IV.

Wirthschaftliche Ausnutzung des Grundbesitzes.

Wie bereits einleitend bemerkt, konnte bei den hohen Baukosten für das in die Brücke gesteckte Kapital eine angemessene Verzinsung auf die Dauer nur erwartet werden, wenn es gelingen würde, aus dem zu Speculationszwecken angekauften Gelände einen Gewinn zu erzielen. Es war daher geboten, thunlichst bald auf eine wirthschaftliche Verwerthung des Grundeigenthums hinzuwirken, um so mehr als das für den Grunderwerb aufgewandte Kapital mit $3^1/_2$ % jährlich zu verzinsen und auf eine genügende Einnahme durch Verpachtung von Ländereien absolut nicht zu rechnen ist. Der bei Gründung der Gesellschaft vorhandene Besitz ist durch weiteren freihändigen Erwerb und durch Enteignungen vermehrt worden, so dafs der Flächeninhalt des unbeweglichen Eigenthums heute mehr als 1500 Morgen beträgt und mit etwa 3 800 000 Mk. zu Buche steht. Hiervon entfällt ein Betrag von etwa 1 350 000 Mk. auf Grundeigenthum, das — zum Theil freihändig, zum Theil durch Enteignung erworben — lediglich den Zwecken der Brücken- und der Kleinbahn-Anlage dient, mithin der speculativen Ausnutzung nicht unterliegt.

Das Speculations-Terrain selbst soll in seinem vorderen, in der Nähe des Rheines und des neuen Banndeiches gelegenen Theile der Bebauung dienen (vergl. Fig. 2), während die weiter landeinwärts gelegenen Parzellen für industrielle Etablissements bestimmt sind.

1. Zur Aufschliefsung des vorderen Theiles war es geboten, einen Bebauungsplan aufzustellen. Nachdem zunächst mehrere Skizzen von den Herren Obergeometer Walraff und Ingenieur Pohlig-Düsseldorf im Herbste 1896 entworfen und durch die bekannten Autoritäten Geheimer Baurath Stübben-Köln und Oberingenieur Andreas Meyer-Hamburg begutachtet waren, traf der Aufsichtsrath im Februar 1897 seine Entscheidung, auf Grund deren die Bearbeitung des Specialprojectes erfolgte. Schon nach wenigen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Wochen, anfangs Mai, konnten die Herren Walraff und Pohlig das umfangreiche Material vorlegen. Am 28. Mai 1897 wurde der Bebauungsplan durch den Gemeinderath zu Heerdt festgesetzt und am 13. November 1897 nach Erledigung der erhobenen Einsprüche förmlich festgestellt.

In den Bebauungsplan ist das Gebiet aufgenommen, welches zwischen dem Rheinstrome, der Ortschaft Heerdt und dem Kirchwege zwischen Heerdt und Oberlörrick gelegen ist und ein Flächenareal von etwa 750 Hektar umfafst. Es wurde weiter als richtig bezeichnet, zunächst nur für das Gebiet, welches vom Rheine, dem neuen Staatsbahnhofe Oberkassel, dem Kirchwege von Niederkassel nach Heerdt und der Ortschaft Niederkassel begrenzt wird, sowie im Anschlufs hieran für die Ortschaft Heerdt und deren nähere Umgebung einen detaillirten Bebauungsplan aufzustellen und in demselben aufser den Hauptstrafsenzügen auch die untergeordneten Strafsen zum Ausdrucke zu bringen. Dieses Gebiet hat einen Flächeninhalt von rund 120 Hektar und reicht unter Annahme einer Bevölkerungsdichtigkeit von 200 Seelen pro Hektar für eine Einwohnerzahl von 24000 Köpfen aus. Von dem Gesammtareal besitzt die Rheinische Bahn-Gesellschaft etwa 2700 Ar mit mehr als 700 Baustellen bei 12 m Front.

Bei der Gestaltung des Strafsennetzes zwang die Rücksichtnahme auf den neuen Banndeich sowie auf die Brückenrampe zur Anwendung eines gemischten Systems von Ringstrafsen und Radialstrafsen. Diese sollen den Hauptverkehr aufnehmen, während die ersteren mehr oder weniger den Charakter sogenannter Wohnstrafsen erhalten.

Bei der Bemessung der Strafsenbreite ist die Zweckbestimmung der einzelnen Strafsenzüge gebührend berücksichtigt; die Breite bewegt sich zwischen 35 und 11 m und beträgt je nach der Bedeutung der Strafsen 35, 26, 21, 18, 16, 15 und 11 m.

Für die Tiefe der Baublöcke sind die im modernen Städtebau anerkannten Grundsätze unter Anpassung an die localen Terrainverhältnisse mafsgebend gewesen. Durch Anlage von freien Plätzen, Vorgärten und Baumpflanzungen ist den hygienischen Interessen Rechnung getragen und zugleich ein freundliches Aussehen der zukünftigen Stadt verbürgt. Eine Localpolizeiverordnung vom 28. August 1898 hat zweckmäfsige Bestimmungen über die zulässige Zahl und Höhe der Geschosse sowie über die bebauungsfähige Fläche getroffen, um der etwaigen Gefahr einer kasernenartigen Bebauung vorzubeugen; auch ist die Errichtung von Anlagen, welche durch Verbreitung schädlicher oder belästigender Dünste, starken Rauches oder durch Erregung ungewöhnlichen Geräusches Gefahren oder Belästigungen für die Nachbarn oder das Publikum überhaupt herbeiführen können, untersagt worden.

2. Um das Bebauungsgebiet nutzbar zu machen, mufste der Anschüttung und Befestigung der Strafsen die Herstellung einer unterirdischen Entwässerungsanlage vorhergehen. Auf Grund eines generellen Projectes des Oberingenieurs Lisner-Düsseldorf bewilligte der Aufsichtsrath einen Credit bis zu 200000 Mk. Im April 1897 wurde das Specialproject den Behörden vorgelegt und nach ertheilter Genehmigung in den

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Jahren 1897 und 1898 durch die Betonbaugesellschaft Dücker & Cie. zu Düsseldorf zunächst für eine Betriebslänge von 5,7 km ausgeführt.

3. Dieser Anlage folgte die Verlegung der Gas- und Wasserleitung in den inzwischen angeschütteten Strafsen. Durch Vertrag vom 23. December 1897 mit der Gemeinde Heerdt ist der Rheinischen Bahn-Gesellschaft das Monopol zur elektrischen Licht- und Kraftabgabe auf die Dauer von 45 Jahren gegen angemessene Gewinnbetheiligung der Gemeinde Heerdt und ferner die Versorgung mit Gas und Wasser übertragen mit der Mafsgabe, dafs das Rohrnetz nach 30 Jahren unentgeltlich an die Gemeinde Heerdt fällt und auf Verlangen der letzteren schon binnen je zwei Jahren nach der Betriebseröffnung gegen Erstattung der Anlagekosten abzüglich einer jährlichen Amortisationsquote von $3^1/_3$ % und zuzüglich einer jährlichen Verzinsung von 4 % überwiesen werden mufs. Dieser Vertragsabschlufs zwingt uns zu nicht unerheblichen, bei der Gründung unseres Unternehmens nicht vorgesehenen Ausgaben, für die eine angemessene Verzinsung wenigstens in den ersten Jahren nicht zu erwarten ist. Im Interesse der Aufschliefsung des Bauterrains und behufs Belebung der Bauthätigkeit mufsten aber diese Ausgaben getragen werden, da die Neigung zur Ansiedelung mit Recht von der Gewährung gleicher Annehmlichkeiten, wie solche die gegenüberliegende Grofsstadt bietet, abhängen wird. Unsererseits wird die Entnahme von Gas und Wasser bis auf weiteres aus den Werken der Stadt Düsseldorf erfolgen, welche bekanntlich zur Legung der Gas- und Wasserleitung bis zum linksseitigen Brückenkopfe verpflichtet ist; bei der Festsetzung des Tarifes hat die Stadt Düsseldorf ein dankenswerthes Entgegenkommen gezeigt.

4. Im unmittelbaren Anschlufs an die Rohrverlegungsarbeiten konnte mit der Befestigung der Strafsen begonnen werden, für welche seitens des Aufsichtsrathes ein Credit von 500 000 Mk. bewilligt worden ist. Nach den von der Gemeinde Heerdt am 28. April 1898 genehmigten Profilen sind insgesammt rund 40 000 qm Fahrdammbefestigung zum Theil in Pflaster, zum Theil in Macadam auszuführen. Die Verbauung dieser Massen wird natürlich auf einige Jahre vertheilt werden müssen, da eine Pflasterung sich bei den frisch angeschütteten Massen ohnehin verbietet.

5. Das ausgedehnte für industrielle Anlagen bestimmte Terrain, welches etwa $1^1/_2$ Kilometer jenseits der Brücke hinter dem neuen Staatsbahnhofe Oberkassel beginnt, von der Kleinbahn durchschnitten wird und sich bis in die Gemarkung Büderich erstreckt, kann dank dem Entgegenkommen der Staatseisenbahnverwaltung überall Anschlufs an den neuen Staatsbahnhof Oberkassel erhalten. Durch Erlafs vom 31. December 1896 hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nämlich genehmigt, dafs der unmittelbare Schienenanschlufs der Kleinbahn an den Staatsbahnhof Oberkassel auch zur Bedienung des Wagenladungsverkehrs industrieller Anlagen auf dem der Rheinischen Bahn-Gesellschaft gehörigen Gelände der Gemeinde Heerdt eventl. unter Vermittlung der Kleinbahn benutzt werden darf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

6. An der Grenze von Büderich und Heerdt ist ein von der Kleinbahn durchschnittenes Areal von etwa 100 Morgen waldartig bepflanzt worden, um der zu erwartenden Ansiedlung würzige reine Luft zu verbürgen. Nach vorausgegangener Untersuchung des Bodens wurde unter Oberleitung des Oberförsters Joly im Spätherbste 1897 und im Frühjahre 1898 die Pflanzung ausgeführt unter einem Kostenaufwande von etwa 21 000 Mk. Es sind bepflanzt worden:

6,67 ha Eichen in 2 m Verband mit Buchen-Zwischenpflanzung,
10,64 ha Eichen in 1½ m Verband mit Kiefern-Zwischenpflanzung,
0,28 ha Eichen in 1½ m Verband mit Kiefernsaat,
0,465 ha Fichten in 1 m Verband (behufs Christbaum-Verwerthung),
1,00 ha Lärchen und Kiefern in 0,75 m Verband,
0,68 ha Buchen mit Fichten,
0,75 ha Lärchen mit Weymouthskiefern,
1,50 ha Lärchen mit Fichten,
0,94 ha Kiefern mit Weymouthskiefern,
0,32 ha Abies-Douglasii mit Fichten und Kiefern,
0,15 ha Weymouthskiefern mit Kiefern.

Sa. 23,395 ha mit 173 290 Pflanzen.

Die Pflanzungen haben sich gut entwickelt.

7. Das nicht unbeträchtliche Vorkommen von Lehm auf unserem Gelände in Ober- und Niederkassel veranlafste uns, im Früjahre 1897 fünf Feldbrandpflüge einzurichten, auf denen rund 5 600 000 Ziegelsteine producirt wurden, die wir zur Ausführung unserer Bauten verwandten und zum Theil noch reservirt haben. In Niederkassel ist im Jahre 1897 mit einem Kostenaufwande von etwa 80 000 Mk. eine Ringofenziegelei für eine Jahresproduction von 3½ Millionen Steine angelegt und im Frühjahr 1898 in Betrieb genommen worden.

8. Der Abgrabung im Rheinvorlande unterlagen bekanntlich auch die Parzellen, auf welchen sich die 5 Wirthschaftslocale in Oberkassel in unmittelbarer Nähe der Schiffbrücke befanden und die im Enteignungsverfahren zu einem Taxwerthe von nahezu einer halben Million haben übernommen werden müssen.

Um den zur Zeit bestehenden Verkehr festzuhalten, schien es uns erwünscht, einen Ersatz durch Errichtung eines grofsen Vergnügungslocales zu schaffen und zwar auf unserem Terrain am Schnittpunkte der neuen Rheinuferstrafse mit der Provinzialstrafse. Die Lage ist eine ausgezeichnete, weil durch den Deich eine directe Verbindung des Rheinvorlandes mit der Baustelle besteht und die Aussicht auf den Stromverkehr gewährt wird.

Zur Erlangung von Entwürfen wurde ein engerer Wettbewerb ausgeschrieben und es wurde der Entwurf des Herrn Regierungsbaumeister Plange-Elberfeld zur Ausführung bestimmt mit einem Kostenanschlage von etwa 300 000 Mk.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die Concession zum Bau sowohl wie zum Wirthschaftsbetriebe ist ertheilt, auch mit der Bauausführung im Juni 1898 begonnen.

9. Auf dem Gebiete der socialen Fürsorge für die Beamten und Angestellten ist ein Anfang gemacht durch die Errichtung von drei Wohnhäusern für 8 Beamtenfamilien und von drei Arbeiterhäusern für 12 Familien. Die Häuser liegen in der Nähe der Kraftstation, besitzen sämmtlich Hausgärten, zum Theil auch Vorgärten und machen, wie Tafel 30 zeigt, durch die gefällige Bauart einen freundlichen, anheimelnden Eindruck.

Düsseldorf, im November 1898.

Rheinische Bahn-Gesellschaft.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf