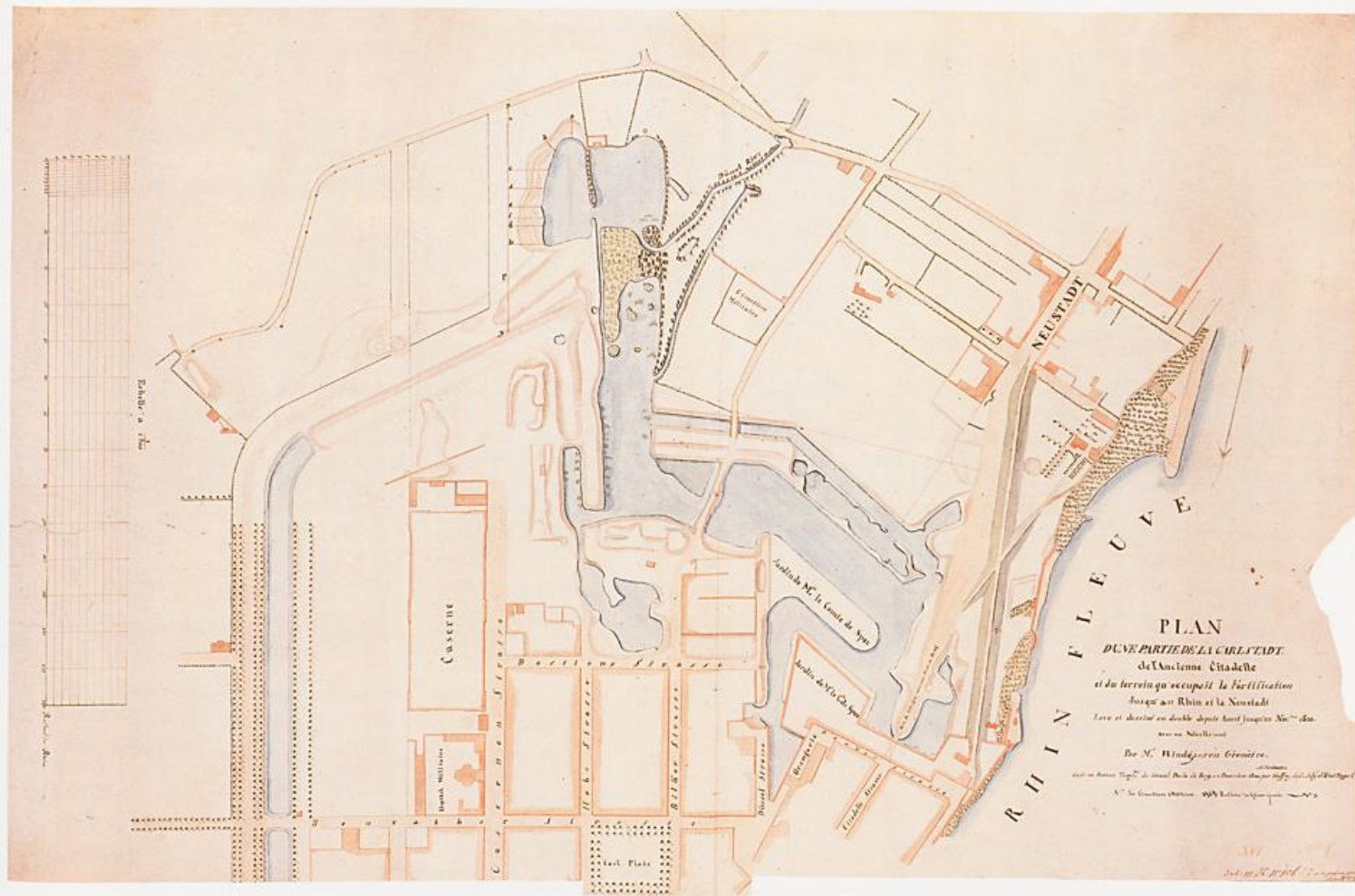


Die Erweiterung der Stadt nach Schleifung der Festung
19. Jahrhundert

Umgestaltung der Festungsanlagen: Plan für die Anlage des Schwanenspiegels und Speeschen Grabens – 1810

Die in Ausführung des Vertrages von Lunéville vom 9. Februar 1801 erfolgte Schleifung der Festungswerke eröffnete völlig neue städtebauliche Planungsmöglichkeiten. Das Verdienst, diese Chance zur Erweiterung und Verschönerung des Stadtgebietes in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts unter bayerischer, napoleonischer und preußischer Herrschaft in vortrefflicher und das Stadtbild bis heute prägender Weise genutzt zu haben, kommt insbesondere dem Hofbaumeister Kaspar Anton Huschberger, dem Gartenbaudirektor Maximilian Friedrich Weyhe, dem Baudirektor Adolph von Vagedes und dem Generaldirektor der Verschönerungskommission seit 1811, Staatsrat Georg Arnold Jacobi, zu.

Von Huschberger stammt auch der Plan eines großzügigen, vom Neuen Hafen im Norden über die Königsallee um die Karlstadt sowie das Zitadellviertel geführten und im Süden in den Rhein mündenden Düsselgrabens. Bis auf den Verzicht einer Verbindung im Norden mit dem Sicherheitshafen wurde er sowohl durch die Landskrone am Hofgarten und den Düsselkanal an der Königsallee als auch in der hier abgebildeten Variante im Süden verwirklicht: anstelle des bis zum Rhein führenden Grabens schuf man den Schwanenspiegel und den Speeschen Graben.



PLAN
D'UNE PARTIE DE LA CARLSTADT
de l'ancienne Citadelle
et du terrain qu'occupait la Fortification
Jusqu'au Rhin et la Neustadt

Levee et descente en double depuis haut jusqu'au N° 100
des rues de Neustadt

De N° Windgassen Grenze.

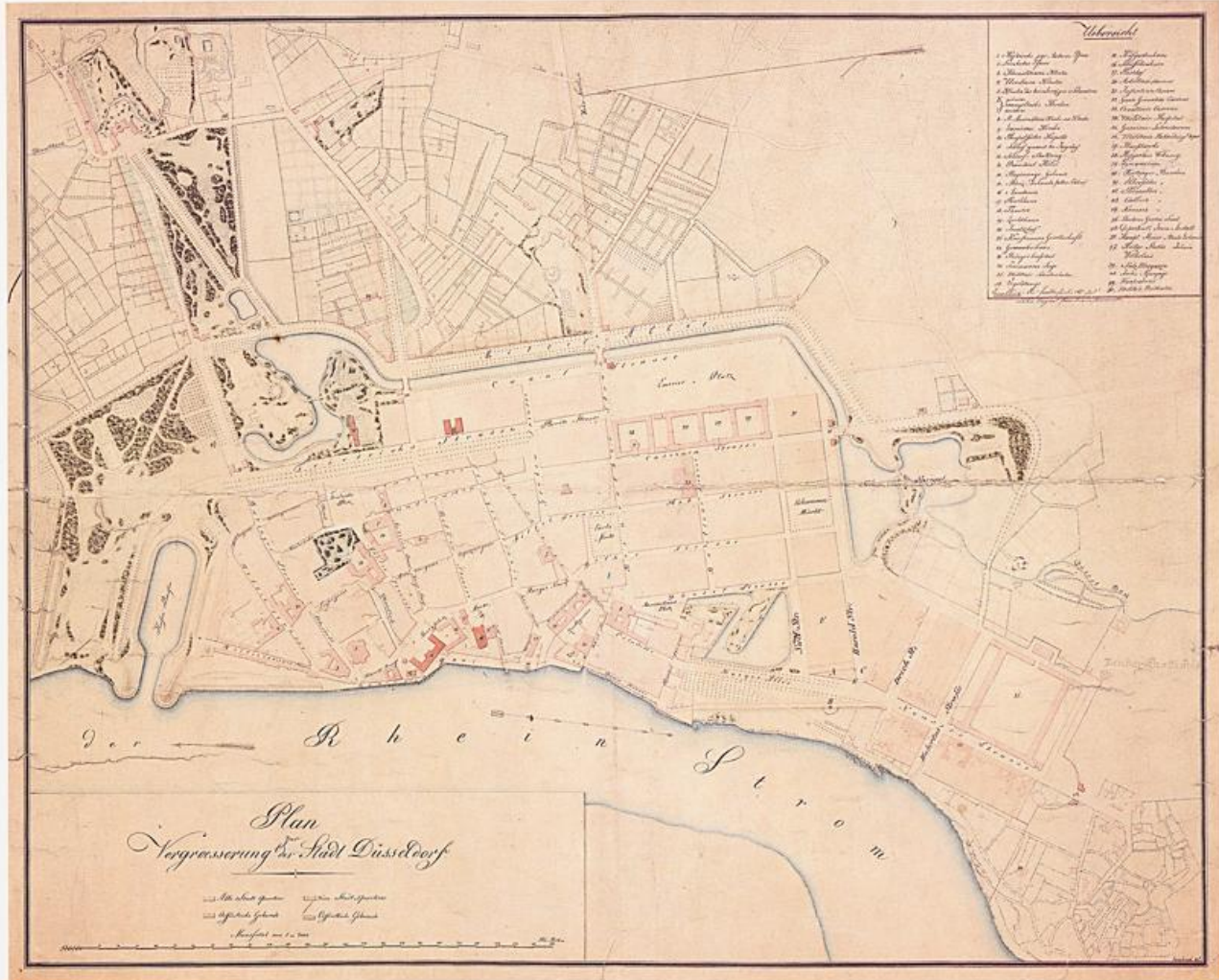
Levee en double depuis le bas de la Rhine jusqu'au N° 100 des rues de Neustadt
N° 100 des rues de Neustadt

1771
N° 100 des rues de Neustadt

Plan zur Vergrößerung der Stadt – 1831

Zwischen 1822 und 1831 hatte Vagedes ein städtebauliches Gesamtkonzept entwickelt, das u. a. eine erst nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Berliner Allee geschaffene Parallele zur Königsallee sowie die Anlage einer östlichen Neustadt in ausgedehnter Rechteckform vorsah. Sein großzügiges Stadterweiterungsprojekt scheiterte an finanziellen Überlegungen der preußischen Regierung. Der 1831 durch königliche Kabi-

nettsordre genehmigte Bauplan sicherte zwar den Bestand der Alleen Huschbergers und der gärtnerischen Anlagen Weyhes und sah die schon lange von Weyhe geforderte Verbindung von Karlstadt und Neustadt vor, jedoch leistete er mangels Vorgabe verbindlicher Baulinien für die großen, in die Stadt führenden Landstraßen Vorschub für eine unkontrollierte und verwinkelte Bebauung im Osten der Stadt.



Bahnhöfe am Ende der Königsallee – um 1840

Die ersten Bahnhöfe Düsseldorfs aus den 1830er Jahren standen am Südende der Königsallee: der Bergisch-Märkische (Elberfelder) Bahnhof für die Strecke Düsseldorf-Erkrath-Elberfeld auf dem Graf-Adolf-Platz und der Köln-Mindener Bahnhof für die Züge nach Köln und Duisburg zwischen Königsallee-, Luisen- und Friedrichstraße, wo heute das LVA-Hochhaus steht. Eine dritte Anlage der Rheinischen Eisen-

bahngesellschaft befand sich in Derendorf, wo die Grafenberger Allee über die Gleise führt. Nach der Verstaatlichung der Gesellschaften leitete man alle Strecken über neuangelegte Bahndämme zu dem 1891 fertiggestellten und alle anderen Bahnhöfe ersetzenden Hauptbahnhof am Wilhelmsplatz (Konrad-Adenauer-Platz).

Bergisch-Märkischer Bahnhof am Südende der Königsallee
(Graf-Adolf-Platz) – um 1880

„Die Stadt Düsseldorf ist sehr schön,

und wenn man in der Ferne an sie denkt
und zufällig dort geboren ist, wird einem wunderbar
zumute. Ich bin dort geboren, und es ist mir,
als müßte ich gleich nach Hause gehen.“

Heinrich Heine, 1826

Ansicht der Stadt von Nordwesten – um 1840

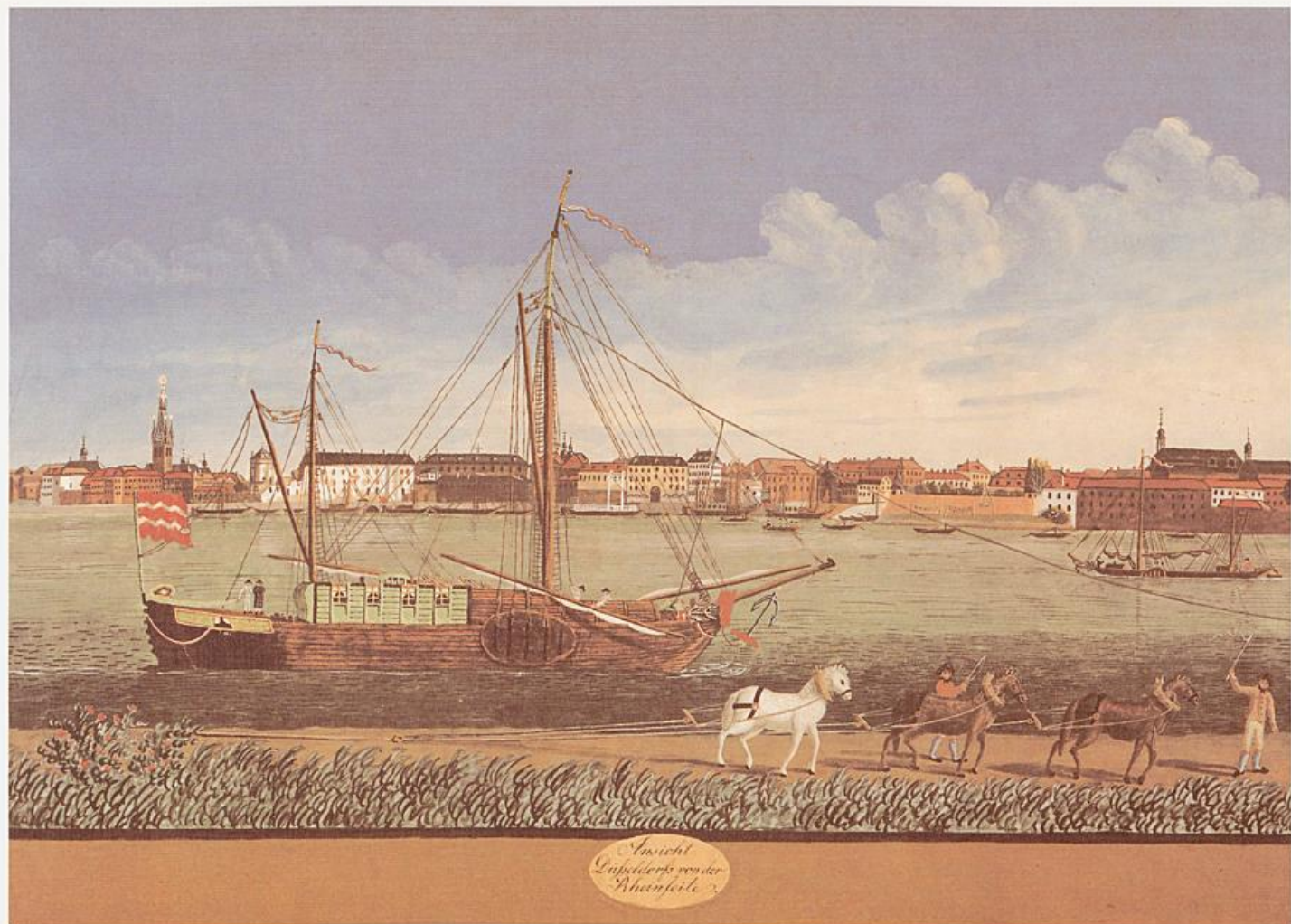
Im Vordergrund, links neben der Anlegestelle der Lastensegler die Einfahrt in den Sicherheitshafen. Zur Förderung des Ausbaus und der Verschönerung Düsseldorfs – von 1806 bis 1813 Hauptstadt des von Napoleon errichteten Großherzogtums Berg – erließ der Kaiser sechs Wochen nach seinem Besuch in Düsseldorf im Dezember 1811 ein Dekret, das u. a. bestimmte: *Die Arbeiten des Neuen Hafens zu Düsseldorf sollen in zwei*

Jahren vollendet sein. Die Stadt wird für ihre Rechnung nach einem uns zur Genehmigung vorzulegenden Tarif das Hafengeld einnehmen lassen. Das Rheinwerft soll bis zum Neuen Hafen fortgeführt werden. Im Neuen Hafen konnten die Schiffe nur Schutz vor gefährlichem Eisgang und Hochwasser finden, nicht aber Ladung aufnehmen oder löschen.



Rheinfront – um 1820

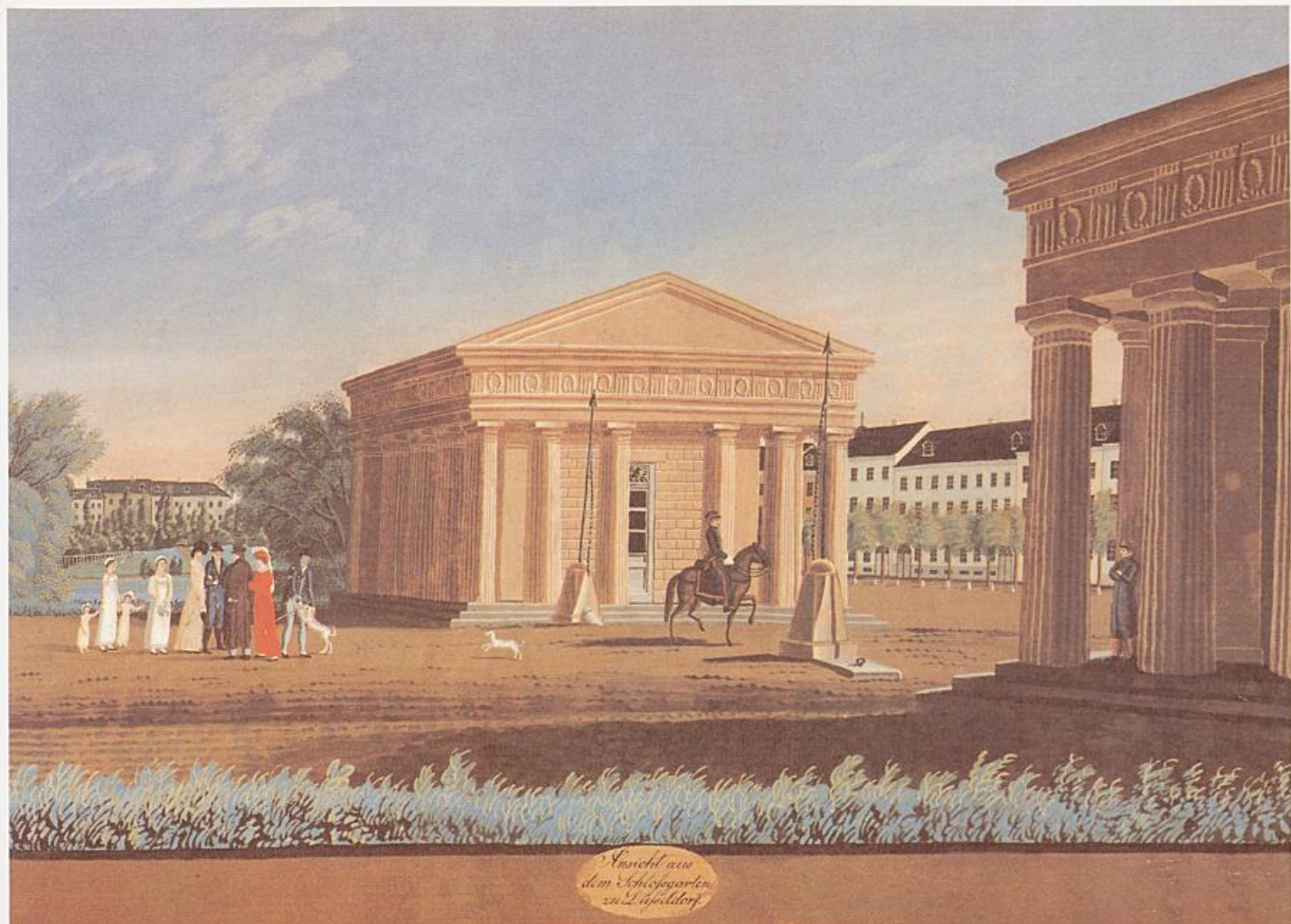
Deutlich erkennbar das während des Beschusses der Stadt 1794 durch die französischen Revolutionstruppen teilweise zerstörte und ausgebrannte, erst ab 1819 für die Kunstakademie wiederhergestellte Schloß; daneben das erhalten gebliebene Galeriegebäude.



Ansicht
Lupfelder von der
Rheinseite

Ratinger Tor – um 1820

Blick aus dem Hofgarten durch die 1811–1814 nach Plänen des Baudirektors Adolph von Vagedes errichtete und als Zollhaus genutzte klassizistische Stadttoranlage auf dem 1804 von Hofbaumeister Kaspar Anton Huschberger angelegten Boulevard Napoleon (Heinrich-Heine-Allee) mit der von Vagedes angeregt einheitlichen Bebauung.



Blick vom Botanischen Garten in die Mühlenstraße – um 1820

Zwischen den wohlproportionierten Häuserfassaden auf der Westseite der Heinrich-Heine-Allee hindurch über den Grabbeplatz fällt der Blick auf das 1764–1766 erbaute Statthalterpalais, das im 19. Jahrhundert Sitz des Regierungspräsidenten wurde. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist der Giebel des Jesuitenkollegs mit der ersten Sternwarte von Johann Friedrich Benzenberg zu erkennen; davor das zur 1622–1628

erbauten Jesuitenkirche St. Andreas gehörende, mit einer offenen Laterne bekrönte Mausoleum. Nach der Lambertuskirche (rechts im Bild) wurde das Mausoleum, dessen Errichtung Herzog Johann Wilhelm (1614–1653) testamentarisch verfügt hatte, zur zweiten Grablege der Fürsten in ihrer Residenzstadt Düsseldorf.

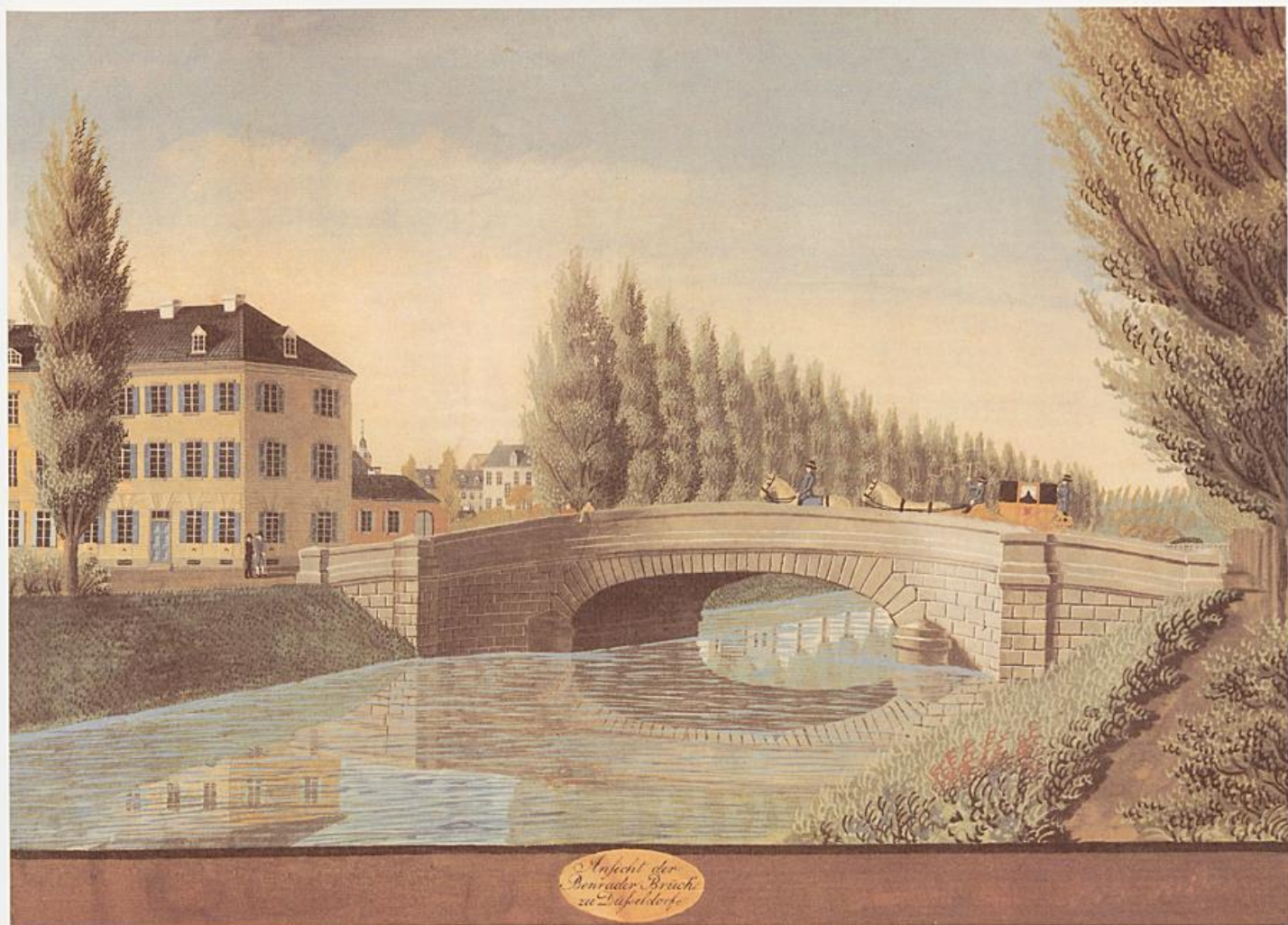


Ansicht aus
dem Behnischen
Garten

Benrather Brücke an der Königsallee – um 1820

Ende 1804 waren der von Huschberger geplante Düsselkanal und die parallel an seiner Ostseite verlaufende, von Weyhe mit holländischen Linden und italienischen Pappeln bepflanzte Königsallee fertiggestellt. Die Verbindung der Allee mit der Stadt stellten Brücken im Zuge der Elberfelder- und der Benrather Straße her. Der Bau der Benrather Brücke – zunächst

nur aus Holz, dann aber in klassizistischen Formen aus Stein errichtet – galt vor allem der Sicherstellung der wichtigen Verbindung zur Karlstadt. Exakt an jener Stelle, wo im Bild ein für das Düsseldorf jener Zeit typisches klassizistisches vornehmes Bürgerhaus steht, befindet sich heute das Gebäude der Dresdner Bank.

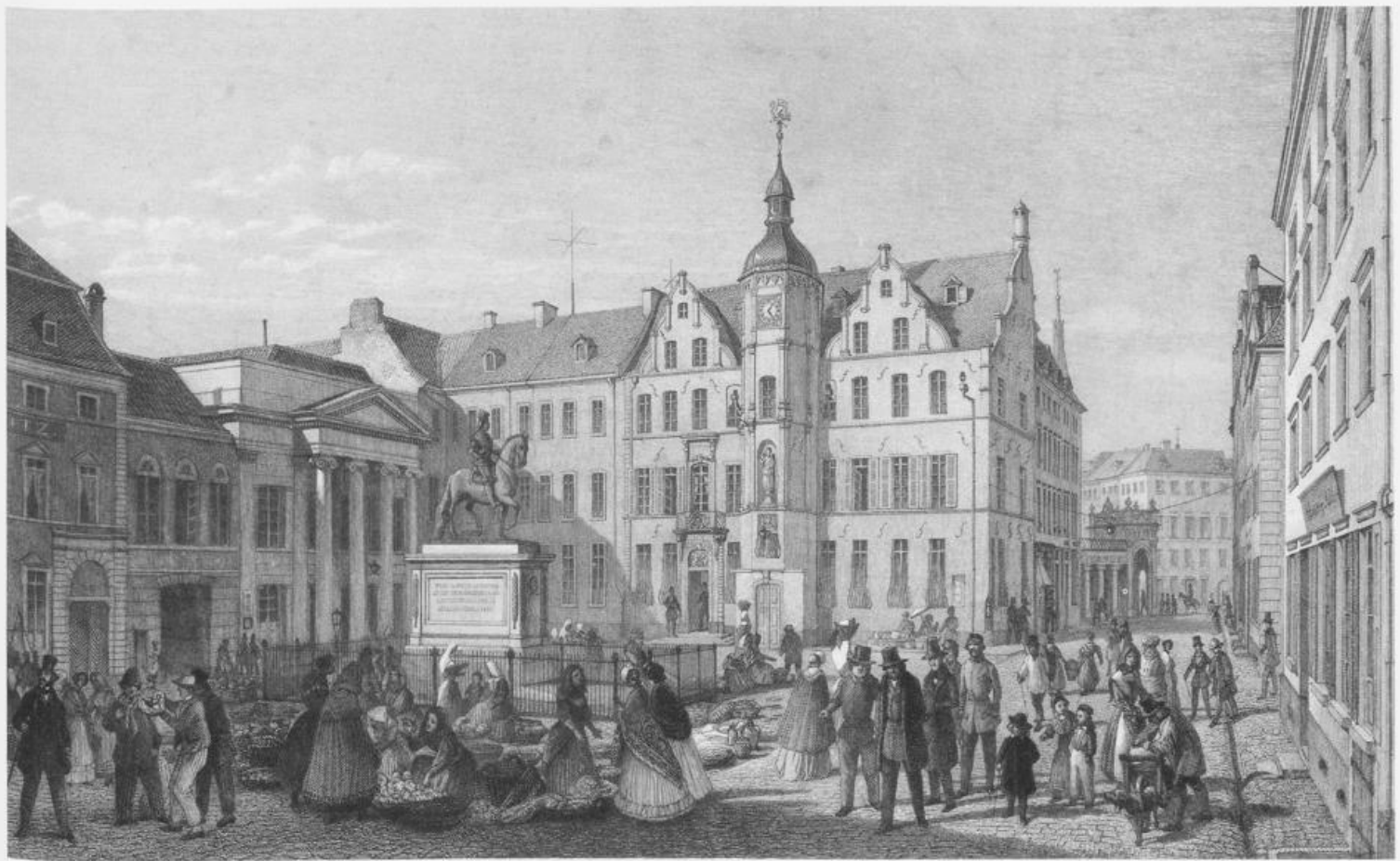


Ansicht der
Donau-Brücke
zu Lappach

Rathaus- und Marktplatz – 19. Jahrhundert

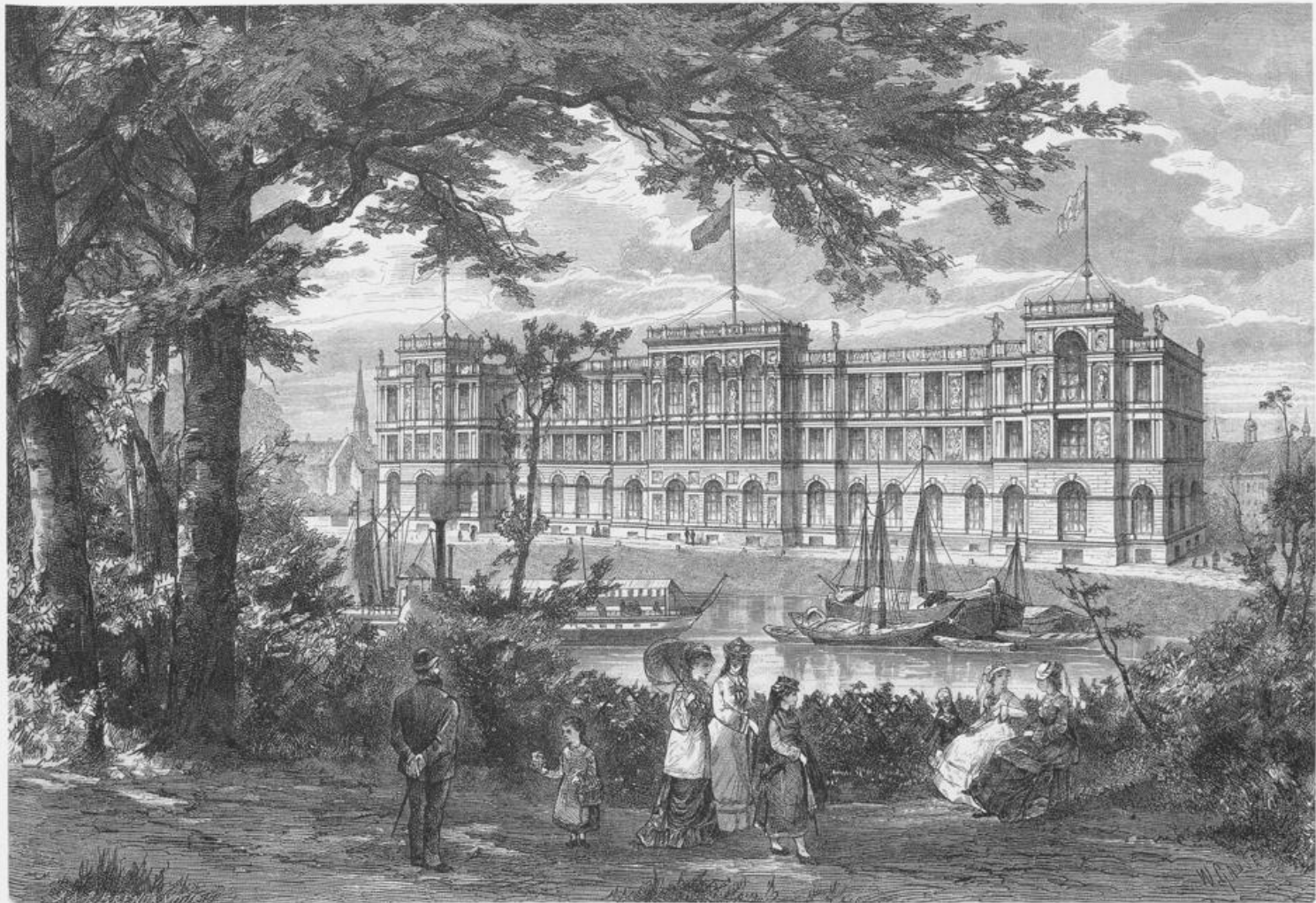
An der Nordseite das 1570–1573 von Heinrich Tußmann im Übergangsstil von der Gotik zur Renaissance erbaute und von Johann Joseph Couven im Auftrage des Kurfürsten Karl Theodor in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts umgebaute Rathaus mit dem sich anschließenden Kanzleigebäude. Das Gießhaus Grupellos auf der Westseite des Platzes wurde seit 1747 als Theater genutzt und noch 1832–1834 für den Theaterleiter Karl Leberecht Immermann umgebaut. Das sich anschlie-

ßende Eckhaus hatte der Hofbildhauer Gabriel von Grupello 1708 von Kurfürst Johann Wilhelm, dessen Reiterstandbild auf dem Markt er 1711 schuf, zum Geschenk erhalten. Nach Rückkauf und Erweiterung wurde das Haus 1768 Sitz des Gouverneurs, dessen bisheriges Domizil, das Gouvernementsgebäude auf der Thomasbastion der Zitadelle, 1762 abgebrannt war.



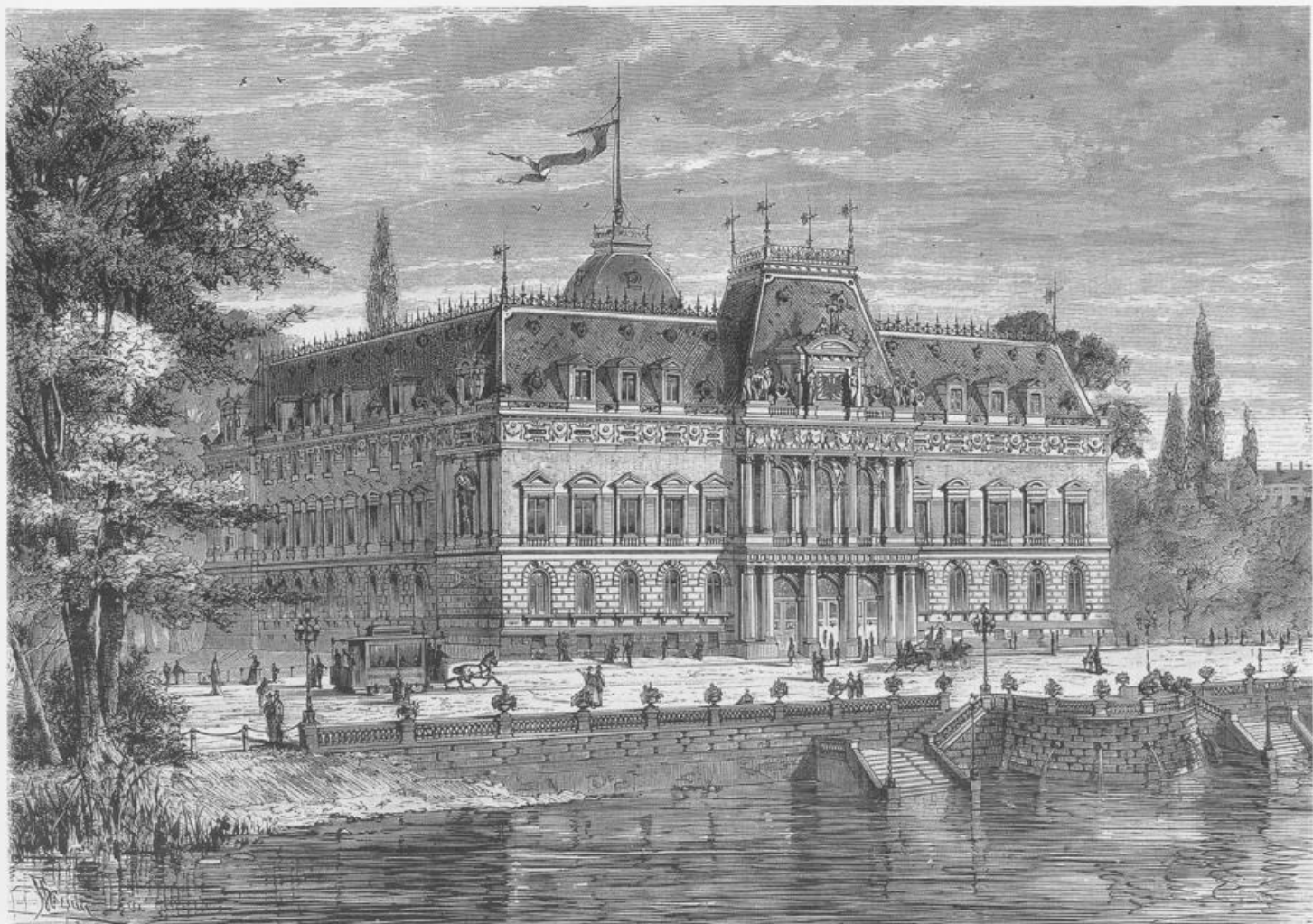
Kunstakademie am Sicherheitshafen – 1879

Von 1819 bis zum Brand im März 1872 im alten Schloß untergebracht, bezog die Kunstakademie 1879 ihr neues, am Sicherheitshafen im Stil der Neorenaissance errichtetes Gebäude, das bis heute ihr Domizil geblieben ist.



Ständehaus (Landtagsgebäude) am Schwanenspiegel – 1880

Nach vierjähriger Bauzeit konnte 1880 der Rheinische Provinzial-Landtag seinen im Stil der französischen Neorenaissance errichteten Neubau am Schwanenspiegel beziehen; nach sechs-jähriger Bauzeit wird 1988 der Landtag von Nordrhein-Westfalen seinen Neubau am Rhein beziehen.



Elberfelder- und Bolkerstraße – um 1830

Blick aus Richtung Elberfelder Straße über die Heinrich-Heine-Allee in die Bolkerstraße mit der Neanderkirche.



Königsallee – 1820

Blick vom Ananasberg, einem vom Gartenbaudirektor Maximilian Friedrich Weyhe im Hofgarten bei der Landskrone gestalteten Hügel, auf die Königsallee in Nord-Süd-Richtung.



