhausen	224	251	253	420	408	463	519	557	630	663
Roenneter	148	154	-	215	235	230	241	222	233	230
Beltinghoven	140	203	-	270	104 ^{xxx}	132	154	159	169	163
Venn	298	291	-	369	365	381	409	450	452	439
Hamern	106	109	-	121	121	134	158	143	136	134
Großheide		138	136	-	197	180	195	188	209	182
181										
Windberg	208	230	-	308	123 ^{xxx}	147	166	315	446	409
Poeth	-	-	-	-	46	54	57	-	171	150
Hermges	-	-	-	-	69	-	95	-	-	-
Summexxxx		3.333		3.897	3.897	4.118	4.804			

Quellen:

1822: StAMg 1c-797

1830: StAMg 1c-797

1834: nach Rosendahl Seite 212 (mit Verweis auf Viehbahn 1836, 117ff)

1846: StAMg 1c-802

1849: StAMg 1c-797

1852 und 1855: StAMg 1c-755

1858, 1861: StAMg 1c-802 und 1c-755, für 1861 auch Schubarth (1863) (Bei Schubarth sind diese Dörfer für 1861 als „Landgemeinde Gladbach ohne Speick“ aufgeführt).

1864: StAMg 1c-755.

Anmerkungen:

x Speick I und Hermges wurden 1858 zur Bürgermeisterei Gladbach eingemeindet.

xx Hehn, Winkeln, Vorst-Gladbach wurden 1835 der Bürgermeisterei Hardt hinzugeschlagen; ab 1835 Hehn I.

xxx Für 1849, 1852 und 1855 sind die Angaben sehr differenziert nach Ortsteilen/ Weilern aufgeführt.

Vermutlich wurden für die Jahre 1822, 1830 und 1846 einzelne Weiler und Flecken zu den Dörfern hinzugeschlagen, also nicht so kleinteilig erfasst. Daher wurden für 1849–85 nur die Einwohnerzahlen aufgeführt, für die sich eine sinnfällige Fortführung ergab; statistische „Ausreißer“ sind Bettinghoven und Windberg.

xxxx Die Summenwerte wurden aus den Akten übernommen. Sie stimmen nicht mit der Addition der v.g., einzeln aufgeführten Ortsteilangaben überein; d.h. in den Summenwerten sind die Bevölkerungsangaben für weitere Weiler u.ä. enthalten.

Tabelle 15

Privatwohnhäuser in Obergeburth nach Ortsteilen, 1846 bis 1864

	1849	1852	1855	1858	1864
Speick I	77	78	80	x	x
Dahl	21	23	24	36	38
Ohler	24	25	27	—	30
Hehn I	44	46	49	—	60
Rönneten	36	38	40	37	40
Beltinghoven	17	19	20	28	29
Venn	60	63	64	—	80
Hamern	20	23	24	—	26
Waldhausen	61	62	64	—	83
Grossheide	21	21	21	28	32
Windberg	14	13	14	38	71
Hermges	10				

Quellen:

1849, 1852, 1855 : StAMg 1c-797, 1852 und 1855 auch 1c-755

1858: StAMg 1c-755

1864: StAMg 1c-755

Anmerkung:

x: Speick I wurde 1858 zur Bürgermeisterei Gladbach eingemeindet, ebenso Hermges.

Tabelle 16

Privatwohnhäuser in Oberrniedergerburth nach Ortsteilen, 1849 bis 1855

	1849	1852	1855
Speick II	13	15	16
Eicken	85	86	92
Drieschfalthor	21	20	21
Sittert	6	6	6
Bauer	10	10	12
Als	11	12	13
Lüpertzend	30	31	35
Buscher II	24	26	26
Fliesch	20	21	22
Lürrip I	28	30	33
Brandenberg	8	8	8
Hardterbroich	92	100	108
Pesch	42	40	42
Bungt	10	11	11

Quellen:

1849: StAMg 1c-797, Seite 272 ff.

1852: StAMg 1c-755

1855: StAMg 1c-755

Tabelle 17

Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Mönchengladbach, 1860 bis 1913

<i>Jahr</i>	<i>Anzahl d. Einwohner</i>	<i>Prozentualer Zuwachs bzw. Abnahme (gegenüber Vorjahr)</i>	<i>Jahr</i>	<i>Anzahl d. Einwohner</i>	<i>Prozentualer Zuwachs bzw. Abnahme (gegenüber Vorjahr)</i>
1860	17.240	1,04	1887	46.447	3,60
1861	17.495	1,46	1888	47.805	2,92
1862	17.914	2,34	1889	48.986	2,47
1863	18.669	4,04	1890	49.377	0,79
1864	18.675	0,03	1891	49.822	0,90
1865	19.530	4,58	1892	49.644	-0,36
1866	20.420	4,56	1893	51.839	4,42
1867	22.418	9,78	1894	52.295	0,88
1868	23.322	4,03	1895	52.996	1,34
1869	23.999	2,90	1896	54.226	2,32
1870	24.644	2,69	1897	55.590	2,51
1871	25.972	5,39	1898	55.963	0,67
1872	27.037	4,10	1899	56.616	1,17
1873	28.441	5,19	1900	58.023	2,60
1874	30.014	5,33	1901	58.599	0,98
1875	31.680	5,55	1902	59.131	0,91
1876	33.438	5,55	1903	60.010	1,48
1877	35.191	5,24	1904	60.143	0,22
1878	35.801	1,73	1905	60.756	1,01
1879	36.470	1,84	1906	61.325	0,95
1880	37.281	2,22	1907	63.275	3,18
1881	38.740	3,91	1908	65.054	2,81
1882	40.145	3,63	1909	65.769	1,09
1883	41.156	2,56	1910	67.569	2,74
1884	42.483	3,24	1911	66.587	-1,46
1885	44.183	3,91	1912	67.329	1,10
1886	44.833	1,56	1913	68.668	1,90

Quellen:

1859 bis 1884: Verwaltungsbericht der Stadt Mönchengladbach 1880 bis 1886

1885 bis 1896: Verwaltungsbericht der Stadt Mönchengladbach 1886 bis 1897

1897 bis 1913: Becker 1925, 30

Anmerkungen:

Der Einbruch 1863 erfolgte durch den Tiefstand der Textilindustrie in Folge des amerikanischen Bürgerkrieges.

Nach Becker (1925) profitierte die Stadt Mönchengladbach 1880 bis 1885 und 1907 bis 1910 vom allgemeinen Konjunkturaufschwung.

Für die Bevölkerungsentwicklung von 1890 bis 1909 macht Becker folgende Entwicklungen verantwortlich:

a. die allgemeine Krise der Konjunktur,

b. den Ausbau der Straßenbahn mit dem Abzug von Bewohnern in die Vororte und die Landgemeinde,

c. der natürlichen Bevölkerungsentwicklung war in den 90er Jahren eine große Bedeutung beizumessen, da der positive Bevölkerungszuwachs nur der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zu verdanken war (das Saldo von Zuzug und Wegzug aus der Stadt war dagegen negativ).

Tabelle 18

Ergebnisse der Volkszählung in der preußischen Monarchie am 3. Dezember 1867 für die Stadt Mönchengladbach

<i>Factische Bevölkerung</i>	<i>Stadt Gladbach</i>	<i>Eicken</i>	<i>Lürrip</i>	<i>Hardter- broich</i>	<i>Als</i>	<i>Bran- denbergs</i>	<i>Bungt</i>
<i>A. Landwirtschaft, Viehzucht, Weinbau, Gärtnereien</i>							
a. Guts-, Weinberg- und Garten- besitzer, Pächter, Administratoren, Inspektoren, Verwalter und sons- tige Beamte							
Selbstthätige	99 (1,7)	51 (9,0)	32 (7,1)	20 (6,2)	8 (2,6)	18 (16,5)	10 (34,5)
Angehörige	313	53	57	72	70	34	13
b. Gehilfen und Lehrlinge, Gesinde und Tagearbeiter bei der Landwirtschaft und Viehzucht							
Selbstthätige	85 (1,5)	30 (5,3)	37 (8,2)	5 (1,5)	—	20 (18,3)	—
Angehörige	200	31	66	22	—	22	—
<i>B. Forstwirtschaft und Jagd: keine Angaben</i>							
<i>C. Fischerei: keine Angaben</i>							
<i>D. Bergbau und Hüttenwesen: keine Angaben</i>							
<i>E. Große und kleine Industrie incl. Bauwesen und Buch-, Kupfer-, Stein und Druckereien</i>							
a. Fabrikbesitzer, Fabrikanten, Fabrikadministratoren, Fabrik- beamte, Baubeamte, Hand- werksmeister							
Selbstthätige	1.197 (21,0)	16 (2,8)	31 (6,9)	45 (13,9)	57 (18,6)	11 (10,1)	1 (3,4)
Angehörige	2.695	326	440	170	165	16	6
b. Fabrik-, Werksmeister, Vorarbeiter, Handwerksgesellen, Gehilfe, Lehrlinge und Fabrikarbeiter							
Selbstthätige	2.500 (43,8)	345 (61,1)	289 (64,4)	212 (65,4)	214 (69,9)	50 (45,9)	17 (58,6)
Angehörige	4.748	319(x)	373	233	278	37	39
<i>F. Handel (Waaren-, Geld- und Credithandel, Buch-, Kunst- und Musicalienhandel, Versiche- rungswesen)</i>							

<i>Factische Bevölkerung</i>	<i>Stadt Gladbach</i>	<i>Eicken</i>	<i>Lürrip</i>	<i>Hardter- broich</i>	<i>Als</i>	<i>Bran- denbergs</i>	<i>Bungt</i>
<i>a. Erabilte Kaufleute, Banquiers, Buch-, Kunst- und Musicalien- händler, Beamte aller Art dieser Branche, Versicherungsdirectoren, Beamte und Agenten</i>							
Selbstthätige	132 (2,3)	17 (3,0)	9 (2,0)	8 (2,5)	6 (1,9)	—	—
Angehörige	490	39	30	31	37	—	—
<i>b. Commis, Lehrlinge, Markthelfer, Packer, Auflader u.a.</i>							
Selbstthätige	264 (4,6)	7	—	1	—	8 (7,3)	—
Angehörige	218	—	—	—	—	—	—
<i>G. Verkehr</i>							
<i>1. Landverkehr (Personen- und Frachr, Fuhrwerk, Post-, Telegra- phen- und Eisenbahn-Verkehr)</i>							
<i>a. Fuhrherren (Lohnfuhrwerks-Be- sitzer, Fuhrwerks-Beamte, Post-, Telegraphen-, Eisenbahnbeamte und Angestellt aller Art)</i>							
Selbstthätige	92 (1,6)	15 (2,7)	8 (1,8)	1 (0,3)	1 (0,3)	2 (1,8)	—
Angehörige	375	45	46	8	—	—	—
<i>b. Fuhrknechte, Postillone, in Täge- lohn stehende Arbeiter bei den Eisenbahnen, Post u.)</i>							
Selbstthätige	24 (0,4)	8 (1,4)	13 (2,9)	2 (0,6)	11 (3,6)	—	—
Angehörige	55	17	76	13	59	—	—
<i>2. Wasserverkehr (Keine Eintragung)</i>							
<i>3. Erquickung und Beherbergung (Ausschank von Getränken aller Art, Verabreichung von Speisen aller Art in öffentlichen Lokalen, Gastwirthschaft)</i>							
<i>a. Besitzer, Pächter, Administrato- ren solcher Anstalten und Lokale</i>							
Selbstthätige	129 (2,3)	12 (2,1)	6 (1,3)	4 (1,2)	4 (1,3)	—	1 (3,4)
Angehörige	503	34	21	19	16	—	5
<i>b. Kellner, Commissionäre oder Lohndiener, Fremdenführer, Hausknechte</i>							

<i>Factische Bevölkerung</i>	<i>Stadt Gladbach</i>	<i>Eicken</i>	<i>Lürrip</i>	<i>Hardter- broich</i>	<i>Als</i>	<i>Bran- denbergs</i>	<i>Bungt</i>
Selbstthätige	87 (1,5)	—	—	—	—	—	—
Angehörige	82	—	—	—	—	—	—
II. Persönliche Dienstleistungen							
a. Persönliche Dienstleistungen aller Art (Haus-Hofmeister, Kam- merdiener (bis)... Küchen- und Kellnermeister, Stallmeister und sog. höhere Dienerschaft)							
Selbstthätige	82 (1,4)	1	1	1 (0,3)	—	—	—
Angehörige	—	—	—	—	—	—	—
b. Dienstboten, Gesinde für persö- nliche Dienstleistungen, Hand- arbeiter, Tagelöhner							
Selbstthätige	732 (12,8)	70 (12,4)	23 (5,1)	25 (7,7)	5 (1,8)	—	—
Angehörige (mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Dienstmänner)	154	108	24	21	7	—	—
Krankheitspflege und Krankheits- dienst (Apotheke, Hebammen, Ärzte etc.)							
Selbstthätige	82 (1,4)						
Angehörige	95						
... Unterricht							
Selbstthätige	61 (1,1)						
Angehörige	72						
... Gottesdienst, Totenbestattung, Klerus							
Selbstthätige	40 (0,7)						
Angehörige	45						
... Verwaltung, Polizei,...							
Selbstthätige	21 (0,4)						
Angehörige	44						
... Notare, Justizbeamte							
Selbstthätige	24 (0,4)						
Angehörige	25						
... Militär							
Selbstthätige	4						
Angehörige	—						

<i>Factische Bevölkerung</i>	<i>Stadt Gladbach</i>	<i>Eicken</i>	<i>Lürrip</i>	<i>Hardter- broich</i>	<i>Als</i>	<i>Bran- denbergs</i>	<i>Bungt</i>
... Corporations-Verwaltung							
Selbstthätige	18 (0,3)						
Angehörige	53						
Ohne Berufsausübung (Rentiers, Pensionäre)							
Haushaltsvorstand	29 (0,5)						
Angehörige	—						
... öffentlichen Mitteln Lebende (Almosen, Insassen von Heil- und Verpflegungsanstalten, Gefängnisse....)							
Selbstthätige	553						
Angehörige	—						
ohne Berufsangabe							
Haushaltsvorstand	63						
Angehörige	27						
Summe der Selbstthätigen aller Classen	5.702 (100)	565 (100)	449 (100)	324 (100)	306 (100)	109 (100)	29(100)
Summe der Angehörigen aller Classen	10.167	972	1.135	589	632	116	63
von öffentlichen Mitteln Lebende sowie ohne Berufsangabe	643						
Summe der Einwohner insgesamt (errechnet aus Addition der Einzelangaben)	16.512	1.537	1.584	913	938	225	92
Summe der Einwohner laut 1c-802	1.686	1.402	923	972	231		

Quelle:

StAMg 1c-802, Seite 307 ff.

Die Summenwerte wurden errechnet; sie stimmen nicht mit der Summenangabe laut Akte 1c-802 überein.

(x): Angabe im Originaltext schwer lesbar

(): Prozentualer Anteil

12.0 Anhang

Anhangverzeichnis

Anhang 1

„Jülich- und Bergische Policey- und Reformation-Ordnung“ von 1696

Anhang 2

„Verordnung über den Geschäftsgang in Bau-Sachen“ in Preußen vom 9.3.1807

Anhang 3

„Bau-Polizeireglement für die Stadt Aachen“ vom 25.3.1826

Anhang 4

Gesetz betreffend „die Trockenlegung von Sümpfen und andere öffentliche Arbeiten“ vom 16.9.1807 (sog. „Marais-Gesetz“) in Auszügen

Anhang 5

„Kaiserliches Dekret“ vom 27.7.1808

Anhang 6

Gesetz über die Polizeiverwaltung in Preußen vom 11.3.1850

Anhang 7

„Verordnung über das bei Ausführung baulicher Anlagen an Staats- und Bezirksstraßen so wie an Gemeindewegen zu beobachtende Verfahren“ im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 12.3.1853

Anhang 8

Preußischer Ministerialerlaß „die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissements-Pläne betreffend“ vom 12.5.1855

Anhang 9

„Reglement für den Bau und die Unterhaltung der Gemeindewege im Regierungsbezirk Aachen“ vom 23.1.1856

Anhang 10

„Bezirkspolizeiverordnung in Betreff der Gemeindewege im Regierungsbezirk Aachen“ vom 23.1.1856

Anhang 11

Gesetz betreffend „die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften“ in Preußen vom 2.7.1875 (sog. „Fluchtliniengesetz“) (in Auszügen)

Anhang 12

Ministerialerlaß über die „Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinien- und Bauungspläne“ in Preußen vom 28.5.1876

Anhang 13

Gesetz „über die gerichtliche Entsetzung aus dem Eigenthume, wegen des öffentlichen Nutzens“ vom 8.3.1810, in der deutschen Fassung vom 5.1.1822

Anhang 14

Preußisches Gesetz betreffend „die Abänderung beziehungsweise Ergänzung des in dem Bezirke des Appellations-Gerichtshofes zu Köln geltenden Expropriationsgesetzes vom 8. März 1810“ vom 25.5.1857

Anhang 15

Schreiben des „Königlichen Geheimen Staats-Ministers an die Königliche Regierung zu Coblenz“ betreffend die Anwendung und Interpretation des Expropriationsgesetzes vom 8.3.1810 (Zusammenfassung)

Anhang 16

Preußisches Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11.6.1874 (Auszüge)

Anhang 17

Liste der 28 Städte im Regierungsbezirk Düsseldorf, für die 1836 die Aufstellung eines Stadtbauplanes angeordnet wurde: Bauplangenehmigung, Bearbeitungs- und Quellenhinweise

Anhang 18

Aufforderung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz in Koblenz an die Königliche Regierung in Düsseldorf zur Erstellung von Alignementsplänen („Planungserlaß“) vom 19.12.1834

Anhang 19

Instruktionen der Königlichen Regierung für die Erstellung der Stadtbaupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 9.1.1836

Anhang 20

Instruktionen der Königlichen Regierung für die Erstellung der Stadtbaupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 7. 4.1836

Anhang 21

Instruktion der Königlichen Regierung „über das Verfahren bei dem Nivellieren der Bauquadrate für die städtischen Baupläne“ im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 6.2.1841

Anhang 22

Bericht der Königlichen Regierung in Düsseldorf an den Oberpräsidenten in Koblenz zur Geltung des französischen Gesetzes vom 16.9.1807 im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 18.2.1839

Anhang 23

Amtsblatt der Regierung Trier vom 23.5.1829, No.19, N115: über den Anbau an Staats-, Bezirks- und Gemeindewegen

Anhang 24

Amtsblatt der Regierung Trier vom 21.8.1834 No. 32, N273: über den Anbau an Staats-, Bezirks- und Gemeindewegen

Anhang 25

Schreiben des Oberpräsidenten der Rheinprovinz an die Königliche Regierung in Düsseldorf zwecks Vereinheitlichung des Bauplanverfahrens vom 13.2.1840

Anhang 26

Erläuterungsbericht zum Alignementsplan der Stadt Goch im Kreis Kleve vom 27.7.1839

Anhang 27

Erläuterungsbericht zum Alignementsplan der Stadt Kleve vom 23.11.1839

Anhang 28

Erläuterungsbericht zum Stadtbauplan der Stadt Neuß vom 1.7.1839

Anhang 29

Erläuterungsbericht zum Stadtbauplan der Stadt Uerdingen vom 15. 8. 1850

Anhang 30

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-und Alignementsplan für die Stadt Kleve vom 17.10.1842

Anhang 31

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf den Erweiterungs-Bauplan für die Stadt Crefeld betr. vom 11.6.1843

Anhang 32

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf den Bau-Plan der Stadt Duisburg betr. vom 29.4.1850

Anhang 33

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bauplan der Stadt Düsseldorf vom 4.6.1831

Anhang 34

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignementsplan von Elberfeld vom 14.10.1845

Anhang 35

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignementsplan von Geldern vom 4.11.1845

Anhang 36

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignementsplan von Goch vom 5.9.1845

Anhang 37

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Erweiterungs-Bau-Plan der Stadt Mülheim a.d.Ruhr vom 29.12.1841

Anhang 38

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf die Abänderung des genehmigten Bau-Plans der Stadt Mülheim a.d.Ruhr betr. vom 24.4.1843

Anhang 39

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignements-Plan von Rheinberg vom 10.6.1845

Anhang 40

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignements-Plan der Stadt Wesel vom 11.2.1842

Anhang 41

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Plan der Stadt Xanten vom 19.12.1850

Anhang 42

„Bau-Polizei-Reglement der Stadt Crefeld“ vom 22.3.1821

Anhang 43

Verordnung „die Ausführung des Bauplanes für die Stadt Crefeld betr.“ vom 14.2.1824

Anhang 44

„Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Crefeld“ vom 22.9.1843

Anhang 45

„Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Mülheim a.d.Ruhr“ vom 27.2.1846

Anhang 46

Chronologie des Planungsprozesses des Stadtbauplanes von Mönchengladbach anhand der Zeitfolge der Beschlüsse und Einzeleingaben

Anhang 47

Erläuterungsbericht des Bürgermeisters Rottländer zum Stadtbauplan von Mönchengladbach vom 27.9.1857

Anhang 48

Beschluß der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Stadtbauplan von Mönchengladbach vom 21.1.1862

Anhang 49

Auflistung der Straßen im Geltungsbereich des Stadtbauplanes von Mönchengladbach

Anhang 50

Bürgermeister der Stadt Mönchengladbach von 1814 bis 1871

Anhang 51

Bekanntmachung über die Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1858

Anhang 52

Bekanntmachung der Allerhöchsten Bestätigung des Stadtbauplanes von Mönchengladbach

Anhang 53

Bericht über die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung betr. Erweiterung des Stadtbauplanes von Mönchengladbach

Anhang 54

Attest über die Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1856

Anhang 55

Übersicht über die Kommunale Gebietsentwicklung der Stadt Mönchengladbach 1800 bis 1921

Anhang 56

Urteil des Appellationsgerichtshofes in der Sache „Gemeinde Crefeld gegen Empting“ vom 7.1.1862

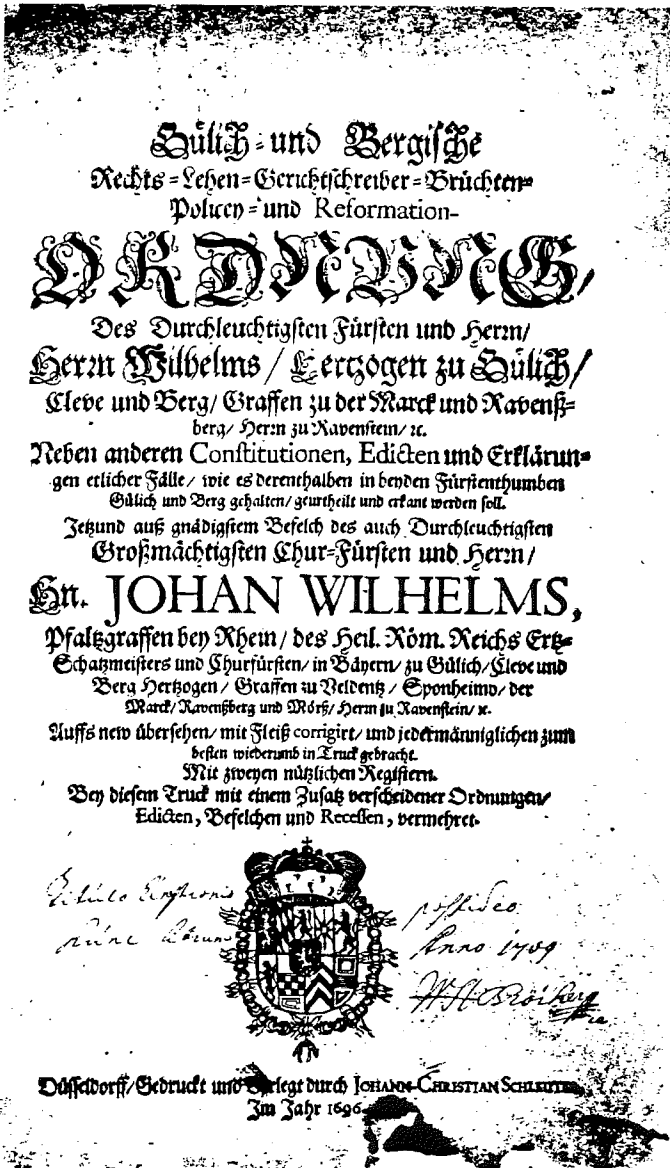
Anhang 57

„Bau-Polizei-Ordnung für das platte Land und diejenigen Städte des Regierungs-Bezirks-Düsseldorf, für welche besondere Bau-Polizei-Ordnungen nicht bestehen“ vom 22.1.1874

Anhang 1

„Jülich- und Bergische Policey- und Reformation-Ordnung“ von 1696

in: Bibliothek des Oberlandesgerichtes in Köln



Anhang 2

„Verordnung über den Geschäftsgang in Bau-Sachen“ in Preußen
vom 9.3.1807

in: HStA Reg.Ac 7445,5

V e r o r d n u n g
über den
Geschäftsgang in Bau-Sachen.

§. 1.

Kein Neu-Bau, von welcher Art er auch seyn mag, imgleichen keine Reparatur im Innern oder Außern der Gebäude, welche auf Festigkeit, Feuericherheit und Regelmäßigkeit einwirkend ist, so wie keine Veränderung der äußern Gestalt durch Abbrechen, Versetzen der Thüren und Fenstern, darf ohne Genehmigung der Polizei unternommen werden, und sind die Districts-Commissairs vorzüglich gehalten, hierauf zu vigiliren, auch die Contravenienten gemäß dem §. 13. ihrer Instruction zur Bestrafung anzuzeigen.

§. 2.

Eine gleiche Genehmigung müssen selbst die Umlegung des Steinpflasters auf dem Bürgersteige, die Anlegung der Brücken über die Rinnstöcke, die Aufbringung der Rinnen, und Heibergs so wie anderer in die Straßen hinein sich erstreckenden Schilder, ferner die Setzung der Wehrsteine, die Errichtung der Blisableiter, und die Anpflanzung der Bäume in den Straßen erhalten; am allerwenigsten aber Reparaturen, oder wohl gar Neu-Bauten bei Erkern oder andern vorspringenden Angebäuden, Kellerhalsen, Treppen und Stafeten-Zäunen, und übrigen die Straßen verengenden Anlagen nachgesehen werden, damit hiedurch nicht allein der Straßen-Verengung und Verunreinigung vorgebeugt, sondern auch bereits bestehende zweckwidrige Anlagen der Art bei einer nothwendig gewordenen Haupt-Reparatur gänzlich fortgeschafft werden können, worauf die Districts-Commissairs gleichfalls aufs genaueste zu vigiliren haben.

§. 3.

In so fern es übrigens den Neu-Bauenden zur Pflicht gemacht ist, den Bau dergestalt nach den Bau-Vorschriften führen

zu lassen, daß das Gebäude in allen seinen Theilen die erforderliche Festigkeit und Feuer-Sicherheit erhalte, auch durch Verunstaltung im Aeußern nicht anstösig werde; so sind die Bau-Herrn schuldig sowohl die Fundaments-Legung, als auch den Erbau des Grundes, erstere vor Ausführung der Mauer und letztere wenn die Mauer noch nicht abgepußt und die Balken noch nicht mit Bretter belegt sind, zur Nachrevision der Polizei anzuzeigen, und hierauf muß ebenfalls durch die Districts-Commissairs vigiliret, auch jede Verabstimmung bei eigener Vertretung angezeigt werden.

§. 4.

Die Geschäfte in Bau-Sachen werden in Hinsicht der Stadt-Bau-Bedienten nach den beiden Stadt-Bau-Höfen dergestalt vertheilt, daß alle Bau-Angelegenheiten im District des kneiphöfischen Stadt-Bau-Hofes, zu welchem auch der Löbennicht, und die an beiden gelegene Freiheiten geschlagen sind, durch den Stadt-Baumeister, und die Geschäfte im District des altstädtischen Bau-Hofes, durch den Stadt-Bau-Schreiber besorget werden.

§. 5.

Alle Geschäfte in Bau-Sachen, welche mit Rißen begleitet sind, dürfen, um den Gang der Bau-Geschäfte so viel möglich zu vereinfachen und zu fördern, nicht zum besondern Vortrage gebracht werden, sondern der Wochen-Deputatus des Polizei-Directorii verfügt sogleich die Vorlegung der Riße an den Stadt-Bau-Bedienten des Districts, welchen derselbe an sich nimmt und den Empfang unter dem Decret vermerkt, wonächst die Eingabe im Vortrags-Journal des Polizei-Directorii nachgetragen wird.

§. 6.

Die Revision der Bau-Riße muß in der Regel spätestens in drei Tagen bei 60 gr. Strafe erfolgen, und dieser mittelst Anzeige, worin die Abänderungen umständlich zu vermerken sind, überreicht auch das Signum revisionis von dem Stadt-Bau-Bedienten am Fuße des Rißes gestellt werden.

§. 7.

Diese Anzeige mit dem Riße erhält der Districts-Polizei-Inspektor zum Vortrage, und wenn derselbe nach eingennommenen Augen-

Zugenschein gegen den Bau in polizeilicher Hinsicht nichts zu erinnern findet, auch bei Bauten an öffentlichen Straßen die Linie in welcher das Fundament gestellt werden muß, gehörig bestimmt hat, setzt derselbe das Bild auf den Original-Riß, und befördert denselben mittelst Bericht an die Königl. Ostpreuß. Krieges- und Domainen-Kammer zur super Revision.

§. 8.

Kommt der Bau-Riß zurück, so wird auf das Rescript nach Maafgabe der näheren Bestimmungen das Confirmatorium ausgefertigt, und der bestätigte Bau-Riß dem Districts-Commissair zur Aushändigung zugestellt, damit derselbe auf diesem Wege Kenntniß von dem bewilligten Bau erhalte.

§. 9.

Alle Verfügungen in Bau-Sachen werden mit dem Vermerk der Beschleunigung versehen, und müssen daher in spätestens 3 Tagen abgegangen seyn.

§. 10.

Die Controllirung des bewilligten Baues wird bei Neubauten durch den Königl. Bau-Rath, bei andern Bauten aber durch die Stadt-Bau-Bedienten in zwei Zeit-Perioden nemlich sogleich nach der Fundaments-Legung und sodann vollzogen, wenn die Mauer noch nicht abgeputzt und die Balken noch nicht mit Bretter belegt sind, wobei sodann vorzüglich darauf zu achten ist, daß das Fundament in die gehörige Linie gestellt, die Mauer- und Zimmer-Meister-Arbeit regelmäßig gefertigt, der Bau mit guten Materialien ausgeführt worden, die Balk-Umlage bei den Verkrümpfungen, wo die Echorstein-Röhren durchgehen, in der Art gemacht sind, wie es die Dauer und Feuer-Sicherheit erfordert, ob zu den Balken gesundes Holz von gehöriger Stärke verarbeitet und überhaupt der Bau nach dem bestätigten Risse ausgeführt worden.

§. 11.

Soll in dem Confirmatorio da wo es erforderlich ist, mit aufgenommen werden, daß sowohl die geschehene Fundaments-Legung, als auch die Vollendung des Baues; erstere bevor die Ausführung der Mauer erfolgt, und letztere in 8 Tagen nach beendigter Mauer- und

und Zimmermanns-Arbeit angezeigt werden müssen, und soll sodann unter den bestärkten Riß vom Polizei-Inspektor und dem Stadt-Bau-Bedienten bemerkt werden, daß der Bau abgenommen und dabei nichts zu erinnern gefunden worden, daher es sich von selbst versteht, daß wenn Abweichungen vorgefunden werden, diese Arrestirung bis zur Redressirung der Mängel ausgefetzt bleibt.

§. 12.

Wenn gleich die Erhaltung des baulichen Zustandes aller öffentlichen Gebäude, Brunnen, Brücken, Geländer, Drummen und des Steinpflasters u. u. zu den besondern Pflichten der Stadt-Bau-Bedienten gehöret; so können doch die Polizei-Officianten sich nicht entziehen, alle solche Mängel der öffentlichen Gebäude und Anlagen, welche dem Publika eine Unsicherheit erzeugen, sofort zur Abhelfung derselben dem Magistrat anzuzeigen und müssen sie also hierauf ebenfalls ihre Aufmerksamkeit richten.

§. 13.

Damit die Polizei-Officianten und Stadt-Bau-Bediente auch wegen der ihnen in Privat-Bau-Sachen zugewiesene Beschäftigungen honorirt werden, sind ihnen die verhältnißmäßige Diäten so wie den benötigten Bau-Handwerkern zugewilliget und ist dieserhalb eine besondere Exportel-Lage entworfen worden, welche auf keinen Fall überschritten werden muß, weshalb auch die Gebühren jedes Mal liquidiret, und von Seiten des Polizei-Direktorli festgesetzt werden müssen.

Vorstehende Verordnung über den Geschäftsgang in Bau-Polizei-Sachen wird hiedurch auf den Grund des Direktorial-Rescripts vom 5. dieses confirmirt.

Sign. Königsberg, den 9. März 1807.

(L. S.)

Königliche Ost-Preussische Krieges- und
Domainen-Kammer.

Stolkerfösch.

Dalmer.

Screbr.

Publicandum.

Um die Zwecke der Bau-Polizei in ihrem ganzen Umfange für die Zukunft sicherer zu erreichen, wird das Publicum zur genauesten Befolgung nachstehender Anordnungen verpflichtet:

1. Wer einen Bau führen, oder Haupt-Reparaturen unternehmen will, muß sich dazu vereideter Werkmeister bei fünf Thaler Strafe bedienen.
2. Ohne ausdrückliche Zulassung der Polizei darf weder ein neues Gebäude errichtet, noch ein altes umgeändert, noch eine neue Etage aufgesetzt werden.

Wer dieser Vorschrift entgegen handelt, hat eine Polizei-Strafe von fünf bis zehn Thaler verwürkt, selbst wenn der Bau an sich untadelhaft befunden werden sollte.

3. Jeder Bau muß nach den in der Feuer-Ordnung und sonst gegebenen Bau-Vorschriften dergestalt geführt werden, daß das Gebäude in allen seinen Theilen die erforderliche Festigkeit und Feuer-Sicherheit erhalte, auch durch Verunstaltung im Außern nicht anstößig werde.

Um darauf mit Nachdruck halten zu können, muß jederzeit der Auf- und Grundriß, imgleichen ein Profil in zwei Exemplarien zur Bestätigung eingereicht, und demnachst sowohl die erfolgte Fundaments-Legung, als auch der ausgeführte Bau, erstere vor Ausführung der Mauern, und letzterer wenn diese noch nicht abgeputzt, und die Balken mit Brettern noch nicht belegt sind, vom Bauherren bei ein bis drei Thaler Strafe zur Nachrevision der Polizei angezeigt werden.

4. Eine willkürliche Abänderung des bewilligten Baues wird mit ein bis zehn Thaler Strafe verbüßt, und es muß, wenn hiedurch gegen die Zwecke der Festigkeit und Feuer-Sicherheit verstoßen, oder zu einer groben Verunstaltung der äußern Ansicht

sicht, Anlaß gegeben worden, die Abänderung auf Kosten des Bauenden erfolgen, in allen Fällen aber, wo diese nicht statt finden kann, und der Bau selbst schädlich oder gefährlich für das Publicum ist; oder zur groben Verunstaltung gereicht, das Gebäude wiederum abgetragen und alles in den vorigen Stand gesetzt werden.

5. Eben so wenig darf bei schon stehenden Gebäuden im Innern eine Veränderung mit den Mauer-Feuerstätten oder Heizungen, von Außen aber gar keine Reparatur ohne Vorwissen und ausdrückliche Genehmigung der Polizei unternommen werden, und soll der Uebertreter in eine Geld-Strafe von ein bis fünf Thaler verfallen, oder erhältnißmäßigen Arrest erleiden.

6. Um die Straßen zu erweitern und so viel als angänglich regelmäßiger zu machen, sollen die außerhalb den Ringmauern befindliche Angebäude, Erker, Schauern, Gegitter-Zäune, Keller-Hälse u. c. wenn sie dergestalt baufällig geworden, daß sie einer Haupt-Reparatur bedürfen, fortgebroschen, keine neue Anlagen der Art gestatter, auch alle vor den Häusern bereits befindliche, welche den Bürgersteig verengen, insbesondre aber die großen Freitreppen mit Posten, nach und nach völlig abgeschafft, auch die Treppen nicht vor den Häusern, sondern innerhalb des Haus-Fluhrs gelegt werden: welche Bestimmung nicht allein bei Erbauung neuer Häuser, sondern auch in dem Falle gilt, wenn eine bereits existirende Treppe entweder verändert oder neu gemacht wird. Ein ohne Zulassung der Polizei unternommener Neu- oder Reparatur-Bau dieser Art soll mit ein bis fünf Thaler Strafe verbüßt, auch außerdem die Fortbrechung vollzogen werden.

7. Selbst die Umlegung des Steinpflasters auf dem Bürgersteige, die Anlegung der Brücken über die Kinnstöcke, die Aufbringung der Ninnen, und in die Straßen sich erstreckenden Schildern, die Setzung der Wehrsteine, die Errichtung der Blis-Ableiter, und die Anpflanzungen der Bäume in den Straßen, welche überhaupt nur in sehr breiten, wo die Bürgersteige wenigstens zwölf Fuß Breite haben, statt finden können, erfordern die ausdrückliche Genehmigung der Polizei, und wer ohne diese Anlagen der Art macht, hat ein bis fünf Thaler Strafe zu erlegen,

erlegen, auch wenn es nothwendig ist, selbige auf seine Kosten fortzuschaffen.

8. Die Werkmeister, welche Bauten und Reparaturen ausführen, ohne sich die Bauscheine von der Polizei vorzeigen zu lassen, oder bei der Ausführung des Baues von den bestärigten Rißen ohne Genehmigung der Polizei abgehen, verfallen mit dem Bau-Unternehmern in gleiche Strafe, und wenn sie bei einem Bau oder einer Reparatur oder bei der Auswahl der Materialien dazu wider die allgemein anerkannten Regeln der Bau-Kunst dergestalt verstoßen, daß dadurch eine Gefahr für die Einwohner oder das Publikum entsteht, müssen sie den Fehler auf eigne Kosten verbessern.

Verfallen sie zum zweiten Mal in einen dergleichen Fehler, so sollen sie außerdem der fernern Betreibung ihres Gewerbes bei ein bis zwei jähriger Gefängniß-Strafe für verlustig erklärt und hiebei niemals auf den Vorwand; daß der Bauherr die fehlerhafte Führung des Baues oder den Verbrauch der untauglichen Materialien selbst verlangt, oder genehmigt habe, geachtet werden.

9. Bei Abtragung alter Gebäude, allen Bauten und Reparaturen, müssen übrigens bei nachdrücklicher Gefängniß- oder Geld-Strafe die unmittelbaren Aufseher die erforderliche Vorkehrungen treffen, damit nicht durch das Herabfallen der Materialien, den Einsturz der Gerüste, oder auf andere Art Jemand beschädiget werde, weshalb die Baustellen dergestalt mit einer Verüstung zu versehen sind, daß jeder von Betretung solcher gefährlichen Stellen zurückgehalten werde.

Königsberg, den 9. März 1807

Königl. Preuß. Polizei-Direktorium.

Anhang 3

„Bau-Polizeireglement für die Stadt Aachen“ vom 25.3.1826

in: HStA Reg.Ac 7445,42, Beilage zu Nr. 80 der Stadt-Aachener Zeitung vom 4.4.1826

Beilage zu No. 80 der Stadt-Aachener Zeitung.

Aachen, Dienstag den 4. April 1826.

Polizeiliche Bekanntmachung.

Nachdem eine Königl. Hochtbl. Regierung unter dem 20. M. ein allgemeines Bau-Polizeireglement für die hiesige Stadt erlassen hat, wird dieses Reglement zu Jedermanns gewöner Nachachtung hierunter zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Aachen, den 25. März 1826.

Der Königl. Landrath und Polizei-Direktor
v. Coels.

Bau-Polizeireglement für die Stadt Aachen.

Die Königl. Regierung, Abtheilung des Innern, Erlassenen die Allerhöchste Cabinetsordre vom 1. Juli v. J. inhielt welcher des Königs Majestät den Bauplan zur Anlage einer neuen Straße neben und hinter dem Schauspielhause zu Aachen zu genehmigen geruht haben;

Erlassenen das Beratungs-Protokoll des Stadtraths vom 6. December v. J.:

In Erwägung, daß bei Ausführung von Neubauten und andern hiesigen Unterhaltungsarbeiten in hiesiger Stadt nicht immer in polizeilicher Hinsicht nach gleichen Regeln verfahren und es deshalb und besonders, da unumwörtlich mit der Anlage der neuen Straße bei dem Schauspielhause vorgeschritten wird, notwendig ist, darunter feste Bestimmungen zu erlassen,

beschließt wie folgt:

I. Allgemeine polizeiliche Bestimmungen.

1. Kein Neubau, von welcher Art er auch seyn mag, imgleichen keine Reparatur im Innern oder Außern der Gebäude, welche auf Festigkeit oder Feuerficherheit einwirkend ist, so wie keine Veränderung der äußern Gestalt durch Abbrechen, Versetzen der Thüren und Fenster darf in den Staats- und Desambulanz-Strassen, ohne Genehmigung der Königl. Regierung und in den übrigen Strassen ohne Genehmigung der Polizeidirection unternommen werden.

2. Bei allen Neubauten und Hauptreparaturen, so wie überhaupt bei allen Abänderungen müssen die höhern Orts bekanntlichen Allgemeinen Abgrenzungspläne zu Grunde gelegt und befolgt werden.

3. Diejenigen Strassen, für welche dergleichen noch nicht vorhanden sind, wird die Polizeidirection in jedem einzelnen Falle die durch ständliche Abgrenzungspläne festgesetzt sind, auch die des Allgemeinen bestimmen.

4. Die Dächer müssen nach dem Wasser mittelst Regengraben mit 1 1/2 Fuß über der Straße hinunter geleitet werden und müssen dergleichen Regenröhren an denjenigen Häusern, wo solche nicht bereits vorhanden sind, binnen einer Frist von sechs Monaten angebracht werden.

5. Bei Neubauten darf die Anbringung von Kellererzgängen nur an den vordern Fronten der Gebäude in der Regel nicht gestattet werden, und soll ausnahmsweise nur da die Erlaubniß bewilligt werden, wo die lokalen Verhältnisse die Gestattung erfordern.

Die Genehmigung zur Anlegung von solchen Kellererzgängen darf nur der Polizeidirection nachgesucht werden. Wo dergleichen schon bestanden sind und für erforderlich zu achten sind, muß

bei dem Neubau oder bei Hauptreparaturen der betreffenden Häuser auf deren Begränzung Bedacht genommen werden.

5. Alle an der Straßenseite zu errichtenden Häuser müssen in den Hauptstrassen ohne Ausnahme, in den Nebenstrassen in der Regel zwei oder drei Etagen mit Einschluß des Stollwerts (Etage) rez-de-chaussée wärrten. Die Höhe jeder Etage an Lichter darf ebenfalls in der Regel nicht unter zwölf Fuß seyn. Die Höhe der Flur der ersten Etage (rez-de-chaussée) vom Trottoir in der Mitte der Baufälle darf höchstens drei und einen halben Fuß betragen.

6. Die Ringwände, so wie die Bradmauern und die Dergelge sind massiv zu erbauen.

7. Die Dächer müssen mit Schiefern, Dachpfannen, Zink, Kupfer oder Blei gedeckt werden. Eine andere und feuergefährliche Konstruktion ist nicht gestattet.

8. Jedes neu erbaute Haus muß in den ersten zwei Jahren, daß es unter Dach gebracht ist, geküchelt und angestrichen, oder wenigstens angestrichen werden; wirrigenfalls der Eigenthümer es sich gefallen lassen muß, daß diese Arbeit auf seine Kosten angeordnet und ausgeführt wird. Hierzu sind nur diejenigen Strassen oder Hintergebäude ausgenommen, welche von der Straße aus nicht gesehen werden.

9. Die weiße Farbe zum Anstrich der Häuser wird gänzlich untersagt. Jeder, welcher der zur Straße gehörten Seite seines Gebäudes einen neuen Anstrich zu geben beabsichtigt, muß vor der Ausführung der Polizeidirection eine Probe der Farbe mittheilen und deren schriftliche Zustimmung nachsuchen. Die Polizeidirection kann, wenn jene ihr nicht angemessen erscheint, nach vorher eingeholtem Gutachten des Stadt-Bausmeisters, eine andere wählen und vorordnen.

10. Befestigte Rastten zur Wasstellung von Waaren dürfen an den Häusern nur nach vorgängig erhaltener Erlaubniß angebracht werden.

11. Für vorrerkende Gefelle zu Blumenstöpfen gilt gleiche Bestimmung. Wenn dieselben auf die Fensterbänke gestellt werden, so sind sie durch eine eiserne Stange gegen das Herabfallen zu sichern.

12. Der Verkauf von Fleisch in den Häusern der Metzger während der Zeit, wo die öffentlichen Fleischhallen offen sind, wird gänzlich untersagt. Außer dieser Zeit kann der Verkauf in den Häusern der Metzger zwar Statt finden, das Fleisch muß aber in einem solchen Theile des Hauses ausgesteltt werden, der nicht an der Straße liegt.

13. Abtrittsgruben, die nicht über ablaufenden unterirdischen Kanälen angelegt werden, müssen für die Folge bei allen vorzunehmenden Neubauten drei Fuß von der Grenzmauer des Nachbarn, ohne Rücksicht auf das Eigentum dieses letztern, entfernt gehalten, und muß der Raum zwischen der Grenzmauer und den Abtrittsgruben von der Tiefe in der Erde an, welche die Mauer hat, bis zur Oberfläche mit Thon angeklopft werden. Die Deffnung der Grube muß jeder Zeit ganz geschlossen seyn.

14. Besondere polizeiliche Bestimmungen für die neue Straße vom Schauspielhause.

1. Bei der Anlage der neuen Straße von dem Friedrich Wilhelm-Graben längst dem neuen Schauspielhause bis zu dem Verbindungswege von Wirtscheid durch Aufbahrung von

offentlichen und Privatgebäuden wird, zur Bestimmung der Platzhöhe, der von Sr. Majestät dem Kaiser festgesetzten, unterzeichneten Regierung beruhende Situationsplan zur Grunde gelegt.

15. Eine von der Regierung bestätigte Kopie dieses Plans soll der Polizeidirektion mitgeteilt und von dieser zur jedesmaligen Einsicht der Bauanstigen und als Norme aufbewahrt werden.

16. Sowohl zur Anlage des Begeß selbst als zur Regulierung der Wasserableitungsarbeiten dient der bei der Polizeidirektion befindliche Nivellementsplan.

17. Die an die Straße anschließenden Grundelgenthümer sind, Inhabt der Allerhöchsten Kabinettsorder Sr. Majestät des Kaisers vom 11. Juli vorigen Jahres, gehalten, den Bauleihhabern das zur Anlage der neuen Häuser und der dazu gehörigen Hofräume erforderliche Terrain, gegen vollständige Entschädigung, abzutreten, es sey dann, daß sie sich bereit erklären, selbst ein Haus von gleicher Größe zu bauen. In diesem Falle müssen sie aber binnen drei Monaten vom Anfange der Bauzeit im Frühjahr angerechnet die nöthigen Anstalten dazu treffen, den Bau wirklich beginnen und innerhalb drei Jahren beendigen, widrigenfalls sie der ihnen zugesagten Begünstigung verlustig gehen.

18. Es kann von den Bauleihhabern auf der Strecke von dem Plage hinter dem neuen Theater bis zum Thore auf der südlichen Seite der Straße eine Tiefe von Ein hundert Fuß, und auf der nördlichen Seite der Straße von der Wiese der Wittwe Collin und den anschließenden Nachbargärten eine Tiefe, von achtzig Fuß und, auf derselben nördlichen Seite der Straße von der Wiese des Rentners Daugenberg ebenfalls eine Tiefe von Ein hundert Fuß zu einer beliebigen Länge der Facade gefordert werden.

19. Die zunächst an die Straße anschließenden Grundelgenthümer haben bei dem Bau neuer Häuser vor den Eigenthümern der dahinter gelegenen Grundstücke das Vorzugsrecht.

20. Wenn die Bauleihhaber sich mit den Grundelgenthümern über die letztern zu gewährende Grundentschädigung in der Güte nicht einigen können, so muß die Bestimmung jener, nach dem Gesetze vom 8. März 1810 bei der gerichtlichen Behörde nachgesucht werden.

21. Die neuen Häuser müssen in der vordern Facade gegeneinander geschlossen angelegt, und ist es untersagt, leere Zwischengänge liegen zu lassen.

22. Gebäude, die durch ihre Bestimmung unangenehmes lärmendes Geräusch oder eine üble Ausdünstung mit sich führen, und durch diese der Gesundheit Nachtheil bringen könnten, dürfen in dieser Straße, soweit sie innerhalb der Stadt liegt, nicht angelegt werden.

23. Die neue Straße soll zwischen den Häusern und der Fahrbahn Trottoirs (Fußwege) erhalten, welche vor jeder Häuserreihe und zwar

a. von dem Friedrich Wilhelm-Graben bis auf die Anfänge an dem neuen Thore zwölf Fuß, und
b. vom Thore ab bis zu dem Verbindungswege acht Fuß Breite erhalten.

24. Die Brücke über dem Ponellbache, in sofern ihr Bau nöthig ist, und der jetzige überwölbte Kanal nicht für ausreichend erachtet werden sollte, muß die ganze Straßenbreite besetzen.

25. Die Fahrbahn soll bis dahin, daß die Mittel der Stadt die Anlage eines Pflasters gestattet, mit einer Stein- und Kiesdecke versehen werden. Dagegen sind die Wasserriemen, sowie

die Trottoirs, erstere und zugehörigen Anschließen und innerhalb der Stadt wie Steinpflaster zu verfertigen.

26. Die Stufen vor den Eingängen der Häuser müssen angelegt werden, daß vor denselben von den Fußwegen zwar auf den Strecken von dem vordern Theaterplage bis dem neuen Thore mindestens noch eine Breite von 4 Fuß, auf den Strecken außerhalb der Stadt mindestens noch eine Breite von 3 Fuß übrig bleibt. Da wo Durchfahrten in den Häusern angelegt werden, muß der Anfangspunkt mit dem Anfangspunkte des Trottoirs an der facade au niveau gleich schräg aufgehende Auffahrten oder sogenannten Apparats die zur Absicht haben, die Einfahrt an jenem Punkte hoch zu legen, bleiben untersagt.

27. Auf Kosten der Stadt werden ausgeführt und erhalten:

- a. die Steine und Kiesdecke resp. das Pflaster der Straßen;
- b. die Wasserriemen;
- c. die Brücke über den Ponellbach nebst den erforderlichen Durchlässen;
- d. die Anlage und Verschönerung der drei Plätze vor u. hinter dem Schauspielhause und gleich außerhalb des Thores.

28. Die Stadt übernimmt ferner:

- a. die Acquisition des Terrains, soweit es zur eigentlichen Fahrbahn und der Wasserriemen erforderlich ist, auf gemeine Rechnung, dagegen jene des Terrains zur Anlage der Trottoirs, nur vorzugsweise in der Art, daß jede Anbauer vor dem Beginn des Baues diese Kosten im Verhältnis der Länge der Facade seines Hauses erstatten muß, und

- b. die Anlage und Unterhaltung der unterirdischen Kanäle, wozugen die Nebenkanäle von den betreffenden Anbauern angelegt und unterhalten werden müssen.

29. Die Anlage und Unterhaltung der Trottoirs muß den Anbauern längst der Fronte ihrer Häuser auf eigene Kosten besorgt werden, und haben jene dabei die Anordnungen der Polizeidirektion genau zu befolgen.

III. Besondere Bestimmungen.

30. Die Polizeidirektion prüft unter Zuziehung des Stadtbaumeisters alle Privatbauangelegenheiten, sowohl bei Neubauten, als bei Hauptreparaturen, in sofern beide nicht den Staats- und Departemental-Straßen vor kommen, reicht die Pläne darüber, von ihrem Gutachten begleitet, der Königl. Regierung zur Genehmigung ein.

31. Der Stadtbaumeister erhält für jeden einzelnen Fall Privatbau-Angelegenheiten von den Interessenten den doppelten durch das allgemeine Feldmessergesetz bestimmten Diestatz und wird für ein Viertel des Tages zu drei Stunden angenommen mit zwei und zwanzig Silbergroschen sechs Pfennigen honorirt.

32. Die Polizeidirektion ist verpflichtet, die bei ihr eingehenden Pläne innerhalb acht Tagen nach dem Eingange der Königl. Regierung vorzulegen, und die Resolutionen letztern binnen drei Tagen vom Tage des Eingangs an zu rechnen, den Parteien mitzutheilen, beide bei Vermeidung gemessener Ordnungsstrafen.

33. Ausfertigung dieses Beschlusses soll dem Landrathe der Polizeidirektor von Coels und der Oberbürgermeisterei nachsichtung, erstem zugleich zur öffentlichen Bekanntmachung mitgeteilt werden.

Wachen, den 20. März 1826.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern

Anhang 4

Gesetz betreffend „die Trockenlegung von Sümpfen und andere öffentliche Arbeiten“ vom 16.9.1807 (das sog. Marais-Gesetz) (in Auszügen)

Die Übersetzung besorgte Claudia Schwan, Aachen 1994. Es wurde ausdrücklich Wert gelegt auf eine originalgetreue Übersetzung. Für die Titel I bis VI und VIII bis X sowie XII wurde nur eine Inhaltsangabe vorgenommen; die für die Planung relevanten Titel VII und XI wurden komplett übersetzt.

Titel I, Artikel 1–6 : Trockenlegung der Sümpfe, Bewilligung der Trockenlegung, Plananfertigung

Titel II, Artikel 7–15 : Festsetzung des Umfanges (Ausdehnung) der Art und des Schätzwertes der Sümpfe vor der Trockenlegung, Durchführung, Zuständigkeiten, Experten-Klassifizierung der Sumpfgebiete nach Überschwemmungsart; Katasterplan, Bekanntmachung dieser Klassifizierung und Bestätigung durch Kommission

Titel III, Artikel 16 : Sümpfe während der Trockenlegungsarbeiten

Titel IV, Artikel 17–18 : Sümpfe nach der Trockenlegung und die Schätzung ihres Wertes jeweils durch Experten und neu Klassifizierung nach der Trockenlegung

Titel V, Artikel 19–24 : Regel für die Entschädigungszahlung durch die Eigentümer im Falle der Enteignung; Schätzung des Werts nach Trockenlegung und des Mehrwertes; falls der Staat die Trockenlegung durchführte, Begleichung seiner Ausgaben durch den Mehrwert (durch Überlassung von Grundstücksteilen oder Verzinsung)

Titel VI, Artikel 25–27 : Von der Erhaltung/Instandhaltung der Trockenlegungsarbeiten, Zuständigkeiten für Trockenlegung (Deiche etc.) während und nach der Maßnahme

Titel VII, Artikel 28–37 : Über Arbeiten bezüglich der Schifffahrt, an Straßen, Brücken, Plätzen und Kais in den Städten, Dämme (Deiche) und über Arbeiten bezüglich der Hygiene in den Gemeinden

Art. 28: „Wenn durch die Eröffnung eines Kanals, durch die Perfektionierung der Navigation eines Flusses, durch die Eröffnung einer großen Straße, durch die Konstruktion einer Brücke, ein oder mehrerer Departments oder ein oder mehrere Bezirke gezwungen sind, eine Wertsteigerung ihres Territoriums zu erzielen, so sei es ihnen erlaubt durch das Mitte zusätzlicher „Steuergroschen“ einen Beitrag zum Arbeitsaufwand zu leisten; und zwar dieses in einem Verhältnis, welches durch spezielle Gesetze

festgesetzt ist. Diese Steuern dürfen sich nicht bis über die Hälfte der Ausgaben erheben; die Regierung wird den Überschuß beitragen.“

Art. 29: „Für den Fall einer Etablierung oder Ausbildung einer zusätzlichen kleinen Navigation, eines Flotten-Kanals, der Eröffnung oder Unterhaltung großer Straßen von lokalem Interesse, einer Konstruktion oder Instandhaltung (Unterhaltung) von Brücken auf zuvor genannten Straßen oder auf Dorfstraßen, werden die Departements in einem bestimmten Verhältnis Steuern beitragen, die am stärksten beteiligten (interessierten) Bezirke in einem anderen und die am stärksten (interessierten) Gemeinden noch in einer andern Art und Weise: das ganze gemäß des Grades des erwarteten Nutzens. Die Regierung wird Staatsgelder beitragen, für den Fall, daß sie es für passend erachtet; die Verhältnisse dieser verschiedenen Beteiligungen werden in speziellen Gesetzen geregelt.“

Art. 30: „Wenn infolge der bereits im vorliegenden Gesetz erwähnten Arbeiten, also durch die Eröffnung neuer Straßen, durch die Errichtung neuer Plätze, durch den Bau von Hafenanlagen, oder durch alle anderen allgemeinen öffentlichen, bezirklichen oder gemeindlichen Vorhaben, welche durch die Regierung angeordnet oder bestätigt wurden, der private Besitz einen bemerkenswerten Wertzuwachs erfährt, können diese Eigentümer dazu verpflichtet werden, eine Entschädigung zu entrichten (Ausgleich), die sich bis zur Hälfte des erzielten Wertzuwachses belaufen kann, welches genau geregelt wird durch die Veranschlagungen in den bereits durch das vorliegende Gesetz festgesetzten Formen, beglaubigt und amtlich bestätigt durch die Kommission, die zu diesem Zweck aufgestellt worden ist“.

Art. 31: „Der von den Grundeigentümern geschuldete Wertausgleich kann nach Wahl des Schuldners beglichen werden in Geld oder durch Hinterlegung von Schuldscheinen mit vierprozentiger Verzinsung oder als Überschreibung (Abtretung) eines Teils des Besitzes, falls er teilbar ist. Es kann auch das gesamte Terrain oder Gebäude, aus dem die auszugleichende Wertverbesserung als ein Mehrwert hervorgeht, abgetreten werden. Der Wertausgleich bemißt sich, entsprechend einer Wertschätzung, danach, welchen Wert der Gegenstand vor der Ausführung der öffentlichen Arbeiten hatte und welcher Mehrwert daraus resultierte. Die Artikel 21 und 23, die sich auf die Rechte bezüglich der Eintragung und Hypotheken beziehen, sind auf spezielle Fälle in dem vorliegenden Artikel übertragbar“.

Art. 32: „Die Entschädigungen (im Sinne von Wertausgleich Anm.d.V.) müssen nicht durch Eigentümer der benachbarten Grundstücke geleistet werden, es sei denn, es wird durch ein Reglement der öffentlichen Verwaltung, auf Anweisung des Innenministers und nach Anhörung der beteiligten Parteien, entschieden, die zwei vorherigen Artikel anzuwenden.“

Art. 33: „Wenn es sich um das Kassieren von Dämmen am Meer, oder gegen die Ströme, Flüsse und schiffbare oder nicht schiffbare Bäche handelt, wird die Notwendigkeit darüber durch die Regierung festgestellt, und die Ausgaben (der Aufwand) werden

unterstützt durch die begünstigten Eigentümer, im Verhältnis zu ihrem Nutzen (Interesse) an den Arbeiten; bis auf den Fall, daß die Regierung es für nützlich und gerecht erachtet, Unterstützung durch Staatsgelder zu bewilligen.“

Art. 34: „Für die zuvor eingeführten Förmlichkeiten und das Einschreiten einer Kommission gelten die vorherigen Artikel. Wenn Grund vorhanden ist für die Ausgaben der Vorhaben oder die Reparation derselben Arbeiten zu sorgen, oder die Reinigung der Kanälen, welche zugleich schiffbar und trockenlegbar sind, werden Reglements der öffentlichen Verwaltung erlassen, die den beigesteuerten Anteil der Regierung und der Eigentümer festsetzen. Dies geschieht auch, wenn es sich um Dämme, Talsperren, enge Durchfahrten, Schleusen, an welchen Eigentümer von Mühlen und Betrieben interessiert sein könnten.“

Art. 35: „Sämtliche Hygiene-Arbeiten, welche die Städte und Gemeinden interessieren, werden durch die Regierung angeordnet und die Aufwendungen durch die beteiligten Gemeinden unterstützt“.

Art. 36: „Alles, was sich auf die Hygiene-Arbeiten bezieht, werde geregelt durch die öffentlichen Behörden; sie nehmen Rücksicht, zur Zeit der Abfassung des besonderen Steuer-Registers, welches dazu bestimmt ist den Ausgaben dieser Art Arbeit entgegenzuwirken, auf die sofortigen Vorteile (Vorrechte) welche diese oder jene private Eigentümer erwerben, um sie zur Erleichterung der Gemeinden gemäß den verschiedenen und durch die Umstände gerechtfertigten Verhältnissen zu besteuern.“

Art. 37: „Die Ausführung der beiden vorigen Artikel liegt in den Befugnissen der Präfekten und des Präfekten-Rates.“

Titel VIII, Artikel 38–40 : Straßen- und Schiffswegebauarbeiten, die den Abbau von Wäldern und Minen betreffen

Titel IX, Artikel 41 : Bewilligung verschiedener vom Staatsgut abhängiger Objekte

Titel X, Artikel 42–47 : von der Befugnis und Organisation der besonderen Kommission, Zusammensetzung und Ernennung durch den Kaiser, ortskundige und mit Trockenlegungsfragen und Sumpf-Klassifizierung vertraute Personen, Entscheidungen fällen die Gerichte

Titel XI, Artikel 48–57 : „Die Entschädigungszahlungen an die Eigentümer für die Besetzung der Ländereien“

Art. 48: „Wenn es erforderlich ist, für die Ausführung einer Trockenlegung, für die Eröffnung eines neuen Schiffahrtsweges oder einer Brücke, Mühlen oder andere Fabriken abzureißen, sie an anderer Stelle aufzubauen, zu verändern oder ihre Wasserförderung zu reduzieren, so wird dies durch die Brücken- und Straßenbauingenieure festgestellt. Der Schätzpreis wird vom Staat gezahlt, wenn er die Arbeiten unternimmt. Wenn sie von Beauftragten vorgenommen werden, wird der Schätzwert gezahlt, bevor die Mühlen und Fabriken ihre Arbeit beenden.“

Es wird dann untersucht, ob die Errichtung der Mühlen und Fabriken legal ist; oder bzw. ob der Titel der Errichtung (im Sinne von Konzession Anm.d.V.) den Eigentümer nicht dazu verpflichtet, die Einrichtungen ohne Entschädigungsleistung abzureißen, wenn der öffentliche Nutzen dies erfordert.“

Art. 49: „Der für die Anlage von Entwässerungsgräben, Schiffahrts-Kanälen, Landstraßen, Straßen und Plätzen in den Städten und für andere Arbeiten, deren öffentlicher Nutzen anerkannt ist, benötigte Grund und Boden wird bei der Enteignung dem Eigentümer entschädigt; und zwar gemäß dem von Sachverständigen ermittelten (Ertrags-)Wert, den er vor der Inangriffnahme der Arbeiten hatte, ohne jegliche Steigerung des Schätzwertes.“

Art. 50: „Wenn ein Eigentümer sein Haus freiwillig abreißen läßt, bzw. wenn er gezwungen ist, es aufgrund von Baufälligkeit abzureißen, hat es nur das Recht auf die Entschädigung des Grundstückswertes, falls die Bauflucht (Fluchtlinien), die ihm durch die kompetenten Autoritäten auferlegt werden, ihn zur Rückverlegung seines Bauwerkes zwingen.“

Art. 51: „Häuser und Bauwerke, die wegen des allgemein anerkannten öffentlichen Nutzens ganz oder in Teilen abgerissen werden müssen, werden bei der Enteignung als Ganzes übernommen, sofern es der Eigentümer verlangt. Dabei bleibt es der öffentlichen Verwaltung oder der Gemeinde vorbehalten, jene miterworbenen Teile eines Gebäudes wieder zu verkaufen, die bei der Ausführung des der Enteignung zugrundegelegten Plans nicht benötigt werden.“

Art. 52: „In den Städten stellen die Bürgermeister (maire) die Fluchtlinien für die Eröffnung neuer Straßen, für die Verbreiterung bestehender Straßen, sofern sie nicht Teil eines größeren Straßenzuges (im Sinne von überörtlicher Bedeutung Anm.d.V.) sind, und für alle anderen Maßnahmen von öffentlichen Nutzen fest; und zwar in Übereinstimmung mit dem Plan, in dem die einzelnen vorgesehenen Maßnahmen den Präfekten bezeichnet werden, die ihn dann dem Innenminister zur Kenntnis bringen, und der schließlich vom Staatsrat genehmigt wird. Im Falle des Einspruchs durch dritte Beteiligte wird ebenso im Staatsrat über den Bericht des Innenministers beschlossen.“

Art. 53: „Für den Fall, daß durch festgesetzte Straßenfluchten ein Eigentümer die Befugnis erhält, sich bis auf den öffentlichen Weg auszubreiten, muß er das an ihn abgetretene Land bezahlen. Bei der Festlegung des Wertes werden die Experten berücksichtigen, ob die größere oder geringere Tiefe des abgetretenen Landes, die Beschaffenheit des Grundstücks oder die Rückverlegung des restlichen bebauten oder nicht bebauten Bodens von der neuen Straßen, den Relativwert für den Eigentümer steigern oder mindern kann. Für den Fall, daß der Eigentümer den Boden gar nicht erwerben will, kann die Verwaltungsbehörde sein gesamtes Grundstück enteignen, indem sie ihm den Wert, den das Grundstück vor den Arbeiten hatte, auszahlt. Die Abtretung und der Wiederverkauf werden in Artikel 51 unten beschrieben durchgeführt.“

Art. 54: „Sollte gleichzeitig eine Entschädigung an einen Eigentümer für enteigneten Grund und Boden gezahlt und von ihm ein Wertausgleich für Wertsteigerungen seines ihm verbliebenen Eigentums gefordert werden, dann werden diese beiden Positionen gegenseitig aufgerechnet; lediglich der verbleibende Restbetrag wird, je nach Ergebnis, an den Eigentümer ausgezahlt oder aber von ihm zu begleichen sein.“

Art. 55: „Die Ländereien, die zur Entnahme der notwendigen Materialien für Straßen oder öffentliche Konstruktionen besetzt worden sind, müssen den Besitzern ebenso bezahlt werden, als wenn sie für den Bau der Straße selbst dienen würden. Es kommt jedoch nicht zur Schätzung des Wertes der zu entnehmenden Materialien, außer für den Fall, daß man sich aus einem bereits im Abbau befindlichen Steinbruch bedient; also folglich werden die genannten Materialien nach ihrem laufenden Preis bewertet, abgesehen von der Existenz und den Erfordernissen der Straße, für welche sie entnommen werden, oder von den Konstruktionen, für die sie bestimmt sind.“

Art. 56: Jeder der drei Experten hat eine spezielle Aufgabe; ein Experte wird durch den Bürgermeister benannt; einer durch den Eigentümer, einer durch den Präfekten.

Art. 57: Der Präfekt kann jederzeit eine neue Expertise anfertigen lassen.

Titel XII, Artikel 58–59 : Allgemeine Anordnung

gegeben in unserem Kaiserlichen Palast zu Fontainebleau am 26.9.1807,
gez. Napoleon

in: Bulletin des Lois de L'Empire Francais. 4. SERIE, No. 155 a '173, Paris, März 1808
(Bibliothek Oberlandesgericht Köln)

Anhang 7

„Verordnung über das bei Ausführung baulicher Anlagen an Staats- und Bezirksstraßen so wie an Gemeindewegen zu beobachtende Verfahren“ im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 12.3.1853

in: Amtsblatt der Regierung Düsseldorf 1853

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 379.) Verordnung über das bei Ausführung baulicher Anlagen an Staats- und Bezirksstraßen so wie an Gemeindewegen zu beobachtende Verfahren betr. l. S. III. 882b.

Da Zweifel darüber entstanden sind, in wie weit vor Ausführung eines Baues zur Seite der Staats- und Bezirksstraßen, so wie der Gemeinde-Wege die obrigkeitliche Erlaubniß namentlich in Bezug auf die dabei einzuhaltende Richtungs-Linie einzuholen sei, so bestimmen wir hiermit auf Grund der §§. 11 und 12 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 für den ganzen Umfang unseres Verwaltungsbezirks was folgt:

§. 1. Niemand darf an den Staats- und Bezirksstraßen, oder an den Gemeinde-Wegen im freien Felde, in den Dörfern oder in den Städten neue Gebäude, Mauern, Zäune, Hecken, oder sonstige Bewehrungen von Grundstücken auführen, schon bestehende ausbessern oder mittelst An- oder Aufbaues vergrößern ohne vorher:

- a) was die Gebäude, Mauern ic. zur Seite der Staats- und Bezirksstraßen betrifft, die Richtungs-Linie durch die Königl. Baubeamten, welche sodann unsere Entscheidung einzuholen haben, prüfen zu lassen, und
- b) was die Gebäude, Mauern ic. an den Gemeinde-Wegen betrifft, diese Richtungs-Linie durch die Bürgermeister bestimmen zu lassen.

§. 2. Wo die für einzelne Ortschaften schon bestehenden Verordnungen nicht eine größere Entfernung festsetzen, dürfen in der Regel, Gebäude ic. welche an Staats- oder Bezirksstraßen stoßen, im freien Felde nur bis zur Entfernung von 2 Fuß vom äußern Rande des Grabens, oder da wo Gräben nicht vorhanden sind, 9 Fuß von dem Straßenrande aufgeführt werden.

In Städten und Dörfern sind die bereits festgestellten Alignements-Pläne maßgebend; wo solche nicht vorhanden, ist die Bau-Linie durch den Kreisbaubeamten abzustechen.

§. 3. Wer eine bauliche Anlage der im §. 1 bezeichneten Art zur Seite der Staats- oder Bezirksstraßen aufzuführen, auszubessern, oder zu vergrößern beabsichtigt, ist gehalten, vor der Ausführung dem Landrathe, und da, wo etwa diesem eine Einwirkung auf die Baupolizei nicht zustehen sollte, dem Polizei-Chef davon die Anzeige zu machen, seiner Eingabe einen Plan oder Handriß beizulegen, aus welchem die Richtung, welche er seinem Gebäude ic. geben will, und die Entfernung in welcher dasselbe von der Straße zu stehen kommen soll, deutlich zu ersehen ist.

Die Herren Landräthe, resp. Polizei-Chefs lassen diese Eingaben nach eingeholten Gutachten der Königl. Baubeamten mit ihrem Antrage an uns gelangen, und wir genehmigen oder rectificiren nach Besinden die in Vorschlag gebrachte Bau-Linie. Eben so haben diejenigen, welche längs der Gemeinde-Wege bauliche Anlagen der im §. 1 bezeichneten Art auführen, ausbessern, oder vergrößern lassen wollen, dem betreffenden Bürgermeister davon schriftlich Anzeige zu machen, und dessen Entscheidung einzuholen.

§. 4. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit einer Geldstrafe von 5—10 Thlr. geahndet werden, sofern nicht nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen namentlich dem §. 345 Nr. 12 des Strafrechts eine höhere Strafe eintritt.

Düsseldorf den 12. März 1853.

Anhang 8

Preußischer Ministerialerlaß „die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablisements-Pläne betreffend“ vom 12.5.1855

in: Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.) 1983

Die Königliche Regierung erhält hierbei eine, Behufs eines gleichmäßigen Verfahrens ertheilte Anweisung (Anl. a) in Betreff der Aufstellung und Ausführung von Stadt-Bau- und Retablisements Plänen zur Nachachtung. Nach Inhalt dieser Anweisung hat der ihr durch das Königliche Ober-Präsidium früher mitgetheilte Entwurf, welcher hauptsächlich Pläne zur Erweiterung von Städten zum Gegenstande hatte, nach dem Antrage mehrerer Regierungen nunmehr, unter I. eine Ausdehnung auf alle größeren Bau-Pläne auch innerhalb der Städte erhalten, indem zugleich unter II. für das Verfahren bei Aufstellung von städtischen Retablisements-Plänen in Folge größerer Elementar-Schäden besondere Vorschriften hinzugefügt sind.

Den, von einigen Seiten angeregten Bedenken gegen die öffentliche Bekanntmachung des Plans, worin eine Veranlassung zu Spekulationen in Grund und Boden und das Hervorrufen unbegründeter Widersprüche besorgt wird, steht die überwiegende Rücksicht auf das Eigenthum der Betheiligten entgegen, welchen genügende Gelegenheit gegeben werden muß, den in dasselbe eingreifenden Plan kennen zu lernen und ihre Einwendungen dagegen rechtzeitig geltend zu machen. Hierdurch ist auch das Maaß der Frist von 4 Wochen für die Einlegung etwaiger Widersprüche bedingt. Nur bei Retablisements-Plänen erscheint eine Abkürzung auf 8 Tage begründet, da es dabei auf einen möglichst schleunigen Wiederaufbau ankommt, während überdies mit den bekannten Betheiligten noch besonders verhandelt wird.

Die Initiative ist bei Ausführung der Bestimmung unter I., in Betracht des allerdings vorwiegenden Interesses der Kommunal-Behörden und der mitunter wohl wirksameren Einwirkung derselben auf die Betheiligten, da, wo eine getrennte Polizei-Verwaltung besteht, nach dem Antrage mehrerer Regierungen, der Kommunal-Behörde überwiesen. Durch die Unter I. Nr. 7 enthaltene Bestimmung ist jedoch vorgesehen, daß es in den Fällen wo die Kommunal-Behörde aus unzureichenden Gründen mit der Aufstellung eines als Bedürfnis anzuerkennenden Bau-Plans zögern sollte, oder die eingeleiteten Verhandlungen einen ungebührlichen Aufenthalt erfahren, der Königlichen Regierung zusteht, anderweit für die Ausführung zu sorgen.

Es kommt nicht selten, namentlich in größeren Städten vor, daß der Besitzer eines einzelnen größeren Grundstücks oder die Besitzer mehrerer zusammenhängender Grundstücke durch Ausführung von Straßen-Anlagen eine höhere Verwerthung ihres Grund und Bodens zu erzielen suchen. Soweit für dergleichen Bau-Projekte nicht ein entschiedenes öffentliches Bedürfnis obwaltet, welches, abgesehen von der Konvenienz der Unternehmer, die Durchführung als polizeilich geboten erkennen läßt, sind den Kommunen Aufwendungen nicht anzusinnen, vielmehr ist den Betheiligten zu überlassen, sich mit der Kommunal-Behörde über die Bedingungen der Ausführung zu verständigen. Auf dergleichen Unternehmungen sind daher die unter I. ertheilten Vorschriften ebensowenig anzuwenden, als auf Veränderungen der Fluchtlinien einzelner Straßen und Plätze; für Letztere genügt die Befugniß der Polizei-Behörde, die Fluchtlinien dem polizeilichen Bedürfnisse entsprechend zu bestimmen und demgemäß die Bau-Konsense zu ertheilen, resp. vorkommenden Falls die Erlaubniß zu dem Wiederaufbau einzelner Gebäude zu versagen.

Berlin, den 12. Mai 1855. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

§. 15. Von der Polizei-Behörde ist durch schleuniges Aufräumen der Brandstätten die Freilegung der Fluchtlinien der Straßen und Plätze, wie der Grenzen und Scheidelinien der einzelnen Grundstücke zu bewirken. Sind keine genauen und genügenden, von einem dazu befähigten Sachverständigen gefertigten Situationspläne vorhanden, so muß die Vermessung und Aufnahme aller Stadttheile, in Betreff deren bauliche Veränderungen in Frage kommen, durch einen vereideten Feldmesser erfolgen. Die vom Brande betroffenen und die davon verschont gebliebenen Gebäude sind durch Verschiedenheit der Farben darin kenntlich zu machen.

Der Plan muß soweit nicht andere vorhandene Pläne zur Ergänzung dienen, auch die übrigen Stadttheile, wenigstens in Umrissen, enthalten, deren Lage bei den, für den Wiederaufbau anzuordnenden Veränderungen maaßgebend ist, namentlich die Thore, Chausseezüge, Bahnhöfe, Marktplätze, Kirchen u. s. w. Desgleichen ist ein Nivellements-Plan aufzustellen. Für die Situations- und Nivellements-Pläne sind die unter 1. 2. 3. ertheilten Vorschriften zu berücksichtigen.

§. 16. Werden bei den örtlichen Verhandlungen (§§. 13. 14) Abänderungen der Fluchtlinien von Straßen oder Plätzen beschlossen, so sind die dadurch bedingten Veränderungen des Besitzstandes der einzelnen davon betroffenen Grundstücke mit in Betracht zu ziehen. Bei der Vertauschung von Grundstücken, beim Ab- und Herausbau einzelner Gebäude ist unter Berücksichtigung des Baugrundes auf den möglichsten Anschluß an die betreffenden Stadttheile Bedacht zu nehmen. Den vorläufig gefaßten Beschlüssen entsprechend sind alle vorgedachten projektirten Veränderungen vermittelst blauer Linien vollständig in den Situations-Plan einzutragen.

§. 17. Bei der Beschlußnahme über die vorzunehmenden Veränderungen können die dadurch der Kommune erwachsenden Aufwendungen nicht unberücksichtigt bleiben. Neben dem Bedürfniß baulicher Verbesserungen des seitherigen Zustandes sind daher die Mittel der Gemeinde in Erwägung zu ziehen. Die vorzunehmenden Veränderungen sind, soweit darüber ein alleseitiges Einverständnis nicht vorhanden, Behufs Entscheidung der Königlichen Regierung nach Maaßgabe ihrer polizeilich mehreren oder minderen Dringlichkeit zu klassifizieren.

Kommen verschiedenartige Veränderungen, z.B. über die Verlegung einzelner Straßen oder deren Verlängerung in Vorschlag, von denen nur die eine oder andere ausführbar ist, ohne daß hierüber eine Einigung zu erzielen, so sind die verschiedenen Projekte in dem Situationsplane kenntlich zu machen und die für dieselben sprechenden Gründe Behufs Entscheidung der Königlichen Regierung in die Verhandlungen aufzunehmen.

§. 18. Gleichzeitig ist mit allen Eigenthümern der von den projektirten Veränderungen betroffenen Grundstücke zu verhandeln, um wo möglich deren unbedingte Zustimmung zu erlangen, oder die Bedingungen festzustellen, unter denen sie ihre Einwilligung ertheilen wollen: verweigert der Eigenthümer jede Zustimmung, so sind die Gründe des Widerspruchs aufzunehmen.

Dasselbe gilt von den, auf betreffenden Grundstücken eingetragenen Gläubigern. Ueberall ist dahin zu sehen, daß mit den, nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften gehörig legitimirten Eigenthümern und Gläubigern oder deren legitimirten Bevollmächtigten verhandelt und etwaigen, hierbei obwaltenden Mängeln auf dem kürzesten Wege schleunig abgeholfen werde.

§. 19. Die projektirten Veränderungen sind den Plänen gemäß abzustecken und ein entsprechendes Eintheilungs-Register zu fertigen; für jedes Grundstück ist eine Werthsberechnung über Zu- und Abgang nach dem Gutachten Sachverständiger aufzustellen und in das Register einzutragen.

§. 20. Um sicher zu stellen, daß kein Beteiligter übergangen werde, ist der von der Kommission (§. 13.) vorbehaltlich der Entscheidung der Königlichen Regierung aufgestellte Plan in gleicher Weise, wie im §. 8. vorgeschrieben, mit einer Frist von 8 Tagen für die zu erhebenden Einwendungen zu Jedermanns Einsicht auszulegen.

Inzwischen haben die Verhandlungen ihren Fortgang zu nehmen, so daß ein Aufenthalt dadurch nicht entsteht.

§. 21. Die abgeschlossenen Verhandlungen nebst den Plänen sind hierauf der Regierung zu überreichen, welche durch einen, mit Gründen ausgefertigten Beschluß den Retablissemens-Entwurf feststellt und den Beteiligten mit dem Bedeuten eröffnen läßt, daß etwaige Rekurs-Beschwerden Behufs Entscheidung durch das Ministerium binnen 10 Tagen bei der Ortspolizei-Behörde anzubringen sind.

Alsdann sind die vollständigen Verhandlungen und Pläne zur Beschlußnahme über den Retablissemens-Plan und die dagegen erhobenen Einwendungen nach Ablauf der Frist von der Königlichen Regierung mit ihrer gutachtlichen Äußerung einzureichen.

§. 22. Die Expropriation ist nur in dem Falle anzuwenden, wenn ein unbedingter Widerspruch erhoben oder für Ueberlassung des zur Durchführung des Planes nöthigen Grund und Bodens ein gegen die Schätzung der Sachverständigen für ganz unverhältnißmäßig zu erachtender Preis gefordert wird. Soweit sich dies, wie bei den Retablissemens-Plänen in der Regel der Fall sein wird, bereits bei den Verhandlungen über Feststellung der vorzunehmenden baulichen Veränderungen hinreichend herausgestellt hat, ist der Antrag auf Beilegung des Expropriationsrechts zur Beschleunigung der Sache mit dem Berichte über die, gegen die Entscheidung der Regierung erhobenen Beschwerden zu verbinden, damit unter Berücksichtigung der letztern ohne weiteren Verzug die landesherrliche Bestimmung eingeholt werde.

§. 23. Das vorbezeichnete Verfahren ist auch bei Retablissemens anzuwenden, welche etwa in Folge größerer Beschädigungen durch Wasserfluthen nothwendig werden möchten.

§. 24. Die Kosten für die Bearbeitung der Retablissemens-Pläne hat die betreffende Kommune aufzubringen.

Berlin, den 12. Mai 1855. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, v. d. Heydt.

Anhang 9

„Reglement für den Bau und die Unterhaltung der Gemeindewege im Regierungsbezirk Aachen“ vom 23.1.1856

in: Amtsblatt Regierung Aachen 1856, 22ff.

N. 63. § 1. Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, ihre Wege in guten polizeilichen Stand zu setzen und sie darin zu erhalten. Dieser gute polizeiliche Zustand erfordert, daß die Wege, soweit keine außerordentliche Naturereignisse vorübergehende Beschädigungen oder Hindernisse herbeiführen, zu jeder Zeit demjenigen Verkehr in genügender Weise dienen können, für welchen sie bestimmt sind. Wo dieser Zweck nicht anders als durch Anlage einer Steinbahn sich erreichen läßt, darf diese von den Gemeinden nicht versagt werden. Den Verwaltungsbehörden allein steht die Entscheidung zu, ob ein Weg im gehörigen Zustande befindlich ist, und welche besondere Arbeiten und Leistungen event. geschehen müssen, um ihn in gehörigen Zustand zu versetzen.

§ 2. Im Allgemeinen sollen die Gemeindefahrwege, abgesehen von den mit Staats-Prämien und unter Bewilligung der Wegegeldverhebung gebauten Gemeinde-Chauffeen, für welche besondere Bestimmungen gelten, in zwei Klassen zerfallen:

I. Hauptstraßen, berechnet für einen größeren Verkehr. Dahin gehören beispielsweise Straßen, welche hauptsächlich für den durchgehenden Verkehr bestimmt sind, oder welche den Verkehr der Gemeinden mit ihren Marktplätzen vermitteln, oder zum Anschlusse an eine Chauffee dienen sollen.

II. Einfache Verbindungswege zwischen benachbarten Ortschaften. In welche Klasse ein Weg gehört, entscheidet die Regierung. Rücksichtlich der weder zur ersten noch zur zweiten Klasse gehörenden öffentlichen Wege (Culturwege und Fußsteige) bewendet es bei den bisherigen gesetzlichen Vorschriften.

§ 3. Der Neubau und die Unterhaltung der Gemeindewege erfolgt durch Naturalleistungen der Gemeinde-Einwohner. Die Megerolle wird zu diesem Ende offen gelegt, und hat sich jeder Arbeitspflichtige binnen einer präklusivischen Frist von vierzehn Tagen zu erklären, ob er den auf ihn fallenden Antheil in natura ableisten, oder den Geldwerth entrichten wolle. Erfolgt eine solche Erklärung nicht, so wird das Letztere angenommen und die Einziehung des Beitrags in Geld bewirkt.

§ 4. Den Neubauten und den umfassenderen Wiederinstandsetzungen müssen Pläne und Kostenanschläge, von geprüften Sachverständigen gefertigt, zum Grunde gelegt und während der Bauausführung vom Kommunalbaumeister oder in Kreisen, in welchen keine Kommunalbaumeister vorhanden sind, von einem andern zu wählenden geprüften Baumeister überwacht werden. Die Ausführung erfolgt im Wege des Verdinges oder nach Umständen im Wege der Oekonomie.

§ 5. Die Sammlbürgermeister der Gemeinden, bei selbstständigen Gemeinden die Bürgermeister, sind verpflichtet, sich jährlich wenigstens einmal durch persönliche Einsichtnahme zu überzeugen, ob an den öffentlichen Wegen keine Usurpationen und Grenzverrückungen Statt gefunden haben. Ueber den Befund ist ein Protokoll aufzustellen, und wegen Wahrung des bisherigen Besitzstandes sowie wegen eventueller Verfolgung der Straffälligen das Nöthige sofort zu veranlassen.

§ 6. Können die alten Wege ganz oder theilweise bei den auszubauenden Strecken benutzt werden, so muß dieses geschehen; dort wo indeß Verlegungen nöthig sind, haben die Ortsbeamten dahin zu wirken, die Besitzer der betreffenden Grundstücke durch Austausch mit den Ländereien des alten Weges zur möglichst billigen Abtretung des zur Eröffnung des neuen Weges nothwendigen Landes zu bestimmen.

§ 7. Bleiben die desfalligen Verhandlungen jedoch fruchtlos, so darf, wenn die Abtretung von Privat-Grundstücken zur Herstellung polizeilicher Wegsamkeit von der Verwaltungsbehörde auf Grund tatsächlicher Gutachten als ein polizeiliches Bedürfnis anerkannt worden ist, die Inangriffnahme des Terrains und der Arbeiten durch die von einzelnen Grundbesitzern etwa erhobenen Einsprüche oder Entschädigungsforderungen nicht aufgehalten werden.

§ 8. Ist die Wahl der Richtung eines Weges getroffen, so kommt es darauf an, die Breite desselben festzusetzen. Bei dem im Regierungs-Bezirk Aachen allgemein gebrauchten breitspurigen Fußweg ist es notwendig, für die Wege 1. Klasse in der Regel eine Breite von 24 Fuß zwischen den Gräben zu geben. Für die Wege 2. Klasse genügt in der Regel eine Breite von 18 Fuß zwischen den Gräben.

§ 9. Was die Steigungen betrifft, so ist als Regel anzunehmen, daß sie unter 8 Zoll bleiben, und daß die größte Steigung 10 Zoll für die laufende Kuthe nicht übersteigen darf. Letztere Steigung ist aber auch soweit wie möglich zu vermeiden und nur im äußersten Nothfalle und nur auf kurze Strecken anzunehmen. Da wo die Wege in der Ebene fortgehen, müssen sie wegen des bessern Abflusses des Wassers ebenfalls mit einem abwechselnden Längengefälle von etwa $\frac{3}{4}$ Zoll per Kuthe angelegt werden.

§ 10. Es muß ferner die Trodenlegung der Wege erfolgen. Zur Erreichung dieses Zweckes sind im ebenen Terrain zu beiden Seiten Gräben von mindestens 1 Fuß Tiefe, 1 Fuß in der Sohle breit mit 1 $\frac{1}{2}$ füßiger Innen- und 1füßiger äußerer Böschung mit dem nöthigen Gefälle zu eröffnen, die erforderlichen Ueberläufe und Durchlässe zur Ableitung des Wassers (die ersteren möglich nach) anzulegen und die unentbehrlichen Brücken über vorhandene Gräben und Bäche zu bauen. Bei Durchflüssen und Einschnitten an Bergabhängen sind anstatt der sich leicht verschlammenden Gräben 3 Fuß breite gepflasterte Mulden anzulegen, damit die Bergschuttigkeit und das von den Höhen herabfließende Wasser nicht in das Grundbett eindringe. Wo der Straßenkörper höher als die anliegenden Uändereien liegt, fallen, wenn der Auftrag mehr als 1 Fuß Höhe hat, die Gräben ganz weg und werden bei geringerer Höhe des Auftrags nur so tief gegraben, daß die Böschung nach der Straße hin 1 Fuß Höhe erhält. Die Böschungen des Grabens und auf beiden Seiten der Road desselben in einer Breite von etwa 6 Zoll sind Behufs der Haltbarkeit derselben mit Gras zu besäen, oder, was noch besser ist, mit abgedeckten Rasen zu belegen.

§ 11. Nach Herstellung des Straßen-Planums (Grundbettes) erfolgt die Aufbringung der Stein- oder Kiesel-Decke, deren Stärke bei Kiesstraßen 4 bis 6 Zoll, dahingegen bei Anwendung von kleinen geschlagenen Steinen nicht unter 4 Zoll betragen muß. Ob die Anwendung größerer Steine zu Packlagen oder anderer Materialien notwendig ist, bleibt für jeden Einzelfall weiterer Bestimmung vorbehalten.

§ 12. Die Breite der Steinbahn auf Wegen erster Klasse ist auf mindestens 12 Fuß festzusetzen. Bei stark befahrenen Wegen kann dieselbe bis 16 Fuß vermehrt werden. Für Wege 2. Klasse, welche eine Steinbahn erhalten, ist die Breite derselben auf 10 bis 12 Fuß zu bestimmen. Die Steinbahn ist in der Mitte des Planums anzulegen, so daß zu beiden Seiten der Steinbahn gleich breite Bankette bleiben. Das zur Thalseite gelegene Bankett ist zum Niederlegen der Materialien zur Unterhaltung der Steinbahn und das an der entgegengesetzten Seite gelegene Bankett für die Fußgänger bestimmt.

§ 13. Längs steilen Bergabhängen und wo der Weg höher als 4 Fuß über dem natürlichen Grund und Boden liegt, ist der Rand desselben zur Thalseite in einer Entfernung von 6 Fuß von einander mit Bäumen zu bepflanzen; wo keine Pflanzungen, welche die Schutzeländer vertreten sollen, aufkommen können, sind Schutzeländer anzulegen. Wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, sollen die Gemeinewege in angemessenen Zwischenräumen soweit mit Bäumen bepflanzt werden, daß daraus die Richtung der Straße erkannt werden kann.

§ 14. Durch die Arbeiten, wie sie vorstehend angeordnet worden sind, wird für die Instandsetzung der Gemeinewege gesorgt. Es muß aber nicht minder auch für die Unterhaltung der ausgebauten Wege Sorge getragen werden. Zu dem Ende kann die Anstellung von qualifizierten Wegwärtern erforderlich sein, welche nach Maßgabe des Bedürfnisses von uns verfügt werden wird.

§ 15. Für die versteinerten Wege muß im Herbst eine bestimmte, nach Maßgabe des Verkehrs und mit Rücksicht auf die Lage der Fahrbahn zu ermittelnde Menge zer Schlagener Steine oder Riesel angefahren und auf einer Seite des Weges auf dem Bankett regelmäßig aufgesetzt werden.

Die Fahrbahn der Wege muß bei nasser Witterung abgeschlammmt und die darin entfallenden Gesteine mit zer Schlagenen Steinen oder Riesel ausgefüllt werden.

Aachen, den 23. Januar 1856.

Königliche Regierung.

Anhang 10

„Bezirkspolizeiverordnung in Betreff der Gemeindewege im Regierungsbezirk Aachen“ vom 23.1.1856

in: Amtsblatt der Regierung Aachen 1856, 24ff.

N. 64. Die unterzeichnete königliche Regierung, nach Einsicht und auf Grund des Beschlusses der Landesregierung in Betreff der Gemeindewege im Regierungsbezirk Aachen. § 6 lit. b und des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850

erläßt behufs besserer Wahrnehmung der Polizei auf den Gemeindewegen des Regierungsbezirks folgende, für den ganzen Umfang desselben gültige polizeiliche Vorschriften.

1. Niemand darf längs den öffentlichen Gemeinde-Wegen innerhalb einer Entfernung von 10 Fuß vom äußern Grabenrand Mauern und Gebäude errichten, oder hochstämmige Bäume pflanzen und innerhalb einer Entfernung von zwei Fuß vom äußeren Grabenrande Zäune und Gitter errichten, oder Hecken und Strauchholz pflanzen, ohne bei dem Bürgermeister das Alignement dazu nachgesucht und erhalten zu haben.

Die ohne eine solche Erlaubniß ausgeführten Bauten und Pflanzungen werden nöthigenfalls, im Zwangswege auf Kosten des Zuwiderhandelnden beseitigt.

2. Niemand darf längs den öffentlichen Gemeindewegen innerhalb einer Entfernung vom äußern Grabenrand von 10 Fuß, Hecken höher als vier Fuß ziehen und näher als zwei Fuß von der Gränze der Wege pflanzen.
3. Niemand darf das Wasser in den Pfählen neben den Wegen höher als zwölf Zoll unter der Wölbung derselben aufstauen, oder gar über die Straßen leiten, ebenso darf Niemand die Jauche und das Regenwasser aus den Gehöften auf oder über die Wege abfließen lassen.
4. Niemand darf öffentliche Wege, Dämme oder Brücken oder die dazu gehörigen Anlagen als Baumpflanzungen, Hecken, Geländer, Gräben, Durchlässe, Wälle, Wegweiser, Meilenzeiger, Tafeln, Pfeil- und Baumpfähle, Merk- und Warnungszeichen, Strohwische u. dgl. zerstören oder beschädigen, unkenntlich machen oder wegnehmen.

Ferner ist es verboten

5. Pflüge, Eggen, falls diese nicht umgekehrt werden, und sonstige Geräthe oder Holz über öffentliche Wege ohne Unterlage zu schleppen, oder die genannten und ähnliche Gegenstände, sowie Steine, Dünger, Streufl, Unkraut, Scherben, Kehrrieh oder andern Unrath auf öffentliche Wege und Plätze zu legen oder zu werfen, wenn auch der Verkehr dadurch nicht gehemmt werden sollte; /
 6. bei nasser Witterung und bei aufgeweichtem Zustand der Wege neben der Steindecke zu fahren; zu reiten oder Vieh zu treiben oder auf andere Art die Banketts und Böschungen zu beschädigen;
 7. die Seitengräben und Quer-Abzugsgräben mit Erde, Rasen, Zweigen u. dgl. auszufüllen, und den Wasserabfluß zu hemmen;
 8. die öffentlichen Wege durch Abgraben oder Abpflügen in ihrem Bestande zu verringern, Steine, Kies oder sonstiges Material von denselben wegzunehmen;
 9. die Fahrbahn durch Anhalten des Fuhrwerks zu versperren oder die Wege überhaupt durch unvorsichtiges Aufstellen der Karren und Wagen für die Vorübergehenden, besonders zur Nachtzeit gefährlich zu machen.
- Jeder, sei er Eigenthümer oder Pächter, ist verpflichtet,
10. die längs den Wegen stehenden Hecken jährlich vor dem 15. April auf die Höhe von vier Fuß zu kürzen und zu beschneiden und alle hochstämmigen Bäume, welche weniger als sechs Fuß von der Grenze (dem äußern Grabenrand) der Wege entfernt stehen, bis auf eine Höhe von zwölf Fuß auszuästen.
- Nach Ablauf dieses Termins werden die Arbeiten, außer der verwirkten Strafe, auf Kosten der Säumnigen auf Anordnung der Ortsbehörde ausgeführt.
11. Die Fuhrleute dürfen sich während des Fahrens nicht von ihrem Fuhrwerk entfernen, sie dürfen auf demselben nicht schlafen, müssen das Leitseil in der Hand haben oder auf einem der Zugthiere oder in ihrer unmittelbaren Nähe bleiben und das Gespann fortwährend unter Aufsicht halten.
 12. Wer sich von seinem, auf öffentlichen Wegen und Plätzen angespannt oder angeschirrt stehenden Zugthieren entfernen muß, hat die Aufsicht darüber einem zuverlässigen Stellvertreter zu übergeben, oder wo dies nicht angeht, die sonstigen zur Verhütung von Unglück erforderlichen Vorsichtsmaßregeln durch Absträngen, Anbinden u. dergl. der Zugpferde zu treffen.
 13. Den ordinairten und Extra-Posten muß jedes andere Fuhrwerk auf den Stoß in das Horn ausweichen.
- Fuhrwerke, welche sich begegnen, müssen sich nach der rechten Seite hin halb ausweichen. Denjenigen, welche einen Berg oder eine steile Anhöhe herunterfahren, muß jedoch von den Hinauffahrenden ganz ausgewichen werden.
- Von zwei Fuhrwerken, die sich einholen, muß das vordere nach der linken Seite hin soweit ausbiegen, daß das nachfolgende zur rechten Seite mit halber Spur vorbeifahren kann.
- Schluß-Bestimmungen.
14. Wer den vorstehend sub 1 bis incl. 13 enthaltenen Verbotten und Vorschriften zuwiderhandelt, wird, insofern er dadurch nicht härtere oder andere Strafen verwickelt hat, mit einer Geldstrafe von 10 Sgr. bis 10 Thlr. oder im Unvermögensfalle mit verhältnismäßiger Gefängnißstrafe bis zu 14 Tagen belegt.
 15. Sämmtliche Polizeibeamte, Wegewärter, Feld- und Forstwärter, sowie die königliche Gendarmarie haben die Befolgung vorstehender Vorschriften zu überwachen und gegen die Kontravenienten zu protokollieren.
 16. Alle dieser durch unser Amtsblatt zur öffentlichen Kenntniß zu bringenden Bezirkspolizei-Verordnung etwa entgegenstehenden Bestimmungen einzelner Lokal-Polizeireglements werden hierdurch aufgehoben.

Nachen, den 23. Januar 1856.

Königliche Regierung.

Anhang 11

Gesetz betreffend „die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften“ in Preußen vom 2.7. 1875 (sog. „Fluchtliniengesetz“) (in Auszügen)

§ 11 Mit dem Tage, an welchem die im § 8 vorgeschriebene Offenlegung beginnt, tritt die Beschränkung des Grundeigenthümers, daß Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, endgültig ein. Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgelegte Straßenfluchtlinien für Straßen und Plätze bestimmte Grundfläche dem Eigenthümer zu entziehen.

§ 12 Durch Ortsstatut kann festgelegt werden, daß an Straßen oder Straßentheilen, welche noch nicht gemäß den baupolizeilichen Bestimmungen des Orts für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Straßen eine Ausgang haben, nicht errichtet werden dürfen.

Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen und bedarf der Bestätigung des Bezirksrathes. Gegen den Beschluß des Bezirksrathes ist innerhalb einer Präklusivfrist von einundzwanzig Tagen die Beschwerde bei dem Provinzialrathе zulässig.

Nach erfolgter Bestätigung ist das Statut in ortsüblicher Art bekanntzumachen.

§ 13 Eine Entschädigung kann wegen der nach den Bestimmungen des § 12 eintretenden Beschränkung der Baufreiheit überhaupt nicht, und wegen Entziehung oder Beschränkung des von der Festsetzung neuer Fluchtlinien betroffenen Grundeigenthums nur in folgenden Fällen gefordert werden:

1. wenn die zu Straßen und Plätzen bestimmten Grundflächen auf Verlangen der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr abgetreten werden;
2. wenn die Straßen- oder Baufluchtlinie vorhandene Gebäude trifft und das Grundstück bis zu der neuen Fluchtlinie von Gebäuden freigelegt wird;
3. wenn die Straßenfluchtlinie einer neu anzulegenden Straße ein unbautes, 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 fertig gestellten anderen Straße belegen ist, und die Bebauung in der Fluchtlinie der neuen Straße erfolgt.

Die Entschädigung wird in allen Fällen wegen der zu Straßen und Plätzen bestimmten Grundfläche für Entziehung des Grundeigenthums gewährt. Außerdem wird in denjenigen Fällen der Nr. 2, in welchen es sich um eine Beschränkung des Grundeigenthums infolge der Festsetzung einer von der Straßenfluchtlinie verschiedenen Baufluchtlinie handelt, für die Beschränkung des bebaut gewesenen Theiles des Grundeigent-

A. Darstellung des gegenwärtigen Zustandes.

I. Situations-Pläne.

§. 3. Der Maßstab, in welchem die Situations-Pläne (Fluchtlinien- und Bebauungs-Pläne) entworfen werden, darf in der Regel nicht kleiner sein, als 1:1000. Zusammenhängende Straßenzüge sind im Zusammenhange zur Darstellung zu bringen. Erhalten in Folge dessen größere Bebauungspläne eine für ihre Benutzung unbecqueme Ausdehnung (§. 12), so darf für dieselben zwar ein kleinerer Maßstab, bis 1:2500, angewendet werden, es ist in diesem Falle aber für jede Straße, deren Fluchtlinien festgesetzt werden sollen, ein besonderer Fluchtlinien-Plan im Maßstabe von mindestens 1:1000 beizubringen.

Jedes Projekt erfordert die Beifügung eines Uebersichts-Planes, für welchen ein vorhandener gedruckter oder gezeichneter Plan oder auch ein Auszug aus einem solchen verwendet werden kann.

§. 4. Durch die Situations-Pläne soll das in Betracht zu ziehende Terrain mit seinen Umgebungen in solcher Ausdehnung dargestellt werden, daß die im Interesse des Verkehrs, der Feuer-sicherheit und der öffentlichen Gesundheit zu stellenden Anforderungen (§. 3 des Gesetzes vom 2. Juli 1875) ausreichend beurtheilt werden können.

Alle vorhandenen Baulichkeiten, Straßen, Wege, Höfe, Gärten, Brunnen, offene und verdeckte Abwässerungen *z.*, ferner alle Gemarkungs-, Besitzlands- und Kulturgrenzen müssen in den Plänen mit schwarzen Linien dargestellt und, soweit es zur Deutlichkeit erforderlich, mit charakterisirenden Farben, jedoch nur blau angelegt sein. In die Situations-Pläne sind ferner die Nummern oder sonstigen Bezeichnungen, welche die einzelnen Grundstücke im Grundbuche, beziehungsweise, wo Grundbücher nicht vorhanden sind, im Grundsteuer-Kataster führen und die Namen der Eigenthümer einzuschreiben.

Die auf den gegenwärtigen Zustand bezüglichen Schriftzeichen und Zahlen sind schwarz zu schreiben. Jeder Plan ist mit der geographischen Nordlinie und einem Maßstabe zu versehen.

II. Höhen-Angaben.

§. 5. Die Höhen-Angaben müssen sich auf einen speziell zu bezeichnenden, möglichst allgemein bekannten festen Punkt, etwa auf den Nullpunkt eines in der Nähe befindlichen Pegels, am besten auf den Nullpunkt des Amsterdamer Pegels beziehen und ausschließlich in positiven Zahlen erscheinen.

Von jeder in einem Fluchtlinien- oder Bebauungs-Plan projektirten Straße ist, insofern nicht nach den Ausnahme-Bestimmungen des §. 13 davon abgesehen werden darf, ein Längen-Profil im Längen-Maßstabe des dazu gehörigen Situations-Planes und im Höhen-Maßstabe von 1:100 beizubringen.

Die Linie des in der Regel durch die Mitte des Straßendamms zu legenden und in Stationen von je 100 m. Länge mit den erforderlichen Zwischen-Stationen von mindestens je 50 m. Entfernung einzutheilenden Nivellements-Zuges ist mit ihrer Stationirung in den zugehörigen Situations-Plänen roth punkirt anzugeben.

Wo erhebliche Aenderungen in der Terrain-Oberfläche in Aussicht genommen werden, oder wo nahe liegende Gebäude, Mauern, abgehende Wege *z.* eine besondere Berücksichtigung verlangen, sind Quer-Profile aufzunehmen. Diese sind in einem Maßstabe, der nicht kleiner als 1:250 sein darf, zu zeichnen und zur Numerirung, sowie zu den Ordinaten des Längen-Profiles übersichtlich in Beziehung zu bringen. Sind dieselben nicht recht-

winklig zum Haupt-Nivellement aufgenommen, so ist ihre Lage auch im Situations-Plane anzugeben.

Zu den Bebauungs-Plänen ist außerdem bei hüclicm oder gebirgigem Terrain auf Grund eines Nivellements-Meßes die Gestaltung der Terrain-Oberfläche durch Horizontal-Kurven in Höhen-Abständen von je 1 m. bis 5 m. mittelst schwarz punktirter Linien und beige-schriebenen Höhenzahlen übersichtlich darzustellen.

Alle Höhenzahlen werden in Metern angegeben und auf zwei Dezimalstellen abgerundet.

§. 6. Aus den Höhen-Angaben muß die Höhenlage sowohl der vorhandenen Straßen und Wege, als auch ihrer Umgebungen in solcher Ausdehnung hervorgehen, daß die Forderungen des Verkehrs und der zukünftigen Entwässerung, nicht minder die Bedingungen einer etwaigen späteren Fortsetzung vollständig beurtheilt werden können.

Die höchsten und niedrigsten Stände aller Gewässer, welche auf die projectirten Anlagen von Einfluß sein können, sowie vorhandene Fachbäume und Pegel, insbesondere die Grundwasserstände, soweit deren Ermittlung bereits ausgeführt ist, oder im speziellen Falle nothwendig erscheint, die Tiefen der etwa vor kommenden Moore oder sonstiger, die Straßen-Anlegung benachtheiligender Bodenschichten, die Thüschwelle der vorhandenen Gebäude, die Schienenhöhe nahe liegender Eisenbahnen zc., ebenso alle Festpunkte, an welche das Nivellement angeschlossen worden, müssen in den Profilen vollständig bezeichnet sein. In denselben werden die Wasserpiegel blau ausgezogen und beschrieben, dagegen alle sonstigen bestehenden Gegenstände, nicht minder die Ordinaten in schwarzer Farbe und Schrift angegeben, die Terrain-Linien braun unterwaschen, die Bodenschichten mit charakterisirenden Farben angelegt.

B. Darstellung des Zustandes, welcher durch die nach Maßgabe der beabsichtigten Fluchtlinien-Festsetzung erfolgte Anlegung von Straßen und Plätzen herbeigeführt werden soll.

Allgemeines.

§. 7. Die Aufstellung der Projekte bedingt eine sorgfältige Erwägung der gegenwärtig vorhandenen, sowie des in der näheren Zukunft voraussichtlich eintretenden öffentlichen Bedürfnisses unter besonderer Berücksichtigung der in dem §. 3 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 hervorgehobenen Gesichtspunkte.

Im Interesse der Förderung der öffentlichen Gesundheit und Feuer-sicherheit ist auch auf eine zweckmäßige Vertheilung der öffentlichen Plätze sowie der Brunnen Bedacht zu nehmen.

Betreffs der Straßenbreiten empfiehlt es sich, bei neuen Straßen-Anlagen die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist,

- a. bei Straßen, welche als Hauptadern des Verkehrs die Entwicklung eines lebhaften und durchgehenden Verkehrs erwarten lassen, nicht unter 80 m.,
- b. bei Nebenverkehrs-Straßen von beträchtlicher Länge nicht unter 20 m.,
- c. bei allen anderen Straßen nicht unter 12 m.

anzunehmen.

Bei den unter a. und b. bezeichneten Straßen ist ein Längen-Gefälle von nicht mehr als 1:50, bez. von 1:40, bei Rainsteinen ein solches von nicht weniger als 1:200 nach Möglichkeit anzustreben.

Besonderes.

I. Situations-Pläne.

§. 8. Die anzulegenden oder zu verändernden Straßen und Plätze sind in dem Uebersichts-Plane mit rother Farbe deutlich zu bezeichnen.

In die Situations-Pläne sind die projektirten Bau-Fluchtlinien mit kräftigen zinnoberrothen Strichen einzutragen. Fallen dieselben mit den Straßen-Fluchtlinien nicht zusammen, so sind die letztern mit minder kräftigen Strichen auszuführen und ist der Raum zwischen beiden blaßgrün anzulegen. Die projektirten Kinnsteine werden durch scharfe dunkelblaue Linien, verdeckte Abwässerungen punktirt, unter Bezeichnung der Gefäll-Richtung mittelst blauer Pfeile, angedeutet, die Straßen und öffentliche Plätze blaßroth, diejenigen Straßenseiten, welche nicht bebaut werden sollen, grün angelegt. Vorhandene Gebäude oder Theile derselben, welche bei der späteren nach Maßgabe der Fluchtlinien-Festsetzung erfolgenden Freilegung nicht beseitigt zu werden brauchen, sind in ihren charakterisirenden Farben dunkler anzulegen, als die abzubrechenden.

Die Namen, Nummern oder sonstigen Bezeichnungen der projektirten Straßen und Plätze, ingleichen die Breiten derselben werden mit zinnoberrothen Schriftzeichen und Zahlen in die Situations-Pläne eingeschrieben.

II. Höhen-Angaben.

§. 9. In den Längen-Profilen werden die projektirten Höhenlagen der Straßenzüge, speziell die Kronen-Linien der künftigen Straßenbefestigung mit zinnoberrothen Linien ausgezogen und die Austräge blaßroth, die Abträge grau angelegt. In dieselben sind ferner die Brücken, Durchlässe, unterirdischen Wasserabzüge u. unter Angabe der lichten Weiten und Höhen einzutragen.

An allen Dreypunkten der Gefälle, an sämmtlichen Kreuzungs- oder Abzweigungspunkten von Straßen und an sonst charakteristischen Stellen werden die betreffenden Ordinaten zinnoberroth ausgezogen und mit den zugehörigen Zahlen ebenso beschrieben. Dagegen erhalten die auf die Abwässerung bezüglichen Höhenzahlen die blaue Farbe.

Die Längen der Straßenzüge von einem Dreypunkte des Gefalles bis zum nächstfolgenden werden, zusammen mit der Verhältnißzahl des Gefalles in zinnoberrother Farbe über das Profil, die Namen, Nummern oder sonstigen Bezeichnungen der Straßen, übereinstimmend mit dem Situations-Plane, über oder unter dasselbe geschrieben.

Wenn zu einem Situations-Plane mehrere Längen-Profile gehören, so ist auf eine deutliche und übereinstimmende Bezeichnung der Anschließpunkte unter schärferer Hervorhebung der Anschließ-Ordinate zu achten.

§. 10. Von jeder Straße, deren Fluchtlinien festgestellt werden sollen, sind mindestens so viele Quer-Profile zu entwerfen, wie dieselbe von einander abweichende Breiten erhält. Wo die im §. 5 angegebenen besonderen Verhältnisse obwalten, sind die Quer-Profile entsprechend zu vermehren und zu erweitern.

Die graphische Behandlung der Quer-Profile entspricht derjenigen der Längen-Profile.

III. Erläuternde Schriftstücke.

§. 11. Den Fluchtlinien- und Bebauungs-Plänen sind schriftliche Erläuterungen beizufügen, in welchen unter Darlegung der bisherigen Beschaffenheit, Vermuthungs-Art und Entwässerung des zu bebauenden Terrains und der Veranlassung zur Aufstellung

des Projekts die bezüglich der Lage, Breite und sonstigen Einrichtung der Straßen, der Entwässerung derselben zc. beabsichtigten Anordnungen zu beschreiben und, wo es erforderlich ist, eingehend zu motiviren sind.

Dem Erläuterungs-Bericht sind beizufügen:

1) Ein Straßen-Verzeichniß, d. i. eine tabellarisch geordnete Uebersicht der Straßen und Plätze, welche verändert, verlängert oder neu angelegt werden sollen.

In das Verzeichniß sind aufzunehmen:

- a. die Namen, Nummern oder sonstigen Bezeichnungen,
- b. die Breiten jeder Straße zwischen den Hausflucht- bez. den Straßen-Fluchtlinien,
- c. die Gefäll-Verhältnisse und Längen-Ausdehnung der Straßen nach ihren verschiedenartigen Abschnitten und im Ganzen.

2) Ein Vermessungs-Register des von der Festsetzung der neuen Fluchtlinien betroffenen Grundeigenthums.

Dasselbe muß gleichfalls tabellarisch geordnet, unter angemessener Bezugnahme auf den Situations-Plan und das Straßen-verzeichniß enthalten:

- a. den Namen, Wohnort zc. des beteiligten Eigenthümers,
- b. die Nummer oder sonstige Bezeichnung, welche das Grundstück im Grundbuche bez. im Grund-Steuerkataster führt,
- c. die Größe der zu Straßen und Plätzen für den öffentlichen Verkehr abzutretenden Grundflächen,
- d. deren Benützungsort,
- e. die Bezeichnung und Beschreibung der vorhandenen Gebäude oder Gebäudetheile, welche von einer Straßen- oder Bau-Fluchtlinie getroffen werden oder sonst zur Freilegung derselben beseitigt werden müssen,
- f. die Größe der Restgrundstücke,
- g. die Angabe, ob dieselben nach den baupolizeilichen Vorschriften des Orts noch zur Bebauung geeignet bleiben oder nicht.

§. 12. Die Zeichnungen und Schriftstücke sind nicht gerollt, vielmehr in einer Mappe oder in aktenmäßigem Formate zur Vorlage zu bringen. Den einzelnen Plänen, welche auf Leinwand zu ziehen, mindestens aber mit Band einzufassen sind, ist kein größeres Format, als dasjenige von 0,50 zu 0,66 m. zu geben, und sind dieselben erforderlichen Falls klappenartig aneinander zu fügen.

Ausnahme-Bestimmungen.

§. 13. Die beizubringenden Vorlagen können auf einen Situations-Plan mit den erforderlichen Erläuterungen beschränkt bleiben:

- a. bei einer einfachen Regulirung oder Veränderung vorhandener Straßen, mit der eine Veränderung in der Höhenlage des Straßendamms nicht verbunden ist,
- b. bei einer nicht erheblichen Erweiterung ländlicher Ortschaften und kleiner Städte, die nicht in unmittelbarer Nähe großer Städte liegen, sofern die Erweiterung nicht zu größeren Fabrikanlagen, zu Eisenbahnhöfen, Begräbnisstätten oder sonstigen Anlagen, die auf die Feuerficherheit, die Verkehrsverhältnisse und die öffentliche Gesundheit von Einfluß sein können, in Beziehung stehen,
- c. bei einer Fluchtlinien-Festsetzung, die wegen besonderer Dringlichkeit schnellig zu erfolgen hat, und für die nach dem übereinstimmenden Urtheile des Vorstandes und der Vertretung der Gemeinde, sowie der Ortspolizei-Behörde die Vorbringung ausführlicherer Vorlagen entbehrlich erscheint.

Außerdem bleibt es derjenigen Behörde, welche zunächst über die Fluchtlinien-Festsetzung zu befinden hat, vorbehalten, in sonstigen besonders motivirten Fällen die Vereinfachung der Vorlagen ausnahmsweise für zulässig zu erklären und zu bestimmen, welche Theile der vorstehenden Vorschriften (§§. 1—12) unausgeführt bleiben dürfen.

In allen diesen Ausnahmefällen einschließlich der unter a., b. und c. aufgeführten kann von den Behörden, die über die Fluchtlinien-Festsetzung nach dem Gesetze vom 2. Juli 1875 zu beschließen haben, in jedem Stadium des Verfahrens die weitere Vervollständigung der Vorlagen nach Maßgabe der in den §§. 1—12 gegebenen Vorschriften gefordert werden.

Berlin, den 28. Mai 1876.

Der Minister für Handel, Gewerbe u.

Dr. Henrich.

Anhang 13

Gesetz „über die gerichtliche Entsetzung aus dem Eigenthume, wegen des öffentlichen Nutzens“ vom 8. März 1810, deutsche Fassung vom 5.1.1822

Das sogenannte „Expropriations-Gesetz“ in der aus dem Französischen übernommenen Fassung der Königl. Preußischen Regierung vom 31. Dezember 1821.

Die Übersetzung der französischen Amtsbezeichnungen ist im Originaltext durch Fußnoten geregelt.

Da das französische Gesetz vom 8. März 1810 über die Expropriationen wegen des öffentlichen Nutzens, durch die Verordnung des Königlichen Staatsministeriums vom 20. Juli 1818. §. 13. (Düsseldorfer Amtsblatt, Jgg. 1818, Nro. 40.; Clever Amtsblatt Jgg. 1818. Nro. 37.) auch für das Herzogthum Berg verbindlich erklärt, und durch eine spätere Ministerial-Verfügung vom 23. Juli 1821 auf die gegenwärtig bestehenden Behörden angepaßt worden ist; so sehen wir uns dadurch veranlaßt, das Gesetz selbst in deutscher Uebersetzung, mit beigefügten Erläuterungen, zur Nachricht des Publikums und zur Nachachtung der Behörden hierunter bekannt zu machen.

Düsseldorf, den 1. Januar. 1822.

Königl. Preuß. Regierung.

Gesetz über die gerichtliche Entsetzung aus dem Eigenthume, wegen des öffentlichen Nutzens, vom 8. März 1810

Titel I. Einleitende Bestimmungen.

Art. 1. Die gerichtliche Entsetzung aus dem Eigenthume (Expropriation) wegen des gemeinen Nutzens, wird durch die Justiz-Behörde bewirkt.

Art. 2. Die Gerichte dürfen die Expropriation nicht eher aussprechen, deren Nutzen in den durch das Gesetz bestimmten Formen erwiesen ist.

Art. 3. Diese Formen bestehen:

1) in dem kaiserlichen Dekret¹, wodurch allein öffentliche Arbeiten, oder Ankäufe von Grundstücken oder Gebäuden, bestimmt für Zwecke des gemeinen Nutzens, verordnet werden können;

2) in der Verhandlung des Präfekts² welche die Stellen oder Grundstücke bezeichnet, auf welchen die Arbeiten Statt finden sollen, wenn diese Bezeichnung nicht aus dem Dekrete selbst hervorgeht, und in dem ferneren Beschlusse, worin der Präfekt² das Privateigenthum bestimmt, worauf die Expropriation anwendbar ist.

Art. 4. Diese Anwendung kann auf keinerlei Privat-Eigenthum eher gemacht werden, bis die Beteiligten in Stand gesetzt worden sind, ihre Einreden nach den hierunter ausgesprochenen Regeln, vorzubringen.

II. Von den Entschädigungen.

Art 16. In allen Fällen, wo die Expropriation rechtmäßig erkannt oder entschieden wird, und wo die Partheien nur über den Betrag der den Eigenthümern gebührenden Entschädigungen uneins bleiben, bestimmt das Gericht den Betrag dieser Entschädigungen, mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Pächte, auf die Kaufkontrakte der zunächst vorherigen Zeit, entweder von denselben Grundstücken, oder von benachbarten Grundstücken derselben Qualität, auf die Mutterrollen, und alle andere Urkunden, die dasselbe beizubringen vermag.

Art. 17. Werden diese Angaben unzulänglich befunden, um dem Gerichte Auskunft zu geben, so kann dasselbe von Amtswegen einen oder drei Sachverständige ernennen: ihr Vortrag bindet das Gericht keineswegs und dient nur zum Anhalt.

Art. 18. Im Falle dritte Betheiligte vorhanden sind, als Nutznießer, Pächter oder Miether, so ist der Eigenthümer gehalten, sie vor Bestimmung der Entschädigung beizuladen, um an den darauf sich beziehenden Verhandlungen, so weit dieselbe sie betreffen, Antheil zu nehmen; geschieht dies nicht, so bleibt er allein zu den Entschädigungen verbindlich, welche diese letztern fordern können.

Die Entschädigungen der betheiligten Dritten, mögen sie eingeladen werden, oder selbst auftreten, werden in derselben Art bestimmt, wie jene der Eigenthümer.

Art. 19. Vor der Ermittlung der Entschädigungen, und wenn über die Entsetzung aus dem Eigenthume an und für sich kein Streit obwaltet, kann das Tribunal, nach der Natur und der Dringlichkeit der Arbeit, die vorläufige Einsetzung der Verwaltung in den Besitz verordnen: sein Urtheil ist exekutorisch, mag auch Appellation oder Opposition eingelegt werden.

III. Von der Bezahlung.

Art 20. Jeder aus dem Besitz gesetzte Eigenthümer wird gemäß dem Art. 545. des Civil-Gesetzbuches entschädigt.

Wenn besondere Umstände die unmittelbare Zahlung der ganzen oder theilweisen Entschädigung verhindern, so werden vom Tage der Besiztentsetzung an, nach Maßgabe der vorläufigen oder schließlichen Ermittlung der Entschädigung Zinsen berechnet, und von sechs zu sechs Monaten bezahlt, jedoch darf die Ablegung des Kapitals, ohne Zustimmung der Eigenthümer, nicht über drei Jahre verzögert werden.

Art. 21. Sind Zinsen verfallen, aber von den schuldenden Verwaltungs-Behörden nicht bezahlt worden, oder ist das Entschädigungskapital, oder ein Theil desselben nicht in den drei Jahren oder in den durch Vertrag festgesetzten Fristen, abgelegt worden, so können die Eigenthümer oder andere Betheiligte der Domänen-Verwaltung², in der Person des Direktors desjenigen Departements¹³, worin die Besizungen liegen, eine die verschuldeten Summen enthaltende Denkschrift, mit den Belegen, überreichen. Diese Eingabe wird durch einen Empfangsschein des Direktors, oder durch einen Akt des Gerichtsvollziehers konstatiert.

Wird während den darauf folgenden dreißig Tagen die Bezahlung nicht geleistet, so können die Eigenthümer oder andere Betheilte, die Domänen-Verwaltung² vor das Tribunal laden, um dort zur Bezahlung der ihnen verschuldeten Summen, auf Rechnung der im Rückstande gebliebenen Verwaltung, und vorbehaltlich des im Art. 24. erwähnten Ersatzes, verurtheilt zu werden.

Art. 22. Bevor auf die Rekursklage gegen die Domänen-Verwaltung erkannt wird, kann der Kaiserliche Prokurator⁸ auf eine Vertagung von einem bis zwei Monaten antragen, um den Großrichter (Justiz-Minister) davon in Kenntniß zu setzen, welche Vertagung in diesem Falle von dem Tribunal ausgesprochen werden muß.

Art. 23. Ist während dieser Vertagung keine Maßregel der Verwaltung zur Bewirkung der Bezahlung ergriffen worden, so urtheilt das Tribunal⁹ nach Ablauf der Frist.

Art. 24. Hat die Domänen-Verwaltung, in Folge der gegen sie gemäß obiger Bestimmungen ausgesprochenen Verurtheilungen, ihre eigenen Gelder für Rechnungen anderer Verwaltungen verausgabt, so wendet sich dieselbe an das Gouvernement, welches ihr Ersatzleistung oder Aufrechnung, in gehöriger Art, bewirkt.

Titel IV. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 25. In allen Fällen, wo Hypotheken auf dem Grundeigenthume haften, Arrestschläge oder Oppositionen von Dritten gegen die Ausbezahlung der Gelder in die Hände des entsetzten Eigenthümers, oder der Nutznießer, oder ausgesetzter Pächter, vorgebracht werden, sollen die verschuldeten Summen in den Verfallsterminen deponirt werden, damit über deren Verwendung oder Vertheilung nach der Ordnung und nach Vorschrift des gemeinen Rechtes in der Folge verfügt werden kann.

Art. 26. Jedesmal, wo Rekurs an das Tribunal genommen wird, sei es um die Verordnng der Besiztentsetzung zu bewirken, oder dagegen Opposition einzulegen, sei es wegen der Entschädigungs-Bestimmung, sei es zur Erlangung der Bezahlung, sei es um die Umschreibung der Hypothek auf andere als die abgetretenen Grundstücke zu bewirken, geschieht die Prozedur summarisch: die Einregistrirung der Verhandlung, wobei dieses erforderlich ist, geschieht unentgeltlich.

Der Kaiserliche Prokurator⁸ wird jedesmal vor der Aburtheilung, sowohl bei den Vorbescheiden als Endurtheilen, gehört.

Art. 27. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 16ten September 1807, oder jedes andern, welche gegenwärtigen entgegen sind, sind hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, den 30. Dezember. 1821.

Königl. Preuß. Regierung.

1) Jetzt: Königl. Verordnung oder Kabinets-Ordre.

2) Jetzt: Regierung.

3) Bürgermeisters.

4) Des Landrathes.

- 5) Gemäß einer Verfügung des Königl. Geheimen Staatsministeriums vom 23. Juli 1821 wird die Kommission aus folgenden Mitgliedern zusammengesetzt:
1. Dem Landrathe, als Vorsitzenden,
 2. dem Bürgermeister, in dessen Verwaltungs-Bezirke die Grundstücke liegen, gegen deren Wegnahme reklamirt wird;
 3. einem Baubeamten, welchen die Königl. Regierung zu bezeichnen hat.
 4. An die Stelle der zwei Mitglieder des nicht mehr bestehenden Bezirks-Rathes sollen zwei Eingesessene des Kreises treten, welche durch Rechtlichkeit und Bekanntschaft mit den Verhältnissen ein unbefangenes richtiges Urtheil erwarten lassen, und deren Auswahl der Königl. Regierung überlassen bleibt.
- 6) Regierungs-Registratur.
7) Landgericht.
8) Dem Königl. Ober-Prokurator bei dem Landgerichte.
9) Königl. Landgericht.
10) Königl. General-Prokurator bei dem Appellationshofe.
11) Justizminister.
12) Des Königs Majestät.
13) Des Chef-Präsidenten der Regierung.

Quelle: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf vom 5. Januar 1822; aus dem Hauptstaatsarchiv zu Düsseldorf.

Anhang 14

Preußisches Gesetz betreffend „die Abänderung beziehungsweise Ergänzung des in dem Bezirke des Appellations-Gerichtshofes zu Köln geltenden Expropriationsgesetzes vom 8. März 1810“ vom 25.5.1857

„Vergl. das Expropriations-Gesetz vom 8. März 1810. Gesetz vom 16. September 1807 (Sammlung von Graeff S. 629 und 720). Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850, Art. 9. Ministerial-Erlasse vom 21. Juli 1857 und 29. December 1857.

Wir, Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§ 1 Die bei zwangsweisen Eigenthumsentziehung aus Gründen des öffentlichen Wohles nach Art. 9 der Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 nothwendige vorläufige Feststellung der Entschädigung erfolgt im Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Köln durch die Bezirksregierung nach Vernehmung der Anträge eines von ihr zur örtlichen Untersuchung und Werthermittlung zu ernennenden Commissars. Dieser hat die Abschätzungstermine in den Gemeinden in ortsüblicher Weise bekannt zu machen und die in der Grundsteuermutterrolle genannten Grundbesitzer besonders einzuladen. Den Betheiligten steht frei, in diesen Terminen zu erscheinen und ihr Interesse zu vertreten.

Bei Ermittlung der vorläufig festzustellenden Entschädigung hat der Commissar nach den Vorschriften des Art. 16 des Gesetzes vom 8. März 1810 zu verfahren. Es sind dabei jederzeit Ein oder drei Sachverständige zuzuziehen, welche von der Bezirksregierung für den ganzen Umfang der Bau-Unternehmung oder für einzelne Abschnitte derselben ernannt und ein für allemal vom Friedensrichter ihres Wohnorts vereidigt werden.

§ 2 Wenn die Bezirksregierung erklärt, daß der Fall der Dringlichkeit vorliegt, so hat das Gericht in dem nach Artikel 13 des Gesetzes vom 8. März 1810 zu erlassenden Expropriationserkenntnis die Einweisung des zu Expropriation Berechtigten in den Besitz, gegen Zahlung des vorläufig (§ 1) festgestellten Entschädigungsbetrages oder dessen Hinterlegung bei der Preußischen Bank (Art. 25 des Gesetzes vom 8. März 1810), zu verordnen.

§ 3 Das Expropriationserkenntnis wird im Auszuge auf Anstehen der Betheiligten durch Gerichtsvollzieher zugestellt.

Die Zustellung erfolgt an den auszuweisenden Grundbesitzer in den von demselben zum Protokoll des Commissars (§ 1) gewähltem Domizile, oder, in Ermangelung einer solchen Wahl, an die Person oder deren Wohnung, oder auch, falls die Wohnung

sich nicht in der Bürgermeisterei befindet, in welche die Grundstücke liegen, an den Bürgermeister und an den Pächter oder Inhaber der betreffenden Liegenschaft. In gleicher Art ist der Nachweis nach dem Expropriationsurtheil zu leistenden Zahlung oder Hinterlegung (Art. 25 des Gesetzes vom 8. März 1810) zuzustellen.

§ 4 Wenn bei Gebäuden oder künstlichen Anlagen der Auszuweisende eine nähere Feststellung des Zustandes derselben vor der Besitzergreifung verlangt, so hat er solches binnen acht Tagen den Eingewiesenen durch Gerichtsvollzieheract oder durch protokollarische Erklärung vor dem Ortsbürgermeister zu erkennen zu geben.

Dem betreibenden Theile bleibt in diesem Falle überlassen, bei dem Friedensrichter eine Besichtigung und Beschreibung der Localitäten zu beantragen.

Der Friedensrichter hat mit der Erledigung des Geschäfts binnen acht Tagen zu beginnen. Der sofort anzustehende Termin ist der Gegenpartei drei Tage vor Abhaltung desselben bekannt zu machen.

Der Friedensrichter kann zu der Besichtigung und Beschreibung Einen oder drei auf den Vorschlag der Parteien oder von Amtswegen zu ernennende Sachverständige zuzuziehen.

Die Mitwirkung der Sachverständigen bei diesem Verfahren ist kein Grund, sie bei einer späteren gerichtlichen Feststellung der Entschädigung als Zeugen oder Sachverständige zu recusieren.

§ 5 Die Betheiligten können dies Verfahren (§ 4), wenn sie erscheinen und darüber einig sind, auch schon während des vor dem Commissar (§ 1) anhängigen Verfahrens veranlassen.

§ 6 Die Vollstreckung des Expropriationsurtheils kann nicht vor acht Tagen nach den erwähnten Zustellungen, beziehungsweise vor Erledigung des nach § 4 zulässigen Verfahrens, über welche der Friedensrichter eine Bescheinigung auszustellen hat, stattfinden.

Opposition oder ein sonstiges Rechtsmittel gegen die Vollstreckung findet nicht statt.

§ 7 Beiden Theilen bleibt vorbehalten, die definitive Feststellung der Entschädigung im Wege des gerichtlichen Verfahrens herbeizuführen. In dieser Hinsicht, sowie in allen sonstigen Beziehungen, wird durch dieses Gesetz an den Vorschriften des Gesetzes vom 8. März 1810 nichts geändert.

§ 8 Die Kosten, welche aus dem in den §§ 1–6 erwähnten Verfahren entstehen, fallen dem Expropriationsberechtigten zur Last.

In dem definitiven gerichtlichen Entschädigungsverfahren können dem Expropriirten die Kosten ganz oder theilweise zur Last gelegt werden.

Für die Verrichtungen der Friedensgerichte werden Gebühren nach der in der Cabi-

netsordre vom 28. April 1832 No. 1, 2, 3 vorgeschriebenen Taxe und für Ausfertigungen nach Vorschrift des Decrets vom 16. Februar 1807 Art. 9 berechnet, bei Reisen über eine Viertelmeile vom Sitze des Friedensgerichts außerdem an Reisekosten fünfzehn Silbergroschen per Meile.

§ 9 Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und Unser Justizminister haben zur Ausführung dieses Gesetzes die weiteren Anweisungen zu erlassen. Urkundlich unter Unserer höchst eigenhändigen Unterschrift und bei gedrucktem königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 25. Mai 1857

Friedrich Wilhelm

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons v. Raumer.

v. Westphalen. v. Bodelschwingh. v. Manteuffel II.

Für den Kriegs-Minister: Von Hann

Quellennachweis: LHA 403/11748

Anhang 15

Schreiben des „Königl. Geheimen Staats-Ministers an die Königl. Regierung zu Coblenz“ betreffend die Anwendung und Interpretation des Expropriationsgesetzes vom 8. März 1810 (Zusammenfassung)

Der Artikel 545 des Zivilgesetzbuches (Code Civil), welches im Rheinland noch gelte und dessen Bestimmung, die auch der des ALR 1T.11. Titel § 4 entspräche, daß niemand zur Abtretung seines Eigentums gezwungen werden kann, „wenn nicht das öffentliche Wohl diese Abtretung erfordert und der Eigenthümer vollständig entschädigt wird“ (S. 1) bilde die Grundlage der Interpretation.

Über die Art der Ausführung würde im Artikel 545 des Zivilgesetzbuches nichts weiter ausgesagt, sondern dies würde im Gesetz vom 8.3.1810 geregelt, „welches durch die Verordnung des Königlichen Staatl.-Ministeriums vom 20. Juli 1818, Art. 13 und für das Herzogthum Berg verbindlich erklärt wurde“ (S. 1).

Da Beschwerde über die „gehörige“ Bestimmung bei der Anwendung dieses Gesetzes laut geworden und einige Punkte „gegenwärtig nicht mehr ganz ausführbar“ (S. 1) seien, solle die Instruktion die „pünktliche Vollziehung dieses Gesetzes“ sichern, um den Eigentümern Schutz zu gewähren und Beschwerden der Eigentümer sowie Reibungen zwischen den Behörden zu vermeiden und die Ausführung der öffentlichen Arbeiten im gesetzlichen Rahmen zu sichern.

Ein erster Schritt hierzu sei, daß jede befaßte Behörde genau „die Grenzen ihres Wirkens“ (S. 2) kenne und sich an diese Grenzen halte. Dazu müßten 3 Hauptpunkte gesehen werden. Der Eigentümer könne nur zur Abtretung gezwungen werden, „wenn das öffentliche Wohl, der öffentliche Nutzen es“ erfordere (S. 2); diese Entscheidung stände nur dem Staatsoberhaupt zu.

In Art. 1 des Gesetzes sei daher festgelegt, daß der „nöthige Ankauf von Gebäuden und Grundstücken nur von dem Staatsoberhaupte befohlen werden kann. Der Befehl zum Ankaufe ist also an sich schon der Beweis, daß der öffentliche Nutzen ihn erfordert und nöthig macht“ (S. 2).

„Es ist möglich, daß ein solcher Befehl ganz genau das anzukaufende Object bezeichnet, daß bestimmt gefragt ist, daß zur Erweiterung eines öffentlichen Gebäudes, zur Verlängerung einer neuen Straße, zur Vergrößerung eines öffentlichen Platzes dieses oder jenes Haus, dieses oder jenes Grundstück angekauft werden soll“ (S. 3). Es müsse nicht genau das einzelne Grundstück festgelegt werden, sondern die allgemeine Richtung, die von Staatsoberhaupt geföhlen würde, gelte als Beweis für den Enteignungsgrund. Die Ausführung obläge dann der Königlichen Regierung, die die Detail-

planung vornahme und das abzutretende Grundstück genau bezeichne (Bezug auf Art. 3).

Diese Kompetenz der detaillierten, genauen Benennung der zu aquirierenden Grundstücke sei Sache der Königl. Regierungen. „Dieses der Königlichen Regierung gegebene Recht ist von großer Bedeutung“ (S. 3); es wird überall dort angewendet, wo nicht von vorneherein detailliert der Ort bekannt sei.

Der König habe zu befehlen, „ob“ z.B. eine neue Straße gebaut oder erweitert werden solle und die Königl. Regierung habe zu bestimmen, „wo“ und „wie“ dies erfolgen solle. Diese Entscheidungen sollten mit größter Vorsicht für das Privateigentum getroffen werden.

Das Staatsministerium „darf daher auch erwarten“ (S. 5), daß die Königl. Regierungen von ihrem Recht nur nach gründlicher Prüfung Gebrauch machen.

„Der Königlichen Regierung bleibt es aber auch überlassen, in ihren einzureichenden Vorschlägen und Plaenen“ das inanspruchzunehmende Privateigentum im voraus zu bezeichnen, „wenn es mit Gewißheit geschehen kann, in welchem Falle dann von hier aus das Nähere erfolgen wird“ (S. 5).

Zur späteren genauen Bezeichnung der betroffenen Grundstücke solle von Baubeamten oder Sachverständigen ein Grundriß gefertigt werden, wo jeder einzelne Eigentümer aufgeführt sei.

„Dieser Grundriß muß auf einen Beschluß der Königl. Regierung gestützt sein, wodurch die Art der Ausführung“ (S. 6) festgesetzt sei (Art.3.,No.2); daher würde auch von zwei Beschlüssen der Verwaltungsbehörde gesprochen: 1. Ort für das neue Gebäude oder die Richtung der Straße und 2. der Detailplan (nach Art.5). Dieser Detailplan würde durch den „zweiten förmlichen Beschluß“ der Königl. Regierung mit der Ausführung jedes einzelnen betroffenen Eigentümers festgelegt.

Der erste Beschluß der Verwaltungsbehörde sei „einseitig“, da die Beteiligten noch nicht gehört würden. Das Gesetz sähe aber in Art. 6 ausdrücklich vor, die Eigentümer zu hören und das Eigentum zu achten. Daher solle der Grundriß mit jedem einzelnen Eigentümer während 8 Tage beim zuständigen Bürgermeister zur Einsicht liegen (S. 7); dies solle öffentlich bekannt gemacht werden durch Anschlag in Kirchen und Gemeindehause und Ausrufen.

Der Bürgermeister müsse über die Bekanntmachung eine Bescheinigung ausstellen und an die Regierung schicken (S. 8). Der Termin betrage 8 „freie Tage“, nachdem alle Bekanntmachungen erfolgt seien, und habe zu „Jedermanns Einsicht offen zu liegen“ (S. 8).

Bei dem Bau von Straßen, die die Bürgermeistereien durchschneiden, könne die v.g. Vorschrift u.U. Verzögerungen mit sich bringen. Dies könne aber kein Grund sein, sie zu umgehen, da daß Gesetz deutlich bestimme, daß der Plan bei dem Bürgermeister deponiert werden solle. Die Zeit könne verkürzt werden, wenn für jede Gemeinde ein besonderer Grundriß gefertigt würde. Das Gesetz sähe ausdrücklich vor,

den Beteiligten die Möglichkeit zu Bemerkungen gegen die Abtretung des Eigentums zu geben. Diese Regel sei „gerecht und zweckmäßig“ (S. 8), aber ebenso die Festsetzung einer Frist für die Einsprüche. Die Ausführung der öffentlichen Arbeiten würden „ins Unendliche verschoben“, wenn die Eigentümer generell über „Zweckmäßigkeit, Nützlichkeit oder Nothwendigkeit sich verbreiten“ (S. 8) könnten und Frage erörtert würden, welche aus „höhern, den Einzelnen unbekanntem Gesichtspunkte“ entschieden werden müßten.

Die Bemerkungen des Einzelnen könnten sich also nur darauf „beschränken, daß die projectirte Arbeit eben so gut und eben so zweckmäßig auf eine Art ausgeführt werden kann, wobei er seines Eigenthums nicht verlustig wird. Er darf nicht behaupten, daß die Anlegung einer Straßen an sich nicht nöthig oder nützlich sei; wohl aber darf er fragen, daß eine andere Linie eben so zweckmäßig oder noch zweckmäßiger sei“ (S. 9) und so sein Eigentum nicht berühre. (Damit konnte nicht das „Ob“, sondern nur das „Wie“ der Maßnahme Gegenstand der „Bemerkungen“ sein, Anm.d.V.).

Diese Art der Reklamation müsse dem Landrat überreicht werden, unter dessen Vorsitz eine besondere Kommission die Reklamationen prüfe (S. 9). Zu der Kommission gehörten neben dem Landrat der betroffene Bürgermeister, ein von der Königl. Regierung bestellter Baubeamter und 2 Eingesessene des Kreises (S. 10) auf Auswahl der Königl. Regierung. Kriterium für die Auswahl der Eingesessenen sollten „Ortskenntnis und Redlichkeit“ sein. Die Kommission könne bei Bedarf die Eigentümer laden. Die Ablehnung der Reklamationen sei in einem Sitzungsprotokoll zu nennen.

Falls die Kommission den Reklamationen folge, müßten (nach Art. 9) vor der Abgabe des Gutachtens, auf Grund dessen der Plan geändert würde, diejenigen Eigentümer gehört werden, die im Falle der Reklamation betroffen wären (S. 11). Der Eigentümer, der die Reklamation eingereicht habe, müsse die „Art der Ausführung näher entwickeln“ und die dann betroffenen Eigentümer nennen (S. 11) (dies bedeutete ein ziemlich aufwendiges Verfahren für den Reklamanten, Anm.d.V.). Da auch diese neuen Eigentümer begründete Einsprüche haben könnten, müßten alle Gründe sehr sachgemäß geprüft werden, um ein „Gutachten absehen zu können, gegen dessen Vollziehung sich eine neue Schwierigkeit erheben könnte“ (S. 11). In Art. 9 sei so festgelegt, daß bei getheilten Meinungen der Eigentümer jeweils die Gründe in dem Kommissionsprotokoll festgehalten werden sollten, und „daß demzufolge erst die Commission ein motivirtes Gutachten abgibt“ (S. 11). Die Kommission übernehme nur die Begutachtung der Reklamationen. Das Protokoll, die Pläne und die Reklamationen würden vom Landrat an die Königl. Regierung geleitet, die dann – bei Prüfung der Rechtmäßigkeit des Verfahrens – definitiv entscheide (S. 12).

„Durch diese Entscheidung der Regierung wird die Art der Ausführung der öffentlichen Arbeit und das zu diesem Zwecke wegzunehmende Privateigenthum bezeichnet und eine weitere Reklamation findet dagegen nicht statt“ (S. 12). Die Eigentümer seien aber nach Gesetz vollständig zu entschädigen und es sei Sache der Königl. Regie-

rungen, „diese Entschädigung zu bewirken“ (S. 12). Sie müsse „daher vor allem den wirklichen Werth des wegzunehmenden Grundstückes kennen“ und hierzu den Pacht- oder Kaufpreis für „die nehmlichen oder andere Grundstücke gleicher Art“ (S. 12) zugrunde legen und auch – wenn der Eigentümer einverstanden ist – Sachverständige nennen. Dennoch könnten noch Zweifel an der Richtigkeit der Abschätzung entstehen.

Vor Vollendung einer Straße ließe sich die genaue Fläche der Abtretung nicht bestimmen; daher solle die Königl. Regierung nur den Preis je Morgen oder Ruthe festsetzen. „Nach vollendeter Arbeit wird auf Grund dieser Bestimmung der Totalbetrag der Entschädigung festgesetzt“ (S. 13).

Bei Gebäuden sei es wohl häufiger der Fall gewesen, daß nur Teile des Gebäudes in Anspruch genommen worden seien. Hier solle nach Art. 31 des Gesetzes vom 16.9.1807 das Gebäude auf Wunsch des Eigentümers „ganz aquirirt“ werden können. Die Abschätzung des Wertes bezöge sich in diesem Fall auf das ganze Grundstück (S. 13). Der nach Abschluß der Arbeiten „übrig bleibende Theil wird zum Vortheil des Staates verkauft“ (S. 13).

„Soll ein Gebäude zu öffentlichen Zwecken weggenommen werden, welches wegen seines Alters oder aus anderen Gründen nach polizeilichen Vorschriften ohnehin hätte niedrigerissen werden müssen, so wird nur der Theil des Platzes, welcher weggenommen wird, bezahlt“ (S. 13/14).

Falls bei Kanal- oder Brückenbau z.B. eine Mühle o.ä. versetzt werden müßten, so sei vor der Festsetzung der Entschädigung zu prüfen, ob eine Konzession erteilt worden sei (S. 14). Auch wenn nur vorübergehend Flächen in Anspruch genommen würden (z.B. Notbrücken), sei eine Entschädigung zu leisten (S. 14); allerdings nur für den „entbehrten Genuß“ von Ernte- oder Gewerbeerträgen. Der Eigentümer erhalte sein Land wie in früherem Zustand zurück; außer bei Stein- oder Sandgruben, wo sich der Grundstückswert wesentlich vermindere.

Wenn der Eigentümer sich nicht für die vorübergehende Nutzungsentschädigung gütlich einigt, so könne er „zur Abtretung des Eigenthums gezwungen werden“ (S. 15) und die zu leistende Entschädigung würde nach Art. 15 vorgenommen. Nachdem die Königl. Regierung die Entschädigung ausgerechnet habe, müsse der Eigentümer erklären, ob er „in die Festsetzung der Entschädigung einwilligt, und sich mit derselben begnügen will“ (S. 15). Es ließen sich aber Fälle denken, wo die Einwilligung nicht hinreiche, „um die Sache gänzlich zu beendigen“ (S. 15).

„Es ist möglich, daß dritte Personen ohne gerade Eigenthümer zu sein, dennoch ein Recht auf den Genuß des Grundstückes haben“, wie dies bei „Servituten, Pächtern und Mietern der Fall ist“ (S. 15).

Diese Verhältnisse seien den Verwaltungsbehörden in der Regel unbekannt. Der Eigentümer müsse so diese besonderen Verhältnisse gegenüber der Verwaltung bei der

Festlegung der Entschädigung nennen (S. 16). Wenn der Eigentümer keine Erklärung abgäbe, so müsse „er allein die dritte Person abfinden“ (S. 16), wodurch sich „die Abfindung des Eigenthümers natürlich verhältnismäßig minimirt“ (S. 16). Die Königl. Regierung müsse sich aber von der Wahrheit der Ansprüche überzeugen.

„Bei den Pacht- und Mieth-Contracten macht das rheinische Civilgesetzbuch einen Unterschied je nachdem ein solcher Vertrag schriftlich oder nur mündlich abgeschlossen wurde (S. 16). Im mündlichen Fall könne das Verhältnis aufgekündigt werden (Art. 1736). Bei schriftlichen Verträgen sei zu untersuchen, ob sie ein gewisses Datum haben oder nicht, ob es gewiß ist, daß der vorgelegte Vertrag wirklich so abgeschlossen wurde und daß man ihn nicht bloß erdichtet hat um das Entschädigungs-Quantum zu steigern“ (S. 16).

Der Vertrag müsse daher schon „seine legale Existenz zur Zeit gehabt haben, wo nach Vorschrift des Art. 6 des Gesetzes vom 8. März 1810 der Plan zur Arbeit bei dem Bürgermeister deponirt wurde“ (S. 16/17).

Welche Beweise nach den Gesetzen erforderlich seien, um „einem Act ein gewisses Datum zuzugestehen“ (S. 17), bestimme Art. 1328 des Zivilgesetzbuches. Ein Miet- oder Pachtvertrag ohne das v.g. Datum löse keinen Anspruch auf Entschädigung aus; das andere Verhältnis jedoch müsse entschädigt werden und bis „dies geschehe, kann man ihn seines Besitzes nicht entsetzen“ (S. 17 mit Verweis auf Art. 1743). Auch hinsichtlich der Festsetzung der Entschädigung enthalte das Zivilgesetzbuch genaue Bestimmungen. Enthielte der jeweilige Vertrag die Klausel, daß im Falle des Verkaufs der Vertrag entsetzt werden könne, „ohne daß jedoch das Quantum oder das Verhältnis der Entschädigung angegeben“ sei, so wird diese nach Vorschrift des Art. 1744“ (S. 17) und den folgenden berechnet, d.h. sei entweder bereits vereinbart oder würde nach dem Gesetz geregelt.

Findet sich eine solche Klausel nicht in dem Vertrag, so ließe sich das Entschädigungsquantum durch „Vergleichung des jährlichen Rein-Ertrages und ... des Pachtzinses leicht ermitteln“ (S. 17) (d.h. Ertragswertverfahren, ggf. unter Zuziehung von Sachverständigen, Anm. d.V.).

„In dem Falle, wo ein Dritter ein Nutznießungsrecht (z.B. an Grundstücken Anm.d.V.) zu haben behauptet“, sei „von allen die Wahrheit der Behauptung selbst zu untersuchen, und wenn diese richtig gesehen wird, weiter zu prüfen, welche Dauer dieses Recht hat“ (S. 18).

Bei einer Nutznießung für eine bestimmte Anzahl von Jahren bestehe der Anspruch auf Leistung nach dem Reinertrag für jedes Jahr (damit wurde die Restlaufzeit abgedeckt Anm.d.V.). Habe jemand „noch während zehn Jahren ein Grundstück zu genießen ... (und mache) dessen reiner Ertrag jährlich zehn Thaler (aus), so bestehe die Entschädigung in hundert Thaler, welche in zehn Jahren, jedesmal mit zehn Thaler zu entrichten sei“ (S. 18).

Sei die Dauer der Nutznießung „unbestimmt“, z.B. auf die Lebenszeit des Nutzniessenden oder bis zum Eintritt eine ungewissen Bedingung, so sei es sehr nötig, „mit Berücksichtigung der individuellen Verhältnisse ein gütliches Abkommen zu sichern“ (S. 18). Im Falle der Nicht-Einigung sollten die Gerichte die Entschädigungssumme feststellen.

Wenn die verschiedenen Interessenten, die von der Königl. Regierung als „Entschädigung erbotenen Summen als hinreichend“ ansähen und das „Geschäft also im Gutem beendigt“ (S. 18) werde, so sollten hierüber Verträge abgeschlossen werden, wie im Art. 12 des Gesetzes vorgeschrieben. Zur Gültigkeit dieser Verträge sei es erforderlich, daß die „Contrahenten“ die freie Disposition über ihr Vermögen hätten. Wenn noch Vormundschaft oder Kuratel bestehe, so sei „die Beobachtung der hier geltenden gesetzlichen Vorschriften nöthig“ (S. 19).

Sobald die verschiedenen Interessenten in die Abtretung des Grundstückes oder in die von der Regierung angebotenen Entschädigung nicht einwilligen, so müssen die Gerichte hierüber befinden und den Verwaltungsbehörden sei es bis „zum ergangenen Urtheile dringend untersagt, sich einen Angriff auf das Privateigenthum zu erlauben, weil sie dieses Recht nur durch einen Vertrag oder durch ein Urtheil erwerben können“ (S. 19).

Daher sei es für die Königl. Regierung zweckmäßig, die ihm „untergeordneten Baubeamten auf das genaueste anzuweisen, diesen Grundsatz nie aus den Augen zu verlieren, weil sie sich sonst bei jeder Uebertretung persönlich verantwortlich machen“ (S. 19).

Unter Beilage des Beschlusses mit der genauen Nennung der Grundstücke und Eigentümer und der bisherigen Verhandlungsunterlagen habe die Königl. Regierung sich nach Art.13, No.2 an das Landgericht zu wenden, wenn es zu keiner gütlichen Vereinbarung gekommen sei (S. 20). Der „Ober-Procurator“ solle die Akte dem Landgericht zur Entscheidung vorlegen.

Das Gesetz vom 8.3.1810 benenne genau die Gegenstände, über die dem Landgericht die Prüfung zustehe. Es seien nur zwei; die erste „Beobachtung der vorgeschriebenen Form“ und zweitens die „Festsetzung der zu leistenden Entschädigung“. Zu der Prüfung der vorgeschriebenen Form gehöre der „gesetzliche Beweis“. Dieser Beweis werde a. durch die landesherrliche Verordnung, wodurch die Ausführung der öffentlichen Arbeit und der Ankauf des Privateigenthums beschlossen würde (S. 20) und b. durch den Beschluß der Königl. Regierung, über die Art der Ausführung mit genauer Angabe des einzuziehenden Privateigenthums gegeben.

„Die Gerichte sind, in dieser Beziehung auf die Prüfung der Frage beschränkt“ (S. 21). Die Frage, ob die Arbeiten nützlich oder erforderlich seien oder die von der Königl. Regierung geplante Art der Ausführung richtig oder unrichtig sei, „liege nicht in dem Gebiete der richterlichen Gewalt“ (S. 21); jede Prüfung in dieser Richtung sei eine Überschreitung der Befugnisse.

„Das Staats-Ministerium hat die Berichte vor sich liegen, daß einige Richter die Meinung hegen, als müße in dem landesherrlichen Beschlusse zur Ausführung einer öffentlichen Arbeit, auch jedes Privateigenthum speciell genannt seyn, welches zum öffentlichen Zwecke weggenommen werden solle. Diese Meinung ist offenbar dem Inhalt des 3.ten Artikels ... nicht gemäß, indem man die specielle Bezeichnung der wegzunehmenden Grundstücke in den landesherrlichen Beschlüssen nun als eine seltene Ausnahme betrachten kann, diese Bezeichnung also in der Regel von der Königlichen Regierung“ ausgehe (S. 21/22).

Der Nachweis des öffentlichen Nutzens solle für die Gerichte erfüllt sein, wenn die Urkunden zu a und b vorgelegt worden seien. Als „weiteres zur Form“ müßten die Gerichte die Anfertigung eines Grundrisses, dessen Deposition beim Bürgermeister und die gesetzlichen Bekanntmachungen (Art. 6+7) erfüllt sein. Die „genaueste Befolgung“ dieser gesetzlichen Form müsse die Königl. Regierung nachweisen. Die Landgerichte hätten diese Punkte von Amts wegen zu prüfen.. Wenn diese Form „vernachlässigt“ werde, müsse „alle weitere Fortsetzung der projectirten Arbeit, soweit sie das Privateigenthum“ betreffe, nach Art. 15 förmlich untersagt werden (S. 22).

Dieser Hinweis müsse für die Königl Regierung „Beweis seyn, wie wesentlich nöthig es ist, auch nicht eine der verschiedenen Formen zu unterlassen“ (S. 22) und die Baubeamten aufs nachdrücklichste anzuweisen, diese zu befolgen.

Die dritte Form bestehe darin, ob die gegen den Plan gemachten Reklamationen von der Kommission „gehörig geprüft, begutachtet und von der Königlichen Regierung entschieden worden“ (S. 23) seien.

„Der reclamirende Eigenthümer muß beweisen, daß es reclamirt habe; die Königliche Regierung muß beweisen“ (S. 23), daß sie nach dem im Gesetz vorgeschlagenen Weg entschieden habe. „Wie sie entschieden habe, hat das Gericht nicht zu untersuchen“ (S. 23), sondern nur die Form und „das alle Reklamationen beschieden wurden“.

Seien die Formen von der Verwaltungsbehörde eingehalten worden, so erkläre das Gericht durch Urteil die Entsetzung aus dem Eigentum und spräche es dem Staat zu (nach Art.19); auch, wenn noch hinsichtlich der Betrages der Entschädigung ein Streit bestehe. „Sobald die Ausführung der projectirten Arbeit an sich dringend, oder die Arbeit von der Art ist, daß der Betrag der Entschädigung vor deren Beendigung nicht genau bestimmt werden kann“ (S. 24). (Die Entsetzung aus dem Eigentum war so bei noch nicht abgeschlossenen Entschädigungsverhandlungen möglich: zweigeteiltes Verfahren, Anm.d.V.).

„Ein unter diesen Umständen erlassenes Urtheil, kann daher auch vollzogen werden, obgleich von Seiten“ der Eigentümer „Rechtsmittel eingelegt werden, wobei ein solches Rechtsmittel einen suspensir Effekt hat, wenn es gegen das Urtheil gerichtet ist, daß über die Beachtung der Formen nach Art. 14 entschieden hat“ (S. 24).

Der zweite Hauptgegenstand für die Gerichte sei die Festsetzung der Entschädi-

gung bei nicht gütlicher Einigung nach den Grundsätzen der Art. 16, 17 und 18.

Seitens des Ministeriums gehe man davon aus, daß die Königl. Regierung die v.g. Grundsätze bei der Entschädigungsermittlung befolgt habe und dies auf „Einverständnis der Gerichte hoffen lassen“, was eine Verurteilung der Eigentümer zu den Prozeßkosten zur Folge habe.

„Wegen der Zahlung der, den Eigenthümer zugesprochenen Entschädigungsgelder, bedarf es hier keiner besonderen Weisung, weil bei jedem speciellen Gegenstand deshalb vom vorgesetzten Ministerium das Nöthige verfügt werden wird“ (S. 25).

„Dagegen wird die königliche Regierung, vor jeder Auszahlung, die nöthigen Untersuchungen aufstellen, ob die Entschädigung mit Sicherheit an den Eigenthümer bezahlt werden kann, oder ob das Grundstück nicht mit Hypotheken“ (S. 25) belastet ist. Da der Staat als Käufer des Grundstückes zu betrachten sei, so müßten auch alle Schritte gegeben sein, die nach Zivilrecht dem Käufer überlassen seien (Eigentum muß lastenfrei übertragen sein, Anm.d.V.).

Gläubiger, die Ansprüche auf Entschädigungsgelder machten und sich „ihre Befugniß hierzu gegenseitig bestimmen“ oder bei Streit der Eigentümer mit Dritten, werde hier so wie in „jeder gesetzlichen Sache entschieden“ (S. 26). Die Königl. Regierung solle an diesen Streitigkeiten keinen Anteil nehmen, sondern lediglich die Erklärung abgeben, daß die Entschädigungssumme an denjenigen gezahlt würde, der nach dem rechtskräftigen Urteil für legitim gesehen wird.

„Das Gesetz vom 8. März 1810 ist übrigens nur auf dem linken Rheinufer und im Herzogthum Berg verbindlich“ (S. 26).

Bei genauer Beachtung der o.g. Vorschriften würde „jede schädliche Störung der öffentlichen Arbeiten vermieden“ (S. 27). Die Verwaltungsbehörden hätten die Anweisungen unbedingt zu verfolgen und auch die Gerichte sollten das Ihrige zur Beachtung der Grundsätze beitragen (S. 27).

Berlin, den 23.ten Juli 1821

Das Königliche Geheime Staats-Ministerium

gez. zu Altenstein, v. Kircheisen, v. Büloss, v. Schuckmann

Quellennachweis: LHA 403/11748, Seite 1 bis 29

Anhang 16

Preußisches Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11.6. 1874 (in Auszügen)

§ 7 Die Pflicht der Entschädigung liegt dem Unternehmer ob. Die Entschädigung wird in Geld gewährt. Ist in Spezialgesetzen eine Entschädigung in Grund und Boden vorgeschrieben, so behält es dabei sein Bewenden.

§ 8 Die Entschädigung für die Abtretung des Grundeigentums besteht in dem vollen Werte des abzutretenden Grundstücks, einschließlich der enteigneten Zubehörungen und Früchte.

Wird nur ein Teil des Grundbesitzes desselben Eigentümers in Anspruch genommen, so umfaßt die Entschädigung zugleich den Mehrwert, welchen der abzutretende Teil durch seinen örtlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhang mit dem ganzen hat, sowie den Minderwert, welcher für den übrigen Grundbesitz durch Abtretung entsteht.

§ 9 Wird nur ein Teil von einem Grundstück in Anspruch genommen, so kann der Eigentümer verlangen, daß der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt, wenn das Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt werden würde, daß das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann.

Trifft die geminderte Benutzbarkeit nur bestimmte Teile des Restgrundstückes, so beschränkt sich die Pflicht zur Mitübernahme auf diese Teile.

Bei Gebäuden, welche teilweise in Anspruch genommen werden, umfaßt diese Pflicht jedenfalls das gesamte Gebäude.

Bei den Vorschriften dieses Paragraphen ist unter der Bezeichnung Grundstück jeder in Zusammenhang stehende Grundbesitz des nämlichen Eigentümers begriffen.

§ 10 Die bisherige Benutzbarkeit kann bei der Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden, welcher erforderlich ist, damit der Eigentümer ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit gleichem Ertrage benutzen kann. Eine Werterhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält, kommt bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag.

§ 11 Der Betrag des Schadens, welchen Nutzungs-, Gebrauchs- und Servitutsberechtigte, Pächter und Mieter durch die Enteignung erleiden, ist, soweit derselbe nicht in der nach § 8 für das enteignete Grundeigentum bestimmten Entschädigung oder in der an derselben zu gewährenden Nutzung begriffen ist, besonders zu ersetzen.

§ 12 Für Beschränkungen (§§ 2, 4) ist die Entschädigung nach denselben Grundsätzen zu bestimmen, wie für die Entziehung des Grundeigentums.

Tritt durch eine Beschränkung eine Benachteiligung des Eigentümers ein, welche bei Anordnung der Beschränkung sich nicht im voraus abschätzen läßt, so kann der Eigentümer die Bestellung einer angemessenen Kautions, sowie die Festsetzung der Entschädigung nach Ablauf jeden halben Jahres der Beschränkung verlangen.

§ 13 Für Neubauten, Anpflanzungen, sonstige neue Anlagen und Verbesserung wird beim Widerspruch des Unternehmers eine Vergütung nicht gewährt, vielmehr nur dem Eigentümer die Wiederwegnahme auf seine Kosten bis zur Enteignung des Grundstückes vorbehalten, wenn aus der Art der Anlage, dem Zeitpunkte ihrer Errichtung oder den sonst obwaltenden Umständen erhellt, daß dieselben nur in der Absicht vorgenommen sind, eine höhere Entschädigung zu erzielen.

(in: Srier-Somlo 1927, 355ff.)

Anhang 19

Instruktionen der Königlichen Regierung für die Erstellung der Stadt-
baupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 9.1.1836

„Düsseldorf, den 9.1.1836,

Die Baupläne sind allein der Umgebung nach welcher ein Ausbau künftig erwartet werden kann auszudehnen, daß namentlich in die an die Städte angebaute Gärten Straßen projektiert werden. In welcher Ausdehnung dieses geschehen soll, darüber wird der ... Geometer Rücksprache mit der Orths Behörde zu nehmen haben. Sie werden in dem Maßstabe, in welchem sie bei dem Kataster aufgenommen sind, gezeichnet, und bilden also bloße Copien. Geht die Copie mit der die Umgebung zu gebenden Ausdehnung nicht auf einen großen Arbeitsbogen, so wird eine im Maßstabe 1: 2.500 o. resp. 1: 5.000 angefertigt.

Diese zu den Bauplänen zu benutzenden Karten sind vor der Anfertigung des Projekte noch einmal zu revidiren, nämlich

1. es werden zur Revision auf 10 Straßen wenigstens in einer die Häuserlinien aufgemessen, kartirt und daraus ... (die Unterschiede zum vorhandenen Plan festgestellt Anm.d.V.) und muß der Unterschied gänzlich dargestellt werden ... Stellt sich bei dieser Revision ... eine befriedigende Richtigkeit heraus, so sind danach ... (die Pläne zu verfassen Anm.d.V.).

2. durch den Feldmesser sind die Karten auf dem Terrainrelief zu vergleichen, alle auf diese Art entdeckten, wenn auch kleine Unrichtigkeiten, wenn z.B. die Häuserlinien kleine Biegungen haben, die auf der Karte nicht richtig angegeben sind, sind zu verbessern.

3. wird der Feldmesser alle seit Anfertigung des Planes entstandenen Veränderungen ... aufzunehmen und aufzutragen habe.

(Besteht) dagegen bei der Messung der Revisionen ein vermuthlicher Fehler in der ganzen (Karte) ... so ist unter Zugrundelegung des Resultats der Messungen darüber zu berichten. Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Revision wird von dem Feldmesser, welcher die Revision vorgenommen hat, bescheinigt.

Wenn die Berichtigung und Vervollständigung der Pläne nach obigem (Verfahren) stattgefunden hat, so wird der Bauplan dem District-Bauinspector vorgelegt, um den eigentlichen Bauplan zu entwerfen. Derselbe wird sich vor Allem durch örtliche Besichtigung und Vergleichung mit der Karte eine genaue Lokal-Kenntnis zu halten sein und hierdurch die anzunehmende Disposition der Straßen entwerfen.

Bei neuen Bauquartieren wird zwar auf Regelmäßigkeit und angenehmer Breite der Straßen zu halten sein, es ist aber nicht nöthig, daß sie auf zu großer Längen in grader Linie laufen, aber so wenig, daß sie sich durchweg in rechten Winkeln schneiden,

spitzige Winkel müssen vermieden und wo es nicht angeht, wenigstens gebrochen werden.

In den bestehenden Bauquartieren kann noch weniger auf lange grade Linien gehalten (werden), es muß vielmehr die neue Disposition sich möglichst an die bestehenden anschließen und auf Erlangung einer angenehmen Breite der Straße, die für Hauptstraßen 30–36', in großen Städten aber 48' und bei Nebenstraßen nicht unter 24–30' sein darf und auf Entfernung unregelmäßiger Biegungen gerichtet sein.

Da wo es an öffentlichen Plätzen fehlt, sind solche an angemessenen Stellen zu projectiren.

Die Anwendung derjenigen Straßen, welche einen Theil von Staat- oder Bezirksstraße bilden, ist nach Rücksprache mit dem oberen Straßenbau-Beamten zu entwerfen.

Wenn das Projekt in Blei fertig ist, wird es mit dem Bürgermeister örtlich beraten und wenn (sie) sich nicht einigen, (werden) die beiderseitigen Gründe in einer Verhandlung aufgenommen.

Umpfenbach“

' : vermutlich Abkürzung für „Fuß“

(Quelle: HStA Reg.Düs.25519, 5ff.)

In einer Weiterleitung dieser Anweisung an die Landbauinspektoren erfolgte ein Zusatz zu dem Punkt des „geradlinigen Straßenverlaufs“:

„... nicht nöthig in großen Längen in grader Linie verlaufen, aber rechte statt spitze Winkel ... event. durch Anlage eines freien Platzes gebrochen“ (HStA Reg.Düs.25519, 10).

Anhang 20

Instruktionen der Königlichen Regierung für die Erstellung der Stadt-
baupläne im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 7.4.1836

„Die Situationspläne werden in dem Maßstabe, in welchen sie bei dem Kataster aufgenommen sind, gezeichnet, und bilden bloße Copien. Geht die Copie, der Umgehend zu gebenden Ausdehnung nicht auf einen Groß-Arbeitsbogen, so wird außer den Parzellenkarten eine Reproduktion im Maßstabe 1/2500 und resp. 1/5000 angefertigt

...

In diesen Karten müssen

- a. die Namen der Straßen
- b. die Nordlinie angegeben und
- c. sämtliche Gebäude und Parzellen im Innern der Häuser-Viertel eingetragen seyn. Die Gebäude werden nicht wie im Kataster roth angelegt, sondern nur durch ein willkürliches Zeichen, z.B. ein kleiner schwarzer Kreis bezeichnet.

Diese zu dem Bauplan zu benutzenden Karten sind vor der Anfertigung des Projectes noch einmal zu revidieren.“ Dazu ist zu befolgen:

„1. es werden zur Revision auf 10 Straßen wenigstens in einer die Häuserlinien aufgemessen, kartirt und daraus ... (die Unterschiede zum vorhandenen Plan festgestellt Anm.d.V.) und muß der Unterschied gänzlich dargestellt werden ... Stellt sich bei dieser Revision ... eine befriedigende Richtigkeit heraus, so sind danach ... (die Pläne zu verfassen Anm.d.V.).

2. durch den Feldmesser sind die Karten auf dem Terrainrelief zu vergleichen, alle auf diese Art entdeckten, wenn auch kleine Unrichtigkeiten, wenn z.B. die Häuserlinien kleine Biegungen haben, die auf der Karte nicht richtig angegeben sind, sind zu verbessern.

3. der Feldmesser wird alle seit Anfertigung des Planes entstandene Veränderungen, wenn sie nicht schon bei der Kataster-Inspektion und den Fortschreibungen eingetragen sind, aufzunehmen und nachzutragen haben. Finden sich dagegen bei der Messung von Revisions-Linien Fehler ... so ist unter Vorlegen der Resultats der Messung darüber zu berichten. Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Karte wird vom Feldmesser bescheinigt.“

(Quelle: HStA Reg.Düs. 25519, 9ff.)

(Diese Instruktion bezieht sich auf die Instruktion vom 16.8.1835, die Aufstellung der Alignementspläne betreffende Anleitung).

Anhang 21

Instruktionen der Königlichen Regierung „über das Verfahren bei dem Nivellieren der Bauquadrate für die städtischen Baupläne“ im Regierungsbezirk Düsseldorf vom 6.2.1840

1. Die Mittellinien der Straßen werden abgezählt und die Durchschnittspunkte entweder mittelst 4' langer unten mit 2 Querstangen versehener 5 Zoll starker Eichenpfähle, oder wo Basaltsäulen oder Hausteine zu haben sind mittelst 3' hoher 6 bis 8,, starker Hausteine resp. Basaltsäulen bezeichnet, in beiden Fällen ist der Kopf auf das Niveau des Terrains zu versenken. Die Köpfe der Pfähle der Steine dienen als Nivellirpunkte und sind mit einer fortlaufenden Nummer zu versehen. Wenn es sich um das Nivellement bestehender Straßen handelt sind solche Pfähle an den Durchschnittspunkten der Straßenaxen entbehrlich, es werden vielmehr Fußpunkte an den Häuserecken mittelst gezackter Nägel angebracht, welche in das Mauerwerk getrieben und verkittet werden, und welche auf dem Zapfe einen eingefeilten Kreuzschnitt haben, oder die Thüschwelle der Eckhäuser als solche Festpunkte angenommen.

2. Sämmtliche Durchschnitts- resp. Festpunkte werden auf einen Auszug des Bauplans der dem Nivellement beigelegt wird, in welchem blos die Straßenränder einzuzeichnen sind, eingetragen und mit ihrer Nummer bezeichnet.

3. Das Nivellement darf nur mittelst einer Fernrohr-Libelle gemacht werden, und zwar in der Art, daß man vorab das Poligon der äußern Durchschnittspunkte nivellirt und zwar einmal vorwärts und dann rückwärts. Die Abstände der einzelnen Punkte werden demnächst auf eine anzunehmende Horizontalebene berechnet. Liegt die zu nivellirende Stadt am Rhein oder einem größern Fluße, so ist die Horizontalebene durch den Nullpunkt des dortigen Pegels zu legen und im Nivellement der höchste bekannte Wasserstand anzugeben; sonst kann die Horizontalebene beliebig angenommen werden.

... ist nur dann in einem einzigen Poligon zu nivelliren, wenn die Länge nicht über 500 Ruthen beträgt, sonst sind deren zwei und nach Befinden mehrere anzunehmen.

4. Der aufnehmende Feldmesser versichert sich nach beendigter Feldarbeit und bevor er die Berechnung der Abstände auf die Horizontalebene /§ 3/ vornimmt, durch Berechnen des Steigens und Fallens, deren Summen in dem Ausflußpunkte, wovon das Poligon ausgeht, ungefähr gleich sein muß, ob keine wesentlichen Beobachtungsfehler vorgekommen sind; die nicht zu vermeidende kleine Differenz wird auf die Abstände der einzelnen Punkte zur Horizontalebene vertheilt.

Man nivellirt hierauf die Durchschnittspunkte der Straßen im Innern, indem man von einem Punkte ... ausgeht und an einen andern anschließt, wobei zur Kontrolle die

gefundene Höhe zu den Horizontalebene mit der bereits ... gefundenen Höhe stimmen muß.

5. Alle Handrisse und Berechnungstabellen sind im Konzepte den Verhandlungen beizufügen.

6. Hierauf werden die Längenprofile der verschiedenen Straßen der Reihe nach aufgetragen, indem man z.B. mit der südlichsten anfängt und bis zur nördlichsten fortsetzt, und demnächst daßselbe von Osten nach Westen thut. In diese Profile wird demnächst das Projekt entworfen.

7. In den meisten Fällen wird die Lage des Terrains, als die Nähe eines Baches oder Flusses oder mehr oder weniger starke Abhänge die Richtung angeben, nach welcher die Entwässerung der Straßen erfolgen muß und worauf also die Straßengefälle zu richten sind. Wo solcher Abfluß sich nicht unmittelbar (finden) läßt, wird dafür durch Anlegung eines oder mehrerer unterirdischer Kanäle zu sorgen sein.

8. Das mindeste Gefälle, welches den Straßen gegeben werden darf, ist von ein Viertel Zoll auf die laufende Ruthe, welches aber soviel als irgend möglich zu vermeiden ist; es muß vielmehr gesucht werden, immer wenigstens $\frac{1}{3}$ Zoll zu bewirken.

Das stärkste Gefälle ist nicht über sechs Zoll auf die Ruthe anzunehmen, besondern Fälle, wo es nicht thunlich ist, es unter 8 Zoll zu disponiren, müssen besonders motivirt werden.

Diese Gefälle werden, ... anfangend in den Längenprofilen der Straßen disponirt, und dafür gesorgt, daß

1. ... die niedrigen Gegenden wenigstens hoch genug zu liegen kommen, um ihnen eine trockene Lage zu geben.

2. in andern Fällen aber die Straßenhöhe so niedrig gehalten wird, daß das Innere der Bauquadrate möglichst (gut) entwässert werden kann.

9. Diese Disposition wird vorab für alle diejenigen Straßen getroffen, welche das natürliche Gefälle nach der Niederung haben, und demnächst für diejenigen, welche darauf einmünden.

Wo sich bei diesen senkrechten Straßen von einem Durchschnittspunkt zum andern kein Gefälle von wenigstens $\frac{1}{4}$ Zoll auf die Ruthe findet, wird dazwischen ein höchster Punkt angenommen, von welchem aus die Gefälle nach den beiden Durchschnittspunkten hingehen.

Diese Dispositionen werden in die Profile der verschiedenen Straßen eingetragen und zwar die Straßenmitte mittels einer rothen Linie, über welche das Gefälle pro Ruthe einzuschreiben ist.

Die Rinnen werden blau eingezeichnet, und deren Höhe unter der Straßenmitte in der Art bestimmt, daß für die Wölbung der Fahrbahn $\frac{1}{3}$ Zoll für jeden Fuß der ganzen Breite und für die Rinnen außerdem 3, Tiefe angenommen wird, so daß also bei einer

18' breiten Fahrbahn die Rinne um $18 \times \frac{1}{3} + 3 = 9$ „unter die Straßenmitte zu liegen kommt.

10. Wenn auf diese Art die Höhenlage der Straßen an allen Durchschnittpunkten bestimmt ist, wird die Höhe der Zäpfe der dortigen Pfähle resp. Steine als der Festpunkte ... und die Höhe der Straßenmitte roth in den nach § 2 gefertigten Auszug des Bauplans eingeschrieben.

11. Alle Zeichnungen werden mit Ausnahme des § 5 erwähnten Handriße und Berechnungstabellen in duplo eingereicht, wobei Conzeptzeichnungen als ein Exemplar gelten.“

Düsseldorf, den 6. Februar 1841 (Umpfenbach)

(Quelle: HStA Reg.Düs.25519, 74ff)

Anmerkung: ('= Fuß, „= Zoll)

Anhang 22

Bericht der Königlichen Regierung in Düsseldorf an den Oberpräsidenten in Koblenz zur Geltung des französischen Gesetzes vom 16.9.1807 im Regierungsbezirk Düsseldorf

„Zur Erledigung der ... Verfügung ... vom 31.1.1839 ... die Feststellung von Alignements-Pläne der Städte betr., erlauben wir uns auf unseren Bericht vom 16. April 1836 Bezug zu nehmen. Wie dort erwähnt wurde, ist das Gesetz vom 16.Sept.1807 nur auf dem linken Rheinufer des hiesigen Verwaltungsbezirkes publizirt und da die ganze linke Rheinseite unseres Bezirkes zu dem ehemaligen französischen Roerdepartement gehörte, so ist das Kaiserliche Dekret vom 27. Juli 1808 (Präfektur-Akten des Roer-Dpts. pag. 304) ... gültig. Die Circulare des französischen Ministeriums vom 12. Aug. 1808 und 29. Okt. 1812 sind zwar nicht in die Präfektur-Akten aufgenommen (wurden bei Überprüfung hier auch nicht gefunden Anmerk.d.V.). Wahrscheinlich aber dem Inhalte nach in die Rundschreiben des Präfekten vom 19. Oktob. 1808 (Präfektur-Akten pag. 302) und 11. Dez. 1812 (Präfektur-Akten pag. 292) übernommen. Dagegen sind die bezogenen Circulare des ... Ministeriums vom 17. Jul. 1813 (Präfektur Akten pag. 203) und vom 17. Aug.1813 (Präfektur-Akten pag. 273) abgedruckt (diese sind beim Oberlandesgericht in Köln nicht mehr vorhanden, Anm.d.V.). Der Inhalt all dieser Verfügungen ist hiernach auf der linken Rheinseite als gehörig publizirt zu betrachten, da die Präfektur-Akten zur Zeit das Amtsblatt des Roerdepartements darstellte, und es ist uns keine Verfügung bekannt, worauf jene Bestimmungen außer kraft gesetzt worden wären.

Im Übrigen werden in den sämtlichen Städten unseres Verwaltungsbezirkes die durch die Ortsbehörden gemeinschaftlich mit den Districtbaubeamten aufgestellten Alignementspläne nochmals, nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung acht Tage lang zu Jedermanns Einsicht auf dem Gemeinderathe offen gelegt und den sämtlichen Gemeindegliedern oder andern Interessenten Gelegenheit verschafft, ihre Bemerkungen zu dem Plane entweder schriftlich einzureichen oder zu Protokoll abzugeben, und über diese Erinnerungen wird dann nochmals der Gemeinderath gutachtlich vernommen. Alle diese Verhandlungen gelangen mit dem Alignementsplan zu unsere Prüfung und werden mit einem gutachtlichen Berichte an die höhere Behörde beigelegt.“

Düsseldorf, den 18. Februar 1839

(Quelle: HStA Reg.Düs.25519, 53–54)

Anhang 23

Amtsblatt der Regierung Trier vom 23.5.1829, No.19, N115: über den Anbau an Staats-, Bezirks- und Gemeindewegen

„Trier, den 2. Mai 1829

Es werden häufig zur Seite der Staats- und Bezirksstraßen, sowie der Gemeinde-Wege, Gebäude ausgeführt, ohne daß die Eigenthümer solcher Anlagen vorher die dabei einzuhaltende Richtungs-Linie, durch die competente Behörde festsetzen lassen. Es entsteht hieraus mancher Übelstand, und die öffentliche Straße wird theils verunstaltet, theils kommen auch Eingriffe in das Staats- oder Gemeinde Eigenthum vor, welche nicht geduldet werden können. Um diesen Nachtheilen vorzubeugen, verordnen wir in Gemäßheit der uns hierzu von den Königl. hohen Ministerien des Innern und der Justiz ertheilten Befugniß, daß Niemand an den Staats- und den Bezirks-Straßen oder an den Gemeinde-Wege neue Gebäude ausführen, schon bestehende ausbessern, oder mittels Anbaues vergrößern lassen darf, ohne vorher

a. was die Gebäude zur Seite der Staats- und Bezirks-Straßen betrifft, die Richtungs-Linie durch die Königlichen Bau-Inspectionen, welche sodann unsere Entscheidung einzuholen haben, prüfen zu lassen, und

b. was die Gebäude an den Gemeinde-Wege betrifft, diese Richtungs-Linie durch die Bürgermeister bestimmen, und sich die Erlaubniß zur Ausführung dieser Gebäude, von den eben genannten Behörden haben ertheilen zu lassen.

Wir verfügen ferner, daß in der Regel Gebäude, welche an Staats- und Bezirks-Straßen stoßen, im freien Felde nur bis zur Entfernung von 2 Fuß vom äusseren Rande des Grabens, in Städten und Dörfern aber, nur bis zur Entfernung von 2 Fuß von der jetzigen Breite der Straßen, und ohne dies auf irgend eine Weise, durch den Ladenschlag nach Aussen, das Oeffnen der Thüren und Thorflügel zu verengen, ausgeführt werden können; Ausnahme in unvermeidlich dringenden Fällen, können nur von uns gestattet werden.

Hinsichtlich der an die Gemeinde-Wege in den Dörfern, und auf den Gemeinde Fluren zu errichtenden Gebäude, dient als allgemeine Vorschrift, daß dadurch die jetzige Breite der Wege nicht geschmälert werden darf; bei Bestimmung der Richtungs-Linie haben die Bürgermeister jedoch vor allem das öffentliche Bedürfniß zu berücksichtigen, Eingriffe in das Gemeinde-Eigenthum zu verhindern, und die zum öffentlichen Verkehr nötige Breite der Wege zu erhalten. Wer irgend ein Gebäude längs der Staats- und Bezirks-Straßen, oder längs der Gemeinde-Wege auszuführen, oder schon bestehende Gebäude auszubessern oder zu vergrößern beabsichtigt, ist gehalten, vor der Ausführung dem Landrath davon schriftlich Anzeige zu machen, seiner Eingabe einen Plan oder Handriß beizulegen, aus welchem die Richtung, welche er

seinem Gebäude geben will, und die Entfernung, in welcher dasselber von der Straße zu stehen kommen soll, zu ersehen ist.

Die Herren Landräthe lassen diese Eingabe nach eingeholtem Gutachten der Königlichen Baubeamten, mit ihrem Antrage an uns gelangen, und wir genehmigen, oder rectificiren nach Befinden die in Vorschlag gebrachte Baulinie.

Eben so haben jene, welche längs der Gemeinde-Wegen Gebäude ausführen, ausbessern oder vergrößern lassen wollen, dem betreffenden Bürgermeister davon schriftlich Anzeige zu machen.

Es ist Jedermann untersagt, Gebäude an öffentlichen Straßen ausführen zu lassen, ehe ihm dazu Erlaubniß entweder von uns, oder bei Gemeinde-Wegen von den Bürgermeistern schriftlich ertheilt sein wird.“

(Quelle: HStA Reg. Düs. 25519, 96 und 97 mit Hinweis auf das Amtsblatt der Regierung Trier vom 23.5.1829, No.19, N115).

Im weiteren folgen noch Ausführungen zu Bußgeldern und die Anweisung, daß diese Vorschriften von den Polizeibehörden überwacht werden sollen.

Nach fünf Jahren erfolgte eine Konkretisierung dieser Bekanntmachung: siehe Anhang 24.

Anhang 24

Amtsblatt der Regierung Trier vom 21.8.1834 No.32, N273: über den Anbau an Staats-, Bezirks- und Gemeindewegen

„Gemäß der im Regierungs-Amtsblatte des Jahres 1829 ... enthaltenen Bekanntmachung vom 2. Mai 1829 soll vor der Ausführung irgend eines Gebäudes längs der Staats- und Bezirks-Straßen, sowie längs den Gemeindewegen, ein Plan der baulicher Anlage, so wie über dessen Entfernung von den Straßen, dem diesfalligen Erlaubnisgesuche an den betreffenden Köngl. Landrath resp. Bürgermeister beigefügt werden. Da die gedachten Pläne oft sehr unvollständig und zur Beurtheilung und der Lage des Baues gar nicht geeignet sind, so bestimmen wir hiermit, daß diese Pläne stets von vereidigten Feldmessern gefertigt, und von denselben hinsichtlich der Richtigkeit bescheinigt werden müssen. – Die Einreichung der Anträge zu dergleichen baulichen Einrichtungen muß bei Zeiten und jedenfalls zwei Monate vor Beginn des Baues geschehen, damit hinreichende Frist da ist, um nach Erfordernis die örtliche Besichtigung vornehmen zu können.“

(Quelle: HStA Reg.Düs. 25519, 97 mit Hinweis auf das Amtsblatt der Regierung Trier, vom 21.8.1834, No. 32, N273)

Neben den Gebäuden bezog sich diese Anweisung auch auf Hecken, Mauern, Zäune „und sonstige Bewährung von Grundstücken Anwendung“.

Anhang 25

Schreiben des Oberpräsidenten der Rheinprovinz an die Königliche Regierung in Düsseldorf zwecks Vereinheitlichung des Bauplanverfahrens vom 13.2.1840

„Um die bisher bemerkte Ungleichförmigkeit des Verfahrens der Königlichen Regierungen bei Ausführung der auf dem linken Rheinufer geltenden Bestimmungen wegen der Alignements der Städte für diejenigen Straßen, welche nicht zugleich Staatsstraßen sind, zu beseitigen, hat das königl. hohe Ministeri des Innern und der Polizei unter dem 26.v.Mots. verfügt (d.h. am 26.1.1840 Anm.d.V.), 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 nebst den gemachten Einreden von den Gemeinderäthen begutachtet und mit sämmtlichen Verhandlungen den Königlichen Regierungen zur Prüfung, wo sie zur Abfassung förmlicher Beschlüsse überreicht, und diese behufs der Einwirkung der Allerhöchsten Genehmigung dem hohen Ministerio vorgelegt werden soll.“

Der Oberpräsident
Coblenz, den 13.2.1840

(Quelle: HStA Reg.Düs. 25519)

Anhang 26

Erläuterungsbericht zum Alignementsplan der Stadt Goch im Kreis Kleve vom 27.7.1839

„Die Bevölkerung der Stadt Goch besteht jetzt aus 3.622 Seelen hiervon beschäftigen sich 742 Menschen mit Betreibung von Fabriken und Handwerken und die übrige Bevölkerung mit Betreibung von Landwirtschaft. Die Lage der Stadt Goch, auf einer der ... nicht unterworfenen Hochebene, zwar von der Crefeld-Clevereu Bezirks Straße und dem nicht schiff- oder flußbaren Mühlenbach der Niers durchschnitten aber in einer weiteren Entfernung von den nächsten schiffbaren Strömen, nämlich dem Rhein und der Maas und nur 1/2 Meile also der niederländischen Grenze zu nach belegen ist, berechtigt nicht zu der Erwartung, daß Goch jemals bedeutenden Handel treiben werde. Der jetzige Handelsstand besteht größtentheils nur aus Krämmern. Auch die Fabriken wollen dort nicht vorzüglich gedeihen, indem sich in Goch jetzt nur eine Runkelrüben-Zucker-Fabrik, eine Stecknadel- und eine Bürstenfabrik sowie 81 Webstühle befinden.

Sehr bedeutend sind aber die dortigen und Brauereien, besonders aber die Brauereien, welche sehr große Quantitäten Spiritus nach Holland versenden.

Ein Hauptnahrungszweig der Stadt Goch ist der Betrieb der Landwirtschaft. Die zur Stadt gehörigen Grundstücke sind aber nicht sehr groß und nur von mittelmäßiger Beschaffenheit; sie liefern aber doch, wegen des hohen Cultur-Standes, worin sie sich befinden, einem ziemlich bedeutenden Ertrag.

Die Seelenzahl hat sich seit 20 Jahren um 26% vermehrt. Sie betrug nämlich im Jahr 1817 2.874 Seelen im Jahr 1837 3.622 Seelen gibt an Zuwachs 748 Seelen.

Steigt die Bevölkerung nach diesem Verhältnisse so beträgt sie schon innerhalb 70 Jahren mehr als das doppelte der jetzigen Einwohnerzahl. Wenn man sich aber nur des geringsten Maaßstabes zur Berechnung der künftigen Bevölkerung bedient so ist doch mit Bestimmtheit anzunehmen, daß die Einwohnerzahl nach 100 bis 200 Jahren wenigstens das doppelte der jetzigen Menschenzahl betragen werde,

Seit den letzten 20 Jahren hat sich der Zuwachs der Bevölkerung in den vorhandenen Häusern größtentheils zusammengedrängt, indem während dieser Periode wenig neue Häuser entstanden sind. In der Stadt selbst befinden sich nach Ausweis der beigegebenen Pläne nur wenige Räume, welche noch bebaut werden könnten, es ist vielmehr noch zu wünschen, daß die elenden Hütten an der Stadtmauer wenigstens theilweise entfernt werden mögten; letzteres ist da, wo die Straßen gar zu eng sind in der Art berücksichtigt, daß denjenigen armen Menschen welche in solchen Hütten wohnen und in enger Verbindung mit den übrigen Stadtbewohnern stehen, nicht sämmtlich aus deren ... vertrieben werden.

Auf jeden Fall ergibt es sich aus der vorstehenden Darstellung, daß auf eine bedeutende Erweiterung der Stadt Goch gerechnet werden muß.

Die vom Stadtrath vorgeschlagene Erweiterung würde nicht genügen. Gar zu weit von der Stadt, würde sich, an den nach Goch führenden Straßen Niemand anbauen; es würde daher vielleicht bald zum Bau von Häusern in den Gärten neben der Stadt geschritten und solche so unregelmäßig hingestellt werden, daß solche keine zusammenhängenden Straßenbilder und der Anlage von öffentlichen Plätzen oder Promenaden im Wege stehen würden, wie solche z.B. in Cleve der Fall ist, wo man ohne Plan beinahe in jedem Garten Häuser in unregelmäßiger Stellung erbaut hat.

Dieser Umstand und der Mangel an Promenaden neben der Stadt Goch hat mich daher veranlaßt, eine 60' breite Straße an der Südseite der Stadt vom Mühlenthore bis zum Vogtsthore nebst 2 freien Plätzen, zu projectiren, welche die Einwohner von Goch vorläufig zu einer Promenade einrichten und hiernächst bebauen könnten.

Neben der andern Seite der Stadt kann, wegen der niedrigen, sumpfigen Lage der Grundstücke an der Niers, mit Ausschluß der Gegend am Steinthore, nicht füglich eine Erweiterung statt finden, indem dort Häuser auf Pfosten erbaut und Promenaden nur mit Verwendung vieler Kosten auf anzuschüttenden Dämmen angelegt werden könnten.

A. *Das projectirte Alignement in der Stadt selbst, soweit sie vom Ringmauern eingeschlossen ist, beschränkt sich lediglich auf Regulirung und Erweiterung vorhandener Straßen und freien Plätze, wie solche auf den mit Lit.A bezeichneten Plan mit rothen Linien angedeutet ist.*

Die 111 Ruthen lange Mühlenstraße vom Mühlenthore bis zum Markte, ist jetzt schon größtentheils 40 bis 48 Fuß breit, es ist daher auf den Strecken, wo sie diese Weite hat, keine Erweiterung erforderlich, nothwendig ist es aber, daß die Straße vom Mühlengäßchen ab bis zum Mühlenthore, wo sie sich bis auf 22 Fuß verengt auf 14 (Grad) Länge eine Breite von 40 bis 45 Fuß erhält, wodurch sie mit der außerhalb des Thores projectirte 60 Fuß breiten Straße, eine angemessene Verbindung erhält.

Die an der Nordseite der Mühlenstraße befindlichen Häuser und Grundstücke erstrecken sich vom Mühlenthore bis gegen das Mühlengäßchen, und von hier bis zu den Gäßchen nach der Pfarrkirche bis an die Stadtmauer. Es ist daher nicht nothwendig, dort eine Straße behufs besserer Communication zu eröffnen.

Dagegen wird es erforderlich sein das Mühlensträßchen sowie die Gasse nach der Pfarrkirche bis auf 20 bis 24 Fuß zu erweitern.

Beinahe parallel mit der Mühlenstraße befindet sich vom Mühlthore bis zur Frauenstraße ein mit schlechten kleinen Tagelöhnerhäusern bebautes enges ... langes Gäßchen neben der Stadtmauer, welches stellenweise nur 12 Fuß breit ist.

Eine Erweiterung dieser Straße bis auf 24' Breite ist daher ein dringendes Bedürfnis. Diese Erweiterung wird hauptsächlich nur dadurch zu bewirken sein, daß einige Tagelöhnerhäuser neben der Stadtmauer sobald sie baufällig werden, nicht mehr re-

stauriert, sondern den Eigenthümern schickliche Bauplätze außerhalb der Stadt angewiesen werden.

Für 110 O (?) lange durchschnittlich 25 O (?) breite Stadtviertel zwischen der Mühlstraße, dem Markte, der Frauenstraße und der Gaße hinter der Mauer, ist jetzt durch die ...Straße, ... das weiße Pferdegäßchen und die Marktstraße in 5 Theile getheilt, diese Verbindungsstraßen sind aber nur 12 bis 14 Fuß breit, es ist daher erforderlich, daß ihnen beim Wiederaufbau neuer Häuser eine Breite von 20 Fuß gegeben werde. Die Frauenstraße, welche 27 bis 42 O (?) breit ist, kann, kleine unbedeutende Rectificationen abgerechnet, in dieser Breite verbleiben. Die sogenannte Potthäuschen oder 6' ... mit glatten Fächern versehene Vorsprünge unweit des Marktes sind zu entfernen.

Der Marktplatz verbleibt in seiner gegenwärtigen Gestalt, nur die ... und Erker sowie ein Vorsprung des Hauses neben der Steinstraße sind zu entfernen.

Der Platz neben der Pfarrkirche ist sehr unregelmäßig und beschränkt; eine Erweiterung desselben an der Südseite und an der Nordseite durch Entfernung von Häusern, denen kein großer Werth beigelegt werden kann, ist daher wünschenswerth, damit bei öffentlichen Feierlichkeiten die Prozessionen sich freier um die Kirche herum bewegen können.

Da der künftige freie Platz sich bis an das Ufer der Niers erstrecken würde, so dürfte letztes mit schützenden Pflanzungen einzufassen sein.

Die 30' bis 52' breite Steinstraße kann, unbedeutende Rectifikationen ..., in ihrer jetzigen Breite beibehalten werden.

Die ...straße vom Steinthore bis zur ...straße (jetzt Bezirksstraße) ist nur 18' bis 24' breit, also für den dortigen starken Verkehr viel zu beengt. Es wird daher erforderlich sein, derselben wenigstens ein Breite von 30 Fuß zu geben.

Die 27' bis 35' breite ...straße kann mit den unbedeutenden im Plane bezeichneten Verbesserungen in der jetzigen Breite beibehalten werden. Die nördlich von dieser Straße belegenen Besitzungen erstrecken sich bis an den Stadtgraben. Eine Erweiterung des kleinen Kommunikationsstraßen, in den zwischen dem Stadtgraben und der ...straße belegenen Stadtviertel, ist daher nicht erforderlich. Nothwendig erscheint aber die Erweiterung des Tönnißen-Sträßchens zur Verbindung der ...straße mit der Weststraße bis auf 24' Breite. Die ... welche jetzt 12' bis 47' breit ist, bedarf nur neben dem ...thore einer unbedeutenden Rectifikation.

In dem Stadtviertel zwischen der Frauenstraße, der ...straße und der Stadtmauer vom Frauenthore bis zum ...thore sind sämmtliche darin befindliche Kommunikations-Straßen zu beengt und theilweise nur 1 Ruthe breit. Der Roggen- und Neuenstraße sowie dem Tönnißen- und Voß-Sträßchen möchte eine Breite von 24' zu geben sein. Um sowenig als möglich die Tagelöhnerhäuser neben der Stadtmauer aus der Stadt selbst zu entfernen, ist die Straße neben der Stadtmauer nur 20' bis 24' breit projectirt.

B. Die Erweiterung der Stadt, außerhalb der Ringmauern ist in dem mit Lit. B bezeichneten Plan dargestellt.

Es ist bereits gesagt, daß eine Erweiterung nur auf der Südseite vom Mühlenthore bis zum Voßthore (?) und neben der Straße nach Cleve und Pfalzdorf deshalb Berücksichtigung verdient, weil die übrigen Umgebungen der Stadt aus sehr sumpfige und niedrige gelegenen Grundstücken besteht.

Nach den Wünschen des Stadtrates ist das Alignement sämtlichen nach den Stadthoren führenden Wege zu einer Breite von 60' vorgeschlagen.

Auf die Anlegung von Querstraßen neben dem Wege nach Cleve und Pfalzdorf ist wegen der niedrigen Lage der an diese Straße grenzenden Grundstücke keine Rücksicht genommen. Es wird sich daher die Erweiterung der Stadt selbst hauptsächlich auf der Südseite, wie schon bereits gesagt, erstrecken.

Zu diesem Ende ist zwischen dem Wege von Aspaden (?) bis zum Wege nach Gesedonk und von dort ab bis zur Straße nach Geldern eine 60' breite Hauptstraße projectirt, deren Richtung nur einmal am Wege von Gesedonk und Geldern 3 freie Plätze projectirt:

Da die Bauplätze neben der projectirten Hauptstraße sich bis zum Oehlgraben oder dem Stadtgraben neben der Stadtmauer erstrecken werden, so sind von dieser oder der Nordseite keine Querstraßen in Vorschlag gebracht; dagegen sind an der Südseite der vorbenannten Hauptstraße neben dem Wege nach Aspaden (?), Gesedonk und Geldern, Querstraßen projectirt, damit auch dort bei fortgesetzter Erweiterung der Stadt nach einem ordnungsmäßigen Bauplan verfahren werde.

Schließlich wird noch bemerkt, daß die Stadt der Mahl- und Schlachtsteuer nicht unterworfen, mithin auf einen Verschuß durch neuen Mauern und Thore keine Rücksicht zu nehmen ist.“

verfaßt von Landbauinspector Hermann

Randbemerkung von Umpfenbach: gelesen und einverstanden

(Quelle: HStA Reg.Düs. 25580: „Acta betr. den Alignement- und Bauplan der Stadt Goch“, Seite 75ff.)

Der Plan soll auf zwei Plänen A und B mit roten Linien eingezeichnet worden sein.

Aufgrund der schwer lesbaren Handschrift, konnten viele Straßennamen nicht eindeutig benannt werden und wurden daher als „...straße“ etc. gekennzeichnet. Eine mit „O“ bezeichnete Längenangabe wurde ebenfalls im Originaltext verwandt und ist als geläufige Abkürzung der Verfasserin nicht bekannt.

(* = Fuß)

Anhang 27

Erläuterungsbericht zum Alignementsplan der Stadt Cleve vom 23.11.1839

„Die Stadt Cleve ist größtentheils auf einem Berghange zwischen der Rheinmündung und der daran angrenzenden Hochebene in der Art erbaut, daß deren Straßen sich mehrentheils in Defilene (?) mit bedeutendem Gefälle befinden.

In früheren Zeiten war Cleve der Sitz der Landes-Directorien und hatte seinen Flohr hauptsächlich diesem zu verdanken, indem nur wenige Ländereien zur Stadt gehören und Fabriken und Gewerbe nie gedeihen wollten.

Seit mehreren Jahren haben sich die Verhältnisse sehr geändert, das hier im Jahr 1815 etablierte Ober-Landes-Gericht so wie späterhin das Königliche Regierungs-Collegium sind von Cleve entfernt und es sind ... (hier fehlt eine Seite des Originaltextes) ...

Da die meisten Fremden durch schöne Umgebungen nach Cleve gezogen werden, so ist bei der projectirten Erweiterung nicht blos auf eine möglichst regelmäßige Bildung von Straßen, sondern darauf Rücksicht genommen, daß die Umgebungen der Stadt durch Jemanden verschönert werden, so wie solches das ... Terrain ... (nicht lesbar wegen Randbeschädigung) ... In der Stadt selbst, so weit sie eigene Mahl- und Schlachtsteuer Bezirke belegen und theilweis noch mit Mauern jedoch mit keines Stadthore geschlossen ist, befinden sich keine ... Bauplätze. Auch ist eine bedeutende Erweiterung der Straßen ohne nachtheilige Beschränkung der ohnehin sehr beengten Grundstücke nicht möglich, wie solche aus den Spezialplänen Blatt II und III näher hervorgeht.

Die Cavariner, Kloster, Gasthaus, Große Wasser, Markt, Regenbogen, Heidberger und ... Schwanen-Straße, so wie die Haag'sche, Stegbahn, Kapitels, Nassauer und ...-Straße (die einzelnen Straßennamen sind schwer lesbar Anm.d.V.) haben jetzt schon beengte, allenthalben eine Breite von 24 bis 36 Fuß, das Alignements desselben ist daher nach Maaßgabe der vorhandenen Häuserreihen, von welcher nur an wenigen Theilen was abgeschnitten ist, projectirt.

Bei kleineren Gassen, welche nicht zu vieles Gefälle haben, mithin befahren werden können, ist auf eine Erweiterung derselben Rücksicht genommen, wie solches aus den vorliegenden Plänen näher hervorgeht.

Hauptsächlich ist hierbei ins Auge gefaßt, die Fortschaffung der sehr kleinen und keinen Hofräume und Abtritte versehenen größtentheils baufälligen Häuser hinter der Mauer an der West- und Südseite der Stadt, welche schon in polizeilicher Hinsicht deshalb nicht geduldet werden können, weil sich in diesen Hütten nur sehr arme Menschen befinden, die aus Mangel an Nahrung und Reinlichkeit zur Entwicklung von Krankheitssachen beitragen.

Außerdem wird es für zweckmäßig zu erachten sein, die Nohssackgasse, welcher der Prinzenhoff als Sackgäßchen verschließt in eine Verbindung zu bringen.

Nicht allein hinsichtlich der Einwohner der Nohssackgasse sondern hauptsächlich deshalb ist die neue Verbindungsstraße nothwendig, damit der Prinzenhoff, worin gewöhnlich Königliche Herrschaften und hohe Staatsbeamte logieren, mit der Stadt selbst in besserer Verbindung gebracht werde.

Hinsichtlich der Erweiterung und Verschönerung der Vorstädte findet sich folgendes zu bemerken;

I. Der nordöstliche von der Cöln-Nymwegener Straße belegene Theil der Vorstädte. Die Einwohner von Cleve leben noch in der Hoffnung, daß durch die Wiederschiffbarmachung des Spoy-Canals und dessen unmittelbarer Verbindung mit dem Rhein der Verkehr der Stadt einen bedeutenden Schwung erhalten werde. Es ist daher im Alignements-Plane ein freier Platz zur Anlage des Packhofes projectirt und solcher mittelst neuer Straßen mit den übrigen Theilen der Stadt soweit in Verbindung gesetzt, als es die niedrige Lage des Terrains gestattet.

Die ... stiege dürfte zu erweitern seyn; sie wird aber nie große Bedeutung erlangen, indem sie ebenso wie jetzt Sackgasse bleiben muß, weil die am Ende belegene Grundstücke wegen ihrer niedrigen Lage zur Bebauung mit Häusern nicht geeignet sind.

Letzterer Umstand ist auch die Ursache, weshalb die neuen Straßen, welche zum projectirten Packhofes führen sollen, keine weitere Ausdehnung gegeben werden konnte.

II. Die Erweiterung und Verschönerung der Vorstädte zwischen der Cöln-Nymwegener Straße und dem Wege vom Clever Berge über Bellevue nach Goch.

In diesem von vielen Anhöhen und Vertiefungen durchschnittenen Terrain mußte nicht allein auf die Anlage neuer mit Häuser und bebauenden Straßen, sondern auch auf Anlegung von Promenaden Bedacht genommen werden.

Eine gang regelmäßige Anlage in geraden Linien und rechten Winkeln könnte in dem ... Terrain nicht stattfinden.

Bis jetzt entbehrt dieser Theil der Vorstädte noch einer schönen Promenade neben der Stadt. Die bei der Gruft im Thiergarten angelegte Promenade steht in keiner Verbindung mit der schönen Allee vom Cleverberge nach der Linde, Bellevue und dem Naßauerthore. Diejenigen, welche jetzt von der Gruft nach dem Cleverberge oder der Linde sich begeben wollen, gebrauchen jetzt bis zum Mühlenberge einen beengten Hohlweg, und von dort ab, einen sehr beschränkten Feldweg, der aber auch beizubehalten und erweitert sein möchte, weil es schon haustirt und für diejenigen wünschens-

werth ist, welche von Nymwegen nach Goch reisend, nicht durch die Stadt auf Feldsteinpflastern, sondern lieber auf dem Kürzeren haustirten Wege vom Thiergarten nach der Linde gelegen wollen. Der Wunsch, daß die Steegbahnstraße mit dem Mühlberge direct verbunden werde, ist der allgemeine Wunsch der hiesigen Einwohner.

Auch ist das dortige Terrain mit wenigen Auf- und Abtrage zur Anlage einer Straße günstig. Außerdem ist für den Fall, daß eine Erweiterung der Stadt nothwendig werde, eine Straße außerhalb der Stadtmauer von der Steegbahn bis zum Naßauer Thore nebst 2 Querstraßen zur Allee von der Linde nach Bellevue sowie ein kleinerer Marktplatz projectirt.

Zum III. und letzten Abschnitt der Vorstädte namlich zwischen der Ostseite der Stadt, der Allee vom Naßauer Thor nach Bellevue, so wie dem Kirmes-Dahl und Spoygraben ist ein sehr beschränkter Berghang, welcher größtentheils in Gärten besteht.

Nur von längs der Allee vom Naßauer Thore nach Bellevue könnten noch mehr Häuser bebaut werden, deren Stellung durch die Grenze dieser Allee bezeichnet ist.

Ein genaues Nivellement der projectirten Promenaden und Straßen ist zwar bis jetzt noch nicht vorgenommen. Nach oberflächlichen Messungen ist jedoch anzunehmen, daß die größte Steigung der projectirten Straße höchstens 8, pro Ruthe betragen werde.

Die Stadt ist zwar der Mahl- und Schlachtsteuer unterworfen, sie ist aber durchaus nicht durch Bauwerke gegen das Einschmuggeln geschützt.

Stadtmauern existiren nur noch an einigen Theilen der Stadt. – Stadthore sind nicht vorhanden, der engere Steuer-Bezirk wird daher durch Aufseher bewacht.

Eine neue Einschließung durch neue Mauern und Stadthore würde mit so vielen Kosten verbunden sein, daß davon abstrahirt werden müßte, und in diesem Betracht ist auch bei dem Entwurfe des Alignements-Plans nicht auf die Begrenzung des engeren Mahl- und Schlachtsteuer-Bezirkes Rücksicht genommen worden.

Schließlich wird noch bemerkt, daß der Ortsvorstand mit dem vorliegenden Alignements-Plan einverstanden ist.“

(Quelle: HStA Reg. Düs. 25589: „Acta betr. den Bau-Alignements-Plan der Stadt Cleve“)
(Übersichtskarte, 3 Spezialpläne und 2 Revisionskarten)

Aufgrund der schwer lesbaren Handschrift, konnten viele Straßennamen nicht eindeutig benannt werden und wurden daher als „...straße“ etc. gekennzeichnet.

(= Fuß, „= Zoll)

Anhang 28

Erläuterungsbericht zum Stadtbauplan der Stadt Neuß vom 1.7.1839

„Die projectirte Erweiterung und die Berichtigung des Alignements der bestehenden Theile, bezieht sich theils auf die Verhandlung des Stadtrathes zu Neuss vom 11. Januar 1838 und theils auf mündliche Erörterungen des betreffenden Herrn Bürgermeisters, bei Gelegenheit der örtlichen Besichtigungen.

Die in der gedachten Verhandlung angegebenen Grenzen sind so viel wie möglich beibehalten worden, und wenn am ...thore, gerade an dem Theile der Stadt, dessen Erweiterung vorläufig am wenigsten zu erwarten steht, eine Ueberschreitung derselben statt gefunden hat, so hat solche ihren Grund lediglich darin, daß die neuen Bauquartiere sich daselbst am besten mittelst bereits bestehenden Querstraßen, mit den Längsstraßen der Stadt in eine regelmäßige Verbindung bringen lassen, ...

Die Quartiere, welche wahrscheinlich zuerst in Anspruch genommen werden, sind die den verschiedenen Eingängen zunächst liegenden No. 1 u. 3 am Rheinthore,

No. 6, 7, 8, 9 u. 10 am Niederthore

No. 24, 25, 26 u. 27 am Zollthore, und allenfalls auch No. 28 u. 31 am Oberthore, nur dürften für den Fall der Genehmigung des Planes, diese zuerst zur Diskussion zu stellen, und mit der Ausweisung der übrigen Quartiere erst dann begonnen werden, wenn daß Bedürfnis es erfordert.

Der vor dem Rheinthore, zwischen der Erft und No. 1 und 2 liegende und als Lagerplatz dienende Raum kann als solcher nicht entbehrt und zu Baustellen daher nicht frei gegeben werden. Es ist vielmehr die Erweiterung desselben zu wünschen und zu diesem Ende und der Nähe der schiffbaren Erft wegen, die Stelle bei No. 2 zu einem öffentlichen= oder einem Marktplatze bestimmt werden.

Die fernere Anbringung von freien Plätzen wurde von Seiten des Ortsvorstandes als überflüssig befunden, und ist aus diesem Grunde daher unterblieben.

Die Berichtigung des Alignements der bestehenden Stadttheile betreffend, so sind Oertlichkeiten häufig zu hinderlich, als daß solche so bewerkstelligt werden werden können, wie es zu wünschen ist, und ich habe die verschiedenen Ausgleichungen daher in der Weise angedeutet, als mit den Oertlichkeiten mir dies verträglich zu scheinen hat.

Düsseldorf, den 1. Juli 1839

verfaßt von Landbauinspektor Walger

(Quelle: HStA Reg.Düs. 25625)

Anhang 29

Erläuterungsbericht zum Stadtbauplan der Stadt Uerdingen vom 15.8.1850

„Von Seiten der Königlichen Regierung zu Düsseldorf ist dem unterzeichneten (Baukondukteur) am 16. Dezember 1842 der Auftrag (erteilt worden), das vom hinverstorbene Landbau-Inspector von Gloeden unvollendet zurückgelassen, und von dem Landbaumeister Keller weiter ausgearbeitete Project zur Erweiterung der Stadt Uerdingen zu ergänzen und zu vollenden.

Der Unterzeichnete hat die ihm aufgetragene Arbeit zur Zeit zwar gleich begonnen und nach Möglichkeit zu beschleunigen gesucht, solche aber (wieder ruhenlassen, bis über die Lage des Bahnhofes, Anm.d.Verf.) ... als über den beabsichtigten Bau des Packhofes daselbst definitives entschieden worden war, indem die beiden Bauanlagen einen sehr erdenklichen Einfluß auf die Anordnung der neuen Bauquartiere hatten; und nachdem der gedachte Bahnhof im vorigen Jahre angelegt und in diesem Jahre auch der Bau des Packhofes in Ausführung genommen worden, ist es dem Unterzeichneten erst möglich geworden, den fraglichen Alignementsplan auszuarbeiten, und mit nachstehenden Bemerkungen begleitet, der Königlichen Regierung zur Prüfung vorzulegen.

1. Ausdehnung und Begrenzung des Entwurfs

Oertliche Schwierigkeiten treten der Ausdehnung der Erweiterung nicht hindernd in den Weg, weil Uerdingen in einer Ebene liegt, welche von Süden nach Norden fast ganz horizontal ist, und nach Westen dem Bruche hin sich mäßig neigt.

Nur nach Osten hin bietet der Rheinstrom der Erweiterung eine natürliche Grenze und wenn daher alle übrigen, und selbst auch die westlich dem Bruch zu gelegenen Theile zu Bauquartieren herangezogen werden können, so ist doch nur in südlicher und nördlicher Richtung eine Erweiterung projectiert, und von einer Ausdehnung in westlicher Richtung deshalb ganz Abstand genommen worden, weil oberhalb der Stadt und etwa 300 Ruthen vom Oberthore entfernt, schon mehrfach Rheindurchbrüche stattgefunden, welche die Landstraße daselbst zerstört, und die tiefer gelegene westliche Gegend bedeutend überschwemmt und beschädigt haben.

Das ist auch wohl lediglich der Grund, weshalb die Gegend zu Bauanlagen nicht bedacht, und die daselbst nach Crefeld führende sehr frequentirte Straße bisher noch fast gar nicht bebaut worden ist.

Betreffend die Erweiterung in südlicher Richtung, so ist solche hauptsächlich nur auf die Anordnung von Bauquartieren an der von Uerdingen nach Düsseldorf führenden Landstraße, und auf die Verbindung dieses Quartiers mit den darauf zulaufenden Straßen der bestehenden Stadttheile beschränkt, und wird weitere Ausdehnung der Stadt

auch nach dieser Seite hin um so mehr für überflüssig erachtet werden, als mit Rücksicht auf die Entfernung des Eisenbahnhofes und des in der Ausführung begriffenen Packhofes von der gedachten Erweiterung eine häufige bauliche Benutzung derselben sehr unwahrscheinlich ist.

Betreffend dagegen die Erweiterung in nördlicher Richtung, so kann sowohl des daselbst liegenden Bahnhofes und Packhofes als auch des durch diese Anlagen entstehenden Vorhofes wegen eine vielfache Benutzung derselben wohl mit Gewißheit angenommen werden, und es sind daher nordseits der Stadt nicht nur allein längs der von Uerdingen nach Meurs führenden Landstraße, sondern auch überall die neuen Bauquartiere angelegt worden, wo eine baldige Baunutzung der letzteren wahrscheinlich ist.

Augenblicklich zählt Uerdingen circa = 3000 Seelen und der Entwurf ist, mit Rücksicht auf die Bebauung der in der Stadt noch vielfach disponiblen Plätze auf etwa 8000 Seelen angelegt worden.

2. Größe der Bauquartiere

Es ist darauf Bedacht genommen worden, die Bauquartiere weder zu klein, noch zu groß anzuordnen, weil:

- a. Die Wohnungen, außer dem Hofe, auch noch einen kleineren Garten erhalten, und nicht zu dumpf und ungesund, und
- b. die Baustellen, für weniger Bemittelte, nicht zu theuer werden.

Die Tiefe der Quartiere liegt durchschnittlich in der Mitte von 20 bis 25 Ruthen, und nur einige Quartiere vor dem Oberthore, und dergleichen zwischen dem Eisenbahnhofe und dem Rhein, haben, sowohl der schrägen Lage der nach Düsseldorf führenden Landstraße und geraden Verlängerung der vorhandenen Stadt-Straßen, als auch der hinter dem Bahnhofe liegenden alten Landstraße wegen, die gedachte Tiefe nicht erhalten können.

3. Oeffentliche Plätze

Außer dem Marktplatze besteht weiter kein öffentlicher Platz in Uerdingen, und mit Rücksicht auf die Räumlichkeit desselben ist vorläufig auch kein Bedürfnis zur Anlegung eines zweiten Platzes vorhanden; später kann ein solcher jedoch noch zwischen der neuen Rheinstraße, der Seilbahn und dem Walle vorg. der neuen Wallstraße angelegt und der dazu nöthige Raum durch die Auffüllung des daselbst vorhandenen alten Stadtgrabens gewonnen werden.

Diese Stelle ist deshalb frei gelassen und zu Bauquartieren nicht mit herangezogen worden, weil die nach der Ansicht des Unterzeichneten und dergleichen auch der aus dem Stadtrathe zur Prüfung des Bauplanes gewählten Commissarien, für den Vorhofe am Rheine, welcher die Anlage des Packhofes daselbst ins Leben rufen wird, mit der Zeit nicht entbehrlich werden kan. Die gedachten Commissarien haben es sogar für dringend nöthig erachtet, daß solche mit möglichster Größe angeordnet, und zu der

am Ende ... der Seilbahn ... Fronte der letzten Häuserreihe erstreckt angenommen worden.

4. Straßen

Es ist bei Anlegung derselben besonders berücksichtigt worden:

- a. die mögliche Beibehaltung der bereits mehr oder weniger ausgebauten Häuserreihen;
- b. ein schicklicher Anschluß der neuen an die vorhandenen Bauquartiere;
- c. eine möglichst parallele Lage mit den vorhandenen Straßen der Stadt in südlicher Richtung, und dergleichen mit der von der Stadt in nördlicher Richtung ausgehende Haupt-Communication nach Meurs;
- d. die möglichst parallele Durchschneidung der künftig zu Bauquartieren resp. Bauplätzen zu benutzenden Parzellen mit den Grenzen, weil den Baulustigen die Erwerbung regelmäßiger Baustellen dadurch erleichtert wird, daß sie die Theile der dazu nöthigen Grundstücke nur von einem oder von zwei Eigenthümer anzukaufen haben;
- e. die directe Verbindung der vorhandenen und der neuen Bauquartiere mit dem Ufer des Rheins;
- f. die Verbindung des Packhofes mit den Hauptstraßen der Stadt durch die höhern Orts schon genehmigte und bereits in Ausführung begriffene neue Rheinstraße;
- g. dergleichen des Packhofes mit dem Bahnhofe, indem es die Absicht ist, zum bequemeren Transport der ankommenden und abzuholenden Güter, beide Anlagen mittelst eines Schienenstranges, einer Pferdebahn, zu verbinden;
- h. die Verbindung der neuen Rheinstraße mit dem Ufer des Rheins, resp. dem Werfte desselben, damit auch bei eintretendem Hochwasser es möglich bleibt mit Fuhren an den Rhein zu gelangen, welches bisher deshalb nicht der Fall war, weil, sobald die Stadt von einer Ueberschwemmung bedroht, die in der Verlängerung der Rheinstraße liegende Durchfahrt gesperrt und dadurch jede directe Verbindung der Straßen mit dem Rheinwerfte abgeschnitten wurde.

Es ist zu dem am Ende von der neuen Rheinstraße aus längs des Walles über den daselbst vorhandenen und wegfallenden Graben nach dem Werfte des Rheins hin eine Straße, die neue Wallstraße, angeordnet worden, welche, da die neue Rheinstraße kurz neben dem Thore des Expeditionshofes auf 30' Pegel zu liegen kommt, und das gedachte Werft an der Stelle, wo solches mit der neuen Wallstraße in Verbindung tritt, auf 15' Pegel liegt, bei circa 49 Ruthen Länge zusammen 15 Fuß und daher auf jede Ruthe circa $3\frac{3}{4}$ Zolle Gefälle erhält.

- i. die möglichste Entwässerung der neuen Bauquartiere.

Obleich darauf Bedacht genommen worden ist, an den Durchschnittspunkten der Straßenseiten spitze Winkel möglichst zu vermeiden, so haben solche doch nicht ganz vermieden werden können, und es ist daher nöthig gewesen, durch das Brechen dieser Winkel mittelst gerader Linien, die Spitzen der Quartiere abzustumpfen.

5. Breite der Straßen

In südlicher Richtung ist in so fern die daselbst angelegte neue Verbindung der bestehenden Straßenbilder, die Breite der letztern mit 33 Fuß möglichst beibehalten, und die Burgstraße daselbst und dergleichen die Straße, welche von der ...gasse zur Seilbahn nach Erlenwein führt, ist bis auf 30 Fuß erbreitert worden; fast alle übrigen Straßen dieser neuen Stadttheile haben 48 Fuß und die nach Düsseldorf führende Landstraße hat 50 Fuß Breite erhalten.

In nördlicher Richtung hingegen, wo selbst die Straße der neuen Bauquartiere mit den bestehenden älteren Straßen nicht correspondiren und hauptsächlich nur mit der Landstraße nach Meurs in Verbindung treten, ist die Breite derselben wenigstens zu 36 Fuß angenommen worden. Nur die Verbindungsbahn hat eine Breite von 60 Fuß, die Straße bei No. 6 daselbst eine dergleichen von 48 Fuß und die neben der Eisenbahn, zwischen der Landstraße und dem Wege von der Fabrik, liegende Straße hat, weil Rücksicht auf die Höhenlage des Bahndammes, die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende mit Zahlen in den Plan eingeschriebene Breite erhalten. Betreffend die Straßen der vorhandenen Bauquartiere, so sind solche so viel wie möglich berücksichtigt worden, und es ist bei dem durchführenden Staats-Straßenbestandes darauf Bedacht genommen worden, daß die Breite derselben an den engsten Stellen mindestens 30 Fuß beträgt.

6. Oeffentliche Gebäude

Wenn die in Uerdingen vorhandenen öffentlichen Gebäude auch augenblicklich dem Zwecke und dem Bedürfnisse entsprechen dürften, so kann es auch nicht fehlen, daß solche bei zunehmender Vergrößerung der Stadttheile zu klein und theils der Enge und der Bestimmung nach unzureichend werden.

Da zur Zeit es indeß noch nicht zu beurtheilen ist, welche Gebäude, und in welcher Ausdehnung, später zur Ausführung kommen müssen, so hat deren Lage in dem Vergrößerungsplane auch vorläufig nicht angegeben werden können.

Damit indeß in Zeiten für die Beschaffung der nöthigen Bauplätze gesorgt werden kann, und solche nicht erst dann angekauft werden müssen, wenn die Erwerbung derselben nur mit übermäßigen Kosten möglich ist, so wird auf folgenden Gebäude, welche einer Stadt nach dem Umfange der projectirten bereits nothwendig werden dürften, bereits aufmerksam gemacht, als:

- a. eine zweite Kirche, nebst den nöthigen Pfarr- und Schul-Gebäuden
- b. eine höhere Bürgerschule
- c. ein Hospital
- d. einige Lagerhäuser und
- e. eine Schlachthalle.

7. Höhenlage der verschiedenen Theile des Erweiterungsplanes

Nach Ausweis der in Uerdingen vorhandenen Urkunden haben die in Folge von Eisstopfungen in den Jahren 1784 und 1799 stattgefundenen Ueberschwemmungen eine Höhe von 32 Fuß des Düsseldorfer Pegels erreicht. Den beiliegenden Nivellements-Karten No. 3 und No. 4 und der Nivellements-Tabelle No. 5, so wie ferner dem über die Anlage des Packhofes bestehenden Projecte zufolge, liegen die südlich am Oberthore an den höchsten Stellen, der Landstraße nach Düsseldorf, auf 28' + 4" Zoll, und an den niedrigsten Stellen, der Verlängerung der Mühlengasse, auf 21' 2" Uerdinger Rheinpegels.

In nördlicher Richtung liegt der Bauhof auf 28 Fuß, und der Boden der neuen Bauquartiere durchschnittlich auf 29' und resp. 29' 5" Pegelhöhe.

Der äußere Werftrand des Packhofes soll auf 27' + 6" gelegt werden, und der Werftplatz von diesem Rande aus bis zur Vorderfronte des ...amtsgebäudes daselbst auf Pegel No. 28 zu liegen kommen.

Der ganze Hofraum zwischen und hinter dem zu errichtenden Packhofgebäude erhält eine gleiche Höhenlage, das Erdgeschoß des Amtsgebäudes soll auf 30 Fuß, der Boden des ... auf 32 Fuß und der Boden des Salz-Magazines auf 33' Pegelhöhe und die neue Rheinstraße soll an der Stelle, wo solche den Wall durchschneidet auf 30 Fuß Höhe zu liegen kommen, und von da ab nach dem Rande des Werftes hin bis auf 27' + 6 Zoll, und ferner in entgegengesetzter Richtung auf der Niederstraße hin allmählich abfallen.

Die Gefälle der Straßen betragen per Ruthe durchschnittlich $\frac{1}{3}$ bis einem und ein und einen halben Zoll, und es findet die Fortführung des Lagewassers (?) um so weniger Schwierigkeiten, als solche, bei den südlich projectirten neuen Anlagen, nach dem Rheine und dem westlich hinten gelegenen Bruche, und bei den nördlich angeordneten Quartieren, ebenfalls nach dem Rhein, dem Bruchgraben, und von da wieder durch die Brüche und Schleuse bei No. IX nach dem Rheine bewerkstelligt werden kann.

Der gedachte Bruchgraben dient auch jetzt schon als Hauptentwässerungs-Graben der westlich der Niederstraße gelegenen Stadttheile, und man ist augenblicklich damit beschäftigt, ihn auf dem kürzeren Wege mit dem Rheine in Verbindung zu bringen, und von a bis b unter den Boden des Packhofes, auf Kosten der Stadt zu überwölben.

8. Schutzmittel gegen Rheinüberschwemmungen

Zum Schutz der bestehenden Stadttheile vor Eisbäugen und Rheinüberschwemmungen dient bis dahin ein längs des Rheins gelegener Damm, der Wall, welcher fürlich bis zum Oberthore, und nördlich bis nach No. IX der Niederstraße fortgeführt ist.

Dieser Wall hat vom Oberthore aus bis zur neuen Rheinstraße durchschnittlich 28' Pegelhöhe, fällt jedoch bis nach a hin auf circa $25 \frac{1}{3}$ Fuß, und steigt demnächst wieder bis zur Niederstraße auf 26' + 10" b Pegel.

Die Unterkante des Dammes liegt vom Häuschen der Rheinfähre an bis zur Anfahrt der niederländischen Dampfschiffe durchschnittlich auf 14 Fuß, und die Vorderkante des davor liegenden Rheinwerftes in dieser Strecke durchschnittlich auf 13 Fuß und behält die Höhe in horizontaler Lage bis zum Mauerhause.

In der gedachten ganzen Länge ist eine Vorderseite des Werftes mit einem Steinsatze bekleidet, und hat ferner der Wall eine Steinbekleidung bis auf 22 Fuß Höhe vom Fährhäuschen an, bis zur Anfahrt der niederländischen Dampfschiffe.

Außerdem hat auch noch das Hochufer vor der Expedition dieser Dampfschiffe resp. Ropertz etwa 13 Ruthen lang auf 26 $\frac{2}{3}$ ' Höhe eine Bekleidung mit Steinen und es schließt sich endlich an letztere die Steinbekleidung des Werftes des neuen Packhofes von etwa 20 Ruthen Länge und 27 $\frac{1}{3}$ ' Höhe.

Mit Ausnahme der Stelle des Walles, welche zwischen dem Expedition-Hofe und No.7 auf 25 $\frac{1}{3}$ ' Pegel liegt, und sämtliche übrigen Theile bestehen bei der in diesem Jahre stattgehabten eisfreien Ueberschwemmung, bei welcher der Wasserstand die Höhe von 27' + 7" Pegel erreicht hat, nicht überflutet worden; diese Stelle kommt durch die Anlegung der zur Aufnahme der Verbindungsbahn dienenden Straße aber später auf 28 Fuß Höhe und mithin oben so hoch zu bringen, als die Krone des Walles zwischen der neuen Rheinstraße und dem Oberthore.

Es wird in dieser Weise die ganze Rheinseite der Stadt vom Bahnhofe und bis zum Oberthore daher durch einen Damm geschützt, welcher aber, als 28 Fuß Höhe, und mithin 5 Zoll Höhe, mehr hat als die seit 50 Jahren stattgefundene höchste Ueberschwemmung.

Schließlich hält der Unterzeichnete es noch zu bemerken für nöthig, daß die Königliche Wasserbau-Verwaltung die Absicht haben soll, die Krone des an der Rheinseite bestehenden Walles auf 30 Fuß Höhe zu bringen, und daß dies der Grund ist, weshalb der Königliche Wasserbau-Inspector Wallbaum bei der Ausarbeitung des Projektes zur neuen Rheinstraße, letztere am Durchschnittspunkte des Walles auf eine gleiche Höhe gelegt hat.

Crefeld, den 15. August 1850

Walger

Landbau-Inspector

(Quelle: HStA Reg.Diis. 25653)

(' = Fuß, „ = Zoll)

Anhang 30

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau- und Alignementsplan für die Stadt Kleve vom 17.10.1842

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 29 vom 27.5.1843

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 538.) Bau- und Alignementsplan für die Stadt Kleve. I. S. III. Nr. 2370.

Ich will auf Ihren Bericht vom 15. v. M. den vorgelegten Bau und Alignementsplan für die Stadt Kleve mit der Maafgabe genehmigen, daß die Anlage von Senfgruben zur Aufnahme des Niederschlagswassers von den Straßen vermieden, und dessen Ableitung durch Rinnssteine und Kanäle nach den Niederungen bewirkt werde. Die Anlagen des Berichts erfolgen hierbei zurück.

Sans souci, den 17. October 1842.

(gez.)

Friedrich Wilhelm.

In den Staats-Minister von Bodelschwingh und Grafen von Arnim.

Der vorstehend gedachte Bau und Alignementsplan für die Stadt Kleve ist auf dem dortigen Gemeindehause deponirt, welches zur künftigen pünktlichen Befolgung dieses Plans bekannt gemacht wird.

Düsseldorf, den 11. Mai 1843.

Anhang 31

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf den Erweiterungs-Bauplan für die Stadt Crefeld betr. vom 11.6.1843

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 43 vom 2.8.1843

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 791.) Den Erweiterungs-Bauplan für die Stadt Crefeld betr. l. S. II. Nr. 11691.

Nachdem die Erinnerungen Meiner Ordre vom 4. April d. J. gegen den Ihnen da- mit remittirten, Mir am 20. März d. J. eingereichten Erweiterungs-Bauplan für die Stadt Crefeld durch die in Ihrem Berichte vom 26. v. M. gegebenen Aufschlüsse ihre Er- ledigung erhalten; so ertheile Ich diesem Plane nun Meine völlige Genehmigung, insbe- sondere zu dem Zwecke, daß die danach erforderlich werdenden Expropriationen darauf ge- gründet werden können. Ich überlasse Ihnen hiernach die weitere Verfügung und sende die eingereichte Zeichnung zurück.

Stettin, den 11. Juni 1843.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An den Staats-Minister, Grafen von Arnim.

Für richtige Abschrift.

(gez.) Wulff, Geh. Kanzlei-Inspektor.

Vorstehende Allerhöchste Kabinettsordre bringen wir hiermit zur Kenntniß der Bethei- ligten. Düsseldorf, den 17. Juli 1843.

Anhang 32

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf den Bau-Plan der Stadt Duisburg betr. vom 29.4.1850

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 60 vom 3.8.1850

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 1192.) Den Bau-Plan der Stadt Duisburg betr. I. S. III. Nr. 5038

Auf ihren Bericht vom 19. April d. J. genehmigt. Ich hierdurch, den nach Inhalt der hierbei zurückerfolgenden Situations- Zeichnungen P und Q. für die Stadt Duisburg aufgestellten Bauplan.

Gegen den von dem dortigen Gemeinderath gemachten Vorbehalt, wonach niemand ein Recht erhalten soll, die Eröffnung von noch nicht vorhandenen Straßen früher zu verlangen, als bis das wirkliche Bedürfniß des Ganzen eintritt und die vorhandenen Mittel der Stadt es gestatten, finde ich nichts zu erinnern.

Wegen Verleihung des Expropriationsrechts will Ich, wenn dasselbe im Laufe der Zeit erforderlich werden sollte, Ihre weiteren Anträge erwarten.

Charlottenburg den 29. April 1850.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

(gegengez.) v. Münterffel. v. d. Seydt.

An den Minister des Innern und den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der vorstehende Allerhöchste Erlaß wird hiermit zur Kenntnis des theilhaftigen Publikums gebracht.

Düsseldorf den 23. Juli 1850.

Anhang 33

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bauplan der Stadt Düsseldorf vom 4.6.1831

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 64 vom 26.8.1831

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 372.) Bauplan der Stadt Düsseldorf. I. S. II. Nr. 4442.

Auf Ihren Bericht vom 21. v. M. und nach Ihrem Antrage genehmige Ich den für die Stadt Düsseldorf entworfenen Bauplan mit den unter L. 1 — 3 von Ihnen vorgeschlagenen Modifikationen, und setze zugleich fest, daß, wenn es zur Ausführung des Plans sowohl im ältern als im neuen Theile der Stadt nöthig würde, Privat-Eigenthum es sei durch den Staat, durch die Stadt oder einen Einzelnen in Anspruch zu nehmen, in Ermangelung gütlicher Uebereinkunft nach dem Gesetze vom 8. Mai 1810 verfahren und der Grundeigenthümer zur Abtretung desselben des öffentlichen Nutzenwegen, mit der Maaßgabe verbunden sein soll, daß es ihm, insofern der Anspruch einen Bauplatz betrifft, vorbehalten bleibe, sich zur eigenen Bebauung desselben innerhalb dreier Jahre nach den Vorschriften des Plans rechtsformlich zu verpflichten.

Ich bewillige zugleich für alle Neubauwerke in der ganzen Ausdehnung des erweiterten Stadt-Planes, jedoch nur innerhalb des Stadtbereiches, die für die Anbauer der Karstadt und der geschleiften Festungswerke bereits bestehenden fünf und zwanzigjährige Befreiung von der Grundsteuer des bebauten Hauses, welche Begünstigung auch den dazwischen liegenden, in die Bau-Quadrate eingeschlossnen ältern Privat-Eigenthume zu statten kommen soll. Den Deputation erhalten Sie hierbei zurück.

Berlin, den 4. Juni 1831.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An die Staats-Minister von Schuckmann, Maassen und Freiherrn von Brenn.

Zur Erläuterung der vorstehenden Allerhöchsten Kabinetts-Ordre wird in Gemäßheit des Rescriptes der Königlichen Ministerien des Innern beider Abtheilungen und des Königlichen Finanz-Ministeriums vom 17. Juni d. J. noch Folgendes bekannt gemacht:

- L. Der Stadtbereich ist nach diesem neuen Stadtplane in folgender Art begrenzt nämlich:
- westlich vom Rheine;
 - nördlich vom neuen Hafen bis zum Ratinger-Thore;
 - östlich von den Wasseranlagen und dem Kanal bis zu der Brücke am südlichen Ende der Kasernenstraße;
 - süd-östlich von dem Wasserbecken (der Schwanenspiegel) und einer von dem ehemaligen Militär-Kirchhofe bis zu der Wenderschen Windmühle gezogenen Baulinie;
 - südlich durch einen projektirten Verschluß von der Wenderschen Mühle längs der Südseite der Kavallerie-Kaserne bis zum Rheine.

Innerhalb dieses Bereiches genießen die Anbauer neuer Häuser einer fünf und zwanzigjährigen Befreiung von der Grundsteuer von denselben Häusern und können nach Maaßgabe der nähern Bestimmungen der vorstehenden Allerhöchsten Kabinetts-Ordre die unfreiwillige Abtretung der Baustellen in Anspruch nehmen.

II. Im Innern dieses erweiterten Stadtbereiches sind durch den neuen Bauplan folgende wesentliche Bauprojekte festgesetzt, deren Ausführung jedoch durch die Beschaffung der dazu erforderlichen Mittel bedingt:

- 1) Die Vollenbung und Erbreitung des Rheinufers von dem nördlichen Ende des Raif bis zu dem Uferkopfe an der Südseite der Mündung des neuen Hafens hinab.

2) Der Abbruch der unfermlichen Häuser, welche den Eingang zu dem Haupt-Portal der Lambertuskirche verengen, verbunden mit der Verbreiterung der Krämerstraße mittelst Zurücklegung der gegen Westen gelegten Häuserreihe.

3) Abbruch des Rheinthores;.

4) Vergrößerung und Planirung des Baarenplatzes auf dem Rheinwerfte zwischen dem Krahn, dem Lagerhause und dem Arresthausgarten mittelst Beseitigung der Füllung des alten Hafens und Ueberwölbung des Hafensmundes;.

5) nördliche Aufschließung und Fortsetzung der Dammstraße durch den Garten der Kaufmannsgesellschaft bis zu dem Baarenplaze (Nr. 4) und südliche Verbindung derselben über den Rheindeich mit der Neustadt;

6) die früher schon angeordnete und zum Theil schon bewirkte Verbreiterung der Neubrückstraße;

7) die bei dem Beginn des Baues der Karlstadt schon beabsichtigte Verbindung des Hundbrückens mit der Kasernenstraße;

8) Durchführung der Fingierstraße auf die Friedrichsstraße;

9) Ueberwölbung der Düssel vor dem Hofe des Posthauses, wodurch vor dem letztern ein geräumiger Platz (Maximiliansplatz) gewonnen werden soll;

10) Vorrücken der Baulinie an der Südseite des neuen Hafens;

11) Eröffnung einer Verbindungsstraße zwischen der Liefergasse und dem Burgplaze, in der Richtung des rechteckigen Ufers des Düsselarmes, und deren Einschmitt in die Umgebung der Lambertuskirche;

12) Abbruch des Bergersthores;.

13) neue Verbindung der Stadt mit der Neustadt, durch mehrere neue Bauquartiere.

III. Außerhalb der Stadt, sollen die Baulinien:

1) in der Verlängerung der Kasernenstraße südlich von dem Kanaldamme;

2) in der Verlängerung der Neustädter-Straße (unter dem Namen Neuperstraße) südlich der Kavallerie-Kaserne;

3) in der zu erweiternden Straße von dem Hofgartenhause bis zum Sägerhose.

Den gesetzlichen Baulinien an der öffentlichen Heerstraße gleichgestellt, und als solche von den Unternehmern betrachtet werden; so daß also in diesen Linien jeder Neubau auf das vorgezeichnete Aligement zurückgelegt werden muß.

Eine bestätigte Copie des genehmigten Stadtplanes wird auf dem hiesigen Rathhause zur Einsicht offen gelegt werden.

Düsseldorf, den 17. August 1831.

Anhang 34

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignementsplan von Elberfeld vom 14.10.1845

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 57 vom 1.11.1845

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 1112.) Bau-Alignementsplan. I. S. III. Nr. 7042

Durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre d. d. Sanssouci, den 26. Septbr. 1845. ist die Durchführung der in der Stadt Elberfeld projectirten Verbindungsstraße zwischen der Wilhelm's und Bergstraße, in einer Breite von 30 Fuß und in der auf dem betreffenden, auf dem Rathhause zu Elberfeld niedergelegten Situationsplane mit A. B. C. bezeichneten Richtung genehmigt, und gleichzeitig ist der Stadtgemeinde Elberfeld gestattet worden, den zu dem Straßengebiete erforderlichen Grund und Boden, so weit eine Einigung mit den Eigenthümern desselben nicht herbeizuführen ist, im Wege der Expropriation zu erwerben, wobei jedoch das im Situationsplane beim Puncte C. gelegene, mit M. bezeichnete Wohnhaus der Wittve Schaefer, bis zu einem künftigen Neu- oder Umbau unverändert beibehalten werden soll.

Düsseldorf, den 14. October 1845.

Anhang 35

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignementsplan von Geldern vom 4.11.1845

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 60 vom 17.11.1845

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 1168.) Bau-Alignements-Plan. I. S. III. Nr. 7457.

Durch die Allerhöchste Kabinettsordre d. d. Sans-fouci den 26. September 1845 ist der für die Stadt Geldern entworfene Bau-Alignements- und Erweiterungs-Plan genehmigt worden, mit der Wirkung, daß die erforderlich werdenden Expropriationen darauf gegründet werden können, unter der Beschränkung, daß die alte Gelder-Straße, von dem freien Plage am Gelder Thore bis zur Brücke bei Nr. 17 des Plans, vor Eröffnung des neuen Gelderstraße nicht verbaut werde. Indem wir diesen Allerhöchsten Erlaß hiermit zur öffentlichen Kenntniß bringen, bemerken wir noch, daß der betreffende Bau-Plan auf dem Stadthause zu Geldern niedergelegt, und daß derselbe bei allen künftigen Neubauten und Veränderungen der die öffentlichen Straßen begränzenden Gebäuden und Einfriedigungen in den eingezeichneten rothen Linien, für die heilige Geißestraße und deren Verlängerung dagegen, in den eingetragenem blauen Linien als maasgebend zu betrachten ist.

Düsseldorf, den 4. November, 1845.

Anhang 36

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignementsplan von Goch vom 5.9.1845

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 48 vom 22.9.1845

(Nr. 975) Bau-Alignements-Plan l. S. III. Nr. 5545.

Durch die Allerhöchste Cabinetsordre d. d. Sanktsouci den 30 Juni 1845, ist der für die Stadt Goch, im Kreise Geldern entworfene, auf dem dortigen Stadthause niedergelegte Bau-Alignements-Plan genehmigt worden, um bei allen innerhalb des Bereiches des Planes vorkommenden Neubauten, ingleichen bei allen vorzunehmenden Haupt-Reparaturen an den, die Straßen und öffentlichen Plätze begrenzenden Gebäuden, Mauern, Wänden u. welche zur größern Standfestigkeit der betreffenden Gebäulichkeiten ausgeführt werden sollen, die in rother Tusche ausgezogenen Richtungslinien der projectirten und schon bestehenden Straßen genau einzuhalten, während die zwischen diesen und den jetzigen Straßengrenzen liegenden Flächen, mit sammt den jetzt darauf befindlichen Gebäudetheilen von den Angrenzenden frei gelassen werden müssen, damit diese Flächen bei eintretendem Bedürfnisse, im gesetzlichen Wege der Expropriation von der Stadt Goch erworben und zum Straßengebiete gezogen werden können. Nur in Bezug auf die Einmündung der Herzogsstraße in die Weststraße, Plan A., ist angeordnet worden, daß diese Einmündung an der alten Stelle bei a. verbleibe, und die Straße dort 40 (vierzig) Fuß, im übrigen aber 30 (dreißig) Fuß breit werde, wie dies im Plane durch blaue Tusche angegeben ist. Und ebenso ist bestimmt, daß die auf dem Blatte B. projectirten neuen Straßen, überall nur die mit blauen Linien bezeichnete Breite von 40 (vierzig) Fuß erhalten sollen.

Düsseldorf, den 5. September 1845.

Anhang 37

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Erweiterungs-Bau-Plan der Stadt Mülheim a.d. Ruhr vom 29.12.1841

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 12 vom 17.3.1842

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 222.) Erweiterungs-Bau-Plan der Stadt Mülheim a.d. Ruhr betr. 1. S. III. Nr. 1421.

In Folge Ihres Antrages vom 19. v. M. genehmige Ich den, in der eingereichten, berichtigten Uebersichtskarte, welche mit den übrigen Entwürfen zurückerfolgt, angegebener Bauplan zur Erweiterung und Verbesserung der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, damit die darnach für Straßen und öffentliche Plätze ungebaut zu lassenden Flächen nöthigenfalls im Wege der Expropriation, nach Maaßgabe der Vorschriften des dort geltenden allgemeinen Landrechts und der Bergischen Verordnung vom 16. Juli 1807 erworben werden können. Bei der von dem Gemeinderath gewünschten Beibehaltung der Breite von 24 und resp. 30 Fuß für die nicht zu Chausseen benutzten oder bestimmten neuen Straßen, finde Ich nichts zu erinnern, bin auch, was die durch Mülheim führenden Chausseen betrifft, damit einverstanden, daß die Erwerbung der zur Verbreiterung der betreffenden Straßenflächen erforderlichen Flächen, lediglich Sache der Commune ist.

Charlottenburg, den 29. Dezember 1841.

(gez.) **Friedrich Wilhelm.**

Au die Staats-Minister v. Rochow und Graf v. Muensterleben.

Für richtige Abschrift.

(gez.) Wolff,

Geh. Kanzlei-Inspector.

Der vorstehend bezogene Erweiterungsbauplan der Stadt Mülheim a.d. Ruhr ist auf dem Gemeinde-Hause zu Mülheim a.d. Ruhr deponirt, welches zur künftigen pünktlichen Befolgung dieses Planes bekannt gemacht wird.

Düsseldorf, den 24. Februar 1842.

Anhang 38

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf die Abänderung des genehmigten Bau-Plans der Stadt Mülheim a.d.Ruhr betr. vom 24.4.1843

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 38 vom 12.7.1843

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 706.) Die Abänderung des genehmigten Bau-Plans der Stadt Mülheim a.d. Ruhr betr. I. S. III. Nr. 3981.

Ich genehmige nunmehr auf Ihren Bericht vom 21. Oktober v. J. daß bei der Erweiterung der Stadt Mülheim an der Ruhr, der Broicher Straße die in dem vorgelegten Plane mit m. n. o. bezeichnete Richtung und eine Breite von 40 Fuß gegeben werde.
Potsdam, den 24. April 1843.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An die Staats-Minister von Bodelschwingh und Graf von Arnim.

Für die richtige Abschrift.

(L. S.)

(gez.) Wulff.

Geheimer Kanzlei-Inspektor.

Vorstehende Allerhöchste Kabinetsordre wird mit Hinweisung auf unsere Bekanntmachung vom 24. Februar 1842 Amtsblatt Jahr 1842 Stück 12. den Erweiterungs-Bau-Plan der Stadt Mülheim a.d. Ruhr betreffend, zur künftigen genauen Befolgung bekannt gemacht. Düsseldorf, den 27. Juni 1843.

Anhang 39

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Alignements-Plan von Rheinberg vom 10.6.1845

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 30 vom 21.6.1845

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 597.) Bau-Alignements Plan. I. S. III. Nr. 3701.

Mittels Allerhöchsten Kabinettsordre d. d. Berlin den 18. April 1845 ist der, für die Stadt Rheinberg entworfene, auf dem Stadthause zu Rheinberg niedergelegte Bau-Alignementsplan, mit Ausschluß des Abbruches des darin bezeichneten alten Pulverthurms genehmigt worden, so daß bei allen künftigen in der Stadt Rheinberg und in dem Bereiche des vorerwähnten Plans vorkommenden Neubauten, ingleichen bei allen vorzunehmenden Haupt-Reparaturen an den, die Straßen und öffentlichen Plätze begrenzenden Gebäuden, Mauern, Wänden u., welche zur größern Standfestigkeit der betreffenden Gebäulichkeiten ausgeführt werden sollen, die in rother Tusche ausgezogenen Richtungslinien der projektierten Straßen genau eingehalten, die zwischen diesen und den jetzigen Straßengrenzen liegenden Flächen, mit sammt den gelb angelegten, künftig wegfallenden Gebäudetheilen von den Angrenzenden frei gelassen werden müssen, damit diese Flächen bei eintretendem Bedürfnisse im gesetzlichen Wege von der Stadt Rheinberg erworben und zum Straßengebiete gezogen werden können.

Düsseldorf, den 10. Juni 1845.

Anhang 40

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-
Alignements-Plan der Stadt Wesel vom 11.2.1842

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 16 vom 6.4.1842

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 101.) Alignements-Plan der Stadt Wesel betr. l. z. III. Nr. 1991.

Auf Ihren Bericht vom 15. v. M. genehmige Ich den wieder beigefügten, für die Stadt Wesel entworfenen Alignements-Plan, damit derselbe, soweit es nöthig, mit Hülfe des Expropriations-Verfahrens ausgeführt werden könne. In Beziehung auf die Mühlenstraße soll aber die Ausführung des Planes suspendirt bleiben und namentlich an den dort befindlichen Gebäuden der Militair-Verwaltung ohne Meine unmittelbare ausdrückliche Genehmigung nichts geändert werden.

Berlin, den 11. Februar 1842.

Im Allerhöchsten Auftrage.

(gez.) Prinz von Preußen.

An den Staats-Minister von Sachow.

Für richtige Abschrift.

(gez.) Wulff,

Geh. Kanzlei-Inspector.

(L. S.)

Anhang 41

Bekanntmachung der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Bau-Plan der Stadt Xanten vom 19.12.1850

in: Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf Nr. 15 vom 22.2.1851

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

(Nr. 411.) Den Bau-Plan der Stadt Xanten betr. I. S. III. Nr. 902.

Auf Ihren Bericht vom 3. Dezember d. J. genehmige Ich hierdurch den mit den übrigen Anlagen anbei zurückerfolgenden Bau-Alignements-Plan der Stadt Xanten, im Kreise Geldern. Wegen der etwa künftig nöthigen Verleihung des Expropriationsrechts will Ich seiner Zeit den weiteren Anträgen entgegensehen.

Charlottenburg den 19. Dezember 1850.

(gez.)

Friedrich Wilhelm.

An die Minister des Innern und für Handel,
Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Für richtige Abschrift.

(L. S.)

gez. P e s c h, Geheimer Kanzlei-Direktor.

Der vorstehende Allerhöchste Erlaß vom 19. Dezember v. J. wird hiermit zur Kenntniß des betheiligten Publikums gebracht.

Düsseldorf den 11. Februar 1851.

Anhang 42

„Bau-Polizei-Reglement der Stadt Crefeld“ vom 22.3.1821

in: Bauwesen in der Stadt und Gemeinde Crefeld, Crefeld 1843 (siehe auch Amtsblatt der Regierung Düsseldorf Nr. 22 vom 5.5.1821)

I. Bau-Polizei-Reglement der Stadt Crefeld vom 22. März 1821.

A. Allgemeine polizeiliche Rücksichten.

§. 1.

Bei der Vergrößerung der Stadt Crefeld, durch Auf-
führung von öffentlichen und Privat-Gebäuden, wird der von Sr. Kö-
nigl. Majestät festgestellte, bei der Regierung in Düsseldorf beruhende
Grundriß der Stadt, als Basis befolgt.

§. 2.

Eine von der Regierung bestätigte Copie dieses Grundrisses,
im Maßstabe von $\frac{1}{1000}$ und in sechs Sectionen ausgefertigt, bewahrt
das Bürgermeisterei-Amt der Stadt zur jedesmaligen Einsicht der Bau-
insigen, und als Norm für die städtische Bau-Commission.

§. 3.

Sowohl zur Regulirung des bereits bestehenden Straßenpflasters,
als auch zur Regulirung neuer Straßen- und Wasserleitungs-Anlagen,
befindet sich auf dem Bürgermeisterei-Amt ein Niveau-Register, welches
sich auf den Plan der Stadt bezieht, und die Abweichung der Boden-
lage gegen eine, durch Abwägung von dem höchsten Punkte der Stadt
ausgemittelte, an den Straßen-Ecken durch eingezogene Eisen bezeichnete
Horizontal-Ebene nachweist.

§. 4.

Wie bei den neu anzulegenden Straßen die gerade Linie ununter-
brochen beizubehalten ist, so soll auch, wenn in alten Straßen Häuser oder
Bauwerke, welche die Richtung der Straßenslinie unterbrochen, abgetragen
werden, ihr Wiederaufbau nur in der Hauptrichtung der Häuserreihe
geschehen.

§. 5.

Neu anzulegende Straßen erhalten neben der Fahrbahn Fußwege
von wenigstens sechs Fuß Breite. Dasselbe findet bei dem Neubau der-
jenigen alten Straßen Statt, die nicht unter dreißig Fuß breit sind.

§. 6.

Neu anzulegende Brücken innerhalb der Stadt besaßen zwischen den Lehnumauern oder Brustgeländer, die ganze Straßenbreite.

§. 7.

Gebäude, die durch ihre Bestimmung eine üble Ausdünstung mit sich führen, und dadurch der Gesundheit Nachtheil bringen können, erhalten ihre Lage außerhalb, oder an der Grenze der Stadt.

§. 8.

Das Nivellements-Register der Stadt weist nach, welche Strecken der alten Stadtgraben bei der Vergrößerung der Stadt verschüttet werden müssen, und welche Strecken derselben als überwölbte Kloaken beizubehalten sind.

§. 9.

Alle unterirdischen Wasserleitungen, deren mehrere erforderlich sind, werden nach der Morgenseite der Stadt hin abhängig angelegt.

§. 10.

Von den Dachrinnen soll das Wasser vermittelst Regenröhren bis 1 1/2 Fuß über das Straßenpflaster, heruntergeleitet werden.

§. 11.

Die Fahrbahn und die offenen Wasserrinnen der Straßen werden, wie bisher örtlich üblich war, mit Steinen von 23 bis 36 Zoll \square Oberfläche und 7 Zoll Bindung gepflastert. Dagegen ist auf den Trottoirs ein Pflaster von Rheinkieseln zulässig.

B. Arbeiten und Auführungen auf Kosten der Stadt.

§. 12.

Auf Kosten der Stadtgemeinde werden ausgeführt:

- 1) die größern Wasserleitungen;
- 2) die Brücken über dieselben, in so weit solche nicht Fortsetzungen von Landstraßen bilden, wobei die Staats-Kasse concurrirt;
- 3) die Anlagen und Verschönerungen der öffentlichen Plätze;
- 4) Bau und Unterhaltung des Pflasters, in so weit dieses herkömmlich der Gemeinde-Verwaltung obliegt, und in so weit nicht die Straßen Landstraßen bilden;
- 5) Erwerbung der zur Ausführung der Straßen, wie solche durch den Plan festgesetzt sind, niederzureißenden Gebäude, insofern sie Straßen keine Landstraßen darstellen oder dazu bestimmt sind.

Zu den bei 2, 4 und 5 bezeichneten Anlagen und Erwerbungen concurrirt jedoch die Staats-Kasse nur alodann, wenn solche auch des allgemeinen Interesses wegen nothwendig befunden werden. Das Terrain zu den neu anzulegenden Straßen müssen aber die Neuanbauer auf eigene Kosten, und zwar jeder nach der Länge seines Grundstücks, wo solches an die Straße stößt, und nach der Hälfte der Straßenbreite selbst erwerben.

§. 13.

Zur Bestreitung der im vorigen §. bezeichneten Kosten, veräußert die städtische Verwaltung die ausgetrockneten Kanäle, das Material der eingehenden Brücken, Stadtmauern, Thore, Thürme, die Baupläge auf städtischem Boden u. s. w., nach den bei Veräußerung von Gemeinde-Eigenthum vorgeschriebenen Formen

§. 14.

Für die der städtischen Verwaltung bei der Ausführung des Stadtplanes obliegenden Bau-Arbeiten und Erwerbungen wird derselben die Errichtung einer besondern Bau-Kasse bewilliget, und die nach §. 13 eingehenden Gelder werden von dem Gemeinde-Empfänger für diesen Zweck besonders berechnet.

§. 15.

Wenn zur Ausführung einzelner im Plane liegenden städtischen Anlagen, oder Erwerbungen, besondere Geldbeiträge zu der Bau-Kasse erforderlich sind; so wird die Regierung auf den Grund des Gesetzes vom 16. September 1807 und auf den Vorschlag des Stadtrathes die Beihahme-Rollen jedesmal feststellen.

C. Städtische Bau-Commission.

§. 16.

Die städtische Bau-Commission besteht unter dem Vorzüge des Bürgermeisters, aus dem Stadtbaumeister, einem Geometer und einem Rechnungs-Beamten.

§. 17.

Die Commission tritt auf besondere Einladung des Bürgermeisters zusammen, welcher auch die Arbeiten unter die Mitglieder ausschleift, und die Anweisungen über Gemeinde-Bauten, Gebühren und Remunerationen vollzieht.

§. 18.

Die Commission prüft alle Gemeinde- und Privat-Bau-Angelegenheiten, sowohl bei Neubauten, als bei Haupt-Reparaturen, und reicht die Pläne darüber, von ihrem Gutachten begleitet, dem Landrath ein, welcher dieselben genehmigt, oder in zweifelhaften Fällen bei der Regierung anfragt.

§. 19.

Die besonderen Obliegenheiten des Stadtbaumeisters sind: die eingereichten Baupläne, mit Rücksicht auf die reglementsmäßige Bestimmung, in technischer und polizeilicher Hinsicht zu prüfen, weshalb die Bau-Projekte im Grund-, Durchschnitt und Aufrisse, der Commission vorgelegt werden müssen. Er revidirt sämtliche Gemeinde-Bauansätze und Gemeinde-Bau-Rechnungen, und wacht darüber, daß sowohl die Gemeinde- als Privat-Bauten nach den festgestellten Plänen, ohne Abänderung ausgeführt werden. Er sorgt ferner für die Unterhaltung der Gemeinde-Wehände und der Feuerlösch-Geräthschaften.

§. 20.

Der Geometer weist auf dem Terrain die durch den Stadtplan vorgeschriebene Baulinie an, besorgt bei jedem vorkommenden Falle das Nivellement, und trägt die jedesmaligen Abweichungen davon in das Nivellements-Registrier ein.

§. 21.

Der Rechnungs-Beamte besorgt den Calcul des ganzen bei der Commission vorkommenden Rechnungswesens, entwirft die Anweisungen über Gemeindebauten, führt in den Sitzungen der Commission das Protokoll, und verfaßt sämtliche schriftliche Verhandlungen der Commission.

In sofern diese Stelle nicht ein Mitglied des Gemeinderathes, oder der Verwaltungs-Sekretär unentgeltlich übernimmt, können für die Ausfertigungen der Commission, in so weit sie das Privat-Interesse betreffen, angemessene Gebühren genommen, und daraus der Rechnungsbeamte remunerirt werden.

§. 22.

Der Geometer erhält für jeden einzelnen Fall von den Interessenten den doppelten, durch das allgemeine Zeitmesser-Reglement bestimmten Diätensatz, und wird für ein Viertel des Tages, zu 5 Stunden angenommen, mit 18 gr. honorirt.

§. 23.

Auch der Stadtbaumeister wird von den Interessenten jedesmal honorirt, nach demselben Maßstabe wie der Geometer.

§. 24.

Die Regierung befähigt auf den Vorschlag des Landrathes, des Baumeisters, Geometer und Rechnungs-Beamten der städtischen Bau-Commission.

Indem Ich das zur Erweiterung der Stadt Erfeld am 6ten v. M. von Ihnen eingereichte Bau-Polizei-Reglement genehmige, setze ich hiedurch fest, daß, wenn zur Ausführung des von Mir genehmigten Bauplans von der Stadt, oder auch von einem Einzelnen Privat-Eigenthum in Anspruch genommen wird, und darüber kein Vergleich zu Stande zu bringen ist, alsdann das französische Gesetz vom 6ten März 1810 hierauf angewandt und die Abtretung als zum öffentlichen Nutzen ersorderlich betrachtet werden soll. An die Stelle des nach diesem Gesetz zu jeder Expropriation nöthigen Landesherrolichen Decrets tritt die obige allgemeine Genehmigung des ganzen Bauplans, und es soll nur in dem Falle noch besondere Autorisation eingeholt werden, wenn bei der Ausführung irgend eine Abweichung von dem allgemeinen Plan als notwendig erscheinen sollte.

Ich beauftrage Sie übrigens, das Reglement und gegenwärtige Cabinets-Ordre durch das Amtsblatt gehörig publiziren zu lassen.

• Berlin, den 22. März 1821.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An die Staatsminister v. Kirchhausen, Graf v. Bülow und
v. Schuckmann.

II. Fernerweite Allerhöchste Verordnung wegen Ausführung des Bauplans der Stadt Crefeld nebst Bestimmung des Bauquartiers.

Auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 20. v. M. trage ich nunmehr kein weiteres Bedenken, Ihre, des Ministers des Innern, über die Ausführung des Bauplans für die Stadt Crefeld, im Bericht vom 28ten Mai v. J. enthaltenen Anträge zu genehmigen und aus den von Ihnen angeführten Gründen festzusetzen:

1) daß zwar die öffentliche Stadt Bau-Kasse ihrerseits, die ihr nach dem genehmigten Plane und dem Bau-Reglement, obliegenden Verbindlichkeiten nur quartierweise und in einer vom Stadtrathe vorzuschlagenden, von der Regierung nach Befinden zu berichtigenden oder zu bestätigenden Ordnung erfüllen und kein Einzelnener, welcher sich außerhalb dieser Ordnung anbauen will, berechtigt sein soll, die Stadt zu den ihr obliegenden Leistungen zu zwingen; dagegen aber

2) soll es in Rücksicht der Rechte der Einzelnen bei der Bestimmung kleiner Orte vom 27ten Mai 1819 sein Bewenden behalten und Jedermann berechtigt bleiben, zu dem vorzunehmenden Bau, jede durch die Linien des Bauplans bezeichnete Stelle zu wählen und das Privat-Eigenthum anderer dazu, in gesetzlichem Wege in Anspruch zu nehmen, wobei ihm jedoch, in sofern er außer dem zu 1. bestimmten Bauquartier baut, lediglich überlassen und derselbe verpflichtet bleibt, alles dasjenige, was nach dem Reglement auf Kosten der Stadt zu beschaffen sein würde, so weit es für ihn nöthig, auf eigene Kosten auszuführen; auch soll in diesem Falle dem Besizer des in Anspruch genommenen Terrains, wenn derselbe erklärt, solches innerhalb dreier Jahre nach den Vorschriften des Bauplans selbst bebauen zu wollen, der Vorzug gebühren.

Ebenso bin Ich damit einverstanden, daß die westwärts von der lutherischen Kirchstraße projectirte neue Straße, welche mit jener in der ganzen Länge der Stadt parallel fortlaufen soll, nicht unaußgeführt bleiben darf, ohne die Symetrie der ganzen Anlage zu stören

Anhang 43

Verordnung „die Ausführung des Bauplanes für die Stadt Crefeld betr.“ vom 14.2.1824

in: Amtsblatt der Regierung Düsseldorf Nr. 43 vom 7.6.1824

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung.

Nr. 160.
Die Ausführung
des Bauplanes
für die Stadt
Crefeld betr.
d. 10797.

Auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 20ten v. M. trage Ich nunmehr kein weiteres Bedenken, Ihre, des Ministers des Innern, über die Ausführung des Bauplanes für die Stadt Crefeld im Bericht vom 28ten Mai v. J. enthaltenen Anträge zu genehmigen und aus den von Ihnen angeführten Gründen festzusetzen:

- 1) daß zwar die öffentliche Stadt-Cass. Kasse ihrerseits, die ihr nach dem genehmigten Plane und dem Bau-Reglement, obliegender Verbindlichkeiten, nur quartierweise und in einer, vom Stadtrathe vorzuschlagenden, von der Regierung nach Umständen zu berichtigenden oder zu bestätigenden Ordnung erfüllen und kein Einzelnr, welcher sich außerhalb dieser Ordnung andauern will, berechtigt seyn soll, die Stadt zu den ihr obliegenden Leistungen zu zwingen; dagegen aber
- 2) soll es in Rücksicht der Rechte der Einzelnen bei der Bestimmung Meiner Ordre vom 27ten Mai 1819. sein Bewenden behalten und Jedermann berechtigt bleiben, zu dem vorzunehmenden Bau, jede durch die Linien des Bauplanes bezeichnete Stelle zu wählen und das Privat-Eigenthum anderer dazu, im gesetzlichen Wege in Anspruch zu nehmen, wobei ihm jedoch, in sofern er außer dem zu 1. bestimmten Bauquartier bauet, lediglich überlassen und derselbe verpflichtet bleibt, alles dasjenige, was nach dem Reglement auf Kosten der Stadt zu beschaffen seyn würde, so weit es für ihn nöthig, auf eigene Kosten auszuführen; auch soll in diesem Falle dem Besitzer des in Anspruch genommenen Terrains, wenn derselbe erklärt, solches innerhalb dreier Jahre nach den Vorschriften des Bauplanes selbst bebauen zu wollen, der Vorzug gebühren.

Eben so bin Ich damit einverstanden, daß die westwärts von der lutherischen Kirchstraße projektierte neue Straße, welche mit jener in der ganzen Länge der Stadt parallel fortlaufen soll, nicht unausgeführt bleiben darf, ohne die Symmetrie der ganzen Anlage zu stören und Ich will Ihnen, dem Staats-Minister von Schuckmann überlassen, die Wittenpe von der Leyen mit ihrer Reclamation zurückzuweisen und dem Stadtrath solches bekannt zu machen.

Etwanige ähnliche Reclamationen, in sofern sie den genehmigten Bauplan stören sollten, sind künftighin ohne weiteres von der Regierung zurückzuweisen.

Die eingereichten Zeichnungen lasse Ich hierbei zurückgehen.

Berlin, den 14. Februar 1824.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An die Staats-Minister Graf v. Bülow und v. Schuckmann.

In Folge des S. 1. des vorstehenden Allerhöchsten Cabinets-Ordre, haben wir auf den Vorschlag des Stadtrathes zu Crefeld vom 17ten v. M. genehmigt, daß unter den vier neu anzulegenden Bauquartieren der Stadt Crefeld zur Rechten das Bauquartier Friedrichsstadt zur Ausführung kommen soll.

Anhang 44

„Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Crefeld“ vom 22.9.1843

in: Bauwesen in der Stadt und Gemeinde Crefeld, Crefeld 1843

I. Allgemeine polizeiliche Rücksichten.

§. 1.

Bei der Vergrößerung der Stadt Crefeld durch Aufführung von öffentlichen und Privat-Gebäuden wird der Bauplan vom 18. Mai 1819, so wie der von Sr. Königl. Majestät festgestellte Erweiterungsplan als Basis befolgt.

§. 2.

Eine von uns beauftragte Copie des Bau- und Erweiterungsplans bewahrt das Bürgermeisterei der Stadt zur jedesmaligen Einsicht der Bauaufstigen und als Norm für die städtische Bau-Commission

§. 3.

Werden in den alten Straßen Häuser oder Bauwerke, welche die Richtung der Straßelinie unterbrechen, abgetragen, so darf ihr Wiederaufbau nur in der Hauptrichtung der Häuserreihe geschehen.

§. 4.

Sowohl zur Regulirung des bereits bestehenden Straßenspflasters, als auch zur Regulirung neuer Straßen- und Wasserleitungs-Anlagen befindet sich auf dem Bürgermeisterei ein Niveau-Register, welches sich auf den Bau- und Erweiterungsplan der Stadt bezieht, und die Abweichung der Bodentage gegen eine, durch Abwägung von dem höchsten Punkte der Stadt ausgemittelte, an den Straßenecken durch eingegossene Eisen bezeichnete Horizontal-Ebene, nachweist.

§. 5.

Zu dem Umfange des Bau- und Erweiterungs-Plans der Stadt darf kein neues Gebäude, keine Kelleranlage, keine Veränderung der Umfassungsmauern oder Hauptreparatur ausgeführt werden, ohne daß vorher die Genehmigung dazu bei dem Bürgermeisteramte nachgesucht und erteilt worden ist.

§. 6.

Zu dem Ende muß der Bau-Unternehmer, wenn er nicht wegen Geringfügigkeit des Baues ganz oder theilweise davon entbunden werden sollte:

- 1) die Grundrisse der Stockwerke und des Souterrains;
- 2) die Zeichnung der Basenlage;
- 3) die Ansrisse der von außen sichtbaren Seiten;
- 4) einen Durchschnitt vom ganzen Gebäude;
- 5) bei Veränderungen der Umfassung den Aufriß der abzuändernden Seite und

6) wenn es erfordert wird, das Nivellements-Profil bei dem Bürgermeisteramte vorher einreichen.

Bei Bau-Anlagen an Straßen oder öffentlichen Plätzen wird die Baulinie mit dem auf dem Bürgermeisteramte befindlichen Niveau-Messiger verglichen und die Höhe der Sockel und Thür- oder Thorschwellen gleich nach erfolgter Genehmigung des Bauplans an Ort und Stelle abgesteckt und, wie geschehen, auf der Bau-Concession vermerkt.

§. 7.

Die Bau-Unternehmer, so wie die Bauhandwerker sind für die genaueste Beobachtung der genehmigten Baurisse verantwortlich. Erlauben sich dieselben willkürliche und nicht genehmigte Abweichungen bei der Ausföhrung, so kann der Bürgermeister bis zur Abänderung dieser Mängel, oder bis zur nachträglichen Genehmigung der Abweichungen in dem vorchriftsmäßigen Wege (§. 6.) die Fortsetzung des Baues stören.

Kann die Abweichung nicht genehmigt werden, so erfolgt eventuell die Demolirung der Anlage auf Kosten der Unternehmer.

Zu jedem Falle aber sind dieselben, so wie die mit der Bauausföhrung beauftragten Bauhandwerker, sie mögen nun ohne Genehmigung gebaut oder von den genehmigten Baurissen willkürlich abgewichen sein, zur Bestrafung zu ziehen.

§. 8.

Die Anfertigung von Mauerwerk und Pflaster zur Frostzeit wird untersagt.

Auch darf ein neu erbautes Wohnhaus nicht in demselben Jahre nach der Aufföhrung von Außen beworfen und verputzt werden.

§. 9.

Gebäude, welche unmittelbar oder mit einem offenen Zwischenraum (Vorhof) an die Straße grenzen, dürfen nicht mehr als vier Stockwerke haben. Auch müssen dieselben nach der Straßenseite massiv erbaut werden.

Bei der Revision der Structur ist auf Sicherung vor Einsturz und Feuergefahr, so wie auf Regelmäßigkeit zu achten.

§. 10.

Vorsprünge an den Straßengiebeln als Zierrath oder zum Nutzen dienend, dürfen nicht über 6 Zoll in die Straßenlinie aus treten, es sey dann, daß das Gebäude um eben soviel hinter die Straßenlinie zurückgesetzt werde. Bei Dachgesimsen, Altanen und Haustreppen kann eine Ausnahme statt finden; doch dürfen letztere nie die Hälfte des Trottoirs einnehmen. Thore und Thüren, die unmittelbar an die Straße ausschlagen, dürfen nicht nach Außen geöffnet werden.

§ 11.

Nach der Straßenseite müssen alle Häuser mit metallenen oder steinernen Dachrinnen versehen sein. Von den Dachrinnen muß das Wasser vermittelst Regenröhren mindestens bis auf $1\frac{1}{2}$ Fuß vom Boden herabgeführt werden.

Röhren oder Rinnen, welche den Ablauf aus dem Innern des Hauses auf die Straße führen, müssen im Niveau des Trottoirs ausmünden. Röhren zur Abführung des Rauches ohne Schornsteine in die freie Straße zu führen, ist verboten.

Neu anzulegende Abtrittsrohre müssen aus Metall oder aus Haussteinen oder gebranntem glasirten Thon bestehen, und dürfen äußerlich am Gebäude nicht sichtbar werden.

§. 12.

Bei der Anlage von Brunnen, Cisternen, Senkgruben, Abtritts- oder Mistgruben sind die bestehenden sanitätpolizeilichen Rücksichten gehörig zu beobachten. Die entdeckten Zuwiderhandlungen sind von den Mitgliedern der Bau-Commission und den Polizei-Offizianten dem Bürgermeisteramte zur sofortigen Remedur anzuzeigen.

§. 13.

Bei der Anlage von Blizableitern, Laternen, Schildern, Baugerüsten und andern an dem Außern der Häuser angebrachten hervorragenden Gegenständen ist darauf zu sehen, daß die Sicherheit nicht gefährdet werde.

§. 14.

Das Bürgermeisteramt leitet mit Beobachtung des Niveaus die Herstellung und Unterhaltung des Pflasters der Straßen und öffentlichen Plätze einschließlich der Ableitungs-Kanäle und Straßenrinnen, in sofern solche nicht, wie bei den durchführenden Straßen der Straßen-Bau-Verwaltung ressortiren. Dasselbe wird die anschließenden Hauseigenthümer zur Anlage und Unterhaltung der Trottoirs und Wasserrinnen, wozu sie nach Ortsgebrauch verpflichtet sind, anhalten, die städtischen Verpflichtungen wahrnehmen, und die Straßen-Bau-Verwaltung zur Erfüllung ihrer diesfälligen Verpflichtungen requiriren.

§. 15.

In den nach dem Bau- und Erweiterungsplan neu anzulegenden Straßen, dergleichen bei dem Neubau der alten Straßen bestimmt der Bürgermeister die Breite des Trottoirs. Wenn die Straßen 30 Fuß und darüber breit sind, so erhalten die Trottoirs von dem Sockel der Häuser bis in die Mitte der Straßenrinne gerechnet, an jeder Seite eine Breite von $\frac{1}{2}$ der Straßenbreite.

§. 16.

Die Fahrbahn und die offenen Wasserrinnen der Straßen müssen mit festen behauenen Steinen von 23 bis 26 Quadratfußoberfläche, die 7 bis 8 Zoll in den Pflasterand hinreichen, gepflastert werden.

Die Trottoirs werden ebenfalls in dieser Art gepflastert, oder mit Steinplatten belegt. Ausnahmsweise soll jedoch auch noch ein Pflaster von Rheinkiesel auf denselben nachgelassen werden.

Unverzüglich nach Vollendung eines Neubaus oder der an bestehenden vorgenommenen Umänderungen ist der Eigentümer verpflichtet, das Trottoir und die Wasserrinnen zu pflastern, resp. herzustellen.

§. 17.

Eben so wenig als auf den Fahrbahnen, dürfen auf den Trottoirs Erhöhungen oder Vertiefungen irgend einer Art statt finden; namentlich müssen die Ablaufrinnen der Häuser ganz flach sein.

§. 18.

Abweiskeine oder Pfähle mit oder ohne Ketten zur Begrenzung der Trottoirs oder auf denselben; desgleichen lebendige Bäume oder Pflanzungen irgend einer Art sind verboten. Nur der Bürgermeister kann auf den zu Spaziergängen bestimmten Straßen Bäume setzen und Pflanzungen anlegen lassen. Abweiskeine an Einfahrten und an Straßenecken dürfen nur mit Zustimmung des Bürgermeisters gesetzt werden.

Wie weit die Freitreppen vor die Fronten der Häuser eintreten dürfen, wird entweder bei Genehmigung des Bauplans oder durch Absteckung an Ort und Stelle bestimmt, und zwar nach Maßgabe der Breite des Trottoirs. Ist dasselbe nur 6 Fuß, so darf dieser Vorsprung nur 18 Zoll betragen.

Kellereingangstreppten oder Schroothöcher so anzubringen, daß sie in die Breite des Trottoirs hineinreichen und flachliegende Thüren mit aus den Trottoirs hervortretenden Umschrootten bilden, ist verboten.

§. 19.

Die Nivellements-Register der Stadt weisen nach, welche Strecken der alten Stadtgraben und Wasserleitungen bei der Vergrößerung der Stadt verschüttet werden müssen, und welche Strecken derselben als überwölbte Kanäle beizubehalten sind. Die aus einzelnen Privat-Grundstücken abführenden Wasserleitungen werden auch da, wo sie zur Einmündung in öffentliche Kanäle, Straßen und Plätze berühren, von den Privateigentümern gebaut und unterhalten; jedoch unterliegen die darüber jedesmal zu fertigenden Baupläne der Prüfung und Genehmigung und in ihrer Ausführung der fortwährenden Beaufsichtigung des Bürgermeisters.

§. 20.

Ueberwölbungen der städtischen Kanäle zu irgend einem Zwecke, desgleichen öffentliche oder Privatbrücken über öffentliche Kanäle, dürfen nur auf den Grund vollständiger, dem Bürgermeisteramte vorher einzureichender und von demselben genehmigter Baupläne angelegt werden, und werden von derselben Behörde bei der Ausführung beaufsichtigt.

§. 21.

Neu anzulegende Brücken innerhalb der Stadt befaßen zwischen den Lehmmauern oder Brustgeländer die ganze Straßenbreite.

II. Arbeiten und Aufführungen auf Kosten der Stadt.

§. 22.

Auf Kosten der Stadtgemeinde werden ausgeführt:

- 1) die größern Wasserleitungen;
- 2) die Brücken über dieselben, in so weit solche nicht Fortsetzung von Landstraßen bilden, wobei die Staats-Kasse concurreirt;
- 3) die Anlagen und Verschönerungen der öffentlichen Plätze;
- 4) Bau- und Unterhaltung des Pflasters, in so weit dieses herkömmlich der Gemeinde-Verwaltung obliegt, und in so weit nicht die Straßen Landstraßen bilden;
- 5) Erwerbung der zur Ausführung der Straßen, wie solche durch den Plan festgesetzt sind, niederzureißenden Gebäude, insofern die Straßen keine Landstraßen darstellen, oder dazu bestimmt sind.

Das Terrain zu den neu anzulegenden Straßen müssen die Neubauer auf eigene Kosten und zwar jeder nach der Länge seines ganzen Grundstücks, wo solches an die Straße, öffentliche Plätze und Promenaden stößt und nach der Hälfte der Straßenbreite selbst erwerben.

Der Gemeinde steht es jedoch auch frei, zur Beseitigung der durch successive Neubauten entstehenden Inconvenienzen einen in Bau begriffenen oder für die erleichterte Communication nothwendigen Straßenzug auf Kosten der Gemeinde auszuführen. Die spätern Neubauer sind aber alsdann gehalten, der Stadt, bevor ihnen die Bau-Concession erteilt wird, einen rationalen Antheil der für die Ausführung der Straße vorgeschossenen Grundentschädigung nach Verhältniß der Länge ihres Grundstücks zu ersetzen.

§. 23.

Die der Stadtgemeinde obliegenden Verbindlichkeiten ist dieselbe nur quartierweise und in einer vom Stadtrathe vorzuschlagenden und von ~~das~~ nach Befinden zu berichtigenden oder zu bestätigenden Ordnung zu erfüllen verpflichtet und darf kein Einzelnar, welcher sich außerhalb dieser Ordnung anbauen will, berechtigt seyn, die Stadt zu den ihr obliegenden Leistungen zu zwingen; vielmehr ist derselbe gehalten, alles dasjenige, was nach dem gegenwärtigen Reglement auf Kosten der Stadt zu beschaffen seyn würde, so weit es für ihn nöthig, namentlich den Bau und die Verpflasterung der Straße so wie die Anlegung einer gehörigen Wasserleitung, auf eigene Kosten auszuführen.

§. 24.

Zur Bestreitung der im §. 22. bezeichneten Kosten, veräußert die städtische Verwaltung die ausgetrockneten Kanäle, das Material der eingehenden Brücken, Stadtmauern, Thore, Thürme, die Baupläge auf städtischem Boden u. s. w., nach den bei Veräußerung von Gemeinder-Eigentham vorgeschriebenen Formen.

§. 25.

Für die der städtischen Verwaltung bei der Ausführung des Stadtplanes obliegenden Bau-Arbeiten und Erwerbungen wird derselben die Errichtung einer besondern Bau-Kasse bewilligt, und die nach § 24 eingehenden Gelder werden von dem Gemeinde-Empfänger für diesen Zweck besonders berechnet.

§. 26.

Wenn zur Ausführung einzelner im Plane liegenden städtischen Anlagen oder Erwerbungen, besondere Geldbeiträge zu der Bau-Kasse erforderlich sind: so werden von uns auf den Grund des Gesetzes vom 16. September 1807 und auf den Vorschlag des Stadtrathes die Beinahme-Rollen jedesmal festgesetzt werden.

III. Städtische Bau-Commission.

§. 27.

Die städtische Bau-Commission besteht unter dem Vorfige des Bürgermeisters, aus dem Stadtbaumeister, einem Geometer und einem Rechnungs-Beamten.

§. 28.

Die Commission tritt auf besondere Einladung des Bürgermeisters zusammen, welcher auch die Arbeiten unter die Mitglieder austheilt, und die Anweisungen über Gemeinde-Bauten, Gebühren und Remunerationen vollzieht.

§. 29.

Die Commission prüft alle Gemeinde- und Privat-Bau-Angelegenheiten, sowohl bei Neubauten, als bei Hauptreparaturen, und reicht die Pläne darüber, bei ihrem Gutachten begleitet, dem Rath ein, welcher dieselben genehmigt, oder in zweifelhaften Fällen bei der Regierung anfragt.

§. 30.

Die besondern Obliegenheiten des Stadtbaumeisters sind: die eingereichten Baupläne, mit Rücksicht auf die reglementsmäßige Bestimmung, in technischer und polizeilicher Hinsicht zu prüfen. Er revidirt sämmtliche Gemeinde-Baunanschläge und Gemeinde-Baurechnungen, und wacht darüber, daß sowohl die Gemeinde- als Privat-Bauten nach den festgestellten Plänen, ohne Abänderung ausgeführt werden. Nach ihrer Vollendung setzt er das Bürgermeisteramt von der planmäßigen Ausführung derselben jedesmal in Kenntniß. Er sorgt ferner für die Unterhaltung der Gemeinde-Gebäude und der Feuerlösch-Geräthschaften.

§. 31.

Der Geometer weist auf dem Terrain die durch den Stadtplan vorgeschriebene Baulinie an, besorgt bei jedem vorkommenden Falle das Nivellement und wacht insbesondere darauf, daß seine Anweisungen gehörig befolgt, so wie daß keine Pflasterungen oder Abänderungen der Wasserleitungen ohne seine specielle Anleitungen ausgeführt werden.

§. 52.

Der Rechnungsbeamte besorgt den Calcul des ganzen bei der Commission vorkommenden Rechnungswesens, entwirft die Anweisungen über Gemeindebauten, führt in den Sitzungen der Commission das Protokoll, und verfaßt sämtliche schriftliche Verhandlungen der Commission.

Zu jeder diese Stelle nicht ein Mitglied des Gemeinderathes, oder der Verwaltungs-Secretair unentgeltlich übernimmt, können für die Ausfertigungen der Commission, in so weit sie das Privat-Interesse betreffen, angemessene Gebühren genommen, und daraus der Rechnungsbeamte remunerirt werden.

§. 53.

Der Geometer erhält für jeden einzelnen Fall von den Interessenten den doppelten, durch das allgemeine Festmesser-Reglement bestimmten Diätensatz, und wird für ein Viertel des Tages, zu 5 Stunden angenommen, mit 22½ Sgr. honorirt.

§. 54.

Auch der Stadtbaumeister wird von den Interessenten jedesmal honorirt, nach demselben Maasstabe, wie der Geometer.

§. 55.

Wir behalten uns vor, auf den Vorschlag des Kreis-Landrathes, den Baumeister, Geometer und Rechnungsbeamten der städtischen Bau-Commission zu bestätigen.

§. 56.

Sollten die Eigenthümer die in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Vorschriften, in der ihnen von dem Bürgermeister bestimmten Zeit nicht befolgen, so wird dasjenige, was sie zu thun oder zu unterlassen haben, ohne weiteres auf ihre Kosten von der städtischen Behörde ausgeführt, und die desfallsigen Kosten werden bei verzögerter Erstattung im Verwaltungswege beigetrieben werden, unbeschadet der Verfolgung bei dem Polizeigerichte, in den dazu geeigneten Fällen.

§. 57.

Die Uebertretung dieser Verordnung, deren Bestrafung in den bestehenden Gesetzen nicht vorgesehen ist, werden mit einer Strafe von 1 bis 5 Thln. geahndet.

Düsseldorf, den 22. September 1843.

Königliche Regierung.

Abtheilung des Innern.

Nr. 16,228, I., S. II. B.

Fasbender.

Das vorstehende Bau-Polizei-Reglement für die hiesige Stadt wird hiermit zur Nachachtung publizirt.

Crefeld, den 28. October 1843.

Der Bürgermeister,
Lehmann.

Anhang 45

„Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Mülheim a.d.Ruhr“ vom 27.2.1846

in: Amtsblatt der Regierung Düsseldorf von 1846, 303ff.

(Nr. 650.) Bau-Polizei-Reglement für die Stadt Mülheim a.d. Ruhr. I. S. III. Nr. 4086.

Das für die Stadt Mülheim a.d. Ruhr erlassene Bau-Polizei-Reglement bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniß.

Düsseldorf, den 18. Juni 1846.

B a u - P o l i z e i - R e g l e m e n t
für die Stadt Mülheim a.d. Ruhr.

1) Die zur Handhabung dieses Bau-Polizei-Reglements bestellte Commission ist ein Organ der städtischen Verwaltungs-Behörde. Die vier von dem Königl. Landrathe zu bestellenden Mitglieder derselben sollen ihre speziellen Stadtviertel beaufsichtigen, während der Bürgermeister als Präses der Commission, unter Assistenz des Kreisbaumeisters, das Ganze zu überwachen und die Geschäfte zu leiten hat.

2) Innerhalb des Stadtgebiets darf Niemand einen Neubau oder Umbau oder eine Hauptreparatur, durch welche letztere die Standfestigkeit des betreffenden Gebäudes offenbar vermehrt wird, an einem die öffentlichen Straßen, Wege und Gassen begrenzenden Gebäude, einer Mauer oder Einfriedigung ausführen, ohne zuvor die schriftliche Erlaubniß der Bau-Commission dazu erwirkt zu haben.

3) Bauherren und Baumeister, welche dieser Vorschrift (§. 2) zuwider handeln, haben jeder eine Polizeistrafe von 5 bis 10 Rthlr. verwirkt, selbst wenn gegen den eigens mächtig ausgeführten Bau nichts zu erinnern seyn sollte. In allen Fällen dagegen, wo sich findet, daß ein ohne schriftliche Erlaubniß der Bau-Commission unternommener Bau den allgemeinen Interessen nachtheilig oder für das Publikum gefährlich ist, oder aber dem für die Stadt Mülheim unterm 29. Dezember 1841 und 24. April 1843 Allerhöchsten Orts bestätigten Bau-Alignements-Plan zuwider läuft, muß derselbe nach Anweisung der Bau-Commission innerhalb der von letzterer zu bestimmenden Frist entweder ganz abgebrochen oder abgeändert werden. Wird die gesetzte Frist nicht eingehalten, so wird die bauliche Anlage von Polizeiwegen wieder abgetragen, und alles auf Kosten des Bauherrn wieder in den vorigen Stand vor dem Beginn der neuen Bauausführung gesetzt.

4) Das Baugesuch muß spätestens vier Wochen vor dem Beginn des Baus dem Präses der Commission vorgelegt werden, und nach Maßgabe des Projektes, mit dem Situations- und Bauplane, einem Grundrisse, Durchschnitte und Aufrisse begleitet sein, angefertigt von einem qualifizirten Baumeister oder einem approbirten Bauhandwerker, und countersignirt vom Bauherrn.

5) Wird die Anlage, Umpflasterung oder Veränderung eines Vorplatzes oder Trottoirs (Bürgersteiges) zu dessen Anlage und Unterhaltung der anstoßende Grundbesitzer verpflichtet ist und von Polizeiwegen angehalten werden kann, oder wird die Anlage von vorspringenden Treppen, Keller-Eingängen, Pfeilern, Vorkenstern, Schildern, Balkonen, Windeläden, Blitzableitern etc. ingleichen die Anbringung von nach außen aufschlagenden Thoren und Thüren beabsichtigt, so ist darüber besonders im Baugesuche Erwähnung zu thun, wie denn auch dergleichen Einrichtungen, sammt allen Brunnen- und Pumpen-Anlagen neben und auf öffentlichen Straßen und Plätzen, die mit einem New oder Reparaturbau nicht in unmittelbarer Verbindung stehen, wie ohne Zustimmung der Bau-Commission ausgeführt werden dürfen.

6) Die Bau-Commission bestimmt mit Rücksicht auf den genehmigten Stadtbau-Alignementsplan die Fluchtlinie der neuen Anlagen, prüft das Bauprojekt in polizeilicher Be-

ziehung und ertheilt event. den bedingten oder unbedingten Bau-Consent, welcher von der Ortsbehörde bestätigt und die Genehmigung auf jede eingegebene Zeichnung (§. 4) ausdrücklich bemerkt wird.

7) Eigenmächtige Abweichungen von dem genehmigten Bauplane und von den besondern Stipulationen der Bau-Consense werden gegen den Bauherrn und den Baumeister wie ad §. 3 geahndet.

8) Da die Bau-Consense sich lediglich auf das polizeiliche Interesse beschränken, so gewähren dieselben keine Berufung gegen nachbarliche Einsprüche und Berechtigungen dritter Personen.

9) Während jeder Adjacent verpflichtet ist, sein auszuführendes Gebäude in das durch den Stadtbauplan vorgeschriebene Gebäude zu setzen, kann derselbe doch nicht einseitig auf die sofortige Eröffnung der projektirten neuen Straßen dringen.

Der städtischen Verwaltung steht es vielmehr frei, unter Berücksichtigung der allgemeinen Interessen, sowohl die Reihenfolge der zu bebauenden Quartiere zu bestimmen, als die einseitig gewünschte Eröffnung einer neuen Straße, bis zur erfolgten vollständigen Regulirung der Grundentschädigung für das Straßengebiet und dessen Zugänge und anderer zu beseitigender Hindernisse, zu untersagen.

10) Wer dessenungeachtet außerhalb der eröffneten Straßen und der zum bebauen bestimmten Quartiere ein Gebäude aufzuführen beabsichtigt, muß nicht bloß das Aligement des Stadtbauplans einhalten, sondern auch aus eigenen Mitteln für die vorschriftsmäßige Anlage und den Ausbau nebst Bepflasterung der Straßen und Zugänge in der Ausdehnung seines Grundstücks, mit sammt den nöthigen Wasserleitungen bis in die bereits bestehenden öffentlichen Wasserabzüge sorgen.

Mit Vorbehalt fernerer Bestimmungen und Ergänzungen dienen für die Prüfung der Bauprojekte, sowie für die Controlle aller, die öffentlichen Plätze, Straßen und Wege begrenzenden baulichen Anlagen, außer den erlassenen allgemeinen gesetzlichen Verordnungen in Betreff der Feuerlöcherheit und Standfestigkeit der Gebäude die nachstehenden Vorschriften zur Richtschnur.

11) In der Regel sollen alle Gebäude und Einfriedigungen mit ihren äußern Mauerflächen etc. in die Fluchlinie des genehmigten Aligementsplan fallen. Will ein Besitzer sein Gebäude gegen die Aligementslinie zurücktreten lassen, so muß dasselbe wenigstens mit seiner Front, parallel mit der Fluchlinie des Straßen Aligements aufgeführt werden.

12) Die Vorplätze und Trottoirs vor den Häusern dürfen so wenig durch Pfeiler, Pfosten, Kettenstränge und Barrieren etc. abgeschlossen, als mit Bäumen ohne ausdrückliche Erlaubniß bepflanzt werden; außerdem müssen die Trottoirs und Vorplätze in ihrem Pflaster und Steinplattenbelag in der vorgeschriebenen Höhe mit dem nöthigen Erten- und Längengefälle sammt den erforderlichen Rinnsteinen angelegt werden.

13) Die Anlage von Blitzableitern, Laternen, Schildern, Balkonen, Vorfenstern in einer größern Tiefe als 6 Zoll vor der äußern Mauerfläche, von Windelkenen und andern vor den Frontmauern hervorragenden Gegenständen, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung unter Beachtung der in jedem einzelnen Falle maßgebenden örtlichen Verhältnisse gestattet.

14) Vorspringende Kellereingänge, mit Bohlen überdeckte Schrottlöcher, hohe Freitreppen mit Seitenmangen, ingleichen die Anlage von Brunnen und Pumpen auf den Bürgersteigen, sind im Allgemeinen nicht zu gestatten. Dagegen wird die Anlage von einer Trittsstufe vor den Eingängen in einer Breite von 18 Zoll nachgelassen, wenn nicht besondere Gründe vorliegen auch dieses Maß noch zu beschränken, oder in geeigneten Fällen ein weiteres Vortreten der Freitreppen zu genehmigen.

15) Thore und Thüren an den Straßenseiten dürfen nicht nach außen aufschlagen, sobald deren geöffneten Flügel die Fluchlinie des Straßen-Aligements überschreiten. Ebenso sollen die nach außen aufschlagenden Fensterladen in der Regel nicht gebuldet werden.

16) Alle Eingänge und Durchgänge zwischen den benachbarten Häusern, sobald dieselben keine öffentliche Nebenstraßen bilden, müssen in der Richtung der Frontmauern durch Thorwege oder Thüren abgesperrt werden.

17) Von den Dachrinnen muß das Wasser in metallenen Abfallröhren, dicht an der Mauer entlang, bis wenigstens $1\frac{1}{2}$ Fuß vom Straßenpflaster geführt werden und dort in vertikaler Richtung ausfließen, wenn die Mündung der Abfallröhre nicht in einen Ausgüßfänger endigt, dessen Auslauf unmittelbar über dem Pflaster liegt.

18) Urcaines und mit Sinkstoffen geschwängertes Wasser und insbesondere Mißjauche darf nicht in die Straßenrinnen geleitet werden. Wo Ausläufe für das Regen- und Waschwasser u. aus dem Innern der Gebäude und aus den Hofräumen bestehen oder einzurichten werden sollen, müssen deren Ausmündungen dicht über dem Pflaster des Trottoirs oder unter dessen Oberfläche liegen.

19) Während der Dauer einer Bau-Ausführung neben einer öffentlichen Straße, bei welcher das Trottoir oder ein Theil der Straße, in der von der Orts-Polizei jedesmal festzusetzenden Ausdehnung, zum Aufstellen der Baugerüste und zum Niederlegen der Baustoffe benutzt wird, muß die Baustelle zur Nachtzeit mit einer oder mehreren hellscheinenden Laternen vom Bauherrn erleuchtet werden.

20) Uebertretungen dieses Reglements und der darin enthaltenen speziellen Vorschriften, deren Bestrafung nicht besonders bemessen oder gesetzlich vorgesehen ist, werden polizeilich mit einer Strafe von 1 bis 5 Thalern geahndet.

Mülheim an der Ruhr, den 27. Februar 1846.

Der Bürgermeister: Weuste.

Vorliegendes Bau-Polizei-Reglement wird in Folge des Rescripts des Königl. Ministeriums des Innern, zweite Abtheilung, vom 3. Juni c. hierdurch bestätigt.

Düsseldorf, den 16. Juni 1846.

Anhang 46

Chronologie des Planungsprozesses des Stadtbauplanes der Stadt Mönchengladbach anhand der Zeitfolge der Beschlüsse und Einzelangaben

23.02.1836: Sitzung des Gemeinderates, bei der „das Aligement zur Feststellung eines Bauplanes für die Stadt Mönchengladbach vorgeschlagen“ und die räumliche Abgrenzung vorgenommen wurde (HStA Reg.Düs.1012, 3).

09.08.1836: Der Gemeinderat bestätigte erneut den von ihm vorgeschlagenen und von der KRd als zu groß angesehenen Ausdehnungsbereich des Stadtbauplanes (HStA Reg.Düs.1012, 6).

23.03.1837: Landbauinspektor von Gloeden erhielt von der KRd das Protokoll des Gemeinderates vom 23.2.1836 über die Ausdehnung des Bauplanes der Stadt Mönchengladbach und die bezüglichlichen Karten mit dem Auftrage, „nach Anleitung unserer Instruktion vom 7. April v.J. an Ort und Stelle den Aligementsplan zu projektiren“ (HStA Reg.Düs.1012, 8).

1837–1840: Die Planungsarbeiten verzögerten sich durch Arbeitsüberlastung von Gloedens, fehlender qualifizierter Gehilfen, ungünstiger Witterungsverhältnisse etc.

14.05.1840: Eingabe von Bürgern zwecks Verbindung des westlichen Teiles mit der oberen Stadt durch Fortführung der Neustraße.

26.10.1840: Von Gloeden verstorbt, und die Bearbeitung des Stadtbauplanes übernahm Landbauinspektor Walger (Amtsblatt Düsseldorf von 1840, 526). Von Gloeden hinterließ für Mönchengladbach und Rheydt in Bleistift entworfene Pläne, die noch kurz vor seinem Tod am 7.10.1840 dem Bürgermeister in Mönchengladbach und am 6.10.1840 dem Rheydter Bürgermeister vorgelegt wurden, die sich mit dem Projekt „im ganzen einverstanden“ erklärt hatten; einige Einwendungen mußten noch geklärt werden (HStA Reg.Düs.1012, 34).

19.05.1842: Landbauinspektor Walger aus Krefeld reichte den Erweiterungsplan in „drei Blätter Zeichnungen, und einer Revisionsmessung des Geometers Hild, nebst Erläuterungsbericht“ ein (HStA Reg.Düs.1012, 43). Dieser wurde in Düsseldorf „in mancher Beziehung ... modifizirt“ und sollte nach Überarbeitung und Erstellung eines förmlichen Erläuterungsberichtes nach vierwöchiger Frist erneut eingereicht werden (HStA Reg.Düs.1012, 44).

20.10.1842: Walger reichte die Pläne nebst Erläuterungsbericht erneut ein; vermutlich ging der Plan wieder nach Mönchengladbach zurück. Es wurden Stellungnahmen

von Bürgermeister und Commission erwartet, die sich sehr verzögerten. Zwischen Dezember 1842 und Januar 1844 ist kein Schriftwechsel in Sachen „Stadtbauplan“ in der Akte 1012 Reg.Düs. enthalten.

1843–1844: Die weitere Ausarbeitung verzögerte sich durch lange Krankheit und Tod des Bürgermeisters Kühnhaus. Im Juli 1844 erklärte sich die KRD einverstanden, den „schon so lange unerledigt gebliebenen Auftrage“ durch den neuen Bürgermeister innerhalb von 6 Monaten ausführen zu lassen (HStA Reg.Düs.1012, 51).

22.03.1845: Der Landrat überreichte der KRD den „entworfenen Bauplan der Stadt Gladbach in zwei Blättern nebst Erläuterungsbericht und einem Hefte über die Publicationen desselben resp. die dagegen eingegangenen Reclamationen, sodann das über die Begutachtung des Ganzen unterm 4.d.M. aufgenommen gemeinderäthliche Protocoll, in welchem im Allgemeinen auf die Beihaltung des ersten Entwurfes des Planes nach den roth gezeichneten Linien angetragen und hin und wieder einige Modification vorgeschlagen wird“ (HStA Reg.Düs.1012, 55). Der Landrat unterstützte die Änderungswünsche und bemerkte die Notwendigkeit der weiteren Aufnahme von Längsprofilen, da die Geländeverhältnisse ungenügend berücksichtigt wurden. Dieser 1845 eingereichte Plan wurde vorher offengelegt und die ersten Reklamationen gingen ein. Die genaue Zahl und der Inhalt der Einwendungen sind nicht bekannt; ebenfalls fehlte das Gemeinderatsprotokoll vom 4.3.1845.

03.12.1846: Nachdem der Schriftverkehr 1 1/2 Jahre ruhte, nahm die KRD Stellung zu dem Bericht vom 22.3.1845 und erklärte, daß sie wegen der befürchteten Unzweckmäßigkeit einiger Straßen bei den bestehenden Terrainverhältnissen und da durch den Bau der Eisenbahn der „vorliegende Alignementsplan ebenfalls einer Abänderung zu unterwerfen seyn dürfte“ (HStA Reg.Düs.1012, 57) davon „Anstand genommen (habe), über definitive Feststellung des in Rede stehenden Bauplans einen bestimmten Beschluß zu fassen“. Eine gemischte Kommission unter Einbezug des Bauinspektors Walger sollte die offenen Fragen klären. Der „Feststellung des Alignementsplans für den alten Stadttheil (steht) nichts im Wege und jeder vorkommende einzelne Fall (wird) von uns danach entschieden ... in wie fern der betreffende Adjucent die Einhaltung des Allerhöchsten Orts noch nicht bestätigten Bauplans verweigern sollte“ (HStA Reg.Düs.1012, 57). Das gesamte Plan- und Anlagenpaket ging zurück nach Mönchengladbach.

11.05.1847: Erst jetzt wurden die Mitglieder der Kommission benannt: Compes, Roosen und Schiedges. Der Gemeinderat stellte zudem den Antrag, „daß die Commission das Geschäft erst nach der Regulirung der Gemeindegrenzen beginnen möge“ (HStA Reg.Düs.1012, 9).

29.04.1851: Die KRD sah „kein genügendes Motiv ... die Ausarbeitung und Sanktionierung des Stadtbauplans noch länger hinaus zu schieben, da nunmehr das Projekt

für den Gladbacher Bahnhof festgestellt“ sei (HStA Reg.Düs.1012, 66) und die ungeklärten Grenzregulierungen mit Haardt und Neuwerk bei der Feststellung des Bauplanes keine Rolle spielten.

27.11.1851: Der Landrat teilte der KRД mit, daß der Mönchengladbacher Gemeinderat seit Mai die Beratung des Bauplanes verschleppe und diese dem neu zu wählenden Gemeinderat überlassen will. Als dann dennoch im November eine Kommission gewählt wurde, befürwortete der Landrat von sich aus eine Verschiebung, da die Kommission voraussichtlich nur einige Wochen im Amt sein würde (HStA Reg.Düs.1012, 74).

Frühjahr 1852: Nachdem der Landrat mehrfach von der KRД gemahnt wurde, schob dieser die neuerliche Verzögerung auf den Bürgermeisterwechsel in Mönchengladbach. Erst im Mai 1852 berichtete der neue Bürgermeister Rottländer über den Stand der Planungsarbeiten: Er habe den Planentwurf von 1837 mit dem derzeitigen Gebäudebestand verglichen und die Veränderungen durch den Geometer Werner in den Plan einzeichnen lassen.

28.05.1852: Der Gemeinderat der Stadt Mönchengladbach beschloß die Überarbeitung des Stadtbauplanes (HStA Reg.Düs.25616/o.N und 102, 80).

10.07.1852: Der neue Plan wurde „Punkt für Punkt“ durchgegangen und vom städtischen Gemeinderat verabschiedet.

13.11.1852: Der Landrat reichte den neuentworfenen Bauplan in zwei Blättern, Erläuterungsbericht der Baukommission und den Verhandlungen des Stadtrats sowie einem Gutachten von Landbauinspektor Walger ein. Der Plan reichte über die Grenzen der Stadtgemeinde hinaus (HStA Reg.Düs.1012, 85).

26.01.1853: Die Genehmigung zur Reinzeichnung wurde von der KRД nicht erteilt, da die Planvorlage nicht korrekt bzw. unvollkommen war: Wiedervorlage in drei Monaten (HStA Reg.Düs.1012, 87).

25.10.1853: Bis Oktober 1853 wurde die geforderte Planüberarbeitung nicht fertiggestellt; sowohl der örtliche Geometer Arnz als auch der „Revisor“, Kreisbaumeister Weise, baten um „Ausstandzeiten“. Erst am 25.10.1853 reichte Bürgermeister Rottländer den neuen Plan sowie die älteren Pläne bei Landratsamt (HStA Reg.Düs.1012, 91) mit der Bitte um baldige Genehmigung wegen der zu erwartenden zahlreichen Neubauten im Frühjahr ein. Weiterhin wurden beigelegt: der Erläuterungsbericht der städtischen Baukommission zum alten Plan vom 3.7.1852, das Gutachten Inspektor Walger vom 21.10.1852 und der Erläuterungsbericht von Kreisbaumeister Weise zum neuen Plan vom 12.10.1853.

16.11.1853: Das gesamte Planpaket wurde zur Überarbeitung zurückgeschickt: es fehlten noch Nivellements für einige Straßen mit besonders großem Gefälle (HStA Reg.Düs.1012, 92).

22.12.1853: Die Pläne wurden wie gewünscht geändert. Die KRD bemängelte im Anschluß die unvorschriftsmäßige Eintragung des Nivellements. Die Prüfung des Gefälles mit 7 Zoll je Ruthe läge zwar im vertretbaren Rahmen, allerdings müßten für alle Straßen die Nivellements erstellt werden. Die vier Quartiere 56, 57, 65 und 66 waren nach Ansicht der KRD für die Anlage von Höfen und Hausgärten zu klein bemessen und sollten in einem Quartier zusammengefaßt werden.

Jan. bis Sept. 1854: Die Überarbeitung des Stadtplanes in Mönchengladbach dauerte bis September 1854 an: wegen Überlastung und ständiger Terminverschiebung durch den Bearbeiter Geometer Arnz als auch wegen „aufstehender Feldfrüchte“ im Erweiterungsgebiet, die bei Durchführung der Nivellementarbeiten Entschädigungsansprüche der Grundbesitzer an die Stadt zur Folge gehabt hätten. Die KRD erklärte sich notgedrungen mit den „Ausständen“ einverstanden; versuchte jedoch durch ständig neue Fristsetzung Druck auf die Stadt auszuüben (HStA Reg.Düs.1012, 95–97).

12.09.1854: Alle Pläne und Nivellements wurden mit der Bitte um baldige Genehmigung eingereicht, da „schon mehrere Bauten nach dem neuen Stadtbauplane ausgeführt werden sollen“ (HStA Reg.Düs.1012, 100). Am 20.09.1854 gingen die Unterlagen wiederum postwendend zurück, da sie nicht „genügen ... um darauf gegründet eine technische Prüfung veranlassen“ zu können: das Nivellement berücksichtige nur die gegenwärtige und nicht die projektierte Höhenlage der Straßen und deren Gefälle. Diese Arbeit könne nicht durch einen „Geometer ohne bautechnische Kenntnisse“ geleistet werden; ein „geprüfter Baumeister“ mußte hinzu gezogen werden (HStA Reg.Düs.1012, 10000).

Bis Sept. 1855: Im Juni 1855 wurde der Plan seitens der KRD angemahnt. Im Juli 1855 ging der von Geometer Arnz vervollständigte Plan zwecks Revision zum Bauinspektor Weise nach Neuß.

04.09.1855: Der Stadtbauplan von Mönchengladbach sowie der Nivellementsplan in 11 Blättern wurde bei der KRD eingereicht (HStA Reg.Düs.1012, 105).

11.09.1855: Die Pläne wurden mit der Aufforderung, noch kleinere Änderungen einzutragen (Pfeile und Richtung des Gefälles sowie Angabe des Gefälles pro lfd. Ruthe) zurückgereicht mit der Maßgabe, ohne nochmalige Rücksendung, diese Änderungen vorzunehmen und sodann die Offenlage anzuordnen. Die Arbeiten verzögerten sich abermals bis Juni 1856 durch Auseinandersetzungen mit Bauinspektor Weise wegen dessen Liquidation (HStA Reg.Düs.1012, 107–109) und der Aufforderung durch die

KRD im März 1856, doch auch die „Anweisung für die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissementspläne“ vom 12.5.1855 zu beachten und eine noch event. vorzunehmende Umarbeitung des Planes innerhalb von drei Monaten zu veranlassen (HStA Reg.Düs.1012, 109).

09. bis 16.Juni 1856: Erste Offenlage der Planfassung von 1852 „zur Ansicht für Jedermann“ (HStA Reg.Düs.1012, 113) mit 4 wöchiger Einspruchsfrist (bis 9.7.1856) gemäß § 8 der Ministerial-Instruktion vom 12.5.1855

12.07.1856: Das Planpaket wurde einschließlich der Einwendungen bzw. Vorschläge der Baukommission und vier Privateingaben bei der KRD eingereicht (HStA Reg.Düs.1012, 114).

06.12.1856: Bis Dezember 1856 lag die Bearbeitung bei Bauinspektor Weise, der die Einwände örtlich überprüfen sollte. Dieser schickte sein Gutachten am 6.12.1856 nach Düsseldorf (HStA Reg.Düs.1012, 119). Dort reagierte man schnell und stellte bereits am 18.12.1856 (HStA Reg.Düs.1012, 122) dem Landrat die Stellungnahme der KRD zu den Einwänden zu.

Januar 1857: Anfang Januar 1857 erfolgte in Mönchengladbach die protokollarische Eröffnung der Stellungnahme der Regierung und die zweite Offenlage des Planes vom 19. bis 26.1.1857 (8 Tage).

26.08.1857: Bis August 1857 wurde die Reinzeichnung erstellt und nebst Nivellementsplan, Revisionsbemerkungen von Bauinspektor Weise und schriftlicher Bescheinigung von Geometer Arnz eingereicht (HStA Reg.Düs.1012, 130). Als von der KRD noch ein Erläuterungsbericht gewünscht wurde und Geometer Arnz diese Arbeit erneut nicht fristgerecht zustande brachte, verfaßte Bürgermeister Rottländer den Erläuterungsbericht (eingereicht am 29.09.1857). Die KRD stellte jedoch fest, daß ihr noch weitere Unterlagen für die Vorlage des Planes in Berlin fehlten: alle Gemeinderatsbeschlüsse und Baukommissionsberichte etc. mußten als beglaubigte Abschriften beigelegt sein. Alle Unterlagen, einschließlich der Pläne, gingen nach Mönchengladbach zurück mit der Bitte, das neue Gesamtpaket zu schnüren. Im Laufe der Monate Nov./Dez. 1857 wurden die Unterlagen „zusammengesucht“ und am 20.1.1858 nach Düsseldorf geschickt (HStA Reg.Düs.1012, 140).

01.04.1858: Der Stadtbauplan von Mönchengladbach nebst Unterlagen wurde zum ersten Mal nach Berlin zur Erlangung der Allerhöchsten Genehmigung eingereicht.

26.05.1858: Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von der Heydt schickte seine Stellungnahme zum Bauplan an die KRD: mit der Forderung nach strenger Rechtwinkligkeit der Bauquartiere (die im Gegensatz zur KRD auch die Gemeinde forderte), der Teilung großer Baublöcke und der Anlage mehrerer kleiner

statt einem großen Marktplatz bezog das Ministerium inhaltlich Stellung zum Bauplan.

28.08.1858: Bis August 1858 erfolgte die Umarbeitung des Bauplanes durch Kreisbaumeister Lange und Geometer Arnz in Mönchengladbach: strengere Parallelität und weitere Baublockteilung im Bereich des Bahnhofes. Am 28.8.1858 (HStA Reg.Düs.1012, 153) reichte der Bürgermeister Rottländer den „Stadtbauplan nebst den Nivellementsplänen und den umgeänderten Beschluß des Gemeinderathes nebst den dazu gehörigen Anlagen“ über das Landratsamt bei der KRD ein. Die KRD stimmte den Abänderungen im Allgemeinen zu; sprach sich jedoch nochmals für eine weitere Verbindungsstraße von der Krefelder Straße in Richtung Bahnhof aus, gegen die sich in Mönchengladbach Einwände erhoben hatten, da gleichzeitig mit dieser Straße auch der bestehende Diagonalweg, welcher zu „den Unbequemlichkeiten gehört“, aufgehoben werden könnte (HStA Reg.Düs.1012, 154). In Mönchengladbach blieben Gemeinderat und Baukommission bei ihrem Beschluß, den Diagonalweg nicht aufzugeben, da die Eigentümer sich weigerten, den für die Erschließung ihrer Grundstücke notwendigen Weg aufzugeben (HStA Reg.Düs.25616, o.N., November 1858). Der Bürgermeister bat in einem Schreiben von November 1858 um die baldige „Allerhöchste Genehmigung“, da die rege Bautätigkeit den genehmigten Bauplan dringend notwendig mache.

02. bis 11.12.1858: Der Stadtbauplan wurde zum dritten Mal offengelegt (Planfassung 1858) (HStA Reg.Düs.25616, o.N.) Bis Anfang Januar 1859 gingen 6 Reklamationen ein, die am 11.1.1859 vom Gemeinderat der Stadtgemeinde beraten (HStA Reg.Düs.1012, 176), jedoch zur näheren Prüfung in eine eigens gewählte Kommission verwiesen wurden (Tagung der Kommission am 14.1 und 26.1.1859). Der Gemeinderat beschloß über die Reklamationen in seiner Sitzung am 15.2.1859 (HStA Reg.Düs.1012, 177) und das gesamte Plan- und Anlagenpaket ging über den Landrat zur KRD.

20.03.1859: Das Ministerium in Berlin erkundigte sich turnusgemäß bei der KRD nach dem Verbleib des Bauplanes (HStA Reg.Düs.1012, 180).

10.05.1859: Der Stadtbauplan wurde zum zweiten Mal nach Berlin eingereicht (HStA Reg.Düs. 1012, 182).

08.07.1859: Das Berliner Ministerium nahm zu den Abänderungen Stellung, gegen die sich „im wesentlichen Nichts zu erinnern“ gefunden hatte und schloß sich in der Beurteilung der Reklamationen der KRD an. Nunmehr wurde in Berlin „der Reinzzeichnung entgegengesehen“ (HStA Reg.Düs.1012, 186ff.).

15.08.1859: Die neue Stadtverordnetenversammlung (Mönchengladbach war 1859 aus dem Kreisverband ausgeschieden und hatte eine eigene Stadtgemeinde gegründet)

genehmigte die Erweiterung des Stadtbauplanes in Richtung Rheydt und Korschenbroich (HStA Reg.Düs.1012, 191–192). Er sollte jedoch als separater Plan bearbeitet werden.

31.10.1859: Berlin forderte die Reinzeichnung an; die KRd bat um 6 Wochen Verlängerung, da der Plan noch nicht eingereicht sei (HStA Reg.Düs.1012, 195).

23.11.1859: Die Reinzeichnung ging in Düsseldorf ein (HStA Reg.Düs.1012, 196).

28.01.1860: Das Planpaket (Reinzeichnung) wurde zum dritten Mal nach Berlin eingereicht (HStA Reg.Düs.1012, 197).

17.04.1860: Das in Mönchengladbach dringend zur Anweisung von Baulinien benötigte Konzept-Exemplar wurde zurückgeschickt.

01.09.1860: Erst 8 Monate nach Einreichung des Planes meldete sich das Berliner Ministerium und forderte von der KRd noch fehlende Unterlagen an; es fehlten der förmliche Beschluß der KRd zu dem modifizierten Plan und eine ausdrückliche Stellungnahme der Gemeinde, daß diese mit der „Marktplatzlösung“, sprich Platz am Bahnhof, einverstanden sei.

21.11.1860: Bürgermeister Rottländer teilte der KRd das Ergebnis der Beratungen zur Marktplatzfrage mit: Baukommission und Stadtverordnetenversammlung sprachen sich erneut gegen den Marktplatz am Bahnhof aus (HStA Reg.Düs.25616/o.N.). Gründe: fehlender Bedarf eines weiteren Markt- bzw. Bahnhofsvorplatzes sowie zu große Kosten für die Stadt. Die KRd als auch Kreisbaumeister Lange sprachen sich dagegen eindeutig für den Platz am Bahnhof aus.

05.12.1860: Berlin mahnte den Bauplan an (HStA Reg.Düs.25616/o.N.).

25.03.1861: Die Stadtverordnetenversammlung in Mönchengladbach faßte den Beschluß, auf die Allerhöchste Genehmigung des Stadtbauplans zu verzichten. Begründung: nach der neueren Praxis der rheinischen Gerichte müßten Flächen für geplante Straßen auch dann gekauft werden, wenn die Straßen noch nicht offengelegt worden sind. Damit würden bei der Größe des Stadtbauplanes für die Stadt nicht zu leistende Entschädigungskosten entstehen. Der Plan sollte daher vorerst nicht genehmigt und die Praxis, sich bei der einzelnen Baulinienanweisung nach dem Planentwurf zu richten, beigehalten werden.

06.05.1861: Die KRd war mit der Aussetzung der Allerhöchsten Genehmigung nicht einverstanden (HStA Reg.Düs.25616/o.N.).

22.05.1861: Die Stadtverordnetenversammlung beschloß, gegen die Verfügung der KRd, die noch fehlenden Ergänzungen und Bescheinigung der Offenlage vorzunehmen und damit die letzten Vorbedingungen für die Allerhöchste Genehmigung zu

erfüllen, beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz „Rekurs“ einzulegen, der am 7.6.1861 eingereicht wurde.

19.06.1861: Der Oberpräsident der Rheinprovinz forderte die KRD zur Stellungnahme auf, die diese in sehr ausführlicher Form im September verfaßte und im Oktober ergänzte (HStA Reg. Düs.25616/o.N.).

27.11.1861: Der Oberpräsident der Rheinprovinz teilte der KRD mit, daß er die Beschwerde zum „competenteren“ Ministerium nach Berlin weitergereicht habe.

18.02.1862: Berlin nahm wie folgt Stellung: die genannten gerichtlichen Entscheidungen böten keinen ausreichenden Grund zur Zurückstellung, da sie zur Entscheidung bei Königlichen Ober-Tribunal anstehen und zudem eine prinzipielle Regelung durch die neue Wege-Ordnung erfolgen sollte (HStA Reg.Düs.25616/o.N.). Die finanziellen Befürchtungen der Stadt seien in der Form nicht zu halten.

08.05.1862: Auf Wunsch des Berliner Ministeriums verfaßte auch die KRD eine Stellungnahme zur Rekurs-Eingabe der Stadt Mönchengladbach.

26.06.1862: Aus Berlin erfolgte auf Drängen der KRD die Entscheidung: auf den Antrag der Stadtverordnetenversammlung auf „definitive Feststellung des Bauplanes insbesondere von der Marktplatzausweisung in der Nähe des Bahnhofes abzusehen, kann nicht eingegangen werden“ (HStA Reg.Düs. 25616/o.N.); der genehmigte Bauplan sei zur Lenkung der Bautätigkeit unbedingt erforderlich.

07.07.1862: Die KRD verwies Bürgermeister Rottländer auf den „Rekursbescheid“ aus Berlin und forderte den Plan sowie sämtliche Unterlagen binnen 4 Wochen an. „Bei Anweisung von Baulinien muß der Plan einstweilen als Norm festgehalten werden“.

14.08.1862: Das Planpaket mit Bescheinigung der Offenlage ging von Mönchengladbach nach Düsseldorf.

21.01.1863: Die Unterlagen wurden von der KRD zwecks Erlangung der Allerhöchsten Bestätigung zum vierten Mal nach Berlin eingereicht (HStA Reg.Düs.25616/o.N.).

04.04.1863: Der Stadtbauplan von Mönchengladbach wurde „allerhöchst“ vom König genehmigt.

Anhang 47

Erläuterungsbericht des Bürgermeisters Rottländer zum Stadtbauplan von Mönchengladbach vom 27.9.1857

„Schon im Dezember des Jahres 1835 wurde die Gemeindeverwaltung zu Gladbach von Königlicher Regierung zu Düsseldorf aufgefordert den nachtheiligen Folgen des unregelmäßigen Anbauens durch Aufstellung eines Stadtbauplanes entgegen zu treten. So wurde auch unter Zuziehung geeigneter Techniker und einer aus dem betreffenden Gemeinderathe gewählten Commission ein desfallsiges Project entworfen und der Königlichen Regierung zu Düsseldorf zur Begutachtung respektive Feststellung eingebracht. Nachdem die Gemeindeverwaltung das zu Stande gekommene Project behufs etwaiger Einsprüche und Reclamationen auf dem Bürgermeister-Amte während der gesetzlichen Frist offengelegt und die gemachten Einwendungen zu Protokoll gebracht hatte, trat eine längere Stockung dadurch in die Durchführung, daß die betreffenden Commissionen über die richtige Ausdehnung in Zweifel geriethen und von Königlicher Regierung zu Düsseldorf die Erlaubnis zur Stundung der Sache bis nach erfolgter Festsetzung der Gemeindegrenzen erbat. Die Königliche Regierung, welche da Gesuch als richtig erkannt, gewährte das nachgesuchte Hinausschieben bis die Abgrenzung der verschiedenen Gemeinden erfolgt sei.

Inzwischen begann der Ausbau der Ruhrort Crefeld Kreis Gladbacher und Aachen Düsseldorfer Eisenbahn wobei Gladbach Kreuzungsstation wurde. Hierdurch wurde der große Aufschwung der Industrie, welcher schon seit einer Reihe von Jahren in Gladbach Fuß gefaßt hatte noch besonders gehoben und es entstanden von Jahr zu Jahr mehr und größere Etablissements und sonstige Bauwerke. Um so dringender machte aber auch dieser Umstand den angeregten Stadtbauplan wieder aufzunehmen und thunlichster Beschleunigung seiner Vollendung entgegen zu führen.

Es wurde dieserhalb durch den inzwischen erneuerten Gemeinde Vorstand eine Commission gewählt, welche mit den zur Bearbeitung des Planes bestimmten Inspekteur den vorgefundenen Plan an Ort und Stelle prüfen und die etwa erforderlich scheinenden Abänderungen welche durch den Ausbau der früher genannten Bahnen und den entstandenen Neubauten nöthig erscheinen würde, in Vorschlag zu bringen.

Die stellenweise so schwierigen Terrainverhältnisse Gladbachs einerseits und die entstandenen neuen Wege und Gebäude andererseits ließen das vorhandene Project in mancher Beziehung nachtheilig erscheinen und indem man namentlich den vorhandenen Wegen und bestehenden Gebäuden Rechnung zu tragen wünschte, wurde in die früher gefertigte Karte ein ganz neues Project eingezeichnet und der Königlichen Regierung zur Prüfung und Begutachtung unterbreitet.

Daselbst erhielt dieses Project im Wesentlichen die Billigung und wurde eine Zeichnung im größeren Maßstab nebst Längenprofile der projectierten und vorhandenen

Straßen behufs genauer Prüfung und Feststellung verordnet. Nach Einreichung dieser Stücke gab die Regierung unterm 4ten März vorigen Jahres einen Auszug aus der von des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten Excellenz unterm 12ten Mai 1855 erlassene Anweisung, für die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Etablissement-Pläne um nach Maaßgabe dieser Bestimmung das aufgestellte Project zu vervollständigen.

Nachdem diese hohe Verfügung gehörig gewürdigt und der Plan darauf vervollständigt worden war, wurde derselbe nach § 8 des vorgedachten hohen Erlasses, während des Zeitraums vom 9ten bis inclusive 16ten Juni vor. Jahres auf dem hiesigen Bürgermeister-Amte offen gelegt um Einwendungen und Reclamationen während einer präclusiven (?) Frist von 4 Wochen gegen denselben geltend machen zu können. Die desfallsigen zu Protokoll genommenen Einwendungen wurden unterm 18ten Dezember 1856 von Königlicher Regierung, nachdem dieselbe unter Zuziehung des Bürgermeisters und der städtischen Bau-Commission von dem Bau-Insepector Weihse zu Neuhs an Ort und Stelle geprüft, auf Grund dieser stattgehabten Untersuchung entschieden und diese Entscheidung den betreffenden Reclamanten mitgetheilt, welche sich sämmtlich damit einverstanden erklärten. Gleichzeitig wurden die dadurch entstandenen Aenderungen in den Plan eingetragen und auf Verfügung der Königlichen Regierung die Reinzeichnung des Situations-Plans und Nivellementspläne gefertigt.

Bei Aufstellung des Projects ist es leitender Gedanke gewesen einestheils unter Benutzung der vorhandenen Wege möglichste Rechtswinkligkeit der neuen Bauquartiere zu erzielen und in so weit es ging die Parzellgrenzen durch die neuen Straßenlinien rechtwinklig zu durchschneiden und anderentheils diese neuen Straßen dem günstigsten Terrain anzupassen, damit Steigungen wie solche bei vorhandenen Straßen des alten Stadttheiles vorkommen, nicht erneuert werden möchten.

Im älteren Stadttheile hat man dann die möglichste Beschränkung in Aenderung der bestehenden Baulinien eintreten lassen und nur die nothwendigsten Vor- und Rücksprünge von einzelnen Häusern festgesetzt, theils um die bereits belastete Gemeinde gegen hohe Entschädigung zu schützen, theils weil voraussichtlich die vorhandenen Straßenbreiten auch dem späteren Bedürfnisse genügen dürften und es hat nur die Stiege und Quinken Straße zwischen N:31 und N:34 des Situations-Planes eine bedeutendere Veränderung erleiden müssen, da dieselbe jetzt nicht fahrbar, später beim Offenlegen der neuen Straßen von großer Wichtigkeit für den Verkehr sein wird.

Da voraussichtlich sich der stärkste Verkehr nach der Stadt aus nach dem Bahnhofe hinwenden wird, so ist auch die größte Ausdehnung nach dieser, der süd- und östlichen Seiten hin angenommen worden und sind die neu projectirten Straßen daselbst sämmtlich in einer Breite von 40 Fuß ausgelegt, während man die bereits vorhandenen auf die möglichst größte Breite zu bringen gesucht hat. Westlich von dem alten Stadttheile dürfte der Verkehr ein minder wesentlicher werden und indem man die von Aachen kommende Chaussee als Grenze für die projectirte Erweiterung feststellte,

hat man die dortige neu projectirten Straßen bei einer Breite von 36 Fuß als ausreichend belassen.

Nördlich dürfte der Verkehr der mindest belangreiche werden weshalb die dortigen neuen Straßen auch nur 30 Fuß Breite erhielten.

Um bei eintretendem Bedürfnisse einen größeren öffentlichen Platz zu erhalten hat man in dem zu Erweiterung bestimmten östlichen Theile einen großen neuen Marktplatz, zu dem im alten Stadttheile bereits vorhandenen offen gelegt, der jedem Verkehre Genüge leisten wird.

Weitere öffentliche Plätze erscheinen nicht nöthig und würde die Gemeinde- Verwaltung, falls später einmal ein Bedürfnis dafür eintreten möchte in der Lage sein, solche ohne größeres Opfer zu aquiriren.

Längenprofile, in denen die Neigungsverhältnisse pro laufende Ruthe eingetragen sind in der Richtung von Westen nach Osten und von Norden nach Süden für alle Straßen aufgenommen worden und die daselbst projectirten Steigungen respective Gefälle bei den bereits erwähnten schwierigen Terrainverhältnissen gewiß als sehr mäßig zu betrachten.

Der guten Entwässerung der Rinnsteine wurde besonders alle Aufmerksamkeit geschenkt und sind die Straßenlinien der Profile durch laufende Nummern mit dem Situations-Plane in Uebereinstimmung gebracht worden.

Gladbach, den 27. September 1857

Der Bürgermeister

Rottländer

(Quelle: HStA Reg.Düs. 25616 o.N.)

Anhang 48

Beschluß der Königlichen Regierung Düsseldorf zum Stadtbauplan von Mönchengladbach vom 21.1.1862

„Bereits im Jahre 1835 wurde in Folge der stets zunehmenden Ausdehnung Gladbachs von der unterzeichneten Kgl. Regierung die Aufstellung eines Stadtbauplanes für diesen Ort angeregt, um den nachtheiligen Folgen des unregelmäßigen Ausbaus entgegen zu treten. Die darauf bezügl. Verhandlungen wurden indeß wieder ausgesetzt, weil bei der noch nicht erfolgten Feststellung der Gemeindegrenzen Zweifel über die Ausdehnung des Planes entstanden waren.

Nachdem inzwischen durch den Ausbau der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, wodurch Gladbach Kreuzungsstation wurde, die Aufstellung eines Bauplanes ein immer dringenderes Bedürfniß geworden war, wurde diese Angelegenheit wieder aufgenommen und der im Laufe der Verhandlungen mehrfach abgeänderte u vervollständigte Bauplan wiederholt gemäß Par. 8 der Ministerial Instruktion vom 12. Mai 1855 vom 9. bis 16. Juni 1856, vom 19. bis 26. Januar 1857, vom 2. bis 11. Dezember 1858 u vom 17. bis 24. October 1859 offengelegt.

Außer verschiedenen Reklamationen von Privatpersonen wurde Seitens der Gemeindevertretung Widerspruch gegen die projectirte Anlage eines Marktplatzes am Bahnhofe erhoben, und von letztere dem Gutachten der städtischen Baucommission entgegen (dieses Gutachten fehlt in den Unterlagen Anm.d V.), welche sich schließlich für die unbedingte Genehmigung der entworfenen Bauplans ausgesprochen hat, der Antrag gestellt:

die Bestätigung des Bauplans nachzusuchen mit der Maßgabe, daß vorläufig von der Anlage des projectirten Marktplatzes abgesehen werde.

I.E. nun, daß bei der raschen Zunahme der Bevölkerung der Stadt Gladbach zur Verhinderung des unregelmäßigen Ausbaus der neu entstehenden Stadttheile die Aufstellung eines Stadtbauplanes als ein Bedürfniß zu erachten,

I.E. daß der entworfene Bauplan ... vorschriftsmäßig offen gelegt hat, sowohl die Eigentumsrechte der Privaten als auch die Interessen der Stadt Gladbach u die Bedürfnisse des Verkehrs möglichst berücksichtigt, u von der städtischen Behörde mit Ausnahme des am Bahnhof projectirten Marktplatzes genehmigt worden ist,

I.E. daß dem desfalligen Antrage, vorläufig von der Anlage des Marktplatzes abzusehen, von welchem die Baucommission nach ihrem schließlichen Gutachten auch zurückgetreten, nicht zu entsprechen ist, da mit Rücksicht auf den bedeutenden Verkehr am Bahnhofe, welcher durch die Errichtung eines Postgebäudes daselbst voraussichtlich noch gesteigert wird, dieser Platz als unentbehrlich zu erachten,

I.E. daß von den gegen den Stadtbauplan erhobenen Privatreklamationen

1. die Rekl. des Eduard Hollweg und Gen. dadurch erledigt ist, daß ihrem Gesuche hinter 76 u.77 der Crefelder Straße noch eine Straße anzulegen mit der Maßgabe entsprochen worden ist, daß die Breite dieser Straße, da sie ein Gefälle von ca 10,, pro laufende Ruthe erhalten wird, auf 40 Fuß bestimmt ist,
2. die Rekl. der Gebrüder Widenmann, das Alignement und den Wasserabfluß der Lüpertzender Straße betr, soweit berücksichtigt ist, daß die beantragte Korrektion der Baulinie vorgenommen und zur Abführung des Rinnsteinwassers die Anlage eines Durchlasses zwischen N 68 und 18 als erforderlich anerkannt und in dem Plan die längs des Eisenbahndamms zu legende gepflasterte Rinne eingetragen worden ist, im Uebrigen aber die Reklamation zurückgewiesen werden muß, da den Häuserbesitzern nicht zugemuthet werden kann, das Wasser auf ihren Grundstücken zu halten, dasselbe vielmehr, da eine vollständige, geregelte Entwässerung vorzusehen ist, längs der Häuser der Reklamanten abgeführt werden muß.
3. die Reklamation der Gebr. Sempell und des p. Tokamp dadurch ihre Erledigung gefunden haben, daß die Breite der Straße von Lüpertzend zwischen N 68 und 18 auf 36 Fuß ermäßigt worden ist,
4. die Reklamation des Dechanten Halm ebenfalls erledigt ist, indem seinen Gesuch gemäß der Straße längs des Waisenhauses bei ihrer Einmündung in die Viersener Straße bei N 7 eine andere Richtung gegeben ist,
5. die von der Stadtverordneten-Versammlung unterstützte Reklamation von Kamphausen und Stemp gegen die Erbreiterung der Steppgasse von 24 auf 30 Fuß, im Interesse des diese Gasse passierenden lebhaften Verkehrs nicht berücksichtigt werden kann, indem eine Breite von 30 Fuß im vorliegenden Falle für das geringste zulässige Maß erachtet werden muß,
6. die Reklamation von Bloem und Gen. sowie von Thielen und Gebrüder Widenmann gegen die beabsichtigte Erbreiterung des aus der Lüpertzender Straße auf die Crefelder Straße führenden Weges durch den für zweckmäßig zu erachtenden Beschluß der städtischen Behörde, diesen Weg als einen oeffentlichen eingehen zu lassen ihre Erledigung finden,
7. der Reklamation der Gebr. Widenmann und Lingen gegen die Anlage eines Marktplatzes am Bahnhofe aus bereits oben ausgeführten Gründen nicht statt zu geben ist;
8. die Reklamation des Joh. Hermann Widenmann gegen den Wasserabzug bei seinem Eigenthum als zu spät angebracht und außerdem als Privatananspruch gegen die Eisenbahn-Gesellschaft zurückgewiesen werden muß;
9. die Rekl. des Joh. Pesch und Gen. betreffend die Beseitigung resp. Verlegung der im Stadtbauplan projectirten Straße N 74a nach 77 formell zu spät angebracht ist und auch materielle zur Berücksichtigung nicht geeignet erscheint, weil durch die vorgeschlagene Verlegung der gn. Straße für die Bewohner von Speick und der Unterstadt

eine ungünstige Verbindung mit dem Bahnhofe gebildet werden würde, daß die Auslegung der Straße dann überhaupt als fast werthlos zu bemessen wäre;

10. die in der Immediat-Eingabe der Wittve Krapohl unter dem 22. Febr. 1860 vorgebrachte Reklamation durch die Vollendung des Bükenschen Hauses ihre faktische Erledigung gefunden hat, anderweite Reklamationen nicht angebracht sind, so beschließt die Kgl. Reg. hiermit, den vorgelegten Bauplan für die Stadt Gladbach dem Kgl. Ministerium für Handel pp. mit dem gef. Antrage zu überreichen, bei Ir. Majestät dem Könige die Allerh. Bestätigung dieses Planes hochgen. zu erbitten.

Ddorf, den 21. Ja. 1863

Königl. Regierung

...Kr Stl

(Quelle: HStA Reg.Düs.25616 o.N.)

Anhang 49

Auflistung der Straßen im Geltungsbereich des Stadtbauplanes von Mönchengladbach

Albertusstraße, Abteiplatz, Abteistraße, Bahnhofstraße, Barbarossastraße, Crefelder Straße, Croonsallee, Dahleener Straße, Ferdinandstraße, Fliescherberg, Flieth, Friedrichstraße, Gartenstraße, Gasthausstraße, Geroplatz, Hermannstraße, Hittastraße, Hochstraße, Kaiserplatz, Kapuzinerstraße, Karlstraße, Kirchstraße, Klosterstraße, Knopsstraße, Königsplatz, Königsstraße, Lüpertzender Straße, Ludwigstraße, Luisenstraße, Markt, Marktstieg, Neustraße, Nordstraße, Parkstraße, Regentenstraße, Spatzenberg, Speicker Straße, Steppesgasse, Thurmstraße, Vereinsstraße, Viersener Straße, Waldhauser Straße, Wallstraße, Weberstraße, Weiherstraße, Wilhelmstraße

Anhang 50

Bürgermeister der Stadt Mönchengladbach von 1814 bis 1871

- 1814 bis 1821: Matthias Brinck
- 1821 bis 1822: Bertram Rappard
- 1822 bis 1844: Jakob Kühnhaus
- 1844 bis 1852: Christian Bacciocco
- 1852 bis 1871: Johann Josef Rottländer

Anhang 51

Bekanntmachung über die Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1858

in: Gladbacher Kreisblatt vom 5.12.1858

Beleuchtungs-Tabelle
für die Stadt Gladbach, während des Monats
Dezember 1858.

Beleuchtung

vom 1. bis incl. 12.	von 4 $\frac{1}{2}$ bis 3 Uhr.
am 13.	11 " 3 "
22.	4 $\frac{1}{2}$ " 6 $\frac{1}{2}$ "
23.	4 $\frac{1}{2}$ " 8 "
" 24.	4 $\frac{1}{2}$ " 10 "
" 25.	4 $\frac{1}{2}$ " 11 "
" 26.	4 $\frac{1}{2}$ " 12 "
" 27.	4 $\frac{1}{2}$ " 1 "
Vom 28. bis 29.	4 $\frac{1}{2}$ " 3 "
" 31.	4 $\frac{3}{4}$ " 3 "

Einige Laternen werden um 11 Uhr gelöscht.
Gladbach den 1. Dezember 1858.
Der Bürgermeister Kottlaender.

Vor dem 8. d. Mts. müssen sämtliche Steuern u. eingezahlt werden, indem bereits am 9. die executorische Beitreibung stattfinden muß.

Rgl. Steuer-Kasse.**Bekanntmachung.**

Zufolge höherer Bestimmung liegt der Stadtbauplan wegen einiger darin vorgewonnenen Änderungen vom 2. bis zum 11. d. M., mit Ausschluß des Sonntags, zur Einsicht eines jeden Interessenten auf dem hiesigen Bürgermeisteramte offen.

Gladbach, den 1. December 1858.

Der Bürgermeister: Kottlaender.

Landwirthschaftlicher Verein.

Bei der diesjährigen General-Versammlung unseres landwirthschaftlichen Provinzial-Vereins zu Bonn sind auf die von den Mitgliedern der hiesigen Lokal-Abtheilung ausgestellten Gegenstände folgende Prämien erkannt worden:

- 1.) eine bronzene Medaille dem Herrn Peter Krall jr. in Gladbach für Dachpappen.
- 2.) eine Geld-Prämie von 5 Thlr. dem Hrn.

Anhang 52

Bekanntmachung der Allerhöchsten Bestätigung des Stadtbauplanes von Mönchengladbach

in: Gladbacher Kreisblatt vom 3.5.1863, 36. Jg.

neral Berg wird weitere 30,000 Mann Verstärkung erhalten. — Aus dem Rosen'schen wird berichtet: Am 27. April haben 500 Russen mit 15 schwer Verwundeten und 100 Pferden die preussische Grenze überschritten, nachdem sie Tags zuvor gegen einige 1000 Insurgenten bei Terzyce einen heißen Kampf bestanden. Sie wählten den Kampfplatz nur wegen fehlender Munition aufgegeben haben. — Eine Depesche vom 29. April aus Krakau meldet: Bischof Wolonczewski von Samogitien wurde ins Gefängniß geworfen. Am 24. April schlug Kutzig die Russen bei Popowo; der Verlust derselben betrug 120 Tödt. Dginski schlug eine russische Colonne bei Wonszawa nahe bei Gzenstochau. Jeziorński, Baligoroki und Smichowski organisirten bei Tomaszew im Lublinschen ein Corps, dessen Kern aus gut bewaffneten Scharfschützen besteht. — Am Samstag soll bei Warfa, in der Nähe Warjchau's ein Treffen stattgefunden haben, in welchem die Russen große Verluste erlitten, und am 29. April wurden dieselben bei Pejtern von Sadzanowski und Gauder geschlagen, wobei die Insurgenten mehrere Kanonen eroberten. — Wie es heißt, wird die russische Regierung vom 13. Mai ab den Belagerungszustand mit aller Strenge im ganzen Königreich Polen eintreten lassen. Amerika scheint keine Lust zu haben, dem Kriege mit dem Süden noch einen Krieg mit England hinzuzufügen, und Letzteres ist zufrieden, wenn seine gerechten Reklamationen ein williges Gegenkommen finden.

Lokales und Provinzielles.

* Gladbach, 1. Mai. Der Stadtbauplan unserer Stadt hat die Allerhöchste Bestätigung erhalten. Die ersten Vorarbeiten für diesen Bauplan fallen in das Jahr 1836. Die seitdem vielfach veränderten Verkehrs-Verhältnisse und die rasch gestiegene Bevölkerung haben eine öftere Umarbeitung des Projectes nothwendig gemacht, welches erst jetzt, nach 27 Jahren, zum Abschluß gelangt ist.

— Die Deputationen der Städte Gladbach, Mheydt und Biersen zur Beglückwünschung des Fürsten zu Hohenzollern aus Anlaß seiner Ernennung zum Militär-Gouverneur von Rheinland und Westphalen, bestehend aus den Herren: Bürgermeister Kottlaender, Ant. Lamhertz's Chr. Sohn und Erb. Vik für Gladbach, Bürgermeister v. Welsen und Büschgens für Mheydt, sowie Bürgermeister Dr. Kirch und Freiherr v. Diezgardt für Biersen, wurden vorigen Sonntag von Sr. Kgl. Hoheit huldvoll empfangen und zur Tafel gezogen.

— Die Stadtverordneten-Versammlung beschloß in der Sitzung vom 28. d. Mts., den Hietzweg nach dem neuen Nivellement des Herrn Kreisbaumeisters Lange abspählen zu lassen, den Weg von Eiden nach Ais zu übernehmen, wenn die Anstehenden demselben eine Breite von 36 Fuß zu geben sich verpflichten; genehmigte das Abkommen mit dem Herrn Empfänger Bloem nach dem Beschlusse vom 30. März d. J.; verwies die Vorschläge zur Verbesserung der Einrichtungen im städtischen Schlachthause zur Vorkerathung an die betr. Commission und wählte den Herrn Dr. Rehren als Armenarzt an Stelle des verstorbenen Herrn Dr. Barbren.

Anhang 53

Bericht über die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung betr. Erweiterung des Stadtbauplanes von Mönchengladbach

in: Gladbacher Kreisblatt vom 25.6.1863, 36. Jg.

lenque. Gesandtschafts-Berichte aber bestätigten die ruffischerseits verübten Grausamkeiten. Hennessy's Adress-Antrag wird bis nach Eintreffen der russischen Antwort verschoben. Lord Palmerston erklärte, die drei ungefähr gleichzeitig in Petersburg eintreffenden Noten in Bezug auf Polen enthielten sechs Punkte: 1) eine vollständige allgemeine Amnestie; 2) National-Vertretung, wie sie 1815 bewilligt worden; 3) gesonderte Landes-Verwaltung; 4) volle Gewissensfreiheit und Aufhebung der Beschränkung der katholischen Kirche; 5) Einführung der Landessprache in Verwaltung, Gerichten und Schulen; 6) ein gesetzliches Rekrutierungs-System und Einstellung des Kampfes als Unterhandlungs-Basis. Oesterreich habe dem zweiten Punkte nicht vollständig zugestimmt.

Bei Gora (in Masovien an der Weichsel) hat ein kleines für die Insurgenten ungünstiges Gefecht stattgefunden. Ein bedeutendes Insurgenten-Korps, welches sich in der Nähe von Maniow besand, ist über die Grenze geflohen und in Galizien theilweise verhaftet worden. Nach dem „Gas“ ist eine russische Abtheilung im Bialaer Bezirke von den Insurgenten zerstreut worden. Bei dieser Affaire wurde der russische General Maniukin gefangen und zum Tode durch Erschießen verurtheilt.

Der Ö. Diktator Langiewicz ist aus der österreichischen Haft entflohen.

In der portugiesischen Deputirtenkammer hat der betr. Ausschuss den auf Abschaffung der Todesstrafe dringenden Gesekentwurf einstimmig gutgeheißen.

Auf Korfu werden Vorbereitungen zum Empfang des neuen Königs von Griechenland getroffen. Der Aufenthalt in Korfu soll von längerer Dauer sein, da der König von dem Schlosse in Athen nicht früher Weisß ergreifen kann, bis die bayerische Dynastie auf ihr Eigenthumsrecht verzichtet. Man sollte denken, daß sich außer dem Schlosse Dittos eine passende Wohnung wohl finden ließe.

Der Lord-Overkommissar hat die amtliche Erklärung über die bevorstehende Vereinigung der Ionischen Inseln mit dem Königreich Griechenland abgegeben, und wurde in Folge dessen ein Redeum abgehalten und eine Illumination veranstaltet.

Die amerikanischen Konföderirten haben am Kapahannod bedeutende Verstärkungen erhalten, es heißt, Lee werde sofort die Offensive ergreifen. Gerüchtsweise verlautet, der Konföderirten-General Kerby Smith habe General Banks von Fort Hudson vertrieben. Andererseits will man wissen, Hooker habe Lee am Kapahannod angegriffen.

General Ortega nebst andern mexikanischen Offizieren soll auf dem Transporth nach Vera-Cruz entflohen sein. Die übrigen Offiziere haben das ihnen abverlangte Ehrenwort, während des Krieges neutral zu bleiben, verweigert.

Lokales und Provinzielles.

* Gladbach, 22. Juni. In der heutigen Sitzung wurde von der Stadtverordneten-Versammlung die Nothwendigkeit der Erweiterung des Bau-Alignements-Planes anerkannt und die Bau-Kommission ermächtigt, nöthigenfalls unter Zugiehung eines Zeichners das Weitere zu veranlassen, da in verschiedenen Sektionen, namentlich für Fäden sich das Bedürfniß hierzu dringend herausstellte; ferner wurde beschlossen, künftig bei Anweisung von Bauplätzen die städtische Bau-Kommission

mitzuzuziehen, und den Absplß an dem Wege längs der Eisenbahn zu Peseh öffentlich zum Verlaufe zu stellen. Rückichtlich des Antrages auf Errichtung eines Hauptsteuer-Amtes soll vor weiteren Schritten die Antwort des Finanz-Ministeriums abgewartet werden, und wurde endlich die Anfertigung der Straßenschilder und Haus-Nummern dem Anstreicher Bongarß auf Grund des stattgehabten Verdingß übertragen.

* Rheydt, 22. Juni. Heute Morgen wurden hier an der Eisenbahn buntfarbige Hühner ausgeladen. Besonders zogen ein grüner Hahn und ein lilla Huhn die Aufmerksamkeit des schaulustigen Publikums auf sich, und wurde denselben großer Beifall gezollt. Auffallend erschien es Manchen, daß selbst Schnabel und Füße mit den Federn gleiche Farbe trugen, nur der Kamm war wie gewöhnlich frisch roth. Am Nachmittag traten sie mit der Bahn wieder die Reife an, um als brasilianische Hühner nach Glasgow in Schottland zu gehen. Die guten Engländer bürkten sich wundern, wenn die Hühner das nächste Mal in der Waufe gewesen sind! Grevensbroich, 21. Juni. Die landwirthschaftliche Lokal-Abtheilung Grevensbroich hat sich in ihrer gekriegen Versammlung einstimmig gegen den vom Vereins-Präsidentium vorgelegten Konsolidations-Gesekentwurf ausgesprochen.

* Anrath, 20. Juni. Das hiesige Bürgermeister-Amt war heute Nacht der Schauplatz eines ruchlosen Verbrechens. Es wurden mittelst Einbruchs verschiedene Uten-sillen entwendet. Das Schlimmste ist, daß die Diebthäter eine Menge wertvoller, zum Theil unersetzlicher Karten, Alben und Personenstand-Register zerrissen, beschmugnet oder vernichtet.

Grefeld, 22. Juni. In den Geburtsanzeigen des Civilstands-Amtes vom 8. Juni, der Geburtstagsfeier des Herrn Cornelius de Treiff, finden wir, daß von vier an diesem Tage gebornen Knaben dreien der Name Cornelius beigelegt worden ist; gewiß ein schönes Zeichen, der Pietät gegen den edlen Vorfahren auch nach dieser Seite hin Ausdruck zu geben.

Verdingen, 20. Juni. Am vorigen Montag kam hier ein eigenthümlicher, tragischer Fall vor. Ein junger, bestbeleumdeter Müller-necht von der zwischen Dyrum und Boesinghoven gelegenen „Weismühle“ beabsichtigte zu heirathen. Sonntags vorher war derselbe bereits zum ersten Male kirchlich aufgeboden worden, hatte im Vergleichen eine Mühle gepachtet und mit seiner Braut an diesem Tage alle nöthigen Verhandlungen getroffen. Am Montag Morgen, als seine Bekannten ihn angingen, die in hiesiger Gegend übliche „Rege“ zu geben, ging der hoffnungsvolle Heirathskandidat darauf ein. Er begab sich in der aufzrudmisten Stimmung zur Mühle, woraus er jedoch nicht mehr zurückkam. Als man nun nachsehen ging, fand man den jungen Mann im oberen Theile der Mühle enssekt. Er hatte sich das Leben genommen. Es fehlt jeglicher Anhaltspunkt zur Erklärung dieses in psychologischen Hinsicht räthselhaften Falles.

Mülheim a. d. R., 15. Juni. Der größte Theil des am 10. d. M. in der Manufakturwaarenhandlung des Herrn Beiu in Oberhausen mittelst gewaltthamen Einbruchs entwendeten bedeutenden Zuschlagers, im Werthe von ca. 2000 Thlr., ist heute in Eturum, in der Nähe der neuen katholischen Kirche, unter Holz versteckt wieder gefunden und wird angenommen, daß das Fehlende

Anhang 54

Attest über die Offenlage des Stadtbauplanes von Mönchengladbach 1856

in: HStA Reg.Düs. 25616

H. v. H.

24

L

Es wird von dieser Oberbürgermeisterei hiermit
attestiert, dass der Offenlegung des Stadtbauplanes
von Mönchengladbach am fünften Gemeinderath,
welcher am 12. Nov. 1855 in der für die
polizeulichen Verhandlungen vorgeschriebenen
Stunde am 9. und 10. und 16. des Monats
eröffnet wurde, dass Gemeinderath
entschieden hat, dass Gemeinderath
dieser Offenlegung des Stadtbauplanes
keine Einwände zu erheben, sondern
den zu Protokoll übergebenen

M. Glöckner, am 11. Jänner 1856

Der Bürgermeister

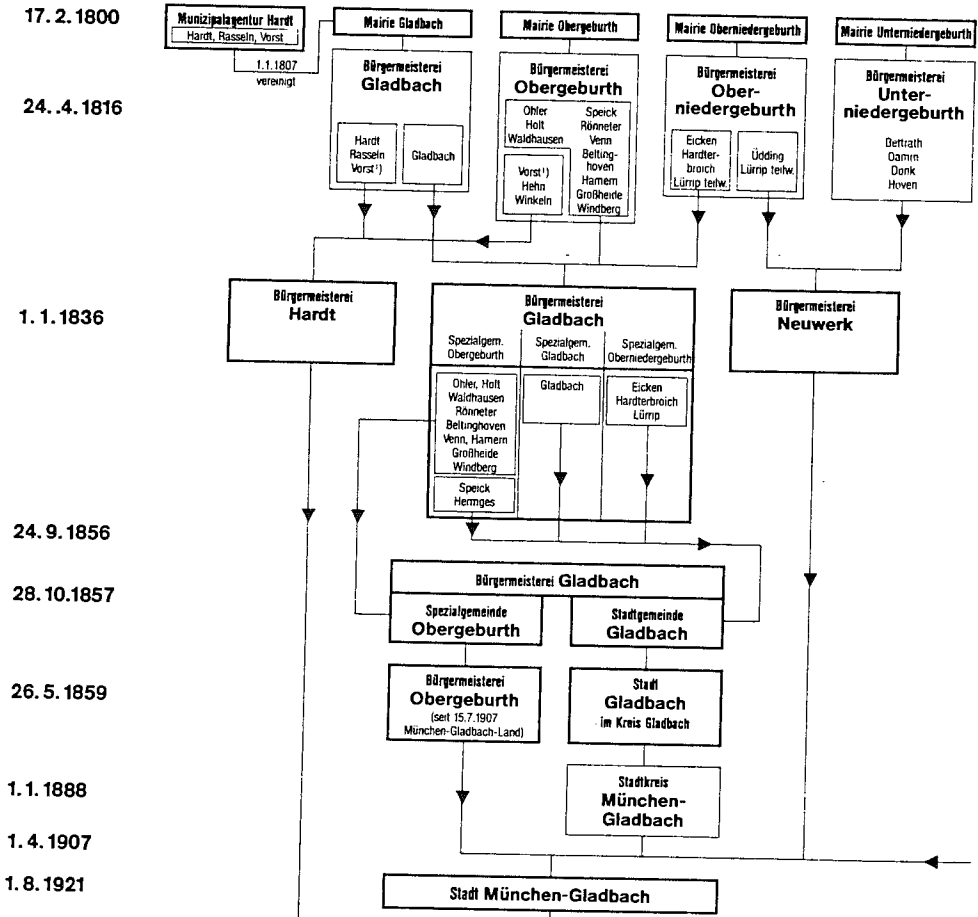


M. Glöckner

Anhang 55

Übersicht über die Kommunale Gebietsentwicklung der Stadt Mönchengladbach 1800 bis 1821

in: Hütter, II, 1984



Anhang 56

Urteil des Appellationsgerichtshofes in der Sache „Gemeinde Crefeld gegen Empting“ vom 7.1.1862

in: RhA 1861, 177ff.

Expropriation des öffentlichen Nutzens wegen. — Entschädigung. — Gegenwerth der dadurch dem Expropriirten erwachsenden Vortheile.

Bei der Bemessung der dem Expropriirten zu leistenden Entschädigung dürfen die demselben durch die Anlage, wegen deren er expropriirt wird, erwachsenden Vortheile nicht in Betracht und Gegenrechnung gezogen werden.

Insbesondere giebt der Umstand, daß bei der Expropriation Behufs Anlage einer öffentlichen Straße der dem Expropriirten verbleibende Theil seines Grundstückes zu Bauplätzen wird und hierdurch einen bedeutend höhern Werth erlangt, als er vordem hatte, keinen Grund ab, um diesen Mehrwerth sei es auf den direkten oder indirekten Nachtheil, welchen die Expropriation dem Expropriirten verursacht, aufzurechnen.

Gef. v. 16. September 1807.

Gemeinde Crefeld — Empting.

Auf Grund allerh. Kab. Ordre erwirkte die Stadt-Gemeinde Crefeld beim Landgerichte zu Düsseldorf ein Urtheil gegen den Gärtner Johann Empting zu Crefeld, durch welches 73 Ruthen seines 128 Ruthen großen Gartens Behufs Weiterführung der Ostwallstraße expropriirt erklärt wurden. Bei dem Prozesse zur Festsetzung der Entschädigung machte die Gemeinde Crefeld geltend, daß der dem Empting verbleibende Rest von 55 Ruthen durch die neue Straßen-Anlage mit einer Fronte von 120 Fuß an eine öffentliche Straße zu liegen komme, dadurch zu Bauplätzen werde und einen bedeutend höhern Werth gewinne, welcher bei Bemessung des von ihr zu leistenden Schadenersatzes in Betracht gezogen werden müsse. Das Landgericht zu Düsseldorf nahm an, daß dieser Mehrwerth nicht bei der Entschädigung für den expropriirten Theil des Gartens, wohl aber bei der Entschädigung für die andern Nachtheile, namentlich diejenigen, welche an dem, dem Empting verbleibenden Theile des Gartens entstanden seien, in Betracht gezogen werden dürfe, indem es in dem Urtheile vom 17. April 1861 erwoog:

Daß durch die Wegnahme des in den Stwall fallenden Theiles des klägerischen Gartens der Rest den höhern Werth als Baulterrain erlangt hat, daß aber dieser Mehrwerth als ein rein zufälliger bei der Abschätzung des expropriirten Terrains außer Ansatz bleiben muß daß auf die Schadenspositionen a, b und c (Versehung von Mistbeeten, Störung im Geschäfte) der Mehrwerth in Abzug kommen muß, welchen der in Rede stehende Theil des klägerischen Gartens dadurch erlangt hat, daß er jetzt in Baulterrain umgewandelt worden ist.

Die Experten schlugen den Mehrwerth, welchen der dem Emptung verbleibende Theil des Gartens durch die Verwandelung in Baulstellen erfahren habe, auf 5000 Thlr. und den Schaden durch Störung im Geschäfte auf 200 Thlr. an. Seinem Prinzipie getreu erklärte demnach das Landgericht in seinem End-Urtheile vom 30. July 1861 diese 200 Thlr. durch obigen Mehrwerth für getilgt, nahm aber bei Bemessung der anderweitigen Entschädigung keine Rücksicht darauf.

Bei der Berufung, welche die Gemeinde Grefeld gegen dieses Erkenntniß ergriff, kam sie auf diesen Punkt zurück und machte namentlich geltend: Der erproprirende Theil müsse allerdings dem erpropriirten den vollen Schaden ersetzen, den er ihm durch die Expropriation verursacht habe; wenn er ihm aber durch ein und dasselbe Factum auch wieder Vortheile verschaffe, die er bis dahin nicht gehabt habe, so vermindere sich natürlich der verursachte Schaden um ebensoviel; diese Vortheile müßten also schon nach allgemeinen Rechts-Grundsätzen bei Bemessung des Schadens in Betracht gezogen werden. Außerdem sei das die ganz positive Bestimmung des noch heute bestehenden Art. 54 des Ges. vom 16. September 1807 *); es handle sich hier nicht um allgemeine Vortheile, welche generell einer ganzen Gegend zu Gute kämen, wie z. B. die erleichterte Kommunikation durch Anlage einer Landstraße; wenn deren Werth von denjenigen, die davon

*) Art. 54 des Ges. vom 16. September 1807: Lorsqu'il y aura lieu en même temps à payer une indemnité à un propriétaire pour terrains occupés et à recevoir de lui une plus value pour des avantages acquis à ses propriétés restantes, il y aura compensation jusqu' à concurrence: et le surplus seulement selon les résultats sera payé au propriétaire ou acquitté par lui.

Nutzen zögen, ersetzt werden solle, dann bedürfe es der Formen der Art. 30—32 jenes Gesetzes, um diese Ersatz-Verbindlichkeit und deren Höhe festsetzen zu lassen; dann müsse aber auch derjenige beitragen, der gar nicht expropriirt worden sei; hier handle es sich dagegen von dem ganz verschiedenen Falle, wo durch die Expropriation dem verbleibenden Eigenthume des Expropriirten spezielle Vortheile zu Theil wurden; hier finde der Titel XI. des Gesetzes seine Anwendung, welcher ausschließlich diese Materie behandle; das sei auch anerkannte Jurisprudenz (Delmarmol expropriation pour utilité publique p. 191). Der Gegen-Anwalt suchte dagegen auszuführen, daß diese Bestimmungen des Gesetzes von 1807 durch das Dekret v. 8. März 1810, so wie durch die Verfassung in Preußen aufgehoben seien und in den allgemeinen Rechts-Grundsätzen keine Unterstüßung fänden.

In Uebereinstimmung mit dem Antrage des öffentl. Ministeriums erging beim A. G. H. folgendes

U r t h e i l:

F. E., daß bei der Festsetzung der dem Appellaten für die Entziehung seines Eigenthums zustehenden Entschädigung derjenige Werth desselben im Auge zu behalten ist, welchen zur Zeit der Expropriation die Grundstücke als Gartenland hatten;

Daß hierbei diejenigen Vortheile, welche durch die Anlage der Ostwallstraße im Allgemeinen entstanden sind, dem Appellaten als ein Theil des Schadenersatzes nicht aufgerechnet werden dürfen, weil das Steigen des Werthes der Grundstücke durch die Anlage der Straße, welches allen Eigenthümern, je nach der Lage ihres Eigenthums in höherm oder geringerem Maße zu gute kommt nur eine zufällige Folge der Expropriation ist und mit einer Schadloshaltung des Beschädigten aus dem Vermögen des Expropriirenden nichts gemein hat;

Daß daher der Umstand, daß das Eigenthum des Appellaten, so weit es nicht expropriirt wird, eine Fronte nach der fortgesetzten Straße gewinnt, keinen Einfluß auf die Festsetzung des Preises haben kann; u. s. w.

Daß die Experten constatirt haben, daß Appellat durch den Umzug in seinem Geschäfte als Kunstgärtner mancherlei Nachtheil erlitten habe; daß diese Nachtheile nicht durch den erhöhten Werth des ihm verbleibenden Terrains compensirt werden können und daher der ermittelte Schaden mit 200 Thlr. zuzubilligen ist. u. s. w.

Aus diesen Gründen
setzt der A. G. H. unter theilweiser Reformation des Urtheils a quo die dem Appellaten gebührende Entschädigung auf . . . fest. u. s. w.

1. Senat. Sitzung vom 7. Januar 1862.

Advokaten: Herberg — Kyll.

Anhang 57

„Bau-Polizei-Ordnung für das platte Land und diejenigen Städte des Regierungs-Bezirks-Düsseldorf, für welche besondere Bau-Polizei-Ordnungen nicht bestehen“ vom 22.1.1874

Auf Grund des §. 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850, verordnen wir hinsichtlich der Bauten auf dem platten Lande und in den Städten, in welche besondere Baupolizei-Ordnungen nicht bestehen, für den Umfang unseres Verwaltungs-Bezirks Folgendes:

Titel I. Die polizeiliche Bau-Erlaubniß.

In welchen Fällen die Bauerlaubnis einzuholen ist.

§. 1. a. Die polizeiliche Bauerlaubnis ist einzuholen zu allen Neubauten, An- und Erweiterungsbauten, einschließlich des Aufsetzens eines oder mehrerer Stockwerke auf ein vorhandenes Gebäude, zur Anlegung neuer und Veränderung vorhandener Feuerstätten, zur Auführung neuer Schornsteine, zur Anlegung von Kellern in vorhandenen Gebäuden, zur Aenderung der inneren Einrichtung eines Gebäudes, wenn damit eine Wegnahme oder Veränderung von Wänden und Pfeilern, auf welchen Balken oder Unterzüge ruhen, verbunden ist, zur Erneuerung von Fundamenten unter den Umfassungsmauern von Fachwerksgebäuden, für das Unterfahren massiver Wände, für die Unterschwellung eines ganzen Gebäudes, sowie zum Abbruch von Gebäuden.

b. Außerdem ist die polizeiliche Bauerlaubnis erforderlich für Tränbrunnen, Abtritts- und Düngruben, zu allen Bauausführungen, welche die Beseitigung flüssiger Betriebsabgänge bei den gewerblichen Anlagen bezwecken, welche nach den Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung vom 21. Juni 1869 (Bundes-Gesetzblatt Seite 245) nicht unserer Genehmigung unterliegen, und zur Anlage von Senkgruben in den Städten und geschlossenen Ortschaften.

Bauten für Rechnung des Staates.

§. 2. Für die Bauten, welche für Rechnung des Staates und unter Leitung von Staatsbaubeamten ausgeführt werden, bedarf es keiner förmlichen Bauerlaubnis, vielmehr ist das Bauproject, falls es sich nicht bloß um Aenderungen im Innern eines Gebäudes handelt, vor der Ausführung der Ortspolizei-Behörde zur Erklärung darüber vorzulegen, ob und was etwa in ortspolizeilicher Beziehung dagegen zu erinnern ist.

Bau- und Reetabliementspläne.

§. 3. Die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Reetabliementspläne erfolgt nach Maßgabe der dafür erlassenen Anweisung vom 12. Mai 1855 und vom 4. Januar 1856 (Ministerialblatt pro 1855 Seite 101 und pro 1856 Seite 53). Die Pläne zum Wiederaufbau ganzer Dörfer unterliegen unserer Genehmigung.

Bei wem die Bauerlaubnis zu beantragen ist.

§. 4. Die polizeiliche Bauerlaubnis ist bei der Ortspolizeibehörde, oder wenn dieselbe bei dem Bau interessiert ist, bei dem Landrathe des Kreises nachzusuchen.

Erfordernisse der Bau-Erlaubniß-Gesuche.

§. 5. Dem schriftlich einzureichenden Gesuche um Ertheilung der Bauerlaubnis ist, wenn es sich um Gebäude handelt (§. 1. a.), in zwei Exemplaren eine Beschreibung, ein Situationsplan und ein Bauplan beizufügen.

Bei den übrigen der Bauerlaubnis unterliegenden Anlagen (§. 1. b.) genügt die Einreichung einer Beschreibung und eines Situationsplanes in zwei Exemplaren.

Die Beschreibung muß den Gegenstand der Anlage vollständig erläutern, auch muß aus derselben der Name, Stand und Wohnort des Bauherrn hervorgehen.

Der Situationsplan, welcher in einem solchen Maßstabe anzufertigen ist, daß die darzustellenden Gegenstände klar hervortreten, muß enthalten:

1) den Maßstab;
2) die nähere Bezeichnung des Grundstücks, auf dem die Anlage ausgeführt werden soll und den etwa besondern Namen desselben, die auf dem Grundstück bereits vorhandenen baulichen Anlagen, die etwa vorhandenen nachbarlichen Gebäude und die Namen der Eigentümer derselben, sowie die vorbeiführenden öffentlichen Straßen;

3) die genaue und vollständige Situation der beabsichtigten Bauausführung in rother Farbe;

4) die in deutlichen Zahlen nach Metern einzuschreibenden Entfernungen, welche die auszuführenden Anlagen, unter sich und von den etwa vorhandenen eigenen und Nachbargebäuden, sowie von den vorbeiführenden öffentlichen Straßen haben.

Die im Maßstabe von wenigstens $\frac{1}{100}$ der natürlichen Größe vorzulegende Bauzeichnung muß die Größen- und Höhen-Verhältnisse des Gebäudes und die Construction in Bezug auf die Stabilität desselben (§. 8.) und die Feuerungs-Anlagen verständlich nachweisen, auch mit dem Maßstabe versehen sein. Die Art

der beabsichtigten Benutzung der einzelnen Räume ist einzuschreiben, und ist ferner das Material, welches zum Bau verwendet werden soll, zu bezeichnen.

Der Situationsplan, sowie die Bauzeichnung müssen von dem Bauherrn unterzeichnet sein.

Für die Vollständigkeit und Richtigkeit aller in den Beschreibungen, Plänen und Zeichnungen enthaltenen Angaben, insonderheit der eingeschriebenen Abmessungen ist der Bauherr verantwortlich, und verfällt derselbe, wenn die Ungenauigkeit und Unrichtigkeit der Angaben sich herausgestellt, in die auf Uebertretung dieser Verordnung gesetzten Strafen.

Ertheilung der Bau-Erlaubniß, ihre Wirkungen und Verfall der Bau-Erlaubniß.

§. 6. Die Bauerlaubnis, welche insbesondere in Betreff des Alignements, der Höhenlage des Baues und der erforderlichen Entwässerungsanlagen die nöthigen Anordnungen enthalten muß, wird durch einen auf die mit dem Gesuche eingereichten Vorlagen zu sendenden Vermerk ertheilt. Das eine Exemplar der Vorlagen erhält der Antragsteller zurück, das andere verbleibt bei der Ortspolizeibehörde.

Die Bauerlaubnis betrifft nur die polizeiliche Zulässigkeit des Baues und erfolgt unbeschadet etwaiger Rechte dritter. Sie verliert ihre Gültigkeit, wenn innerhalb Jahresfrist vom Tage der Aushändigung der Bauerlaubnis, ohne daß eine Prolongation nachgesucht und bewilligt ist, mit der Bauausführung nicht begonnen wird.

§. 7. Bei der Anlage von Gebäuden, welche in der Nähe von besonders feuergefährlichen oder zur Aufbewahrung größerer Massen leicht brennbarer Stoffe bestimmten Gebäuden ausgeführt werden sollen, bleibt es dem Ermessen der Polizeibehörde vorbehalten, eine angemessene Entfernung von diesen oder die Anlage einer Brandmauer zu verlangen.

Ebenso dürfen die vorstehend gedachten feuergefährlichen Gebäude nur in einer entsprechenden Entfernung von den vorhandenen Gebäuden oder mit einer Brandmauer versehen ausgeführt werden.

Titel II. Vorschriften für einzelne bauliche Anlagen. Gebäude.

Höhe der Gebäude.

§. 8. Die Höhe der Gebäude bis zur Dachtraufe kann überall 12 Meter betragen. Bei höheren Gebäuden darf die Höhe bis zur Dachtraufe nicht mehr als $\frac{1}{3}$ der Straßenbreite betragen. Sollen deshalb Gebäude über 12 Meter hoch errichtet werden, so sind sie erforderlichen Falles und wenn nicht nach dem Alignement eine noch größere Entfernung verlangt werden muß, von der Straße soweit abzurücken, daß die Straße nebst dem vor dem Gebäude verbleibenden Vorraume $\frac{3}{4}$ der projectirten Höhe als Breite erhält.

Beim Umbau von Gebäuden auf ihren alten Fundamenten darf die früher vorhandene Höhe beibehalten werden.

Stabilität der Gebäude.

§. 9. Jedem Gebäude ist durch Wandstärken resp. Verankerungen die nöthige Stabilität zu geben.
Zutritt von Licht und Luft.

§. 10. Die zu Wohnungen bestimmten Gebäudetheile müssen so angelegt und in solchem Material ausgeführt werden, daß sie hinlänglich Luft und Licht haben, trocken und der Gesundheit nicht nachtheilig sind. Insbesondere muß dafür Sorge getragen werden, daß die Gebäude einen genügenden Hofraum erhalten.

Das Beziehen neuer Wohnräume.

§. 11. Neue Wohnräume dürfen erst bezogen werden, wenn dieselben gehörig ausgetrocknet sind.
Kellerräume.

§. 12. Kellerräume dürfen nur ausnahmsweise und mit besonderer polizeilicher Genehmigung zu Wohnungen benutzt werden.

Höhe der Räume.

§. 13. Alle zum Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume müssen in neuen Gebäuden wenigstens 2,5 Meter lichte Höhe erhalten.

Fußböden der Wohnräume.

§. 14. Der Fußboden der Wohnräume muß in der Regel mindestens 25 Centimeter über dem äußern Terrain liegen.

Besteigbare Schornsteine.

§. 15. Besteigbare Schornsteine müssen gemauert, auf massiven Fundamenten und bis 1 Meter über die Dachfläche reichend, ausgeführt werden. Dieselben dürfen nicht auf Balken gestützt werden. Die Entfernung der inneren Schornstein-Wandung vom Holzwerk muß mindestens 20 Centimeter betragen. Der Zwischenraum ist bei freiliegenden Wänden mit einem nicht brennbaren, schlechten Wärmeleiter auszufüllen. Die Weite der Steigeröhren muß mindestens 40 auf 50 Centimeter betragen.

Feuerungen.

§. 16. Kupferbe und eiserne Stubenöfen müssen von hölzernen Decken und hölzernen Wänden entweder 50 Centimeter entfernt, oder von diesen durch eiserne von den Wänden und Decken absteigende Platten geschieden sein.

Rauchröhren von Eisenblech dürfen durch hölzerne Decken und Wände nicht geführt werden, wenn sie nicht 75 Centimeter vom Holzwerk entfernt liegen.

Thüren zu Feuerungen und Vorpflaster.

§. 17. Defen und andere Feuerungs-Anlagen sind mit Thüren von Metall zu versehen. Vorlegethüren können aus mit Eisenblech beschlagenem Holze bestehen, wenn sie über 40 Centimeter von der Heizöffnung entfernt sind.

Vor Zuglöchern und offenen Feueren ist ein Pflaster oder eine mit erhöhtem Rande versehene Metallplatte von solcher Größe anzubringen, daß herabfallende Brände den Fußboden nicht entzünden können. Bei Windböfen, welche unmittelbar von dem Zimmer aus geheizt werden, genügt ein tragbarer Vorfuß von Metall.

Treppen und Oeffnungen in den Fußböden.

§. 18. In Gebäuden, welche außer dem Erdgeschoße noch zwei oder mehrere zum Wohnen oder zum Aufenthalt von Menschen bestimmte Stockwerke erhalten sollen, müssen die Treppen feuerfester erbaut, d. h. in von massiven Wänden umschlossenen Treppenträumen angelegt werden. Die Treppenträume müssen außerdem mindestens mit gerohrten und gepugten Decken versehen werden.

Dasselbe muß geschehen in Gebäuden, in welchen feuergefährliche Gewerbe in größerem Umfange betrieben werden sollen, oder deren obere Geschosse zu Versammlungen oder öffentlichen Lustbarkeiten bestimmt sind, und in Fabrikgebäuden von mehr als einem Geschosse.

Bei größeren Gebäuden vorbezeichneter Art, kann die Polizeibehörde die Anlegung von mehreren bergleichen Treppen und Zugängen anordnen.

Diese Bestimmungen sind auch bei Haupt-Reparaturen, welche zugleich die Treppe oder deren Umfassungswände betreffen, in Ausführung zu bringen.

Treppen, sowie auch Oeffnungen in den Fußböden (z. B. Fallthüren) müssen mit schützenden Geländern oder Barrieren versehen sein.

Construction der Decken.

§. 19. Alle Decken in Fabrikgebäuden, in denen Feuerungsanlagen sich befinden, oder leicht entzündliche Stoffe verarbeitet werden, müssen, wenn sie nicht gewölbt oder sonst unverbrennlich projectirt sind, gestreift und geleimt, oder mit eingeschobenen resp. eingelegten Zwischenbeden versehen werden, wobei die darüber befindlichen Balkenfelder mit Lehm oder Schutt auszugleichen sind. Die Ausfüllung der Balkenzwischenräume in diesen Gebäuden mit verbrennbaren Stoffen ist unzulässig.

Ausgenommen von dieser Vorschrift sind solche Fabrikgebäude, in denen sich für jede 500 Quadratmeter Grundfläche mindestens eine den Arbeitern zugängliche Treppe befindet.

Schmieden.

§. 20. Schmieden und solche Werkstätten, in welchen bei offenem Feuer gearbeitet wird, dürfen nur im völligen Mauerbau errichtet werden. Der Herd ist entweder mit einem gemauerten oder eisernen Rauchmantel zu versehen.

Trodengerüste.

§. 21. Trodengerüste dürfen im Holzbau nur 8 Meter hoch errichtet werden. Sämmtliche Trodengerüste müssen mit feuerfesterer Bedachung versehen werden.

Räucherklammern.

§. 22. Räucherklammern müssen in den Umfassungswänden, Decken und Fußböden entweder massiv construirt oder wenn sie in Fachwerk aufgeführt werden, mit einem nicht feuerangenden Materiale in gehöriger Stärke bekleidet werden.

Die Thüren müssen entweder ganz von Eisen oder mit Eisenblech bekleidet sein.

Anlage von Trinkbrunnen.

§. 23. Die Trinkbrunnen sind stets in thunlichster Entfernung von Abtritts-, Jauchegruben, Düngräben, Senken und stagnirenden Wasserlachen anzulegen. Brunnenfessel müssen massiv hergestellt werden und eine auf 1,5 Meter Tiefe reichende, 50 Centimeter starke Ummanlung von geschlagenem Lehm erhalten, auch sind dieselben gegen das Einsickern der Unreinlichkeiten von Außen her gehörig zu schützen.

Abtritts- und Düngruben.

§. 24. Abtritts- und Düngruben sind thunlichst weit entfernt von den Wohngebäuden und den an denselben vorbeifahrenden Straßen und außerdem so anzulegen, daß der flüssige Theil der Excremente weder auf die Straße noch in deren Rinnen abfließen kann.

In den Städten und geschlossenen Ortschaften müssen die Abtritte, gleichviel ob sie im Innern der Gebäude oder in besonderen Anbauten angelegt werden, Rothgruben erhalten, welche in den Umfassungswänden und in der Sohle massiv und wasserdicht sind, auch einen gehörigen Berichluß haben.

Senkgruben.

§. 25. Senkgruben dürfen in den Städten und geschlossenen Ortschaften nur dann angelegt werden, wenn die Polizeibehörde sie für zulässig erachtet. Dieselben müssen in den Städten und geschlossenen Ortschaften in den Seitenwänden stets wasserdicht hergestellt werden.

Titel III. Allgemeine Bestimmungen.

Bau- und Sanitäts-Commissionen.

§. 26. In allen Gemeinden, in welchen eine Baucommission vorhanden ist, ist dieselbe in den wichtigeren Fällen und wenn der Ertheilung der Bauerlaubnis Bedenken entgegenstehen, vor Erlass der Entscheidung zu hören. Dasselbe gilt von der Sanitätscommission in Betreff der zu ihrem Ressort gehörenden Fragen.

Besugniß der Orts-Polizei-Behörde.

§. 27. Die Ortspolizeibehörde ist ohne Rücksicht auf die Bestrafung berechtigt, den Bauherrn zu einer zweckmäßigen Abänderung der ohne Erlaubniß oder abweichend von der ertheilten Erlaubniß errichteten baulichen Anlage, nöthigen Falls auch zu einer gänzlichen Beseitigung derselben anzuhalten.

Strafbestimmungen.

§. 28. Ueberall, wo die allgemeinen Strafgesetze keine andere Strafe bestimmen, sollen Uebertretungen der Vorschriften dieser Baupolizei-Ordnung mit einer Geldbuße von einem bis zehn Thalern, oder im Falle des Unvermögens mit verhältnismäßiger Haft sowohl an den den Bau leitenden Personen, als auch an den Bauherrn geahndet werden.

Gültigkeit früherer Bestimmungen.

§. 29. Alle dieser Verordnung entgegenstehenden Bestimmungen sind hierdurch aufgehoben. Dagegen kommen neben dieser Bau-Polizei-Ordnung insbesondere noch folgende Vorschriften zur Anwendung:

Die Verordnung über bauliche Anlagen an Staats- und Bezirks-Straßen, sowie an Gemeinde-Wegen vom 12. März 1853 (Amtsblatt pro 1853 S. 162).

Die Verordnung über die Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen vom 14. März 1873 (Amtsblatt pro 1873 S. 108).

Die Bezirks-Polizei-Verordnung über die Anlage von Windmühlen vom 18. Februar 1864 (Amtsblatt pro 1864 S. 97).

Die Bezirks-Polizei-Verordnung, betreffend die Anlage sogenannter Felzgiegelsägen vom 5. Juli 1873 (Amtsblatt pro 1873 S. 349).

Die Polizei-Verordnungen, betreffend die Lagerung und Aufbewahrung von Petroleum und ähnlichen flüchtigen Mineralölen vom 4. Januar und 13. September 1870 (Amtsblatt pro 1870 S. 25 und 321).

Die Polizei-Verordnungen, betreffend den Verkehr mit Sprengöl (Nitroglycerin) vom 11. December 1868 (Amtsblatt pro 1868 S. 374).

Die Bezirks-Polizei-Verordnung, betreffend die Anlage und Reinigung der engen Schornsteine vom 31. Januar 1854 (Amtsblatt pro 1854 S. 110).

Außerdem verweisen wir auf die Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 (Bundes-Gesetzblatt pro 1869 S. 245), nach welchen die daselbst in den §§. 16 und 24 gedachten gewerblichen Anlagen unserer Genehmigung unterliegen und auf die Anweisung zur Ausführung dieser Gewerbe-Ordnung vom 4. September 1869 (Amtsblatt pro 1869 S. 306), durch welche das Verfahren bei der Errichtung oder Veränderung gewerblicher Anlagen festgesetzt ist.

Ferner auf die Vorschrift des §. 1 des Gesetzes über das Deichwesen vom 28. Januar 1848 (Gesetz-Sammlung pro 1848 S. 54);

die Bestimmungen des Reichsgesetzes, betreffend die Beschränkungen des Grund-Eigentums in der Umgebung von Festungen, vom 21. December 1871 (Reichs-Gesetzblatt pro 1871 S. 459);

die Bekanntmachung über Bauanlagen in der Nähe von Pulver-Magazinen vom 13. November 1834 (Amtsblatt pro 1834 S. 585);

die Allerhöchste Kabinetts-Ordnung über die Anlage von Strohdächern vom 2. Juli 1836 (Amtsblatt pro 1836 S. 297) und

die Bekanntmachung des Königl. Ober-Präsidenten über das Bekleben der Außenwände der Gebäude mit Stroh vom 26. Februar 1845 (Amtsblatt pro 1845 S. 73.)

Zulässigkeit des ferneren Erlasses ortspolizeilicher Verordnungen.

§. 30. Allen Orts-Polizeibehörden bleibt die Ergänzung dieser Bau-Polizei-Ordnung nach Maßgabe des örtlichen Bedürfnisses durch Erlass baupolizeilicher Verordnungen auf Grund des §. 5 des Gesetzes vom 11. März 1850 vorbehalten.

Wann die Verordnung in Kraft tritt.

§. 31. Diese Bau-Polizei-Ordnung tritt sofort nach erfolgter Publikation jedoch ohne rückwirkende Kraft in Geltung.

Beiträge zur Geschichte der Stadt Mönchengladbach

- 1 Festschrift zur Wiedereröffnung der Kaiser-Friedrich-Halle. – 1969
- 2 Paffen, Rolf: Der Streit um das Laurentiushaupt. – 1970 (vergriffen)
- 3 Rheindahlen: ein Bildband. – 1971 (vergriffen)
- 4 Bange, Hans: Das Gladbacher Münster im 18. Jahrhundert. – 1973
- 5 Die Gründungsgeschichte der Abtei St. Vitus zu Mönchengladbach, hrsg. und übersetzt von Manfred Petry. – 1974
- 6 Die Fabrikordnung der Firma F. Brandts zu Mönchengladbach: unveränd. Nachdruck der Ausgabe von 1885, mit einer Einleitung, Erläuterungen und ergänzenden Quellen hrsg. von Wolfgang Löhr. 2. Aufl. – 1974 (vergriffen)
- 7 Kunst am Bau: 10 Jahre Erfahrung. Zusammenstellung und Werkinterpretationen von Werner Lippert. – 1975.
- 8 Erckens, Günter: Der Marienplatz und seine Umgebung. – 1975
- 9 Schule in ihrer Zeit. Vier Kapitel aus 200 Jahren Stadt- und Schulgeschichte zur Hundertjahrfeier d. Stift.-Humanist. Gymnasiums als Vollanstalt. Hrsg.: Friedrich Wilh. Becker. – 1977 (vergriffen)
- 10 Bange, Hans: Das Rathaus zu Mönchengladbach. – 3. überarb. Aufl. – 1993
- 11 Fehleemann, Sabine: Walter-Kaesbach-Stiftung. 2. überarb. u. erg. Auflage – eine Erbschaft sondergleichen/Reiner Gross. – 1991 (im Juni-Verlag, Mönchengladbach)
- 12 2000 Jahre Niers. Schrift- und Bilddokumente. Katalog zur Ausstellung, Hrsg.: Stadarchiv Mönchengladbach und Arbeitskreis niederrheinischer Kommunalarchive. – 1979
- 13 Zedelius, Volker: Der Münzschatzfund von Giesenkirchen. – 1980
- 14 Allegro ma non troppo: Konzert und Oper in Mönchengladbach 1900–1980. – 1980
- 15 Erckens, Günter: 150 Jahre Rechnungs- und Briefbögen im Gladbach-Rheydter Wirtschaftsraum. – 1981
- 16 Bayer, Alfred: Der kleine Volksvereinsprozeß im Dezember 1933 in Mönchengladbach. – 1982
- 17 Rey, Manfred van: Einführung in die Münzgeschichte des Mittelalters. – 1983
- 18 Koß, Siegfried: Die Marienschule von 1830 bis 1980. – 1983
- 19 Einzelkarten des Matthias Quad. Hrsg. und kommentiert von Peter H. Meurer. – 1984 (= Monumente Cartographica Rhenaniae, 1)
- 20 Hütter, Hans-Walter: Mönchengladbach: 11 Gemeinden bilden eine Stadt. – 1984.
- 21 Bange, Hans: Das Bibelfenster zu Mönchengladbach. 2. unveränd. Aufl. – 1986
- 22 Schüngeler, Heribert: Widerstand und Verfolgung in Mönchengladbach und Rheydt 1993–1945. 3. unveränd. Aufl. – 1995
- 23 Bange, Hans: Verlorener Kunstbesitz. Das Schicksal von Kunstwerken der ehemaligen Abtei Gladbach im 19. und 20. Jahrhundert. – 1986
- 24 Kosche, Thomas: Bauwerke und Produktionseinrichtungen der Textilindustrie in Mönchengladbach. Ein Beitrag der angewandten Historischen Geographie zur Erforschung technischer Denkmale. – 1986
- 25 Erckens, Günter: Juden in Mönchengladbach. Jüdisches Leben in den früheren Gemeinden M. Gladbach, Rheydt, Odenkirchen, Giesenkirchen-Schelsen, Rheindahlen, Wickrath und Wanlo. Band 1. – 1988 (vergriffen)
- 26 Erckens, Günter: Juden in Mönchengladbach. Band 2. – 1989
- 27 Klüsch, Wilhelm: Der Wissenschaftliche Verein Mönchengladbach 1849–1989. Interessen einer geistig aufgeschlossenen Bürgerschaft im Kontext soziokultureller Bedingungen der letzten 140 Jahre. – 1989
- 28 Sie waren und sind unsere Nachbarn. Spuren jüdischen Lebens in Mönchengladbach. – 1989
- 29 Erckens, Günter: Juden in Mönchengladbach. Band 3: Gesamtregister. – 1990
- 30 Sollbach-Papeler, Margrit: Kriegsende 1945 und frühe Besatzungszeit in Mönchengladbach und Rheydt. 3. Aufl. – 1993
- 31 Eschenbrücher, Ralf: Der Stillebenmaler Johann Wilhelm Preyer (1803–1889). – 1992
- 32 Erinnerter Geschichte. Frauen aus Mönchengladbach schreiben über die Kriegs- und Nachkriegszeit 1940–1950. 2. verb. Aufl. – 1993
- 33 Die Pfarrgemeinde St. Josef, Mönchengladbach und ihre Entstehung vor dem Hintergrund der Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Zum 100jährigen Bestehen der Pfarrkirche St. Josef. – 1994
- 34 Beckers, Hans-Georg: Karl Joseph Lelotte und seine Zeit. Gottesdienst in Gladbach von 1864 bis 1892. – 1995
- 35 Sessinghaus-Reisch, Doris: Ein Leben in sozialer Verantwortung. Josef und Hilde Wilberz-Stiftung. – 1998