

Hubertus Günther

Stadt-Leitbilder der Neuzeit

Professor Dr. Günther lehrt und forscht am Lehrstuhl Neuere Kunstgeschichte des Kunstgeschichtlichen Seminars der Universität Zürich.

Aus historischer Vogelperspektive lassen sich schwer deutliche Antworten auf die Fragen anbieten, um die es hier eigentlich gehen sollte. Ein weitgespannter Rückblick auf frühere Stadtplanung würde wohl letztlich auf die Präsentation gewisser formaler Repertoires hinauslaufen, die verschiedene Stadtplaner einsetzten. Ich möchte stattdessen an einem historischen Beispiel zeigen, wie eine urbane Zukunft zwischen Wachstum und Ökologie, das heißt hier: mit Rücksicht auf die Beziehung der Bevölkerung zu ihrer städtischen Umwelt, bei knapper Kasse bzw. ökonomisch effizient konzipiert wurde. Die Nachteile der Beschränkung auf nur einen Fall liegen auf der Hand: Generelle Thesen lassen sich von einem kleinen Bereich, der aus einem weiten Umfeld, herausgegriffen wird, nur mit großer Vorsicht und mit vielen Einschränkungen ableiten. Zudem ist es auf diese Weise unumgänglich, daß wir uns mit historischen Daten auseinandersetzen, die für grundsätzliche Fragen nur am Rande von Interesse sind. Der Vorteil der Konzentration auf ein Beispiel liegt aber darin, daß sich der Zusammenhang zwischen Stadtplanung und dem Geflecht diverser Faktoren, das auf sie einwirkt, präziser beobachten läßt.

Das Beispiel, an das wir uns halten wollen, ist nicht nach der Prominenz seiner äußeren Erscheinung ausgewählt. Es ist nur klein. In der Geschichte der Stadtplanung fand es keine Beachtung, bevor ich es zusammen mit meinem Kollegen und Schüler Oliver Karnau untersuchte. Von diesen gemeinsamen Untersuchungen gehe ich hier aus.

Wir bewegen uns im Umfeld der geradezu sprunghaften Ausweitungen der deutschen Städte während des halben Jahrhunderts zwischen Gründung und Niedergang des zweiten Deutschen Reiches, bedingt durch die überstürzte Industrialisierung mit allen ihren Folgeerscheinungen in einem Gebiet, das zunächst noch weitgehend ländliche, kleinstädtische und feudale Strukturen bewahrt hatte. Kaum eine andere deutsche und, man darf sogar sagen, europäische Stadt nahm damals einen so raschen Aufstieg wie Düsseldorf. Der Aufstieg Düsseldorfs wurde oft verglichen mit der Entwicklung amerikanischer Städte. Wir wollen an einem Ausschnitt beleuchten, wie Düsseldorf die urbanistischen Probleme bewältigte, die sich daraus ergaben.

Auf dem Wiener Kongreß 1815 wurde das Rheinland und mit ihm Düsseldorf zu Preußen geschlagen. Düsseldorf war damals eine kleine Residenzstadt im Schatten der alten rheinischen Metropole Köln: Residenz der Statthalter der Herzöge von Berg mit ca. 20.000 Einwohnern. Die preußische Regierung baute Düsseldorf zum neuen Zentrum des Rheinlands aus. Zwei Elemente wirkten bei diesem Ausbau zusammen - und diese doppelte Komponente wird für uns noch wichtig werden: Das eine Element bildete die Konzentration der staatlichen Gewalt in Düsseldorf mit der Einrichtung der Provinzialregierung und des Landgerichtes dort, verbunden von vornherein mit der Gründung einer kulturellen Institution von großem Gewicht, der Kunstakademie, mit deren Leitung einer der berühmtesten deutschen Künstler, Peter Cornelius, betraut wurde (ich erwähne das, um darauf hinzuweisen, wie der Staat beim Aufbau des neuen rheinischen Zentrums auf Qualität achtete). Das andere Element bildete der industrielle Aufschwung, der von privater Hand gesteuert wurde, allerdings unter Einbeziehung oder Mitwirkung der Behörden: Die Entwicklung begann um 1850; nach dem Krieg von 1870/71 folgten zunächst eine Fabrik für Lokomotiven und dann die zunehmend mächtigen Werke von Poensgen, Thyssen, Mannesmann und weitere - auf einen Ableger des Haniel-Imperiums in Düsseldorf kommen wir noch zu sprechen -, in anderen Bereichen als der Eisenverarbeitung bekanntlich vor allem Henkel. Bei der Gewerbeausstellung von 1880 präsentierte sich Düsseldorf bereits als eines der maßgeblichen deutschen Industriezentren, bald in diesem Bereich wichtiger als die alten Landeshauptstädte München, Stuttgart, Dresden: Über 3.000 Firmen waren vertreten, über 1 Mill. Besucher stellten sich ein, unter ihnen auch Kaiser Wilhelm I. 1884 wurde die Düsseldorfer Börse gegründet.

Die Zahl der Einwohner stieg in Düsseldorf 1882 auf 100.000, 1898 auf 200.000, 1914 auf 450.000. Dementsprechend weiteten sich Verwaltung und kommunale Einrichtungen aus: Gaswerk, Wasserwerk, Elektrizitätswerk etc. entstanden. Neue Pfarreien und Schulen wurden eingerichtet, die günstigen finanziellen Verhältnisse brachten kulturelle Einrichtungen hervor: Theater (1875), städtische Kunsthalle (1881), zuletzt die städtischen Volksbüchereien (1886), zwar spät, aber bezeichnend für die Verbreiterung der Bevölkerungsschicht, die durch die kulturellen Aktivitäten angesprochen werden sollte.

Ein Beispiel aus der Gründerzeit

Der Aufstieg Düsseldorfs

Mit der wachsenden Zahl der Einwohner wandelte sich die Struktur der Bevölkerung: Die typischen Einheimischen traten zunehmend in den Hintergrund. Auswärtige kamen, um als Arbeiter oder Angestellte in Großbetrieben oder als Beamte für den Staat oder die Stadt zu arbeiten. 1884 arbeitete der Kölner Stadtbaurat Hermann Joseph Stübgen einen Stadterweiterungsplan aus. Ausgehend von der Kühnen, aber, wie sich erweisen sollte, realistischen Berechnung, daß die Zahl der Einwohner von gut 100.000 auf 600.000 steigen werde, sollte um die Altstadt ein neuer Geländegürtel zur Bebauung ausgewiesen werden. Der Kölner Stadterweiterungsplan sah ähnlich aus; nach ähnlichem Prinzip richtete sich die Ausweitung vieler deutscher Städte. Besonders war, daß der neue Gürtel um Düsseldorf siebenmal so groß wie das Stadtgebiet von 1854 war. Diese Aktivitäten der Kommune sollen aber nicht unser Thema bilden.

Wir konzentrieren uns auf eine Initiative, die von privater Hand ausging. Der Initiator war Heinrich Lueg aus der Gegend von Duisburg, ein Selfmademan, soweit die Familie nicht mithalf. Nachdem sein Bruder die Tochter des Bruders von Johann Frans Haniel, dem Gründer der Gutehoffnungshütte, geheiratet hatte, tat sich Heinrich Lueg mit den Söhnen von Johann Frans Haniel zusammen, um in Düsseldorf eine Maschinenfabrik aufzubauen. Das war 1873. Lueg erreichte viel für sich selbst, aber von ihm profitierte auch seine Wahlheimat Düsseldorf. Er leitete die erfolgreiche Gewerbeausstellung von 1880, ihm verdankte die Stadt ihren Kunstpalast und ihre Rheinbrücke, von der hier bald die Rede sein soll. Es gehört zum besonderen Charakter unserer Handlung, daß hier so vieles zusammenläuft. Die Stadt Düsseldorf ernannte Lueg für seine Verdienste 1902 zum Ehrenbürger. Er war Stadtverordneter, er gehörte dem Provinziallandtag an. 1906 wurde er auf Lebenszeit ins Preußische Herrenhaus berufen. Auch anderes bestätigt die verzweigten guten Verbindungen Luegs zu Kommune und Regierung, die ein wichtiges Fundament für seine Aktivitäten bildeten.

Jahrzehnte lang kämpften die Düsseldorfer darum, daß der Staat ihnen einen Übergang über den Rhein baute. Es ging dabei um die Verbindung mit den Industrien in den angrenzenden Regionen, speziell mit Krefeld. Für die Verbindung zu dem Gebiet am gegenüberliegenden Rheinufer reichte die Pontonbrücke, die 1836 angelegt worden war. Dieses Gebiet hatte damals noch völlig seine alten ländlichen Strukturen bewahrt. Einzelne Gehöfte lagen verstreut zwischen Feldern und Pappelwäldchen in den Fluren des Rheinknies. Die linke Rheinseite hatte noch nichts mit Düsseldorf zu tun, sondern gehörte der Gemeinde Heerd, einem weiter westlich gelegenen Ort von ca. 2.000 Einwohnern.

Die Rheinische Bahngesellschaft

Zunächst hofften die Düsseldorfer, daß die Eisenbahnverbindung von Norddeutschland nach Belgien und Frankreich bei ihnen den Rhein passieren würde. Dann drängten sie auf eine regionale Verbindung in das Gewerbegebiet um Krefeld. Aber jedesmal erhielt Köln den Vorzug. 1889 räumte die Regierung wenigstens die Möglichkeit einer privaten Initiative ein. Jetzt nahm sich Lueg der Sache an. 1896 gründete er zusammen mit einem Konsortium von Industriellen eine Aktiengesellschaft als Träger der geplanten Unternehmung: die Rheinische Bahngesellschaft.

Der Gesellschaftsvertrag führt im wesentlichen vier Ziele auf:

1. Bau bzw. Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen, speziell einer Kleinbahn, die zwischen Düsseldorf und Krefeld verkehren sollte.
2. Bau einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf.
3. Anlage eines Elektrizitätswerks.
4. Geschäfte mit Grundstücken, namentlich im Rheinknie gegenüber Düsseldorf, deren Ankauf und Verkauf, sowie die Anlage von Straßen und Bebauung.

Der Kombination dieser Punkte lag folgende Kalkulation zugrunde: Die enormen Kosten, die der Bau der Eisenbahn und die feste Brücke für die Eisenbahn verursachten, würden die veranschlagten Einnahmen aus Fahrausweisen und Brückenzöllen übersteigen. Dieser Verlust sollte durch Spekulation mit Immobilien ausgeglichen werden. Da die Brücke und die Kleinbahn das Gebiet im Rheinknie schnell und bequem mit Düsseldorf verbinden würden, war abzusehen, daß der Wert der linksrheinischen Grundstücke steigen würde. Diese Wertsteigerung wollte die Rheinische Bahngesellschaft selbst abschöpfen und noch dadurch forcieren, daß sie das Areal urbanisierte, Straßen ausbaute und Leitungen für Gas, Wasser und Strom legte. Den Strom für den Betrieb der Bahn, für Straßenbeleuchtung und für private Haushalte sollte das eigene Elektrizitätswerk liefern. Das brachte zusätzliche Rendite. Durch einen Deich sollte das Gelände am Rheinufer vergrößert und geschützt werden. Für die Bahn war eine neuartige Kombination ausgedacht: Als erste elektrische Schnellbahn in Deutschland funktionierte sie, wie man heute sagt, nach dem Verbundsystem, d.h. sie besorgte zugleich Überlandverkehr und innerstädtischen Verkehr. Luegs Spekulation war anscheinend in jeder Hinsicht wohl durchdacht. Sie weckte so breites Vertrauen, daß die Aktien der Rheinischen Bahngesellschaft sogleich um 340.000 Mark überzeichnet wurden.

Um rasch Gewinn zu erzielen und Zinsen zu sparen, wurde das Projekt zügig vorangetrieben. Die Rheinische Bahngesellschaft leitete, kaum hatte sie sich konstituiert, den Bau der Brücke ein. 1898 wurde die Brücke dem Verkehr übergeben. Vier Wochen nach ihrer Eröffnung fuhren die ersten Wagen der Kleinbahn nach Krefeld.

Bereits 1895 hatte Luegs Konsortium über Mittelsmänner begonnen, das Gelände im Rheinknie bei Oberkassel aufzukaufen. 1897 ließ die Rheinische Bahngesellschaft einen Bebauungsplan für die Region im Rheinknie erstellen. Im gleichen Jahr begannen die Arbeiten zur Erschließung des Bodens. Zunächst wurde eine Kanalisation geschaffen, dann die Leitungen für Gas, Wasser und Elektrizität verlegt, schließlich die Straßen aufgeschüttet und befestigt. Das derart kultivierte Gelände bot die Rheinische Bahngesellschaft zum Verkauf an: das sind besonders ein Streifen längs des Rheinufer, der durch die Eindeichung gewonnen war, Grundstücke entlang der Aufzufahrtsallee zur Brücke, und landeinwärts rund 1.100 Morgen Industriegebiet. Verkaufsanzeigen rühmten die neu geschaffenen Einrichtungen. Als besonders attraktiv erwies sich das Gelände an der Rheinfront. Die schöne Lage hatte gleich 1898 viele Käufer angelockt. Die meisten Baugenehmigungen wurden hier zwischen 1903 und 1905 erteilt. Bauansichten und alte Ansichten zeigten, daß 1909 fast die gesamte Rheinfront bereits geschlossen war.

Die Rheinische Bahngesellschaft als Motor der Entwicklung

Die Rheinische Bahngesellschaft trat auch selbst als Bauherrin auf. 1898 errichtete sie Arbeiterwohnungen beim Industriegebiet, ein splendides Vergnügungslokal in der Spitze des Rheinknies und an der Rheinfront gegenüber dem alten Rathaus von Düsseldorf vier Häuser mit sog. herrschaftlichen Mietwohnungen. Darauf kommen wir zurück. Bald profitierten auch andere von der Aktivität der Rheinischen Bahngesellschaft. Seit 1899 ahmten verschiedene Architekturbüros und Privatleute in Oberkassel die Verbindung von Immobilien- und Baugeschäft nach.

Die öffentliche Hand hatte Luegs Unternehmung offenbar von vornherein gefördert. Der Bürgermeister von Heerd und ein einflußreicher Düsseldorfer Beigeordneter gehörten zum ersten Aufsichtsrat der Rheinischen Bahngesellschaft. 1898 wurde eigens eine Ergänzung zur Bauordnung für die Landkreise des Regierungsbezirks Düsseldorf erlassen, um die Urbanisierung der Region im Rheinknie zu regeln.

Allmählich nahmen die öffentlichen Institutionen auch Anteil am Aufbau von Oberkassel. Ab 1901 entstanden Postamt und Schule, bald Gymnasium und Kirchen. Als die unternehmerischen Risiken ausgeschlossen waren, beteiligten sich die Behörden am Geschäft der Rheinischen Bahngesellschaft. Schon 1902 trug sich die Gemeinde Heerd mit dem Gedanken, Gas- und Wasserleitungen von Oberkassel in eigene Verwaltung zu übernehmen, weil sich "... diese Anlage trotz der großen nicht durch Anschlüsse und entsprechenden Verbrauch gedeckten Leistungsstrecken als durchaus rentabel" erweise. Ab 1907 beteiligte sich die Stadt Düsseldorf an der Rheinischen Bahngesellschaft.

Die gesamte Konzeption von Oberkassel war von vornherein auf eine enge Verbindung mit Düsseldorf berechnet, obwohl das Gebiet zunächst noch nicht zu Düsseldorf gehörte. Erst nachdem die Urbanisierung des Geländes im Rheinknie im wesentlichen realisiert war, wurde es eingemeindet. Die Stadt Düsseldorf baute ihrerseits zur gleichen Zeit ihr Rheinufer gegenüber von Oberkassel aus. Und diese Synchronie war durch die gleichen Initiatoren bzw. Planer angeregt. Die Düsseldorfer Rheinpromenade, die gleichzeitig mit der Rheinbrücke begonnen wurde, erhielt sogar eine eigene Terrasse zur Aussicht auf die andere Rheinseite.

Die Rheinische Bahngesellschaft vertraute auf einen ähnlich rasanten Anstieg der Bevölkerung wie die Stadtplaner von Düsseldorf. Sie rechnete damit, daß Oberkassel am Ende eine Zahl von 24.000 Einwohnern erreichen würde, also zur Zeit der Planung fast einem Viertel der Einwohner von ganz Düsseldorf.

Die Planung von Oberkassel war auf großstädtische Verhältnisse zugeschnitten. Das zeigt sich ebenso in den Rahmenbestimmungen wie in der formalen Gestaltung. Die Ausrichtung auf Düsseldorf zeigt sich auch in der anvisierten Bevölkerungsstruktur. Es gibt kein Dokument mehr, das ausdrücklich sagt, ob sich die Rheinische Bahngesellschaft überlegte, wer in Oberkassel wohnen würde. Aber in der Art der Planung zeichnet sich deutlich ab, daß dafür sehr wohl eine Konzeption entwickelt wurde und welcher Art sie war. Bei dem rückwärtigen Gelände, das als Industriegebiet ausgewiesen worden war, sollten Arbeiter und Angestellte wohnen.

Bevölkerungsstruktur

Modell für gehobene soziale Schichten

In die Zone im Rheinknie sollten mittelständische Bürger gezogen werden. Mittelständisch heißt hier: finanziell gut ausgestattet, aber durchaus nicht reich, freiberufliche Akademiker und gehobene Beamten. Die vorgesehene Bebauung richtete sich nach den finanziellen Möglichkeiten einer solchen Bevölkerungsschicht und berücksichtigte deren individuelle Ansprüche. Darauf kommen wir noch ausführlicher zurück. Entsprechend dem gehobenen Lebensstandard einer solchen Bevölkerungsschicht war die Ausstattung von Oberkassel: von Anfang an gab es außer Gas, Wasser, Strom, Kanalisation durchgehend elektrische Straßenbeleuchtung und gepflasterte Straßen. Zudem entstanden Grünanlagen, Sportplätze und andere Bequemlichkeiten dieser Art. Aufgrund der Planung läßt sich noch weiter eingengen, welche Bevölkerungskreise angezogen werden sollten: nämlich die gehobene Beamtenschaft und andere Fremde, die durch die neuen Institutionen, die sich hier bildeten, nach Düsseldorf gezogen wurden. Dafür spricht der Bau von sog. herrschaftlichen Mietwohnungen (Abbildung 1). Herrschaftliche Mietwohnungen nannte man komfortabel ausgestattete, weitläufige Wohnungen mit respektablen Repräsentationsräumen und Dienstbotenkammer, die aber in Miethäusern für viele Mietparteien liegen. Diese Art von Wohnungen war damals im Rheinland, speziell in Düsseldorf, noch selten und wurde nach einhelliger Meinung der zeitgenössischen Berichterstatter von den Zugereisten aus anderen Teilen Deutschlands, besonders aus den preußischen Kernlanden, bevorzugt. Ein deutliches Zeichen für die Konzeption setzt auch der Plan, mitten im Zentrum des neuen Siedlungsgebietes eine protestantische Kirche aufzurichten. Protestantisch waren viele von den neuen Reichsbeamten, aber bestimmt nicht die Mehrheit der Rheinländer.

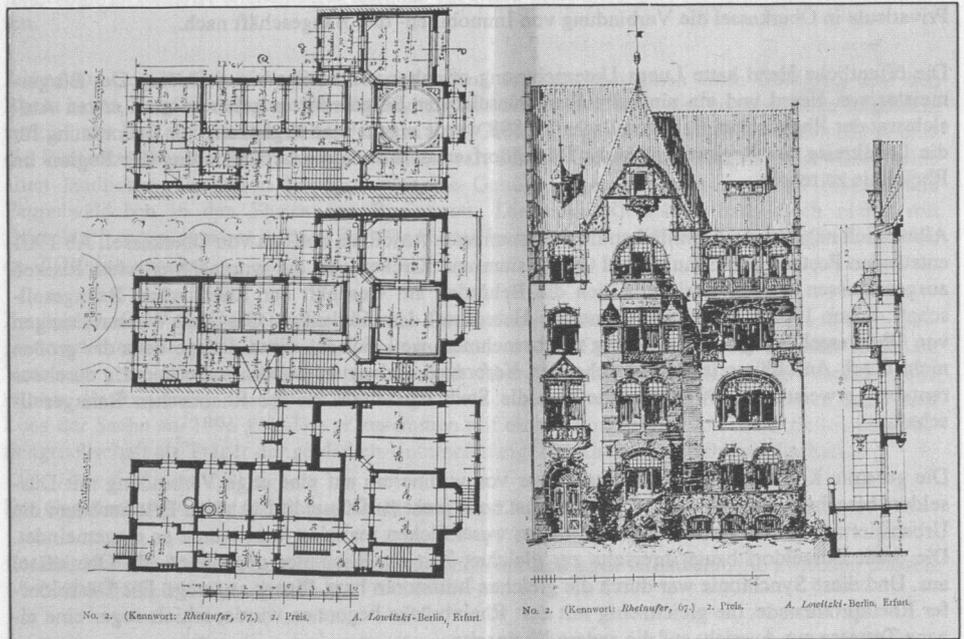


Abb. 1: Vorschlag Looitzki (Berlin) für herrschaftliche Wohnhäuser an der Rheifront von Oberkassel, Wettbewerb der Rhein-Bahngesellschaft 1899; Deutsche Konkurrenzen 1899

So gediegen wie die ganze Kalkulation der Rheinischen Bahngesellschaft war auch die urbanistische Planung von Oberkassel. Die Ausarbeitung des Bebauungsplanes lag in den Händen eines höchst qualifizierten Fachmannes, der zudem bestens mit den Verhältnissen in Düsseldorf vertraut war, Hermann Joseph Stübben. Stübben hatte als Stadtbaumeister den Erweiterungsplan für Köln ausgearbeitet. Von ihm stammte, wie gesagt, der Düsseldorfer Erweiterungsplan von 1884. Durch das Handbuch zur Stadtplanung, das 1890 erschien, und eine Vielzahl von Planungen, Gutachten und theoretischen Artikeln war Stübben inzwischen international berühmt geworden.

Neue Straßenführung

Die Konzeption der neuen Straßenführung richtete sich, wie die Rheinische Bahngesellschaft 1898 in einer Festschrift angab, nach einem gemischten System von Ring- und Radialstraßen (Abb. 2). Die Radialstraßen gehen von der Rheinbrücke aus oder laufen in ungefähr die entgegengesetzte Richtung. Die Hauptkreuzungen sollten durch Plätze hervorgehoben werden. Auch einige untergeordnete Kreuzungen erhielten platzartige Gestalt. Ein solches Straßensystem war damals allgemein üblich. Das kann man ja heute noch oft sehen, trotz der vielen Zerstörungen, die der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg anrichtete. Stübben beschrieb das System in seinem Handbuch

der Stadtplanung. Aber er wies dort und in vielen anderen Schriften immer wieder darauf hin, daß es nicht schematisch angelegt, sondern variiert werden sollte. Vor allem sollten jeweils die individuellen Gegebenheiten des Ortes Berücksichtigung finden. Bei der Planung von Oberkassel wurden die alten Verkehrswege der Region im Rheinknie berücksichtigt: so die alte Straße von Oberkassel nach Niederkassel und die Trasse der alten Bahn, die von der Pontonbrücke nach Heerdt führte.

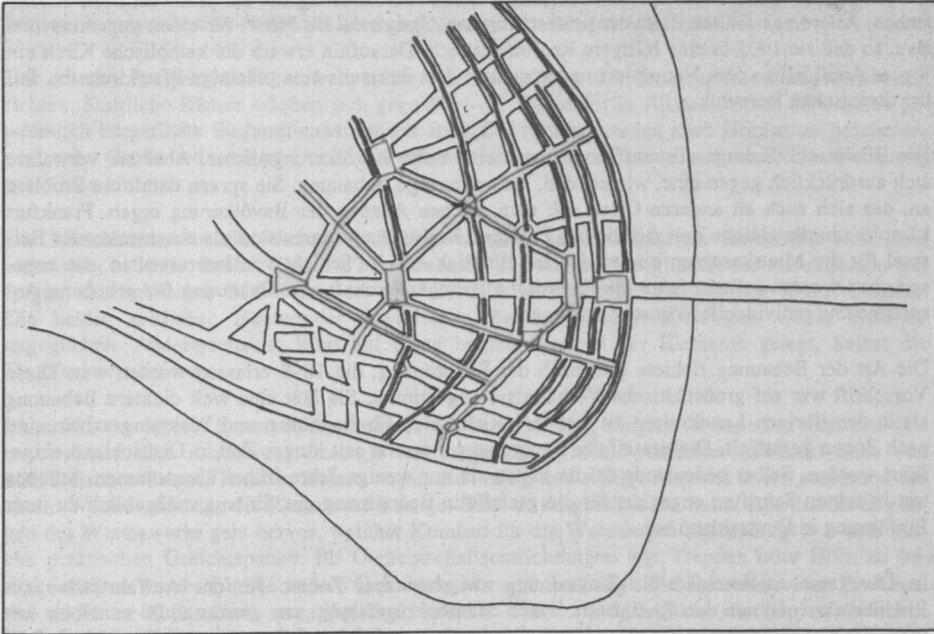


Abb. 2: Schema der Radialstraßen und Ringstraßen in Oberkassel

Vor allem richten sich die Ringstraßen nach der topographischen Situation im Rheinknie. Sie folgen dem Verlauf des neu eingedeichten Rheinufer. In Werbeanzeigen pries die Rheinische Bahngesellschaft die schöne Aussicht ihrer Mitwohnungen am Rhein. So wurde der schönen Lage im Rheinknie Rechnung getragen. Das verleiht Oberkassel seinen besonderen Reiz. Einzigartig war diese Konzeption nicht. Aber sie war auch nicht selbstverständlich. Obwohl die landschaftlichen Reize des Rheins damals oft besungen wurden, kam man selten auf die Idee, das Ufer gegenüber den historischen Zentren der rheinischen Städte in die Stadtplanung einzubeziehen, wie man gegenüber von Köln, Bonn oder Koblenz sieht. Gewöhnlich sind die beiden Ufer des Rheins durch die große Breite des Flusses viel mehr voneinander abgesondert als in Düsseldorf.

Ring- und Radialstraßen wurden funktional und gestalterisch unterschieden. Die Radialstraßen waren dazu bestimmt, den Hauptverkehr aufzunehmen. Die Ringstraßen sollten, wie die Rheinische Bahngesellschaft in ihrer Festschrift angab, den Charakter von Wohnstraßen erhalten. Die Radialstraßen sind breiter, und ihre Häuser besitzen Vorgärten, mit Ausnahme der Auffahrtallee zur Rheinbrücke. Die Ringstraßen sind schmaler, und ihrer Hausfluchten grenzen normalerweise direkt an den Bürgersteig, mit Ausnahme derjenigen am Rheinufer.

Eine vergleichbare Straßenführung wie in Oberkassel hatte Stübben bereits bei einer ähnlichen topographischen Situation kurz nach der Reichsgründung vorgeschlagen. Damals ging es darum, das Gelände neu zu gestalten, das der Altstadt von Dresden im Knie der Elbe gegenüberliegt. Im Unterschied zu Düsseldorf-Oberkassel wurden in Dresden allerdings Prachtbauten für staatliche Institutionen ans Ufer des Flusses gestellt.

In Oberkassel wurde anscheinend die Auffahrtsallee zur Rheinbrücke als Prachtstraße konzipiert. Die Rheinische Bahngesellschaft gestaltete sie als Promenade und legte mehrere Plätze an. Abgesehen vom Brückenvorplatz, wurde die Auffahrtsallee trotz ihrer prominenten Position vor dem Ersten Weltkrieg kaum bebaut. Dabei gehörte das anrainende Terrain weitgehend der Rheinischen Bahngesellschaft. Die Gesellschaft hoffte wohl, daß hier öffentliche Bauten entstehen würden und hielt dafür ihr Gelände frei. Man darf an Schule, Post und ähnliches denken, vielleicht sogar an überregionale Behörden. Allerdings behielten die Düsseldorfer die Paläste für die staatlichen Institutionen auf ihrer Rheinseite. Wie diffizil der Umgang mit der öffentlichen Hand war, zeigte sich am Hauptplatz in der Mitte der Auffahrtsallee. Hier sollte ursprünglich die protestantische Kirche stehen. Allerdings fehlten dann der protestantischen Gemeinde die Mittel für einen angemessenen Bau, so daß sie 1905 in eine billigere Region auswich. Daraufhin erwarb die katholische Kirche ein weites Areal neben dem Hauptplatz und errichtete dort ihrerseits eine prächtige Pfarrkirche im Stil der rheinischen Romanik.

Die Rheinische Bahngesellschaft konzipierte eine hohe Bevölkerungsdichte. Aber sie verwahrte sich ausdrücklich gegen eine, wie es hieß, kasernenartige Bebauung. Sie sprach damit ein Problem an, das sich auch an anderen Orten mit dem raschen Anstieg der Bevölkerung ergab. Frankfurt kämpfte um die gleiche Zeit mit diesem Problem. Berlin wurde damals oft als abschreckendes Beispiel für die Mietskasernen hingestellt. Im Hinblick auf die Schicht von Interessenten, die angesprochen werden sollten, faßte die Rheinische Bahngesellschaft eine Bebauung für gehobene Ansprüche und individuelle Wünsche ins Auge.

Bauordnung für großstädtische Verhältnisse

Die Art der Bebauung richtete sich nach der Bauordnung, die 1898 erlassen worden war. Diese Vorschrift war auf großstädtische Verhältnisse abgestimmt. Sie läßt eine weit dichtere Bebauung als in den übrigen Landkreisen zu und ihre Richtlinien für Bauhöhen und Wohnungszahlen sind nach Zonen gestaffelt. Die gestaffelte Bauordnung war erst seit kurzer Zeit in Deutschland eingeführt worden. Selbst bedeutende Städte hatten sie nur wenige Jahre früher übernommen. Stübben trat in seinen Schriften engagiert für die gestaffelte Bauordnung ein. Er trug maßgeblich zu ihrer Einführung in Deutschland bei.

In Oberkassel unterschied die Bauordnung zwischen drei Zonen: An der Auffahrtsallee zur Rheinbrücke und an der Rheinfront waren Häuser zugelassen von maximal 20 m Höhe mit maximal vier Geschossen. Größere Häuser waren damals selbst im Zentrum von Düsseldorf nicht erlaubt. An den Straßen hinter der südlichen Rheinfront waren Häuser zulässig von maximal 15 m Höhe mit maximal drei Geschossen. In diesen beiden Zonen war eine geschlossene Bebauung wie in urbanen Zentren erlaubt. In der dritten Zone, an den Straßen hinter der nördlichen Rheinfront, war offene Bebauung vorgesehen, wie sie auch sonst im Landkreis üblich war, also niedrige Häuser, die isoliert stehen und mindestens die Hälfte des gesamten Grundstücks, auf dem sie jeweils stehen, freilassen.

Die Staffelung der Hausgrößen beeinflusste nach damaliger Baugewohnheit auch die Nutzung der Häuser. Das Vieretagenhaus enthielt gewöhnlich Mietwohnungen. Dem entsprechen die Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft oder die großen Häuser an der Rheinfront. Häuser mit zwei bis drei Etagen waren damals im Rheinland als herrschaftliche Einfamilienhäuser beliebt. Dem entsprechen die kleinen Häuser oder das Angebot des Architekturbüros Utermann, das eine Werbeanzeige präsentiert. Solche Häuser entstanden in Oberkassel meist in kleinen oder abgelegeneren Nebenstraßen. Das Gelände an den hinteren Ringstraßen, für das die Bauordnung nur dreigeschossige Häuser zuließ, wurde zum überwiegenden Teil von Immobilienfirmen erworben, um gediegene, aber ziemlich einförmige Mietshäuser mit herrschaftlichen Wohnungen zu errichten.

Die Rheinfront soll Schaustück werden

Besondere Sorgfalt verwandte die Rheinische Bahngesellschaft auf die Bebauung der Rheinfront. Auch ohne monumentale Paläste sollte sie das Schaustück von Oberkassel werden, und sie wurde im Effekt sogar ein Schaustück von Düsseldorf. Aus jahrzehntelanger Erfahrung heraus stellt Stübben 1917 fest: "Der Unternehmer ist in der Regel bestrebt, den Bauboden bis zu derjenigen äußersten Grenze auszunutzen, die die Bauordnung steckt." Diesen Grundsatz befolgte die Rheinische Bahngesellschaft mit ihren Mietshäusern. Aber sie wollte ihn nicht auf die ganze Rheinfront ausdehnen. Obwohl dort Häuser mit vier Etagen zugelassen waren, reservierte sie in eigener Initiative an einem Abschnitt sogar Gelände für eine offene Bebauung. Das hieß in der prominenten Lage im Unterschied zu der kleinbürgerlichen Bebauung im nördlichen Hinterland allerdings: für herrschaftliche Villen. Schon die Parzellierung des Baugrundes zeigt, daß für die Bebauung der Rheinfront differenzierte Vorstellungen entwickelt wurden. Das gesamte Gelände war dem Rhein neu abgewonnen und gehörte zunächst der Rheinischen Bahngesellschaft. Deshalb könnte man eine einheitliche Aufteilung erwarten. Statt dessen variiert die Größe der Parzellen.

Drei Typen von Parzellen lassen sich unterscheiden: solche mit ca. 15 m Breite, solche mit ca. 11 bis 13 m Breite, solche mit ca. 8 - 9 m Breite. Damit waren nach damaligen Standards auch die Höhe der Aufrisse weitgehend vorbestimmt: Vieretagenhaus, Dreietagenhaus, Zweietagenhaus oder niedriges Dreietagenhaus mit Tiefpaternie. An diese Regel hielt man sich in Düsseldorf gewöhnlich auch dort, wo mehrere Grundstücke nebeneinander erworben wurden.

Mittlere und schmale Grundstücke wechseln in bunter Folge, allerdings werden die mittleren nach Norden zu merklich seltener. Breite Grundstücke sind nur auf zwei Zonen konzentriert: drei breite Grundstücke am Brückenvorplatz und eine geschlossene Reihe von acht aneinandergrenzenden breiten Grundstücken im südlichen Bereich gegenüber der Altstadt von Düsseldorf.

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

Die Mietshäuser, die die Rheinische Bahngesellschaft an der südlichen Rheinfront baut, sind einheitlich in Höhe, Breite, Zahl der Fensterachsen und Art der Zierglieder, die altdeutschem Stil folgen, nämlich hoher Giebel über ca. zwei Dritteln der Front, dreigeschossiger Erker, Balkons. Die beiden seitlichen Häuser der Rheinischen Bahngesellschaft sind noch weiter einander angeglichen. Andererseits ist Wert auf einen bunten Wechsel der Elemente gelegt. Selbst die Dachformen variieren.

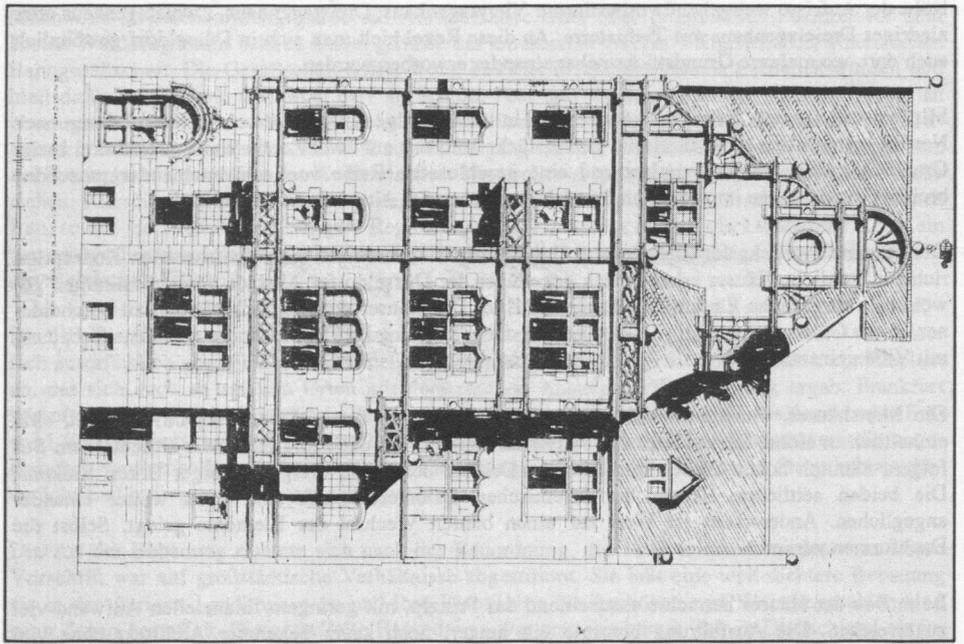
Beim Bau der Häuser herrschte anscheinend das Prinzip, mit geringem finanziellen Aufwand viel zu erreichen. Die Ausführung besorgte ein junger, noch kaum bekannter Architekt ohne viel künstlerisches Talent, Theodor Balzer, vermutlich billig und willig. Aber die Ideen stammten aus einem Wettbewerb, den die Rheinische Bahngesellschaft ausgeschrieben hatte. Aus den Bedingungen des Wettbewerbs geht hervor, welcher Komfort für die Wohnungen beabsichtigt war und welche praktischen Gesichtspunkte für Gemeinschaftseinrichtungen wie Treppen oder Höfe zu berücksichtigen waren. Für die äußere Gestaltung war nur festgelegt, die Fassaden so zu gestalten, daß sie "unter Aufwendung von möglichst einfachen Mitteln den Charakter eines herrschaftlichen Wohnhauses erkennen lassen". Bei der Bewertung der Fassadenentwürfe kommt zudem die Vorliebe für eine malerische Gesamtwirkung der Häuser und malerisch variierte Dächer zum Ausdruck. Realisiert wurde der Entwurf, der den ersten Preis erhielt und eine Fassade des Entwurfs, der nur auf den sechsten Platz kam, aber höchstes Lob erntete wegen seiner "ungemein malerischen" Erscheinung (Abbildung 3 und 4)

Die Gruppe der Mietshäuser der Rheinischen Bahngesellschaft findet direkt südlich vom Brückenvorplatz ein Gegenstück in fünf kleineren Einfamilienhäusern mit drei Etagen, die der seinerzeit in Düsseldorf renommierte Architekt Hermann vom Endt 1903 in Formen modernerer Mode errichtete. Auch hier werden die Rücksichtnahme auf die Position, ein übergreifendes Schema, aber Abwechslung der einzelnen Elemente deutlich. Wie dort kehren an der Rheinfront fast durchgehend ähnliche Elemente wieder wie an den Mietshäusern der Rheinischen Bahngesellschaft, vor allem der beherrschende Giebel.

Die ersten neun Häuser am Anfang der Rheinfront nördlich der Rheinbrücke wurden zwischen 1903 und 1905 teils von Endt, teils von Balzer errichtet. Schon die Wahl der Architekten weist auf die Bereitschaft der verschiedenen Grundbesitzer, eine übergreifende Konzeption auch hier zu berücksichtigen. Man sieht den Häusern an, daß sie weiter entfernt von der Altstadt liegen. Sie sind niedriger als diejenigen im Süden und übernehmen architektonische Elemente, die kleinstädtischer wirken wie vorragender Giebel, Fachwerk oder hölzerner Altan. Ähnlich altväterliche oder gewissermaßen ländliche Elemente übernahmen oft die Häuser in entlegeneren Gebieten von Oberkassel, sowohl individuelle Häuser einzelner Bauherren, als auch Reihenhäuser, die eine Baugesellschaft an der Straße über der Trasse der alten Bahn nach Heerdt errichtete (Abbildung 5).

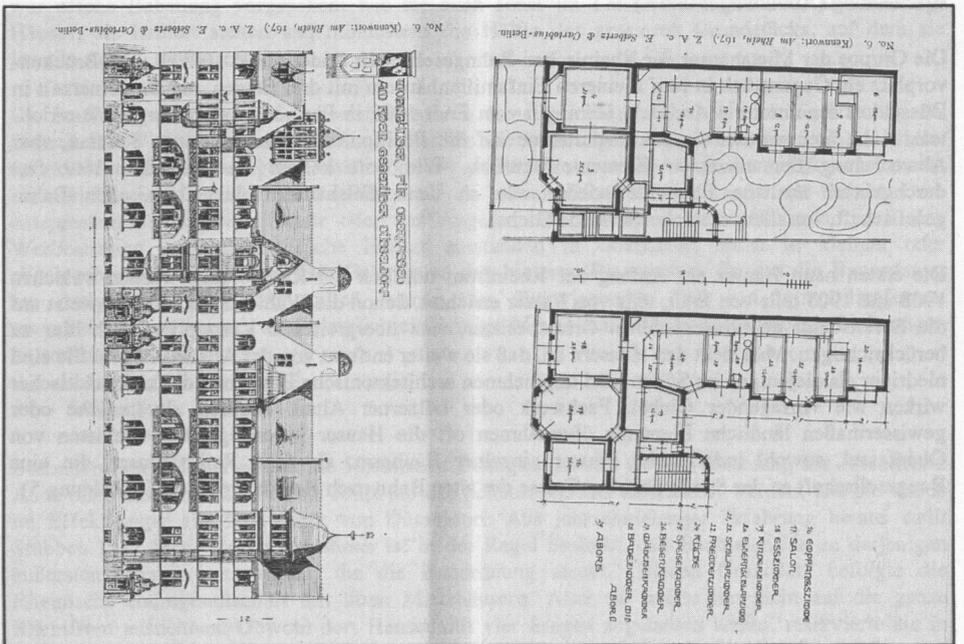
Umfassende Konzeption für die Bebauung

Ähnliche Strukturelemente wiederholen sich



Umfassende Konzept-
tion für die Bebauung

groß für Grundriss-
Verhältnisse



Ähnliche
Stadtelemente
wiederholen sich

Die Rheinfront soll
Schaustück werden

Abb. 3 und 4: Oben der Vorschlag von F. Thyriot (Köln), unten von Seibert / Cartobius (Berlin) für herrschaftliche Wohnhäuser an der Rheinfront von Oberkassel, Wettbewerb der Rhein. Bahngesellschaft 1899, Deutsche Konkurrenzen 1899

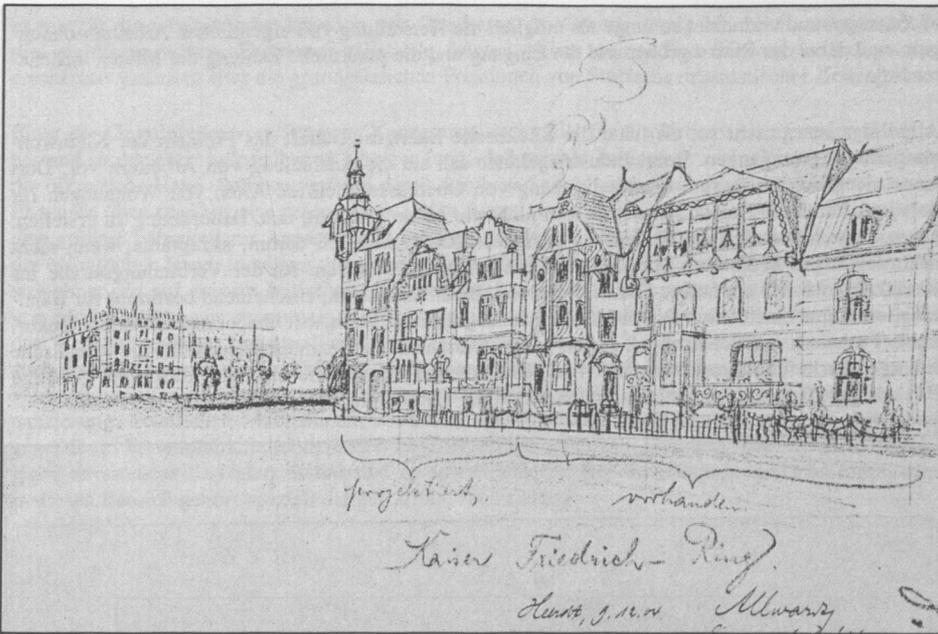


Abb. 5: Gesamtentwurf von Balzer für die Häuserreihe und links einen Teil der nördlichen Rheinfront

Bei allem Individualismus im einzelnen zeichnet sich die Rheinfront von Oberkassel durch eine gewisse Einheitlichkeit aus. Mehrere Komponenten trugen zu diesem Effekt bei: die enge Verflechtung zwischen Architekten und Bauherren, eine öffentliche sog. "Fassadenkommission", aber auch eine verbreitete Bereitschaft zur Einpassung ins urbanistische Gefüge. Die gleiche Bereitschaft zeigt sich ebenso an anderen Stellen in Oberkassel und nicht nur dort. Sie erinnert ein wenig an Kleiderordnungen. Wie der Frack zum Fest, so gehörte anscheinend die sogenannte herrschaftliche Erscheinung zur zentralen Lage, und die Elemente von Fachwerk und Holzbau in den lauschigen Ecken entsprachen gewissermaßen den Knickerbockern bei der Wanderung ins Grüne.

Bald wurde Oberkassel mit seinen "großen Frei- und Wiesenplätzen, seiner günstigen Lage am Rheinstrom, seinen schönen Platzanlagen und Straßenzügen" als "Die Perle Düsseldorfs" angepriesen. Alfred Lichtwark beschreibt 1912, wie beliebt die Rheinauen als Erholungsgebiete seien. 1906 wird berichtet, wie attraktiv Oberkassel für höhere Beamte geworden sei. Sie würden in geradezu bedrohlichem Ausmaß von Düsseldorf dorthin abwandern, hieß es. Von den zwanzig Richtern beispielsweise, die an das neuerdings nach Düsseldorf gezogene Oberlandesgericht versetzt worden seien, würden sechzehn im Adreßbuch aufgeführt, und von diesen sechzehn wohnten bereits fünf in Oberkassel.

Statistiken belegen, was für einen durchschlagenden Erfolg Luegs Idee erzielte. Zwischen 1899 und 1902 wuchs die Zahl der Häuser in Oberkassel Jahr für Jahr um 44, 63, 74 und zuletzt 108. Die Bevölkerung stieg 1905 auf 10.000 Einwohner und 1910 auf fast 15.000. In den Jahren 1899 bis 1903 verkaufte die Rheinische Bahngesellschaft insgesamt knapp 4.000 ar Baugelände. 1903 konnte sie den Grund, der sie durchschnittlich 1,34 Mark pro qm gekostet hatte, für durchschnittlich 15,22 Mark pro qm verkaufen, also zum elf- bis zwölffachen des Selbstkostenpreises. 1908 verlangte sie je nach Lage 21 bis 70 Mark pro qm. Damit erreichte sie ein Preisniveau wie in den besten Wohnlagen Düsseldorfs. So konnte die Rheinische Bahngesellschaft trotz ihrer gewaltigen Ausgaben schon zwischen den Jahren 1903 und 1912 4 bis 7 % Dividenden ausschütten. Diese Leistung war nur dadurch möglich, daß sich die Rheinische Bahngesellschaft auf die lukrativen Seiten der Stadtplanung konzentrierte.

Zwar akzeptierte die Rheinische Bahngesellschaft die gestaffelte Bauordnung trotz der Beschränkung, die sie ihr auferlegten, ausdrücklich als "vernünftig", aber an der offenen Bebauung einfacher ländlicher Art war sie nicht interessiert. Die Gebiete, die entsprechend ausgewiesen waren, blieben lange brach liegen. 1906 wird berichtet, daß Oberkassel "für Bevölkerungsklassen unter Mittelstandsverhältnissen gar nicht zugeschnitten sei", den Kleinwohnungen fehlten dort fast vollständig. Mit dem Bau von kleinbürgerlichen Wohnungen konnte man weder Geld noch Staat machen. Daher fehlten sie nicht nur in Oberkassel. In Frankfurt führte der Mangel an solchen Wohnungen damals zu gravierenden Problemen. Der damalige Frankfurter Bürgermeister Johannes Miquel klagte: "Die Bauspekulation wirft sich vor allem auf den Bau größerer Häuser mit größeren

Einheitlichkeit trotz Individualismus

Attraktives Wohnen für gehobenen Mittelstand

Günstige Kleinwohnungen fehlen

Arbeiterwohnungen nur als Modelle

Wohnungen und vermeidet so lange als möglich die Herstellung von eigentlichen Arbeiterwohnungen, weil dabei das Risiko größer und der Eingang und die pünktliche Zahlung der Mieten unsicherer ist".

Allerdings ist es nicht so, als hätte die Rheinische Bahngesellschaft das Problem der Kleinwohnungen völlig umgangen. Beim Industriegelände sah sie die Ansiedlung von Arbeitern vor. Dort baute sie gleich zu Beginn der Realisierung von Oberkassel mehrere Arten von Wohnungen für Arbeiter. Für diese Region hatte man sich nicht die Mühe gemacht, eine Bauordnung zu erstellen. Dennoch bemühte sich die Rheinische Bahngesellschaft sichtlich darum, akzeptable, wenn nicht nach damaligen Maßstäben vorbildliche Verhältnisse zu schaffen. An der Verbindungsstraße ins Rheinknie entstand ein halbes Dutzend von sog. Beamtenhäusern, anscheinend bestimmt für Bahnarbeiter, kleine einstöckige Doppelhäuser mit ausgebautem Dach, mit Giebel und dezentem Dekor, etwas Fachwerk und Schauziegel, darum herum Gärtchen. Die Beamtenhäuser stellte die Rheinische Bahngesellschaft in ihrer Festschrift von 1898 vor und rühmte, sie machten "durch die gefällige Bauart einen freundlichen, anheimelnden Eindruck" (Abbildung 6).

DIE STRASSEN- UND KLEINBAHNEN.

4

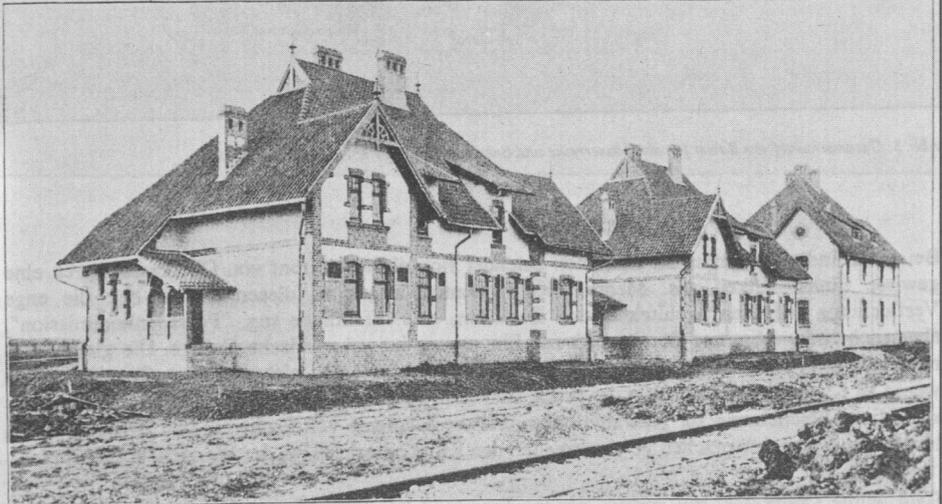


Abb. 777.

Beamtenwohnhäuser bei Bahnhof Oberkassel.

Abb. 6: Beamtenwohnhäuser der Rhein. Bahngesellschaft beim Bahnhof Oberkassel, Düsseldorf und seine Bauten, 1904

Diese Art von niedlichen Häuschen, meist freilich in größeren Siedlungen, war damals weit verbreitet gewissermaßen als Vorzeige-Arbeiterhäuser. Allerdings waren sie viel zu aufwendig für normale Arbeiter und boten viel zu wenig Wohnraum für die Massen an Arbeitern, die die Industrie anzog. In der Beziehung praktischer, wenn auch weniger gemächlich waren mehrere große Häuser mit bescheidenen Wohnungen, die die Rheinische Bahngesellschaft beim Industriegelände errichtete (Abbildung 7).

Die Region, in der sie liegen, ist urbanistisch gestaltet mit begrünten Straßen und einem Platz. Im Einzelnen habe ich diese Häuser bisher nicht untersucht. In der Festschrift der Rheinischen Bahngesellschaft sind sie nicht berücksichtigt. Sie sind schmucklos, aber nicht einförmig, historisch, wenn man so will, weil sie abwechslungsreich gestaltet sind und Giebel haben, aber ohne historisierenden Dekor. Allem Anschein nach waren die beiden Typen von Arbeiterwohnungen, die die Rheinische Bahngesellschaft errichtete, ähnlich wie auch andere ihrer Bauten als Modelle bestimmt. Vermutlich wurde erwartet, daß die Betriebe, die sich im Industriegelände ansiedelten, in eigener Regie dann weitere Wohnungen für ihre Arbeiter nach ähnlichem Muster bauten. Das scheint aber kaum geschehen zu sein.

Stübbens Entwürfe nicht nur zeitgebunden

Trotz seiner kleinen Dimensionen bildet Oberkassel ein besonders schönes Beispiel für die Konzeption, die Stübben in seinen Schriften vertrat und an vielen Orten realisierte. Vieles von dem, was Stübben konzipierte und was in Oberkassel zur Anwendung kam, war an die speziellen Verhältnisse der Gründerzeit gebunden und zieht hauptsächlich historisches Interesse an. So die Straßenführung, die, wie Stübben noch miterlebte, bald nicht mehr den neuen Bedingungen des Verkehrs gewachsen war, oder die "herrschaftlichen" Wohnungen, die bei heutigen Bau- und Immobilienpreisen zu teuer für eine relativ breite gehobene Mittelschicht geworden sind. An die Zeit gebunden ist natürlich auch der historistische Stil der Häuser. Aber, recht besehen, erscheint

es mir für die urbanistische Situation von Oberkassel im Grunde wenig erheblich, welcher Mode die architektonischen Elemente stilistisch folgten. Über seine Zeit hinweg bedenkenswert erscheinen vielleicht eher die grundsätzlichen Positionen von Stübbens urbanistischer Konzeption.

Einer der Grundpfeiler von Stübbens Konzeption, jedenfalls für die Urbanisierung neuer Gebiete, bestand in der eben besprochenen Überzeugung, daß private Initiativen mehr leisten könnten als die öffentliche Hand. Stübben verband damit durchaus kein blindes Vertrauen in die Unternehmer. Es wurde oben erwähnt, wie pragmatisch er den Appetit auf Profit einschätzte. Aber er traute ihnen eine größere Fähigkeit zur Anpassung an die Besonderheiten der einzelnen Unternehmungen zu als der öffentlichen Hand. In seinen theoretischen Schriften setzte Stübben auch im Bereich der Arbeiterwohnungen auf private Initiativen. Im Handbuch des Städtebaus trägt er zahlreiche Beispiele von Modellsiedlungen zusammen, um zu demonstrieren, daß selbst sozialer Wohnungsbau "eher das Werk aufgeklärter Industrieller als der Gemeinden" sei. 1912 nahm Stübben in einem Artikel auch zur Wohnungsnot in Frankfurt 1912 Stellung. Er erweist sich hier also intim vertraut mit der Wirkung juristischer Maßnahmen, den organisatorischen Möglichkeiten und den Wegen der Finanzierung. Staatlichen Maßnahmen, etwa über Gesetzgebung oder Steuern, stand er ablehnend gegenüber. Er empfahl, besondere private Baugesellschaften zu gründen. Von der öffentlichen Hand erwartete er die Unterstützung und gewissermaßen die Kanalisierung der privaten Initiativen. In diesen Bereich gehört speziell die gestaffelte Bauordnung.



Abb. 7: Arbeiterwohnhäuser beim Industriegebiet, Oberkassel (Amboßstr.)

**Private Initiativen
sind erfolgreicher als
staatliche Maßnahmen**

Funktionales Denken mit langer Tradition

Als zweite Säule von Stübbens Konzeption erscheint das funktionale Denken. Funktionales Denken in Bereichen, die die Kunstgeschichte betreffen, ist bekanntlich durchaus keine Erfindung des Bauhauses, sondern hat eine Tradition, die mindestens bis auf Aristoteles zurückreicht. Das gilt jedenfalls dann, wenn man nicht die Problematisierung der Notwendigkeit von Kariatyden und Atlanten aus Gips für die Unterstützung von Balkons ins Zentrum des Funktionalismus rückt. Die ganze weite Diskussion um Stadtplanung, die die Gründerzeit hervorbrachte, ist vielfach von funktionalen Überlegungen geprägt. Wie hätte Stübben bei seiner Zusammenarbeit mit privaten Unternehmern auch anders denken können. Manchmal erscheint er mir sogar pragmatischer als die Theoretiker des Bauhauses. Die Bauhäusler und andere avantgardistische Architekten nach dem Ersten Weltkrieg haben zwar dort mehr zur Lösung der neuen Wohnprobleme beigetragen, als sie sich mit den Problemen der Kleinwohnungen intensiv und nach neuen sozialen Gesichtspunkten auseinandersetzen. Die Siedlungen von Ernst May und Mart Stam in Frankfurt bilden besonders gelungene Beispiele dafür. Aber die neue Avantgarde interessierte sich durchaus nicht immer für dieses Gebiet. In der Weißenhofsiedlung etwa war kaum einer aus dem prominenten Kreis der beteiligten Architekten bereit, seinen Entwurf auf die Arbeiter und kleinen Angestellten zuzuschneiden, um die es ursprünglich eigentlich gehen sollte. Vor Begeisterung für die neue Sachlichkeit der Form konzentrierten sie sich lieber auf Luxuswohnungen. Gemeinderat und Volksvertreter haben das seinerzeit kritisiert. Aus dem Umfeld des Bauhauses gingen auch manche sehr schematischen Konzeption hervor, die wenig Rücksicht auf besondere städtischen Bedingungen nahmen, außer auf den Verkehr, und in sofern nicht unbedingt funktional wirken. Ich denke etwa an Ludwig Hilberseimers Vision einer Stadt mit Rastern von gleichförmigen Baublöcken zwischen geradlinigen Verkehrsadern ohne öffentlichen Lebensraum dazwischen und an die Verwirklichung derartiger Entwürfe in Magdeburg nach dem Zweiten Weltkrieg.

Individuelle Gestaltung erhöht die urbane Attraktivität

Im Kontrast dazu erscheint mir besonders Stübbens dritter Grundsatz zeitübergreifend wichtig: Urbanistische Prinzipien nicht schematisch anzulegen, sondern sich den individuellen Gegebenheiten der jeweiligen Situation anzupassen. Das meinte, wie wir sahen: Anpassung an die geographischen Verhältnisse des Ortes, an historische Gegebenheiten, an die soziale Struktur der Region, an Arbeitsverhältnisse und anderes, auch an die wandelnden Bedingungen der Zeit. Stübbens Planung war nicht starr konzipiert, sondern rechnete damit, im Laufe der Entwicklung modifiziert zu werden. Und dementsprechend wurde sie auch in Oberkassel im Laufe der Bebauung noch zu Lebzeiten Stübbens modifiziert.

Das Prinzip der Anpassung an die individuellen Gegebenheiten ist teilweise eine ästhetische Konzeption und hat als solche eine ähnlich lange Vorgeschichte wie der Funktionalismus: Schon Leone Battista Alberti vertrat sie in dem Traktat, das die nachmittelalterliche Architekturtheorie einleitet. Andererseits ist es auch eine historische Konzeption: Es geht auch darum, an die Geschichte eines Ortes anzuknüpfen, wo sie augenfällig in Erscheinung tritt, unabhängig davon ob das besonders schön ist oder nicht. Das hat einfach mit Heimatverbundenheit zu tun, wenn das altmodische Wort erlaubt ist. Zudem beinhaltet der Grundsatz der Anpassung ein finanzielles Kalkül, und zwar ungefähr derart: die individuelle Gestaltung macht die urbane Situation wohnlicher und damit attraktiver, und damit zahlt sie sich besser aus. Eigentlich war der Grundsatz der pragmatischen Anpassung für Stübben das Fundament der gesamten Stadtplanung.

Literatur

GÜNTHER, H. / KARNAU, O. 1989, Die Anlage von Düsseldorf-Oberkassel. Ein Modell moderner Stadtplanung um 1900. In: Jahrbuch der Rheinischen Denkmalpflege XXXIII, 11 - 40.