

jedoch nach Ablauf von zwei Jahren bei jedem Wohnungswechsel in Wirksamkeit gesetzt werden.

4) Angemessene Räumungsfristen, deren Beobachtung nöthigenfalls im Zwangsverfahren zu sichern ist, sind von der zuständigen Behörde vorzuschreiben.

§. II.

1) Räume, welche durch Verstöße gegen die vorstehenden Bestimmungen in §§. 2 bis 8 oder sonstwie durch ihren baulichen Zustand gesundheitswidrig sind, sollen auf Grund eines näher anzuordnenden Verfahrens für unbrauchbar zum längeren Aufenthalt von Menschen erklärt werden.

2) Werden aus diesen Gründen ganze Häusergruppen oder Ortsbezirke für unbenutzbar erklärt, so hat die Gemeinde das Recht, den vollständigen

Umbau zu veranlassen oder vorzunehmen. Es steht ihr zu dem Zweck bezüglich aller in dem umzubauenen Bezirk befindlichen Grundstücke und Gebäude die Zwangse enteignung zu. Für das Enteignungsverfahren sind die Landesgesetze maßgebend.

* * *

Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten als Mindestanforderungen und schließen weitergehende Landes-, Provinzial- und Localverordnungen nicht aus.

Der Erlass von Ausführungsbestimmungen steht den Landesbehörden zu.

Die Handhabung dieses Gesetzes liegt überall den Baupolizei- und Gesundheitspolizeibehörden ob, so fern nicht durch die Landesgesetzgebung anderweitige Bestimmung getroffen ist.

XXVI.

Technisches Gutachten,

betreffend den Bebauungsplan von Düffeldorf.

Die zur Begutachtung des von Herrn Stadtbau- meister Buch aufgestellten Vorprojectes der Stadt- erweiterung von Düffeldorf berufenen unterzeichneten Techniker haben das Project einer eingehenden Prüfung unterzogen und sprechen folgende allgemeine und besondere Ansichten zur Sache aus.

Ausdehnung.

Die im Vorproject des Herrn Stadtbau- meisters Buch angenommene Ausdehnung des Bebauungs- planes auf eine Gesamtmfläche von ca. 2400 ha wird als angemessen anerkannt.

Dieselbe entspricht bei einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichtigkeit von 250 Personen pro Hektar einer Einwohnerzahl von 600 000.

Schon lange vor der Erreichung dieser Ein- wohnerzahl werden sich die von dem Bebauungsplan bedeckten Flächen im vollen Anbau befinden, und schon nach 50 Jahren wird man auf eine Einwohner- zahl von 500 000 zu rechnen haben, wenn die jetzt schon seit längerer Zeit beobachtete Bevölkerungszunahme von durchschnittlich über 3 Procent jähr- lich auch ferner anhalten wird.

Obschon dieser Zeitraum als ein sehr langer er- scheint, so kann doch die Festlegung der Hauptlinien in den äußeren Bezirken des Projects nicht aufge- schoben werden, weil jetzt schon eine mehr oder weniger starke Bebauung in jenen Bezirken theils vereinzelt, theils geschlossen (Letzteres in den zur Bürgermeisterei gehörigen Vororten) stattfindet. Auch erscheinen die Grenzen des Bebauungsfeldes den örtlichen Verhältnissen entsprechend richtig gewählt.

Grundzüge.

Für das ganze Netz von Straßenlinien und son- stigen Anlagen, welche den wesentlichen Inhalt des Bebauungsplanes bilden, sind bestimmend folgende Grundzüge: a) die Haupt radialstraßen, b) die Ring- straßen, c) diagonale Verkehrsrichtungen, d) die Eisenbahnanlagen, e) Werft- und Hafenanlagen, f) öffentliche Anlagen, Plätze, Zierteiche und Wasser- läufe.

Haupt radialstraßen.

Die Hauptstraßen, welche aus der Mitte der Stadt nach außen führen und meistens den vor- handenen Wegen entsprechen, sind in dem Plane richtig benutzt, aber bei der weiteren Bearbeitung desselben mit größerer Bestimmtheit durchzubilden.

Hervorzuheben sind:

die Kaiserswertherstraße;
der Zug der Nord-, Kollenbach- und Ulmen- straße;

die Münsterstraße;

die Richtungslinie der Düffelthalerstraße am Zoologischen Garten, welche über die Eisenbahn- brücke in die Stadt hinein und nach außen in der Richtung auf die Fahnenburg zu verlängern sein wird;
die Grafenbergerstraße;

die Gerresheimer Linie, welche im Plane auf der einen oder anderen Seite der Eisenbahn schärfer zu betonen ist oder auf beiden Seiten zugleich durch- geführt werden kann; insbesondere ist zu empfehlen, das Verkehrscentrum am Straßensfern des Wehrhahn, so wie die Straßenbreite vom Wehrhahn bis zur

Eisenbahn durch Alignementsfestsetzung bedeutend zu erweitern und die Eisenbahnkreuzungen bequemer zu gestalten;

die Kloster- und Erkrathertrasse;

die Kölnertrasse;

die mit der vorigen sich vereinigende Ellertrasse, welche gemeinschaftlich mit der Eisentrasse unter dem Personenbahnhofe in einer der Verkehrsrichtung besser anzupassenden Weise durchzuführen und mit der auf dem bisherigen Bahnhofsgelände anzulegenden inneren Ringtrasse (Haroldtrasse) organisch zu verbinden ist;

die Hüttentrasse und Oberbilkerallee, von denen die erstere schräg durch das jetzige Bahnhofsgelände an die Königsallee anzuschließen ist;

die Corneliusstrasse mit Verlängerung nach dem Oberbilker Kirchhofe;

die Friedrichs- und Himmelgeistertrasse;

die Cavallerie- und Förstertrasse.

Ringtrassen.

Die im Vorproject vorgesehene drei Ringlinien sind zweckmässig angelegt, müssen aber auf einigen Strecken consequenter durchgeführt und durch eine grosse Verkehrsstrasse, welche vor der alten Stadt am Rhein anzulegen ist, geschlossen werden.

Der innere Ring ist vom neuen Central-Personenbahnhofe nicht auf den Güterbahnhof, sondern unter Benutzung der Kölnertrasse über den Knotenpunkt am Wehrhahn und durch die Pempelfortertrasse mit Befeitigung der davorliegenden katholischen Capelle und von da womöglich direct nach der Kreuzung der Rosenstrasse in die zu diesem inneren Ringe gehörige Verlängerung der Duisburgertrasse weiter zu führen. Von der Kreuzung dieser letzteren mit der Nordtrasse ist der Ring auf das Rheinufer zu richten.

Die Verlängerung der Haroldtrasse über das gegenwärtige Bahnhofsgelände ist die hervorragendste neue Strasse der nächsten Zukunft; sie ist deshalb grosartiger zu gestalten und so zu richten, dass sie sich nach dem Centralbahnhof hin und nach der Ellertrasse in schöner und zweckmässiger Weise gabelt.

Der mittlere Ring ist an mehreren Stellen einfacher und directer durchzubilden; die Spaltung desselben zwischen Oberbilk und Unterbilk dürfte zu unterlassen sein. Das fehlende Stück zwischen der Münster- und Kollenbachtrasse ist zu ergänzen. Für den äusseren Ring dürfte am Grafenberg die auf dem Plane bereits punktirte, die Fabriken einschliessende Trace zu wählen sein; der Anschluß desselben an die Volmerswerthertrasse ist durch zwei von der Förstertrasse abzweigende Diagonalen zu vermitteln.

Als Anhalt für die weitere Bearbeitung sind die Hauptradialen mit blauen, die Ringtrassen mit rothen Linien in der anliegenden Pause skizzirt.

Diagonalstrassen.

Die diagonalen Verkehrsrichtungen, welche zwischen diesen Hauptlinien für den Bebauungsplan unentbehrlich sind, finden sich in dem Vorprojecte nicht erschöpfend behandelt.

Für die weitere Bearbeitung des Planes empfehlen wir die in der obigen Pauszeichnung mit Bleistift angegebenen Richtungen zur näheren Erwägung.

Eisenbahn-Anlagen.

In Betreff der Eisenbahn-Anlagen empfehlen wir wiederholte sorgfältige Prüfung aller Strassenkreuzungen mit Bezug auf alle jetzigen und zukünftigen Anforderungen des Bebauungsplanes; ein grosser Theil der Kreuzungsbauwerke erscheint nach Lage und Abmessungen keineswegs auskömmlich und befriedigend. Ferner dürfte eine nochmalige Durcharbeitung der Zufuhrstrassen der Centralstation mit diagonalen Richtung der Seitenstrassen nothwendig sein. Auch die im Plane angedeutete Offenhaltung einer Geleisverbindung von dem Güterbahnhofe nach dem zukünftigen Hafenterrain am Rheine durch Reservirung eines der projectirten Strassenzüge ist dringend zu empfehlen.

Hafen- und Werftanlagen.

Die Aufstellung des Hafen- und Werftprojectes ist ein nothwendiges Zubehör des Bebauungsplanes, wobei sich die obenerwähnte unerlässliche Durchführung der Ringtrasse am Rheinufer mit erledigt.

Auf Grund der uns bekannt gegebenen Hafenprojecte halten wir mit Rücksicht auf die Durchführung der Ringtrasse und den engeren Anschluß der neuen Hafenanlagen an die Altstadt die Verschüttung der Mündung des jetzigen Sicherheitshafens mit Umwandlung desselben in einen Binnen- teich für zweckmässig.

Wenn auch die Durchführung der Ringtrasse als Quaianlage schwierig erscheint, so wird dieselbe doch unserer Ansicht nach mit der Zeit ein unabweisliches Bedürfnis werden und sich voraussichtlich durch Befeitigung alter Baulichkeiten auf der einen und Hinausschiebung der Werfkante auf der anderen Seite ermöglichen lassen. Auch die Frage einer Stromcorrection zum Zweck eines besseren Schutzes der jetzt in fast bedenklichem Stromangriff liegenden Werfttrecken wird dabei in Erwägung zu ziehen sein.

Oeffentliche Anlagen, Plätze, Zierteiche, Wasserläufe.

Für die Anordnung der bestehenden und zu projectirenden öffentlichen Anlagen sind die die Stadt durchfließenden Bäche von massgebendem Einfluss. Es wird fowohl aus diesem Grunde, wie aus gesundheitlichen Rücksichten erforderlich sein, dieselben

thunlichst rein zu halten. Vollkommen läßt sich dies nur dadurch erreichen, daß man die Wasserläufe dem Privatgrundstücken entzieht und sie mit öffentlichen Plätzen, Straßen und Gartenanlagen zusammenlegt.

Für den Fall, daß man diese Freilegung bei dem südlichen bereits stark mit Fabriken und sonstigen Bauten besetzten Düsselbach nicht vollständig erreichen könnte, erscheint es rathsam, denselben nicht mehr zur Speifung der vorhandenen südlichen Zierteiche (Spee'scher Graben, Schwanenspiegel und Kaiferteich) zu verwenden, sondern oberhalb derselben direct in den Rhein münden zu lassen und die befagten Teiche durch ihre Verbindung mit den nördlichen Teichen (Landskrone) aus der nördlichen Düssel zu speifen.

So fern in Zeiten größerer Trockenheit diese letztere zur Speifung der sämtlichen Teiche nicht ausreichen sollte, kann man die Pumpstation im Hofgarten, welche für Canalifationszwecke nur periodisch gebraucht wird, mit verwenden.

Bei dem nördlichen Düsselbach wird es ohne allzu große Schwierigkeiten erreichbar sein, denselben in einer theils an die Ringstraßen, theils an andere bestehende und in Aussicht zu nehmende Verbindungsstraßen anzuschließenden öffentlichen Parkanlage aufzunehmen, welche einen fortlaufenden Promenadenzug von der inneren Stadt bis zum Zoologischen Garten und weiter bis zum Grafenberg bilden würde. Die niedrige Lage und sonstige Beschaffenheit des Geländes oberhalb des Zoologischen Gartens würde es ermöglichen, am Fuße des Grafenberges einen großen Teich mit landschaftlichen Umgebungen anzulegen.

Auf der südöstlichen Hälfte der Stadterweiterung werden sich einige größere grüne Plätze und öffentliche Gärten an den der Bebauung bis jetzt noch nicht zugänglich gewordenen Stellen leicht reserviren lassen.

Für die allgemeine Anordnung der öffentlichen Plätze dürfte als Grundfatz anzunehmen sein, daß dieselben besser nicht in die Achse, sondern auf die Seiten der Radialstraßen gelegt werden, dagegen sehr passend als Erweiterungen der Ringstraßen projectirt werden können, indem die ersteren wesentlich den Charakter von Verkehrswegen haben, während die Ringstraßen außerdem vorwiegend auch als Promenaden dienen sollen. Aus dem gleichen Grunde wird auch bei den Radialstraßen viel weniger auf Vorgärten Bedacht zu nehmen sein. Letztere sind besonders empfehlenswerth in allen stillen Wohnvierteln.

Ausbildung der Straßen.

Für die Straßenzüge des Bebauungsplanes sind die Breiten von 12, 20 und 26 m vorgeföhren, bezw.

in Aussicht zu nehmen; die Breite von 26 m ist an die Stelle derjenigen von 25 m zu setzen, weil bis zur Breite von 26 m die Anlieger nach dem Fluchtliniengesetz die Anlagekosten zu tragen haben, die Bepflanzung mit Bäumen aber durch Vermehrung der Trottoirbreite begünstigt wird.

Die Ringstraßen sind zum Theil in noch größerer Breite ausgelegt. Es dürfte dringend anzurathen sein, bei einem Bebauungsplan, der auf eine Bevölkerung von 50000 Köpfen berechnet werden muß, für die Ringstraßen nirgends unter die Breite von 30 m hinunterzugehen, und dieselben an geeigneten Stellen bis auf 60 m Breite anzulegen, in möglichst wechselnder Profilirung und Bepflanzung.

Da Reitwege erfahrungsmäßig nur in solchen Straßen zweckmäßig sind, deren Breite so groß ist, daß der Reitweg nicht an den Häufertrottoirs zu liegen braucht, sondern sich an die Mittelpromenade anreihen kann, so werden sie meist auf die Ringstraßen zu beschränken sein.

Für die Radialstraßen ist eine Breite von 26 m zu empfehlen, mit 7 oder 7 $\frac{1}{2}$ m breiten Trottoiren, um stattliche Baumreihen auf den letzteren zu erzielen.

Für die übrigen Straßen von Bedeutung erscheint es, besonders mit Rücksicht auf die Entwicklung des Straßenbahnwesens, gerathen, nicht ohne zwingenden Grund unter das Breitenmaß von 17 m hinunterzugehen, da eine zweigeleisige Pferdebahn eine Minimalfahrbahnbreite von 10 m erheischt, wenn man die ungeförte Vorfahrt von Straßensfuhrwerk längs den Häufern beibehalten will.

Die Theilung der Straßenbreiten in Fahrwege und Fußwege ist für alle Straßen mit einer Fahrbahn, bei welchen nicht besondere Verkehrsverhältnisse obwalten, am zweckmäßigsten so zu treffen, daß die Summe der Trottoirbreiten nirgends geringer ist, als die Breite der Fahrbahn.

Auftheilung der Baublöcke.

Nachdem die radialen, peripherischen und diagonalen Hauptlinien festgelegt sind, sollte man bei der Durcharbeitung des Gesamtplanes für die Stadterweiterung nicht zu weit in die Auslegung von Localstraßen und Auftheilung einzelner Baublöcke hineingehen, vielmehr diese Detailgestaltung besser von dem Auftreten des jeweiligen Localbedürfnisses abhängig machen, da man die Anforderungen der Zukunft im Detail nicht vorherzusehen vermag, auch die zweckmäßige Verbindung der Localstraßen mit den größeren Verkehrszügen in sehr verschiedener Weise erreichen kann, sobald man nur an den für alle Stadttheile gemeinsamen Grundlagen festhält. Die Detailirung der Neben- und Localstraßen dürfte hiernach vorwiegend zu beschränken sein auf die Flächen innerhalb des mittleren Ringes. In der

Zone zwischen dem mittleren und äußeren Ring empfiehlt die Detaillirung sich zur Zeit nur da, wo bereits der Anbau wirklich stattfindet. Bei dieser Ausgestaltung der Baublöcke ist neben naturgemäßer und einfacher Theilung die künstlerische Schönheit der Platz- und Bauformen ganz besonders zu berücksichtigen.

Nivellements.

Zu den Grundlagen des Planes gehört schliesslich die genaue Festhaltung einer solchen Höhenlage, welche die Freihaltung der Keller, Strafsen und Höfe vom Grundwasser sichert und die frühere oder spätere Ausführung einer systematischen Canalisation nicht beeinträchtigt.

Nach den uns vorgelegten Grundwasserbeobachtungen und Rheinwasserständen ist die Höhe von 10^m über Null überall als Minimalhöhe für die Strafsen zu betrachten.

Oeffentliche Gebäude.

Wenn auch zur Zeit der Aufstellung des Bauplanes Niemand die Zahl und Art der in Zukunft erforderlichen öffentlichen Gebäude (Kirchen,

Schulen, Verwaltungsgebäude, Markthallen, Vergnügungsorte u. s. w.) vorherzusehen vermag, so ist es doch eine Thatsache, dass fast jede Stadt in jedem Jahre nach einem geeigneten Platze für eine öffentliche Baualanlage sucht, und dass die geschickte Stellung solcher Bauten das Bild und den Eindruck der Stadt wesentlich verschönert. Deshalb ist bei Projectirung der Strafsenzüge darauf Bedacht zu nehmen, dass recht viele Punkte und Blöcke gebildet werden, welche zur Errichtung hervorragender oder ausgedehnter Baualanlagen benutzt werden können. Dabei kommen besonders in Betracht die freien Plätze (und zwar sowohl deren Fläche selbst, als deren Hauptfronten); die Lage an oder in öffentlichen Gärten; die Schlusspunkte solcher Strafsen, deren Verkehr nicht über jene Punkte hinaus in gleicher Richtung sich fortsetzt; endlich die hochgelegenen Stellen der Stadt. Die Anhöhen eignen sich für öffentliche Gebäude um so mehr, als letztere dort am besten zur Orientirung beitragen und am wirksamsten in die Erscheinung treten.

Düsseldorf, den 10. Juni 1884.

J. G. Conrath. F. Andr. Meyer. J. Stübgen.

