

11. Entfestigung

11.1 Die Zeit der Stadterweiterungen

„[...] Der Verkehr fordert geräumige, übersichtliche, zielgerechte Straßen. Fußgänger und Radfahrer, Wagen und Reiter, Omnibusse und Straßenbahnen, alle wollen Platz finden [...] Knicke und Versetzungen in der Straßenrichtung machen sich störend bemerkbar und sind unter Umständen unerträglich, weil der sich rasch Fortbewegende den vor ihm liegenden Verkehrsraum möglichst weit übersehen muß und die Straßenbahnwagen nur sanfte Krümmungen befahren können [...] Daraus folgt die Führung der Stadt in geraden oder sanft gekrümmten Richtungen, weil sie dem Vorwärtsstrebenden einen mehr perspektivischen Blick eröffnen auf den Verkehrsraum und auf alles, was in demselben sich befindet und bewegt.

[...] Erschwert auch die Durchführung der erforderlichen Verkehrsrichtung die Bebauung und künstlerische Gestaltung, so würde doch der Verzicht sich in der Zukunft rächen. Sieht man sich in alten Stadtgrundrissen nicht bloß zu Straßenverbreiterungen, sondern oft genug auch unter Aufwendung hoher Geldopfer zu nachträglichen Straßen-durchbrüchen genötigt, weil eine frühere Zeit das Bedürfnis einer heute unentbehrlichen Verkehrslinie nicht empfunden hatte. Glücklicherweise die mittelalterliche Stadt [...] wo die Neuzeit derartige Bedürfnisse nicht geweckt hat, deren Befriedigung sehr häufig mit dem unwiederbringlichen Verlust reizvoller Straßen- und Platzbilder [...] verknüpft gewesen ist [...] Und doch ist es dem Bürger noch mehr zuträglich, wenn seine Stadt einer kräftigen wirtschaftlichen Entwicklung sich erfreut, die den Eingriff in das Alte notwendig macht. Brüssel und Frankfurt, Magdeburg und Nürnberg haben Umgestaltungen über sich ergehen lassen müssen und werden deren – man darf sogar sagen: hoffentlich – noch weitere erleben. Solche unnütz vorzunehmen, ist eine Sünde; sind aber Umgestaltungen in Folge des modernen Aufschwunges notwendig, so ist es Aufgabe der Fachleute nicht, sie zu unterlassen und zu bekämpfen, sondern sie auszuführen, daß dem Alten ein möglichst geringer Nachteil zugeführt wird [...]“¹

Die Ausführungen Joseph Stubbens von 1905 verdeutlichen den rapiden und tief greifenden Wandel der Städte in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts. Bis dahin hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse und die allgemeinen Lebensbedingungen nicht wesentlich von denen des Mittelalters unterschieden: Deutschland und Österreich waren überwiegend Agrarstaaten, die ihren Bedarf an landwirtschaftlichen Produkten selbst deckten. Auch Rohstoffe, wie zum Beispiel das Eisenerz, konnten ohne größere Schwierigkeiten im eigenen Land beschafft werden.² Die Konzentration aufstrebender Betriebe in den Städten und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch den Bau der Eisenbahn eröffneten neue, ungeahnte Möglichkeiten. Das Zusammenwirken von Produktion, Handel und Verkehr führte zum Entstehen von Ballungszentren. Dort entsprachen die historisch gewachsenen Grundrisse natürlich nicht mehr den modernen Anforderungen. Städtebauliche Veränderungen und Erweiterungen mussten erfolgen, was allerdings innerhalb der alten Kernstädte nur bedingt durchführbar war. Gelegenheiten zur Lösung des Problems bot die Beseitigung der völlig veralteten frühneuzeitlichen Befestigungsanlagen. Die Idee, diese Anlagen zu beseitigen, ist nicht neu. Bereits im 18. Jahrhundert fielen die Berliner und Mannheimer Befestigungsanlagen, die Fortifikationen in Düsseldorf,³ Bremen, Hamburg, Lübeck und Wien (Volksgarten) folgten zwischen 1801 und 1819.⁴

Ein Beispiel für eine „moderne“ Stadterweiterung ist Berlin. Dort leitete der Bau des preußischen Eisenbahnnetzes die Entwicklung zur Großstadt ein. Bereits 1862 stellte der

Baurat James Hobrecht im Auftrage des Prinzregenten Wilhelm für das inzwischen auf 500.000 Einwohner angewachsene Zentrum an der Spree den „Bebauungsplan der Umgebung Berlins“ fertig. Diese Konzeption ging von Boulevards mit Sternplätzen aus, schuf aber wegen ihrer breiten Straßen und tiefen Grundstücke günstige Voraussetzungen für eine dichte Bebauung. Die detaillierten Planungen zeigten den Spekulanten, wo sie ihr Geld gewinnbringend anlegen konnten. Das bewirkte eine Steigerung der Bodenpreise, was die Investoren dazu verleitete, die Grundstücke bei der Errichtung ihrer Miethäuser optimal auszunutzen. Diese Entwicklung führte zu einer Konzentration möglichst vieler kleiner, dunkler und ungesunder Wohnungen auf dem teureren Baugelände.⁵

Die Notwendigkeit, neue Räume für Verkehr, Wirtschaft und Bevölkerung zu erschließen, führte in Wien zu schwerwiegenden Eingriffen in das bauliche Gefüge. Die einschneidenden Veränderungen beschränkten sich nicht nur auf die Anlage neuer Ringstrassen ab 1857. Auch in den älteren Vierteln bemühten sich die Planer um eine Begradigung des unregelmäßigen Parzellen- und Wegenetzes. Deswegen wurden bestehende Straßen verbreitert und zahlreiche Durchbrüche ausgeführt. Die Neu- und Umgestaltungen hatten jedoch keine positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität, denn auf den Baugrundstücken gab es für die rückwärtig gelegenen Bereiche keine Fluchtlinien. Die Folge war ein Überbauungsgrad bestehender Parzellen bis zu 85 Prozent. Bessere Bedingungen herrschten in den schachbrettartig angelegten Erweiterungsgebieten. Dort bemühte man sich um die Schaffung von möglichst vielen zur Straße hin gerichteten Wohnungen.⁶

Auch in Köln rückte der Befestigungsring immer mehr in den Mittelpunkt der Kritik. Die Diskussion um eine Stadterweiterung begann bereits im Jahre 1861. Damals machte man sich über die Verteidigungskraft der Fortifikation längst keine Illusionen mehr, denn inzwischen hatte die Militärtechnik derartige Fortschritte erzielt, dass die bestehenden Anlagen für die modernen Geschütze kein Hindernis mehr darstellten. Doch erst 1881 war in Köln eine moderne vorgeschobene Fortkette fertiggestellt. Jetzt konnte die Schaffung neuer Viertel beginnen. Einen vorläufigen Bebauungsplan legte Wilhelm Willmeroth im Januar 1881 vor. Anschließend begann die Erweiterung Kölns, mit deren Leitung man Joseph Stubben beauftragte, jenen Stadtplaner, der später auch für Koblenz tätig werden sollte.⁷

Der systematische Ausbau einer Haupt- und Residenzstadt wird besonders gut am Beispiel Münchens deutlich. Dort nahmen die Könige bereits früh großen Einfluss auf die Planungen. Unter Max I. Joseph (1756–1825) wurden wegen der großen Wohnungsnot Stadterweiterungspläne geschmiedet und ein erster Generallinienplan erstellt. Entscheidend für die spätere Gestalt der Stadt waren die Repräsentationswünsche des Nachfolgers Ludwig I. (1786–1868). Bereits 1854 überschritt München die 100.000-Einwohner-Grenze. Diese Steigerung brachte alle für Großstädte typischen Schwierigkeiten mit sich. So war es nicht nur erforderlich, die hygienischen Bedingungen zu verbessern und neuen Wohnraum einzurichten, sondern vor allem, die Schaffung moderner Verkehrsbedingungen voranzutreiben. Bei der Umsetzung der Pläne orientierte man sich am Pariser Vorbild mit seinen Stern-, Kreuz- und Rundplätzen.⁸

Mit Erweiterungsproblemen hatten sich auch die von Industrialisierung und Bevölkerungsexplosion nur mittelbar betroffenen Städte und Gemeinden zu befassen. So besaß zum Beispiel Bonn überwiegend eine Bildungs- und Erholungsfunktion. Dies ist auf die einstige landwirtschaftliche Prägung und die 1818 erfolgte Gründung der Universität zurückzuführen. Trotz der im Gegensatz zu den Wirtschaftszentren eher gemächlichen Entwicklung gab es im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts Ansätze für eine Ausdehnung der Stadt über den mittelalterlichen Kern hinaus. 1825 begann man damit, die frühneuzeitlichen

Befestigungsanlagen abzutragen. Fünf Jahre später entstanden die ersten Landhäuser. Um die bauliche Entwicklung der Erweiterungsgebiete zu fördern, verschenkte die Stadt sogar Gelände an die Investoren. Obwohl bereits 1859 ein Bebauungsplan vorlag, erfolgte die Bebauung der neuen Quartiere aus Kostengründen ohne planerisches Konzept. Allmählich kristallisierten sich im Bonn des 19. Jahrhunderts zwei größere Bereiche heraus. Von kunsthistorischer Bedeutung ist die Südstadt. Dort investierten vorwiegend die wohlhabenderen Schichten. Im Gegensatz dazu stand das nördliche Erweiterungsgebiet. Hier lebten vorwiegend Arbeiter, Handwerker und kleine Angestellte.⁹

Auch Trier gehört zu den Städten, die am Wirtschaftswachstum des 19. Jahrhunderts nur einen geringen Anteil hatten. Im Gegenteil: Mit dem Verlust des nahegelegenen Frankreichs als Absatzmarkt machten sich dort nach der preußischen Besitznahme Niedergangserscheinungen bemerkbar. Auch der reichsweite steile Aufwärtstrend der Gründerzeit ging an Trier vorbei. Trotzdem wurde auch hier ab 1875 die Ausdehnung der Stadt notwendig. Die Erweiterung erfolgte ohne planerische Vorgaben. Man beschränkte sich auf die Bebauung bereits vorhandener Feldwege, die verbreitert oder begradigt wurden. 1886/87 setzte in der Stadt an der Mosel eine intensive Bautätigkeit ein, die in den späten 1890er Jahren ihren Höhepunkt erreichte. Erst dann ergab sich für die Verwaltung die Notwendigkeit, die Ausdehnung Triers zu steuern. Die vollständige Umsetzung eines Bebauungsplanes scheiterte jedoch am Widerstand der Bürger.¹⁰

Als letztes Beispiel für die Epoche der Erweiterungen sei Mainz angeführt. Wie in Koblenz stand lange Zeit nur eine Erweiterung in Richtung Ufer zur Debatte, wo die Einschnürung und Begradigung des Flußbettes neue Entwicklungsmöglichkeiten bot. Ein entscheidender Durchbruch gelang erst nach dem Deutsch-Französischen Krieg, denn 1872 kam es zu vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt und dem neu gegründeten Reich. Jetzt erst konnten die Erweiterungsaktivitäten beginnen und die alten Befestigungsanlagen schrittweise niedergelegt werden. Die Arbeiten waren Anfang unseres Jahrhunderts noch nicht abgeschlossen.¹¹

11.2 Die Situation in Koblenz

Bereits in den Jahren 1858 und 1859 dachte man an die Erweiterung des Stadtbezirks, denn inzwischen hatte die neue Bahnlinie am Rhein ihren Betrieb aufgenommen. Innerhalb von Koblenz gab es aber nur für den Personenbahnhof im Bereich der heutigen Fischelstraße ausreichend Platz. Der sich allmählich entwickelnde Geschäftsverkehr war auf den Güterbahnhof im nördlich der Mosel gelegenen Lützelkoblenz angewiesen.¹² Dieser ebenfalls von den preußischen Befestigungsanlagen eingeschlossene Ort bildete damals zusammen mit dem ländlich geprägten Neuendorf einen Gemeindeverband. Ein hoher Prozentsatz der Erwerbstätigen in Lützel war von der Rheinischen Eisenbahn und den sich allmählich ansiedelnden größeren Betrieben abhängig. Deswegen erhoffte man sich hier von einer Vereinigung mit dem wirtschaftlich bedeutenderen Koblenz große Vorteile. Am 7. Januar 1859 beschlossen die Stadtverordneten, ein Gesuch zur Eingliederung des Nachbarortes an die Staatsregierung in Berlin zu richten. Obwohl ein Anschluss Lützels den Bestand der Großfestung nicht gefährdet hätte, verliefen die Verhandlungen im Sande.¹³

Trotz des Rückschlages in der Eingemeindungsfrage entbrannte in den 1860er Jahren die Diskussion um die Beseitigung der Befestigungsanlagen erst richtig. Ratsmitglieder und Handelskammer betrachteten die Sprengung des beengenden Festungsgürtels als Minimalvoraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der Wirtschaft in Koblenz. Durch eine Erweiterung sollte auch der dringend notwendige Platz für neue Häuser geschaffen

werden. Doch der Vorstoß brachte nichts. Das Militär bestätigte zwar den akuten Wohnungsmangel, gab aber zu verstehen, dass „[...] auch die geringsten Hoffnungen als unberechtigt zu bezeichnen [...]“ waren, da weder dem Staat noch der Gemeinde Geldmittel für die Bauarbeiten zur Verfügung standen.¹⁴ Auch eine spätere Erweiterungsforderung des Stadtrates vom Januar 1866 beeindruckte das Militär nicht besonders.¹⁵

Der geplante Bau der Eisenbahnstrecke Koblenz-Trier ermutigte 1873 den Oberbürgermeister Karl-Heinrich Lottner zu einem Versuch, erneut die Erweiterung der Stadt ins Gespräch zu bringen.¹⁶ Dieses Mal unterstützte auch die Koblenzer Regierung die Absichten der Gemeinde und leitete das Gesuch Lottners an das Kriegs- und das Innenministerium in Berlin weiter. Sie erinnerte an die ohnehin beim Bau der neuen Bahnlinie notwendigen fortifikatorischen Veränderungen, die man mit der Schaffung von neuen Vierteln hätte verbinden können. Gleichzeitig wies die Regierung auf die beschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt hin und regte zur Verminderung der Kosten die Wiederverwendung von Baumaterialien der alten Befestigungswerke an. Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Vorschläge war neben einer vorläufigen Aufstellung der erforderlichen Mittel vor allem die Überprüfung der Frage, ob eine Hinausrückung der Festungsanlagen aus militärischer Sicht vertreten werden konnte.¹⁷ Angesichts des Ausbaus des Schienennetzes hatte das Oberpräsidium der Rheinprovinz eine ähnliche Meinung. Die Behörde bewertete den Plan, anstelle zweier unabhängiger Bahnhöfe für die Rheinstrecke und die Linie Koblenz-Trier außerhalb der Befestigungslinien eine zentrale Anlage einzurichten, als eine vorläufige letzte Möglichkeit, das Stadterweiterungsproblem zu lösen.¹⁸

Alle Bemühungen blieben vergebens, denn auch dieses Mal änderte die preußische Staatsregierung ihre Haltung nicht. Vor allem Kriegsminister Albrecht Graf von Roon zeigte sich nach Abschluss der Ermittlungen der Ingenieurbehörden von den Nöten der Koblenzer unbeeindruckt. Er war der Meinung, der Mangel an Wohnungen für Offiziere und Beamte mache eine Stadterweiterung nicht notwendig. Nach seiner Ansicht gab es innerhalb der Befestigung noch eine Anzahl „elender Baracken“, die durch wohnliche Häuser ersetzt werden konnten.¹⁹ Zu den Kosten einer möglichen Erweiterung nahmen das Innenministerium sowie das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in einem Brief an den Oberpräsidenten Dr. Heinrich Moritz Albert von Bardeleben Stellung. In dem Schreiben wurde die für die Durchführung der Erweiterung erforderliche Summe auf zwei Millionen Taler (= sechs Millionen Reichsmark) festgesetzt. Schließlich vergaß man nicht, die Hoffnung einer finanziellen Unterstützung aus den Kassen der Militär- und Eisenbahnverwaltung zunichtezumachen. Der Stadt wurden also alle Kosten aufgebürdet. Der Wert des neu gewonnenen Baugeländes in Höhe von 945.000 Talern hätte die Summe aller Aufwendungen erheblich unterschritten. Unter dem Strich wären auf Koblenz Mehrkosten von über einer Million Taler zugekommen. Diese Berechnung enthielt nicht einmal die entstehenden Entschädigungsleistungen im Falle der Umsetzung der Erweiterungsabsichten. Diese Belastungen konnte die verschuldete Gemeinde nicht tragen. Damit war die Ausdehnung der Stadt erst einmal vom Tisch.²⁰

Unverändert streng blieben auch die Bestimmungen zur Beschränkung des Grundeigentums und zur Bauausführung. Diese waren im Reichsgesetz vom 21. Dezember 1871, das die Umgebung von Festungen in drei Bezirke (= Rayons) einteilte, neu formuliert worden. In allen Rayons waren folgende Baumaßnahmen nicht ohne Genehmigung der Kommandanturen zulässig:

- die Anlage von Lehm- und Sandgruben, die Einrichtung von Stein- und Kalkbrüchen sowie die Schaffung von Lagerplätzen,

- Neuanlagen von Dämmen, Deichen, Be- und Entwässerungsanlagen sowie alle sonstigen Wasserbaumaßnahmen,
- die Anlage und Veränderung von Chausseen, die Schaffung von Parkanlagen, Wegen, Eisenbahnen, Baumschulen und Waldungen,
- die Errichtung oder Veränderung von Kirch- und Glockentürmen.

Die härtesten Beschränkungen galten für den ersten Rayon, der das Terrain im Umkreis von 600 Metern einschloss. Verboten waren:

- Wohngebäude jeder Art,
- massive Fundamente, die das Terrain um mehr als 15 Zentimeter überragten,
- alle sonstigen Gebäude, die nicht aus Holz oder leicht zerstörbaren Eisenkonstruktionen bestanden,
- Keller und mit dem Boden fest zusammenhängende Feuerungsanlagen,
- Baulichkeiten mit einer Firsthöhe von über sieben Metern und Dächer, die nicht aus Holz, Stroh, Rohr, Dachpappe, Dachfilz, Zink oder Schiefer bestanden,
- die Aufstellung von fahrbaren, mit den Gebäuden verbundenen Dampf- und Kraftmaschinen,
- Denkmäler von Stein oder Eisen, die vorgeschriebene Abmessungen überschritten,
- die Anpflanzung „lebendiger Hecken“.

Mit einer besonderen Erlaubnis der Kommandanturen konnten Friedhöfe angelegt oder hölzerne Windmühlen und untergeordnete Gebäude gebaut werden. Der Genehmigung bedurften auch der Bau beweglicher Feuerungsanlagen, hölzerner und eiserner Einfriedungen oder Brunnen.

Weitreichende Beschränkungen stellte der Gesetzgeber für den 375 Meter breiten Geländeabschnitt auf, der sich an die äußerste Grenze des ersten Rayons anschloss. In diesem Bereich mussten sämtliche Bauvorhaben – sogar die Anlage von Friedhöfen und Dampfschornsteinen – von der örtlichen Kommandantur genehmigt werden. Einem vollständigen Verbot unterlagen:

- alle Massivkonstruktionen von Gebäuden oder Gebäudeteilen mit Ausnahme massiver Feuerungsanlagen und höhere massive Fundamente,
- jede Art von Gewölbearten sowie Eindeckungen von Kelleranlagen mit steinerner und eiserner Konstruktion,
- die Anlage aller größeren Öfen für gewerbliche Zwecke.

Alle Gebäude sollten nur aus Holz oder einer nach dem Urteil der Militärbehörde leicht zerstörbaren Eisenkonstruktion bestehen. Die Obrigkeit konnte ihre Bauerlaubnis nicht

versagen, wenn die Häuser in Fachwerkbauweise errichtet wurden. Die ausgemauerten Wände durften allerdings eine Stärke von 15 Zentimetern nicht überschreiten. Ebenfalls zulässig waren die Deckung der Gebäude mit Ziegeln und die Einrichtung von Feuerungsanlagen, deren massive Fundamente das umliegende Terrain um weniger als 30 Zentimeter überragten. Der Gesetzgeber beschränkte die Höhe aller Bauten in diesem Rayon auf maximal 13 Meter. Außerdem ließ man für die Konstruktion von Kellerdecken nur hölzerne oder leichte eiserne Balken mit darüber befindlichen hölzernen Fußböden zu.

Der dritte Abschnitt, für den Beschränkungen galten, umfasste bei allen Festungen das Terrain von der äußersten Grenze des zweiten Rayons bis zu einer Entfernung von 1275 Metern. Hier sollte vor der Umsetzung von Bebauungsplänen die Zustimmung der Reichsrayonkommission vorliegen. Geprüft wurden vor allem Breite und Ausrichtung der Straßen. Doch damit nicht genug: In allen Rayons mussten die Grundstücksbesitzer im Ernstfall mit der Aufforderung der örtlichen Kommandanturen zur Räumung und zum Abbruch ihres Eigentums rechnen. § 43 des Reichsrayongesetzes drückt dies folgendermaßen aus: „ Wird die Armierung permanenter Befestigungen angeordnet, so sind die Besitzer der innerhalb der Rayons belegenen Grundstücke verpflichtet, der schriftlichen oder öffentlich bekannt gemachten Aufforderung der Kommandantur zur Niederlegung von baulichen oder sonstigen Anlagen, Wegschaffung von Materialien-Vorräthen, Beseitigung von Pflanzungen und Einstellung des Gewerbebetriebes nachzukommen. Wird dieser Aufforderung nicht in der gesetzlichen Frist genügt, so können die Besitzer der betreffenden Grundstücke durch administrative Zwangsmaßnahmen hierzu angehalten werden.“ Eine gewisse Erleichterung für die Bürger brachten die Bestimmungen des Gesetzes über die Zahlung von Entschädigungen, die es zuvor nicht gegeben hatte. Immerhin war es jetzt den Haus- und Grundeigentümern im dritten Rayon möglich, im Falle des Abbruches baulicher Anlagen einen Ausgleich zu erhalten. Im ersten und zweiten Rayon hatten die Grundeigentümer schlechte Karten: Sie mussten nicht nur auf finanzielle Zuwendungen verzichten, sondern auch die Kosten für die Beseitigung ihrer Bauten übernehmen.²¹

Angesichts dieser einschneidenden gesetzlichen Bestimmungen wird verständlich, warum nur wenige in die Errichtung von Gebäuden vor den Toren von Koblenz investierten. Obwohl sich die Reichsgrenze nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 weit nach Westen verschoben hatte, gab es für die jetzt strategisch weniger wichtige Stadt vorerst keine Lockerung der Bestimmungen.

Die Kenntnis der gesetzlichen Regelungen sowie der Verzögerungstaktiken von Staatsregierung und Militär ist nicht nur für die Entstehungsgeschichte der Südlichen Vorstadt wichtig. Die schleppende Entwicklung der Ausdehnungsmöglichkeiten hatte unmittelbare Auswirkungen auf die Gestalt der Häuser in der Altstadt. Viele Gebäude wurden infolge des akuten Wohnungsmangels aufgestockt, erweitert oder in Ihrem Grundriss so stark verändert, dass sich ihre ursprüngliche Gestalt nur noch indirekt erschließen lässt. Diese Umgestaltungen beantworten auch die Frage, warum in der Koblenzer Kernstadt von den noch verbliebenen barocken und klassizistischen Bürgerhäusern nur ein geringer Teil im ursprünglichen Zustand erhalten ist.

11.3 Eine neue Verbindung

„[...] Wer die Stadt Coblenz und deren Zustände [...] unter der [französischen] Fremdherrschaft [...] kannte und [...] durchlebt hat und sich vergegenwärtigt, wie solche damals bei einer Bevölkerung von circa 11.000 Seelen nur sehr wenige und dabei kärglich besoldete Beamten zählte, während dieselbe nunmehr eine Bevölkerung von mehr als 23.000

Seelen zählt und zum Hauptsitze der höchsten sowohl Civil- als Militair-Provinzial-Behörden und eines mit einem umfangreichen Bezirke neu organisirten Königlichen Landgerichts und Handelsgerichts erhoben worden ist, – wer ferner sich vergegenwärtigt, wie mehrere in frommer Vorzeit erstandene ehrwürdige Gotteshäuser hiesiger Stadt, welche während der Fremdherrschaft von ruchlosen Händen zerstört und ausgeplündert und demnächst zu profanen Zwecken entweiht worden waren, durch die Fürsorge der nunmehrigen Regierung vollständig wieder hergestellt [...] wurde – wer nicht vergessen will, wie nach den damaligen Grenz- und Territorial-Verhältnissen in Verbindung mit dem bestandenen Zoll- und Steuersystem aller Handel und Verkehr fast gänzlich abgeschnitten war, und nunmehr seine Augen dem unverkennbaren Aufschwünge nicht verschließen will, dessen diese Stadt durch alle Schichten der Bevölkerung genommen hat, nachdem Handel und Wandel nicht nur von den bis dahin bestandenen lähmenden Fesseln befreit, sondern vielmehr durch wohlberechnete Maßregeln und Verträge mit auswärtigen Staaten sowie durch Gründung und Förderung ganz neuer, früher nicht geahnter Verkehrs-Anstalten und Einrichtungen belebt worden sind, – wer sodann nicht übersehen will, wie die nächsten Umgebungen der Stadt, welche früher eine von den Trümmern demolirter alter Befestigungs-Anlagen bedeckte, durch Sümpfe und Kloaken verunstaltete unebene und unregelmäßige wüste Steppe bildeten, dermalen zu einem mit zahlreichen prachtvollen Wohnhäusern versehenen und gehörig alignirten neuen Straßensysteme [...] umgestaltet [worden ist] [...] – wer endlich nicht seine Augen verschließen will den unzähligen sich fast täglich wiederholenden Beweisen schätzbare Huld und Gnade, welche unser hochverehrtes dermaliges Herrscherpaar [...] dieser Stadt bei jeder Gelegenheit vorzugsweise zuzuwenden geruht hat, – der wird sich der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß insbesondere unsere Stadt und deren Bewohner sich besonders dazu aufgefordert fühlen, ja es für eine heilige Pflicht halten mußten, bei der Begehung des [...] Erinnerungsfestes keiner ihrer Rheinischen Schwesterstädte nachzustehen [...]“²² Diese euphorischen Äußerungen des Oberbürgermeisters Hubert-Josef Cadenbach anlässlich der Feier der 50-jährigen Vereinigung der Rheinlande mit Preußen zeigen, dass die Erhebung von Koblenz zur Großfestung und zum Verwaltungszentrum trotz aller damit verbundener Nachteile die kommunale Entwicklung positiv beeinflusst hatte. Dies betraf vor allem städtebauliche Fragen. Zwar war der neue Befestigungsring sehr eng gelegt worden, doch reichte der Platz in der Hauptstadt der Rheinprovinz in den ersten Jahrzehnten noch aus, um neue und großzügigere Straßenzüge anzulegen. Die lobenden Worte des Oberbürgermeisters über die Entwicklung von Koblenz aus dem Jahre 1865 verschwiegen die sich allmählich anbahnenden Probleme. Spätestens der Bau des Rheinbahnhofs hatte für jedermann die beengten Verhältnisse im heutigen Zentrum deutlich gemacht. Obwohl damals eine Verlegung der Verteidigungsanlagen noch in weiter Ferne lag, gab es bereits frühzeitig Pläne zur Verbesserung des innerstädtischen Straßennetzes. Die Neugestaltungsabsichten wurden im „Memorial der neu projectirten Straßenbauten“ festgehalten.²³ Dabei ging es vor allem um den Bau einer Verbindungsstraße. Mit ihrer Hilfe sollte der neue Bahnhof, den man sich damals als Zentralbahnhof für Rhein-, Mosel- und Lahnstrecke vorstellte, an das Innere der Stadt und den Rhein angeschlossen werden. Zur Verwirklichung des Vorhabens hatten die Planer vier Projekte erarbeitet.

Die erste Variante sah vor, die neue Trasse durch das Gelände des der Gemeinde gehörenden Hohenfelder Hauses in der Löhrstraße einschließlich des dahinter befindlichen Gartens und die daran anschließenden Grundstücke des Militärfiskus zu legen. Der anonyme Verfasser der Schrift zweifelte an der Bereitschaft des Militärs, das Gelände abzutreten. Zudem machten es für ihn die dort herrschenden Eigentumsverhältnisse sowie die ungünstige Straßenführung künftig unmöglich, links und rechts der neuen Verbindung Häuser zu errichten. Den schlimmsten Fehler des Projektes sah der Autor in dem Übelstand, dass die neue Fahrbahn rechtwinklig auf die Löhrstraße münden sollte, was Pferdefuhrwerke zwangsläufig zu

riskanten Wendemanövern verleiten musste. Darüber hinaus wären für den Anschluss der neuen Trasse an die Koblenzer Altstadt weitreichende Umgestaltungen erforderlich gewesen.²⁴

Ein zweites Projekt sah die Verlängerung der ehemals im Bereich der heutigen Rathauspassage gelegenen Balduinstraße in Richtung Löhrstraße vor. Zu diesem Zweck sollten alle Gebäude abgerissen werden, die in das Aligment der neuen Straße fielen. Zur Herstellung einer brauchbaren Verbindung zum Bahnhof hätte es darüber hinaus einer erheblichen Verbreiterung der Wöllersgasse und der Zerschlagung der dortigen Grundstücksstruktur bedurft. Außerdem wäre von den Veränderungen das Militärgelände am Wöllershof betroffen gewesen. Diese Tatsache verurteilte das Vorhaben von vornherein zum Scheitern. Die Realisierung dieser Maßnahme verhinderten auch die erforderlichen radikalen und kostspieligen Eingriffe in den Gebäudebestand.²⁵

Bei der dritten Variante, die den vom Altengraben ausgehenden Durchbruch einer neuen Trasse durch Kaltenhof und Weißernonnengasse vorsah, überwogen ebenfalls die Gründe gegen eine Verwirklichung. Neben den kaum zu finanzierenden Baukosten sowie der erneut notwendigen Niederlegung wertvoller Bausubstanz und dem kaum realisierbaren Ankauf von Militärgelände beinhaltete dieser Plan einen weiteren entscheidenden Fehler: Die Straße wäre in einer geringen Entfernung zur Weißer Gasse verlaufen, was nach Ansicht des Verfassers den Grundstückswert stark gedrückt und den Niedergang bereits bestehender gewerblicher Anlagen beschleunigt hätte, weil die neue Straße zwangsläufig in Konkurrenz mit den bestehenden treten musste.²⁶

Durchführbar schien einzig und allein das vierte Projekt. Dieses sah vor, Magazin- und Altlöhrtorstraße durch den Abbruch zweier Häuser zu vereinigen. Die Verbindung der neuen Trasse mit dem Rheinbahnhof an der Eisenbahnstraße wollte man durch den Abbruch eines Teils der mittelalterlichen Stadtmauer am Seilerwall herstellen. Ein positiver Nebeneffekt dieser Neuanlage wäre die Schaffung einer Reihe von Baugrundstücken gewesen. Diese Lösung der Koblenzer Verkehrsprobleme schien am vernünftigsten, zumal die Baumaßnahmen das Grundeigentum des Militärs nicht in dem Maße betroffen hätte, wie es bei der Umsetzung der anderen Projekte der Fall gewesen wäre. Außer dem konnte mit dieser Variante relativ unproblematisch eine Verbindung zum Rhein hergestellt werden.²⁷

Bereits im Herbst 1861 hatte der Oberbürgermeister in einem Schreiben an die Koblenzer Regierung die Notwendigkeit der Schaffung einer Verbindung zum Bahnhof hervorgehoben. Mit seinem Wunsch stand Cadenbach nicht allein. Die Anwohner von Altengraben und Weißer Gasse wollten ebenfalls eine Entlastung „ihrer“ Straßen erreichen.²⁸ Auch die lokale Presse beschrieb alle vier Konzepte eingehend, gab aber zu verstehen, dass keine der Möglichkeiten ihre ungeteilte Zustimmung fand. Die Leserbriefe zeigten ebenfalls, dass es durchaus Stimmen gab, die in der Verwirklichung des Altlöhr-torprojektes überhaupt keinen Sinn sahen. Den Kritikern lag die neu projektierte Straße zu weit abseits.²⁹

Wie die Eingemeindungsbestrebungen und die Bemühungen um eine Erweiterung der Stadt scheiterten auch die Straßenbauprojekte. 1864 stellte die Gemeinde nüchtern fest, daß das „[...]Seitens der städtischen Verwaltung mit großem Interesse zur Sprache gebrachte Project wegen einer angemessenen Umgestaltung und Verschönerung der Umgebung unseres neuen Bahnhof-Etablissements und gleichzeitiger Herstellung einer möglichst directen Verbindung des Bahnhofes mit dem Inneren der Stadt [...] im Laufe des desfalls mit den betreffenden Behörden gepflogenen Unterhandlungen leider auf [...] Hindernisse gestoßen [ist] indem dessen Ausführung Seitens der bei der Sache ebenfalls wesentlich beteiligten Militärbehörde

an mehrfache Bedingungen geknüpft worden, deren Erfüllung mit den finanziellen Kräften der Stadt nicht wohl in Einklang zu bringen war [...]“³⁰ Obwohl keine der vier Durchbruchvarianten verwirklicht wurde, verlangte man in der Stadt immer wieder die Schaffung neuer Plätze für großzügig angelegte Gebäude. Das führte im Herbst 1878 zum Abbruch der mittelalterlichen Stadtmauer in der Altlöhrtorstraße. Der Widerstand der finanziell schlecht gestellten Bürger, die im Mauerbereich ihre bescheidenen Häuschen bewohnten, blieb vergebens. Auch diese Bauten mussten den Erneuerungswünschen weichen.³¹ Sechs Jahre zuvor hatte der Stadtrat ein großes Interesse daran, „[...] dem hiesigen Personenbahnhof gegenüber auf dem Terrain des jetzigen Seilerwalles eine Reihe schöner, mit der Front gegen den Bahnhof gerichteten Häuser und somit eine neue Straße zu errichten [...]“³² Die Gemeinderäte erklärten sich deshalb bereit, das teilweise im Besitz der Kommune befindliche Baugelände abzutreten. Auch das Militär machte dieses Mal keine Schwierigkeiten und zeigte sich ebenfalls bereit, Grundstücke zu verkaufen.³³ Im Herbst 1872 begannen zur Vorbereitung der künftigen Baumaßnahmen die Abbrucharbeiten am Seilerwall.³⁴ Der lang gehegte Wunsch nach einer Verschönerung der Eisenbahnstraße konnte in Erfüllung gehen.³⁵

Seit den 1860er Jahren hatte in Koblenz „[...] die Privatbautätigkeit [...] im Verhältniß zu den früheren Jahren einen erfreulichen Aufschwung genommen [...]“³⁶ doch blieb in der Stadt vieles Stückwerk. Dies lag nicht nur an den knappen Kassen, sondern auch an den überhöhten Auflagen der Behörden. Vor allem das oft unnachgiebige Verhalten des Militärs brachte wohl etliche Koblenzer dazu, die Befestigungsanlagen als unnötige Last zu empfinden.

11.4 Fluchtlinienrecht und Ortsstatut

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mussten die Gemeinden wegen der ständig zunehmenden Bauaktivitäten daran interessiert sein, die Erschließung neu geschaffener Straßen und Grundstücke in geordnete Bahnen zu lenken. Bauvorschriften allein reichten zur Förderung einer einheitlichen städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung nicht aus, denn sie bezogen sich auf das einzelne Objekt: Ein Haus, das alle Anforderungen hinsichtlich Ausführung und Gestaltung erfüllte, konnte ohne Weiteres den späteren Projekten im Wege stehen. Deswegen mussten auf rechtlichem Gebiet die Voraussetzungen geschaffen werden, die den Gemeinden die Ausführung ihrer Planungen sicherten. Nach und nach entstanden in den deutschen Ländern die dazu erforderlichen Bestimmungen. In Preußen wurden am 2. Juli 1875 mit dem „Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften“ die Weichen gestellt. Dieses Fluchtliniengesetz, das im Kern bis 1960 gültig blieb, diente als Grundlage für die Aufstellung von Bebauungsplänen.³⁷ Es galt für alle bestehenden und projektierten öffentlichen Straßen in Städten oder ländlichen Ortsteilen. Die darin enthaltenen Regelungen betrafen folgende Punkte:

- die Festsetzung der Fluchtlinien und die Regelung des damit verbundenen Genehmigungsverfahrens ,
- die Auswirkungen der Festsetzung von Fluchtlinien,
- die zu zahlenden Entschädigungen für Beschneidungen der Baufreiheit und der

Entziehung oder Einschränkung des Grundeigentums,

- die im Zusammenhang mit den Neuplanungen erlassenen Bauverbote,

- die Umlegung der Straßenbaukosten auf die Anlieger.³⁸

Im Gegensatz zu den früheren Bestimmungen gab das neue Gesetz den Gemeinden die Möglichkeit, das wilde Bauen innerhalb unfertiger Straßen zu verhindern und die Kosten der Wegebaukosten in einem erheblichen Umfang auf die Anlieger abzuwälzen. Die Festsetzung von Fluchtlinien konnte für einzelne Straßen, für Straßenteile oder für größere Grundflächen erfolgen. Für die letztgenannte Möglichkeit wählte der Gesetzgeber die Bezeichnung „Bebauungsplan“. Der Zweck der Festlegung einer Fluchtlinie musste immer die Anlegung einer öffentlichen Straße in der „näheren Zukunft“ sein. Die Pro-forma-Festsetzung neuer Straßenzüge zur Verhinderung baulicher Veränderungen war also unzulässig.³⁹

Die Festsetzung des Fluchtlinienplanes übernahm der Gemeindevorstand. Dieser brauchte die Zustimmung der Gemeindeversammlung und der Ortspolizeibehörde.⁴⁰ Stimmt man überein, musste der Plan anschließend öffentlich ausgelegt werden. Dies war eine Voraussetzung für die Erlangung der vollen Rechtsgültigkeit. Lagen Einwände der von den Veränderungen Betroffenen oder von Behörden⁴¹ vor, wurde über die Streitpunkte verhandelt. Kam eine Einigung nicht zustande, entschied die übergeordnete Instanz. In Koblenz nahm der Bezirksausschuss diese Funktion wahr. Danach hatte der Bebauungsplan endgültig Rechtskraft. Allerdings durften schon während der Offenlegung alle Bauvorhaben, die die äußere Grenze einer geplanten Straße überschritten, nicht mehr genehmigt werden. Diese Beschränkung der Baufreiheit schützte die Gemeinden davor, dass die von den neuen Fluchtlinien Betroffenen durch spätere bauliche Veränderungen den Wert ihres Eigentums und somit auch die Höhe der Entschädigungsleistungen künstlich in die Höhe treiben konnten.⁴²

Obwohl die preußische Gesetzgebung nur die Festsetzung von Straßen- und Baufluchtlinien vorschrieb, sollten Bebauungspläne nicht nur der Förderung geordneter Verkehrsverhältnisse dienen, sondern auch die Schaffung von gesunden Wohnverhältnissen erleichtern. Deshalb wäre es erforderlich gewesen, auch die Grundstücksgrenzen in die Fluchtlinienpläne einzuschließen, um den Bau schiefer und winkliger Häuser zu vermeiden. Doch die Praxis sah anders aus, denn in den meisten Fällen wurden die Parzellen in den Bebauungsplänen nicht berücksichtigt.⁴³ Vielerorts vernachlässigte die Obrigkeit die Kontrolle der Grundstücksaufteilungen. Da oft auch rückwärtige Baufluchtlinien fehlten, waren zu tiefe Baugrundstücke keine Seltenheit.

In Koblenz nutzten Verwaltung und Stadtvorstand die Möglichkeiten des neuen Fluchtliniengesetzes, das ja in erster Linie geschaffen worden war, um die Gemeinden vor einer Kostenexplosion bei der Anlage dringend erforderlicher neuer Straßen und Plätze zu bewahren. Die Kommune hatte angesichts ihrer künftigen Erweiterungsabsichten die Möglichkeit, zur Dämpfung späterer Entschädigungsleistungen Baumaßnahmen einfach zu verbieten. Nach den älteren gesetzlichen Bestimmungen wäre dies nicht möglich gewesen, denn vor 1875 mussten die Gemeinden Grundstücke sofort ankaufen oder sich mit den Grundeigentümern gütlich einigen. Dies hätte der Stadt unbezahlbare finanzielle Belastungen gebracht, denn trotz der einschneidenden Rayonbestimmungen gab es Interessenten, die vor den Toren der Stadt Häuser in Leichtbauweise errichten wollten. Vor allem die Einrichtung der Moselbahn und des dazugehörigen außerhalb der Befestigungsanlagen gelegenen Bahnhofs führte zu einer lebhaften Bautätigkeit. In der Löhrraussee (der Verlängerung der alten Löhrrstraße) kam es zur Errichtung von Fachwerkbauten, die „regellos in die Feldmark gestellt“ worden waren und deswegen das Missfallen der Obrigkeit auf sich zogen.⁴⁴ Diese Gebäude gaben den Anlass zur Schaffung eines Fluchtlinienplanes für den Bezirk vor den Toren. Den am 22. Juni angenommenen und am 12. August 1878 von der Regierung

genehmigten Plan erarbeitete Kreisbaumeister Zweck.⁴⁵ Um künftige überhöhte Entschädigungsleistungen zu vermeiden, brachte die Gemeinde mit dem Ortsstatut vom 17. Juli 1878 jegliche Bautätigkeit im zweiten und dritten Rayon zum Erliegen. Da man es versäumte, bestimmte Bereiche von den Bestimmungen auszuschließen, betraf das Verbot sogar die längst erschlossene Mainzer Chaussee (die spätere Mainzer Straße), an der private Investoren bereits 34 zum Teil herrschaftliche Villen hatten errichten lassen.⁴⁶ In den Bestimmungen heißt es: „Im Bezirke der Stadtgemeinde Coblenz dürfen an Straßen und Straßentheilen, welche noch nicht [...] für den öffentlichen Verkehr hergestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Straßen oder Straßentheilen einen Ausgang haben, nicht mehr errichtet werden [...]“ Neben dieser Bestimmung führte vor allem die Ankündigung der Stadt, die Baukosten für die neu projektierten Straßen anteilig auf die Grundstückseigentümer abzuwälzen, zum vollständigen Erliegen der Bautätigkeit im zweiten und dritten Rayon.⁴⁷

Da das Fluchtlinienrecht für private Grundstückseigentümer enorme Nachteile brachte, machten die Gesetzesgegner ihrem Ärger in Wort und Schrift Luft. In Koblenz schrieb ein anonymes Kritiker: „[...] Die Motive des Gesetzentwurfes erklären selbst wiederholt, daß das Gesetz hervorgerufen sei durch das Bedürfnis der großen, rasch aufblühenden Städte, die enormen Kosten für neue Straßenanlagen los zu werden. Wachsen aber die Städte in normaler Weise oder gar abnorm langsam, wie z. B. Coblenz, dann tritt das Bedürfnis neuer Straßen nicht allzu häufig heran; in gesunden Verhältnissen nimmt an den Vortheilen solcher neu entstehender Straßen nicht blos der Bauunternehmer, der Spekulant, der anliegende Grundbesitzer theil, sondern die Gesammtheit; es ist für die Finanzen der Stadtgemeinde alsdann durchaus nicht unerschwinglich, die Kosten neuer Straßenanlagen aufzubringen [...]“ Eine große Ungerechtigkeit sah der anonyme Verfasser des Aufsatzes darin, dass die Gemeinden als Hauptinteressenten an der Anlage neuer Straßen keine Verpflichtung einzugehen brauchten, irgendeinen Beitrag zu leisten.⁴⁸

Ungünstig wirkte sich auch die Berechnung der Umlagen aus, denn sie orientierte sich nicht am Grundstückswert, sondern an dem Raum, den die Parzellen zur Straße hin einnahmen. Deswegen kamen die Eigentümer schmaler, aber tiefer Grundstücke bei der Kostenermittlung günstiger davon. Angesichts dieser schlechten Bedingungen schrieb der anonyme Kritiker: „[...] Ein solcher Zustand mußte unhaltbar sein, den Coblenz ist innerhalb der Enceinte ganz bebaut, in einzelnen Regionen übervölkert, für neue Häuser ist kein Raum mehr, es müßten denn gerade die wenigen Gärten und Höfe in der Stadt noch überbaut und die Häuser auf vier, fünf oder mehr Stockwerke gebracht werden. Die Wohnungsnoth hat freilich längst auf diese gefährliche Bahn getrieben. Die Straßen im neueren Stadttheile scheinen dem Vorübergehenden luftig, allein hinter den schönen Häusern findet man vielfach ein solches Gewirr von dumpfen Höfchen und feuchten Wohnungen, ohne genügend Licht- und Luftzutritt, eine solche Zusammenpferchung von Familien auf kleinstem Raum, daß Gesundheit und Sittlichkeit bedenklich gefährdet erschienen. Die Miethpreise sind für den Mittelstand und niedere Stände auf eine unerschwingliche Höhe hinaufgeschraubt; der kleine Beamte und Handwerker zumal muß sich auf das allerkläglichste und in wahrhaft bedauernswerter Weise behelfen. So kam es, daß trotz aller Baubeschränkungen durch das Rayongesetz allmählich sehr viele Wohnungen vor den Thoren entstanden, daß Pfaffendorf und Horchheim Vorstädte von Coblenz geworden sind, wo besonders eine Masse in Coblenz stationirter Beamte wohnen. Andererseits leuchtet es ein, daß die Rayonbeschränkungen doch wieder so erheblich sind, daß die Bauthätigkeit vor den Thoren stets nur auf das dringende Bedürfnis beschränkt bleiben wird; das Entstehen ganzer Häuserreihen auf Speculation, wie in Bonn, Düsseldorf, überhaupt in offenen Städten, ist hier außerordentlich erschwert. Und doch ging das ganze Ortsstatut von solchen Voraussetzungen aus, als würden hier sofort z. B.

Consortien sich bilden, welche mit Vergnügen die Fertigstellung ganzer Straßen für den Anbau übernehmen würden [...]“⁴⁹

Obwohl zunächst keine Aussichten auf die Öffnung der Befestigungsanlagen bestanden, machte man sich in der Stadt im Vertrauen auf die Finanzkraft von Großinvestoren daran, neben der Mainzer Chaussee fünf weitere Straßen für die künftige Vorstadt zu planen. Der Anonymus beschreibt die Folgen der Umsetzung dieses Konzeptes in seiner Streitschrift wie folgt: „[...] Dieses Netz von sechs Straßen beginnt erst 600 Meter vor dem Thor. Man wagt also bis so weit durch Feldwege oder Communicationsstraßen und kommt dann mitten im Felde plötzlich an prächtige, breite, gepflasterte, mit Trottoiren, Bordsteinen, Rinnen, Laternen [...] versehene Straßen von 12 bis 20 (!) Meter Breite. Zur Hauptstraße soll der obere Görtgenweg werden, welcher auf 20 Meter Breite gebracht wird; beiläufig gesagt, eine Straße, welche nach der Stadt zu nicht einmal gegen ein Thor mündet, sondern an einer ganz versteckten Stelle ins Glacis sich todflücht. Es kann doch nun nicht gut die Absicht sein, gewissermaßen eine selbständige Stadt draußen zu schaffen, die durch einen kothigen, abends unerleuchteten, häuserleeren Wüstengürtel von 600 Metern streng von der Stadt geschieden ist [...]“⁵⁰ Zwar war im Bebauungsplan eine Anbindung des Erweiterungsgebietes an die eigentliche Stadt vorgesehen, doch mussten die Voraussetzungen für eine Realisierung der Verbindungsstraßen erst in langwierigen Verhandlungen geschaffen werden. Solange kein zufriedenstellendes Resultat vorlag, konnte man in Koblenz vom Investitionswillen großer auswärtiger Baugesellschaften nur träumen.

Anmerkungen:

1 Stübgen, Stadterweiterungen, S. 36/37.

2 Wurzer, Gestaltung, S. 9.

3 Landeskonservator Rheinland, Düsseldorf.

4 Rönnebeck, Stadterweiterung, S. 21.

5 Hofmeister, Wilhelminischer Ring, S. 105-108; Wurzer, Gestaltung, S. 14.

6 Lichtenberger, Wachstumsprobleme, S. 210/211.

7 Die Kölner Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert wird dargestellt in: Kier, Kölner Neustadt.

8 Breitling, München, S. 180–187.

9 Grunsky/Osteneck, Bonner Südstadt, S. 5–8.

10 Reck, Stadterweiterung, S. 42/43, 47 und 457.

11 Denkmaltopografie, Stadt Mainz/Altstadt, S. 38–47: Zwar erklärten die Franzosen Mainz zur Departementshauptstadt, doch machten sie keine Anstalten, die stark in Mitleidenschaft gezogene Bausubstanz zu erneuern. Alle Planungen blieben im Ansatz stecken. Die schlechte Situation änderte sich auch nicht nach dem Abzug der Truppen Napoleons. Die Stadt fiel jetzt an das Großherzogtum Hessen und wurde eine Festung des deutschen Bundes, die

abwechselnd eine preußische und österreichische Besatzung erhielt. Die Wohnsituation verschlechterte sich durch den Neubau von Kasernen und die Einrichtung von Produktionsstätten laufend. 1870 galt Mainz als am die deutsche Festungsstadt, die am dichtesten besiedelt war.

12 Vgl. Vogt, Staatsbauten, S. 112: Die Trennung von Personen- und Güterbahnhof war vom preußischen König Wilhelm I. am 12. April 1858 angeordnet worden.

13 Johnen, Lützel, S. 78.

14 StAK, Best. 623, Nr. 4241, S. 21–27: Schreiben der Kommandantur Koblenz-Ehrenbreitstein an die Regierung in Koblenz vom 12. August 1865.

15 StAK, Best. 623, Nr. 2191, S. 118-126: Der Entwurf für die Eingabe wurde am 10. Januar 1866 in der Stadtverordneten-Versammlung erörtert.

16 Die Bahnstrecke Koblenz-Trier war 1878 fertiggestellt.

17 GeStA, Rep. 77, Tit. 3572, Nr. 20, Bd. 1, Blatt 6-9: Schreiben der Koblenzer Regierung an den Kriegsminister Albrecht Graf von Roon, den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Heinrich Graf von Itzenplitz und den Innenminister Friedrich Graf zu Eulenberg.

18 GeStA, Rep. 77, Tit. 3572, Nr. 20, Bd. 1, Blatt 3-5: Schreiben des Oberpräsidiums der Rheinprovinz an das Kriegs- und das Innenministerium in Berlin vom 26. März 1873.

19 GeStA, Rep. 77, Tit. 3572, Nr. 20, Bd. 1, Blatt 1: Votum des Kriegsministers vom 13. September 1873 zu den Eingaben der Koblenzer Regierung und des Oberpräsidiums der Rheinprovinz. Graf von Roon schätzte die Kosten der Stadterweiterung auf eine Million Taler.

20 LHA Ko, Best. 403, Nr. 11386, S. 107-109; GeStA, Rep. 77, Tit. 3572, Nr. 20, Bd. 1, Blatt 33: Brief der beiden Ministerien vom 6. Oktober 1874.

21 Den Wortlaut des Reichsgesetzes über die „Beschränkung des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen“ vom 21. Dezember 1871 bringt: Gesetz-Sammlung, Bd. 5, S. 81–84.

22 Bericht über die Verwaltung 1865, S. III/IV.

23 StAK, KH-146: Das „Memorial der neu projectirten Straßenbauten zu Coblenz“ von 1862 wurde ohne Angabe des Autors gedruckt.

24 StAK, KH-146: „Memorial“, S. 2.

25 StAK, KH-146: „Memorial“, S. 2.

26 StAK, KH-146: „Memorial“, S. 3.

27 StAK, KH-146: „Memorial“, S. 4. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Projekte werden auch geschildert in: Bericht über die Verwaltung 1862, S. 3–5.

28 StAK, Best. 623, Nr. 8995, S. 1-7: Brief des Oberbürgermeisters an die Regierung vom 12. November 1861; undatierte „Unterschriftenaktion“ der Anwohner.

29 Coblenzer Zeitung vom 18. und 20. Mai 1862; Coblenzer Zeitung vom 5. Juni 1862 (Beilage).

30 Bericht über die Verwaltung 1863, S. 10.

31 Coblenzer Volkszeitung vom 15. und 23. November 1878

32 Coblenzer Volkszeitung vom 27. April 1872.

33 Coblenzer Volkszeitung vom 5. und 6. Juli 1872.

34 Coblenzer Volkszeitung vom 19. Oktober 1872.

35 Vgl. Coblenzer Volkszeitung vom 18. Juli 1873.

36 Bericht über die Verwaltung 1863, S. 10.

37 Hartog, Stadterweiterungen, S. 29.

38 Alexander-Katz, Fluchtlinienrecht, S. 7 und 10.

39 Alexander-Katz, Fluchtlinienrecht, S. 8, 10/11.

40 Falls die Ortspolizeibehörde nicht zustimmte, konnte sich die Gemeinde an den Kreisausschuss beziehungsweise an den Bezirksausschuss wenden. Im Falle von Koblenz als Stadt mit über 10.000 Einwohnern war der Bezirksausschuss zuständig.

41 Der Einspruch einer Behörde konnte zum Beispiel dann erfolgen, wenn der Fluchtlinienplan Festungsgelände betraf.

42 Alexander-Katz, Fluchtlinienrecht, S. 13 und 17–20.

43 Alexander-Katz, Fluchtlinienrecht, S. 23 und 28.

44 Coblenzer Volkszeitung vom 17. April 1880.

45 StAK, KH-5: „Das Gesetz vom 2. Juli 1875, seine Tragweite und seine Folgen“. Undatiertes Aufsatz ohne Autorenangabe, S. 12; vgl. Coblenzer Volkszeitung vom 10. April 1880.

46 Vgl. Coblenzer Volkszeitung vom 10. April 1880.

47 StAK, KH-5: Ortsstatut vom 17. Juli 1878, §§ 1-4; vgl. Coblenzer Volkszeitung vom 17. April sowie 8., 15. und 16. Mai 1880: Die negativen Auswirkungen des Statuts wurden auch im Stadtrat behandelt. Massive Proteste der Bauwilligen führten zur Überarbeitung der Bestimmungen. Die Verabschiedung des reformierten Ortsstatutes erfolgte am 23. Mai 1881. Fortan war die Errichtung von Häusern auch an noch nicht fertiggestellten Straßen möglich. Dabei mussten aber weitreichende Auflagen erfüllt werden.

48 StAK, KH-5: „Das Gesetz vom 2. Juli 1875, seine Tragweite und seine Folgen“, S. 9.

49 StAK, KH-5: „Das Gesetz vom 2. Juli 1875, seine Tragweite und seine Folgen“, S. 15.

50 StAK, KH-5: „Das Gesetz vom 2. Juli 1875, seine Tragweite und seine Folgen“, S. 16.