



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Eine Kunstreise auf dem Rhein von Mainz bis zur holländischen Grenze

Niederrhein

Klapheck, Richard

Düsseldorf, 1928

Sanierung der Altstadt vor dem Weltkriege

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51545](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51545)

Hittorff (1792—1867), Jakob August Kaufmann und Hofmann, geborene Kölner, bekleideten damals in Paris einflußreiche Stellungen, behielten aber ihre Beziehungen zur rheinischen Heimatstadt bei. Hofmann baute gemeinsam mit Felten außer anderem Unter Sachsenhausen Nr. 37 das 1912 abgetragene Palais für die Familie von Oppenheim und die Oppenheimsche Galerie in der Glockengasse. Die bedeutungsvollste baukünstlerische Persönlichkeit in Köln war indessen der begabte Hermann Pflaume aus Aschersleben. Wie Raschdorff war auch er Schüler der Berliner Bauakademie, aber er war strenger in seiner Architektur. Er baute den Kölner Patrizierfamilien vom Rath, Mevissen, Koenigs, Langen, Guillaume, Stein, Andreae, Pfeifer, Wahlen, Ölbermann u. a. stattliche Wohnbauten. An erster Stelle wäre das ebenfalls 1912 abgetragene Haus Deichmann vom Jahre 1867 am Domplatz zu nennen, dann aus dem Jahre 1860 in der neuen breiten Prachtstraße Unter Sachsenhausen das noch immer eindrucksvolle und für die ganze Zeit charakteristischste Gebäude des Schaaffhausenschen Bankvereins.

Das alles waren wohl neue Akzente im Kölner Straßenbild, aber an den engmaschigen Straßenbildern änderten sie nichts. Die Tatsache, daß Köln Festung blieb, behinderte seinen weiteren Ausbau und schloß die ausgebaute Stadt fest nach außen ab. Schon 1864 hatte Biercher Vorschläge ausgearbeitet, der Stadt Luft zuzuführen, da „die Quellen des Wohlstandes und der Steuerkraft unter dem ‚onus‘ der Festung leiden“. Biercher gab auch die Anregung für den Wallrafplatz, den Sammel- und Ruheplatz vor dem Eintritt in die schmale Hohe Straße, den Weyer ausführte. Alte, aufgelassene Hofanlagen und Klöster gaben neue städtebauliche Möglichkeiten zu breiteren Wohnstraßen und Plätzen; Laurenzplatz, Kasinoplatz, Appellhofplatz entstanden. Doch das waren nur erste Versuche des Aufatmens in der enggebauten Altstadt. Um 1880 fiel endlich der alte Mauerbering. Es entstanden, leider nicht in der glücklichsten Bauzeit des 19. Jahrhunderts, die Ringstraßen, von denen auch schon die Rede war (s. S. 136).

Aber mit den Ringstraßen hatte die Altstadt einstweilen noch immer nicht frische Luft, sondern an ihren äußersten Punkten nur fegenden Wind erhalten, als man die drei mächtigen Stadttore und den Dom freilegte. Wirklich Luft erhielt die Altstadt erst, als im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts Karl Rehorst als „Sanitätsrat“ der städtischen Bauverwaltung berufen wurde. Es entstand der Durchbruch vom Neumarkt zum Heumarkt, zur neuen Rheinbrücke, die Gürzenichstraße (s. S. 184 ff.) und die Bebauung „Im Dau“ (s. S. 143). Gleichzeitig wurde zur weiteren Entlastung der allzu schmalen alten Hauptverkehrsstraßen die neue breite Verbindung vom Neumarkt zur Breiten Straße, die Zeppelinstraße, angelegt. Auch hier waren zwecks einheitlicher Gesamtwirkung die gleichen Bedingungen gestellt wie bei der Gürzenichstraße, das Einhalten bestimmter Profilhöhen und Dachlösungen. Neumarkt und Breite Straße, Unter Sachsenhausen und ihre Fortsetzung, die Gereonstraße, schlossen sich mit neuen monumentalen Bank- und Geschäftshäusern dieser Bewegung an. Im einzelnen diese Bauwerke anzugeben, würde hier zu weit führen. Den Reichenspergerplatz schlossen stattliche Verwaltungsgebäude ein. Auf dem Hansa-



Köln — Bastei.

Ursprünglich Rheinstromfestungswerk, genannt „Caponniere“, 1924 ausgebaut von Wilhelm Riphahn.

ring entstand das Hochhaus von Jakob Koerfer usw. Die Ringe erhielten auch sonst nicht uninteressante baukünstlerische Bereicherungen. Genannt sei hier nur noch der so taktvoll dem Gelände der alten Bottmühle auf dem Ubierring sich anpassende Bau des Verkehrswissenschaftlichen Institutes der Universität von dem begabten Wilhelm Riphahn.

Der Fortfall der alten Stadtmauer war natürlich bedeutungsvoll für die Gestaltung der Rheinfront. Nördlich der Hohenzollernbrücke entfaltete sich eine breite, baumbestandene Promenade. Straff gegliedert breitet sich hinter ihr der Neubau der Eisenbahndirektion aus, eine wirkungsvolle Dominante der neuen Uferstraße zu Füßen des Domes. Diese strenge Note klingt weiter durch das Kaiser-Friedrich-Ufer in den Bauten, die sich seitlich um die Kunibertuskirche sammeln. Hell leuchtend steigt dann aus der Uferzeile auf Müller-Erkelenz' Klinkerbau mit dem hohen, mehrgeschossigen, breiten Giebel des Mittelrisalits für die Rheinische Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau, ein wenig fast zu monumental für die Wirkung der benachbarten Kunibertkirche, aber eine erfreuliche farbige Belebung der Uferfront. Und dort, wo der Deutsche Ring in das Kaiser-Friedrich-Ufer einmündet, erhebt sich dicht an der Uferwerft seit 1924 Wilhelm Riphahns „Bastei“, durch neue Konstruktionsmöglichkeiten in Eisen und Eisenbeton und daher neue künstlerische Ausdrucksmöglichkeiten ein interessanter Vertreter neuester Baukunst (Bild S. 234). Ursprünglich war die „Bastei“

ein altes Rheinstromfestungswerk, „Caponniere“ genannt. Riphahn hat den alten Turmstumpf beibehalten, und wie man um alte Stadttürme, wenn friedlichere Zeiten sie als Windmühlen umgestalteten, einen breiten Laufgang zog, so umkleidete man den Basteiturm in der Höhe mit einer geschützten Glasveranda. Aber neue Konstruktionsmöglichkeiten erlaubten dem Architekten ganz andere Ausladungen. Acht und einen halben Meter breit schwebt die Glasveranda in die Luft hinein. Nach der Stadt zu schmiegt sich das Treppenhaus dem Turmbau an. Höchst geschickt und überraschend ist auch die innere Raumlösung. Aus der weiträumigen Glashalle genießt man stromauf- und -abwärts prächtige Bilder auf Strom und Ufer; auf der gegenüberliegenden Rheinseite das Niederrheinische Dorf, der Rheinpark und die Ausstellungsbauten in Deutz; die drei schön geschwungenen Bogen der Hohenzollernbrücke; rechts das Kaiser-Friedrich-Ufer mit Dom und St. Kunibert; stromabwärts das industrielle Mülheim.

Südlich der Hohenzollernbrücke die Fortführung der breiten Uferstraße. Neben der Brücke wartet noch das Gelände niedergelegter Häuser auf die Bebauung. Hier, in nächster Nachbarschaft des Hauptbahnhofes, der Hauptverkehrsbrücke, des Stromes und des Bahnhofes der Rheinuferbahn, ist ein Börsen-Hotel- und Bürohaus geplant, das zwischen Brücke und dem Straßenzuge Bischofsgarten bis zum Domhof reichen wird. Die äußere Gestaltung des Gebäudes ist noch nicht entschieden. Sie hat an so hervorragender Stelle im Stadtbild am Strom vielen Forderungen Rechnung zu tragen, rechts dem Domchor, links dem Bild der Bürgerhäuser, auf dem Domhof der ganzen Platzanlage. Das in der Rheinfront benachbarte alte Stapelhaus und die Beachtung der Bauvorschriften der neuen Bürgerhäuser zu Füßen Groß-St.-Martins mögen richtunggebend sein (s. S. 48). Daß Köln kein eigenes Börsengebäude hat, ist wieder die Folge seiner engmaschigen Bebauung, der Festung, das Fehlen eines geeigneten Geländes in der Altstadt.

Das Börsenneubauprojekt ist schon älteren Datums. Schumacher nahm es auf in seinen Stadtbebauungsplan; damit kommen wir zum werdenden neuen Köln. Was Rehorst mit dem Durchbruch der Gürzenichstraße und der Zeppelinstraße angestrebt hat, was der Weltkrieg unterband, muß, und zwar unter ganz anderen Verhältnissen, weitergeführt werden: die Altstadt muß Luft erhalten. Es ist keine einfache Aufgabe, hier Forderungen des Verkehrs mit der Rücksicht auf alten baukünstlerischen Bestand in Einklang zu bringen, denn das Altstadtgebiet zwischen Hohenzollern- und Hängebrücke am Rhein ist „ein Stück Erde, das in deutschen Landen an geschichtlicher Würde und an bildmäßiger Kraft kaum seinesgleichen hat“. Da sind wichtige Fragen, die in der Altstadt beantwortet sein wollen: Gestaltung der Domumgebung, der Rathausumgebung, des neuen Gürzenichplatzes, des Heumarktes, des linksrheinischen Brückenkopfes und schließlich des linken Rheinufers zwischen Hohenzollern- und Hängebrücke. Was für alle diese Fragen Fritz Schumacher vorschlägt, ist höchster Beachtung wert und zeugt von dem tiefen Ernst, mit dem dieser feinsinnige und denkende Hamburger Baukünstler die hier gestellten Probleme angreift.

Immer bleibt im heutigen Zustande der Dom zu Köln durch den verhängnis-