

Ein freies und modernes Rheinufer für das alte Köln!

**Die Umgestaltung des Kölner Altstadtufers im Zuge der Neuordnung
der Kölner Hafenanlagen und des Ausbaus der Rheinuferstraße**

INAUGURAL-DISSERTATION
zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophischen Fakultät
der Universität zu Köln

Kunsthistorisches Institut
Abteilung Architekturgeschichte

Vorgelegt von Ute Beatrix Sardemann
aus Wesel

Köln, September 2016

Erster Referent: Prof. Dr. Udo Mainzer
Zweiter Referent: Prof. Dr. Dr. Günther Binding

Tag der mündlichen Prüfung: 02.07.2014

Vorwort

Die vorliegende Arbeit ist die leicht überarbeitete Fassung meiner Dissertation, die im Sommersemester 2014 von der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln angenommen wurde. Die mündliche Prüfung in Form der Disputation im Fach Kunstgeschichte hat am 2. Juli 2014 stattgefunden.

Mein Dank gilt an erster Stelle Herrn Prof. Dr. Udo Mainzer. Er war dazu bereit, diese viele Jahre nach meiner Magisterprüfung entstandene Dissertation zu betreuen. Für sein Vertrauen, seine Ermutigungen und seine inhaltlichen Anregungen bin ich ihm sehr verbunden. Ebenfalls danke ich Herrn Prof. Dr. Dr. Günther Binding, der sich als Zweitgutachter zur Verfügung gestellt hat. Mit Anerkennung erwähnen möchte ich sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Archiven, Bibliotheken und den Fachämtern der Stadt Köln, die mir bei meinen Recherchen mit großer Hilfsbereitschaft entgegengekommen sind. Schließlich gilt mein besonderer Dank meinen Freunden, allen voran Doris von der Horst und André Dumont. Sie haben mich mit ihren Ermunterungen, mit ihrer steten Bereitschaft zur kritischen Diskussion und mit der Durchsicht des Textes unterstützt.

Köln, im September 2016

Ute Beatrix Sardemann

Inhalt

Inhalt	5
1 Einleitung	7
1.1 Themenstellung und Aufbau der Arbeit	7
1.2 Forschungslage	12
1.3 Literatur- und Quellenlage	18
2 Die Kölner Ufersituation im 19. Jahrhundert	23
2.1 Die Entwicklung der Kölner Uferregion vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis in die frühen 1880er Jahre	23
2.2 Die funktionalen und verkehrlichen Defizite der Kölner Ufersituation	38
3 Die Planung der altstädtischen Uferumstrukturierungen	47
3.1 Die konzeptionellen Auseinandersetzungen über die Uferneuordnungsziele im Kontext der Lösung der Hafefrage und vorgezogene Ausbauarbeiten am altstädtischen Ufer	47
3.1.1 Die uferbezogenen Ziele des Stadterweiterungswettbewerbs von 1880	47
3.1.2 Militärische und eisenbahntechnische Restriktionen	50
3.1.3 Die Uferfrage im Spannungsfeld stadtinterner Interessenkollisionen und die Installierung der Hafefreform-Kommission	53
3.1.4 Strombau- und höhentechnische Voraussetzungen und Klärungen	56
3.1.5 Die im Jahre 1884 entwickelten Projekte zur Lösung der Kölner Hafef- und Uferfrage	60
3.1.6 Die Planung der ersten altstädtischen Ufererweiterungen und die Ausbauplanung für den Leystapel und die Holzwerft	63
3.1.7 Die Entscheidung der Stadt für das Südprojekt	65
3.1.8 Die ersten altstädtischen Werfterweiterungen, der Ausbau des Leystapels und die Freistellung der Schiffbrückenachse	69
3.2 Die Uferumgestaltungen im Rahmen der Ausbauplanung für die Hafef- und Werft-Anlagen	76
3.2.1 Grundlegende Klärungen mit den beteiligten staatlichen Behörden	76
3.2.2 Die im Jahre 1891 bewilligte Ausbauplanung	79
3.2.3 Die ersten Überlegungen für die zukünftige Verwendung der städtischen Flächenressourcen vor der nördlichen Hälfte des Altstadtufers	82
3.3 Vorkehrungen für den Anschluss der altstädtischen Gebäude und Quartiere an die geplante Uferstraße und die Freilegung Groß St. Martins als Sonderfall	86
3.3.1 Die vorbereitenden Maßnahmen auf der Altstadtseite im Zusammenwirken von Verkehrsverbesserungen und Sanierungsabsichten	86
3.3.2 Verkehrsbedingte Aufweitungsplanungen und die Freilegung der Ostteile Groß St. Martins	89
3.4 Die endgültige Straßenplanung und die Konzeptionen für die neue Stadtfront entlang der nördlichen Hälfte des Kölner Altstadtufers	92
3.4.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	92
3.4.2 Die Planungen für das Uferdrittel im Norden der Trankgassenachse	95
3.4.3 Die Planungen für die Frankenwerft	102
3.4.4 Hafeffront und Stadtfront. Die damaligen Neuformulierungsziele für das altstädtische Uferbild im Vergleich	107

4 Die Fertigstellung der altstädtischen Straßen- und Werftbauten und ihre späteren Ergänzungen	113
4.1 Die linksrheinischen Uferumbauten im Überblick	113
4.2 Die Umrüstung der auf der Innenseite des Hafenbeckens gelegenen Uferzone	117
4.3 Die endgültigen Ausbauten vor der nördlichen Altstadtälfte und die Fertigstellung der Gesamtausbaumaßnahmen	118
4.4 Die neue Uferstraße und der städtische und regionale Schienenverkehr	126
4.5 Funktionale und gestalterische Charakteristika der altstädtischen Uferzonen sowie Nachrüstungen und Ergänzungen in den Jahren nach ihrer Fertigstellung	131
5 Die bauliche Entwicklung am Ufer der alten Stadt. Konzeptänderungen, Projekte und ausgeführte Bauten	135
5.1 Die Veränderungen auf der Stadtseite des neuen Verkehrshafens	135
5.2 Der Leystapel und sein Hinterland im Fokus kommunaler Großprojekte (Hauptmarkthalle und Brückenfrage)	138
5.3 Die Entwicklung entlang der Frankenwerft	147
5.3.1 Der Umbau des Stapelhauses	147
5.3.2 Die Uferfront des Martinsviertels	157
5.3.3 Das Hotel- und Börsenprojekt auf der Südseite der linksrheinischen Rampe der Hohenzollernbrücke	179
5.4 Die Entwicklung entlang des altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufers	184
5.4.1 Das Kaiser-Friedrich-Ufer als Standort für den gehobenen Einfamilienhausbau	184
5.4.2 Die Neubauten der Kirchengemeinde St. Kunibert	194
5.4.3 Das südliche Kaiser-Friedrich-Ufer und die Neubaumaßnahmen der Königlichen Eisenbahndirektion Köln	196
5.4.4 Das letzte freie Grundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer und der Neubau der Rheinischen AG für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation	207
5.5 Die städtische Straßenbrücke anstelle der Schiffbrücke und die Überlegungen zur baulichen Fassung der altstädtischen Brückenrampe	213
6 Zusammenfassung und Ausblick	233
7 Anhang	249
7.1 Literaturverzeichnis	249
7.2 Abkürzungsverzeichnis	260
7.3 Straßenkonkordanz	260
7.4 Abbildungen	261

1 Einleitung

1.1 Themenstellung und Aufbau der Arbeit

Die Neuordnung der überkommenen Uferverhältnisse gehörte in alten Flusstädten zu den planerischen Herausforderungen des späten 19. Jahrhunderts. Diese Umstrukturierungen gingen meist mit dem Ausbau neuer Häfen einher, durch die der Flusshandel an die stromseitige Peripherie der historischen Städte verlagert wurde. Eine effiziente Schienenerschließung sowie moderne Umschlag- und Lagereinrichtungen gehörten zum obligatorischen Programm der neu errichteten Hafenanlagen. Von den hafengewerblichen Nutzungen entlastet, wurden die alten Ufer einer durchgreifenden Modernisierung unterzogen. Sie schlug sich in stromseitigen Erweiterungen, Anhöhungen und in der Schaffung durchgehender Uferstraßen nieder. Die neuen Uferstraßen wurden zum wichtigen Rückgrat der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung der Städte, die sich in diesen Jahrzehnten über ihre historischen Grenzen hinaus erweiterten. Dort, wo es die örtlichen Umstände erlaubten, wurden die uferbegleitenden Straßen mit Baumreihen ausgestattet, die den Bürgern das Flanieren am Fluss erlaubten. Die Promenadenstraßen, zeitgemäße Anlagen für die Personenschiffahrt und sinnfällige bauliche Veränderungen entlang der Stadtfrenten trugen zu einer repräsentativen Aufwertung der Uferbilder bei, denen bei historischen Flusstädten traditionell eine starke identitätsstiftende Funktion zukam.

Auch in Köln bildete die Verlagerung der Hafennutzungen vom Ufer der alten, auf der linken Rheinseite gelegenen Stadt die Voraussetzung für eine Neustrukturierung der bisherigen Ufersituation. Eine weitere Grundbedingung in der im Jahre 1815 zur preußischen Festung erklärten Stadt war die Neuregelung der Kehlbefestigungsfrage, denn Köln wurde nicht nur auf seiner Außenseite, sondern auch auf seiner nahezu drei Kilometer langen Stromseite von Verteidigungseinrichtungen eingeschlossen. Nach langen Verhandlungen über die Auflassung der landseitigen Festungsanlagen hat Köln im Jahre 1880 einen städtebaulichen Wettbewerb für eine `Neustadt` ausgelobt, die die alte Stadt von Ufer zu Ufer halbringförmig umgeben sollte. Schon damals wurden von den Teilnehmern Vorschläge zum Ausbau eines neuen Hafens eingefordert, dessen Standort im Stadterweiterungsgebiet vorgesehen war. Nach dem Abriss der alten Hafeneinrichtungen und einiger am Ufer gelegenen Gleisanlagen sollten das altstädtische und das neustädtische Ufer eine durchgehende Rheinuferstraße erhalten. Im Jahre 1898 konnte der Rheinauhafen als neuer Kölner Handelshafen in Betrieb genommen werden. Es gehörte zu den Kölner Besonderheiten, dass sich das Hafenbecken, anders als ursprünglich geplant, vor dem südlichen Uferdrittel der alten Stadt erstreckte. Die auf seiner stromseitig vorgelagerten Halbinsel errichteten Hafenhochbauten definierten diesen Teil der Kölner Flussfront auf markante Weise neu.

Zum Zeitpunkt der Hafeneröffnung war die Stadterweiterung, die als das Hauptwerk des von 1881 bis 1898 als Kölner Stadtbaumeister und Ingenieur der Stadterweiterung tätigen Josef Stübbers gilt¹, bereits in großen Zügen vorangeschritten. Auch die Planungen der altstädtischen Uferumbauten, die weit über die Schaffung einer Uferstraße hinausgingen, waren in Teilen bereits ausgeführt beziehungsweise harrten nun – einschließlich umfangreicher architektonischer Veränderungen entlang der alten Stadtfront – ihrer Umsetzung. Aus Anlass der feierlichen Einweihung des Rheinauhafens würdigte Stübber den Hafen selbst und die im Werden begriffene Neuordnung des altstädtischen Ufers als „Krönung des großen Unternehmens einer Umgestaltung des Stadtplanes“², durch den das Gesamtwerk der Kölner Stadterweiterung erst zu einem Abschluss gelange.

Die Forschung hat sich mittlerweile eingehend mit der Entstehung der ringförmigen Kölner Neustadt und mit dem Ausbau des Rheinauhafens auseinandergesetzt.³ Eine grundlegende Untersuchung der Uferveränderungen vor der alten Stadt steht dagegen aus. Damit fehlt die Aufarbeitung eines wichtigen Teils des zeitgenössisch als Gesamtaufgabe verstandenen Maßnahmenbündels zur Erweiterung und Ertüchtigung der alten Stadt. Dies ist umso bedauerlicher, als damals die entscheidenden Weichen für die in ihren Grundzügen nach wie vor gültige Ausformung des altstädtischen Kölner Ufers gestellt wurden. Die vorliegende Arbeit möchte diese Lücke schließen, indem sie die Voraussetzungen sowie die Planung und Ausführung der altstädtischen Uferumgestaltungen rekonstruiert. Im Bereich des der alten Stadt vorgelagerten Rheinauhafens legt sie ihren Schwerpunkt auf den auf der Innenseite des Hafenbeckens gelegenen, ursprünglich auf die historische Situation der Stadt zurückgehenden Uferverlauf.⁴

Der zeitlich gespannte Bogen setzt ein mit dem Aufkommen der Idee von einem `freien und modernen´ Ufer vor dem alten Köln. Dieses Bedürfnis entwickelte sich aus einer wachsenden Unzufriedenheit mit den unhaltbaren Zuständen in der Kölner Uferregion, die von Festungsaufgaben, mangelhaften Hafen- und Verkehrsbedingungen und vielen weiteren Beeinträchtigungen bestimmt wurde. Nachgezeichnet wird der keineswegs geradlinig verlaufende Werdegang dieser Forderungen, die sich aus zahlreichen Abhängigkeiten von staatlichen Hoheitsträgern und von deren besitzrechtlichen Ansprüchen an das Ufer lösen mussten. Jedoch hatten sich diese Wünsche auch gegenüber stadtinternen Widerständen zu behaupten. Bei der Darstellung dieses von Konfrontationen gekennzeichneten Prozesses legt die vorliegende Arbeit Wert darauf, die Rolle der Beteiligten, seien es die preußischen Behörden, die örtlichen Interessenvertretungen oder die Uferanrainer, genau zu beleuchten. Besondere Aufmerksamkeit gilt den Aktivitäten der Kölner Verwaltung und der Bedeutung der Kölner Stadtverordneten, wobei die politische Willensbildung als ein das Verwaltungshandeln maßgeblich beeinflussender Faktor auch bei dem weiteren Verfolgen der altstädtischen Uferfragen und -planungen ausdrückliche Berücksichtigung findet.

1 Kier 2007, S. 71.

2 Hafen- und Werftanlagen in Köln 1898, S. 247.

3 Siehe hierzu die Ausführungen zur Forschungslage in Kap. 1.2.

4 Hiltrud Kier hat in einem Vortrag über die Entwicklung des Kölner Rheinufer seit 1945 die auf der Stadtseite des Hafenbeckens gelegene Partie als den „inneren städtischen Bereich der Rheifront“ bezeichnet, um angesichts der Lage des Rheinauhafens entstehende Unklarheiten bei der Verwendung des Kölner Uferbegriffs zu vermeiden (Kier 1978a, S. 254).

Die Möglichkeiten zur Umgestaltung des Ufers vor der alten Stadt waren von der Lösung der Kölner Hafenproblematik und von der Klärung etlicher, auch die uferseitigen Belange des benachbarten Stadterweiterungsgebietes betreffenden Fragestellungen abhängig. Dieser Gesamtkontext muss bei der entwicklungsgeschichtlichen Betrachtung der Bestrebungen, das altstädtische Ufer zu modernisieren, beachtet werden. Darüber hinaus wurde das Ufer des alten Köln in Bezug auf viele planungs- und ausbautechnische Faktoren nun nicht mehr als isoliertes Phänomen, sondern als Teil eines über die bisherigen Grenzen hinausreichenden Ganzen verstanden. Auch dies erfordert eine Perspektive, die räumlich über den eigentlichen Untersuchungsgegenstand hinausgreift. Zumindest am Rande sind auch die damals über das Stadterweiterungsgebiet hinaus vorgenommenen verwaltungstechnischen Erweiterungen des linksrheinischen Stadtgebietes zu berücksichtigen, durch die der Wunsch nach einer Rheinuferstraße auf weitere Uferpartien ausgedehnt wurde. Dadurch erfuhren die Lösung der Hafenfrage und der von ihr abhängigen altstädtischen Uferprobleme in verkehrlicher Hinsicht einen erhöhten Nachdruck.

Vor dem Hintergrund dieser zeitgenössischen Rahmenbedingungen verfolgt die vorliegende Arbeit, wie die Lösung der altstädtischen Uferfragen im Zuge vieler Einzelschritte konkrete Formen angenommen hat. Dabei wird den komplexen Anforderungen an den Umbau der Ufersituation, die durch ihre spezifischen Bedingungen auf der Flussseite und durch die Besonderheiten des stromnahen Stadtkörpers auf der Stadtseite geprägt war, Rechnung getragen. Die damals im Einzelnen zu bewältigenden technischen, wirtschaftlichen und städtebaulich-architektonischen Aspekte dieser Aufgabe und ihre Wechselwirkungen haben das inhaltliche Spektrum dieser Untersuchung vorgegeben.

Thematisiert werden unter anderem die Klärung der uferseitigen Eigentumsverhältnisse, die Ansprüche an neue Kehlbevestigungseinrichtungen, die strombau- und höhentechischen Besonderheiten der altstädtischen Ufererweiterungen sowie die speziellen Eigenheiten der neuen Werftausbildung und -belegung. Des Weiteren werden die Profilierung und Grünausstattung der Uferstraße sowie verkehrsfunktionelle und finanzierungstechnische Kennzeichen des Uferstraßenausbaus angesprochen. In die Betrachtung einbezogen werden auch die Maßnahmen, mit denen die ufernahen Bereiche der alten Stadt an die stromseitigen Veränderungen und an die Neuorientierung der Erschließungssituation auf der Uferseite angepasst werden sollten. In diesem Zusammenhang wird der Frage nachgegangen, welche Erneuerungsimpulse die Planer damals von einer großen Uferstraße für die in deren mittelbarer Nähe gelegenen Partien der alten Stadt erhofften.

Die damaligen Planungen brachten – wenn auch in unterschiedlicher Intensität – Konsequenzen für den uferseitigen Baubestand der alten Stadt und für die dortigen Nutzungsstrukturen mit sich. Eine besonders große Rolle spielten dabei die schon erwähnten, einen beachtlichen Teil des altstädtischen Ufers betreffenden Areale, die bislang von Hafen- und Schieneneinrichtungen belegt waren. Gerade hier eröffnete sich die Chance, die Front der seit jeher wegen der Schönheit ihres Flusspanoramas gerühmten Stadt neu zu formulieren. Rückblickend ist von besonderem Interesse, wann und mit wel-

chen Zielsetzungen solche hochbaurelevanten Erwägungen in den Planungsprozess einbezogen worden sind und welchen Wandel diese Konzepte im Laufe der Jahre erfahren haben. Da die Umsetzung der geplanten Neubauten maßgeblich von den Besitzverhältnissen abhing, legt die vorliegende Arbeit besonderen Wert auf die Darstellung der eigentümer- beziehungsweise bauherrenorientierten Interessen. Denn nur auf diesem Wege lässt sich klären, warum sich die städtischen Vorstellungen an einigen Stellen der altstädtischen Uferfront erfolgreich realisieren ließen, während dies an anderen Stellen nicht gelang. Um das damalige 'Investitionsklima' in der neu erschlossenen Uferlage zu erfassen, berücksichtigt diese Arbeit auch Projekte, die nicht zur Ausführung gekommen sind.

Der Umbau der altstädtischen Uferzone und der Ausbau der Rheinuferstraße sind im Jahre 1900 abgeschlossen worden. Allerdings hat es in den Jahren nach der eigentlichen Baufertigstellung insbesondere am altstädtischen Ufer zahlreiche Nachrüstungen gegeben, die in die Betrachtung einbezogen werden. Auch die Hochbautätigkeit am altstädtischen Uferstrand hat zu einem großen Teil erst nach der Inbetriebnahme der neuen Uferstraße eingesetzt. Die Neubauten sind entsprechend zeitversetzt fertiggestellt worden. Den noch nicht realisierten Hochbauplanungen und -projekten schien der Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Sommer des Jahres 1914 zunächst nur ein vorläufiges Ende zu setzen. Im Nachhinein haben sich die Kriegsjahre mit der für einige Jahre zum Erliegen gekommenen Bautätigkeit jedoch als einschneidende Zäsur erwiesen. Nach dem Ende des Krieges sind die noch offenen hochbaubezogenen Fragen unter anderen kommunalpolitischen, bauwirtschaftlichen sowie stadtbau- und architekturästhetischen Bedingungen weiterverfolgt worden.⁵ Deshalb nimmt die vorliegende Arbeit als obere Zeitgrenze die Jahre um den Ausbruch des Ersten Weltkrieges an.

Anzusprechen sind des Weiteren die für Köln als Flussstadt bedeutenden Brücken, auch wenn die im frühen 20. Jahrhundert entstandenen beiden altstädtischen Rheinbrückenneubauten nicht ursächlich mit den Ufermodernisierungen in Zusammenhang gestanden haben. Jedoch haben die Brücken mit ihren stadtseitigen Einmündungen Einfluss auf ihre Umgebung genommen und als den Fluss querende Bauwerke die Uferwirkung und -wahrnehmung mitbestimmt. Die Dombrücke war als erste feste Kölner Brücke bereits nach der Mitte des 19. Jahrhunderts als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke erbaut worden. Sie wurde durch den Staat in den Jahren von 1910 bis 1911 an gleicher Stelle durch die noch heute existierende Hohenzollernbrücke ersetzt. Der Stadt wurde dabei kein Mitspracherecht bei der Wahl des Brückenträgers und bei der architektonischen Ausgestaltung der Brücke zugestanden. Ihr gesellte sich die im Jahre 1915 eröffnete städtische Straßenbrücke zu, die als Vorgängerin der heutigen Deutzer Brücke zwischen dem alten Köln und dem rechtsrheinischen Deutz vermittelte. Dieses kommunale Brückenprojekt hat die Stadt bis zu seiner Fertigstellung viele Jahre lang eingehend beschäftigt. Daher erhält es in der vorliegenden Arbeit gegenüber der staatlichen Hohenzollernbrücke eine größere Gewichtung.

5 Siehe zu den sich allgemein unter dem ab 1917 amtierenden Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer ändernden und insbesondere nach dem Kriegsende zum Tragen kommenden neuen Planungsansätzen: Carl-Wolfgang Schümann: Adenauers Ansichten zur Architektur im Spiegel der Akten. In: Hugo Stehkämper (Hrsg.): Konrad Adenauer. Oberbürgermeister von Köln. Köln 1976, S. 155-166.

Bei den Überlegungen zum Aufbau der vorliegenden Arbeit hat sich zunächst die Frage gestellt, wie die spezifische Ausgangslage am altstädtischen Ufer vor der Inangriffnahme der Modernisierungsplannungen hinreichend beschrieben werden könnte. Ihre topografischen und funktionalen Eigenheiten haben zum einen die Voraussetzungen für die zunehmenden Probleme in der Kölner Uferregion gebildet. Zum anderen haben sie den Rahmen für viele der im Zuge der Planung zu bewältigenden Teilaufgaben abgesteckt. Diese Besonderheiten sind im Wesentlichen auf die Kölner Uferentwicklung des 19. Jahrhunderts zurückzuführen. Deshalb wird der Arbeit in dem auf die Einleitung folgenden zweiten Kapitel ein Kurzabriss über die Veränderungen, die die historisch überlieferte Ufersituation seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts erfahren hat, vorangestellt. Dabei werden auch die während dieser Zeit zum Teil eng mit den Uferbedingungen und der Flusslage korrespondierenden Entwicklungen am stromseitigen Rand der alten Stadt aufgezeigt, deren Charakteristika auf vielfältige Art als Vorgaben in die Planung eingeflossen sind. Es folgt eine kurze Analyse der sich seit den 1870er Jahren abzeichnenden Konflikte in der Kölner Uferregion. Ihre Zuspitzung führte schließlich zur Aufnahme einer zukunftssträchtigen Hafenzulassung in das Programm des Stadterweiterungswettbewerbs.

Das dritte Kapitel setzt ein mit den im Jahre 1880 formulierten uferbezogenen Zielen des Kölner Stadterweiterungswettbewerbs und rekonstruiert die Entwicklung in chronologischer Abfolge. Dadurch sollen das schrittweise Vorgehen in der Uferfrage vor dem Hintergrund des noch bis zum Jahre 1888 Jahre andauernden Streits um die Hafenzulassung sowie die einzelnen Klärungs- und Genehmigungsstadien des Planungsprozesses nachvollziehbar werden. Das Kapitel verfolgt die Planungen bis zum Jahre 1898, als die letzten Dispositionen für die Umgestaltung des altstädtischen Ufers im unmittelbaren Vorfeld der Verlagerungen der Hafennutzungen in den Rheinauhafen getroffen wurden. Da die Ertüchtigungen des altstädtischen Rheinufers bereits vor dem Jahre 1888 eingesetzt haben, werden diese vorab ausgeführten Arbeiten im Interesse der Chronologie bereits in diesem Abschnitt der Arbeit vorgestellt, auch wenn dadurch der Rahmen eines den eigentlichen Planungen vorbehaltenen Untersuchungsteils gesprengt wird. Die im Vorfeld der Hafenzulassung zuletzt vorgenommenen Planungen haben sich mit der Konkretisierung der städtebaulichen und hochbaurelevanten Ausbildung der altstädtischen Uferfront befasst und damit entscheidende Aussagen darüber getroffen, wie sich die alte Stadt in Zukunft auf ihrer Uferseite präsentieren wollte. Dies wird zum Anlass genommen, an das Ende des Kapitels einen kurzen Vergleich dieser neu definierten altstädtischen `Stadtfront` mit der große Teile des altstädtischen Uferbildes bestimmenden `Hafenfront` zu stellen.

Das vierte Kapitel widmet sich den Arbeiten zur Fertigstellung und Ausrüstung der altstädtischen Werftzone sowie zum Ausbau der Rheinuferstraße und der sie begleitenden öffentlichen Grünanlagen. Zur besseren Orientierung werden die am altstädtischen Ufer in vielen Einzelschritten vorgenommenen Ausbaumaßnahmen noch einmal in den Gesamtkontext der über die Grenzen der Altstadt hinausgreifenden Umgestaltung des linken Rheinufers eingeordnet. Der Schwerpunkt liegt auf den

einzelnen altstädtischen Uferabschnitten mit ihren jeweiligen werft- und straßenausbautechnischen Besonderheiten. Ein Unterkapitel befasst sich mit der Entwicklung der Uferstraße zu einer Trägerin des schienengebundenen öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, der einen wichtigen Teilaspekt der damaligen Modernisierungsmaßnahmen gebildet und insbesondere die Planung und Nachrüstung der Uferstraße in nicht unerheblichem Maße beeinflusst hat.

Das fünfte Kapitel beschäftigt sich mit der städtebaulichen und architektonischen Entwicklung auf der stadtzugewandten Seite der neuen Rheinuferstraße. Auch hier orientiert sich die Darstellung an den einzelnen, in unterschiedlicher Weise von Veränderungen betroffenen Abschnitten des langen altstädtischen Ufers. In diesem Zusammenhang werden auch einige gravierende, erst nach der Fertigstellung der Uferstraße vorgenommene Revisionen der bisherigen Ziele für die Ausgestaltung der zentralen Uferfront behandelt. An einigen Stellen geht dieses Kapitel auch auf Neubauten ein, die nicht unmittelbar an der neuen Uferstraße lagen, jedoch im Kontext der Uferveränderungen errichtet worden sind. Die thematische Einbindung der beiden altstädtischen Brückenneubauten erfolgt in diesem Kapitel jeweils im räumlichen Zusammenhang mit den Uferbereichen, die von den Brückeneinleitungen betroffen waren. Das Projekt der städtischen Straßenbrücke wies planungsgeschichtlich allerdings Besonderheiten auf. Die konkrete Auseinandersetzung mit dem geeigneten Brückentypus und mit einer angemessenen architektonischen Fassung der Brückenrampen auf beiden Rheinseiten setzte erst etliche Jahre nach der Trassenfestlegung ein. Damit erlangte diese große, über den Fluss hinweggreifende Bauaufgabe eine Dimension, die auch der Suche nach einer adäquaten altstädtischen Brückeneinleitung innerhalb der am linken Rheinufer vor sich gehenden baulichen Veränderungen einen absoluten Sonderstatus einräumte. Um dem gerecht werden zu können, wird diese Entwicklung am Ende des fünften Kapitels in einem eigenen Unterabschnitt behandelt. In einem abschließenden Kapitel werden die Ergebnisse dieser bewusst sehr detailliert angelegten Fallstudie, der an einer größtmöglichen Annäherung an die zeitgenössischen Planungs- und Umsetzungsbedingungen gelegen ist, zusammengefasst.

1.2 Forschungslage

An erster Stelle sind die oben bereits kurz erwähnten Forschungsbeiträge zu den zeitgenössischen Kölner Planungen anzuführen, die im zeitlichen und inhaltlichen Zusammenhang mit den altstädtischen Ufermodernisierungen standen. In Bezug auf die Kölner Stadterweiterung ist allen voran Hiltrud Kiers im Jahre 1978 veröffentlichte Grundsatzarbeit über die Planung und Ausführung der Kölner Neustadt zu nennen.⁶ Diese Untersuchung hat auch die rheinseitig gelegenen Partien des Stadterweiterungsgebietes erfasst. Darüber hinaus hat sie etliche Informationen über Planungsfaktoren bereitgestellt, die auch für die zeitgenössischen Dispositionen am altstädtischen Ufer von Bedeutung gewesen sind. Weitere Beiträge, die sich mit der Kölner Stadterweiterung und mit dem durch sie ausgelösten

6 Hiltrud Kier: Die Kölner Neustadt. Planung, Entstehung, Nutzung. Düsseldorf 1978 [Kier 1978b]. Siehe auch das später publizierte Werk über die neustädtische Ringstraße: Hiltrud Kier; Werner Schäfke: Die Kölner Ringe. Geschichte und Glanz einer Straße. Köln 1994 [Kier/Schäfke 1994].

Modernisierungsprozess beschäftigt haben, lieferten wichtige Hintergründe zur Einbindung der altstädtischen Uferumbauten in den damaligen Gesamtkontext. Besonders hervorzuheben ist die Dokumentation der im Jahre 1988 vom Historischen Archiv der Stadt Köln ausgerichteten Ausstellung „Großstadt im Aufbruch – Köln 1888“.⁷

Soweit es die Kölner Hafensituation und -entwicklung des 19. Jahrhunderts betrifft, ist ihre Berücksichtigung in einigen jüngeren Arbeiten anzuführen, die sich mit der Bedeutung der Rheinschifffahrt für Köln und der allgemeinen Kölner Hafengeschichte beschäftigt haben.⁸ Die mittlerweile seit einigen Jahren abgeschlossene Umgestaltung des Rheinauhafens in ein Wohn-, Geschäfts- und Büroquartier hat seit den 1990er Jahren eine Reihe von Veröffentlichungen angeregt, die sich aus denkmalpflegerischer beziehungsweise aus wirtschafts-, technik- und architekturhistorischer Sicht mit der Entstehung und Bedeutung dieses Binnenhafens auseinandergesetzt haben.⁹ Eine in Bezug auf ihren Umfang und ihre Bearbeitungstiefe besondere Stellung kommt der im Jahre 2009 von Nicole Bilstein veröffentlichten Dissertation über „Die Geschichte und bauliche Entwicklung des Kölner Rheinauhafens“ zu.¹⁰ Diese Untersuchung, die das Hauptgewicht auf die architekturgeschichtliche Würdigung und Einordnung der neuen Hafenhochbauten legte, hat sich auch mit deren Vorgängerbauten am altstädtischen Ufer beschäftigt. Darüber hinaus ist sie auf die während des frühen und mittleren 19. Jahrhunderts am Ufer entstandene Situation mit ihren hafengewerblichen Mängeln und auf die Auseinandersetzungen um die Lösung der Hafenfrage eingegangen. Aufgrund etlicher Gemeinsamkeiten der Ausgangslage und der Planungsgeschichte kommt es zwangsläufig zu inhaltlichen Überschneidungen mit der Dissertation Nicole Bilsteins.¹¹ Die vorliegende Arbeit leitet daraus jedoch kein Abgrenzungsproblem ab, zumal sie den Blick aus einer anderen Perspektive auf die zeitgenössische Problemlage lenkt und andere Schwerpunkte setzt.

Nahezu sämtliche hafengeschichtlichen Beiträge haben zumindest am Rande erwähnt, welche Bedeutung die Verlagerung der Hafeneinrichtungen vom Ufer der alten Stadt für den Ausbau des linksrheinischen Ufers und die Schaffung der Kölner Rheinuferstraße gehabt hat. Im Vordergrund standen dabei in der Regel Angaben, die einen Eindruck von den gewaltigen Dimensionen der damaligen Ge-

-
- 7 Großstadt im Aufbruch - Köln 1888. Katalog zur Ausstellung des Historischen Archivs der Stadt Köln vom 15. April bis 1. Juli 1988 (hrsg. vom HASTK). Köln 1988 [Großstadt im Aufbruch 1988]. Zu nennen ist des Weiteren die im Jahre 1976 an der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln vorgelegte Dissertation von Karlbernhard Jasper, in der der mit dem Urbanisierungsprozess verbundene Wandel Kölns anhand der Auswertung statistischen Materials aufgezeigt wurde: Karlbernhard Jasper: Der Urbanisierungsprozeß dargestellt am Beispiel der Stadt Köln. Diss. Univ. Köln 1976 [Jasper 1976].
- 8 Carl Dietmar; Csaba Peter Rakoczy: Köln, der Rhein und das Meer. 2000 Jahre Kölner Schifffahrts- und Hafengeschichte. Köln 2002 [Dietmar/Rakoczy 2002]; Werner Schäfke: Vom Aufstand zum Untergang. Kölns Häfen von 1000 bis 1945. In: Ders. (Hrsg.): Hafenstadt Köln. Köln 2012, S. 76-149 [Schäfke 2012].
- 9 Ulrich Krings: Der Rheinauhafen in Köln. In: Denkmalpflege im Rheinland 7.1990, H. 1, S. 1-11 [Krings 1990]; Barbara Precht von Taboritzki: Der Kölner Rheinauhafen. Köln 1999 [Precht von Taboritzki 1999]; Ulrich Krings: Die Geschichte des Rheinauhafens. In: Severit, Frauke (Red.): Köln – seine Bauten. Der Rheinauhafen (hrsg. vom AIV KB e. V. von 1875). Köln 2011, S. 2-17 [Krings 2011].
- 10 Nicole Bilstein: Geschichte und bauliche Entwicklung des Kölner Rheinauhafens. (Diss. Univ. Köln 2007) Köln 2009 [Bilstein 2009].
- 11 Es wurde versucht, möglichst lückenlos auf die entsprechenden Textstellen bei Bilstein zu verweisen.

samtmaßnahmen vermitteln konnten. So wurde durchweg die Länge von 8,4 Kilometern angeführt, die die neu geschaffene Uferstraße insgesamt erreichte.¹² Einige Autoren gingen dabei auch auf das damals dem Strom abgewonnene Gelände ein, gaben allerdings lediglich eine Durchschnittsbreite für die linksrheinischen Ufererweiterungen an.¹³ Dies ließ den Eindruck einer in ihrem Gesamtverlauf einheitlich ausgebildeten Uferzone entstehen, ohne dass die individuellen Besonderheiten der Werft- und Straßenausbildung am Ufer der alten Stadt erkennbar wurden.

Neben einigen allgemeinen Überblickswerken zur Geschichte der Stadt Köln¹⁴ sind vor allem die hafengeschichtlichen Arbeiten auch kurz auf die damaligen Veränderungen an der altstädtischen Stadtfrent eingegangen. Im Fokus standen dabei die durch den Abriss der alten Zollhafenanlagen vor dem Zentrum der Stadt bewirkten Veränderungen, die sich auf den heute zwischen der Deutzer Brücke und der Hohenzollernbrücke gelegenen Uferabschnitt bezogen. Gewürdigt haben die Verfasser die auf diese Zeit zurückgehende großzügige Bereicherung des Kölner Stadtbildes, die mit der Freilegung der Kirche Groß St. Martin, der Freistellung des Stapelhauses und dem Sichtbarwerden der stromseitigen Hauszeilen des alten Köln einherging.¹⁵ Eine besondere Anerkennung fand die zeitgenössischen Idealen verpflichtete Sanierung des Stapelhauses vor allem im Zusammenhang mit Beiträgen, die sich mit Friedrich Carl Heimann befassten.¹⁶ Der damalige Leiter des Hochbauamtes und spätere Kölner Stadtkonservator verantwortete die Umbauplanung für den aus dem 16. Jahrhundert stammenden Altbau.

Die Aufmerksamkeit, die diesem zentralen Teil der altstädtischen Uferfront zuteil wurde, ist nicht zuletzt der Tatsache geschuldet, dass die damaligen Veränderungen hier bis heute in besonderer Weise nachwirken. Denn das alte, sich um die Kirche Groß St. Martin gruppierende Stadtviertel ist während der 1930er Jahre Teil eines umfangreichen Sanierungsprogramms geworden und nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs wiederaufgebaut worden. Hierdurch ist das heute als „Martinsviertel“ bezeichnete Quartier samt seiner Flussfront innerhalb der von starken Kriegsverlusten geprägten Kölner Innenstadt zum Synonym für die `Kölner Altstadt` geworden.¹⁷

12 Krings 1990, S. 3; Precht von Taboritzki 1999, S. 9; Bilstein 2009, S. 81, Anm. 310; Dietmar/Rakoczy 2002, S. 84; Krings 2011, S. 6; Schäfke 2012, S. 78.

13 Dass diese Durchschnittsangaben in den hafengeschichtlichen Arbeiten zudem nicht einheitlich sind, ist auf Ungenauigkeiten in den zeitgenössischen Quellen zurückzuführen.

14 Siehe zum Beispiel: Peter Fuchs (Hrsg.): Chronik zur Geschichte der Stadt Köln, Bd. 2: Von 1400 bis zur Gegenwart. Köln 1991 [Fuchs 1991], hier S. 163.

15 Krings 1990, S. 3; Bilstein 2009, S. 9 u. 60; Krings 2011, S. 6.

16 Siehe hierzu: Ulrich Krings: Einleitung. In: Dreher, Bernd (Red.): Köln: 85 Jahre Denkmalschutz und Denkmalpflege 1912-1997. Bd. 1: Texte von 1912-1976. Köln 1997, S. IX-XVI [Krings 1997], hier: S. X-XI; Johannes Ralf Beines: Friedrich Carl Heimann (1850-1921). Stadtbaumeister und Kölns erster Stadtkonservator. In: Hagspiel, Wolfram (Red.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der Städtischen Baubehörden seit 1821 (hrsg. vom Architektur Forum Rheinland e. V.). Köln 2007, S. 87-100 [Beines 2007], hier S. 94-95.

17 Zeitgenössisch wurden die zentralen, auf das historische Wirtschaftszentrum der Stadt zurückgehenden Quartiere in Ufernähe, die sich beiderseits der Achse der heutigen Deutzer Brücke ausdehnten, in der Regel einheitlich als „Rheinviertel“ oder als „Rheinvorstadt“ bezeichnet. Da die alten Rheinviertel innerhalb des Untersuchungszeitraumes der vorliegenden Arbeit eine unterschiedliche Entwicklung eingeschlagen haben, wird zu besseren Unterscheidung für den nördlichen Teil des Quartiers der jüngere Begriff des „Martinsviertels“ benutzt.

Das Schicksal dieses historischen, in mehrfach überformtem Zustand überlieferten Altstadtquartiers hat insbesondere zwei Autoren dazu veranlasst, sich kritisch vergleichend mit den verschiedenen Planungsphasen für das Martinsviertel auseinanderzusetzen. Erik Roth hat in den 1990er Jahren in einem Aufsatz die sich wandelnden Auffassungen der beteiligten Planer in Bezug auf das Phänomen der `Altstadt und Altstadtbebauung´ und die dabei jedes Mal von neuem vorgenommene Interpretation des Altstadtbegriffs herausgearbeitet.¹⁸ Gerhard Vinken hat im Rahmen seiner 2010 veröffentlichten Habilitationsschrift „Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau“ am Beispiel Basels und Kölns aufgezeigt, dass `Altstadt´ als ein erst im Städtebau der Moderne erzeugtes Konstrukt der traditionsbezogenen städtischen Identifikationsbedürfnisse entstanden ist. In das Zentrum des Kölner Teils seiner Untersuchung stellte Vinken das Martinsviertel, dessen Planungen er auf ihre jeweils zeitgebundene, bildhafte Inszenierung von `Alt-Köln´ hin untersuchte.¹⁹

Vor allem Erik Roth, auf den sich Gerhard Vinken zum Teil beruft, hat sich auf theoretischer Ebene mit den schon kurz nach der Fertigstellung der Rheinuferstraße einsetzenden stadtbildpflegerischen Bemühungen beschäftigt, durch die für eine nah an die neue Uferstraße herantretende Altbauzeile des Martinsviertels Lösungen für eine adäquate Neubebauung gefunden werden sollten.²⁰ Seine Untersuchung führt zuerst den zu diesem Zweck im Jahre 1901 durchgeführten Wettbewerb für die Erlangung mustergültiger Fassadenentwürfe an und zeigt die schon einige Jahre später eintretende Abkehr von diesen Zielen auf. Die Neuorientierung bringen sowohl Erik Roth als auch Gerhard Vinken mit Carl Rehorst in Zusammenhang, der im Jahre 1907 sein Amt als neuer Beigeordneter für die gesamte Bauverwaltung der Stadt Köln angetreten hat.

Auch die Front des nördlichen altstädtischen Uferdrittels hat in der Folge der damaligen Umstrukturierungen starke Veränderungen erfahren, die sich in einer intensiven Neubautätigkeit niederschlugen. Von den realisierten Hochbauten sind bisher allerdings nur einige wenige im Rahmen von Architektenmonografien oder bauherrenbezogenen Darstellungen eingehender behandelt worden.²¹ Diese Arbeiten berücksichtigten zwar durchweg die neu erschlossene Uferlage als wichtiges Ansiedlungskriterium. Einen Abgleich mit den zuvor formulierten baulichen Zielsetzungen der Stadt, die durch die bisherige Forschung nicht erfasst worden sind, mussten sie dabei allerdings außer Acht lassen.

18 Erik Roth: „...um die Vorstellung des alten heiligen Köln wach zu halten“. Das Kölner Rheinviertel – Sanierung und Wiederaufbau 1900 – 1956. In: Dreher, Bernd (Red.): Köln: 85 Jahre Denkmalschutz und Denkmalpflege 1912-1997. Bd. 2: Texte von 1980-1997. Köln 1998, S. 580-607 [Roth 1998].

19 Gerhard Vinken: Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau. (Habil.-Schr. Univ. Bern 2008) Berlin 2010 [Vinken 2010].

20 Roth 1998, S. 580-582; vgl. Vinken 2010, S. 133-134.

21 Christiane Schillig: Das Werk des Architekten Heinrich Müller-Erkelenz (1878-1945). (Diss. Univ. Köln 1994) Köln 1994 [Schillig 1994]; Sabine Simon: Schreiterer & Below. Ein Kölner Architekturbüro zwischen Historismus und Moderne. (Diss. RWTH Aachen 1998) Aachen/Mainz 1999 [Simon 1999]; Walter Buschmann [u.a.]: Braunkohlenbergbau im Rheinland. Worms 2008 [Buschmann 2008]; Gerhard Dietrich; Eckard Wagner (Hrsg.): Kayserzinn. Engelbert Kayser. Jugendstil-Zinn aus Köln. Katalog zur Ausstellung im Museum für Angewandte Kunst in Köln vom 4. September bis 20. November 2011. Stuttgart 2011 [Dietrich/Wagner 2011].

Erwähnt werden müssen darüber hinaus einige Studien, die sich mit den Strukturveränderungen beschäftigt haben, die während des 19. Jahrhunderts die in Rheinnähe gelegenen Teile der alten Stadt erfasst haben. Von besonderem Interesse für die vorliegende Untersuchung sind vor allem die Arbeiten, die sich mit dem Wandel der Kölner Domumgebung beschäftigt haben, zumal deren dynamische Veränderungen in vielfältiger Beziehung zum Rheinufer standen. Ulrich Krings ist in seiner 1977 veröffentlichten Monografie über den im Jahre 1894 eröffneten Neubau des Kölner Hauptbahnhofs²² auch auf dessen mit der frühen Eisenbahnentwicklung der Stadt verbundene Vorgeschichte eingegangen, die weitreichende Folgen für das altstädtische Ufer gezeitigt hat. Auch Judith Breuer hat in ihrer im Jahre 1981 publizierten Dissertation über die vielfältigen Neuerungen im Bereich des säkularisierten Domumfeldes das vorgelagerte Ufer und seine im Laufe des 19. Jahrhunderts wachsende Verkehrsbedeutung berücksichtigt.²³

Des Weiteren sind etliche Forschungsarbeiten anzuführen, die sich aus den verschiedensten Perspektiven mit Aspekten auseinandergesetzt haben, die für die Kölner Uferentwicklung des 19. Jahrhunderts oder für die späteren Ufermodernisierungen relevant gewesen sind. Hierzu gehören zunächst allgemeine Beiträge zur Kölner Wirtschaftsgeschichte beziehungsweise Wirtschaftsarchitektur.²⁴ Hilfreich waren darüber hinaus spezielle Untersuchungen wie die historisch-geographische Dissertation Gabriele Marita Knolls über den innerstädtischen Großstadttourismus von Köln im 19. und 20. Jahrhundert.²⁵ Diese Arbeit hat unter anderem aufgezeigt, wie der durch die Rheinromantik und das Aufkommen der Dampfschiffahrt beflügelte Fremdenverkehr schon früh zur Entwicklung eines Hotelschwerpunktes am Ufer der alten Stadt geführt hat. Anzuführen sind auch Veröffentlichungen, die sich ausgiebig mit der Entwicklung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs in Köln und im Kölner Raum auseinandergesetzt haben.²⁶ Von besonderer Bedeutung erwies sich das im Jahre 2010 von Henriette Meyen herausgegebene Grundsatzwerk über die preußische Festungsstadt Köln.²⁷ Die hier veröffentlichten Fachbeiträge über die Geschichte und Gestalt dieser Großfestung haben viele bisher unbekannte Fakten erschlossen, die unter anderem die Rheinkehlbefestigung und weitere, in Ufernähe gelegene militärische Anlagen betrafen.

22 Ulrich Krings: Der Kölner Hauptbahnhof. Köln 1977 [Krings 1977].

23 Judith Breuer: Die Kölner Domumgebung als Spiegel der Domrezeption im 19. Jahrhundert. (Diss. Univ. Bonn 1980) Köln 1981 [Breuer 1981].

24 Siehe unter anderem: Klara van Eyll: Wirtschaftsgeschichte der Stadt Köln vom Beginn der preußischen Zeit bis zur Reichsgründung. In: Kellenbenz, Hermann (Hrsg.): Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft. Bd. 2. Köln 1975, S. 163-266 [Eyll 1975]; Dieter Klein-Meynen [u.a.]: Kölner Wirtschaftsarchitektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau. Köln 1996 [Klein-Meynen 1996].

25 Gabriele Marita Knoll: Herausbildung, Dynamik und Persistenz von Standorten und Standortgemeinschaften im Großstadttourismus der Innenstadt von Köln im 19. und 20. Jahrhundert. Eine historisch-geographische Untersuchung. (Diss. Univ. Bonn 1987) Köln 1988 [Knoll 1988].

26 Siehe hierzu die umfangreiche Festschrift über den Kölner Nahverkehr: Doris Lindemann: Kölner Mobilität. 125 Jahre Bahnen und Busse (hrsg. von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG). Köln 2002 [Lindemann 2002]. Über den Köln-Bonner Regionalverkehr informieren: Eduard Bündgen: Rheinuferbahn Cöln-Bonn 1906-1925. Nordhorn 1989 [Bündgen 1989]; Eduard Bündgen: Die Köln-Bonner Eisenbahnen 1891 - 1992. Freiburg 1994 [Bündgen 1994].

27 Henriette Meynen (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010. Siehe insbesondere die Beiträge: Kupka 2010a; Kupka 2010b; Meynen 2010; Rohde 2010; Sievert 2010; Turck 2010; Wacker 2010.

Von den Arbeiten, die sich bisher mit der zeitgenössischen Kölner Brückenthematik auseinandergesetzt haben, ist vor allem die im Jahre 1997 publizierte Dissertation von Lothar Hammer zu nennen, die sich dem Bau der Kölner Hohenzollernbrücke und der deutschen Brückenarchitektur der Kaiserzeit gewidmet hat.²⁸ Lothar Hammer hat auch die damals errichtete städtische Kölner Straßenbrücke als Vergleichsbeispiel herangezogen.²⁹ Den Schwerpunkt hat er dabei auf die technisch-konstruktiven Aspekte des Brückenbauwerks, dessen Lösung sich im Rahmen von zwei in den Jahren 1910/11 und 1912/13 durchgeführten Wettbewerben ergeben hat, gelegt. Die vorliegende Arbeit verweist in Bezug auf die technischen Brückendetails auf die eingehenden Angaben bei Lothar Hammer und ergänzt die von ihm angesprochene Thematik der Brückenkopfbauten in der oben beschriebenen Weise um eine ausführlichere Darstellung, die sich insbesondere auf die altstädtische Seite bezieht.

Schließlich sei noch auf einige Arbeiten hingewiesen, die sich mit den beteiligten Planerpersönlichkeiten beziehungsweise den Strukturen der damaligen Kölner Bauverwaltung beschäftigt haben. Zunächst ist die umfassende Monografie über Josef Stübben zu nennen, die Oliver Karnau im Jahre 1996 veröffentlicht hat.³⁰ Er hat bei der Würdigung der Kölner Tätigkeit Stübbens dessen Verdienste um die Stadterweiterung in den Vordergrund gestellt und Stübbens Engagement um die Lösung der Kölner Hafenfrage und um die Uferverbesserungen nur untergeordnet angesprochen.³¹ Für die vorliegende Arbeit liegt der Wert dieser Abhandlung vor allem darin, dass sie neben biografischen Daten einen ausführlichen Zugang zu dem umfangreichen theoretischen Werk Stübbens vermittelt. Der Vollständigkeit halber sei auch auf einen gedruckten Vortrag Hiltrud Kiers hingewiesen, der sich mit dem Kölner Wirken Josef Stübbens beschäftigt hat. Auch hier ist der Schwerpunkt auf die Stadterweiterungsplanung gelegt worden, während Stübbens Anteil an den Kölner Ufermodernisierungen nicht erwähnt wurde.³² Bedauerlicherweise gibt es bis heute keine eigenständige Literatur über Carl Rehorst, obwohl dieser charismatische, den Zielen des Heimatschutzes und des Deutschen Werkbundes verpflichtete Planer in nahezu sämtlichen jüngeren Arbeiten erwähnt wurde, die sich mit der Kölner Bauentwicklung der Jahre vor dem Ersten Weltkrieg befassen. Den besten Überblick über

28 Lothar Hammer: Köln – die Hohenzollernbrücke und die deutsche Brückenarchitektur der Kaiserzeit. (Diss. Univ. Bonn 1998) Köln 1997 [Hammer 1997]. Siehe des Weiteren die unveröffentlichte Magisterarbeit der Verfasserin, in der das Brückenprojekt als Auslöser für einen innerstädtischen Straßendurchbruch thematisiert wurde: Ute Beatrix Sardemann: Der Durchbruch der Gürzenichstraße in Köln. Eine städtebauliche Maßnahme zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Unveröffentlichte Mag.- Arbeit Univ. Köln 1993 [Sardemann 1993].

29 Hammer 1997, S. 144-151.

30 Oliver Karnau: Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876-1930. (Diss. ETH Zürich 1993) Braunschweig [u.a.] 1996 [Karnau 1996].

31 So erwähnt Karnau die unter Stübbens Oberleitung erfolgten Hafenplanungen lediglich im biographischen Teil über die Kölner Zeit Stübbens (Karnau 1996, S. 51). Des Weiteren geht er im Zusammenhang mit Stübbens Wettbewerbsbeiträgen für das Stadterweiterungsgebiet auf die dort für den Altstadtrand gemachten Vorschläge ein (Karnau 1996, S. 296-301). Im Werkkatalog wird darüber hinaus der 1901 durchgeführte Fassadenwettbewerb, bei dem Stübben als Preisrichter fungierte, aufgelistet (Karnau 1996, S. 443).

32 Hiltrud Kier: Hermann Josef Stübben (1845-1936). Der große Städtebauer des 19. Jahrhunderts. In: Hagspiel, Wolfram (Red.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der Städtischen Baubehörden seit 1821 (hrsg. vom Architektur Forum Rheinland e. V.). Köln 2007, S. 71-86 [Kier 2007].

das Kölner Schaffen Carl Rehorsts hat Wolfgang Hagspiel in einem Vortrag gegeben, der sich mit den stadtkölnischen Bauämtern bis 1945 auseinandergesetzt und damit auch wichtige Informationen über die Strukturen der Kölner Bauverwaltung in dem in dieser Arbeit betrachteten Zeitraum erschlossen hat.³³

1.3 Literatur- und Quellenlage

Um die im Laufe des 19. Jahrhunderts in der Kölner Uferregion entstandene Situation zu erfassen, greift die vorliegende Arbeit zum Teil auf zeitgenössische beziehungsweise zeitnahe Publikationen zurück. Hierzu gehören unter anderem gedruckte Fremdenführer³⁴, Veröffentlichungen über die Kölner Wirtschaftsentwicklung³⁵ oder wissenschaftliche Spezialuntersuchungen³⁶. Einen besonderen Stellenwert haben in dieser Arbeit diverse zeitgenössische Fest- und Jubiläumsschriften, in denen das Kölner Bau- beziehungsweise Verwaltungsgeschehen dokumentiert worden ist. Von grundsätzlicher Bedeutung ist die im Jahre 1888 vom Architekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen herausgegebene Festschrift „Köln und seine Bauten“, in der sich Stübben, weitere Mitglieder der Bauverwaltung und Kölner Privatbaumeister mit städtebaulichen und stadtbautechnischen Fragen sowie mit der Entwicklung einzelner Baugattungen auseinandergesetzt haben.³⁷ Anzuführen sind des Weiteren die Jubiläumsschriften, die durch die hundertjährige Zugehörigkeit Kölns zu Preußen im Jahre 1915 veranlasst worden sind. In den alle Zweige der Kölner Verwaltungstätigkeit betreffenden Rückblicken und Bestandsaufnahmen wurden viele Aspekte thematisiert, die im engeren oder weiteren Sinne mit den Uferumstrukturierungen in Verbindung standen.³⁸ Zu nennen sind auch entsprechende

-
- 33 Wolfram Hagspiel: Die Entwicklung der stadtkölnischen Bauämter von 1821 bis 1945 und ihr Beitrag zur Baukultur. In: Ders. (Red.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der Städtischen Baubehörden seit 1821 (hrsg. vom Architektur Forum Rheinland e.V.). Köln 2007, S. 37-70 [Hagspiel 2007].
- 34 Leonard Ennen: Führer durch die Stadt Köln für Einheimische und Fremde. Köln 1877 [Ennen 1877]; siehe auch: Greven 1888; Algermissen 1892.
- 35 Nach wie vor unerlässlich in Bezug auf viele Fragen der wirtschaftstopografischen Entwicklung Kölns im frühen und mittleren 19. Jahrhundert ist die im Jahre 1925 veröffentlichte Arbeit von Joseph Klersch: Joseph Klersch: Von der Reichsstadt zur Großstadt. Stadtbild und Wirtschaft in Köln. 1794-1860. Nachdruck d. Originalausgabe von 1925. Köln 1994 [Klersch 1994]. Als Beispiel für die Untersuchung einzelner Wirtschaftszweige, die auch für das Kölner Ufer von Bedeutung waren, sei folgende Veröffentlichung über die Gastronomie angeführt: Lambert Macherey: Kölner Kneipen im Wandel der Zeit (1846 bis 1921). Köln 1921 [Macherey 1921].
- 36 Hierzu gehört unter anderem folgende Abhandlung: Hermann Heinz Klamt: Das Bau- und Wohnungswesen der Stadt Köln a.Rh. im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Diss. Univ. Tübingen 1920.
- 37 Köln und seine Bauten. Festschrift zur VIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888 [Köln und seine Bauten 1888]. Siehe hier unter anderem die Beiträge: Stübben 1888a, Stübben 1888b; Bauer, W. 1888; Steuernagel 1888; Schreiterer 1888; Scherz 1888; Wiethase 1888.
- 38 Georg Neuhaus (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2: Die Verwaltung der Stadt Cöln seit der Reichsgründung in Einzeldarstellungen (hrsg. von der Stadt Köln). Köln 1915 [Neuhaus 1915]. Siehe insbesondere die Beiträge: Bauer, W. 1915a; Bauer, W. 1915b; Heimann 1915; Klutmann 1915; Marggraff 1915; Steuernagel 1915; Stooß 1915. Georg Neuhaus (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft 1815-1915. Bd. 1,2: Die Entwicklung der Stadt Cöln von der Errichtung des deutschen Reiches bis zum Weltkrieg (hrsg. von der Stadt Köln). Köln 1916 [Neuhaus 1916].

Fachbeiträge, die Vertreter der Kölner Bauverwaltung in Festschriften und Sammelbänden, die dem Thema der öffentlichen Gesundheitspflege und Stadthygiene in Köln gewidmet waren, veröffentlicht haben.³⁹

Handbuchcharakter in Bezug auf den historischen Baubestand der Stadt haben die in der vom damaligen Provinzial-Konservator Paul Clemen herausgegebenen Reihe „Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz“ publizierten Bände „Die Kunstdenkmäler der Stadt Köln“. Für die vorliegende Untersuchung ist der im Jahre 1930 von Hans Vogts verfasste Band über die profanen Denkmäler Kölns besonders wichtig.⁴⁰ Des Weiteren sei auf das von Hans Vogts bereits im Jahre 1914 publizierte Grundsatzwerk über das Kölner Wohnhaus verwiesen, wobei in dieser Arbeit eine im Jahre 1966 herausgegebene, überarbeitete und vervollständigte Fassung verwendet wird.⁴¹

Die Planung des Hafens, der Uferumbauten und der Rheinuferstraße haben eine entwurfstechnische Einheit gebildet. Dies schlug sich auch in etlichen zeitgenössischen Veröffentlichungen nieder, die die Kölner `Hafen- und Werftanlagen` gemeinsam thematisiert haben. Neben Rückblicken auf die schwierige Vorgeschichte liefern sie zum Teil detaillierte technische Informationen über die Uferveränderungen und die Uferstraße.⁴² Hervorzuheben ist eine umfangreiche Festschrift, die die Stadt Köln im Jahre 1898 aus Anlass der Eröffnung des Rheinauhafens herausgegeben und zur Vorstellung des Gesamtprojektes genutzt hat. Der größte Teil der Beiträge wurde von Josef Stübben und seinem Mitarbeiter Wilhelm Bauer, der die Projektleitung innehatte, beige-steuert.⁴³ Besonders zu erwähnen sind einige Pläne, die in dieser Schrift publiziert worden sind. Es handelt sich zum einen um die Kartierung des – über die Grenzen des damaligen Kölns hinausgreifenden – Uferzustandes vor der Inangriffnahme der Umbauten und zum anderen um eine Darstellung der Gesamtsituation nach der Fertigstellung der Arbeiten.⁴⁴ Die Bedeutung dieser Planwerke ist umso größer, als die laut Ausweis der Schriftquellen das Hafen- und Uferausbauprojekt begleitenden zeichnerischen Studien und Ausbaupläne nicht überliefert beziehungsweise nicht mehr ermittelbar sind.

39 Zu diesen die Kölner Wohnverhältnisse, das städtische Grün und die Stadtentwässerung betreffenden Beiträgen siehe: Stübben 1898c; Kowallek 1898; Steuernagel 1906; Heimann 1908.

40 Hans Vogts (Bearb.): Die profanen Denkmäler. Düsseldorf 1930 [Vogts 1930]. Siehe auch die in derselben Reihe veröffentlichte Schrift: Wilhelm Ewald; Hugo Rathgens (Bearb.): Die kirchlichen Denkmäler der Stadt Köln. Düsseldorf 1916 [Ewald/Rathgens 1916].

41 Hans Vogts: Das Kölner Wohnhaus bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. Köln 1914; Hans Vogts: Das Kölner Wohnhaus bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 2 Bde. Neuss 1966 [Vogts 1966].

42 Es handelte sich unter anderem um diverse Artikel, die in Kölner Tageszeitungen oder überregionalen Fachzeitschriften erschienen sind: Die Entwicklung der Kölner Werft- und Hafenfrage. In: KölnVZ vom 10.-14.1.1888 [Werft- und Hafen-Frage 1888]; Josef Stübben: Unsere Werft- und Hafenbauten (Vortrag, gehalten im Gürzenich am 13. Januar 1893). In: KStA vom 14., 16., 17., 20., 23. u. 25.1.1893 [Stübben 1893]; Die neuen Hafen- und Werftanlagen in Köln. In: ZdBV 18.1898, H. 21, S. 247-248 [Hafen- und Werftanlagen in Köln 1898]; Die neuen Hafen- und Werftanlagen zu Köln. In: DBZ 32.1898, H. 43, S. 269-270 u. H. 45, S. 281-282 [Hafen- und Werftanlagen zu Köln 1898].

43 Neue Werft- und Hafen-Anlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898. Köln 1898 [Festschrift Hafen 1898]. Siehe hier insbesondere: Bauer, W. 1898a; Bauer, W. 1898b, Bauer, W. 1898c; Stübben 1898a; Stübben 1898b.

44 Festschrift Hafen 1898, Tafel 10a u. 10b sowie 12 u. 85.

Die Quellenlage zu sämtlichen städtischen Baubelangen, die im Fall der vorliegenden Untersuchung vor allem die Ressorts der Tiefbau-, Hafen-, Hochbau- und Gartenverwaltung der Stadt Köln sowie die Baupolizeiakten betreffen, war durch die massiven kriegsbedingten Verluste im Historischen Archiv der Stadt Köln bereits vor dessen tragischem Einsturz im Jahre 2009 stark eingeschränkt. Eine erste, vor 2009 durchgeführte Sondierung der eventuell relevanten Archivbestände hatte ergeben, dass eine gezielte Recherche erst nach der präziseren Erarbeitung und Eingrenzung der Fragestellungen sinnvoll gewesen wäre. Dazu ist es leider nicht mehr gekommen.⁴⁵ Auch die an die heutige Nachfolgerin der früheren Hafenverwaltung, die Häfen und Güterverkehr Köln AG, gerichtete Frage nach verwertbarem Planmaterial in den dortigen Archivbeständen wurde negativ beantwortet.

Erhalten hat sich in der Plankammer des Amtes für Liegenschaften, Vermessung und Kataster der Stadt Köln glücklicherweise ein großer Teil der zeitgenössischen Fluchtlinienpläne.⁴⁶ Von unschätzbarem Wert sind des Weiteren die in gedruckter Form erhaltenen Protokolle der Kölner Stadtverordnetenversammlung.⁴⁷ Sie lassen die auf der lokalpolitischen Ebene zum Teil von heftigen Kontroversen begleiteten Entscheidungsprozesse nachzuvollziehen. Darüber hinaus überliefern sie die mündlichen Erläuterungen, mit denen der Kölner Oberbürgermeister oder die Dezernenten die Verwaltungsvorlagen, die heute selbst nicht mehr erhalten sind, vorgestellt haben. Gleiches gilt für die bei dieser Gelegenheit häufig zitierten Ergebnisse der vorangehenden Beratungen in den Fachausschüssen, die sich aus mehreren Stadtverordneten zusammensetzten. Die Ausführungen, mit denen die Vertreter der Fachämter detaillierter auf die Planungsinhalte eingingen, sind allerdings nicht durchgängig in die gedruckte Fassung aufgenommen worden. Dies schränkt den Quellenwert der Ratsprotokolle hinsichtlich mancher Planungsaspekte ein. Die Umsetzung der Ratsbeschlüsse lässt sich anhand der jährlich von der Stadt herausgegebenen Verwaltungsberichte verfolgen.⁴⁸

Besonders bedauerlich ist das Fehlen der Akten und Pläne des Kölner Hochbauamtes, die sich auf die Uferfront des Martinsviertels bezogen haben. Da der damalige Provinzial-Konservator der Rheinprovinz maßgeblich in diese Entscheidungen eingebunden war, wurde das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland in die Recherchen einbezogen. Wegen des Verlustes der Akten aus der Zeit vor 1945 blieben die Nachfragen jedoch erfolglos, sieht man von dem Erhalt der damals dem Provinzial-Konservator zur Genehmigung vorgelegten Umbaupläne für das Stapelhaus im Planarchiv des LVR-Amtes ab. Da die Planungen des Hochbauamtes seinerzeit mit mehreren Änderungen bereits rechts-

45 Auch in dem nach dem Einsturz eingerichteten interimistischen Lesesaal des Archivs war kein Zugriff auf die für diese Arbeit unter Umständen erheblichen Bestände möglich. Daran hat sich bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Arbeit im Grundsatz nichts geändert. Nur in ganz wenigen Fällen stand der Verfasserin Material des Historischen Archivs der Stadt Köln aus früheren Recherchen zur Verfügung.

46 Diese Fluchtlinienpläne werden in der vorliegenden Arbeit unter ihren heute beim Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster geführten Nummern zitiert.

47 Verhandlungen der Stadtverordneten-Versammlung zu Köln. Köln 1875ff. [St.V.]. Sie wurden für die vorliegende Untersuchung ab den späten 1870er Jahre systematisch ausgewertet.

48 Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Köln. Köln 1880/81ff. [Bericht Gemeindeangelegenheiten].

kräftiger Fluchtlinien verbunden waren, die der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedurften, wurden hilfsweise auch die heute im Düsseldorfer Landesarchiv Nordrhein-Westfalen aufbewahrten Aktenbestände des damaligen Kölner Polizeipräsidenten gesichtet. Auch diese Versuche, auf erläuternde Informationen und Skizzen der Kölner Hochbauverwaltung zu stoßen, schlugen wegen der kriegsbedingt nur marginal überlieferten Akten fehl.⁴⁹

Angesichts der insgesamt problematischen Quellenlage haben die Berichte der zeitgenössischen Kölner Tagespresse in der vorliegenden Arbeit einen besonders hohen Stellenwert.⁵⁰ Die Lokalzeitungen haben die Öffentlichkeit minutiös über den Baufortschritt der Uferumrüstungsarbeiten im Allgemeinen und insbesondere über die spektakulären Veränderungen am Ufer des alten Köln auf dem Laufenden gehalten. Dazu gehörten auch zahlreiche Berichte über die geplanten beziehungsweise umgesetzten Hochbauten an der Stadtfront. Die Grenze zwischen objektiver Berichterstattung und Projektinformationen, die von den Bauherren in die Presse lanciert wurden, war dabei allerdings mitunter fließend. Und nicht zuletzt sind die in der Lokalpresse veröffentlichten Leserbriefe anzuführen. Sie wurden von den Kölnern ausgiebig als Forum genutzt und erlauben aus der Rückschau einen Blick auf die zeitgenössische Rezeption der Uferveränderungen durch die Kölner Bürger.

Des Weiteren werden Artikel über einige prominente Bauvorhaben am altstädtischen Uferstrand verwendet, die in überregionalen Bauzeitschriften erschienen sind. Ausgewertet wurden darüber hinaus die Organe der damals äußerst rührigen örtlichen Fachvereine, die sich mit dem Kölner Baugehen oder Denkmalpflege- und Stadtbildfragen beschäftigt haben.⁵¹ Ebenfalls berücksichtigt werden mehrere zeitgenössische Veröffentlichungen über die Kölner Bauentwicklung, die sich insbesondere im Zusammenhang mit der von Carl Rehorst initiierten, im Jahre 1914 in Köln ausgerichteten Ausstellung des Deutschen Werkbundes verdichteten. Schon im Vorfeld dieser wegweisenden Ausstellung wurde weit über Kölns Grenzen hinaus über den Anschluss der Stadt an die aktuellen Tendenzen des Städtebaus und der Architekturentwicklung berichtet.⁵² Die baulichen Veränderungen an der altstädtischen Uferfront hatten darin ihren festen Platz.

49 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Rheinland: Regierung Köln (BR 0009). Die Nr. 2382 (Feststellung von Fluchtlinienplänen in Köln, Bd. 1) war unvollständig; die Nr. 2383 (Feststellung von Fluchtlinienplänen in Köln, Bd. 2) fehlte in den Beständen.

50 Systematisch gesichtet wurden insbesondere der Kölner Stadtanzeiger [KStA] und der Kölner Local-Anzeiger [LocA]. Darüber hinaus wurde die Zeitungsausschnittsammlung der Universitäts- und Stadtbibliothek Köln ausgewertet. Bei früheren Recherchen im HASTK wurde auch die dort aufbewahrte Zeitungsausschnittsammlung Josef Bayers [ZA-Slg. Josef Bayer] durchgesehen.

51 Siehe hierzu die den seit 1907 erschienenen „Mitteilungen des Rheinischen Vereins für Denkmalschutz und Heimatpflege“ entnommenen Beiträge. Hinzuweisen ist des Weiteren auf die regelmäßigen Berichte über die Zusammenkünfte des „Architekten- und Ingenieur-Vereins für Niederrhein und Westfalen“ [Aufzeichnungen der Versammlungen des AIV NW] sowie auf die seit 1906 von dem gleichnamigen Verein herausgegebene Zeitschrift „Alt-Köln“.

52 Siehe unter anderem: Max Creutz: Die Neugestaltung des Kölner Stadtbildes. In: DWB-Jahrbuch 2.1913, S. 79-85 [Creutz 1913]; Richard Klapheck: Die Stadt Cöln a. Rh. in ihrer neuen baulichen Entwicklung. In: Moderne Bauformen 13.1914, H. 6 (Sonderheft) [Klapheck 1914].

Als unerlässliches Hilfsmittel in Bezug auf den Gebäudebestand am altstädtischen Ufer und seine Veränderungen sind die jährlich vom Kölner Greven-Verlag herausgegebenen Adressbücher mit ihren detaillierten besitzer- und nutzerorientierten Daten anzuführen.⁵³ In den Straßenverzeichnissen ist unter anderem auch die von der Verwaltung veranlasste Neuzuweisung der Hausnummern an der Rheinuferstraße dokumentiert. Daraus lassen sich wichtige Rückschlüsse auf die Zahl der Neubauvorhaben, mit denen die Stadt anstelle des Altbaubestandes oder auf bislang unbebauten Arealen am Ufer rechnete, ziehen.

Als wichtige Quellengruppe sind am Ende die zeitgenössischen Fotografien zu erwähnen. Seit dem Aufkommen des neuen Mediums haben die Fotografen die Kölner Ufersituation und das stromseitige Stadtbild im Bild festgehalten. Mit noch größerem Interesse haben sie den eindrucksvollen Veränderungsprozess dokumentiert, der die Stadt im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert auf ihrer Uferseite erfasste. Für die vorliegende Arbeit wurden die Fotobestände des Konservators der Stadt Köln, des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland, des Rheinischen Bildarchivs/Bildarchiv Foto Marburg sowie des Foto-Portals „Bilderbuch Köln“ gesichtet. Als besonders aussagekräftig haben sich in vielen Fällen die zeitgenössischen Postkarten erwiesen. Neben Exemplaren aus eigenem Besitz konnte die Verfasserin auf die Postkarten-Sammlung von Peter Ditgen zurückgreifen, der freundlicherweise die Genehmigung zur Veröffentlichung erteilte.

53 Greven's Adressbuch für die Stadtgemeinde Köln sowie die Umgebung Köln's. Köln 1850ff. [GA].

2 Die Kölner Ufersituation im 19. Jahrhundert

2.1 Die Entwicklung der Kölner Uferregion vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis in die frühen 1880er Jahre

Das Rheinpanorama der alten Handelsmetropole Köln, die ihre wirtschaftliche Stellung dem Rheinhandel und dem Stapelprivileg verdankte, wurde wegen seiner Schönheit gerühmt. Die linksrheinische Flusslage mit der charakteristischen Uferlinie, die sich sichelförmig an den in einem sanften Bogen das Stadtgebiet passierenden Strom anschmiegte, trug entscheidend zur Unverwechselbarkeit des Kölner Stadtbildes bei. Die Bedeutung, die dem flussseitigen Stadtprospekt im Selbstverständnis der Stadt zukam, wird durch die Tatsache belegt, dass die seit dem Spätmittelalter gefertigten Stadtansichten die Handelsmetropole nahezu ausschließlich von der Rheinseite aus festgehalten haben.¹ Dort wurden die Besonderheiten der drei Kilometer langen Uferfront bildhaft verdichtet² (Abb. 1 u. 2). Zwischen den Stromköpfen der Stadtbefestigung, dem Bayenturm im Süden und der Kunibertstorbung im Norden, war die flussseitige Stadtmauer mit ihren Halbtürmen zu sehen. Viele Pforten und Tore vermittelten zwischen der Stadt und den am Ufer gelegenen Schiffslandeplätzen. Im zentralen Bereich hatte die Mauer bereits zahlreiche Überbauungen erfahren. Dahinter war die Giebellandschaft der Rheinvorstadt mit ihren Bürger- und Kaufhäusern zu erblicken. Diese hochverdichteten Handelsquartiere in Flussnähe bildeten den wirtschaftstopografischen Schwerpunkt der Stadt. An den Seiten deuteten Baumkronen auf die ausgedehnten Gartenflächen hin, die die Siedlungsfläche der Stadt innerhalb ihrer großen, halbkreisförmigen Befestigungsanlage an den Rändern begleiteten. Im Zentrum der von zahlreichen Türmen akzentuierten Stadtsilhouette mit dem gewaltigen Torso des unvollendeten Domes blieb dem mächtigen Vierungsturm der Abteikirche Groß St. Martin die beherrschende Stellung überlassen.

Vor einer Stadt, die in Jahrhunderten der wirtschaftlichen Stagnation kaum Veränderungen erfahren hatte (Abb. 3), überkamen das Ufer und die rheinseitigen Befestigungsanlagen³, vom Hochwasser und Eisgang schwer gezeichnet, in äußerst vernachlässigtem Zustand in das frühe 19. Jahrhundert.⁴ Zwischen den im 17. Jahrhundert verstärkten Stromköpfen, der Bayenbastion im Süden und der so-

1 Kier 1978a, S. 250.

2 Zu den historischen Darstellungen des Kölner Rheinpanoramas, seinen Eigenheiten und der Veränderung seiner Darstellungstradition siehe: Borger/Zehnder 1986, S. 65-207; Sievers 1997, S. 5-10. Zu der Bedeutung des Hafengeschehens in den historischen Darstellungen des Kölner Stadtprospektes siehe: Bilstein 2009, S. 9 u. 37-38.

3 Über die in reichsstädtischer Zeit vorgenommenen Ausbauten und Ergänzungen der mittelalterlichen Stadtbefestigung auf der Uferseite durch Bollwerke und Bastionen berichten: Vogts 1930, S. 77-85; Kupka 2010a, S. 30-33.

4 Konkrete Aussagen über den damaligen Ausbauzustand des Ufers sind nur marginal überliefert. Am Ende der reichsstädtischen Zeit war außerhalb einer höher gelegenen und steinernen Wertzone, die auf ältere und zuletzt im 18. Jahrhundert vorgenommene Befestigungen zurückging (Bauer, W., 1898a, S. 44), ein großer Teil der ehemaligen uferseitigen Pfahlbefestigungen verfallen (Becker, Herm. 1908). Angaben über den schlechten Zustand der Verteidigungsanlagen am Kölner Ufer im ausgehenden 18. Jahrhundert finden sich bei: Vogts 1930, S. 85; Kupka 2010b, S. 264.

genannten Thürmchensbastion im Norden⁵, war damals lediglich vor dem größten Teil des alten Handelsviertels der Stadt eine mit einer Kaimauer ausgestattete, im Mittel etwa 20 Meter tiefe Werftzone vorhanden. Diese reichte vom Süden des Leystapels bis zur Bastion St. Martin, die um das Jahr 1604 im Norden der alten Martinsabtei stromseitig vor der Stadtmauer errichtet worden war.⁶ Mit einem Niveau von etwa sechs Metern Kölner Pegel lag die Werft deutlich höher als die anschließenden Uferabschnitte. Trotzdem war sie häufig dem Rheinhochwasser ausgesetzt.⁷

Im 19. Jahrhundert wurde die gesamte Ufersituation tiefgreifenden Veränderungen unterzogen. Dies geschah zunächst unter französischer Herrschaft und ab dem Jahre 1815 unter den Bedingungen einer preußischen Festungsstadt.⁸ Ein maßgeblicher Eingriff in die alten Besitz- und Hoheitsverhältnisse erfolgte durch ein napoleonisches Dekret, das die städtischen Festungswerke in das Eigentum des Staates überführte. Hiervon waren auch sämtliche stromseitigen Verteidigungsanlagen betroffen. Der preußische Staat trat im Jahre 1815 als Nachfolger in diese Besitzrechte ein.⁹

Den topografischen Schwerpunkt der ersten städtebaulichen und funktionalen Veränderungen des frühen 19. Jahrhunderts bildete der zentrale Uferbereich, dessen Anbindung an den Heumarkt, das historische Marktzentrum der alten Rheinviertel, verbessert wurde. Etwa in der Mitte, am uferseitigen Ausgang der Markmannsgasse, lag der traditionelle Ausgangspunkt der Fährverbindung von Köln zum rechtsrheinischen Deutz.¹⁰ Noch unter der französischen Verwaltung Kölns wurde eine radikale Aufweitung der extrem schmalen Markmannsgasse in Angriff genommen. Die Umsetzung dieses ersten nachmittelalterlichen Eingriffs in die dicht bebauten Rheinviertel zögerte sich allerdings bis in die frühpreußische Zeit hinaus. Zudem scheiterte die konsequente Verlängerung der Straßenverbreiterung bis zum Ufer an einem an der Ecke zum Leystapel gelegenen, in Privatbesitz befindlichen Bollwerk der alten Stadtbefestigung.¹¹ Dies wurde besonders problematisch, nachdem der Staat im Jahre 1822 in der Achse der mittlerweile in Friedrich-Wilhelm-Straße umbenannten Markmannsgasse eine Schiffbrücke (Abb. 4) zum rechtsrheinischen Brückenkopf der Kölner Festung in Deutz eingerichtet hat.¹² Denn die zuerst vorwiegend militärisch begründete Brückenverbindung sollte zunehmende Bedeutung für den zivilen Verkehr gewinnen.

5 Baugeschichtliche Angaben über beide Anlagen finden sich bei: Vogts 1930, S. 127-137. Besonders hinzuweisen ist auf das im 14. Jahrhundert im Norden der Kunibertstorbung am Ufer errichtete Kunibertstürmchen, das als einziger Bestandteil dieser Anlage unverseht ins 19. Jahrhundert überkam. Im 18. und im frühen 19. Jahrhundert begann man, im Umfeld dieses auch als „Weckschnapp“ bezeichneten Rundturms einige Straßennamen und lokale Bezeichnungen mit dem Begriff „Thürmchen“ zu belegen (Behnke/Schwörbel 1903-1906 (10.11.1904: Thürmchengasse, Thürmchenswall)).

6 Vogts 1930, S. 77 u. 81.

7 Zur Kölner Hochwasserproblematik während des 19. Jahrhunderts siehe insbesondere: Bauer, W. 1888, S. 355-358.

8 Zu den Eckdaten der französischen Besetzung Kölns im Jahre 1794 und dem Übergang an Preußen siehe: Fuchs 1991, S. 110-111 u. 118-119.

9 Wacker 2010, S. 38; Kupka 2010b, S. 265. Ausgenommen davon waren die in den Kernbereichen schon früh durch eine Überbauung gekennzeichneten Mauerpartien, die sich - wie zum Beispiel am Leystapel - im Eigentum der Hausbesitzer befanden.

10 Dietmar/Rakoczy 2002, S. 52.

11 Heimann 1921. Demnach wurde die durchschnittlich nur 3,30 Meter breite Markmannsgasse auf der Grundlage eines 1808 entwickelten Planes zwischen 1811 und 1817 durch die Niederlegung von sieben Häusern auf ihrer Südseite auf 14 Meter aufgeweitet. Durch den Verbleib des Bollwerks blieb die flussseitige Ausmündung der Straße auf 4,50 Meter beschränkt.

12 Zur Schiffbrücke siehe: Dietmar/Rakoczy 2002, S. 72-76.

Ebenfalls auf diese frühe Phase ging eine Standortentscheidung zurück, die für die eigentliche Uferentwicklung des 19. Jahrhunderts besonders folgenreich werden sollte. Im Jahre 1805 wurde im Norden der späteren Schiffbrückenachse ein Freihafen zum abgabefreien Handel mit ausländischen Gütern installiert.¹³ Der Bezirk nahm die gesamte Werftstrecke bis zur Bastion St. Martin im Norden ein. Sein steuerrechtlicher Sonderstatus erforderte den Abschluss gegenüber der Stadt und den angrenzenden Uferbereichen. Damit wurde schon früh der Grund für die Entstehung eines hermetischen Bezirks gelegt, der sich den vormals auf den intensiven Austausch mit dem Ufer ausgerichteten Handelsquartieren des Martinsviertels vorlagerte und bis zum Ende des 19. Jahrhunderts jegliche Passage entlang des Ufers verhinderte.

In der ersten, von der Kölner Handelskammer finanzierten Ausbauphase wurden die unmittelbar angrenzenden historischen Aufbauten als Lagergebäude in den Freihafen einbezogen (siehe Abb. 4). Im Norden wurde der große, im mittleren 16. Jahrhundert auf der Flussseite der ehemaligen Abtei St. Martin als städtisches Fischkauf- und Schlachthaus errichtete Baukomplex dem Freihafen zugeschlagen. Im Süden entsprachen der großen Tiefe dieses Gebäudes, das erst später die Bezeichnung „Stapelhaus“ bekam¹⁴, zwei schmale, zwischen der Friedrich-Wilhelm-Straße und der Lintgasse parallel zum Fluss verlaufende Bauzeilen, die durch die Hafengasse voneinander geschieden wurden. Hier wurde die stromseitig gelegene Gebäudereihe zu Lagerzwecken für den Freihafens umgenutzt. Sämtliche Gebäudeöffnungen auf der Stadtseite wurden vermauert und das Territorium bis auf seine Stromseite eingefriedet. Die Sicherung des Freihafens erfüllte ab dem Jahre 1815 zusammen mit der unmittelbar benachbarten Bastion St. Martin auch die Funktion der preußischen Kehlbefestigung.

Im Jahre 1833 ging das Gelände mit allen Aufbauten in den Besitz der Stadt Köln über. Sie führte in den folgenden Jahren eine durchgreifende Modernisierung des Freihafens durch und schuf damit den Zustand, in dem der 1841 in einen Zollhafen umgewandelte Hafenbezirk für Jahrzehnte überdauern sollte (Abb. 5). An der Kante der damals mäßig erhöhten Werft wurden mehrere offene Schuppen errichtet. Auf der Stadtseite wurden die historischen Aufbauten mit Ausnahme des Stapelhauses niedergelegt und durch Neubauten ersetzt. Die markanteste Veränderung bewirkte das im Jahre 1838 fertiggestellte Lagerhaus Ahren, das unmittelbar an die Südmauer des Stapelhauses angeschlossen wurde. Das über acht oberirdische Stapelgeschosse verfügende Gebäude schob sich nun auf der Flussseite vor die Chorpartien der Kirche Groß St. Martin und reichte bis in deren Dachzone (Abb. 6). Auf der Rheinseite mit dem benachbarten Altbau fluchtend und mit einem Zinnenkranz formal auf ihn verweisend, überragte der Neubau das breit gelagerte Stapelhaus beträchtlich und bestimmte in den

13 Die folgenden Ausführungen stützen sich im Allgemeinen auf: Bauer, W. 1898a, S. 37-39; Klersch 1994, S. 26-27; Dietmar/Rakoczy 2002, S. 68; Billstein 2009, S. 48-50; Schäfke 2012, S. 92-96. Informationen über die zu Beginn des 19. Jahrhunderts in diesem Bereich noch vorhandene Stadtmauer mit ihren Toren und dem sich auf der Stadtseite anlagernden historischen Baubestand liefert: Vogts 1930, S. 145-146. Zu den in den 1830er Jahren unter der Ägide des damaligen Kölner Stadtbaumeisters Johann Peter Weyer durchgeführten Neubaumaßnahmen im Freihafen siehe: Bollenbeck 1969, Bd. 1, S. 121-125 u. Bd. 2, Abb. 156-166. Eine ausführliche Beschreibung und Würdigung des städtischen Fischkauf- und Schlachthaus sowie des von Weyer entworfenen Lagerhauses Ahren findet sich bei: Billstein 2009, S. 39-43 u. 51-54.

14 Siehe Kap. 5.3.1.

folgenden Jahren die zentrale Flussansicht Kölns entscheidend mit. Von der Stromseite aus nicht erkennbar, vermittelte auf seiner komplett geschlossen ausgebildeten Gebäuderückseite (Abb. 7) eine schräg verlaufende Abschlusswand zu dem sich im Süden verjüngenden Freihafenterritorium (Abb. 8). Hier wurden entlang der Hafengasse einige schmale Lagerhäuser errichtet, von denen die südlich gelegenen später zur Gewinnung zusätzlicher Lagerflächen wieder abgerissen wurden. An ihre Stelle trat an der Hafengasse eine hohe Mauer, die das Hafengelände abschloss. Im Zuge dieser Modernisierungsmaßnahmen wurde auch die Anbindung des Hafenterritoriums an das Stadttinnere verbessert. Die Gelegenheit dazu bot das auf der Stadtseite des Freihafens gelegene Gelände der ehemaligen Martinsabtei, das mittlerweile in städtischen Besitz übergegangen war. Im Jahre 1834 wurde die vergleichsweise breite Zollstraße fertiggestellt.¹⁵ Sie setzte im Westen am Altermarkt an und führte zunächst in gerader Linie nach Osten. Dann knickte sie nach Nordosten ab und traf auf die Ausmündung der schmalen Mühlengasse. Dieser gegenüber befand sich der zwischen dem Stapelhaus und der Martinsbastion gelegene und durch ein Tor gesicherte Zugang zum Freihafen (siehe Abb. 5).

Im Jahre 1843 wurde die alte Martinsbastion durch eine bombensichere Defensionskaserne ersetzt.¹⁶ Der Neubau folgte in der Grundrissdisposition seinem Vorgänger, erreichte jedoch eine größere Höhe und wurde an seiner dem Fluss zugewandten Spitze von einem Turm überhöht (Abb. 9). Auf der Rückseite, die zu den Straßen Am Bollwerk (Abb. 10) und Am Frankenturm (Abb. 11) wies, wurde der Hof mit einigen Dienstgebäuden bebaut und mit einer Mauer eingefasst. In dem Komplex fand das preußische Hauptzollamt für ausländische Güter, das als staatliche Aufsichtsbehörde über den Freibeziehungsweise Zollhafen bisher im Stapelhaus untergebracht war, eine neue Unterkunft. Der Doppelfunktion entsprechend hatten sich das Militär und die staatliche Steuerverwaltung die Kosten für den Neubau geteilt. Nach seiner Fertigstellung wurden Grund und Gebäude dem Steuerfiskus übereignet, der damit zum Eigentümer eines zentralen Grundstücks am Kölner Rheinufer wurde.¹⁷

Zu diesem Zeitpunkt war der im Süden der Schiffbrückenachse gelegene Leystapel bereits von Änderungen erfasst worden. Sie standen mit dem Aufkommen der Rheindampfschiffahrt in Verbindung. Die seit den 1820er Jahren entstehenden Dampfschiffahrtsunternehmen richteten ihre Landungsbrücken an diesem frei zugänglichen und bereits mit nutzbaren Kaimauern versehenen Abschnitt ein¹⁸ (Abb. 12). Hier ist insbesondere die auf Anregung der Kölner Handelskammer im Jahre 1825 gegründete „Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft“ zu nennen. Sie firmierte nach einer Fusion mit einer Mainzer Gesellschaft im Jahre 1831 als „Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“¹⁹ und wickelte an der Leystapelwerft über Jahrzehnte lang ihren Personen- und Stückgutverkehr ab. Für den

15 Rathgens 1911, S. 362; Klersch 1994, S. 50.

16 Rohde 2010, S. 302-303. In manchen zeitgenössischen Plänen wurde die Anlage weiterhin als „Martinsbastion“ oder „Bastion an St. Martin“ bezeichnet.

17 Dementsprechend trat der Steuerfiskus in den Grundstücksverhandlungen mit der Stadt während des späten 19. Jahrhunderts als alleiniger Eigentümer der Liegenschaft auf (siehe Kap. 3.2.1 u. 3.4.1).

18 Die Aussagen über den Zustand und die Ertüchtigung der Werftanlagen am Leystapel folgen: Stübgen 1898a, S. 49; Bilstein 2009, S. 50. Informationen über die Kölner Personendampfschiffahrtsgesellschaften finden sich bei: Wiethase 1888, S. 212-218; Bauer, W. 1898a, S. 39-40; Eyll 1975, S. 217-219; Dietmar/Rakoczy 2002, S. 69-70 u. 80.

19 Eyll 1975, S. 217.

Güterumschlag der Gesellschaft errichtete die Stadt in den 1840er Jahren einige Warenschuppen, die wegen der starken Hochwassergefährdung der Leystapelwerft demontabel sein mussten. Eine wichtige Rolle spielten an der Leystapelwerft auch die auf die Personenschifffahrt konzentrierten Gesellschaften, die sich später zur „Kölnischen und Düsseldorfer Dampfschiffahrt-Gesellschaft“ zusammenschlossen²⁰, jedoch weiterhin ihre separaten Landestellen beibehielten.

Die Rheindampfschiffahrt mit ihrem sprunghaft ansteigenden Fremdenverkehr blieb auch für die Privatgrundstücke am Leystapel, deren bisherige Bauten auf ihrer Flusseite die alte Stadtmauer in sich bargen, nicht ohne Folgen. Die Nähe der Landungsbrücken und die unmittelbare Rheinlage, die den Gästen den begehrten Blick auf den Fluss eröffnete, begünstigte ab den 1820er Jahren die Etablierung eines bedeutenden Hotelschwerpunktes.²¹ Als erster Neubau wurde im Jahre 1822 auf der Südseite der Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße in den Leystapel das Gasthaus „Großer Rheinberg“ errichtet.²² Das neue Gebäude nutzte die Fundamente seines rondellartigen Vorgängerbaus, bei dem es sich um das schon erwähnte Bollwerk handelte (Abb. 13; siehe Abb. 4). Damit wurde die beengte Situation an dieser neuralgischen Stelle für die nächsten Jahrzehnte verfestigt. Um den Verkehr von und zur Schiffbrücke zu erleichtern, wurde bereits im Jahre 1844 das Festungstor am Ausgang der Friedrich-Wilhelm-Straße beseitigt.²³ Auch das weiter südlich gelegene Großhotel „Hof von Holland“ bezog auf der Rheinseite die Grundmauern eines alten Halbturms ein²⁴ und trug damit zu einer empfindlichen Einschränkung der auf der Flusseite von Schuppen und Ladeeinrichtungen in Anspruch genommenen Leystapelzone bei (Abb. 14).

Die rasante Bauentwicklung am Leystapel verdichtete die zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch an einigen Stellen durchlässige Zeile²⁵ nun zu einem langen, komplett geschlossenen Riegel. Er lagerte sich den dahinter liegenden, weiterhin in ihrem historisch überlieferten Zustand verharrenden Rheinvierteln vor. Festungsbedingt wurden den Neubauten am Leystapel, die wie ihre Vorgänger von dem rückwärtig gelegenen Thurnmarkt erschlossen wurden, auf der Stromseite Öffnungen der unteren Gebäudezonen untersagt, da die Leystapelfront ihre alte Funktion als Verteidigungslinie beibehielt.²⁶ Die neuen Gasthäuser differierten zwar in ihrer Bauflucht, ihrer Geschossigkeit und ihrer Breite. Jedoch prägten sie mit ihren weitgehend klassizistischen Prinzipien folgenden Architekturen und mit

20 Dietmar/Rakoczy 2002, S. 80.

21 Eine ausführliche Analyse der Auswirkungen der Personendampfschiffahrt auf die Entwicklung des Kölner Fremdenverkehrs, ihrer Bedeutung als Standortfaktor für den Hotelschwerpunkt am Leystapel sowie der architektonischen Charakteristika der hier errichteten Neubauten findet sich bei: Knoll 1988, S. 42-43, 51, 60 u. 73-76; vgl. Kersch 1994, S. 160-162. Außer den in der Folge angeführten Unternehmen sei auf weitere Großhotels wie den „Kölnischer Hof“ und den „Königlichen Hof“ (später „Hotel Royal“) verwiesen. Über die von Knoll erwähnten großen Hotels hinaus zählten die zeitgenössischen Kölner Adressbücher diverse kleinere Häuser am Leystapel auf (GA).

22 Zum „Großen Rheinberg“ siehe: Vogts 1930, S. 145; Knoll 1988, S. 51 u. 64.

23 Vogts 1930, S. 145.

24 Das im Jahre 1840 errichtete Hauptgebäude, Thurnmarkt 36-40, wurde im Jahre 1873 auf der Nordseite um die Grundstücke Thurnmarkt 42-44 erweitert. Erst dabei wurde der hier gelegene Halbturm niedergelegt. Der Neubau wurde unter Einbeziehung der Turmfundamente errichtet (Vogts 1930, S. 144; GA).

25 Vogts 1930, S. 143-145.

26 Bauer, W. 1898a, S. 44. Siehe auch den späteren Antrag auf die Aufhebung dieser Restriktionen (St.V. vom 2.3.1882: Baufreiheit; vgl. Kap. 3.1.2).

ihren auf den Fluss weisenden Fenstern, Balkonen und Bellevuen eine für das Kölner Ufer im 19. Jahrhundert einzigartige Rheinfassade aus²⁷ (siehe Abb. 13). Sie bildeten fortan einen markanten Gegensatz zu der hafengewerblich und militärisch geprägten Baufront im Norden der Schiffbrückenachse (siehe Abb. 9).

Um die Jahrhundertmitte wurden mit dem Ausbau eines neuen Sicherheitshafens vor dem südlichen Ufer und mit der Streckung von Eisenbahnschienen entlang des nördlichen Ufers zwei gewaltige Infrastrukturmaßnahmen in Angriff genommen. Beide Projekte brachten für diese Uferpartien, die bis dahin noch von den alten Maueranlagen begleitet wurden, flussseitige Erweiterungen mit sich. Dies hatte, wenn auch auf sehr unterschiedliche Weise, maßgebliche Veränderungen der Uferlinien und ein Zurücksetzen der historischen Stadtkanten in „die zweite Reihe“ zur Folge. Nachdem einige Jahre zuvor mit dem Neubau der zentralen Defensionskaserne bereits eine Modernisierung der Kehlbefestigung eingeleitet worden war, nutzte die Fortifikation die Umbauten der randseitigen Uferpartien nun zur Schaffung eines straffen Systems neuer Festungseinrichtungen.²⁸ In den neuen preußischen Verteidigungsanlagen manifestierte sich der Festungscharakter der Stadt auf ihrer Stromseite nun augenfällig.

Der Ausbau eines neuen städtischen Sicherheitshafens gegen Hochwasser und Eisgang war notwendig geworden, um eine seit dem frühen 19. Jahrhundert im Norden vor der Stadt gelegene, unzureichende Anlage am Thürmchen zu ersetzen.²⁹ Nach langer Vorplanung begann im Jahre 1849 der Ausbau des neuen Hafens an der Rheinau. In einer großen wasserbautechnischen Umbaumaßnahme wurde das Werthchen, eine dem südlichen Ufer vorgelagerte und als Erholungsanlage genutzte Insel zu einer Halbinsel umgestaltet, die ein Hafenbecken umfasste. Dazu wurde die Insel im Süden im Anschluss an die Bayenbastion an das Festland angebunden und im Norden um circa 100 Meter bis zur Achse der Großen Witschgasse verlängert (Abb. 15 bis 17). Die neue Halbinsel mit ihrem durch Anschüttungen auf der Flussseite nahezu begradigten Verlauf definierte die Kölner Uferlinie schon damals in ihren Grundzügen neu (siehe Abb. 15). Die Verteidigungslinie wurde auf die Außenseite der Halbinsel, die in Teilen auch weiterhin als Erholungsanlage diente, vorverlegt. Die neue Kehlmauer schloss im Süden unmittelbar an die Bayenbastion an und wurde bis zu dem auf der Inselfspitze errichteten Malakoffturm geführt, der die von einer Fußgängerbrücke überspannte Hafeneinfahrt schützte. Ihm entsprach auf der Stadtseite ein neues, im Norden der Großen Witschgasse quer in die Straßenachse gestelltes Festungstor, das sogenannte Holztor. Es band auf der Stadtseite unmittelbar im Süden der Pfarrkirche St. Maria Lyskirchen an (Abb. 18). Durch den neu gebildeten Kehlabschnitt wurde

27 Wie zeitgenössische Fotografien sowie die späteren Schwierigkeiten beim Ausbau des Leystapels (siehe Kap. 3.1.8) belegen, blieben zwar auch etliche ältere Bauten bestehen. Jedoch waren insbesondere in der Nähe der Schiffbrücke die Hotelneubauten am Leystapel absolut dominierend.

28 Auch auf der Landseite ergänzte die Fortifikation die ersten frühpreußischen Einrichtungen während der 1840er Jahre (Siefert 2010, S. 85). Die großen militärischen Umbaumaßnahmen entlang der Rheinkehle standen somit im Zusammenhang mit dieser großen zweiten preußischen Ausbauphase der Festung Köln.

29 Zum Sicherheitshafen am Thürmchen siehe: Bilstein 2009, S. 54-56. Über den Ausbau des neuen Sicherheitshafens an der Rheinau und die stadtseitigen Werftveränderungen berichten: Bauer 1898a, S. 43-44; Stübgen 1898a, S. 48-49; Bilstein 2009, S. 56-57; Kupka 2010b, S. 270; Schäfke 2012, S. 104-106. In Bezug auf die auf dem „Werthchen“ bereits bestehenden und auch nach dem Ausbau des Sicherheitshafens neu angelegten Grünanlagen wird verwiesen auf: Meynen 2001b; Dietmar/Rakoczy 2002, S. 73.

im Süden der Stadt der gegenüber ihrem flussseitigen Umland geschlossene Charakter bekräftigt. Eine nutzbare Verkehrsverbindung zwischen der Stadt und dem sich ihr südlich anschließenden Ufer bestand nicht.³⁰ Ein auf der Stromseite der Halbinsel vor der Verteidigungsmauer entlangführender Leinpfad mündete im Süden in eine extrem schmale Passage auf der Flussseite der Bayenbastion, die für Fuhrwerk nicht geeignet war (siehe Abb. 15).

Der südliche Teil des historischen Ufers mit seinem charakteristischen, konkav einschwingenden Verlauf bildete fortan die Innenseite des neuen Hafenbeckens. Entlang dieses von der Bayenstraße und dem Holzmarkt gebildeten Abschnittes wurden sämtliche alten Verteidigungsanlagen geschleift. Die Uferböschungen wurden zum Zweck des verbesserten Hochwasserschutzes angehört und mit einer senkrechten Werftmauer versehen, um die stadtzugewandte Beckenseite dem Warenumsatz dienlich zu machen. Vor der alten Stadtkante entstand eine relativ breit bemessene Bewegungszone, die in der Mitte durch eine Baumallee geteilt wurde. Auf diese Weise wurden dem Werftbetrieb und dem allgemeinen Verkehr auf der Stadtseite jeweils unabhängige Bereiche zugewiesen. Im Vergleich zu allen anderen Uferabschnitten wies der durch die Bayenstraße und den Holzmarkt gebildete Straßenzug äußerst günstige Erschließungsbedingungen auf. Diese kamen den Bedürfnissen der sich während des 19. Jahrhunderts entlang der alten Mauerstraße und in ihrem Hinterland zunehmend verdichtenden Bebauung zugute. Hier siedelten sich neben kleingewerblichen Betrieben diverse bedeutende Industrieunternehmen an³¹, deren hohe Fabrikschlote die Silhouette der südlichen Stadt mitbestimmten (siehe Abb. 17). Die Kölner Adressbücher weisen darüber hinaus auf eine Durchmischung mit anspruchsvoller Wohnnutzung hin, die sich im Laufe der Jahrzehnte, wohl begünstigt durch den Blick auf den Rhein und die Grünanlagen auf dem Werthen beziehungsweise auf der Rheinau-Halbinsel, an der Bayenstraße und dem Holzmarkt angesiedelt hat.³²

Im Norden des Holztores erfuhr auch die Holzwerft im Zuge dieser großen Ausbauphase einen Umbau, durch den der Ausgleich zwischen den höher gelegten Straßenpartien im Süden und dem tieferen Niveau des Leystapels im Norden geschaffen wurde (Abb. 19). Die auf der Stadtseite in diese schmale Übergangszone einmündenden Straßen blieben weiterhin durch Festungstore gesichert. Das

30 Hierzu sei ergänzt, dass das außerhalb der Bayenbastion gelegene Rheinufer, von dem vor der Inangriffnahme der späteren Stadterweiterung und der ihr folgenden Eingemeindung nur geringfügige Teile zum Kölner Stadtgebiet gehörten, für den Verkehr eine äußerst untergeordnete Rolle spielte. Die Benutzbarkeit des alten, bis kurz vor der Bastion am unregulierten Ufer entlangführenden Leinpfades war während des 19. Jahrhunderts durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben der Holzbranche mit ihren am Ufer liegenden Laderampen auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Rondorf erschwert worden. Der Austausch zwischen der alten Stadt und dem im Jahr 1868 vor den Toren der Stadt errichteten Kölner Wasserwerk an der Alteburg sowie dem Industrievorort Bayenthal wurde durch das landseitige Severinstor abgewickelt. Siehe: Stübgen 1898a, S. 47-48; Großstadt im Aufbruch 1988, S. 64-69 (Entwicklung von Bayenthal).

31 Zu der Ausbildung eines Industriestandortes in den südlichen Altstadtquartieren in Rheinnähe siehe: Klersch 1994, S. 133-134. Beispielhaft sei auf die Anfang der 1830er Jahre am Holzmarkt errichtete, ab 1862 als „Rheinischer Actien-Verein für Zuckerfabrication“ firmierende Zuckerraffinerie verwiesen (Scherz 1888, S. 770-772; Klein-Meynen 1996, S. 45-46). Anzuführen ist auch die im Jahre 1853 an der Bayenstraße gegründete „Kölnische Baumwollspinnerei und -weberei Actiengesellschaft“, die um das Jahr 1861 circa 1.600 Arbeiter beschäftigte (Klein-Meynen 1996, S. 28).

32 GA. Siehe unter anderen das 1869/1870 errichtete Wohnhaus des Architekten Joh. Jakob Claasen in der Bayenstraße Nr. 79 (Vogts 1966, Bd. 2, S. 625 u. 751).

alte Tor am Ausgang der Straße Filzengraben wurde damals durch eine neue Toranlage ersetzt. Das historische, in nachmittelalterlicher Zeit durch eine Batterie ergänzte Tor an der Rheingasse blieb bestehen und überkam bis in das späte 19. Jahrhundert als einziges Tor der mittelalterlichen Stadtmauer am Kölner Ufer.³³

Im Norden des erst kurz zuvor fertiggestellten Hauptzollamtes wurden ab dem Jahre 1846 in einer mehr als zehn Jahre andauernden Ausbauphase sämtliche Uferpartien umgerüstet, um die Stadt auf der Rheinseite an die Eisenbahn anschließen zu können (Abb. 20; siehe Abb. 5). Die von Norden an die Stadt herangeführten Schienen der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“, die Köln mit Aachen verbanden, hatten bei der Eröffnung der Strecke im Jahre 1839 aus festungstechnischen Gründen zunächst provisorisch vor den Toren der Stadt jenseits des alten Sicherheitshafens am Thürmchen im Festungstrayon enden müssen.³⁴ Pferdeomnibusse vermittelten damals entlang des Ufers zwischen dem Thürmchenbahnhof und der Stadt.³⁵ Sie endeten an der Trankgasse, die auf der Nordseite des alten Domquartiers verlief und als eine der wenigen für Fuhrwerk passierbaren historischen Straßen das Ufer in gerader Richtung mit dem Inneren der Stadt verband.³⁶ Die Trankgasse bildete auch für die nun anstehenden Uferumbauten die entscheidende altstädtische Anschlussachse.

Schon zu Beginn der 1840er Jahre hatte das Berliner Kriegsministerium unter massiven fortifikatorischen Auflagen die Genehmigung zur Verlängerung der Gleise vom Thürmchenbahnhof bis an das Ufer vor der Stadt erteilt.³⁷ Nach längeren Verhandlungen einigten sich die Stadt und die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft daraufhin vertraglich über ein umfangreiches Schienenausbauprogramm. Es sollte im beiderseitigen Interesse die langfristig tragfähige Basis für den Anschluss der zentralen Stadt an den Personenverkehr und des Hafens an den Güterverkehr bilden.³⁸ Dabei stellte die dauerhafte Gewährleistung der Gleiserschließung des Ufers durch das private Bahnunternehmen einen wichtigen Vertragsinhalt dar. Im Einzelnen wurden der Bau eines neuen Personenbahnhofs am Ufer in der Nähe der Trankassenausmündung, die Schienenanbindung des Zollhafens und die Errichtung einer für den Zollhafen bestimmten modernen Güterabfertigungsanlage im Norden des Hauptzollamtes vereinbart. Die Vertragsklauseln enthielten bereits die Option einer späteren Gleisverlängerung entlang der südlichen Werftabschnitte bis zum Ende des damals bereits in der Planung befindlichen Rheinaubeckens. Die Ausführung und die Finanzierung der für die Gleisstreckung erforderlichen Ufererweiterungs- und -erhöhungsarbeiten wurden zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt. Als Kompensation für die deutlich höheren Investitionen der Eisenbahngesellschaft wurde ihr die unentgeltliche Übereignung von bedeutenden städtischen Geländeanteilen am nördlichen Ufer zugesichert.

33 Vogts 1930, S. 142-143.

34 Krings 1977, S. 9.

35 Lindemann 2002, S. 28-29.

36 Breuer 1981, S. 17.

37 Wacker 2010, S. 39.

38 Sämtliche nachfolgenden Ausführungen über die Vertragsinhalte, die Uferarbeiten selbst und die Aufteilung der Arbeiten beziehen sich, sofern nicht gesondert gekennzeichnet, auf: St.V. vom 24.11.1879: Verlängerung der Schienengeleise (dort wurde ein Teil der Vertragsvereinbarungen aus den 1840er Jahren zitiert); Bauer, W. 1898a, S. 40-43; Stübgen 1898a, S. 50-51; vgl. Bilstein 2009, S. 57-58.

Die Stadt baute den südlichen Uferbereich zwischen dem Zollhafen und der Trankgassenachse um. Hier entstanden die mit senkrechten Kaimauern ausgestatteten, etwa 60 Meter tiefen Zonen der Franken- und der Trankgassenwerft. Im Süden wurden die erweiterten Abschnitte an die Werftkante des Zollhafens angeschlossen (siehe Abb. 5). Vertragsgemäß errichtete die Stadt an der Stelle der alten Stadtmauer vor dem nördlichen Teil der Straße Am Frankenturm und den hier gelegenen Bürgerhäusern (Abb. 21) eine neue Verteidigungsmauer. Sie band im Süden unmittelbar an das Hauptzollamt an (Abb. 22) und schloss das neu gewonnene städtische Hafengelände zur Stadtseite ab. Damals wurden zwei neue, vom Stadtbaumeister Bernhard Wilhelm Harperath entworfene Festungstore errichtet³⁹, deren architektonischer Anspruch weit über ihren eigentlichen Verteidigungszweck hinauswies. Zum einen wurde das historische Trankgassentor durch eine neue Toranlage ersetzt.⁴⁰ Zum anderen entstand weiter südlich das sogenannte „Bischofsgartentor“, das der erst in den 1840er Jahren neu durch das ehemalige Domviertel gelegten Bischofsgartenstraße Rechnung trug.⁴¹ Neben der allgemeinen Werfterschließung diente es vor allem der Erreichbarkeit der Personen-Anlegestelle der „Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, die sich seit den frühen 1820er Jahren an der Frankenwerft befand.⁴² Die hochaufragende, mit neugotischen Anklängen versehene Toranlage, die zeitgenössisch auch als „Domtor“ bezeichnet worden ist, wurde im Jahre 1856 fertiggestellt⁴³ (Abb. 23).

Der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft oblag die Ausführung der Uferarbeiten von der Trankgassenachse bis zum Thürmchensbahnhof im Norden der alten Stadt. Währenddessen führte die Kölner Fortifikation auf Kosten der Eisenbahngesellschaft die Anpassung der alten Verteidigungsanlagen an die neuen Gegebenheiten aus.⁴⁴ Dabei wurde entlang des nördlichen Uferdrittels der alten Stadt der größte Teil der mittelalterlichen Rheinmauer niedergelegt und durch moderne Festungsmauern ersetzt.⁴⁵ Davor entstand durch Anhöhungen und Erweiterungen ein neues Ufergelände, das auf der Stromseite von einer steilen Uferböschung abgeschlossen wurde. Es verjüngte sich im Norden und mündete in eine eng dimensionierte, von einem Festungstor gesicherte Trasse (Abb. 24; siehe Abb. 20). Auf dieser wurden die Schienen, die im Norden der Stadt zunächst den Hafenumrundung des alten Sicherheitshafens und die Thürmchensbastion passierten, bis vor die Stadt geleitet. Die auf der Stadtseite gelegene Stammlinie führte zu dem neuen Endbahnhof der Rheinischen Eisenbahngesellschaft an der Trankgasse. Von ihr zweigten Güterschienen ab, die auf der Flussseite des neuen Trankgassenbahnhofs zunächst provisorisch bis zum Zollhafen gestreckt wurden (Abb. 25).

39 Zu Harperath und seinem Wirken siehe: Hagspiel 2007, S. 40-41.

40 Vogts 1930, S. 150.

41 Die Bischofsgartenstraße war von 1845 bis 1848 als privat finanzierte, von der Stadt ausgeführte Verbindung zwischen dem Domhof und dem Ufer angelegt worden (Breuer 1981, S. 26).

42 Wiethase 1888, S. 212; Breuer 1981, S. 17, 26 u. 175 (Anm. 50).

43 Zu der zeitgenössisch auch als „Domtor“ bezeichneten Toranlage siehe: Vogts 1930, S. 148; Breuer 1981, S. 26.

44 Bauer, W. 1898a, S. 40.

45 Im nördlichen Teil blieb die historische Stadtmauer zwischen der Straße Kunibertskloster und dem Thürmchenswall als stadtseitige Einfriedung der Gleisanlagen bestehen. Darüber hinaus wurde die Servasbatterie weiterverwendet (Bauer, W. 1898a, S. 44).

Die neue Personen-Endstation (siehe Abb. 25), die damals einen Kopfbahnhof und die Direktionsräume der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vereinte, wurde im Jahre 1857 als letzte Baumaßnahme fertiggestellt.⁴⁶ Um einen Vorplatz gegenüber der Trankassenausmündung nach Norden versetzt, wurde der auf L-förmigem Grundriss errichtete, dreigeschossige Baukomplex unmittelbar vor der Straße Am alten Ufer (Abb. 26) errichtet. Hinter dem auf die Stromseite gelegten Verwaltungstrakt verbarg sich damals zunächst eine gläserne Perronhalle. Mit einer Gebäudetiefe von etwa 30 Metern nahm der große Baukörper etwa die Hälfte des neu geschaffenen Ufergeländes ein und setzte mit einer stromseitigen Länge von etwa 110 Meter vor der historischen Stadtkante neue Maßstäbe. Der Neubau sowie der nördliche Teil des Gleiskörpers wurden auf der Stromseite durch neue Festungsmauern in die Kehlbefestigung einbezogen (siehe Abb. 20).

Sämtliche neu geschaffenen Festungseinrichtungen gingen in das Eigentum des Militärfiskus über. Das von Bahnanlagen eingenommene Gelände, das sich von der Trankassenachse im Süden bis zu dem alten, im Festungsrayon gelegenen Thürmchensbahnhof erstreckte, wurde vereinbarungsgemäß an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft übertragen. Mit dieser Flächenübergabe wurde die private Bahngesellschaft zur größten Grundstückseigentümerin am nördlichen Ufer vor der alten Stadt. Gleichzeitig konnte sie ihren Grundbesitz auch außerhalb des alten Stadtgebietes beträchtlich erweitern.

Auf der Stromseite des Eisenbahnterrains und der neuen Festungseinrichtungen wurde damals eine städtische Straße angelegt. Sie setzte in der Achse der Trankgasse an, führte unmittelbar entlang der Uferböschung nach Norden und passierte dort parallel zu den Schienenanlagen die Thürmchensbasteion und den alten Sicherheitshafen (siehe Abb. 25). Im Unterschied zu der Situation im Süden der Stadt gewährte diese Straße eine flussseitige Verkehrsverbindung über die Grenzen der alten Stadt hinaus. Obwohl sie von der Stadt aus nur unter erschwerten Bedingungen erreichbar⁴⁷ und in ihrer Leistungsfähigkeit wegen der extrem steilen Querung des Sicherheitshafens stark beeinträchtigt war⁴⁸, kam ihr eine wichtige Funktion zu. Denn sie gewährleistete den stromseitigen Zugang zu den Wall- und Glacispromenaden, die von den Kölnern für Spaziergänge genutzt wurden. Des Weiteren waren auf diesem Wege mehrere im Norden vor der Stadt in Ufernähe gelegene Rheinlokale und Vergnügungsstätten erreichbar. Ihre Bedeutung wuchs, als in den 1860er Jahren auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Longerich der Zoologische Garten und die Flora eröffnet wurden. Diese Ausflugsziele sprachen insbesondere das bürgerliche Publikum an.⁴⁹ Die Straße wurde Anfang der 1860er Jahre im

46 Zum Trankgassenbahnhof siehe: KStA vom 31.5.1913: Der Umbau des alten Eisenbahndirektionsgebäudes; Krings 1977, S. 10-11; Breuer 1981, S. 57-58. Die Gebäudemasse sind dem Fluchtlinienplan Nr. 592 entnommen.

47 Die Trankgassenpromenade war lediglich durch das Trankgassentor und durch eine weitere, in der Achse der Machabäerstraße gelegene Öffnung in der Festungsmauer zugänglich (siehe Abb. 20).

48 Stübben 1898a, S. 50.

49 Über die Ausflugsziele im Norden der Stadt informieren: LocA vom 12.7.1903: Ein Spaziergang um Köln vor 30 Jahren; KStA vom 27.11.1933: Kölner Vergnügungs- und Erholungsstätten vor 60 Jahren; Meynen 2001a, b, c u. d. Zu dem im Jahre 1860 eingeweihten Zoologischen Garten und der 1864 eröffneten Flora siehe Zey 1993, S. 204-216 u. 59-64.

Rahmen einer durch den Kölner Verschönerungsverein initiierten Spendenaktion auf der Flussseite mit einer Lindenreihe ausgestattet.⁵⁰ Die sogenannte „Trankgassenpromenade“ mit ihrem unmittelbarem Sichtkontakt zum Fluss erfreute sich großer Beliebtheit.

Noch während der großen Ausbaumaßnahmen am nördlichen Ufer erfolgte unter maßgeblichem Einfluss der preußischen Staatsregierung eine Neuordnung der Kölner Eisenbahnverhältnisse. Sie führte zum Bau eines neuen Personenbahnhofs in der Nähe des Doms⁵¹ und zum Bau einer neuen Eisenbahnbrücke. Die Brücke vereinigte die linksrheinische Strecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der bis dahin in Deutz endenden Linie der „Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“.⁵² Die Entscheidung über den Standort dieser ersten festen Brücke, die südlich der Trankgassenachse über den Fluss geführt werden sollte, wurde in Berlin gefällt und war primär strombautechnisch begründet. Die axiale Ausrichtung der Brücke auf den Chor der unvollendeten Kölner Kathedrale, deren Weiterbau seit dem Jahre 1842 verfolgt wurde, war jedoch auch mit politischen Konnotationen behaftet und blieb in Köln nicht zuletzt aus Stadtbildgründen umstritten.⁵³ Zweifellos bewirkte die im Jahre 1859 in Betrieb genommene „Dombrücke“ mit ihren kastenförmig ausgebildeten Brückenzügen und ihren Turm- und Portalbauten im Kölner Uferbild einschneidende Veränderungen (Abb. 27).

Das gleichzeitig als Straßenbrücke dienende Bauwerk ermöglichte dem Stadtverkehr erstmals eine von der Schifffahrt unabhängige Querung des Rheins und brachte große verkehrsinfrastrukturelle Verbesserungen mit sich. In hafengewirtschaftlicher Hinsicht waren die Folgen der Bahnrestrukturierungen für die Stadt jedoch äußerst problematisch. Denn die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die gegen den erklärten Willen der Stadt an den Ausbau des neuen Güterbahnhofs Gereon im nordwestlichen Festungsrayon ging⁵⁴, verlor ihr Interesse an dem zuvor vertraglich vereinbarten Ausbau der Gleisanlagen am Ufer. Nach konfliktreichen Auseinandersetzungen zwischen dem privaten Bahnunternehmen und der Stadt⁵⁵ blieb es schließlich bei der in den 1850er Jahren geschaffenen, äußerst unzulänglichen Gleisvernetzung der Kölner Hafenanlagen.⁵⁶ Nachdem im Jahre 1859 der neue Zentralbahnhof am Dom in Betrieb genommen worden war, verlor auch der Bahnhof an der Trankgasse schon kurz nach der Fertigstellung seine Bedeutung für den Personenverkehr. In den 1870er Jahren

50 Breuer 1981, S. 26; Knoll 1988, S. 79. Bei der im Jahre 1884 vorgenommenen Kartierung des Uferbestandes (Festschrift Hafen 1898, Tafel 10b (siehe Abb. 20)) wurde die Lindenreihe fälschlicherweise auf der Stadtseite der Promenadenstraße verzeichnet. Zeitgenössische Fotografien belegen, dass sie sich auf der Stromseite befand.

51 Krings 1977, S. 12-13; Breuer 1981, S. 57-58.

52 Zu der seit 1847 geforderten und ab dem Jahre 1855 auf Kosten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft und der Stadt Köln errichteten Brücke siehe: Krings 1977, S. 11-12; Padtberg 1984; Klersch 1994, S. 90-101; Hammer 1997, S. 31-33.

53 Breuer 1981, S. 52-56.

54 Klersch 1994, S. 101.

55 Siehe zu diesen Verhandlungen, die mehrmals an den finanziellen Forderungen des Bahnunternehmens scheiterten: Bauer, W. 1898a, S. 43; Klersch 1994, S. 101-102; St.V. vom 24.11.1879: Verlängerung der Schienengeleise.

56 Bauer, W. 1888, S. 359; vgl. Bilstein 2009, S. 57-58.

wurde der alte Trankgassenbahnhof schließlich zu einem allseitig geschlossenen Verwaltungsgebäude umgebaut. Erst damals erhielt die lange stromseitige Front des dreigeschossigen Gebäudes durch die Errichtung eines viergeschossigen Quertrakts die markante Betonung ihrer Mittelachse⁵⁷ (siehe Abb. 25).

Die Schienenanlagen dienten fortan als sogenannte „Rheinstation“ dem Güterverkehr für den Zollhafen und den zollfrei handelnden Speditionseinrichtungen an der Frankenwerft. Des Weiteren wurden sie insbesondere von einigen am nördlichen Altstadtufer ansässigen Industriebetrieben genutzt. Das mit großen Erwartungen geschaffene Vorland zwischen der alten Stadt und der Trankgassenpromenade wurde in der Folge von Abstellgleisen, Rangieranlagen und Warenschuppen geprägt (siehe Abb. 25).

Auch die Gebiete auf der Stadtseite des nördlichen Uferdrittels waren im Laufe des 19. Jahrhunderts großen Veränderungen ausgesetzt. Ähnlich wie am südlichen Ufer der Stadt siedelten sich auch im Norden neben neuen Wohnbauten diverse Gewerbe- und Industriebetriebe an. Letztere konzentrierten sich vor allem auf die traditionell dichter besiedelten Baublöcke entlang der Straße Am alten Ufer, die auf ihrer Rückseite von der Johannisstraße begleitet wurden. Hier hatten ehemalige reichsstädtische Hofanlagen bereits in den 1830er und 1840er Jahren die Grundlage für die Etablierung von Firmen gebildet⁵⁸, von denen sich einige im Laufe der nächsten Jahrzehnte zu bedeutenden Unternehmen entwickeln sollten. Unter anderem sei das Möbelunternehmen Heinrich Pallenberg angeführt.⁵⁹ Gegründet im ehemaligen Grefrather Hof an der Ecke der Straßen Am alten Ufer und Penzgasse, nahm das Betriebsgelände bereits in den 1870er Jahren wesentliche Flächenanteile des gesamten Baublocks zwischen der Penzgasse und der weiter südlich gelegenen Goldgasse ein. Einem Teil der Firmengebäude lagerte sich der Trankgassenbahnhof vor. Im Norden der Penzgasse lag die bombensicher ausgebaute Kriegsbackerei und Mühle der Kölner Garnison, die in Bezug auf ihre Emissionen, ihre An- und Ablieferverkehre sowie ihre architektonische Außenwirkung einem Industriebetrieb vergleichbar war.⁶⁰

57 KStA vom 31.5.1913: Der Umbau des alten Eisenbahndirektionsgebäudes.

58 Joseph Klersch zählte eine Fülle von Betrieben auf, die bereits vor der Jahrhundertmitte zur Ausbildung eines nördlichen „Fabrikviertels“ führten. (Klersch 1994, S. 134).

59 Molis 1930, S. 13-18; Klein-Meynen 1996, S. 49; GA; Katasteraufnahme des Fluchtlinienplanes Nr. 332. Der ehemalige Grefrather Hof (Am alten Ufer 41) war in den 1830er Jahren in den Besitz des Schreiners Heinrich Pallenberg übergegangen, der hier eine Möbelfabrik einrichtete und sie schon früh mit modernster Technik ausstattete. Die Firma entwickelte sich zu einem der führenden Unternehmen der anspruchsvollen Möbelproduktion und Innendekoration. Das Betriebsgelände wurde in den 1860er und 70er Jahren durch den Zukauf weiterer Grundstücke (Am alten Ufer 33 bis 39-) beträchtlich erweitert.

60 Zander 1944, S. 577 u. 630; Rohde 2010, S. 299; Turck 2010, S. 335-336; Katasteraufnahme des Fluchtlinienplanes Nr. 332. Der ehemalige Altenberger Hof an der Johannisstraße war ab 1818 zunächst als Kaserne genutzt worden. Die Liegenschaft wurde im Jahre 1861 an das Proviantmagazin der Kölner Garnison überwiesen und erfuhr in den 1860er Jahren und noch einmal um 1880 große Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen. Seit der letzten Ausbauphase nahmen die Kriegsbackerei und Mühle der Kölner Garnison den gesamten Block zwischen den Straßen Am alten Ufer, Johannisstraße, Penzgasse und Servasgasse ein. Die großen Backsteinbauten und die Schornsteine der Anlage bestimmten die Uferfront mit.

Schließlich ist noch die große Zuckerfabrik von J. J. Langen & Söhne zu nennen, die in ihrer endgültigen Ausbauphase große Flächen in dem von der Servasgasse im Süden und der Machabäerstraße im Norden eingefassten Areal belegte.⁶¹ Das mehrgeschossige, breit gelagerte Fabrikgebäude des Betriebes befand sich auf dem Grundstück Am alten Ufer Nr. 49. Insbesondere von diesem Unternehmen ist überliefert, wie stark es nach dem Bau der Rheinstation von der Nähe der Bahngleise profitierte, denn die An- und Ablieferung der Roh- und Fertigprodukte erfolgte nahezu ausschließlich per Schiene. Dadurch konnte sich die Firma zu einer der größten Zuckerraffinerien im Rheinland entwickeln. Auf dem inzwischen auf beiden Straßenseiten vergrößerten Gelände fand in den Jahren 1883/84 eine durchgreifende Betriebserweiterung und -modernisierung statt. Dabei entstanden an beiden Blockfronten große, backsteinsichtige Neubauten. Da die zwischen dem Unternehmen und der Rheinstation vermittelnden Fuhrwerkverkehre in den engen Straßen immer unerträglichere Ausmaße angenommen hatten, wurde der Firma J. J. Langen & Söhne im Zuge dieser Betriebsumrüstung ein direkter Gleisanschluss über die Straße Am alten Ufer hinweg an die Rheinstation zugestanden. Die Kölner Fortifikation hatte dazu eigens eine Sondergenehmigung zum Durchbruch der Kehlmauer erteilt.⁶² Nur wenige Jahre später erwarb das Unternehmen auf der Uferseite drei zusätzliche Wohnhausgrundstücke, die im Norden des dortigen Firmenaltbaus lagen. An ihrer Stelle entstand zu Beginn der 1890er Jahre ein weiterer, ebenfalls mit einer Backsteinfassade versehener Fabrikneubau.⁶³ Die an der Straße Am alten Ufer errichteten Erweiterungsbauten der Zuckerfabrik, die das ältere Firmengebäude zwischen sich aufnahmen, bekräftigten den gewerblichen Charakter dieser hinter dem großen Eisenbahngebäude zurückliegenden Stadtfront (Abb. 28).

Mit ihrer letzten Erweiterungsmaßnahme rückte die Firma J. J. Langen & Söhne auf der Uferseite nun in die Nähe der damals noch jungen Wohnbauten, die auf dem Gelände des früheren Schlachthauses errichtet worden waren.⁶⁴ Das städtische Schlachthaus hatte seit dem frühen 19. Jahrhundert den nördlichen Teil des uferseitigen Baublocks im Süden der Machabäerstraße eingenommen. Fehlende

61 Scherz 1888, S. 775-776; Gürtler 1907; KStA vom 4.1.1911: Stilllegung eines alten Kölner Werkes; GA; Katasteraufnahme des Fluchtlinienplanes Nr. 332. Auf dem Gelände eines ehemaligen Hofes an der Johannisstraße entstand im Jahre 1835 eine Zuckerfabrik, die 1845 von Johann Jakob Langen aufgekauft und später von den Söhnen J. J. Langens übernommen wurde. Laut Ausweis der Adressbücher blieb die Ausdehnung des Firmengeländes bis in die 1870er Jahre relativ konstant und beschränkte sich auf die Grundstücke Am alten Ufer 49 sowie Johannisstraße 72-74. Erst danach wurde der Besitz um die Immobilien Am alten Ufer Nr. 47A und Johannisstraße Nr. 76-80 erweitert. Dort entstanden im Rahmen der großen Betriebsmodernisierung während der 1880er Jahre Neubauten. Die damalige Grundstückssituation ist in der dem Fluchtlinienplan Nr. 332 zugrunde liegenden Vermessungsunterlage, die laut Planvermerk im Jahre 1887 fertiggestellt wurde, dargestellt.

62 St.V. vom 18.10.1883: Schienengeleis Altes Ufer 51.

63 Es handelte sich um die drei Grundstücke Am alten Ufer 51, 53 und 55, die in den Kölner Adressbüchern um 1890 mit dem Vermerk „niedergelegt“ bezeichnet und danach nur noch als Teil des Betriebsgeländes der Firma Langen aufgeführt wurden (GA).

64 Genzmer 1888, S. 569-570; GA; Katasteraufnahme des Fluchtlinienplanes Nr. 332. Das städtische Schlachthaus (Johannisstraße 90) wurde im Jahre 1808 auf der Südseite der damaligen „Blümchengasse“ errichtet, die danach den Namen „Am Schlachthaus“ trug. Erst im Zuge der Neubebauung des alten Schlachthausgrundstücks wurde der Name der im Westen bestehenden Machabäerstraße auch auf diesen letzten und jetzt verbreiterten Abschnitt des zum Ufer führenden Straßenzugs übertragen. Der neue Schlacht- und Viehhof wurde im Jahre 1875 fertiggestellt und lag in dem uferseitigen Baublock zwischen der Krahnengasse (der späteren Dagobertstraße, siehe Kap. 3.3.1) und dem Thürmchenswall, wo er unmittelbar an die Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei angrenzte. An der zur Straße Am alten Ufer gewandten Schmalseite umfasste die Neubebauung des früheren Schlachthausgeländes die Hausgrundstücke Nr. 57, 59 und 61.

Kapazitäten und neue hygienische Anforderungen an eine solche Anlage hatten in den 1870er Jahren zum Neubau eines modernen Schlacht- und Viehhofs geführt, der seinen Platz nicht weit entfernt von dem früheren Standort am äußersten Rand des damaligen Stadtgebietes fand. Das Areal des alten Schlachthauses wurde am Ende der 1870er Jahre parzelliert und mit neuen Miethäusern bebaut. Dabei füllte sich auch die zum Ufer gewandte Schmalseite mit gründerzeitlichen Wohnbauten auf.

Die Kunibertsgasse, die die Straße Am alten Ufer in nördlicher Richtung verlängerte und den Bezirk des früheren Kunibertstiftes passierte, wurde bis in die 1860er Jahre in den Kölner Adressbüchern noch als „unbebaute Straße“ aufgeführt.⁶⁵ Die spätstaufische Kirche St. Kunibert mit ihrer Dreiturmgruppe und ihrer dem Fluss zugewandten Schauseite dominierte bis zu diesem Zeitpunkt den nördlichen Teil des Ufers⁶⁶ (Abb. 29). Die Aufschließung und Bebauung des Stiftsgeländes, dessen Kirche seit 1803 der neuen Pfarrei St. Kunibert diente, führte im Süden des Kirchenbaus an der Rheinfront im Wesentlichen während der 1870er Jahre zum Bau einer geschlossenen Reihe mehrgeschossiger Wohnhäuser.⁶⁷ Entlang der Kunibertslostergasse, die auf der Nordseite des Kirchenbaus verlief, entstanden von 1860 bis 1882 mehrere Schulbauten.⁶⁸ Die den Sakralbau nun auf beiden Seiten flankierenden Neubauten trugen bereits damals zu einer Minderung seiner einstmals beherrschenden Stellung im Uferbild bei.⁶⁹ In dem sich an diese Schulbauten anschließenden Teil des Baublocks hatte sich die private Bautätigkeit auf die stadtseitige Parallelstraße der Kunibertsgasse konzentriert. Die tiefen Hausgärten dieser Grundstücke wandten sich zur Flussseite und bildeten innerhalb der sich sukzessiv verdichtenden Uferbebauung eine absolute Ausnahme (Abb. 30).

Im seinem letzten Teil trug der Straßenzug, der die alte Rheinmauer auf ihrer Innenseite begleitet hatte, den Namen Thürmchengasse. Die schmale Gasse passierte den nördlichsten Block am Ufer, der von der Krahnengasse im Süden bis zum Thürmchenswall im Norden reichte. Auf der Stromseite und am Thürmchenswall wurde das Geviert, das bis weit in das 19. Jahrhundert von ausgedehnten Freiflächen bestimmt wurde, von einer noch aus reichsstädtischer Zeit stammenden Randbebauung begleitet (siehe Abb. 3).⁷⁰ Auf der Uferseite handelte es sich um eine niedrige, kleingewerblich durchmischte Wohnbebauung auf Grundstücken geringer Tiefe. Lediglich das nördliche Anwesen an der Thürmchengasse 19 wies an der Straße ein größeres Gebäude auf und verfügte über ein großzügigi-

65 GA.

66 Zum historischen Kunibertstift einschließlich seiner Entwicklung während des 19. Jahrhunderts siehe: Ewald/Rathgens 1916, S. 231-313; Machat 1984.

67 GA.

68 Raschke 2001, S. 292.

69 Insbesondere Christoph Machat hat auf die komplexen Veränderungen hingewiesen, die der exponierte Kirchenbau sowohl durch die Uferanhebungen des mittleren 19. Jahrhunderts als auch durch die in seinem Umfeld entstandenen Neubauten erfahren hat (Machat 1984, S. 317).

70 Über die im Folgenden erwähnten Grundstücke Thürmchengasse 1 bis 19 sowie Thürmchenswall 98-102 bis 108 und ihre Aufbauten liegen nur wenige Informationen vor. Die Angaben in den Adressbüchern lassen allerdings Rückschlüsse auf die Nutzung und Geschossigkeit der Gebäude zu (GA). Eine auf den Kölner Flurkarten von 1836/37 basierende Katasterkarte stellt die Parzellierung und Bebauung am Rande des zu diesem Zeitpunkt ansonsten noch weitgehend unbebauten Blocks dar (Stoob 1979, Tafel 1). Der Vergleich mit einer um die Mitte der 1890er Jahre erstellten Vermessungsunterlage (Katasteraufnahme des Fluchtlinienplanes Nr. 592; siehe Abb. 53) zeigt, dass die Randbebauung bis auf die inzwischen errichteten Neubauten auf den Grundstücken Thürmchengasse 1 und 3 kaum Veränderungen erfahren hatte.

ger bemessenes Gelände, das sich bis hinter die kleinen Nachbargrundstücke in seinem Süden erstreckte. Auch in dem ufernahen Teil des Thürmchenswalls, wo sich straßenseitig eine Reihe kleinerer Gebäude befand, hatten einige der Grundstücke ein tieferes Hinterland. Auf den bisher nur lückenhaft bebauten Grundstücken Nr. 1 und 3 im Süden der Thürmchengasse entstand wohl um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine Reihe moderner Mehrfamilienhäuser mit einheitlichen Straßenfluchten.⁷¹ Die übrige Bebauung entlang der beiden Blockseiten blieb dagegen bis in das späte 19. Jahrhundert ohne wesentliche Veränderungen erhalten.

Hinter der älteren Randbebauung hatte sich bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts ein bedeutender Brauereistandort entwickelt. Der Ursprung ging auf eine im Jahre 1838 von Thomas Ehemann an der Thürmchengasse 19 gegründete Brauerei zurück, die als einer der ersten Kölner Betriebe untergärig gebrautes 'Baierisches' Bier herstellte.⁷² Schon der Nachfolger von Thomas Ehemann kaufte das große Nachbargrundstück am Thürmchenswall 98-102 an, das der Brauerei als Ein- und Ausfahrt diente. Nach einem nochmaligen Wechsel des Besitzers wies das Unternehmen schon am Ende der 1850er Jahre die Züge eines Großbetriebes auf.⁷³ Damit nahm es in dem bisher durch obergärige Hausbrauereien geprägten Köln eine Pionierstellung ein. Denn erst später siedelten sich vor allem außerhalb des alten Stadtgebietes weitere untergärige Brauereibetriebe an, die nun durchweg im industriellen Maßstab produzierten. Die Brauerei verfügte über Zweigbetriebe im Eifeler Ort Niedermendig, der sich seit den 1840er Jahren aufgrund der natürlichen Kühlung in seinen aufgelassenen unterirdischen Steinbrüchen zu einem Zentrum für untergärige Brauereibetriebe entwickelt hatte.⁷⁴ Im Jahre 1872 wandelte die Eignerfamilie das Unternehmen in die „Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei“ um.⁷⁵ Das Kölner Betriebsgelände wurde in den folgenden Jahren noch einmal um das große uferseitige Eckgrundstück am Thürmchenswall 108 erweitert. Die am äußersten Ende der alten Stadt gelegene Brauerei hielt ihre Produktion an diesem Standort bis in die 1890er aufrecht.

71 Thürmchengasse 1B bis 1E sowie 1 und 3 (GA; Katasteraufnahme des Fluchtlinienplanes Nr. 592).

72 Allgemein zu der Entstehung, der Entwicklung und der zeitgenössischen Sonderstellung der Brauerei an der Thürmchengasse siehe: Klersch 1946, S. 24-25. Klersch spricht bis zu der späteren Umwandlung des Betriebes in eine Aktien-Gesellschaft von der „Ehemannschen Brauerei“. Das hat in späteren Arbeiten über das Kölner Brauereigewerbe zu einigen Unklarheiten geführt. Laut Ausweis der Adressbücher behielt die Brauerei unter dem auf Thomas Ehemann folgenden Besitzer zunächst ihren alten Namen bei. In der 2. Hälfte der 1850er Jahre wurde sie durch einen neuen Betreiber in die „Bierbrauerei von Carl Pütz“ umbenannt. Auch die folgenden Ausführungen über die Firma gehen im Wesentlichen auf die Angaben in den Kölner Adressbüchern zurück (GA).

73 Vermutlich geht die Errichtung der Brauereigebäude, die sich in den 1890er Jahren entlang der Westgrenze des Hinterlandes erstreckten (Katasteraufnahme des Fluchtlinienplanes Nr. 592), auf diese äußerst dynamische Phase der Firmenentwicklung zurück. Im dem älteren Vorderhaus an der Thürmchengasse befanden sich bis zuletzt das Kontor der Brauerei und darüber die Wohnung des Firmenbesitzers beziehungsweise -direktors (GA).

74 Klersch 1946, S. 23

75 Die Umwandlung der Firma scheint im Zuge eines Generationenwechsels vorgenommen worden zu sein. Carl Pütz, der bisherige Firmeneigentümer, kaufte zu diesem Zeitpunkt die Liegenschaften Thürmchenswall 7 und 9 und ließ sich dort als Rentner nieder (GA).

2.2 Die funktionalen und verkehrlichen Defizite der Kölner Ufersituation

Wie der vorangestellte Kurzausschnitt zeigt, ist das Kölner Ufer während des frühen und mittleren 19. Jahrhunderts schrittweise an neue wirtschaftliche, verkehrsinfrastrukturelle und fortifikatorische Anforderungen angepasst worden. Für die Stadt brachte diese Entwicklungsphase auf ihrer Stromseite zahlreiche neue Abhängigkeiten mit sich, wobei die aus dem Festungsstatus resultierenden Auflagen die dominierende Kraft gebildet haben. Sieht man von den durch den Ausbau des Sicherheitshafens an der Rheinau für das dortige historische Ufer geschaffenen Sonderbedingungen ab, war die Einbuße eines Teils der früheren Durchlässigkeit zwischen der Stadt und ihrem Ufer ein beherrschendes Moment. Insbesondere im Norden der Schiffbrückenachse koppelten der Zollhafen sowie die sich in seinem Norden auf der Stadtseite anschließenden Festungsmauern und Bahneinfriedungen die alte Stadt bis auf wenige Maueröffnungen von ihrem Ufer ab (siehe Abb. 5 u. 20).

In den unmittelbar auf die Jahrhundertmitte folgenden Jahrzehnten vollzogen die Stadt Köln und ihr auf beiden Seiten des Rheins gelegenes Umland entscheidende Schritte auf dem Weg zu der Entwicklung einer bedeutenden Handels- und Industriemetropole⁷⁶ (Abb. 31). Ein großer Teil des wachsenden industriellen Transportaufkommens wurde allerdings nicht mehr durch den Kölner Hafen, sondern durch das mittlerweile auf beiden Stromseiten ausdifferenzierte Eisenbahnnetz abgewickelt.⁷⁷ Der Gesamtgüterumschlag des Kölner Hafens ging während der 1860er und 1870er Jahre zurück und zog erst nach dem Jahre 1880 wieder an.⁷⁸ Währenddessen litten die Kölner Hafenverhältnisse unter der in ihren Ansätzen steckengebliebenen Schienenausstattung und -vernetzung der Werften. Im Zollhafen mussten die Güterzüge wegen der Weigerung der Königlichen Provinzialsteuerverwaltung, den Einsatz von Lokomotiven zuzulassen, sogar weiterhin per Hand verschoben werden. Darüber hinaus entsprachen die zunehmend veraltenden Umschlageinrichtungen und fehlende Lagermöglichkeiten nicht mehr dem Stand der Entwicklung.⁷⁹

Die Probleme wurden durch die Begrenzung der effizient nutzbaren Werftressourcen verstärkt. Letztlich stand nur der mittlere, mit senkrechten Kaimauern ausgestattete und von der Flussseite frei zugängliche Uferteil für dauerhafte Einrichtungen wie die mit Schuppen und Hebeanlagen versehenen Liegeplätze der Transportschiffe und die Landungsbrücken der Personenschiffe zur Verfügung. Dieser vom Hafeneingang des Sicherheitshafens an der Rheinau bis zum Ende der Trankgassenwerft im Norden der Dombrücke reichende Abschnitt galt als die „eigentliche Kölner Rheinwerft“⁸⁰. Die zuerst installierten Einrichtungen, allen voran der Zollhafen und die Anlegestellen an der Leystapelwerft, hatten davon bereits früh wesentliche Teile belegt. Auch die Schiffbrücke ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Einige zollfrei handelnde Speditionsfirmen siedelten sich daraufhin im Süden an der Holzwerft an

76 Jasper 1976, S. 21-27; Großstadt im Aufbruch 1988, S. 144-145.

77 Wirminghaus 1903, S. 15; vgl. Bilstein 2009, S. 47 (Anm. 148).

78 Wirminghaus 1903, S. 15-16; Eyll 1975, S. 220-221.

79 St.V. vom 5.10.1882: Verschiebung Freihafen; Bilstein 2009, S. 47 u. 47 (Anm. 148).

80 Bauer, W. 1888, S. 358.

(siehe Abb. 12). Die großen Speditionsunternehmen ließen sich jedoch schwerpunktmäßig an der mit Güterschienen ausgestatteten Frankenwerft nieder. Dort mussten sie sich die Werftstrecke jedoch mit der bereits etablierten Personenanlegestelle der Niederländischen Dampfschiff-Gesellschaft teilen⁸¹ (siehe Abb. 5). Zudem führte die Entwicklung immer größerer Frachtschiffe dazu, dass sich die verfügbaren Abfertigungsmöglichkeiten an der Frankenwerft bis in die frühen 1880er Jahre auf nur noch drei Schiffslängen reduzierten.⁸² Damit nahm die Zahl der vor dieser Werftpartie auf ihre Löschung wartenden Schiffe stetig zu.⁸³ Auf dem großen städtischen Werftgelände an der Frankenwerft hingegen führten Rayonaufgaben zu einer eklatanten Mindernutzung, denn hier waren keine Aufbauten, sondern lediglich Lagernutzungen unter freiem Himmel zulässig⁸⁴ (siehe Abb. 5 und 21).

Im Unterschied zu den dicht belegten Kernzonen wurde die Werft auf der Stadtseite des 850 Meter langen Hafenbeckens an der Rheinau nur untergeordnet für Speditionszwecke verwendet⁸⁵ (siehe Abb. 15 u. 17). Abgesehen von der temporären Funktion des Beckens als Winterquartier und Sicherheitshafen gegen Eisgang⁸⁶ verhinderte die fehlende Eisenbahnvernetzung eine intensive Einbeziehung in den Warenumschlag.⁸⁷ Auch im Norden waren die Bedingungen an der steilen, mit schmalen Treppen versehenen Uferböschung vor der Trankgassenpromenade äußerst ungünstig⁸⁸ (siehe Abb. 20 u. 25). Aufgrund des wachsenden Nutzungsdrucks auf die Kölner Werften wurde jedoch auch diese Partie im Laufe der 1870er Jahre immer stärker zur Löschung kleinerer Lastschiffe herangezogen.⁸⁹

Den hier nur angerissenen Mängeln der Kölner Hafensituation gesellten sich extrem schwierige Verkehrsverhältnisse am eigentlichen Ufer und in der Kölner Uferregion zu. Dies war zum einen auf fehlenden oder schlechten Straßenverbindungen am Ufer selbst zurückzuführen. Zum anderen stießen die auf den Austausch zwischen dem Ufer und dem Inneren der Stadt gerichteten Verkehre insbesondere in der Nähe der zentralen Uferbereiche, wo sich die historischen, dicht bebauten Handelsquartiere erhalten hatten, an ihre Grenzen.⁹⁰ Zudem stieg das auf das Ufer bezogene Verkehrsaufkommen während

81 Diese traditionell an der Frankenwerft angesiedelte Gesellschaft (siehe Kap. 2.1) hatte ihre Landungsbrücke an der schmalen stromseitigen Werftzone vor dem Hauptzollamt, wo die Fahrgäste zunächst die zum Zollhafen führenden Güterschienen zu überqueren hatten, um dann über das Hafengelände bis zum Bischofsgartentor zu gelangen.

82 Wiethase 1888, S. 215-216; Wirminghaus 1903, S. 22-23.

83 St.V. vom 29.10.1885: Hafen und Werft.

84 Stübben 1898a, S. 50.

85 Ebenda, S. 49.

86 Siehe zu der extremen Übernutzung des Hafenbeckens während der Wintermonate und den daraus entstehenden Konflikten: St.V. vom 9. 12. 1886: Ueberwinterung Badeanstalten.

87 Bauer, W. 1903, S. 3-4.

88 Bauer, W. 1888, S. 358.

89 St.V. vom 24.11.1879: Verlängerung Schienengeleise.

90 Siehe hierzu die eindrückliche Schilderung dieser Verkehrsprobleme innerhalb der zentralen östlichen Altstadt in: Stübben 1888a, S. 256-258.

der 1860er und 1870er Jahre an.⁹¹ Für das Anwachsen des Verkehrs war nicht zuletzt die zunehmende bauliche Verdichtung innerhalb des alten Kölns verantwortlich, die von einem stetigen Anstieg der Bevölkerungszahl begleitet wurde.⁹² Der Rhein spielte – ungeachtet der Einbußen des Güterumschlags im Kölner Hafen – weiterhin eine wichtige Rolle für die Versorgung der wachsenden Bevölkerung mit Marktwaren und Brennstoffen; desgleichen mussten die sich innerhalb der Stadt vermehrenden Handels- und Gewerbebetriebe mit Gütern beliefert werden.⁹³ Und insbesondere die im Süden und Norden in Ufernähe expandierenden Industrieunternehmen trugen mit ihren sowohl auf den Fluss als auch auf die Güterschienen der Rheinstation orientierten Transporten zu einer deutlichen Vermehrung der Lastverkehre bei.⁹⁴

Auch die Personenverkehre nahmen zu. Die großen, am Leystapel und an der Frankenwerft angesiedelten Dampfschiffahrtsgesellschaften mit ihrem zwischen Mannheim und Rotterdam vermittelnden Flussverkehr hatten ihr Fahrgastaufkommen gegen die Konkurrenz der Eisenbahnen behaupten können⁹⁵ und boten weiterhin Anlass für intensive Ziel- und Quellverkehre. Zudem gewann der Rhein mit der steigenden Einwohnerzahl innerhalb der Stadt und in dem auf beiden Flussseiten gelegenen Umland⁹⁶ eine immer stärkere Bedeutung für den per Schiff vermittelten lokalen Personentransport entlang des Ufers und für den Transfer von der einen zur anderen Uferseite.⁹⁷ Überdies spielten die

91 Sämtliche hier über die Entwicklung des landseitigen Verkehrs in der Kölner Uferregion getroffenen Aussagen sind aufgrund der schwierigen Quellenlage nur unter gewissen Vorbehalten möglich. Bedingt durch die zeitgenössische Definition von „Verkehr“, die sich auf die Art der Transportgüter und die Mittel zu ihrer Beförderung per Schiff, Schiene oder mithilfe der neuen Techniken der Nachrichtenübermittlung richtete (siehe hierzu Wirminghaus 1903, S. 11-12), blieben statistische Erhebungen auf diese Verkehrsträger beschränkt. Der Kölner Individualverkehr wurde damals – mit Ausnahme der Zählung der Zoll entrichtenden Brückenbenutzer – weder in seiner quantitativen Entwicklung noch in seiner qualitativen Zusammensetzung nach Verkehrsteilnehmern und nach seinem örtlichen Auftreten erfasst. Man ist daher unter anderem auf einige Informationen in der zeitgenössischen Kölner Hafensliteratur und in den damaligen Diskussionen in den Kölner Stadtverordnetenversammlungen über die uferbezogene Verkehrsentwicklung angewiesen. Diese müssen hilfswise durch weitere Quellen und durch die Interpretation zeitgenössischen Bild- und Planmaterials ergänzt werden, um rückblickend zumindest einen annähernden Eindruck über die damaligen Verkehrszustände am Kölner Ufer gewinnen zu können.

92 Nachdem sich die Bevölkerung innerhalb des alten Kölns von 1816 bis 1850 bereits auf eine Einwohnerzahl von circa 100.000 verdoppelt hatte (Eyll 1975, S. 165), stieg sie bis in die frühen 1880er Jahren noch einmal um weitere 50.000 Personen auf eine Gesamtzahl von 150.000 Einwohnern an (Neuhaus 1916, S. 10-11). Bei der Volkszählung von 1880 wies die alte Stadt innerhalb ihrer Mauern die mit weitem Vorsprung größte Bevölkerungsdichte innerhalb Preußens auf (Jasper 1976, S. 38).

93 Auch die durch den Hafen abgewickelten, auf die Versorgung der alten Stadt entfallenden Transportanteile lassen sich anhand der zeitgenössischen Quellen nicht quantifizieren, da das damalige Umschlagaufkommen, jeweils auf den Kölner Hafen und auf die Eisenbahnen bezogen, branchenspezifisch erhoben wurde (Eyll 1975, S. 178-226).

94 Von extremen, durch die großen südlichen Industriebetriebe am Ufer verursachten Gewerbeverkehre wurde berichtet in: St.V. vom 24.11.1879: Verlängerung Schienengeleise. Siehe in diesem Zusammenhang auch die Aussagen über die durch die Firma J. J. Langen & Söhne am nördlichen Altstadtufer verursachten Transportverkehre zur Rheinstation (Kap. 2.1).

95 Wirminghaus 1903, S. 24-25; Eyll 1975, S. 219.

96 Zu der Bevölkerungsentwicklung in der Kölner Agglomeration zum Zeitpunkt vor den erst später vorgenommenen Eingemeindungen siehe: Jasper 1976, S. 22-23.

97 Hier spielte die häufig fahrende, per Dampfschiff betriebene Linie der „Cöln-Mülheimer Local-Boote“ (Köln-Mülheimer Dampfschiffe) eine wichtige Rolle. Sie bediente ab der Schiffbrücke – mit einem weiteren altstädtischen Haltepunkt vor der Trankgassenpromenade – die Haltestelle Zoo und Flora im Norden der Stadt, um von dort aus zur rechtsrheinischen Nachbarstadt Mülheim überzuwechseln (Wegweiser Cöln 1872, S. 19; Ennen 1877, S. 11). Sie wurde später ergänzt durch die stark frequentierten Lokal-Boote nach Marienburg im Süden der Stadt (Greven 1888, S.11; Hagspiel 1996, Bd. 1, S. XX).

Flussbadeanstalten, die während des Sommers am Ufer und an der Schiffbrücke festmachten, für die hygienische Versorgung der Bevölkerung eine immer zentralere Rolle.⁹⁸ Und mit den schwindenden innerstädtischen Freiflächen nahm auch die Bedeutung der Grünanlagen auf der Rheinauhalbinsel und der über die Trankgassenpromenade erreichbaren Erholungs- und Vergnügungsanlagen im Norden der Stadt zu.⁹⁹

Eine immer größere Zahl von Pferdelasträderwerken, Handkarren, Kutschen und Passanten traf auf den Straßen am Ufer und in Ufernähe mit deren schwierigen Bedingungen aufeinander. Betrachtet man die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Uferverkehre, so sind im Süden der Schiffbrückenachse die Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch das Holztor (siehe Abb. 18) und durch die extremen Querschnittverengungen am intensiv genutzten Leystapel (siehe Abb. 14) in Rechnung zu stellen. Im Norden der Schiffbrücke bedingte die Lage des Zollhafens eine Verlagerung der Verkehrsströme auf die schmalen, hinter den Lagerhäusern herführenden Gassen des Martinsviertels¹⁰⁰ (siehe Abb. 7 u. 8). Die daraus für die dort ansässige Wohnbevölkerung entstehenden Belastungen wurden bereits zeitgenössisch als „unhaltbar“¹⁰¹ bezeichnet. Doch auch im Norden des Zollhafens brachten das dort gelegene Hauptzollamt, die sich anschließende Frankenwerft und die weiter im Norden vorhandenen Eisenbahnanlagen ein Abdrängen des Verkehrs in die benachbarten Straßen auf der Stadtseite mit sich. Insbesondere dem parallel zum Ufer verlaufenden historischen Mauerstraßenzug (siehe Abb. 10, 11 u. 26), der mit einer eigenen Dombückenunterführung ausgestattet war (siehe Abb. 22), kam dabei eine wichtige Rolle für den Durchgangsverkehr zu. Gleichzeitig war er über die auf seiner Flussseite gelegenen Festungstore in die landseitige Erschließung der Werften und der Rheinstation sowie in die Vermittlung zur Trankgassenpromenade eingebunden (siehe Abb. 5 u. 20).

Unter den ohnehin eingeschränkten Ost-West-Verbindungen zwischen der Stadt und ihrem Ufer gestaltete sich die Situation am flussseitigen Ausgang der Friedrich-Wilhelm-Straße besonders problematisch. An dieser Schnittstelle nahmen die Zustände vor der Schiffbrücke, die als zentrale Uferverbindung auch nach dem Bau der festen Dombücke ihre Verkehrsbedeutung beibehalten beziehungsweise ausgebaut hatte¹⁰², bis in die ausgehenden 1870er Jahre immer drastischere Züge an. Dass die zunehmende Rheinschifffahrt immer häufiger das Ausfahren der Schiffbrückenjoche erforderlich machte, trug dazu bei.¹⁰³ An dieser Stelle, die durch den Großen Rheinberg und durch die südliche Abschlussmauer des Zollhafens eingeengt wurde, fehlten ausreichende Aufstellflächen für die am Ufer ausharrenden Brückenbenutzer. Bei ausgefahrenen Jochen kollidierten die wartenden Passanten und

98 Heimann 1915, S. 336. Die Kölner Fremdenführer aus den 1870er Jahren zählten bereits diverse öffentlich und privat betriebene Rheinbadeanstalten auf: Wegweiser Cöln 1872, S. 14; Ennen 1877, S. 11.

99 Meynen 1979, S. 17.

100 Bauer, W. 1888, S. 360; Stübgen 1893 (17.1.1893); Christophe 1911, S. 8; vgl. Bilstein 2009, S. 58.

101 Bauer, W. 1888, S. 360.

102 Statistische Erhebungen über den Personenverkehr auf den beiden Kölner Brücken im Jahre 1878 belegen, dass die Zahl der jährlichen Brückenpassanten auf der Schiffbrücke mit über 4 Millionen mehr als doppelt so groß war wie diejenige auf der Dombücke (St.V. vom 25.11.1879: Verlängerung Schienengeleise).

103 Wirringhaus 1903, S. 35; Dietmar/Rakoczy 2002, S. 74-75. Siehe zu den Zuständen an der Schiffbrücke am Ende der 1870er Jahre auch: St.V. vom 24.11.1879: Verlängerung Schienengeleise.

Fuhrwerke (Abb. 32) mit den Nord-Süd-Verkehren, die hier vom Leystapel auf die Rückseite des Zollhafens und umgekehrt wechseln mussten. Und bei geöffneter Brücke (Abb. 33) behinderten sich die Verkehrsströme gegenseitig. Um die Situation zu entschärfen, richteten sich die städtischen Überlegungen schon am Ende der 1870er Jahre darauf, die südliche Zollhafenmauer um einige Meter nach Norden zu verschieben.¹⁰⁴ Mit dieser Maßnahme sollte zugleich an der Werftkante Platz für eine neue Anlegestelle der stark frequentierten, lokal verkehrenden Köln-Mülheimer Dampfschiffe geschaffen werden. Ihr bisher behelfsmäßig an einem werftnahen Joch der Schiffbrücke eingerichteter Landeplatz (siehe Abb. 5) bot ein bezeichnendes Beispiel für die völlige Überlastung der zentralen Uferbereiche.

Spannungen kamen am Ende der 1870er Jahre auch an der Trankgassenpromenade auf. Mit der zunehmenden Zahl der Löschvorgänge an der vorgelagerten Werftböschung wuchs die An- und Ablieferung der Schiffsgüter durch Fuhrwerke. Der gewerbliche Transportverkehr belastete die von den Kölnern intensiv genutzte Promenadenstraße in einem so extremen Maße, dass massiver Protest des Publikums laut wurde. Die Stadt sah sich daraufhin dazu gezwungen, den Umschlagbetrieb vor diesem Uferabschnitt einzuschränken.¹⁰⁵ Laut Ausweis zeitgenössischer Fotoquellen zeitigte die Maßnahme allerdings nur vorübergehend Erfolge¹⁰⁶ (siehe Abb. 24). Trotzdem kommt diesem Vorfall eine wichtige Bedeutung zu. Denn er steht beispielhaft für die wachsenden Konflikte, die damals zwischen den hafengewerblichen Interessen und den stadtbürgerlichen Ansprüchen an das Flussufer offenkundig wurden.

In der Gesamtschau zeugen die damaligen Zustände auf Kölns Flussseite davon, dass die Situation bereits in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit geriet. Die hafengewirtschaftlichen und die erschließungstechnischen Defizite waren Teilaspekte einer komplexen Gesamtproblematik, die nur durch eine grundlegende Modernisierung und Neuordnung der Kölner Uferverhältnisse hätte gelöst werden können.¹⁰⁷ Dies hätte allerdings die Erleichterungen der uferseitigen Festungsaufgaben vorausgesetzt. Nach langen Verhandlungen über die Auffassung der inneren Festungsanlagen auf der Landseite der alten Stadt nahm gegen Ende der 1870er Jahre die Möglichkeit einer Stadterweiterung zwar immer konkretere Züge an.¹⁰⁸ Die Versuche der Stadt, beim Kriegsminister auch den Fortfall der Kehlbefestigung zu erwirken, waren dagegen erfolglos geblieben.¹⁰⁹ Damit war vorläufig keine Veränderung der Uferzustände in Sicht.

104 St.V. vom 30.10.1879: Veränderungen Freihafen. Zu der späteren Realisierung der Maßnahme siehe Kap. 3.1.8.

105 Über dieses zurückliegende Ereignis wurde berichtet in: St.V. vom 24.11.1879: Verlängerung Schienengeleise.

106 In der als Abb. 24 gezeigten, den frühen 1880er Jahren zuzurechnenden Fotografie ist bereits wieder ein starker Umschlagverkehr vor der Trankgassenpromenade erkennbar. Vgl. hierzu die Aussagen über die starke Verkehrsbelastung der schmalen und ungenügenden Trankgassenpromenade bei: Bauer, W. 1888, S. 360.

107 Den unzureichenden Hafenbedingungen ist mittelbar auch der schon erwähnte, im Norden der Stadt gelegene Thürmchenshafen zuzurechnen, der sich schon früh als ungeeignet erwiesen hatte und seit Jahrzehnten brach lag. Siehe hierzu insbesondere: Bilstein 2009, S. 54-56.

108 Dort waren seit dem Jahre 1873 mit dem Neubau einer Kette detachierter Forts die militärischen Voraussetzungen für die Aufgabe der alten Stadtbefestigung geschaffen worden (Kier 1978b, S. 21). Zu der Vorgeschichte der Kölner Stadterweiterung einschließlich ihrer verzögernden Faktoren siehe insbesondere: Neuhaus 1916, S. 173-219; Kier 1978b, S. 16-37.

109 Neuhaus 1916, S. 189-190; vgl. Großstadt im Aufbruch 1988, S. 21.

Unter diesen Umständen befürchteten die Stadt und die Kölner Handelskammer, dass der Kölner Hafenstandort dem wachsenden Konkurrenzdruck durch andere aufstrebende Rheinhandelsstädte wie Neuss, Mainz oder Mannheim auf Dauer nicht mehr würde standhalten können.¹¹⁰ Erschwerend kam hinzu, dass damals auch auf der Deutzer, noch außerhalb des Kölner Stadtgebietes liegenden Rheinseite keine Hafeneinrichtungen zur Verfügung standen.¹¹¹ Denn der rechtsrheinische Brückenkopf der Festung Köln war sowohl auf der Land- als auch auf der Flussseite in ein enges Korsett von Fortifikationseinrichtungen eingebunden (siehe Abb. 31.)

In dieser Situation schien der Stadt Köln am Ende der 1870er Jahre eine entscheidende Wende in der Politik der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Hilfe zu kommen. Denn das private Unternehmen fasste nach seiner jahrzehntelangen Zurückhaltung im Jahre 1878 beachtliche Investitionen am Kölner Ufer ins Auge. Sie richteten sich zum einen auf die von der Stadt seit langem erhoffte Optimierung der Eisenbahnanlagen am Ufer und zum anderen auf die Errichtung eines großen Lagergebäudes für den zollpflichtigen Getreidegroßhandel.¹¹² Beide Projekte provozierten unter den politischen Entscheidungsträgern Kölns heftige Kontroversen darüber, ob eine hafengewerblich begründete Aufrüstung der Werftsituation auf Dauer noch mit anderen Ansprüchen an das Kölner Rheinufer vereinbar sei. Besondere Brisanz erhielten die Diskussionen durch die bevorstehende Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften.¹¹³ Vor diesem Hintergrund drängten die Befürworter der Maßnahmen zur besonderen Eile, da mit dem baldigen Verlust der Vertragsfähigkeit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu rechnen sei. Ob die Kölner Interessen unter der staatlichen Ägide in Zukunft noch hinreichende Berücksichtigung finden würden, sei ungewiss. Die Kritiker schlossen dagegen nicht aus, dass die beabsichtigten Investitionen der Bahngesellschaft primär auf eine Wertsteigerung des Betriebsvermögens ausgerichtet seien und auf diesem Wege der Anspruch auf die staatlichen Entschädigungen erhöht werden solle.

Noch im Jahre 1878 nahm die Stadt unter der Führung des damaligen Oberbürgermeisters Hermann Becker Verhandlungen mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft über die Schienenpläne auf. Am Ende des folgenden Jahres einigte man sich vertraglich über ein umfangreiches Programm. Die Gleise sollten über den Zollhafen hinaus zunächst bis zum Süden des Sicherheitshafens an der Rheinufer vorgestreckt werden. Auch die im Süden der Stadt in Rheinnähe ansässigen Industrieunternehmen, die von dem Eisenbahnanschluss zu profitieren hofften, hatten ihr lebhaftes Interesse sowie ihre

110 Siehe zu dem auf den Kölner Hafenverhältnissen lastenden Konkurrenzdruck: St.V. vom 24.11.1879: Verlängerung Schienengeleise; Algermissen 1892, S. 14; Algermissen 1899, S. 9.

111 Stübben 1898a, S. 51-52.

112 Die unten angeführten Schienenausbaupläne beziehen sich auf folgenden Quellen: St.V. vom 21., 24. u. 25.11.1879: Verlängerung Schienengeleise. Weitere Erwähnungen finden sich bei: Stübben 1898a, S. 52; vgl. Bilstein 2009, S. 58. Über das Lagerhausprojekt, seine Vorgeschichte, das Baukonzept und die kontroverse Diskussion informieren insbesondere: St.V. vom 26.2.1880: Fruchtlager; St.V. vom 18.3.1880: Getreidelager. Weitere Angaben liefern: Scherz 1888, S. 796; vgl. Bilstein 2009, S. 58-59.

113 Offiziell trat die Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften mit Wirkung vom 1. Januar 1880 in Kraft (Krings 1977, S. 15). Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft trat im Zusammenhang mit dem Lagerhausprojekt allerdings über dieses Datum hinaus auch noch im Frühjahr 1880 der Stadt gegenüber als eigenständige Vertragspartnerin auf.

Bereitschaft zur Entrichtung von Beförderungsgeldern signalisiert. Für den Fall des Zustandekommens der geplanten Stadterweiterung beinhaltete der Vertrag bereits die Option, die Gleise am Ufer über die bisherige Grenze der Altstadt hinaus nach Süden vorzustrecken. Um vor dem zentralen Ufer der alten Stadt Platz für die neuen Gleise zu schaffen, waren zu gemeinsamen der Stadt und des Bahnunternehmens der Ankauf und der Abbruch des Gasthauses Großer Rheinberg geplant, die man zur Not mithilfe eines Enteignungsverfahrens durchzusetzen beabsichtigte. Als der Vertragsentwurf den Kölner Stadtverordneten im November 1879 zur Genehmigung vorgelegt wurde, warnten die Skeptiker eindringlich davor, die Stadt durch eine stark befahrene Güterschienenstrasse vollends von ihrem Fluss abzutrennen. Vor allem befürchteten sie, dass auf diese Weise die Zugänglichkeit der Schiffbrücke und der Personenanlegestellen der Dampfschiffahrtsgesellschaften am Leystapel auf unverantwortliche Weise beeinträchtigt werden könnten. Dagegen beriefen sich die Ratsmitglieder, die dem Kölner Handelsstand und der Kölner Handelskammer nahe standen, auf den unbedingten Vorrang der Hafeninteressen, denen gegenüber in einer Handelsstadt wie Köln alle anderen Belange zurückzustehen hätten. Letztere setzten sich am Ende mit großer Mehrheit durch. Damit wurde der Schienenvertrag dem Genehmigungsverfahren durch die staatlichen Stellen übereignet.

Nur wenige Monate später wurde den Kölner Stadtverordneten das zweite Projekt der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vorgestellt, bei dem es sich um ein modernes Getreidelagerhaus auf dem ungenutzten Gelände an der Frankenwerft handelte. Der Neubau sollte das gesamte, vom Steueramt im Süden bis zur Dombrücke im Norden reichende Areal in Anspruch nehmen. Den Beschreibungen zufolge war ein gewaltiger, in seiner Höhenentwicklung dem älteren Lagerhaus Ahren vergleichbarer Nutzbau vorgesehen. Die Bahngesellschaft trat als Bauherrin auf; eine Projektbeteiligung der Stadt sollte durch die kostenlose Übertragung des Baugeländes an die Eisenbahngesellschaft sichergestellt werden. Die Festungsbehörden hatten ihre Zustimmung in Aussicht gestellt, sich dabei allerdings die Nutzung des Erdgeschosses für Verteidigungszwecke vorbehalten. Um das geplante Lagergebäude in den Zollhafen einbeziehen zu können, war eine Verschiebung des Zollhafenareals bis zur Dombrücke beabsichtigt.¹¹⁴

Dieses Projekt stieß nun bei der größeren Zahl der Kölner Stadtverordneten auf heftige Gegenwehr. Ein gewichtiges Argument war die Sorge um eine Beeinträchtigung des Stadtbildes im zentralen Uferbereich, die im Kontext der damals kurz bevorstehenden Vollendung des Kölner Doms eine besondere Aktualität gewann.¹¹⁵ Darüber hinaus wurden jedoch auch hygienische Gründe gegen eine weitere gewerbliche Verbauung der auf der Stadtseite gelegenen Wohnquartiere vorgebracht. Und nicht zuletzt führten die Kritiker an, dass eine derartige Millioneninvestition und die Abtretung weiterer städtischer Grundstücksanteile einer durchgreifenden Neuordnung der Kölner Uferverhältnisse im Wege stehen würden. Schließlich gingen andere Flussstädte mittlerweile verstärkt an die Freistellung und Modernisierung ihrer Uferzonen. Am Ende votierten die Kölner Stadtverordneten mit überwältigender Mehrheit gegen die Lagerhauspläne an der Frankenwerft.

114 Die bisher am Kai der Frankenwerft angesiedelten Schiffahrtsgesellschaften sollten auf die frei werdende Südseite verlagert werden.

115 Die Vollendung des Kölner Doms wurde im Oktober 1880 gefeiert (Fuchs 1991, S. 156).

Diese Entscheidung zeugt von einem politischen Meinungsumschwung, der innerhalb nur weniger Monate in der Kölner Uferfrage vollzogen wurde. Es wäre allerdings verfehlt, dem unliebsamen Frankenwerftprojekt die alleinige Verantwortung für diesen Gesinnungswandel zuzusprechen. Denn inzwischen hatten sich auch den Schienenplänen Widerstände entgegengestellt. So hatte die „Kölnisch und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ als gewichtige Wirtschaftsakteurin am Ufer offiziellen Einspruch gegen die beabsichtigte Gleisstreckung entlang des Leystapels eingelegt.¹¹⁶ Entscheidend war jedoch, dass sich mittlerweile sowohl die Provinzialsteuerektion als auch der Minister der Öffentlichen Arbeiten geweigert hatten, den Schienenverlängerungsplänen ihre Zustimmung zu erteilen.¹¹⁷ Damit hat sich im Frühjahr 1880 die Hoffnung, unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine Verbesserung der Kölner Hafenbedingungen erreichen zu können, endgültig zerschlagen.

Diese Entwicklung fiel zeitlich zusammen mit den Vorbereitungen für die Projektierung des großen Unternehmens der landseitigen Stadterweiterung. Schon im Dezember 1879 hatte der Direktor der Kölner Gas- und Wasserwerke, August Hegener, der in Köln als Fachmann für technische Angelegenheiten galt, ein Planungsgutachten vorgelegt. Dort hatte er auf die Notwendigkeit hingewiesen, im Interesse einer sinnvollen Gesamtplanung auch das Rheinufer mit den dort zu lösenden Problemen in die Projektierung der Stadterweiterung einzubeziehen.¹¹⁸ Am 15. April 1880 genehmigten die Kölner Stadtverordneten das „Programm für den Plan zur Erweiterung der Stadt Köln“, das als Grundlage für die Auslobung eines Wettbewerbes dienen sollte.¹¹⁹ Das Programm enthielt nun auch ausdrückliche Anweisungen zur planerischen Bewältigung der Kölner Uferfragen.

Wegen seiner späteren Relevanz für die Uferplanungen sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass die Pläne für die Errichtung eines großen Getreidelagers schon ein Jahr nach dem Scheitern des Frankenwerftprojektes in modifizierter Weise von privater Seite aufgegriffen wurden.¹²⁰ Die auf die Entwicklung von Gewerbeobjekten spezialisierte Architekturfirma Sardemann & Scherz hat im Jahre 1881 die Einrichtung eines modernen Silogebäudes im nördlichen Industriegebiet an der Straße Am alten Ufer ins Auge gefasst. Dieses sollte auf dem Gelände eines aufgegebenen Mühlenbetriebes entstehen, der sich auf der Südseite der Zuckerfabrik J. J. Langen & Söhne befunden hatte. Geplant war die Umrüstung eines hier befindlichen älteren Speichergebäudes. Um die Anlage an das Ufer anzubinden, war zunächst ein Tunnel geplant, der unterirdisch von dem zu der Liegenschaft gehörigen Haus Am alten Ufer 47 bis zu einer Löschvorrichtung an der Uferböschung vor der Trankgassenpromenade führen sollte. Nachdem sich diese Lösung technisch als nicht ausführbar erwiesen hatte, beantragten die Architekten im Frühsommer des Jahres 1881 bei der Stadt Köln die Genehmigung einer aufgeständerten eisernen Laufbrücke. Eine Hebeeinrichtung sollte auf dem Gelände der Rheinstation die Verla-

116 St.V. vom 26.2.1880: Fruchtlager.

117 Stübgen 1898a, S. 52; vgl. Birstein 2009, S. 58.

118 Neuhaus 1916, S. 221-222.

119 Ebenda, S. 223-224; Kier 1978b, S. 39-41. Siehe Kap. 3.1.1.

120 St.V. vom 30.6.1881: Brückenanlage; St.V. vom 14.7.1881: Überbrückung; St.V. vom 5.10.1882: Elevator; Scherz 1888, S. 797-798; vgl. Birstein 2009, S. 58-59.

dung auf die Schiene ermöglichen. Eine weitere Hebeanlage, die auf der Uferböschung aufsitzen sollte, war zur Löschung der Schiffsladungen vorgesehen. Diese ingenieurtechnische Einrichtung rief massive Bedenken hervor, weil befürchtet wurde, dass die Rheinansicht und insbesondere der Blick auf den Dom von Nordosten beeinträchtigt werden könnten.¹²¹ Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung des Unternehmens wurden die Vorbehalte jedoch zurückgestellt. Am Ende des Jahres 1882 wurde den Architekten eine 20jährige Konzession unter der Maßgabe erteilt, die Aufbauten auf eigene Kosten umbauen zu müssen, wenn es später zu Veränderungen des Uferbereichs käme. Nachdem die Rechte an die „Kölner Lagerhausgesellschaft“ übertragen worden waren, führten die Architekten in deren Auftrag 1883/84 die Einrichtung des Getreidespeichers sowie die Errichtung der Transport- und Hebeanlagen aus.¹²² Mit dem „Elevator“ entstand ein mit seinen turmartigen Hebevorrichtungen massiv in das nördliche Uferbild eingreifendes technisches Bauwerk (Abb. 34), das nicht zuletzt wegen seiner extremen Staubemissionen bei den Benutzern der Trankgassenpromenade äußerst unbeliebt wurde.¹²³

121 Mehrere Stadtverordnete forderten damals, die Stadtbildverträglichkeit der geplanten Einrichtung nach dem Vorbild anderer Städte mit der Hilfe einer maßstäblichen Lattenkonstruktion zu überprüfen. Zur Ausführung kam dies allerdings nicht.

122 Ab den frühen 1890er Jahren firmierte die Kölner Lagerhausgesellschaft als „Waaren-Kredit-Anstalt Actien-Gesellschaft“ (GA).

123 1887 wurden das Silo erweitert und die Kapazität verdoppelt (Scherz 1888, S. 797). Danach nahmen die Klagen über die Beeinträchtigungen der Trankgassenpromenade zu (Siehe u. a.: LocA vom 2.6.1892: Zustände in der Servasgasse). Kennzeichnend für die mangelnde Akzeptanz des Elevators im Kölner Uferbild ist zudem, dass die zeitgenössischen Fotografen die Ablichtung dieser Anlage offensichtlich gezielt vermieden haben.

3 Die Planung der altstädtischen Uferumstrukturierungen

3.1 Die konzeptionellen Auseinandersetzungen über die Uferneuordnungsziele im Kontext der Lösung der Hafenfrage und vorgezogene Ausbauarbeiten am altstädtischen Ufer

3.1.1 Die uferbezogenen Ziele des Stadterweiterungswettbewerbs von 1880

Im Sommer des Jahres 1880 lobte die Stadt Köln den städtebaulichen Wettbewerb für das Stadterweiterungsgebiet aus¹, das sich auf der Landseite halbringförmig an das alte Köln lagern sollte. Dem Festungsstatus der Stadt entsprechend war auf seiner Außenseite eine neue Wallbefestigung vorgesehen.² Die Grundlage für die Formulierung des Wettbewerbsprogramms bildete die schon erwähnte, im Jahre 1879 von August Hegener erarbeitete Bebauungsplanskizze.³ Diese hatte, den damals aktuellen Empfehlungen für die systematische Planung von Stadterweiterungsgebieten folgend, besonderen Wert auf ein verkehrstechnisch leistungsfähiges Straßensystem gelegt.⁴ Entsprechend konkret wurden gerade in dieser Hinsicht die Konkurrenzbedingungen formuliert. So enthielten die Vorgaben genaue Angaben über die Breiten der in die Nachbargemeinden führenden Radialstraßen, die zudem die vorgegebenen Maße der durch die äußere Wallanlage führenden Torpassagen zu berücksichtigen hatten. Eine Kernforderung war des Weiteren die Planung einer von Ufer zu Ufer reichenden Haupt-ringstraße im Stadterweiterungsgelände.⁵

Für die Uferseite wurde den Teilnehmern folgende Aufgabe mit auf den Weg gegeben: „Da es unzweifelhaft in der Folge ein Bedürfnis werden wird, dem Verkehr am Rhein entlang jedes Hinderniß aus dem Wege zu räumen, ist es wünschenswerth, im Projecte an geeignet erscheinender Stelle in Verbindung mit dem Rheine und der Eisenbahn eine neue Hafenanlage zu projectieren.“⁶ Eine kurz darauf publizierte halboffizielle Ergänzung der Wettbewerbsvorgaben präziserte das Hafenthema topografisch genauer: „Die zu projektirende Hafenanlage dürfte [...] ihre Lage am besten im südlichen Theile des zur Stadt kommenden Terrains finden. An diesen neuen Hafen würde event. später die Zollstation (Hafen für Zollgüter) verlegt werden.“⁷ Der Schwerpunkt der Entwurfsaufgabe richtete sich

1 Neuhaus 1916, S. 224.

2 In die neue Umwallung sollten als stromseitige Endpunkte die beiden am Fluss gelegenen preußischen Forts, das Fort I im Süden und das Fort XI im Norden, aufgenommen werden (Kier 1978b, S. 21 u. 36).

3 Siehe Kap. 2.2. Georg Neuhaus führte einen „engeren Ausschuß der Stadterweiterungskommission“ als Verfasser des Wettbewerbsprogramms an (Neuhaus 1916, S. 223). An anderer Stelle wird Hegener selbst als Autor des Programms genannt (Großstadt im Aufbruch 1888, S. 23). Es ist anzunehmen, dass beide Aussagen zutreffen und eine enge Zusammenarbeit bestand.

4 Hegener hatte sich auf die im Jahre 1874 vom „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ beschlossenen „Grundzüge für Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen“ bezogen, zu deren Kernforderungen eine systematische Projektierung der Verkehrsbeziehungen gehörte (Neuhaus 1916, S. 221-223; vgl. Kier 1978b, S. 39).

5 Zu dem „Programm für den Plan zur Erweiterung der Stadt Köln“ im Einzelnen, auf die sich die folgenden Ausführungen beziehen, siehe: Neuhaus 1916, S. 223-224; vgl. Kier 1978b, S. 39-41.

6 Zitiert nach Kier 1978b, S. 40; vgl. Bilstein 2009, S. 67.

7 Zitiert nach Kier 1978b, S. 43; vgl. Bilstein 2009, S. 67.

somit auf die Einberechnung neuer Hafenanlagen in die planerischen Dispositionen für das südliche Stadterweiterungsgebiet. Auf dessen Stromseite vermutete man zu diesem Zeitpunkt die einzige nennenswerte Aufweitungsmöglichkeit des linken Rheinuferes.⁸

Im Unterschied zu den differenzierten Wettbewerbsvorgaben für die Radialstraßen fehlten entsprechende Angaben über die zukünftige Rheinuferstraße. Es wurden weder Aussagen über ihre Breite noch über das Erfordernis, sie über die Altstadt beziehungsweise über die äußere Umwallung des Stadterweiterungsgebietes hinauszuführen, getroffen. Dabei stand die tragende Rolle einer Uferstraße, die in Zukunft zusammen mit der neustädtischen Ringstraße die dicht bebaute Altstadt entlasten und über das sich erweiternde Stadtgebiet hinaus die wichtige Funktion einer uferseitigen Durchgangsstraße übernehmen müsse, wohl schon damals außer Frage. Für die indifferente Behandlung dieses Programmpunktes scheint vor allem die damals noch völlig ungeklärte Frage der Kehlbefestigung verantwortlich gewesen zu sein. So oblag es dem Ermessen der Konkurrenzteilnehmer, sich über die eigentliche Wettbewerbsaufgabe hinaus mit dem Thema einer zukünftigen Kölner Rheinuferstraße auseinanderzusetzen.

Von den eingereichten Beiträgen kamen fünf Arbeiten in die engere Wahl, allerdings wurde keiner dieser Entwürfe für unmittelbar zur Ausführung geeignet befunden.⁹ Zu diesen fünf Beiträgen gehörten die drei von dem damals der Aachener Bauverwaltung vorstehenden Josef Stübben¹⁰ und seinem Hochschulkollegen Karl Henrici eingesandten Arbeiten. Zwei Entwürfe Stübbens und Henricis bekamen den ersten und den zweiten Preis zuerkannt; ihr dritter Vorschlag fand eine lobende Erwähnung.¹¹ Alle drei Beiträge wurden zeitgenössisch wegen ihrer Fülle an großzügigen Lösungsansätzen gelobt. Im Kontext der vorliegenden Arbeit sind insbesondere die Aspekte von Interesse, die sich direkt auf die Lösung der Uferproblematik bezogen beziehungsweise mittelbar mit ihr im Zusammenhang standen. Die Eingrenzung auf die Arbeiten dieser Verfasser begründet sich durch Stübbens spätere Tätigkeit als Kölner Stadtbaumeister und Ingenieur der Stadterweiterung. In dieser Funktion war er maßgeblich in die konzeptionellen Überlegungen über die stromseitigen Umstrukturierungen einbezogen und hatte später die Oberleitung über die Entwurfs- und Ausführungsarbeiten inne. Hierbei verfolgte er etliche seiner bereits auf der Wettbewerbsebene programmatisch formulierten Ziele mit großer Vehemenz.¹²

8 Werft- und Hafen-Frage 1888 (11.1.).

9 Zu den Wettbewerbsergebnissen im Allgemeinen siehe: Kier 1978b, S. 43; Karnau 1996, S. 297.

10 Zu Stübbens Tätigkeit in Aachen siehe: Karnau 1996, S. 31-40.

11 Die Entwürfe „König Rhein“ und „Handel und Wohlstand“ erhielten den ersten beziehungsweise den zweiten Preis zuerkannt. Der Plan „Suum cuique“ wurde lobend erwähnt. Eine Beschreibung und vergleichende Analyse dieser drei Wettbewerbsbeiträge, auf die sich die folgenden inhaltlichen Angaben im Wesentlichen beziehen, findet sich bei: Kier 1978b, S. 50-57; Karnau 1996, S. 296-301. Beide Autoren konnten bei dem Entwurf „Handel und Wohlstand“ nur noch auf schriftlich überlieferte Entwurfserläuterungen zurückgreifen.

12 Sowohl Hiltrud Kier als auch Oliver Karnau haben darauf hingewiesen, dass sich Stübbens und Henricis jeweilige Anteile an den Wettbewerbsbeiträgen nicht mehr ermitteln lassen. Sie erwähnen, Henrici habe später einen anderen theoretischen Weg eingeschlagen, sodass er nach der Wettbewerbsphase wahrscheinlich keinen Anteil mehr an den Kölner Stadterweiterungsplanungen hatte (Kier 1978b, S. 56-57 (Anm. 131); Karnau 1996, S. 297, Kier 2007, S. 76).

Allem voran ist das in diesen drei Beiträgen überzeugende und repräsentative Ringstraßenkonzept zu erwähnen. Ebenfalls lösten die Verfasser in den drei Entwürfen die hafenbezogenen Wettbewerbsvorgaben konsequent ein. Wenn auch in unterschiedlicher Lage und Ausbildung, war die Errichtung eines neuen Verkehrshafens im südlichen Stadterweiterungsgebiet vorgesehen. Der Zollhafen und das Hauptzollamt sollten vom zentralen Ufer in die räumliche Nachbarschaft der neuen Hafenanlagen verlagert werden, um am Ufer vor der Stadt Platz für eine durchgehende Rheinuferstraße zu schaffen. Die Gleisanbindung der Hafenanlagen war von Süden beziehungsweise von Südwesten aus vorgesehen. Entsprechend sollten die bestehenden Schienenanlagen der Rheinstation mit den das nördliche Stadterweiterungsgebiet durchschneidenden Anschlussgleisen gänzlich entfallen. Der Sicherheitshafen am Thürmchen war seiner Hafenfunktion entledigt. Sein Gelände wurde als Parkgewässer oder als Grünanlage in die repräsentative Ausbildung des ufernahen Ringstraßenabschnittes im Norden und zur Verknüpfung der beiden am Rheinufer zusammentreffenden Magistralen genutzt. Auch für den südlichen Schnittpunkt der Ringstraße mit der Rheinuferstraße wurden unterschiedliche städtebauliche Lösungen vorgeschlagen. Der Konzentration der hafengewerblichen Nutzungen auf den Süden entsprach in den drei Entwürfen ein mehr oder weniger ausgeprägter Schwerpunkt für die Ansiedlung anspruchsvoller Wohngebiete im nördlichen Stadterweiterungsgebiet.¹³ Aus einem der Wettbewerbsbeiträge ist überliefert, dass die Verfasser sich die neue Uferstraße auf der Stromseite der nördlichen Villenquartiere als eine große Allee vorstellten, die über die Grenze des Stadterweiterungsgebietes hinaus bis zu den beliebten Ausflugszielen vor den Toren der Stadt führen sollte.¹⁴

Besonders erwähnenswert ist die Beschäftigung Stübbens und Henricis mit den baulichen Entwicklungspotenzialen, die eine Verlagerung der bisherigen Zollhafen- und Eisenbahnnutzungen für die nördliche Uferseite der alten Stadt mit sich bringen würde. Diese sowohl praxisorientierte als auch stadtbildrelevante Auseinandersetzung dokumentierten sie durch schriftliche Erläuterungen und durch Planeinträge. Wie von ihnen im Zusammenhang mit ihrem Beitrag „König Rhein“ (Abb. 35) angeführt wurde, könnten auf der Stadtseite einer zukünftigen Uferstraße „wertvolle Baublöcke gewonnen werden, welche zur Verschönerung der Rheinfacade die beste Gelegenheit bieten“.¹⁵ Wie die beiden im Bild überlieferten Wettbewerbsvorschläge¹⁶ belegen, war den Verfassern bewusst, dass lediglich

13 Auch die Empfehlung einer geeigneten Verteilung und Zuordnung der Nutzungen innerhalb von Stadterweiterungsgebieten war Teil der 1874 beschlossenen „Grundzüge für Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen“. Stübben bekräftigte später in seinem im Jahre 1890 publizierten Werk „Der Städtebau“ seine Überzeugung, dass zur Verhinderung gegenseitiger Beeinträchtigungen eine sinnvolle „Gruppierung verschiedenartiger Stadttheile“ notwendig sei. Dabei nahm er ausdrücklich auf die „Grundzüge“ von 1874 Bezug (Stübben 1890, S. 51-54), die er in den Anhang seines Werkes aufnahm (Stübben 1890, S. 553-554).

14 Hier handelte es sich um den Vorschlag „Handel und Wohlstand“, der die Funktionsgliederung des Neustadtgebietes am ausgeprägtesten vornahm (Kier 1978b, S. 54).

15 Zitiert nach Kier 1978b, S. 55.

16 Die im Historischen Archiv der Stadt Köln aufbewahrten Entwürfe „König Rhein“ und „Suum cuique“ wurden unter anderem publiziert von: Kier 1978b, Kartenband, Karte 6 u. 7; Kier/Schäfer 1994, vorderer Vorsatz; Kier 2007, S. 75 („König Rhein“). Die Reproduktionen lassen die Planeinträge zumindest ansatzweise nachvollziehen.

Raum für eine einzeilige Randbebauung vorhanden sein würde¹⁷, die in der Nähe der Schiffbrücke und entlang der sich stark verjüngenden nördlichen Uferzone nur über eine sehr geringe Tiefe verfügen könnte. Im Norden sollte die Kunibertskirche als Point de vue wirkungsvoll in die neue „Rhein-facade“ einbezogen werden. Die in beiden Plänen unterbreiteten Vorschläge streuten auf unterschiedliche Weise Grünanlagen in die straßenbegleitenden Neubauzeilen ein.¹⁸

3.1.2 Militärische und eisenbahntechnische Restriktionen

Am 5. Mai 1881 genehmigte der Reichskanzler den zwischen der Stadt Köln und dem Deutschen Reich abgeschlossenen Vertrag über den Ankauf des landseitigen Festungsgeländes.¹⁹ Am 11. Juni 1881 erfolgte die symbolträchtige Sprengung des ersten Abschnittes der Festungsanlagen.²⁰ Nur wenige Tage später trat Josef Stübben sein Kölner Amt als Ingenieur der Stadterweiterung und Stadtbaumeister an.²¹ In den folgenden Jahren wurde das Stadterweiterungsgelände etappenweise einer konkreten Planung unterzogen und erschlossen.²² Der Schwerpunkt lag dabei zuerst auf dem von der Stadt erworbenen, ehemaligen Festungsareal, das unmittelbar an die alte Stadt grenzte. Hier wurde nun unter Hochdruck der Bau der großen Ringstraße vorangetrieben.²³ Bis zum Jahre 1886 wurden die Hauptteile des etwa sechs Kilometer langen, opulent ausgestatteten Ringboulevards fertiggestellt. Lediglich der nördliche Abschnitt, der zu diesem Zeitpunkt noch von dem Sicherheitshafen am Thürmchen belegt war, fehlte.²⁴

Hinter dem in Köln damals mit allen verfügbaren Kräften vorangetriebenen Stadterweiterungsunternehmen blieben die Uferneuordnung und die eng an ihre Lösung gebundene Perspektive zur Schaffung einer Rheinuferstraße deutlich zurück. Ein Hemmnis stellte die nach wie vor offene Frage der Kehlbefestigung dar. Der im Jahre 1881 abgeschlossene Vertrag über den Ankauf der landseitigen Festungsanlagen hatte auf der Rheinseite lediglich den Erwerb der Bastion St. Georg, die in der Nähe des Rheingassentors lag, beinhaltet.²⁵ Sie wurde noch im Jahre 1881 abgetragen.²⁶ Die Bayen- und die Thürmchensbastion, die das Ufer der alten Stadt im Süden und Norden umschlossen, und ferner alle übrigen, zwischen diesen Bastionen liegenden Festungseinrichtungen verblieben weiterhin in

17 Die uferseitige Flucht orientierte sich zwischen der Schiffbrücke und der Dombrücke an den großen Lagerhäusern im Zollhafen und im unmittelbaren Norden der Dombrücke an dem Eisenbahnverwaltungsgebäude. Die Reproduktionen der Pläne lassen nicht eindeutig erkennen, ob die Verfasser zeichnerische Aussagen über den Erhalt oder den Abriss dieser Bestandsgebäude getroffen haben.

18 Im Beitrag „König Rhein“, der die vollständige Herauslösung der Eisenbahnanlagen und des Zentralpersonenbahnhofs aus der Altstadt annahm, umfasste die Auseinandersetzung mit Kölner Stadtbildfragen auch die aus der Sicht der Verfasser massiv störende Dombrücke. Diese wollten sie durch eine leichtere Brücke für Fuhrwerk und Fußgänger ersetzt wissen (Kier 1978b, S. 54-55; Kier 2007, S. 76).

19 Kier 1978b, S. 32.

20 Neuhaus 1916, S. 220-221.

21 Kier 1978b, S. 61; Karnau 1996, S. 40.

22 Zu der Planung und Ausführung der Kölner Neustadt im Allgemeinen siehe: Kier 1978b, S. 58-122.

23 Zur Planung und Ausgestaltung der Ringstraße siehe insbesondere: Kier/Schäfer 1994.

24 Neuhaus 1916, S. 230.

25 Ebenda, S. 215.

26 Stübben 1898a, S. 45.

militärfiskalischem Besitz. Im Jahre 1882 richtete der Kölner Oberbürgermeister den Antrag an die Königliche Fortifikation, die Festungsaufgaben für die zentralen Uferabschnitte zwischen dem Sicherheitshafen an der Rheinau im Süden und der Dombrücke im Norden zu erleichtern.²⁷ Noch im selben Jahr wurde für den Leystapel und die Holzwerft das bisherige Verbot, in den unteren Gebäudezonen Türen und Fenster anzulegen, aufgehoben.²⁸ Einige der dortigen Grundstückseigentümer machten schon kurz darauf von der neuen Möglichkeit Gebrauch, ihre Gebäude auf der attraktiveren Rheinseite mit Eingängen auszustatten. Dabei erforderte die erhöhte Lage der Erdgeschosse, die sich an den bisherigen Hauszugängen auf der flussabgewandten Seite orientierte, auf der Stromseite neue Treppenanlagen. Die städtische Verwaltung hat die Genehmigungsverfahren damals zur Erteilung diverser Auflagen genutzt, um Störungen des Straßenraumes zu vermeiden und spätere Entschädigungsforderungen der Hauseigentümer zu verhindern. So mussten die neuen Treppen komplett hinter die Gebäudeflucht zu liegen kommen. Darüber hinaus hatten die Antragsteller zuzusichern, eine spätere Höherlegung des Straßenniveaus auf der Uferseite zu akzeptieren. Im Jahre 1883 kaufte die Stadt auch die beiden im südlichen Teil dieses Uferabschnittes gelegenen Toranlagen, das Filzengraben- und das Rheingassentor, vom Militärfiskus an und legte die Anlagen wenig später nieder.²⁹ Damit war der begrenzte Uferabschnitt zwischen dem Sicherheitshafen an der Rheinau und der Schiffbrücke faktisch von fortifikatorischen Aufgaben und stadtseitigen Toranlagen befreit. Rückblickend ist nicht mehr einschätzbar, welchen Verteidigungsnutzen der Kriegsminister und die Kölner Fortifikationsbehörde den übrigen, am Ufer verbliebenen militärischen Anlagen noch zumaßen. Im damaligen Köln hat die fehlende Kenntnis der staatlichen Pläne eine große Verunsicherung hinterlassen. Denn es schien nicht ausgeschlossen, dass man bei der Bewältigung der bevorstehenden Uferaufgaben mit dem Fortbestehen wichtiger Fortifikationseinrichtungen rechnen müsse.³⁰

Indes blieben die Vertreter der Stadt auch in Bezug auf das zweite Thema, dessen Lösung eine der entscheidenden Voraussetzungen für eine Uferneuordnung darstellte, nicht untätig. Es handelte sich um die für eine Hafenverlegung erforderliche Umorientierung der uferseitigen Schienenerschließung

-
- 27 St.V. vom 2.3.1882: Baufreiheit; St.V. vom 28.4.1882: Freigabe der Festungskehle. Der Antrag bezog sich am Leystapel und an der Holzwerft im Wesentlichen auf den Erlass der Auflagen für die dortigen Privatgebäude. Im Norden der Schiffbrücke wurde um die Erlaubnis nachgesucht, die westliche Abschlussmauer des Zollhafens und die sich in seinem Norden anschließenden Festungsmauern um einige Meter rheinwärts versetzen zu dürfen, um die Straßen aufweiten zu können.
- 28 Offizielle Quellen über den Erlass dieser Auflagen ließen sich zwar nicht auffinden. Jedoch lässt sich die Aufhebung daraus schließen, dass die Grundstückseigentümer seit dem Sommer 1882 Anträge auf eine Umorientierung der Hauseingänge auf die Rheinseite stellten. Zu den frühen Genehmigungsfällen und den damals erteilten Auflagen siehe: St.V. vom 7.7.1882: Ausgänge Lyskirchen 6a und Thurnmarkt 8; St.V. vom 19.4.1883: Ausgang Thurnmarkt 10. Dagegen ist nicht überliefert, ob und wie sich die Königliche Fortifikation zu den städtischen Forderungen für den Bereich zwischen der Schiffbrücke und der Dombrücke geäußert hat.
- 29 Zum Filzgrabentor (1883 niedergelegt) siehe: St.V. vom 2.5.1883: Filzengrabenenthor; vgl. Vogts 1930, S. 142. Zum Rheingassentor (1884 niedergelegt) siehe: St.V. vom 28.6., 9. u. 23. 8. 1883 sowie 24.4. u. 19.6.1884: Rheingassenthor; vgl. Vogts 1930, S. 143.
- 30 Der als Stadtverordneter gut informierte Baurat Hermann Otto Pflaume erwähnte noch im Oktober 1883 im Zusammenhang mit den zukünftig auch außerhalb der Altstadt auszubauenden Uferstrecken zu der Bayen- und der Thürmchenbastion: „Ein Hauptproblem würde darin bestehen, den Verkehr aus der Stadt nach den Quais zu tragen, denn die Bastionen müssten bleiben.“ (KStA vom 30.10.1883: Bericht Bürgerversammlung).

vom Norden in den Süden der Stadt. Unmittelbar nach dem Beginn der konkreten Stadterweiterungsplanungen hatten Verhandlungen mit dem Berliner Minister der Öffentlichen Arbeiten, der die Staatliche Eisenbahn vertrat, eingesetzt. Bei diesen Unterhandlungen, die sich mit der zukünftigen Ausgestaltung der gesamtstädtischen Kölner Eisenbahnverhältnisse befassten³¹, trug die Stadt auch ihren Wunsch nach einer Verlegung der Ufergleise vor. Diese Forderungen fanden jedoch kein Gehör. Vielmehr behielt sich der Minister jede Entscheidung über einen Erhalt oder eine ersatzlose Beseitigung der bisherigen Gleisanlagen am Ufer vor. Den drohenden Verlust jeglicher Garantie einer Eisenbahnerschließung der bestehenden oder zukünftigen Hafenanlagen vor Augen, gelang den städtischen Vertretern schließlich die Aushandlung eines entscheidenden Zusatzes. Es wurde vereinbart, dass die Beseitigung der Rheinstation am nördlichen Ufer erst möglich wäre, wenn die Staatliche Eisenbahn zuvor eine anderweitige Gleiserschließung des Kölner Hafens geschaffen hätte. Damit errang die Stadt in dieser Hinsicht zumindest einen Teilerfolg. Der entsprechende Zusatz ging in den am 30. Januar 1883 mit dem Reich abgeschlossenen Gesamtvertrag über die Neuordnung der Kölner Eisenbahnanlagen ein.

In den damaligen Verhandlungen sind im Zusammenhang mit einer eventuellen Beseitigung der Rheinstation auch die eigentumsrechtlichen Fragen zur Sprache gekommen. Denn die Staatliche Eisenbahn war als Rechtsnachfolgerin der früheren Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft inzwischen die Besitzerin des ausgedehnten Bahngeländes im nördlichen Uferbereich geworden. Auch in diesem für die zukünftige Kölner Uferentwicklung wichtigen Unterpunkt konfrontierte der Minister der Öffentlichen Arbeiten die Stadt zuerst mit Maximalforderungen. Für den Fall einer kompletten Verlagerung des Eisenbahnanschlusses in den Süden machte er unmissverständlich den Anspruch der Staatlichen Eisenbahn auf den Besitz und die bauliche Verwertung sämtlicher eisenbahnfiskalischen Flächen geltend.³² Diese Forderung hätte die städtische Dispositionsfläche für eine neue Uferstraße vor dem nördlichen Altstadttriertel und vor den sich unmittelbar anschließenden Neustadtpartien in Zukunft weiterhin auf die geringe Breite der auf der Uferseite verlaufenden Trankgassenpromenade beschränkt³³ (siehe Abb. 20). Erst unmittelbar vor dem Abschluss des großen Vertragswerks über die Neuordnung der Kölner Eisenbahnanlagen gelang beiden Vertragsparteien die Einigung auf einen Kompromiss.³⁴ Würde es zu einer Beseitigung des nördlichen Schienenanschlusses kommen, sollte der Stadt Köln das gesamte Eisenbahngelände von der Machabäerstraße bis zu dem im nördlichen Stadterweite-

31 Zu den seit dem Herbst 1881 geführten Gesamtverhandlungen siehe: Kier 1978b, S. 66-74. Sämtliche folgenden Angaben beziehen sich auf: St.V. vom 9. u. 10.1. sowie 11.2.1883: Bahnhofsanlagen.

32 Gerade diese Forderung sorgte in Köln für große Empörung. Etliche Stadtverordnete zweifelten den Eigentumsanspruch der Staatlichen Eisenbahn an, zumal die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ihren der Stadt Köln in der Mitte des 19. Jahrhunderts vertraglich zugesicherten Verpflichtungen zur Schienenvernetzung des Kölner Ufers nur bedingt nachgekommen war.

33 Die Breite der städtischen Trankgassenpromenade bewegte sich zwischen acht und 15 Metern (Stübben 1898a, S. 50).

34 Die Aushandlung dieser Vertragsbedingungen fand vom 24. bis 30. Januar 1883 im Berliner Ministerium der Öffentlichen Arbeiten statt. Neben Vertretern der Staatsregierung und der Königlichen Eisenbahndirektion Köln nahmen der Kölner Oberbürgermeister Hermann Becker, Stadtbaumeister Stübben sowie drei Stadtverordnete, die der Kölner Stadterweiterungsdeputation angehörten, teil (St.V. vom 1.2.1883: Bahnhofsanlagen).

rungsgebiet liegenden ehemaligen Bahnhof Thürmchen kostenlos zufallen. Das zwischen der Trankgassenachse und der Machabäerstraße gelegene Areal sollte hingegen im eisenbahnfiskalischen Eigentum verbleiben und Bauterrain werden. Auf seiner Stromseite wurde allerdings eine Geländebeschneidung zugunsten der Stadt vereinbart, die unter Einschluss der Trankgassenpromenade den Ausbau einer leistungsfähigen Rheinuferstraße ermöglicht hätte. Zu diesem Zwecke wurde eine Linie definiert, die von der flussseitigen Einfriedung der Trankgassenpromenade aus gemessen im Abstand von 24 Meter in das eisenbahnfiskalische Gelände eingriff.³⁵ Zur besseren Orientierung sei angemerkt, dass diese am damaligen Ausbauzustand des Ufers orientierte Grenze nicht parallel zu dem großen, aus dem früheren Trankgassenbahnhof hervorgegangenen Eisenbahnverwaltungsgebäude verlief, sondern dessen Bauflucht auf der Uferseite um etwa acht bis zwölf Meter überschritt. Der Staatlichen Eisenbahn wäre somit jegliche Entscheidung über das zukünftige Schicksal des großen Verwaltungsbaus, der seit der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften als Sitz der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch) diente, vorbehalten geblieben. Im Falle eines Abrisses hätte sie die über die Flucht des Altbaus hinausreichenden Bauflächen verwerten können. Als Ausgleich für die zugesicherten Terrainabtretungen der Staatlichen Eisenbahn hatte die Stadt ihrer Vertragspartnerin etliche Zugeständnisse zu machen. Sie sicherte die Akzeptanz der vereinbarten Linie als zukünftige Bauflucht des eisenbahnfiskalischen Neubaugeländes verbindlich zu. Des Weiteren garantierte sie nach einem Entfall der nördlichen Gleisanlagen die zügige Herstellung einer Uferstraße und somit die kurzfristige Herstellung der Baureife des Geländes.³⁶ Auch wenn die damaligen Vertragsklauseln lediglich unter dem Vorbehalt einer Gleisverlegung vereinbart worden sind, haben sie schon vor der Inangriffnahme der eigentlichen Uferplanungen die Entflechtung der schwierigen Eigentumsverhältnisse am nördlichen Kölner Rheinufer vorbereitet. Sie sollten später in modifizierter Form einen wichtigen Baustein für die Trassensicherung der zukünftigen Uferstraße liefern.³⁷

3.1.3 Die Uferfrage im Spannungsfeld stadtinterner Interessenkollisionen und die Installierung der Hafenreform-Kommission

hren einem völlig unbestimmten Zeitpunkt überlassen zu bleiben. Währenddessen war die Stadt in schwierige und unergiebig Einzelverhandlungen mit den staatlichen Hoheitsbehörden verstrickt, um kurzfristig Verbesserungen im Bereich der Schiffsbrückeneinmündung und des Zollhafens zu erwirken.³⁸ Daraufhin trat die Kölner Handelskammer am 29. Mai 1883 mit einem Maßnahmenbündel an den Kölner Oberbürgermeister heran und ersuchte ihn dringend, die Hafenfrage endlich voranzutrei-

35 Siehe hierzu die nachrichtliche Übernahme der 24-Meter-Linie in den später aufgestellten Fluchtlinienplan Nr. 592.

36 Darüber hinaus wurde auch für die auf der Stadtseite des fiskalischen Baugeländes verlaufende Straße Am alten Ufer eine maximal zulässige Straßenaufweitung festgelegt. Damit sicherte sich die Staatliche Eisenbahn offensichtlich gegenüber später auftretenden und weitergehenden Forderungen der Stadt nach Straßenlandabtretungen ab.

37 Siehe Kap. 3.4.2.

38 St.V. vom 5.10.1882 u. 7.6.1883: Verschiebung Freihafen.

ben.³⁹ Die Kammer schlug vor, beim Minister der Öffentlichen Arbeiten erneut um die Genehmigung und Inkraftsetzung des Vertrages nachzusuchen, der im Jahre 1879 zwischen der Stadt und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen worden war und sich auf eine Verlängerung der vorhandenen Eisenbahnschienen nach Süden bezog.⁴⁰ Auch diesmal sollten die Bewilligung des dazu notwendigen Ankaufs und Abrisses des Großen Rheinbergs sowie eine entsprechende Kostenteilung Teil des städtischen Forderungskatalogs werden. Die Kammer ging von dem dauerhaften Verbleib des Zollhafens vor der Mitte der Stadt aus. Zur Erleichterung der durch ihn verursachten Verkehrsprobleme im zentralen Uferbereich empfahl sie, die schmalen Straßen auf der Rückseite des Zollhafens aufzuweiten. Für den zollfreien Handel erhoffte sie sich eine Verbesserung durch einige Umbauten der altstädtischen Werften und die Errichtung neuer Hebeeinrichtungen. Den Ausbau eines neuen Verkehrshafens im Süden hielt sie nicht für erforderlich. Zur Erweiterung der Kölner Hafenkapazitäten erachtete sie das südliche Neustadtufer als ausreichend. Denn schon einige Jahre zuvor war der Stadt aus fortifikatorischen Gründen die Auflage erteilt worden, beim späteren Ausbau dieses Uferteils senkrechte Kaimauern vorzusehen.⁴¹

Die Kölner Handelskammer setzte sich mit ihren Vorschlägen in radikaler Weise über die uferbezogenen Wettbewerbsziele hinweg. Auslöser für diesen Vorstoß war zweifelsohne der damalige Stillstand in der Kölner Hafen- und Uferfrage. Jedoch bekräftigte die Handelskammer mit ihrer Initiative auch noch einmal den von ihr schon Ende des Jahres 1879 reklamierten Vorrang der Handelsinteressen vor der alten Stadt. Vor allem scheint der etablierte Zollhafenstandort, der „im Interesse des Handelsstandes unbestritten sehr zweckmäßig vor der Mitte der Stadt“⁴² lag, aus der Sicht der Kammer wenig Veranlassung zu einer Verlagerung gegeben zu haben. Wie sich der weiteren Entwicklung entnehmen lässt, gab es zudem gewisse Vorbehalte gegen eine Verlegung des Zollhafens in eine damals in wirtschaftlicher Hinsicht kaum einschätzbare Randlage im Süden der Stadt. Denn auch später konnte sich die Kammer eine Verlegung des Zollhafens allenfalls als eine Maßnahme vorstellen, die erst nach der Fertigstellung neuer Hafenanlagen in Frage käme.⁴³

Die Forderungen der Kölner Handelskammer wurden den Kölner Stadtverordneten in ihrer Sitzung am 7. Juni 1883 zur Abstimmung vorgelegt.⁴⁴ Angesichts der aussichtslosen Lage schlossen sich die Stadtverordneten den Argumenten der Handelskammer mehrheitlich an und beauftragten die Verwal-

39 Die folgenden Ausführungen über die Forderungen der Handelskammer beziehen sich auf: St.V. vom 7.6.1883: Verschiebung Freihafen; Werft- und Hafen-Frage 1888 (10.1.); Stübben 1893 (14.1.); Stübben 1898a, S. 53-54. Des Weiteren sei auf den von Nicole Bilstein unter dem Titel „Pläne und Denkschriften verschiedener Interessensparteien“ gegebenen Kurzauszug über die Aktivitäten der Handelskammer und die darauf folgende Reaktion des „Gürzenich-Comités“ verwiesen (Billstein 2009, S. 68-69).

40 Siehe Kap. 2.2.

41 Diese Maßnahme war Inhalt des im Jahre 1881 mit dem Reich abgeschlossenen Vertrags über den Ankauf der Festungsanlagen für die Durchführung der Stadterweiterung (Neuhaus 1916, S. 216).

42 Werft- und Hafen-Frage 1888 (10.1.); vgl. Stübben 1893 (20.1.).

43 Die Kölner Handelskammer führte Anfang 1884 in der Kölner Kaufmannschaft eine Umfrage zur Lösung der Hafenfrage durch. Die Handelsunternehmer sprachen sich mehrheitlich für den Neubau eines Verkehrshafens im Süden aus. Die Handelskammer schloss sich diesem Votum an. Allerdings wollte sie die Verlagerung des Zollhafens bis zum Ende der Hafenneuordnung aufgeschoben wissen (Stübben 1893 (14.1.); Stübben 1898a, S. 53-54).

44 St.V. vom 7.6.1883: Verschiebung Freihafen.

tung, die zuständigen staatlichen Stellen um die Genehmigung des Schienenvertrages aus dem Jahre 1879 zu ersuchen. Nach der Durchführung des Stadterweiterungswettbewerbs hatte es zwar nie einen förmlichen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung gegeben, durch den die Hafenerverlegung und der Ausbau einer Uferstraße zu einem verbindlichen Ziel der Kölner Stadtentwicklungspolitik erklärt worden wären. Allerdings hatte die Aussicht auf eine durchgreifende Ufermodernisierung in weiten Kreisen der Kölner Bürger- und Kaufmannschaft große Hoffnungen geweckt. Mit ihrem im Juni 1883 gefassten Beschluss sprachen sich die Kölner Kommunalpolitiker nun offiziell gegen die uferbezogenen Wettbewerbsziele aus.

Dies erklärt die Heftigkeit, mit der sich damals in Köln eine Gegenbewegung formierte. Dem späteren Stadtverordneten Friedrich Schmalbein, selbst Teilhaber einer Zuckerfabrik in der südlichen Altstadt⁴⁵, gelang es, etliche namhafte Kölner Bürger, Handelsunternehmer und Industrieegner um sich zu scharen (Abb. 36). Am 29. Oktober 1883 konstituierte sich unter dem Vorsitz Schmalbeins in einer Versammlung im Kölner Gürzenich das „Comité zur Förderung der Lagerhaus-, Quai- und Hafen-Frage“, das in der Folge auch als „Gürzenich-Comité“ bezeichnet wurde.⁴⁶ Diese Initiative setzte sich in den folgenden Monaten mit großem Nachdruck gegenüber der Handelskammer, der Stadt Köln und dem Minister der Öffentlichen Arbeiten für eine Lösung der Hafen- und Uferfragen im Sinne des vorangegangenen Wettbewerbs ein. Dabei sprach sie sich im Interesse des Kölner Handelsstandes und der Kölner Bürger ausdrücklich für die Notwendigkeit einer Rheinuferstraße aus. Gleichzeitig unterstrich sie, wie wichtig die Beseitigung des verunstaltenden Zollhafens sei, um eine zeitgemäße Gestaltung der altstädtischen Kölner Uferfront bewirken zu können. Besonders zu erwähnen ist, dass das Gürzenich-Comité, dem unter anderem Inhaber der südlichen und nördlichen Industriebetriebe in Rheinnähe angehörten, nach einem Ausgleich der von diesen Mitgliedern vertretenen Partikularinteressen suchte. Denn während sich die südlichen Industrieanrainer von einer Hafen- und Gleisverlegung einen verbesserten Zugriff auf Transportmöglichkeiten per Schiff und Schiene erhofften, befürchteten die nördlichen Betriebseigentümer bei einer konsequenten Verlagerung des Eisenbahnanschlusses in den Süden einen empfindlichen Verlust ihrer Standortvorteile. Dies betraf insbesondere die Zuckerraffinerie von J. J. Langen & Söhne sowie das damals gerade in der Fertigstellung begriffene Getreidelager der „Kölner Lagerhausgesellschaft“ mit dem zugehörigen Elevator. Deshalb sahen die konzeptionellen Vorstellungen des Gürzenich-Comités vor, am nördlichen Ufer einen untergeordneten Eisenbahnanschluss zu erhalten, dessen durch das anschließende Stadterweiterungsgebiet geführte Trasse den Betrieben eine Anbindung an den Güterbahnhof Gereon sichern sollte.⁴⁷

45 Friedrich Schmalbein war Teilhaber der im Hinterland der Bayenstraße gelegenen Zuckerfabrik von Rath und Bredt, An St. Katharinen 10 / Landsbergstraße (Deres 2001, S. 153; GA).

46 Über die Gründungsmitglieder informiert: KStA vom 28.10.1883: Allgemeine Bürger-Versammlung. Zu den Absichten und Aktivitäten des „Gürzenich-Comités“ im Einzelnen siehe: KStA vom 30.10.1883: Bericht Bürgerversammlung; KStA vom 1. u. 2.3.1884: Zur Qai- und Hafenfrage; Werft- und Hafen-Frage 1888 (10.1.); Stübgen 1898a, S. 53-54; vgl. Bilstein 2009, S. 68-69.

47 Siehe hierzu insbesondere die Erläuterungen über eine durch die Bürgerinitiative am 15. Februar 1884 an den Minister der Öffentlichen Arbeiten gesandte Denkschrift in: KStA vom 1.3.1884: Zur Qai- und Hafenfrage.

Die Gründung dieser Initiative, durch die nun weitere gewichtige Kräfte ihren Einfluss in der Kölner Hafen- und Uferfrage geltend machten, zeitigte unmittelbare Folgen. Nur zwei Tage nach der konstituierenden Sitzung des Gürzenich-Comités beantragte Wilhelm Leyendecker, der damalige Präsident der Kölner Handelskammer, in seiner Funktion als Stadtverordneter die Wahl eines eigens für die Kölner Hafen- und Uferfragen zuständigen politischen Fachgremiums. In die sogenannte „Hafenreform-Kommission“ wurden am 15. November 1883 acht Stadtverordnete gewählt, die sich unter dem Vorsitz des Kölner Oberbürgermeisters über den von Köln in der Uferfrage zu beschreitenden Weg klar werden sollten.⁴⁸ Um die inhaltliche und finanzielle Verklammerung der Uferplanungen mit dem Stadterweiterungsunternehmen zu gewährleisten, rekrutierte sich ein Teil der Mitglieder aus der seit dem Jahre 1881 bestehenden Stadterweiterungs-Deputation. Bei der Wahl der übrigen Kommissionsmitglieder war man um einen paritätischen Ausgleich der divergierenden Haltungen zur Kölner Uferfrage bemüht. Mit dem Stadtverordneten Robert Heuser wurde ein Gründungsmitglied des Gürzenich-Comités⁴⁹ und mit seinem Ratskollegen Baurat Hermann Otto Pflaume ein Sympathisant dieser Initiative⁵⁰ verpflichtet. Die Handelskammer war in der neuen Kommission durch ihren Präsidenten Leyendecker sowie durch ihren Vizepräsidenten, den Stadtverordneten Gustav Michels, vertreten. Im Unterschied zur Stadterweiterungs-Deputation wurde die Hafenreform-Kommission zwar nicht mit geschäftsführenden Aufgaben ausgestattet, jedoch wurden ihr alle Möglichkeiten zugesichert, Verhandlungen mit den zuständigen staatlichen Stellen zu führen, Gutachten einzuholen und die Bauverwaltung mit der Anfertigung von Plänen zu beauftragen. Die Installierung dieser mit umfangreichen Kompetenzen ausgestatteten Fachkommission muss aufseiten der Stadt Köln als Beginn der systematisch vorangetriebenen Klärung der Kölner Uferfragen gewertet werden. Das Gremium sollte bis zum Abschluss der Umgestaltung des Kölner Ufers bestehen bleiben.⁵¹

3.1.4 Strombau- und höhentechnische Voraussetzungen und Klärungen

Die Hafenreform-Kommission nahm schon kurz nach ihrer Wahl Kontakt zu der Preußischen Rheinstrombauverwaltung, der Königlichen Fortifikation und der Staatlichen Eisenbahnverwaltung auf.⁵² Die Inhalte der Verhandlungen mit diesen drei für die Kölner Uferbelange wichtigsten Behörden sind nicht überliefert. Allerdings lässt sich aus dem weiteren Vorgehen der Stadt folgern, dass ihr damals die Chance eingeräumt worden ist, zuerst die technischen Voraussetzungen für eine durchgreifende Ufermodernisierung abzuklären und danach mit eigenen Vorschlägen an die übergeordneten Stellen heranzutreten.

48 Nähere Angaben über die Wahl, die Zusammensetzungen und die Aufgaben der Hafenreform-Kommission, durch die die alte, gemeinsam für Markt- und Hafenfragen zuständige Kommission abgelöst wurde, finden sich in folgenden Quellen: St.V. vom 31.10.1883: Hafen- und Werft-Anlagen; St.V. vom 15.11.1883: Commission Hafenanlagen; Stübben 1898a, S. 53. Bei den Mitgliedern handelte es sich um die Stadtverordneten Wilhelm Kaesen, Wilhelm Leyendecker, Gustav Michels, Otto Loosen, Hermann Otto Pflaume, Emil vom Rath, Josef Stelzmann und Robert Heuser.

49 KStA vom 28.10.1883: Allgemeine Bürger-Versammlung.

50 KStA vom 30.10.1883: Bericht Bürgerversammlung.

51 Stübben 1898a, S. 57.

52 St.V. vom 9.4.1885: Hafen und Werft.

Da in der Kölner Bauverwaltung das Personal für ausgiebige Voruntersuchungen und Entwurfsleistungen fehlte, wurde zunächst in Erwägung gezogen, diese Arbeiten öffentlich auszuschreiben. Der Hafenreform-Kommission oblag das Vorschlagsrecht.⁵³ Sie entschied sich gegen eine externe Vergabe der Aufgaben und für eine Aufstockung des Kölner Fachpersonals. Im Jahre 1884 wurde der Ingenieur Wilhelm Bauer eingestellt. Bauer hatte seit 1876 als Mitarbeiter Eduard Kreyßigs Erfahrungen bei der Planung und Ausführung der Hafen- und Uferumgestaltungen in Mainz gesammelt. Die dortigen Umbauten hatten unter anderem bedeutende wasserbauliche Arbeiten zur Erweiterungen des Ufers sowie den Ausbau einer Uferstraße umfasst.⁵⁴ In Köln hatte Bauer in der Folge im Stadtbauamt II unter Stübbens Oberleitung die Projektierung und Bauleitung sämtlicher Arbeiten inne, die sich mit dem Umbau der Werft- und Hafenanlagen sowie mit dem Ausbau einer Rheinuferstraße befassten. Beide Planer scheinen sich dabei kongenial ergänzt zu haben, zumal Bauer als Fachingenieur die von Stübben vertretenen städtebaulichen Ziele ohne Einschränkung teilte.⁵⁵

Unter Bauers Leitung fanden im Jahre 1884 umfangreiche Bestandserhebungen der Kölner Ufersituation statt. Sie wurden von strömungs-, profil- und wasserstandstechnischen Analysen des Stroms begleitet.⁵⁶ Ziel dieser Untersuchungen war es, die Möglichkeiten der Neugewinnung nutzbarer Flächen auf der linken Uferseite auszuloten. Dabei galt es, auch unter veränderten Bedingungen ein geschlossenes Stromprofil zu gewährleisten und die dazu notwendige Zurücknahme der Uferlinie auf der gegenüberliegenden Rheinseite zu berechnen. Im Zusammenhang mit einer Erweiterung des linken Rheinufers mussten zudem die Grundlagen für eine Höherlegung der dortigen Uferzonen ermittelt werden. Eine Anhebung war nicht nur im Interesse eines besseren Hochwasserschutzes, sondern auch zur Schaffung eines modernen Kanalisationssystems in der Alt- und Neustadt erforderlich.⁵⁷ Des Weiteren stand insbesondere am Altstadtufer die schwierige Anpassung der bestehenden Straßen und Gebäude an ein neues Uferniveau bevor. Deshalb erfolgten hier auch in den rheinnahen Zonen detaillierte Höheneinmessungen. An den Außenseiten griffen die Untersuchungen bereits über das ringförmige Stadterweiterungsgelände, das im Jahre 1883 in das Kölner Stadtgebiet eingemeindet worden war⁵⁸, hinaus. Denn im Hinblick auf weitergehende Uferregulierungen und eine Verlängerung der Uferstraße war eine über die damaligen Verwaltungsgrenzen der Stadt hinweg angestellte Betrachtung der Ufersituation erforderlich.

53 Stübben 1898a, S. 53.

54 Zu Bauers Tätigkeit in Mainz sowie seiner Einstellung und seinem Wirken in Köln siehe: Bauer, W. 1888, S. 370; Bauer, W. 1898c, S. 143.

55 Siehe hierzu Bauers Aussagen zu der Kölner Hafen- und Uferneugestaltung in: Bauer, W. 1888, S. 367-370.

56 Die folgenden Ausführungen über die vorbereitenden technischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Erkenntnisse basieren auf: St.V. vom 9.4.1885: Hafen und Werft; Bauer, W. 1888, S. 367-368; Werft- und Hafen-Frage 1888 (11.1.). In Bezug auf die damals eingemessene Bestandssituation am linken Kölner Rheinufer seit auf den im Jahre 1898 in der Kölner Hafenfestschrift publizierten Plan verwiesen (Festschrift Hafen 1898, Plan 10a u. 10b).

57 Zur Rolle der Uferhebungen für die nach dem Beginn der Stadterweiterung planmäßig in der Alt- und Neustadt durchgeführte Kanalisation siehe: Steuernagel 1888, S. 299-316; ders. 1915a, S. 275-278.

58 Zur Eingemeindung des Stadterweiterungsgeländes siehe: Neuhaus 1916, S. 232-234.

Die damaligen Untersuchungen haben zu der überraschenden Erkenntnis geführt, dass das linke Rheinufer mehr Aufweitungspotenziale aufwies, als man bisher angenommen hatte. Davon profitierten vor allem die äußeren Bereiche, während die mittleren Abschnitte des altstädtischen Ufers nur in bescheidenerem Umfang in den Fluss zu erweitern waren. Im Einzelnen stellten sich die Ergebnisse wie folgt dar: Vor dem südlichen Stadterweiterungsgebiet bestätigten sich die dort schon früher vermuteten Erweiterungsmöglichkeiten, wobei die Tiefe des neu zu gewinnenden Geländes nun mit einem Maß von bis zu 100 Metern konkretisiert werden konnte. Im Norden schloss sich der Sicherheitshafen an der Rheinau an. Der Erhalt dieses Hafenbeckens wurde auch für den Fall des Ausbaus eines neuen Verkehrshafens nicht in Frage gestellt. Im Unterschied zu früheren Annahmen stellte sich allerdings heraus, dass sich die Halbinsel auf der Stromseite des Sicherheitshafens um bis zu 45 Meter in den Fluss ausdehnen ließe. Von der Mündung des Rheinauhafens bis zu einem Schnittpunkt, der etwa 120 Meter im Norden der Dombrücke im Bereich der Trankgassenrampe lag, beschränkte sich der Spielraum für eine Ufererweiterung hingegen auf lediglich fünf bis zehn Meter. Auf dieser Strecke sollte im Zuge der Verschiebung der Uferlinie der bisher von zahlreichen Unregelmäßigkeiten geprägte Verlauf der Werftkante vereinheitlicht und begradigt werden. Völlig neu war die Erkenntnis, dass auch vor dem nördlichen Altstadt- und dem anschließenden Neustadtufer Erweiterungsmöglichkeiten gegeben waren. Von der Trankgassenrampe ab ließ sich die Uferlinie um ein Maß von 25 bis 35 Meter in den Fluss vorschieben. Damit bestand die Möglichkeit, den sich bislang festungsbedingt extrem verjüngenden Uferverlauf am nördlichen Ufer auszugleichen und die um dieses Maß erweiterte Uferlinie in einem weiten Bogen am Ufer des nördlichen Stadterweiterungsgebietes fortzusetzen. Im Vergleich zu den von einer Beibehaltung der bisherigen Uferbegrenzung ausgehenden Bedingungen, unter denen die zurückliegenden Geländebehandlungen mit der Staatlichen Eisenbahn stattgefunden hatten⁵⁹, eröffnete sich nun im Norden die Aussicht auf eine deutlich großzügigere Disposition der Uferplanungen.

Die Untersuchungen erbrachten außerdem Erkenntnisse über die zukünftige Ausbildung der Kölner Werften. Wie bereits erwähnt worden ist, stand ein fortifikatorisch bedingter Ausbau des südlichen Stadterweiterungsufers mit senkrechten Werftmauern bereits fest.⁶⁰ Auch auf der Innenseite des Hafenbeckens an der Rheinau musste der bestehende Ausbau mit lotrechten Kaimauern erhalten bleiben. Darüber hinaus mussten in den Teilen des altstädtischen Ufers, die nur geringe Aufweitungschancen aufwiesen, die Erweiterungsspielräume in vollem Umfang dazu genutzt werden, um die vor der stadtseitigen Bebauung vorhandenen Uferzonen auf gleicher Ebene zu verbreitern. Daraus resultierte auf der Strecke vom Hafemund des Sicherheitshafens an der Rheinau bis zur Trankgassenrampe zwingend der stromseitige Abschluss mit senkrechten Werftmauern. Im Norden der Trankgassenrampe ermöglichten die großzügigeren Erweiterungsoptionen hingegen die Chance, das Ufer nach einem höhendifferenzierten Modell auszubauen, indem der oberen Ebene auf der Flussseite eine

59 Siehe Kap. 3.1.2.

60 Siehe Kap. 3.1.3.

tiefer gelegene Kaizone vorgeordnet werden konnte. Solche `liegenden´ Werften, die unter anderem untergeordnete Umschlagfunktionen erfüllen konnten, kamen auch für die Stromseite der Rheinhalbinsel in Betracht.⁶¹

Des Weiteren wurden die zukünftigen Höhenlagen ermittelt. Für stehende Werften wurde ein Niveau der Kaimauern von sieben bis acht Metern Kölner Pegel errechnet. Als geeignete Höhe für liegende Werften wurde ein Niveau von fünfeinhalb bis sechs Metern Kölner Pegel festgelegt. Vor der Altstadt waren insbesondere die niedrigen, auf eine ältere Ausbauphase zurückgehenden Abschnitte in den zentralen Uferbereichen von einer Hebung betroffen. Gerade hier war bei der Ermittlung des Ausbauniveaus das komplexe Zusammenspiel der Uferzonentiefe, der höhenbezogenen Anschlussstoleranzen der stadtseitigen Bebauung und eines sich zur Werftkante absenkenden Gefälles zu beachten. Daraus resultierte, dass in diesen Bereichen auf der Werftseite lediglich das Mindestmaß von sieben Metern Kölner Pegel erreicht werden konnte. Schon damals war klar, dass diese Höhe angesichts der stark differierenden Kölner Rheinwasserstände keinen vollständigen Hochwasserschutz sicherstellen könnte. Jedoch hoffte man, die durchschnittliche Zahl der jährlichen Überschwemmungen in den Uferpartien beiderseits der Schiffbrückenachse deutlich minimieren zu können.⁶²

Im Ergebnis haben die Untersuchungen erbracht, dass am Kölner Ufer günstige strombautechnische Voraussetzungen für die Umsetzung der im Rahmen des Stadterweiterungswettbewerbs formulierten Entwicklungsziele bestanden. Die großzügigen Aufweitungsmöglichkeiten im Süden bestätigten die Eignung des dortigen Ufers für den Ausbau einer Werft, einer Uferstraße und eines in das dahinter gelegene Stadterweiterungsterrain ragenden Hafenschwerpunktes. Zudem bestand in Zukunft die Chance, die Stromseite der Halbinsel an der Rheinau in die Hafenentwicklung einzubeziehen. Von besonderer Bedeutung war die Erkenntnis, dass auch an sämtlichen alt- und neustädtischen Uferabschnitten im Norden des Sicherheitshafens an der Rheinau neues Terrain gewonnen werden konnte. Hierdurch verbesserten sich die Konditionen für die Schaffung einer großen, funktionsfähigen Rheinuferstraße deutlich. Gezeigt hatte sich des Weiteren, dass insbesondere im Norden eine über die historischen Ufergrenzen der alten Stadt hinweg vorzunehmende Ausgestaltung der Stromseite in Betracht gezogen werden konnte. Diese Ergebnisse dienten – vorbehaltlich ihrer späteren offiziellen Genehmigung – den folgenden Überlegungen als Arbeitsgrundlage.

61 Über die Haltung Stübbens zur Eignung dieser Werfttypen siehe: Kap. 3.1.6.

62 Zur Hochwassersituation am linken Rheinufer siehe insbesondere Bauer, W. 1888, S. 355-358. Aus den regelmäßigen Pegelbeobachtungen während des 19. Jahrhunderts ergab sich von 1817 bis 1884 ein Mittel aller höchsten Jahreswasserstände von + 6,815 Meter Kölner Pegel. Dies entsprach etwa dem mittleren Niveau in den älteren Partien beiderseits der Schiffbrückenachse (Festschrift Hafen 1898, Tafel 10a u. 10b). Aufgrund der zahlreichen mittelrheinischen Nebenflüsse schwankte der Kölner Rheinwasserpegel jedoch extrem. Im oben genannten Beobachtungszeitraum erreichte er im Jahre 1882 den absolut höchsten Wasserstand von + 9,52 Meter Kölner Pegel. Gerade in den zentralen Uferabschnitten setzte das Rheinhochwasser saisonal die gesamten Hafen- und Verkehrsfunktionen komplett außer Kraft, sodass hier schon eine vergleichsweise geringe Aufhöhung zu einer deutlichen Reduzierung der Hochwasserbeeinträchtigungen führen konnte.

3.1.5 Die im Jahre 1884 entwickelten Projekte zur Lösung der Kölner Hafен- und Uferfrage

In einem nächsten Schritt war es notwendig, an den Minister der Öffentlichen Arbeiten heranzutreten, um dessen Haltung in der Frage der zukünftigen Eisenbahnerschließung der Kölner Hafен- und Werftanlagen in Erfahrung zu bringen. Zu diesem Zweck wurde das Stadtbauamt II im Spätherbst 1884 von der Hafенreform-Kommission angewiesen, auf der Grundlage der technischen Untersuchungsergebnisse verschiedene Projektstudien auszuarbeiten.⁶³ Es war der Entscheidungshoheit des Ministers geschuldet, dass diese Vorschläge außer einer Verlegung der uferseitigen Bahnanbindung in den Süden auch Lösungen unter Beibehaltung des nördlichen Gleisanschlusses beinhalten mussten. Zudem forderte die Kommission, dass in den Projekten die konzeptionellen Wünsche des Gürzenich-Comités und der Kölner Handelskammer Berücksichtigung finden müssten. Das Stadtbauamt II hat daraufhin in engem Kontakt mit der Hafенreform-Kommission drei Varianten ausgearbeitet.

Die drei lediglich durch zeitgenössische Beschreibungen überlieferten Projekte sind von der Kölner Hafенforschung nur cursorisch behandelt worden.⁶⁴ Sie sollen an dieser Stelle etwas eingehender vorgestellt werden, um die Bandbreite der damals in Betracht gezogenen Möglichkeiten und die daraus resultierenden städtebaulichen Konsequenzen zu erfassen. Zu den Gemeinsamkeiten der drei Vorschläge gehörte es, dass sie die zukünftige Uferentwicklung zwischen den am Rande des Stadterweiterungsgebietes gelegenen Wallanlagen frei von militärisch bedingten Einschränkungen betrachtet haben, sieht man von den fortifikatorischen Auflagen für die Ausbildung des südlichen Stadterweiterungsufers ab. Darüber hinaus haben alle drei Projekte die Aufweitungschancen am linken Ufer ausgeschöpft, wobei sie die gegebenen Spielräume zur Ausbildung liegender Werften projektabhängig variierten. In allen drei Vorschlägen wurde der Ausbau senkrechter Kaimauern vor den mittleren Partien des altstädtischen Ufers berücksichtigt. Kennzeichnend war, dass diese im Norden der Dombrücke in allen Vorschlägen bis zum Elevator fortgesetzt werden sollten. Auch blieb das eigentliche Becken des alten Sicherheitshafens an der Rheinau in den drei Vorschlägen von Veränderungen unberührt. Des Weiteren stand der Verbleib der traditionell am Leystapel ansässigen Schifffahrtsgesellschaften wegen ihrer Bedeutung für den Personenverkehr fest. Und nicht zuletzt wurde die Herstellung einer Uferstraße in keinem der Projekte grundsätzlich in Frage gestellt. So rechneten alle Vorschläge vor der südlichen Altstadtmitte mit dem verbesserten Ausbau der auf der Innenseite des Hafенbeckens und am Leystapel bereits bestehenden, mehr oder weniger funktionstüchtigen Straßen am Ufer. Ebenfalls sollten beide Neustadtufer mit einer Uferstraße ausgestattet werden. Die Frage, ob diese Straße das Ufer als durchgehender Straßenzug würde passieren können oder nicht, wurde hingegen auf sehr unterschiedliche Art beantwortet.

63 Zu diesem Entwurfsstadium im Allgemeinen siehe: Werft- und Hafен-Frage 1888 (11. u. 13.1.); Stübben 1893 (14.1.); Stübben 1898a, S. 54. Einige Inhalte der Projektstudien lassen sich nur noch aus Erläuterungen und Diskussionen in folgenden Sitzungen der Kölner Stadtverordnetenversammlung rekonstruieren: St.V. vom 9.4.1885: Hafен und Werft; St.V. vom 10.9.1885: Bericht Hafенreform-Kommission (hier wurden auszugsweise die Projekterläuterungen der Hafенreform-Kommission und die entsprechenden Passagen aus der Stellungnahme des Ministers der Öffentlichen Arbeiten vom 29. Oktober 1885 zitiert); St.V. vom 29.10. u. 5.11.1885: Hafен und Werft.

64 Bilstein 2009, S. 69-70; Krings 2011, S. 5; Schäfke 2012, S. 126.

Das sogenannte „Südprojekt“ stellte eine ausgereifere Version der Wettbewerbsvorschläge von Stüb- ben und Henrici dar.⁶⁵ Es deckte sich damit in seinen Grundzügen auch mit den Vorstellungen des Gürzenich-Comités. Abweichend von den Wünschen dieser Initiative verzichtete es allerdings auf den Erhalt eines untergeordneten Gleisanschlusses zur Andienung der Industriebetriebe am nördlichen Altstadtufer. Dies geschah, um dieser Lösung – auch im Hinblick auf eine schienenfreie Ausgestaltung der nördlichen Neustadt und eine anspruchsvolle Verknüpfung von Ring- und Rheinuferstraße – sämtliche Vorteile einer stringenten Verlegung der Hafен- und Gleisanlagen in den Süden der Stadt zu sichern. Der neue, außerhalb des südlichen Stadterweiterungsgeländes an das Ufer heranzuführende Eisenbahnanschluss sollte auf der Stromseite des Neustadtgebietes bis vor das Altstadtufer am Bay- en, also in die Nähe der alten Bayenbastion, gestreckt werden. Als Standort für den Zollhafen waren die flussseitig möglichen Erweiterungsflächen der Halbinsel an der Rheinau in Aussicht genommen worden. Der dem Hafenbecken zugewandte Teil der Halbinsel sollte weiterhin als Erholungsanlage dienen. Die Eisenbahnschienen sollten sich auf der Südseite des Beckens an der Rheinau in zwei Stränge gabeln. Eine Gleislinie sollte auf der Außenseite der Halbinsel nach Norden in den Zollhafen führen. Die andere sollte die Stadtseite des Rheinaubeckens bedienen, um die dort vorhandenen Werften in Zukunft besser ausnutzen zu können. Es ist ausdrücklich zu erwähnen, dass die letzteren Gleise im Norden an der Mündung des Sicherheitshafens enden sollten, um den Raum vor den sich anschließenden altstädtischen Uferpartien für eine leistungsfähige Uferstraße, neue Einrichtungen für die Personenschiffahrt und die reibungslose Abwicklung des Schiffbrückenverkehrs zu nutzen. Von besonderer Bedeutung war die Beseitigung des Zollhafens und der Rheinstation. Denn sie eröffnete die Chance zu einer grundlegenden Neustrukturierung und Modernisierung der nördlichen Altstadtfront und zum Ausbau einer die Stadt entlang ihrer gesamten Stromseite passierenden Uferstraße. Auch der von Stüb- ben und Henrici schon auf der Wettbewerbsebene verfolgte Grundgedanke, die Uferstraße vor dem nördlichen Stadterweiterungsgebiet besonders großzügig und mit unmittelbarem Sichtbezug zum Fluss auszubilden, kam im Südprojekt zur Geltung. Dabei nutzte es die Chance, diesen großzügigeren Ausbau der Uferstraße bereits vor dem nördlichen Altstadtteil einsetzen zu lassen.⁶⁶

Die beiden anderen Vorschläge gingen auch in Zukunft von einer Gleiserschließung der Kölner Hafен- und Werftanlagen von Norden aus, wo eine durch das Stadterweiterungsgebiet führende Bahntrasse den Anschluss an den Güterbahnhof Gereon gewährleisten sollte. Diese beiden Varianten wurden damals als „Werftprojekt“ und als „Nordprojekt“ bezeichnet. Das Werftprojekt darf wohl als dasjenige gelten, in dem sich am ehesten Vorstellungen der Kölner Handelskammer wiederfinden lassen. Es handelte sich um ein zweistufig angelegtes Modell, das auf den Ausbau eines neuen Verkehrshafens gänzlich verzichtete. Der Zollhafen sollte vorerst an seinem Standort vor der Mitte der Stadt verblei- ben. In einem ersten Schritt sollte die gesamte Partie von der Trankgassenachse im Norden der Dombrücke bis zum alten Sicherheitshafen am Thürmchen mit senkrechten Kaimauern versehen und zu einer dauerhaften und leistungsfähigen Umschlagwerft für den zollfreien Handel ausgebaut werden.

65 Siehe Kap. 3.1.1.

66 Das Südprojekt sah vom Elevator am Altstadtufer bis zum Rande des Stadterweiterungsufers auf der Stromseite liegende Werften vor.

Der Thürmchenshafen sollte bestehen bleiben. Das Gleiche galt für die Rheinstation mit ihren Verteiler- und Rangierfunktionen. Für die Gleisvernetzung der neu zu gewinnenden Werften war die Errichtung einer modernen Güterstation auf der Frankenwerft vorgesehen. Von dieser im Süden der Dombrücke gelegenen Station aus sollten die Schienen am Ufer entlang bis zum Thürmchenshafen nach Norden vorgestreckt werden. Erst später sollte im Bedarfsfall entschieden werden, ob die Verlagerung des Zollhafens auf die Stromseite der Rheinauhalbinsel und eine Schienenverlängerung über die Frankenwerft hinaus nach Süden sinnvoll seien. Mit dem Erhalt des Zollhafenstandortes und der massiven Konzentration der hafen- und schientechnischen Einrichtungen in seinem Norden hätte das Werftprojekt nahezu sämtliche verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungschancen am Kölner Ufer preisgegeben. Der Ausbau einer Uferstraße wäre auf die südliche Hälfte des Ufers beschränkt geblieben und hätte im Norden erst jenseits des Thürmchenshafens wieder einsetzen können.⁶⁷ Selbst eine spätere Verlagerung des Zollhafens hätte die Uferstraße nur partiell verlängert und keine durchgehende Passage geschaffen. Darüber hinaus hätte die durch das nördliche Stadterweiterungsgebiet führende, stark befahrende Schienentrasse die dort geplanten Quartiere massiv gestört.

Das Nordprojekt leitete seinen Namen davon ab, dass es als einzige Variante die Ausstattung des gesamten nördlichen Neustadufers mit senkrechten Kaimauern und mit Eisenbahnanlagen vorsah. Auf der Stadtseite dieser neuen Werften sollte der nördliche Abschnitt der Uferstraße Platz finden. Zugunsten einer besseren Verknüpfung von Ring- und Uferstraße war die Entfernung des alten Thürmchenshafens vorgesehen. An seiner Stelle rechnete das Projekt mit der Errichtung eines neuen Sicherheits- und Verkehrshafen im südlichen Stadterweiterungsgelände. Der Zollhafen sollte hingegen auf Dauer an seinem alten Standort erhalten bleiben. Für die Eisenbahnvernetzung der Kölner Werft- und Hafenanlagen sah das Nordprojekt eine andere Lösung als das Werftprojekt vor. Im nördlichen Neustadtgelände sollte sich das vom Güterbahnhof Gereon kommende Anschlussgleis aufteilen und in zwei Strängen zum Ufer geführt werden. Der eine sollte werftseitig die neuen Nordkais bedienen. Der andere sollte entlang der altstädtischen Werften über den Zollhafen hinaus bis zu dem neuen Verkehrshafen im Süden geleitet werden. Auf die bestehende Rheinstation konnte verzichtet werden. Vor dem nördlichen Altstadttriertel wäre somit Raum für die Errichtung einer Uferstraße und für eine Bebauung des eisenbahnfiskalischen Geländes gegeben gewesen. Die verkehrstechnische Blockade durch den Zollhafen sowie dessen Beeinträchtigung der zentralen Uferfront wären jedoch erhalten geblieben. Zu den gravierenden Nachteilen des Nordprojektes gehörte darüber hinaus die punktuelle Verteilung der hafengewerblichen Schwerpunkte auf die gesamten alt- und neustädtischen Uferbereiche. Damit einhergegangen wäre die Belastung der altstädtischen Uferstrecken mit einem massiven Schienentransfer zwischen dem Güterbahnhof Gereon und dem neuen Verkehrshafen im Süden der Stadt.⁶⁸ Des Weiteren hätten auch bei diesem Projekt die bereits im Zusammenhang mit dem Werftprojekt angeführten Beeinträchtigungen des nördlichen Stadterweiterungsgebietes durch den Schienenverkehr zugetroffen.

67 Im Werftprojekt war im Norden des Thürmchenshafens der gleiche Ausbau der Uferstraße wie im Südprojekt vorgesehen. Auch hier sollten der hoch gelegenen Uferstraße liegende Werften vorgeordnet werden.

68 Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass das Nordprojekt als einziges Konzept vorsah, die auf ihrer Stromseite zu erweiternde Rheinauhalbinsel mit liegenden Werften auszustatten.

Aus Stübbens und Bauers Sicht lagen die Nachteile des Werft- und des Nordprojektes auf der Hand.⁶⁹ Die Entstehung dieser beiden Varianten ist auf die damaligen Umstände und die von den Anweisungen der Hafenreform-Kommission abhängige Erarbeitung durch die Bauverwaltung zurückzuführen. Das Stadtverordnetenkollegium wurde in dieser Sondierungsphase nicht über die Projekte informiert.⁷⁰ Am 3. Dezember 1884 leitete der Kölner Oberbürgermeister die drei Vorschläge dem Minister der Öffentlichen Arbeiten zusammen mit den städtischen Vorstellungen über die baulichen Veränderungen des Kölner Ufers auf informeller Ebene zu. Die dem Schreiben beigefügten Projekterläuterungen entstammten der Feder der Kölner Hafenreform-Kommission.

3.1.6 Die Planung der ersten altstädtischen Ufererweiterungen und die Ausbauplanung für den Leystapel und die Holzwerft

Man rechnete damals in Köln damit, dass die Klärung der Hafen- und Eisenbahnfrage voraussichtlich eine längere Zeit in Anspruch nehmen würde.⁷¹ Die akuten Ufermissstände drängten jedoch auf Abhilfe. Deshalb wurden schon vor dem Eingehen einer Antwort aus Berlin Planungen für den Umbau einiger altstädtischer Uferstrecken in Angriff genommen, deren Realisierung unabhängig von den generellen Klärungen möglich war.⁷² Hierbei handelte es sich um Teile der Uferabschnitte, deren Ausgestaltung in allen drei Projekten gleichermaßen mit senkrechten Kaimauern vorgesehen war. Im Frühjahr 1885 legte das Stadtbauamt II entsprechende Ausbauplanungen vor. Im Süden betrafen sie die Holzwerft und den Leystapel. Daran anschließen sollte sich im Norden der Umbau des neuralgischen Einmündungsbereichs der Schiffbrücke und des maroden südlichen Teils des Zollhafenkais. Im Norden der Dombücke sahen die Pläne den Umbau der Trankgassenrampe und der bis zum Elevator folgenden Uferböschung zu einer in die neue Uferlinie vorgeschobenen, senkrechten Werft vor. Von dieser Maßnahme erhoffte man möglichst bald eine Erweiterung der begrenzten Abfertigungskapazitäten für die zollfrei handelnden Speditionen an der Frankenwerft.

Die vor dem Zollhafen und im Norden der Dombücke geplanten baulichen Maßnahmen beschränkten sich lediglich auf die Erweiterung und den Ausbau der Werftseite. Je nachdem, wie die endgültige Lösung der Hafenfrage ausfallen sollte, war in diesen Abschnitten erst später die Umgestaltung und höhenmäßige Anpassung der bereits vorhandenen, vorerst noch belegten Uferbereiche vorgesehen. Dagegen umfasste die Planung für die Holzwerft und den Leystapel bereits den Ausbau der gesamten Uferzone, die sich zwischen der stadtseitigen Bebauung und der erweiterten Werftkante erstreckte. Aus der Sicht der Planer musste das Ausbauschema so gewählt werden, dass sich dieser Uferabschnitt in Zukunft nahtlos in ein von einer durchgehenden Uferstraße bestimmtes Gesamtkonzept einfügen konnte. Dazu gehörte, dass im Unterschied zu der bestehenden Situation (siehe Abb. 12) in

69 Siehe Kap. 3.1.7.

70 Siehe die erstmalige Vorstellung der Projekte in der Stadtverordnetenversammlung am 9. April 1885 (St.V. vom 9.4.1885: Hafen und Werft); vgl. Kap. 3.1.7.

71 Werft- und Hafen-Frage 1888 (13.1).

72 Über diese Planungsmaßnahmen informieren: St.V. vom 9.4.1885: Hafen und Werft; St.V. vom 2.6.1887: Ausrüstung Rheinwerft; Werft- und Hafenfrage 1888 (13.1.); Stübben 1898a, S. 54. Vgl. die kurze Erwähnung bei: Bilstein 2009, S. 70.

Zukunft eine klare Differenzierung zwischen einer Fahrbahn und den Fußgängern vorbehaltenen Gehwegen vorgenommen werden musste. Außerdem kam es insbesondere am Leystapel darauf an, die auf der Stromseite gelegenen Schuppen der Schifffahrtsgesellschaften neu zu ordnen und den durch die Stückgutabfertigung dieser Unternehmen erzeugten Werftverkehr mit den Anforderungen an eine funktionsfähige Uferstraße in Einklang zu bringen. Zudem war zu berücksichtigen, dass in der Werftzone – je nach der zum Tragen kommenden Hafenzonierung – in Zukunft Gütergleise untergebracht werden müssten. Deshalb sah die damalige Ausbauplanung für den Leystapel eine strikte Trennung der auf der Stadtseite entlangführenden Uferstraße von der benachbarten, auf der flussabgewandten Seite der neuen Abfertigungshallen befindlichen Bewegungszone für den Werft- und Gleisverkehr vor. Zu diesem Zweck sollte der stromseitige Gehweg der Uferstraße breiter als derjenige auf ihrer Innenseite ausgebildet und mit einer Baumreihe bepflanzt werden.

Stübbens intensive Beschäftigung mit der aktuellen, weit über den Kölner Fall hinausweisenden Thematik der Umgestaltung und Neuerschließung historischer Stadtufer schlug sich einige Jahre später auch in seinem grundlegenden Werk „Der Städtebau“ nieder. Dort erfasste er die Kaistraßen als Straßentypus „besonderer Art“ in Abhängigkeit von der jeweiligen Ausbildung und Funktionsbelegung der Wasserseite systematisch und präsentierte zeitgenössische Lösungsbeispiele aus diversen deutschen und europäischen Städten. Stübben veranschaulichte hier, dass sich baumbestandene Spazierwege zugunsten der Aufenthaltsqualität für das breite Publikum zum festen Bestandteil der Uferstraßen und zu einem wichtigen funktionalen und stadtbildprägenden Gliederungselement entwickelt hatten.⁷³ Im Interesse einer möglichst konfliktfreien Koexistenz empfahl Stübben in seinem Werk die konsequente Trennung in eine obere, dem Stadtverkehr vorbehaltene Uferstraße und in eine tiefer gelegene, dem Werftverkehr dienende Kaizone als Ideallösung.⁷⁴ Dort, wo lediglich niveaugleiche Uferzonen möglich waren, die sich der allgemeine Stadtverkehr mit einem entsprechenden Werftverkehr teilen musste, wies Stübben auf die unbedingte Notwendigkeit einer klaren Trennung der beiden Verkehrsarten hin.⁷⁵

Die im Frühjahr 1885 von der Bauverwaltung für Teile des Leystapels vorgeschlagene Profilierung und Baumausstattung führte erstmals exemplarisch vor Augen, wie sich die Planer den konkreten Ausbau einer Kölner Uferzone nach modernen Maßstäben vorstellten. Für die Mitglieder der Hafenreformkommission war dies umso überraschender, als die vorher ausgearbeiteten Projektstudien keine Aussagen über eine Profilierung getroffen und Baumpflanzungen allenfalls in den im Süd- und Werftprojekt vorgesehenen, großzügigeren Abschnitten der Uferstraße im Norden angedeutet hatten. Vor allem Wilhelm Leyendecker wehrte sich energisch gegen die geplante Aufteilung, die den Werftverkehr

73 Stübben 1890, S. 106-113. Siehe hierzu auch Stübbens allgemeine Ausführungen zu der wichtigen Funktion von Promenadenstraßen in: Stübben 1890, S. 67 u. 68.

74 Hier sei unter anderem auf das Rheinufer in Mainz und den Schaumain-Kai in Frankfurt verwiesen, die Stübben 1890 in seinem Werk „Der Städtebau“ als gelungene Beispiele für hoch gelegene Uferstraßen und liegende Werften vorstellte (Stübben 1890, S. 108 u. S. 112). Zu Stübbens theoretischer Auseinandersetzung mit dieser Thematik siehe: Karnau 1990, S. 191; Karnau 1996, S. 182; Karnau 2002, S. 30-31. Als prominentes Beispiel, das diesem Prinzip folgte und sich dabei auf Stübbens Empfehlungen berief, muss auch das Düsseldorfer Rheinufer erwähnt werden, dessen Ausbau im Jahre 1902 fertiggestellt wurde (Karnau 1990, S. 123 u. 198; Karnau 2002).

75 Stübben 1890, S. 112.

am Leystapel zukünftig in enge Schranken verweisen würde. Er forderte an der Stelle des trennenden Mittelgehwegs eine Verbreiterung des stadtseitigen Bürgersteigs.⁷⁶ Seine Kommissionskollegen ließen sich schließlich durch Stübbens Argumente von den Vorteilen des Separationsprinzips überzeugen und empfahlen den Stadtverordneten die Zustimmung zu den Plänen in der von der Bauverwaltung vorgelegten Form. Am 9. April 1885 bewilligten die Kölner Stadtverordneten die Planung für den Leystapel und die Holzwerft sowie für die übrigen Werftausbauprojekte. Die im Frühjahr 1885 geführte Diskussion über den Ausbau des Leystapels führt anschaulich vor Augen, wie weit die perspektivischen Ansätze der Techniker und die Vorstellungen der Hafenreform-Kommission anfangs auseinanderklafften. Erst Stübbens Überzeugungsarbeit hat damals die mehrheitliche Zustimmung der Kommissionsmitglieder und damit auch das positive Votum des Stadtverordnetenkollegiums erwirkt. Trotz dieser Beschlusslage behielt Wilhelm Leyendecker seine ablehnende Haltung gegenüber dem geplanten Leystapelausbau auch weiterhin aufrecht.⁷⁷

3.1.7 Die Entscheidung der Stadt für das Südprojekt

Am 29. August 1885 bezog der Minister der Öffentlichen Arbeiten per Erlass Stellung zu den Kölner Ufererweiterungsplänen und den drei eingesandten Projekten.⁷⁸ Der neuen Stromkorrekturlinie wurde im Grundsatz zugestimmt, sofern die Stadt finanziell für die dadurch notwendigen Uferveränderungen auf der rechten Rheinseite aufkommen würde. In Bezug auf die drei Vorschläge setzte sich der Minister äußerst kritisch damit auseinander, ob die im Nordprojekt sofort und im Werftprojekt später vorgesehene Verlängerung der Güterschienen entlang des Kölner Altstadtufers „mit Rücksicht auf die für den Straßenverkehr erwachsenden Gefahren und Belästigungen“⁷⁹ vertretbar seien. In dieser Hinsicht versagte er beiden Projekten seine Genehmigung. Darüber hinaus verwehrt er der im Werftprojekt vorgesehenen, komplizierten Gleisbedienung der nördlichen Kais seine Zustimmung. Dem Südprojekt stand aus seiner Sicht nichts entgegen. Unter den angeführten Einschränkungen überließ es der Minister der Stadt, eines der Projekte genauer zu bearbeiten und darüber mit der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch) in Verhandlungen zu treten.

Obwohl der Minister der Öffentlichen Arbeiten mit seinen Einwänden dem Werft- und dem Nordprojekt entscheidende Grundlage entzogen hatte, konnte sich die Hafenreform-Kommission danach nur mit knapper Mehrheit zu einer Verfolgung des Südprojektes durchringen. In der Sitzung am 29. Oktober 1885 empfahl die Kommission den Stadtverordneten die Annahme des Südprojektes als Basis für die

76 Dies wurde rückblickend berichtet in: St.V. vom 2.6.1887: Ausrüstung Rheinwerft.

77 Während des späteren Ausbaus des Leystapels im Jahre 1887 brachte er erneut seine Kritik vor. Stübben: entgegnete ihm damals: „Wenn es sich hier um ein Werft im gewöhnlichen Sinne des Wortes handelte, wäre der Einwand Leyendeckers ohne Zweifel berechtigt, es sei aber der Leystapel ganz gewiß auch eine durchgehende Straße und werde das in Zukunft hoffentlich immer mehr werden; nun glaube die Kommission, daß es besser sei, den Werftverkehr von dem Stadtverkehr zu trennen.“ (St.V. vom 2.6.1887: Ausrüstung Rheinwerft).

78 St.V. vom 10.9.1885: Bericht Hafenreform-Commission; Werft- und Hafen-Frage 1888 (13.1.); Stübben 1898a, S. 54.

79 St.V. vom 10.9.1885: Bericht Hafenreform-Commission.

Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion.⁸⁰ Gleichzeitig schlug sie vor, zukünftig von Süden aus Ufergleise in nördliche Richtung bis zum Ende des Altstadtuferes zu strecken und beim Minister der Öffentlichen Arbeiten um die Genehmigung nachzusuchen. Daraufhin entwickelten sich in zwei aufeinander folgenden Beratungen der Stadtverordneten heftige Grundsatzdebatten über den in der Kölner Hafen- und Uferfrage zu beschreitenden Weg.

Mittlerweile lag eine grobe Schätzung der mit der Südlösung verbundenen Kosten unter Berücksichtigung der Verzinsung und Amortisation des aufzubringenden Kapitals vor. Die Kalkulation schloss den Neubau eines Verkehrshafens, den bereits über die Grenzen des Stadterweiterungsgebietes hinaus bis auf das Gebiet der Nachbargemeinden Rondorf und Longerich reichenden Umbau des Ufers sowie die Schaffung einer großen Rheinuferstraße ein. Die geschätzte Investitionssumme belief sich auf etwa zehn Millionen Mark.⁸¹ Diesem Betrag wurde auf der Einnahmeseite mit aller Vorsicht eine Summe von lediglich zwei Millionen Mark entgegengestellt. Denn der wirtschaftliche Erfolg der neuen Hafen- und Werftanlagen war damals keineswegs absehbar.⁸² Und so konzentrierten sich die Diskussionen zunächst vor allem auf die finanziellen Unsicherheiten des gewaltigen Unternehmens. Angesichts der Stadterweiterungsverpflichtungen, durch die die Kölner Haushaltslage in den folgenden Jahren in einem bisher ungewohnt hohem Ausmaße belastet bleiben würde⁸³, zogen etliche Kölner Ratspolitiker die Notwendigkeit einer so kostenträchtigen Erweiterung der Kölner Hafenkapazitäten von Grund auf in Zweifel. Entsprechend intensiv wurde nun über preiswertere oder etappenweise zu realisierende Lösungen diskutiert. Der Südlösung wurde vor diesem Hintergrund allenfalls der Charakter eines fernen Zukunftsprojektes zugestanden. Stübben trat damals mit Nachdruck für die städtebauliche Zukunftsträchtigkeit des Südprojektes ein, das als einziges „alle Anlagen, Hafen, Werft, Kai, Eisenbahn, Promenaden ohne gegenseitige Störung derart möglich mache, wie sie eine Stadt von 300.000 Einwohnern, als welche man sich doch Köln in der Zukunft denken müsse, verlangen dürfe.“⁸⁴ Vor allem warnte er eindringlich vor jeglicher Entscheidungsverzögerung. Eine solche werde die dringend anstehenden Planungsentscheidungen für die beiden uferseitigen Teile des Stadterweiterungsgebietes blockieren und den Ausbau einer großen Uferstraße für viele Jahrzehnte verhindern.

Für weiteren Zündstoff hatten schon im Vorfeld die gewerblichen Anrainer am Altstadtufer gesorgt. Ein halbes Jahr zuvor waren den Stadtverordneten aus Anlass der Beratung über die vorab zu realisierenden altstädtischen Werftausbauten erstmals die drei nach Berlin gesandten Projekte vorgestellt

80 Die folgenden Ausführungen beziehen sich, sofern nicht gesondert aufgeführt, auf: St.V. vom 29.10. u. 5.11.1885: Hafen und Werft.

81 Diese Summe enthielt die veranschlagten Mittel für die bereits bewilligten altstädtischen Ausbaumaßnahmen, nicht jedoch die Aufwendungen für die Schaffung eines neuen uferseitigen Eisenbahnanschlusses im Süden der Stadt.

82 Zu den Besonderheiten der Finanzierung der Uferstraße, aus der sich keine Einnahmen generieren ließen, siehe: Kap. 3.2.3.

83 Für die ab dem Jahre 1881 in drei Schritten an die Stadt übergehenden landseitigen Befestigungsanlagen hatte die Stadt dem Reich eine Summe von annähernd zwölf Millionen Mark in zwölf Jahresraten zu zahlen (Neuhaus 1916, S. 215; vgl. Großstadt im Aufbruch 1988, S. 22).

84 St.V. vom 29.10.1885: Hafen und Werft. Die von Stübben angeführte Zahl von 300.000 Einwohnern beruhte auf einer Schätzung, die Stübben und Henrici bereits im Rahmen des Wettbewerbs von 1880 vorgenommen hatten. Sie bezog sich auf die Gesamtzahl der Bewohner der Altstadt und des Stadterweiterungsgebietes nach dessen endgültig erreichtem Ausbauzustand (Kier 1978b, S. 53).

worden.⁸⁵ Schon bei dieser Gelegenheit hatte der Stadtverordnete Eugen Langen den Vorwurf erhoben, das Südprojekt würde wegen der Verlegung der Eisenbahnerschließung die Betriebsinhaber in der südlichen Altstadt einseitig bevorzugen.⁸⁶ Mittlerweile hatte Eugen Langen einen Antrag eingebracht, der das zur Bewilligung anstehende Südprojekt vollständig in Frage stellte und die Ausarbeitung einer neuen Lösung einforderte, die weiterhin eine nördliche Gleisanbindung des Ufers gewährleisten sollte. Um dem entgegenzuwirken, hatten sich inzwischen etliche südliche Firmeninhaber in einem eigenen Gesuch für das Südprojekt stark gemacht. Es drohte daher auch die Gefahr, dass eine politische Einigung an den divergierenden Interessen der altstädtischen Firmeneigner scheitern könne. Bei dem Vorschlag der Hafenreform-Kommission, das Altstadtufer in Zukunft von Süden aus mit Gütergleisen auszustatten, handelte es sich daher in erster Linie um einen Kompromiss, der die existenzsichernden Belange der Betriebe am nördlichen Ufer berücksichtigen und dadurch dem Südprojekt eine politische Mehrheitsfähigkeit sichern sollte.

Die Aussicht auf die Verlegung von Gütergleisen am altstädtischen Ufer hatte bereits in den vergangenen Jahren mehrmals für heftige Kontroversen gesorgt.⁸⁷ Auch diesmal provozierte das Thema hitzige Debatten, zumal sich etliche Fürsprecher von einer Kaibahn in Zukunft auch eine stärkere Einbeziehung der übrigen Abschnitte des Altstadtufer in den Warenumschatz versprochen. Kritische Stadtverordnete sahen erneut die freie Zugänglichkeit des Ufers und eine für den Stadtverkehr und für die Kölner Bürger attraktive Ausgestaltung der Uferstraße gefährdet. Wilhelm Leyendecker, der nach wie vor eine Lösung im Sinne des Werftprojektes vertrat, brachte bei dieser Gelegenheit seine Ressentiments gegenüber solchen Ansprüchen an das Altstadtufer und insbesondere gegenüber Stübbens Modernismen mit folgenden Worten zum Ausdruck: „Stadtbaumeister Stübben werde ohnedies genügend für Spaziergänge sorgen und dem Schönheitssinne der Kölner Rechnung tragen; habe derselbe doch sogar auf dem Leystapel Baumpflanzungen projectirt. Er möchte hierbei doch darauf hinweisen, daß man nur da Promenaden schaffen dürfe, wo man den [Werft-, A.d.V.] Verkehr nicht beeinträchtigt und die Ausnutzung der Werfte nicht behindere [...]. Nach seiner Meinung sei die schönste Zierde der Rheinseite Kölns ein Wald von Schiffsmasten, der sei schöner und passender als die prachtvollsten Alleen. Für Spaziergänger bleibe noch Raum genug vom Thürmchen ab nordwärts bis zur Stadtgrenze, wohin der Schiffs- und Werftverkehr sich [...] nicht erstrecke.“⁸⁸ Auch der Stadtverordnete und Kommissionskollege Leyendeckers, Wilhelm Kaesen, bemerkte: „Vor allem habe die Stadt für Werfte und die Hebung des [Hafen- und Werft-, A.d.V.] Verkehrs zu sorgen, denn wenn nichts verdient werde, könne man auch nicht spazieren gehen.“⁸⁹

85 St.V. vom 9.4.1885: Hafen und Werft.

86 Eugen Langen war im Jahre 1883 aufgrund anderer unternehmerischer Schwerpunkte als Teilhaber aus dem am alten Ufer gelegenen Familienbetrieb von J. J. Langen & Söhne ausgeschieden (Opendomschky 2003, S. 241). Als Stadtverordneter setzte er sich jedoch weiterhin für die Belange der Firma ein. Als Gründungsmitglied des Gürzenich-Comités (KStA vom 28.10.1883: Allgemeine Bürger-Versammlung) hatte er offensichtlich bis zum Bekanntwerden der drei nach Berlin gesandten Projekte darauf vertraut, dass die städtischen Dispositionen die vom Gürzenich-Comité vertretene Forderung nach einem untergeordneten Eisenbahnanschluss am nördlichen Altstadtufer berücksichtigen würden.

87 Siehe Kap. 2.2 u. 3.1.3.

88 St.V. vom 5.11.1885: Hafen und Werft.

89 Ebenda.

Am Ende ihrer Sitzung am 5. November 1885 sprachen sich die Stadtverordneten mehrheitlich für die Annahme des Südprojektes aus. Dies geschah unter der Maßgabe, dass es lediglich zum Ausbau einer eingleisigen Kaibahn käme, die in Höhe der Machabäerstraße, also im Norden der Firma J. J. Langen & Söhne, enden sollte. Damit wurde zugleich ein wichtiger Fixpunkt für die spätere Straßen- und Werftkonzeption vor dem nördlichen Altstadtufer definiert.⁹⁰ Die Verwaltung wurde beauftragt, sich in Berlin um die Genehmigung der Gleisführung zu bemühen. Aus Kostengründen wurden die ursprünglich vorgesehenen, über das Stadterweiterungsgebiet hinausgreifenden Werft- und Straßenausbauten aus dem Programm gestrichen.⁹¹ In der gleichen Sitzung wurden die Mittel in der Höhe von 615.000 Mark für die bereits im Frühjahr beschlossenen Ausbaumaßnahmen von der Holzwerft bis zum Zollhafenkai bewilligt. Die Uferausbauten im Norden der Dombrücke wurden hingegen vorerst zurückgestellt, was wohl ebenfalls auf den damaligen Kostendruck zurückzuführen ist. Darüber hinaus ermächtigten die Stadtverordneten die Verwaltung, gegen den Eigentümer des an der Ecke Leystapel und Friedrich-Wilhelm-Straße gelegenen Gasthauses Großer Rheinberg das Enteignungsverfahren einzuleiten.⁹²

Dass der Grundsatzbeschluss zugunsten des Südprojektes im November 1885 trotz aller Widerstände zustande gekommen ist, war dem Kompromiss zugunsten der nördlichen Altstadtunternehmen, jedoch auch wesentlich der Überzeugungskraft der Stübben'schen Argumente zu verdanken. Die zukünftige Existenz eines Gütergleises am Kölner Altstadtufer war aus Stübbens Sicht zweifelsohne ein Zugeständnis, das er im Interesse einer tragfähigen Gesamtlösung jedoch mitgetragen hat. Mit diesem Beschluss lag fünf Jahre nach der Durchführung des Stadterweiterungswettbewerbs erstmals ein offizielles Votum der Kölner Stadtvertreter für eine durchgreifende Lösung der Kölner Hafen- und Uferprobleme vor.

Nach dieser Entscheidung wurden Verhandlungen mit der für die linksrheinischen Belange zuständigen Kölner Eisenbahndirektion sowie mit den weiteren, an diesem Großprojekt beteiligten staatlichen Stellen aufgenommen.⁹³ In der Folge gestalteten sich jedoch insbesondere die Unterhandlungen mit der Kölner Eisenbahndirektion schwierig. Unversöhnliche Gegensätze über funktionale und finanzielle Fragen im Zusammenhang mit dem neuen Eisenbahnanschluss sowie über eigentumsrechtliche Ansprüche der Eisenbahn an das südliche Stadterweiterungsufer führten schließlich zum Stillstand der Verhandlungen. Damit blieb die Stadt auch weiterhin darüber im Unklaren, ob sich die geplante Neuordnung ihrer Hafen- und Uferverhältnisse überhaupt würde durchsetzen lassen.

90 Siehe Kap. 3.2.2.

91 Hiervon versprach man sich eine Einsparung von etwa 800.000 Mark.

92 Zu der vorherigen Entwicklung dieser Liegenschaft siehe: Kap. 3.1.8.

93 Zu den Verhandlungen im Einzelnen siehe: Bericht Gemeindeangelegenheiten 1886/87, S. 52 u. 1887/88, S. 55; St.V. vom 28.6.1888: Hafen- und Werftprojecte; Werft- und Hafen-Frage 1888 (14.1); Stübben 1898a, S. 55-56.

3.1.8 Die ersten altstädtischen Werfterweiterungen, der Ausbau des Leystapels und die Freistellung der Schiffbrückenachse

Während sich die Klärung der Hafenfrage weiterhin verzögerte, konnten die im April 1885 beschlossenen Ausbauten am altstädtischen Ufer zügig vorangetrieben werden. Im Januar 1886 beschlossen die Stadtverordneten auf das Betreiben der Kölner Handelskammer hin, auch die zunächst zurückgestellten Erweiterungsmaßnahmen im Norden der Dombücke umzusetzen und genehmigten die dazu erforderlichen Mittel von 270.000 Mark.⁹⁴ Im Sommer 1887 wurde im Rahmen eines Nachtrags ein weiterer Betrag für die Ausrüstung der neuen Werftstrecken von 155.000 Mark bewilligt⁹⁵, durch den sich die Gesamtkosten auf über eine Million Mark erhöhten. Die Rheinstrombauverwaltung hatte der altstädtischen Uferkorrekturlinie von der Holzwerft im Süden bis zum Elevator im Norden schon am 10. September 1885 zugestimmt.⁹⁶ Nachdem mittlerweile auch die Genehmigung der örtlichen Festungsbehörden vorlag, wurde im Mai 1886 mit der Ausführung dieser ersten großen Werfterweiterungsarbeiten vor der alten Stadt begonnen.⁹⁷

Die Ausbaumaßnahmen setzten im Süden an der alten Rheingassenrampe (siehe Abb. 12) an. Die Rampe wurde aufgehöhht. In ihrem Anschluss wurde die Werftkante bis in die Mitte des Leystapels um bis zu neun Meter und an der Schiffbrücke um fünf Meter gegenüber der bisherigen Uferlinie in Flussrichtung vorgezogen. Die neu geschaffene Werftlinie mit ihrem charakteristischen, bogenförmigen Verlauf (Abb. 37 u. 38) schloss eine Uferzone ein, die im Süden an der Holzwerft über die geringste Tiefe von lediglich 22 Metern verfügte und sich an ihrer breitesten Stelle, die etwa in der Mitte des Leystapels lag, auf 37 Meter aufweitete. Von dort aus verjüngte sie sich bis zur Schiffbrücke wieder um einige Meter. Im Anschluss daran füllte die neue Werftkante die bislang einspringende Werftlinie vor dem südlichen Teil des Zollhafens (siehe Abb. 5) auf. Sämtliche dieser beiderseits der Schiffbrückenachse neu errichteten Kaimauern erhielten die festgelegte Mindesthöhe von sieben Metern Kölner Pegel. Weiter im Norden setzten die Arbeiten jenseits der Dombücke wieder ein. Die Trankgassenrampe wurde aufgefüllt und auf der Stromseite mit einer senkrechten Werftmauer ausgestattet. Im Zuge dieser Arbeiten wurde das Ausschwingen der ab dieser Stelle im größeren Maßstab möglichen Linienenerweiterung vorbereitet. Vor der flussseitigen Böschung der Trankgassenpromenade wurde die Uferlinie bis kurz vor dem Elevator um über 20 Meter in den Rhein vorgeschoben und die neu gewonnene Werft mit senkrechten Mauern abgeschlossen. Die neuen Kaimauern erreichten in diesem Abschnitt eine Höhe von etwa 7,3 Metern Kölner Pegel. Durch diese Ausbaumaßnahme, die schon im Sommer 1887 zum Abschluss kam, konnte im Norden der Dombücke eine nutzbare Werftstrecke in

94 St.V. vom 7.1.1886: Trankgassenrampe, Trankgassenwerft.

95 St.V. vom 2.6.1887: Ausrüstung Rheinwerft.

96 Stübben 1898a, S. 54.

97 Sofern nicht gesondert angeführt, beziehen sich die in diesem Unterkapitel zum Fortschritt der Uferumbauten und zu den technischen Details gemachten Angaben auf folgende Quellen: Bericht Gemeindeangelegenheiten 1886/87, S. 50-51; 1887/88, S. 55; 1888/89, S. 47-48. Bauer, W. 1888, S. 362-364; Stübben 1898a, S. 54 u. 66; Bauer 1898c, S. 133; Werft- und Hafen-Frage 1888 (13.1.). Die Zeitangaben und die Ausbaumaße differieren in den Quellen allerdings geringfügig.

der Länge von etwa 250 Metern geschaffen werden. Die alten Werftschuppen am Leystapel wurden demontiert und an die neue Trankgassenwerft versetzt⁹⁸, wo sie den dort vorübergehend untergebrachten Speditionsnutzungen bis zu deren späterer Verlegung in den neuen Hafen dienten.

Die stromseitigen Arbeiten, die von der Holzwerft bis vor den Zollhafen reichten, dauerten etwa ein Jahr länger, weil sie wegen des weiterhin laufenden Betriebes der dortigen Einrichtungen nur etappenweise vorgenommen werden konnten. An den fertiggestellten Partien der Leystapelwerft begannen die Schifffahrtsgesellschaften unverzüglich mit dem Bau neuer Landebrücken. An der breitesten Stelle des Leystapels errichtete die Stadt auf der Werftseite eine zusammenhängende, tonnengewölbte Halle mit überhöhtem Mittelteil, auf deren anspruchsvolle Ausbildung im Interesse des Ufer- und Straßenbildes besonderer Wert gelegt worden war.⁹⁹ Währenddessen hatte man an der Holzwerft und am Leystapel (siehe Abb. 37 u. 38) bereits mit der Erhöhung und dem Umbau der bestehenden Uferzone begonnen. Gleichzeitig hatte im Süden des Leystapels die höhenmäßige Anpassung der dort in den Uferbereich einmündenden Straßen eingesetzt. An dieser Stelle, wo zwischen dem Filzengraben und der Rheingasse die Front einer alten Bauzeile hinter die benachbarten Fluchten zurücksprang, wurde ein kleiner baumeingefasster Obstmarkt angelegt, durch den die neue Uferstraße auf ihrer Innenseite eine einheitliche Fassung erhielt. Auf der Stadtseite dieses Uferabschnittes sollte die Straße einen durchgehend drei Meter breiten Gehweg erhalten. Wegen der unterschiedlichen Breiten der Werftzone differierte das Ausbauschema. An der schmaleren Holzwerft war ein nahtloser Übergang der Fahrbahn in die Werftzone vorgesehen. Dagegen sollte am Leystapel, also zwischen der Rheingasse im Süden und der Friedrich-Wilhelm-Straße im Norden, die 9,10 Meter breite Fahrbahn der Uferstraße in der oben schon beschriebenen Weise¹⁰⁰ durch einen vier Meter breiten, baumbestanden Gehweg von der Werftstraße getrennt werden.

Die Tragfähigkeit dieser Planung wurde vor allem durch die schwierigen Verhältnisse auf der Stadtseite dieses Uferabschnittes auf die Probe gestellt. Eine der großen Herausforderungen stellte die Beseitigung der auf die ehemalige Stadtmauer zurückgehenden Bauten und Gebäudeteile dar, die massiv vor die Flucht traten und mit dem Ausbau einer funktionstüchtigen Uferstraße nicht mehr in Einklang zu bringen waren. In erster Linie handelte es sich um das Gasthaus Großer Rheinberg (siehe Abb. 12), dessen Niederlegung sowohl für den Ausbau der Uferstraße als auch für die Herstellung einer ungehinderten Ost-West-Passage in der Schiffbrückenachse unabdingbar war. Auch das weiter südlich gelegene Hotel Hof von Holland (siehe Abb. 12) mit seinem acht Meter in den Straßenraum vortretenden Rundbau war mit den Ausbauplänen nicht mehr vereinbar. Darüber hinaus war der Abriss eines an der Holzwerft gelegenen, einen Halbturm der Stadtbefestigung nutzenden Rondells (siehe Abb. 19) vorgesehen, das lange Jahre als Außenterrasse eines Gastronomiebetriebes gedient hatte.¹⁰¹ Obwohl sich der Schwerpunkt des Kölner Fremdenverkehrs inzwischen in die Nähe des Zen-

98 St.V. vom 2.6.1887: Ausrüstung Rheinwerft.

99 Ebenda; Bauer, W. 1888, S. 365.

100 Siehe Kap. 3.1.6.

101 Vogts 1930, S. 142. Das rheinseitige Rondell wurde in den zeitgenössischen Quellen entsprechend der von der Rückseite aus erfolgenden Erschließung des Gesamtgrundstücks als „Lyskirchen 14“ bezeichnet.

tralbahnhof am Dom verlagert hatte¹⁰², sah sich die Stadt hier mit besonders hohen Bodenwerten konfrontiert. Die Mittel für den Ankauf der Liegenschaften wurden dem städtischen Etatposten für Fluchtlinienentschädigungen angelastet.¹⁰³

Für die Beseitigung des Großen Rheinbergs hatte sich schon vor der Inangriffnahme der Uferausbauten eine Lösung angebahnt. Der Eigentümer hat Anfang des Jahres 1885 einen Bauantrag eingereicht, in dem er um die Genehmigung mehrerer Änderungen des Gebäudes nachsuchte.¹⁰⁴ Nach den vorangegangenen Überlegungen, wie man dieses zentrale Verkehrshindernis enteignen und die Kosten für den Grunderwerb auf verschiedene Schultern aufteilen könne¹⁰⁵, durfte er sich allerdings kaum Chancen auf einen positiven Bescheid ausrechnen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass er mit seinem Bauantrag selbst die Initiative ergriff, um die Stadt im Falle einer Ablehnung des Vorhabens zu einer Übernahme der wertvollen Liegenschaft gegen einen entsprechend hohen Preis zu veranlassen. Die städtische Bauverwaltung ist daraufhin sofort tätig geworden. Sie hat ihre Zustimmung zu dem Bauantrag versagt und im Mai 1885 die Fluchtlinien für eine Neubebauung des Grundstücks im Sinne ihrer Planungen radikal neu definiert.¹⁰⁶ Auf der zur Friedrich-Wilhelm-Straße gelegenen Nordseite des Grundstücks wurde die bestehende Flucht der westlichen Nachbarbauten aufgenommen. Auch die kurze, auf der Rheinseite verbleibende Front sollte in die Flucht des südlich gelegenen Nachbargebäudes, Thurnmarkt 56, zurücktreten. Damit wurde die nach einem Abriss des Großen Rheinbergs wieder bebaubare Fläche auf einen lediglich etwa 3,5 Meter schmalen Streifen reduziert. Die Verhandlungen über den Verkauf des Grundstücks an die Stadt haben sich zunächst schwierig gestaltet. Erst nachdem die Stadtverordneten im November 1885 die Einleitung eines Enteignungsverfahrens beschlossen hatten¹⁰⁷, war der Eigentümer zum freiwillig Verkauf bereit. Die eine Grundfläche von 600 Quadratmetern einnehmende Liegenschaft ging Anfang des Jahres 1886 für die beachtliche Summe von 300.000 Mark in den Besitz der Stadt Köln über.¹⁰⁸ Dies entsprach einem durchschnittlichen Preis von 500 Mark pro Quadratmeter Grundstücksfläche. Soweit es sich zahlenmäßig belegen lässt, ist dieser Grundstückspreis später bei keinem anderen Eigentumsübergang, der durch die zeitgenössischen Uferumstrukturierungen in Gang gesetzt worden ist, erreicht worden. Das alte Gasthaus wurde noch im selben Jahre abgebrochen.¹⁰⁹

102 Knoll 1988, S. 82-83. Diese Entwicklung schlug sich ab den 1880er Jahren in der Schließung etlicher Hotels am Leystapel nieder. Die frei werdenden Räumlichkeiten wurden erdgeschossig zum Teil als Gastwirtschaften weitergenutzt. Darüber hinaus siedelten sich hafenauffine Nutzer wie Schifffahrtsunternehmen an (GA).

103 Dies ist daraus zu schließen, dass die für Fluchtlinienentschädigungen zuständige Baukommission in die Entscheidungen einbezogen worden ist. Auch in der später veröffentlichten detaillierten Auflistung der Baukosten für die Uferumrüstungen (Bauer 1898c, S. 146-148) fehlt dieser Grunderwerbsposten.

104 St.V. vom 13.5.1885: Baufluchtlinie Friedrich-Wilhelmstraße 12.

105 Siehe Kap. 2.2 und 3.1.3.

106 St.V. vom 13.5.1885: Baufluchtlinie Friedrich-Wilhelmstraße 12. Der Fluchtlinienplan mit der Eintragung der damals vorgenommenen Festsetzungen ließ sich nicht mehr auffinden. Spätere Angaben über die verbliebene Baufläche lassen jedoch auf den Verlauf der neuen Baufluchtlinien sowie auf den Zuschnitt des von ihnen eingefassten Restgrundstücks schließen (St.V. vom 18.11.1886: Baufluchtlinie Thurnmarkt 56 und Friedrich-Wilhelmstraße).

107 St.V. vom 5.11.1885: Hafen und Werft. Siehe Kap. 3.1.7.

108 St.V. vom 14.1.1886: Ankauf Rheinberg; Stübben 1898a, S. 54; Heimann 1921.

109 Stübben 1898a, S. 54; Vogts 1930, S. 145.

Auch mit dem Besitzer des Vorbaus an der Holzwerft sind Ankaufsverhandlungen geführt worden, die sich wegen der für die Stadt inakzeptabel hohen Preisforderungen des Eigentümers in die Länge zogen. Im Jahre 1888 wurde auch ihm mit einem Enteignungsverfahren gedroht.¹¹⁰ 1889 lenkte der Eigentümer ein und veräußerte die vor die Flucht tretende Fläche freihändig an die Stadt. Kurz darauf erfolgte der Abriss des Rondells.¹¹¹ Mit großer Wahrscheinlichkeit wurden damals auch Sondierungsgespräche mit dem Besitzer und Betreiber des Hotels Hof von Holland geführt. Da Belege fehlen, kann man nur mutmaßen, dass die Aussicht auf einen Erwerb dieses nach wie vor prosperierenden Großhotels mit seinem erst in der zurückliegenden Dekade errichteten Erweiterungstrakt¹¹² an der mangelnden Bereitschaft oder an den zu hohen Preisvorstellungen des Besitzers gescheitert ist. Hier sah die Stadt offensichtlich davon ab, einen Erwerb mit Zwangsmitteln durchzusetzen, da sie auch im Fall einer Enteignung mit der Zahlung extrem hoher Entschädigungssummen hätte rechnen müssen. Daher war auf unbestimmte Zeit mit dem Fortbestand dieses in den Straßenraum hineinragenden Hindernisses zu rechnen. Aus diesem Grund musste die Realisierung des geplanten Separationsprinzips zwischen der Uferstraße und der Werftzone vorläufig auf den südlichen Teil des Leystapels beschränkt bleiben (siehe Abb. 38). Vorsorglich wurde für diesen Bereich allerdings im Jahre 1888 eine begradigende Bauflucht am Leystapel festgesetzt.¹¹³

Auch in einer weiteren Hinsicht hat sich die Abhängigkeit der damaligen Ausbaumaßnahmen von den Charakteristika des Blockrandes gezeigt. Die Anhebung der Uferzone erreichte an der Hinterkante des gebäudeseitigen Gehwegs die einheitliche Höhe von 7,5 Metern Kölner Pegel. Insbesondere am Leystapel, der an seinen niedrigsten Stellen vor den stadtseitigen Gebäuden bisher lediglich eine Höhe von etwa 6,3 Metern Kölner Pegel aufwies, hob sich dadurch das Niveau vor den Häusern deutlich an. Eingestreut in die Reihe der jüngeren Hotelbauten gab es hier etliche ältere Gebäude, die – allen fortifikatorischen Auflagen des 19. Jahrhunderts zum Trotz – die Eingänge zu ihren der Flusseite zugewandten Untergeschossen beibehalten hatten. Die Ausbauplanung hatte berücksichtigt, dass die Erschließung dieser Zugänge durch parallel zu den Hausfluchten gelegte Treppen gesichert und die in den Bürgersteig hineinragenden Treppenzonen durch Geländer geschützt werden mussten (Abb. 39). Allerdings stellte sich im Zuge der eigentlichen Aufhöhungsarbeiten heraus, dass diese Treppenanlagen mehr Raum in Anspruch nahmen, als man ursprünglich veranschlagt hatte. Diese Fehleinschätzung führte zu einer geringfügigen, jedoch in ihrer Konsequenz entscheidenden Planungsänderung. Der vor den Häusern am Leystapel entlangführende Gehweg musste um einen halben Meter verbreitert und der Querschnitt des stromseitigen Fußgängerweges um dieses Maß verringert werden. Die Breite des Mittelweges von 3,5 Metern reichte nicht mehr aus, um eine Baumreihe aufnehmen zu können.¹¹⁴

110 St.V. vom 30.5.1888: Baufluchtlinie am Holzwerft, Enteignung der Terrasse Lyskirchen 14.

111 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1889/90, S. 39.

112 Siehe Kap. 2.1.

113 St.V. vom 30.5.1888: Baufluchtlinie und Nivellement am Leystapel. Hiervon waren der Hof von Holland selbst sowie einige schmale Nachbarbauten auf seiner Nordseite betroffen. Siehe die nachrichtliche Übernahme in den Fluchtlinienplan Nr. 388.

114 St.V. vom 2.6.1887: Ausrüstung Rheinwerft.

Durch diesen Planungsfehler ist damals am Leystapel die Chance verwirkt worden, eine Gliederung der Uferzone durch Baumpflanzungen vorzunehmen. Gemessen an den ursprünglichen Plänen bedeutete dies sowohl für die Kölner Uferpassanten als auch für die zahlreichen hier per Schiff anlandenden auswärtigen Gäste, für die der Leystapel eine wichtige Entreefunktion erfüllte, einen deutlichen Qualitätsverlust. Auch im Hinblick auf die noch ausstehenden Planungen der zukünftigen Uferstraße hat der damals erzwungene Verzicht auf Baumpflanzungen die Möglichkeit genommen, dem neuen Straßenzug in seinem gesamten Verlauf einen Promenadencharakter zu verleihen. Trotz dieser Einschränkungen haben die funktionalen Vorteile in Stübbens Abwägung überwogen. In seinem wenige Jahre später veröffentlichten Werk „Der Städtebau“ nahm er die Profilierung des Leystapels als vorbildliches Beispiel für die Trennung des Straßen- und Werftverkehrs auf¹¹⁵ (Abb. 40).

Die Ausbauten der Uferzone an der Holzwerft und am Leystapel wurden im Wesentlichen im Jahre 1889 beendet.¹¹⁶ Die intensive Nutzung dieser Werften durch die Schifffahrtsgesellschaften, durch diverse Lokalbootlinien und durch einige im südlichen Abschnitt weiterhin untergebrachte Speditionsfirmen brachte mit sich, dass sich die Uferkante mit einer Fülle kleinteilig gegliederter Funktionsbauten füllte.¹¹⁷ Darüber hinaus errichtete die Stadt im Jahre 1898 an der Leystapelwerft eine weitere Werfthalle, deren Ausbildung sich an der zehn Jahre zuvor errichteten Halle orientierte.¹¹⁸ Vor der ohnehin verdichteten Stadtfront trugen diese Aufbauten auch in der unteren Zone des Uferbildes zu einer stark architektonisch geprägten Wirkung bei (Abb. 41).

An der Ecke des Leystapels und der Friedrich-Wilhelm-Straße stand zunächst die Frage im Vordergrund, wie an diesem prominenten Standort angesichts der in Zukunft nicht mehr selbstständig bebaubaren Restfläche des Großen Rheinbergs eine adäquate Neufassung der Abbruchstelle möglich sei. Der Fokus richtete sich zwangsläufig auf das am Ufer gelegene Nachbargrundstück Thurnmarkt 56, das als Kernimmobilie einer neuen Ecklösung eine enorme Aufwertung erfuhr. Noch vor dem Abriss des Großen Rheinbergs sind der Grundstückseigentümer beziehungsweise der spätere Investor, ein Gastwirt, bei der Stadt wegen eines Neubauprojektes und des Ankaufs des Geländestreifens an der Friedrich-Wilhelm-Straße vorstellig geworden.¹¹⁹ Doch die Voraussetzungen hatten sich inzwischen geändert. Nach etlichen, bereits in der Vergangenheit angestellten Überlegungen, wie man die unzulängliche Schiffbrücke durch eine feste Straßenbrücke ersetzen könne, war die Brückenproble-

115 Stübben 1890, S.108, Abb. 219.

116 Als letzte Maßnahme, die erst nach der Niederlegung des Rondells an der Holzwerft umgesetzt werden konnte, wurde der Gehweg zwischen dem Filzengraben und dem Holztor fertiggestellt (Bericht Gemeindeangelegenheiten 1889/90, S. 39).

117 Die in der Abb. 38 mit dem Stand für das Jahr 1898 eingetragenen Einrichtungen entsprachen nicht der tatsächlichen Werftbelegung, die wesentlich intensiver war. Eine Auflistung der uferseitigen Nutzungen und der mit ihnen verbundenen Funktionsbauten findet sich in: KölnZ vom 3.1898: Köln am Rhein.

118 St.V. vom 12.5.1898: Werfthalle für die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

119 Dies lässt sich aus der Bewilligung eines die beiden Grundstücke betreffenden Flächenaustausches durch die Stadtverordneten schließen (St.V. vom 1.4.1886:Terrainaustausch Thurnmarkt 56 und Friedrich-Wilhelmstraße 12).

matik im Frühjahr 1886 erneut akut geworden.¹²⁰ In der zuständigen Brücken-Kommission wurden verschiedene Trassen diskutiert. Neben der traditionellen Schiffbrückenachse wurden auch einige weiter südlich gelegene Varianten in Erwägung gezogen. Mit dem Neubau einer stehenden Brücke stellte sich vor allem das Thema, wie die zugehörigen Brückenrampen auf beiden Rheinseiten in das Stadtgebiet eingeführt werden könnten. Angesichts der noch nicht geklärten Brückenlage hielt es Stübben damals für unverantwortlich, die an der Friedrich-Wilhelm-Straße gegebenen Chancen zu einer größeren Aufweitung der Straßenausmündung aufzugeben. Deshalb plädierte er dafür, das im Jahre zuvor noch für eine Wiederbebauung vorgesehene Restgrundstück des Großen Rheinbergs nicht mehr zu veräußern. Mit dieser Auffassung geriet er im Jahre 1886 in einen länger anhaltenden Konflikt mit der Baukommission, die unter anderem für die fluchtlinienbedingte Ausgaben und ihre Refinanzierung zuständig war. Diese drängte weiterhin auf einen Geländeverkauf, um die hohen Grunderwerbskosten für den Großen Rheinberg zumindest in Teilen kompensieren zu können. Ende des Jahres 1886 schlossen sich die Kölner Stadtverordneten den Argumenten Stübbens an und verzichteten endgültig auf eine Bebauung des Grundstücksstreifens.¹²¹

Damit beschränkte sich die von 1887 bis 1888 realisierte Baumaßnahme auf einen grundlegenden Umbau des viergeschossigen Gebäudes Thurnmarkt 56 zu einem Geschäfts- und Gastronomiegebäude.¹²² Er wurde zu einem neuen Kopfbau umgebildet, der auf seiner Nordseite um einige Meter gegenüber den Nachbargebäuden an der Friedrich-Wilhelm-Straße zurücktrat (Abb. 42 u. 43). Die nördliche Brandwand wurde durch Türen und Fenster aufgebrochen. Der klassizistische Altbau (siehe Abb. 13) erhielt nun entlang seiner beiden Hauptfronten mit reicher Werksteingliederung ausgestattete Backsteinfassaden, die in der gründerzeitlichen Formensprache der Neorenaissance ausgebildet waren. An die Stelle des ehemals höheren Daches trat ein flaches Walmdach, das von einer oberhalb des Kranzgesimses umlaufenden Balustrade verdeckt wurde. Aus dem blockhaft wirkenden Gebäude trat im Dachbereich ein konvex geschwungener kuppeliger Walmdachaufsatz mit Aussichtsplattform heraus. Auf der Rheinseite, wo die beiden oberen Geschosse zurücktraten, befand sich in der ersten Etage das neue, an den eingeführten Namen anknüpfende „Café Rheinberg“, das sich mit großen Fenstern zum Fluss öffnete. Das Café erlangte wegen der spektakulären Aussicht auf den Rhein, die

120 Schultz 1907; Schultz 1910; LocA vom 21.7.1912: Zur Geschichte des Brückenbaus in Köln-Deutz. Zu den dadurch ausgelösten Konflikten über die Bebauung der Restfläche des Großen Rheinbergs siehe insbesondere: St.V. vom 18.11.1886: Baufluchtlinie Thurnmarkt 56 und Friedrich-Wilhelmstraße.

121 Ebenda.

122 Schreiterer 1888, S. 621; Greven 1888, S. 67; Algermissen 1892, S. 46; KölnZ vom 13.3.1898: Köln am Rhein; Stübben 1898a, S. 54. Der Architekt dieser Umbaumaßnahme ist nicht überliefert.

sich mit einer zeitgemäßen Eleganz der inneren Räumlichkeiten verband, schon unmittelbar nach seiner Eröffnung Berühmtheit. Selbst von den zeitgenössischen Kölner Fremdenführern wurde es den auswärtigen Besuchern als nicht zu verpassende Attraktion empfohlen.¹²³

Nach der Fertigstellung des Eckgebäudes im Jahre 1888 haben der endgültige Ausbau der Uferzone an der Schiffbrückeneinmündung und an der Ausmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße noch zwei weitere Jahre in Anspruch genommen. Dies lag vor allem an den erst im Jahre 1888 auf der rechten Rheinseite in Angriff genommenen Uferveränderungen¹²⁴, die auch auf der linken Rheinseite mehrfache Verlagerungen der Schiffbrücke notwendig machten. Im Jahre 1890 wurden die in ihre alte Achse zurückversetzte Schiffbrücke gemeinsam mit der an ihren Einmündungsbereich neu gestalteten Uferzone und der aufgeweiteten Friedrich-Wilhelm-Straße dem Verkehr übergeben.¹²⁵ Nach der baulichen Freistellung der Schiffbrückenachse eröffnete sich den von Deutz kommenden Brückenpassanten nun erstmals schon von weitem der Blick auf den innerstädtischen Heumarkt und das dort in der Achse der Friedrich-Wilhelm-Straße stehende Reiterdenkmal für König Friedrich-Wilhelm III¹²⁶ (siehe Abb. 42 u. 43). Unmittelbar im Norden der Schiffbrückeneinmündung, wo mittlerweile auch die südliche Zollhafenmauer um einige Meter zurückverschoben worden war, erhielten nun auch die Köln-Mülheimer Lokalboote eine eigenständige Anlegestelle mit einer auf Pontons auf dem Wasser ruhenden Wartehalle.¹²⁷

Der Vollständigkeit halber sei ergänzt, dass die im Jahre 1886 aufgeworfene Brückenfrage in den folgenden Jahren weiteren umfangreichen Untersuchungen unterzogen worden ist.¹²⁸ Von 1887 bis 1888 entwickelte der eigens eingestellte Regierungsbaumeister Schwend unter der Leitung Stübbers und mit Unterstützung Wilhelm Bauers mehrere Projekte, die sich insbesondere mit dem schwierigen Thema der Einführung der Brückenrampen auf beiden Rheinseiten befassten. Die konkreten Trassenuntersuchungen bezogen sich auf der Kölner Seite auf die Friedrich-Wilhelm-Straße im Norden, auf den Filzengraben im Süden sowie auf zwei zwischen ihnen gelegene Standorte. Hierbei erwies sich, dass der Raumbedarf für eine in den Stadtkörper einzuführende Brückenrampe deutlich größer sein

123 Nach der Fertigstellung wurde die alte Anschrift des niedergelegten Großen Rheinbergs, Friedrich-Wilhelm-Straße 12, auf das Gebäude übertragen. In einem Teil des Erdgeschosses befand sich bis zum späteren Abriss die türkische Konditorei und Zuckerwarenhandlung von Bözidar Taditsch. In den vom Thurnmarkt aus zugänglichen Obergeschossen ließen sich zunächst die Verwaltungen einiger Schifffahrtsunternehmen nieder, die sich später jedoch in eine größere Nähe zu den fertiggestellten Hafenanlagen im Süden verlagerten (GA). Nach dem Tod des Café-Betreibers, Johann Pfahl, wurde der Betrieb einem Pächter übergeben, der das Lokal im Jahre 1904 unter Einbeziehung von Räumen im Erdgeschoss durch das Baugeschäft Jos. Hermans zu einem Kölner Bierrestaurant umbauen ließ (GA; KStA vom 23.10.1904: Das bekannte Café Rheinberg).

124 Zu den Hintergründen siehe Kap. 3.2.1.

125 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1890/91, S. 87.

126 Zu dem im Jahre 1878 enthüllten Denkmal und seinem auf eine Fernwirkung hin orientierten Standort siehe: Künstler-Brandstädter 2004, S. 494-496.

127 Eine ausführliche Beschreibung dieser von der Betreiberin installierten Anlage, die bis zu drei Personendampfschiffe gleichzeitig abfertigen konnte, findet sich bei: Algermissen 1892, S. 46.

128 Die folgenden Angaben beziehen sich auf: St.V. vom 7.1.1887, 5.4.1888 u. 14.2.1889: Zweite feste Rheinbrücke; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1886/87, S. 20; 1887/88, S. 25 u. 1888/89, S. 21. Bauer, W. 1915b, S. 502.

würde, als man 1886 vermutet hatte. Dementsprechend fassten alle vier Varianten auf der linken Rheinseite massive Einbrüche in die benachbarten Rheinviertel ins Auge. Diese von vornherein auf einen längerfristigen Realisierungshorizont hin angelegten Projektuntersuchungen haben die mit absoluter Priorität betriebenen Uferausbauten weder zeitlich noch inhaltlich beeinflusst. Nachdem der Minister der Öffentlichen Arbeiten im Dezember 1888 eine staatliche Kostenbeteiligung für einen Brückenneubau versagt hatte, beschlossen die Kölner Stadtverordneten Anfang 1889, die Lösung der Brückenfrage vorläufig ruhen zu lassen.

3.2 Die Uferumgestaltungen im Rahmen der Ausbauplanung für die Hafens- und Werftanlagen

3.2.1 Grundlegende Klärungen mit den beteiligten staatlichen Behörden

Im Zuge der Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion hat das Kölner Hafenprojekt im Jahre 1887 eine entscheidende Änderung erfahren. An der Stelle eines neuen Hafenbeckens im südlichen Stadterweiterungsgebiet wurde nun der Ausbau des bestehenden Sicherheitshafens an der Rheinau zu einem modernen Verkehrshafen ins Auge gefasst.¹²⁹ Zu diesem Zweck sollten das vor dem südlichen Drittel der Altstadt gelegene Hafenbecken auf seiner Außenseite verbreitert und die vorgelagerte Halbinsel so weit wie möglich in den Strom erweitert werden. Dort sollten der Zollhafen und weitere Speditionsanlagen untergebracht werden. Im Anschluss daran bot die bis zu 100 Meter in den Strom aufzuweitende Werftzone vor dem südlichen Stadterweiterungsgebiet genügend Raum für den Bau großer Lagerhäuser und einen sich auf deren Stadtseite entwickelnden Übergabebahnhof für die Eisenbahn. Auch für die dahinter entlangführende Uferstraße ergaben sich Vorteile, da sie keinen Hafenmund überbrücken, sondern lediglich die von Süden an das Ufer herangeführten Eisenbahnschienen queren musste.

Obwohl allen Beteiligten die funktionale Überlegenheit des neuen Hafenprojektes bewusst war, zögerten sich die Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und der Königlichen Eisenbahndirektion über die Teilung der Aufgaben und Kosten des neuen Eisenbahnanschlusses weiter hinaus. Damit geriet die Lösung der gesamten Uferfrage in ein eklatantes Missverhältnis zu vielen inzwischen vollzogenen Fortschritten der Kölner Stadtentwicklung. Hier ist zuerst die am 1. April 1888 rechtswirksam gewordene Eingemeindung der Vororte zu nennen.¹³⁰ Mit ihr hatte die Stadt ihr linksrheinisches Stadtgebiet weit über die Grenzen des Stadterweiterungsgebietes hinaus ausweiten können. Mit der gleichzeitig vorgenommenen Eingemeindung von Deutz und Poll hatte Köln sein Gemeindegebiet auch auf die rechte Rheinseite ausgedehnt. Damit waren nun auch die verwaltungstechnischen Voraussetzungen für die Umsetzung der strömungstechnischen Korrekturmaßnahmen auf der rechten Flussseite gege-

129 Zu den Verhandlungen mit der Eisenbahndirektion und der Umorientierung des Hafenprojektes siehe: Stübben 1898a, S. 55-56; vgl. Bilstein 2009, S. 70-71.

130 Zu den links- und rechtsrheinischen Eingemeindungen von 1888 siehe: Neuhaus 1916, S. 235-249.

ben, die im Zusammenhang mit den linksrheinischen Ufererweiterungen anstanden.¹³¹ Als bedeutende verkehrsinfrastrukturelle Neuerung ist darüber hinaus die im Mai 1888 eröffnete Köln-Mülheimer Schiffbrücke anzuführen. Sie war auf Kosten der im Norden von Deutz gelegenen Industriestadt Mülheim eingerichtet worden.¹³² Als stark frequentierte dritte Kölner Brückenquerung verlangte sie nun dringend eine bessere Anbindung an das linksrheinische Straßensystem.

Im Sommer des Jahres 1888 gab der Architekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen aus Anlass seiner in Köln abgehaltenen Mitgliederversammlung die Festschrift „Köln und seine Bauten“ heraus.¹³³ Stübben publizierte hier unter anderem einen Fachbeitrag über Kölns aktuelle Stadtentwicklung.¹³⁴ Er hatte den Text mit der Sorge verfasst, das große Uferumrüstungsprojekt könne doch noch scheitern. In Bezug auf die verkehrlichen Probleme Kölns wies er auf die während der zurückliegenden Jahre in Kölns Altstadt geplanten Verkehrsverbesserungen hin, die sich bisher allerdings wegen mangelnder rechtlicher Instrumentarien nur schleppend hätten umsetzen lassen. So werde man „an dem Uebelstande weiter leiden müssen, dass durch Köln in der Hauptverkehrsrichtung, nämlich in der Längsachse, keine zusammenhängende Strasse führt, auf welcher das Trabfahren gestattet ist. Einige Erleichterung wird hoffentlich die mit der Hafenfrage zusammenhängende, am ganzen Rheinufer von Marienburg [dem südlichsten Stadtteil am Ufer des erweiterten Stadtgebietes, A.d.V.] bis zur Mülheimer Schiffbrücke geplante Uferstrasse bringen, wenn es der Stadt gelingt, im Zusammenwirken mit den Staatsbehörden diese Uferstraße ins Leben zu rufen.“¹³⁵

Erst im Herbst des Jahres 1888 brachte ein Vertrag zwischen der Stadt Köln und der Staatlichen Eisenbahn Planungssicherheit für das Hafenprojekt.¹³⁶ Dies war das Signal für die Einleitung der konkreten Ausbauplanungen für die Hafenanlagen und die großen Umgestaltungen des Kölner Ufers. Planungsbegleitend wurden nun die erforderlichen Abstimmungen mit den weiteren staatlichen Fachdienststellen vorgenommen, deren Ergebnisse in die Ausbauplanungen eingeflossen sind. Während die Genehmigungen der neuen linksrheinischen Uferlinie durch die Rheinstrombauverwaltung konfliktfrei erfolgten¹³⁷, waren die von finanziellen Interessen geprägten Verhandlungen mit dem Königlichen Gouvernement der Festung Köln und mit der Provinzialsteuereidirektion äußerst schwierig.

Im Jahre 1888 wurden die Unterhandlungen mit dem Gouvernement der Festung Köln über den Ankauf der alten Verteidigungsanlagen, also der Bayen- und der Thürmchensbastion sowie der zwischen ihnen liegenden Festungsanlagen, eingeleitet. Die Verhandlungen konzentrierten sich gleichzeitig auf

131 Großstadt im Aufbruch 1988, S. 60; Krings 1990, S. 3; vgl. Kap. 3.1.7.

132 Rheinbrücke Köln-Mülheim 1929, S. 29.

133 Köln und seine Bauten 1888.

134 Stübben 1888a.

135 Ebenda, S. 258.

136 Die Kölner Stadtverordneten genehmigten den Vertragsentwurf vom 26. September 1888, in dem die Eisenbahnfragen sowie die Änderung des Südprojektes durch die neue Hafendisposition geregelt wurden, im November 1888 (St.V. vom 29.11.1888: Ausführung der Hafen- und Werftanlagen).

137 Zu den von 1889 bis 1892 schrittweise erteilten Genehmigungen der neuen Uferlinie siehe: Bericht Gemeindeangelegenheiten 1889/90, S. 40 u. 1890/91, S. 87; Stübben 1893 (14.1.); Stübben 1898a, S. 56.

das zentrale Thema, wie in Zukunft die neuen Kehlbefestigungsanlagen zwischen den Umwallungen am Rande des Stadterweiterungsgebietes auszuführen seien. Es stand von vornherein fest, dass die Stadt als Verursacherin die Finanzierung der neuen Anlagen würde übernehmen müssen. Die Auseinandersetzungen über den Wert der alten militärfiskalischen Grundstücke sowie über die baulichen und finanziellen Anforderungen an zeitgemäße Verteidigungsanlagen boten Anlass zu einem mehrjährigen Dissens. Dieser konnte erst durch einen Erlass des Kriegsministers zugunsten besserer Konditionen für die Stadt beendet werden. Im Februar 1891 kam es zu einer vertraglichen Einigung. Sie beinhaltete den Eigentumsübergang der Bayenbastion und sämtlicher vor der Altstadt gelegenen Mauern und Tore an die Stadt. Es handelte sich um eine Fläche in der Größe von etwa 1,3 Hektar. Die Übergabe sollte je nach Baufortschritt der Hafen- und Uferumbauten vollzogen werden.¹³⁸ Dabei gab die staatliche Denkmalpflege der Stadt den dauerhaften Erhalt des mittelalterlichen Bayenturms auf, der nun planerisch in die neuen Hafen- und Werftanlagen zu integrieren war.¹³⁹ Ausgenommen von der damaligen Einigung blieb die Thürmchensbastion, deren Werttaxierung weiterhin umstritten blieb.¹⁴⁰

In Bezug auf die zukünftige Sicherung des alt- und neustädtischen Ufers beschränkten sich die militärischen Forderungen auf ein mit den städtischen Planungen in Einklang zu bringendes Mindestmaß. Die Anlagen bestanden aus wenigen festen Einrichtungen, zu denen je eine flusseitige Kaponniere in der Achse der neustädtischen Ringstraßen und ein Wachtblockhaus im Bereich der äußeren Walltore gehörten. Darüber hinaus beschränkten sie sich auf mobile Hindernisgitter, die nur im Armierungsfall installiert werden mussten.¹⁴¹ Damit wurde eine entscheidende Grundlage für die Modernisierung des Kölner Ufers geschaffen, das in Zukunft weder funktional noch in seiner Stadtbildwirkung von der Präsenz militärischer Anlagen bestimmt werden sollte.

138 Zu den Verhandlungen und ihren finanziellen Ergebnissen siehe: Gemeindeangelegenheiten 1888/89, S. 48; 1889/90, S. 40 u. 1890/91, S. 87-88. St.V. vom 3.7.1891: Vertrag mit dem Militärfiscus über die neuen Hafenanlagen; Stübben 1898a, S. 56; Bauer, W. 1898c, S. 147; Zander 1944, S. 437. Der Vertrag wurde am 3. Oktober 1891 vom Kriegsminister genehmigt. Für die militärischen Neuanlagen hatte die Stadt eine Summe von etwa einer Million Mark aufzubringen. Für das damals in ihren Besitz übergehende Gelände hatte die Stadt den Betrag von 134.702 Mark zu zahlen.

139 Zu dieser Auflage und zu der von 1895 bis 1898 nach den Plänen Stübbens erfolgten Sanierung siehe: Stübben 1898b, S. 100-104; vgl. Bilstein 2009, S. 128. Siehe auch Kap. 5.4.1.

140 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1890/91, S. 88 u. 1891/92, S. 40; St.V. vom 3.7.1891: Austausch militärischer und städtischer Grundstücke.

141 Siehe hierzu: St.V. vom 3.7.1891: Entwurf und Kostenanschlag für die neuen Hafenanlagen; Zander 1944, S. 437-439. Die beiden uferseitigen Wachtblockhäuser, die an den später als Oberländer Tor im Süden und als Niederländer Tor im Norden bezeichneten Walltoren errichtet wurden, sollten zusammen mit den an den Ringstraßenachsen erbauten Kaponnieren die Aufgabe übernehmen, das Ufer zu bestreichen. Die Walltore sollten nur im Verteidigungsfall durch mobile Elemente verschlossen werden. Im Süden war im Armierungsfall vom Oberländer Tor bis zum Süden des Rheinauhafenbeckens das Aufstellen eines zweieinhalb Meter hohen Hindernisgitters auf der Werftkante vorgesehen. Als Vorlandabschluss sollte ein quer gestelltes Gitter in der Achse der Dreikönigenstraße dienen. Weitere Elemente sollten im Bereich der über den Hafenumd führenden Drehbrücke montiert werden. Im Norden war von der Dombrücke bis zum Niederländer Tor das Aufstellen eines Hindernisgitters vorgesehen, das bis zur Machabäerstraße auf der senkrechten Werftmauer und ab dort auf der Brüstungsmauer zwischen der Straße und der vorgelagerten, niedrigeren Werftzone installiert werden sollte. An den Brückenpfeilern der Dombrücke sowie in der Achse der Machabäerstraße waren Gitterquerabschlüsse vorgesehen.

Auch zwischen der Stadt und der Provinzialsteuereidirektion schwelte seit dem Jahre 1888 ein mehrjähriger Konflikt, der in seiner Grundstruktur den Auseinandersetzungen mit den Militärbehörden ähnelte. Hierbei ging es um die finanziellen Konditionen, unter denen die Stadt nach der Verlagerung des Zollhafens das steuerfiskalische Areal des Hauptsteueramtes vor der Mitte der Stadt würde übernehmen können.¹⁴² Als Gegenwert für dieses Schlüsselgrundstück, das für den Ausbau der Uferstraße unerlässlich war, hatte die Stadt die Herstellungskosten für das auf der Spitze der Rheinauhalbinsel geplante Hauptzollamt zu übernehmen.¹⁴³ Die Ermittlung des Wertes des alten Standorts war somit von den Anforderungen an den Neubau abhängig, wobei sich dessen Erstellungskosten erst im Rahmen der Vorentwurfs- beziehungsweise Hochbauplanung quantifizieren ließen. Deshalb sollte sich die Einigung noch etliche Jahre hinauszögern.¹⁴⁴

3.2.2 Die im Jahre 1891 bewilligte Ausbauplanung

Nach der Einigung mit dem Königlichen Gouvernement wurde die vom Stadtbauamt II erarbeitete Planung für das gesamte Hafen- und Uferausbauprojekt den Kölner Stadtverordneten am 3. Juli 1891 zur Genehmigung und zur Bewilligung der Ausbaumittel vorgelegt.¹⁴⁵ Für die weitgehend durch Anleihen zu beschaffenden Gelder war nach Abzug der Kosten für die bereits ausgeführten altstädtischen Uferarbeiten eine vorläufige Höhe von etwa 12,8 Millionen Mark errechnet worden. Die am Ende dieser Sitzung von den Stadtverordneten mit großer Mehrheit beschlossenen Maßnahmen reichten im Süden nicht ganz bis zur Stadtgrenze, sondern lediglich bis zur Alteburg, wo man an eine bereits vorhandene Uferstraße anknüpfen konnte. Im Norden hatte die Planung ursprünglich bereits den Uferausbau bis zur Mülheimer Schiffbrücke vorgesehen. Aufgrund von Einsprüchen der Nachbarstadt Mülheim mussten die Umbaumaßnahmen jedoch vorläufig auf die Strecke bis zur Frohngasse im Norden des Stadterweiterungsgebietes beschränkt bleiben.¹⁴⁶

Die nur durch Stübbens Erläuterungen überlieferte Planung schuf vor dem südlichen Altstadttrietel und den im Süden folgenden Partien die Grundlage für die Realisierung der Hafen- und Werftanlagen.¹⁴⁷ Im Norden, wo die uferseitigen Ausbauten vor der Altstadt mittlerweile bis zur Machabäerstraße fortgeschrittenen waren¹⁴⁸, bildete die Planung die Basis für die großen Uferumbauten, durch die das bis zur Frohngasse reichende Ufer um durchweg 35 Meter in den Strom erweitert wurde. Soweit es sich

142 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1888/89, S. 47; 1889/90, S. 49; 1890/91, S. 88; 1891/92, S. 40 u. 1893/94, S. 46. St.V. vom 3.7.1891: Entwurf und Kostenanschlag für die neuen Hafenanlagen; Stübben 1898a, S. 57.

143 Zu den nach dem Entwurf des Kölner Architekten Georg Eberlein ausgeführten steuerfiskalischen Neubauten im Rheinauhafen siehe: Bilstein 2009, S. 100-105.

144 Siehe Kap. 3.4.1.

145 Sämtliche Angaben über diesen Planungsstand folgen, sofern nicht gesondert gekennzeichnet: St.V. vom 3.7.1891: Entwurf und Kostenanschlag für die neuen Hafenanlagen; KStA vom 4.7.1891: Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 3.7.1891; LocA vom 4.7.1891: Neue Hafen- und Werft-Anlagen in Köln; Stübben 1893 (25.1.).

146 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1889/90, S. 40.

147 Bilstein 2009, S. 71-72; siehe Kap. 4.1.

148 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1891/92, S. 39.

den Angaben Stübbens entnehmen lässt, legten die damaligen Dispositionen bezüglich der Profilierung der altstädtischen Uferzonen und Uferstraßenabschnitte nur grundlegende Aufteilungs- und Begründungsstandards fest, die eine überschlägige Kostenermittlung erlaubten. Offensichtlich sollten an sämtlichen mit einer senkrechten Kaimauer abschließenden Uferzonen in Zukunft das bereits am Leystapel angewandte Trennprinzip zur Anwendung kommen. Die Baumausstattung wurde von den jeweiligen Bedingungen abhängig gemacht. Die detaillierte Aufteilung blieb der späteren Aufstellung von Fluchtlinienplänen vorbehalten, die auch die zugehörigen stadtseitigen Grundstückskanten beziehungsweise -areale erfassten sollten.

Im Süden war gemäß der Ausbauplanung vorgesehen, die durch die alte Mittelallee bereits gegebene Teilung der Uferzone auf der Innenseite des Hafenbeckens (siehe Abb. 15) – wenn auch in modernisierter Form – beizubehalten. Anders als vor der nördlichen Uferhälfte griffen in diesem Abschnitt, dessen Umrüstung zusammen mit dem Ausbau des vorgelagerten Hafens erfolgen sollte, die Planungsschritte eng ineinander. So wurde den Kölner Stadtverordneten bereits wenige Monate nach dem Gesamtprojekt der Fluchtlinienplan für die Bayenstraße und den Holzmarkt vorgelegt.¹⁴⁹ Er traf im Zusammenhang mit den jetzt auch für die Stadtseite vorgenommenen Festsetzungen detailliertere Aussagen über die Profilierung der Uferzone. Ausgehend von der am Beckenrand bereits feststehenden baulichen Erhöhung des Kais auf acht Meter Kölner Pegel, die mit den vorgelagerten Hafenausbauten korrespondierte, stieg die Uferzone bis zur Stadtseite auf das Niveau von 8,5 Metern Kölner Pegel an. Dies entsprach weitgehend der Höhenlage der hier gelegenen Häuser, sodass aufwendige Anpassungen wie am Leystapel nicht erforderlich waren. Die Fluchten einiger Gebäude ragten zwar wenige Meter in den Straßenraum hinein, jedoch blieben die Verengungen ausschließlich auf den stadtseitigen Gehweg beschränkt. Der Plan sah an diesen Stellen ein Zurücksetzen der Gebäudefluchten vor. Wie Stübben betonte, wollte man die Vereinheitlichung der Gebäudefronten allerdings „den allmählichen Neubauten überlassen“¹⁵⁰, mit denen in der Folge des Hafenausbaus auch auf der Stadtseite gerechnet wurde. An der Stelle der alten Allee sah die Planung zwischen der Straße und der Werft, welche in Zukunft die Gleise der Hafenbahn aufnehmen sollte, eine sieben Meter breite und erhöhte Mittelzone vor, die mit einer Baumreihe ausgestattet werden sollte.

Für den zentralen, zwischen der Schiffbrücken- und der Trankgassenachse gelegenen Uferabschnitt, der später einheitlich als Frankenwerft bezeichnet wurde¹⁵¹, sah die Ausbauplanung gegenüber den früheren Absichten eine entscheidende Abweichung vor. Denn angesichts des kostenträchtigen Gesamtprojektes hatte man gerade in diesem bislang intensiv durch das Hafengewerbe genutzten Uferabschnitt nach Einsparungspotenzialen gesucht. Die in den 1880er Jahren ausgeführten altstädti-

149 St.V. vom 24.9.1891: Fluchtlinien- und Höhenpläne für den Holzmarkt und die Bayenstraße. Der Plan selbst ließ sich nicht mehr auffinden, sodass seine Inhalte lediglich durch die Aufzeichnungen dieser Stadtverordnetensitzung sowie durch spätere Angaben in der Hafenfestschrift überliefert sind (Stübben 1898a, S. 65-66; Festschrift Hafen, Tafel 10a u. 12).

150 St.V. vom 24.9.1891: Fluchtlinien- und Höhenpläne für den Holzmarkt und die Bayenstraße.

151 St.V. vom 26.8.1897: Benennung Rheinuferstraße.

schen Uferumbauten hatten die Erweiterung der vom nördlichen Teil des Zollhafenkais bis zur Trankgassenachse reichenden Werftstrecke ausgespart.¹⁵² Aus Kostengründen sollte nun auf die bis zu neun Meter betragende Aufweitung in die bereits genehmigte Uferlinie verzichtet und das Einspringen der Werftkante dauerhaft in Kauf genommen werden.¹⁵³ Mit Rücksicht auf die geringere Dimension der verbleibenden Uferzone waren offensichtlich keine Baumpflanzungen vorgesehen.¹⁵⁴

Im Norden der Trankgassenachse hat die Ausbauplanung die flussseitigen Erweiterungen für den Bau der großen Promenadenstraße vorbereitet, die bereits im Rahmen des Südprojektes vorgesehen worden war. Kennzeichnend war eine weitgehende ausbautechnische Vereinigung der alt- und neustädtischen Uferpartien. Ab dem am altstädtischen Ufer bis zur Machabäerstraße reichenden, senkrecht abschließenden Kai für die Hafenbahn wurde die Werft auf der Flusseite auf eine Höhe von fünf Metern Kölner Pegel abgesenkt. Die auf dem Stadtniveau geführte Uferstraße wurde gegenüber der liegenden Werft bis zur Umwallung am Rande des Stadterweiterungsufers durch eine Brüstungsmauer geschützt. Ihre Stärke erlaubte im Armierungsfall die Aufnahme eines zwei Meter hohen Hindernisgitters. Die in der Achse der Ringstraßeneinmündung geforderte Kaponniere wurde geschickt in dieses Konzept integriert. In der Gesamtdisposition wurde der Ringstraßeneinmündung, die um eine Blocktiefe gegenüber der historischen Grenze der alten Stadt nach außen versetzt war, nun die dominierende Rolle eingeräumt. Dies schlug sich in diesem Planungsstadium auch in einem Wechsel des Promenadenschemas zwischen der alt- und neustädtischen Uferstraße nieder. Damals war für das um das Areal der Thürmchensbastion `erweiterte` Altstadtufer auf der Außenseite der Uferstraße eine Allee als Flanierzone vorgesehen. Sie sollte bis zur Machabäerstraße die Straße von der vorgeordneten Werftzone trennen und danach nahtlos in die von der Brüstungsmauer begleitete Promenade übergehen.

Für die Ausbildung der außerhalb der südlichen und nördlichen Ringstraßeneinmündung geplanten Abschnitte der Uferstraße gab es zum Zeitpunkt der Ausbauplanung bereits sehr präzise Vorstellungen. Sowohl der südliche, hinter den hafengewerblich genutzten Werften entlangführende Teil als auch das nördliche Pendant mit seinem unmittelbaren Sichtbezug zum Fluss sollten dasselbe Profil erhalten. Auf der stromzugewandten Seite einer elf Meter breiten Fahrbahn war eine 15 Meter breite, durch drei Baumreihen gegliederte Promenadenzone vorgesehen, die einen separaten Weg für Fußgänger und Reiter aufwies. Die vergleichsweise opulente Ausstattung war zum einen den großzügigeren räumlichen Bedingungen zu verdanken. Gleichzeitig sollte sie den großbürgerlichen Aufenthaltsbedürfnissen am Flussufer entgegenkommen. Und nicht zuletzt versprach man sich ansiedlungspolitische Anreize für eine gehobene Bauentwicklung. Denn mittlerweile waren die ufernahen Zonen des Stadterweiterungsgebietes durch bauordnungsrechtliche Vorschriften offiziell einer Villenbebauung

152 Siehe Kap. 3.1.8.

153 Wie Stübben berichtete, sollte dadurch ein Betrag von einer halben Million Mark eingespart werden.

154 Es fällt auf, dass Stübben, der sich bei der Vorstellung der Planung bei allen anderen Abschnitten der Rheinuferstraße ausdrücklich zu den beabsichtigten Baumpflanzungen äußerte, keinerlei entsprechende Angaben zu diesem Straßenabschnitt machte.

zugewiesen worden.¹⁵⁵ Auch jenseits der Umwallung galt es, entlang der damals nur sporadisch besiedelten Uferbereiche eine anspruchsvolle Entwicklung zu fördern.¹⁵⁶ Dementsprechend rechte fertigte der mittlerweile in den Kreis der Kölner Stadtverordneten und in die Hafenreform-Kommission aufgenommene Friedrich Schmalbein¹⁵⁷ die Mehrausgaben damit, dass diese schöne Straße auch den „Zuzug steuerkräftiger Bürger“¹⁵⁸ begünstigen werde.

3.2.3 Die ersten Überlegungen für die zukünftige Verwendung der städtischen Flächenressourcen vor der nördlichen Hälfte des Altstadufers

Während der Erstellung der Ausbauplanung hatten bereits erste Überlegungen darüber stattgefunden, was nach der Verlagerung des städtischen Zollhafens und der Beseitigung der Rheinstation mit den begleitenden Arealen auf der Stadtseite der geplanten Uferstraße geschehen solle. Es handelte sich hierbei offensichtlich zunächst um eine flächenhafte Definition der Baufelder, die als Arbeitsgrundlage zur Festlegung der stadtseitigen Grenze der Uferstraße dienen sollte. Gleichzeitig ermöglichte sie insbesondere für die städtischen Grundstücksanteile entlang der geplanten Uferstraße die Berechnung des zu gewinnenden Bauterrains und der aus seinem Verkauf zu generierenden Einnahmen, die zur Durchführung des Uferstraßenprojektes unerlässlich waren. Stübben hat den Stadtverordneten im Sommer 1891 gerade diese von finanziellen Aspekten überlagerten Erwägungen zusammen mit dem Hafen- und Uferumbauvorhaben vorgestellt.¹⁵⁹

Vor diesem Hintergrund muss der damalige Vorschlag der Bauverwaltung, das städtische Stapelhaus zu erhalten, als ausgesprochen mutig bezeichnet werden. Eine der frühesten Aussagen zu dem zukünftigen Schicksal des Zollhafens lässt sich in der schon erwähnten Festschrift „Köln und seine Bauten“ finden. Dort hatte der Privatarchitekt Florian Scherz im Jahre 1888 angemerkt: „die alten Lagerhäuser am Zollhafen werden dann voraussichtlich den Weg alles Irdischen wandern und neuen Anlagen für Handel und Verkehr weichen müssen.“¹⁶⁰ Allerdings hatte Scherz schon bei dieser Gelegenheit auf die architektonischen Reize des Stapelhauses hingewiesen.¹⁶¹ Ob seine Einschätzung der

155 Für das nördliche Stadterweiterungsgebiet hatte Stübben bereits im Jahre 1885 einen Fluchtlinienplan erstellt, der jedoch aufgrund vieler ungeklärter Fragen und Einsprüche nur zu einem Teil festgestellt werden konnte (Kier 1978b, S. 87). Per Polizei-Verordnung vom 14. Januar 1888 wurde für das sich zwischen der Ringstraße, der Riehler Straße und dem Rhein erstreckende Teilgelände die offene Bauweise, die auf eine Bebauung mit großzügigen Einfamilienhäusern abzielte, festgesetzt (Kier 1978b, S. 90 (Anm. 255)). Auch im südlichen Stadterweiterungsgebiet hat die Änderung der Hafenplanung dazu geführt, dass auf den vormals für ein Hafenbecken reservierten Flächen eine anspruchsvolle Wohnbebauung vorgesehen wurde. Zu diesen später nicht zur Ausführung gekommenen Planungen siehe: Kier 1978b, S. 81 einschl. Anm. 201.

156 Siehe hierzu insbesondere die im Süden bestehenden ufernahen Siedlungsansätze in den Vororten Bayenthal (Festschrift Hafen 1898, Tafel 12; Großstadt im Aufbruch 1988, S. 64-65) und Marienburg (Hagspiel 1996, Bd. 1, S. XIII-XXXVIII).

157 Der Stadtverordnete Friedrich Schmalbein hatte in der Hafenreform-Kommission die Position des im Jahre 1887 verstorbenen Wilhelm Kaesen übernommen (Deres 2001, S. 124 u. 153).

158 St.V. vom 3.7.1891: Entwurf und Kostenanschlag für die neuen Hafenanlagen.

159 Sofern nicht gesondert angeführt, beziehen sich die folgenden Angaben auf: St.V. vom 3.7.1891: Entwurf und Kostenanschlag für die neuen Hafenanlagen.

160 Scherz 1888, S. 794.

161 Ebenda, S. 795-796.

Bauverwaltung den Anstoß dazu gegeben hat, einen Erhalt des Gebäudes in Erwägung zu ziehen, ist nicht überliefert. Möglicherweise hat auch Friedrich Carl Heimann, der im Jahre 1890 seinen Dienst als neuer Leiter des Kölner Hochbauamtes antrat¹⁶², die Entscheidung beeinflusst. Heimann hat zunächst ein Restaurierungs- und Umbauprojekt für den Gürzenich betreut¹⁶³ und sollte sich später mit großem Engagement der Sanierung des Stapelhauses widmen.¹⁶⁴ Im Sommer 1891 erklärte Stübben den Kölner Stadtverordneten: „es lasse sich aber annehmen, dass das mittelalterliche Hansahaus [Stapelhaus, A.d.V.] eine sehr angenehme Erwerbung für mancherlei städtische Zwecke sein werde, während das Lagerhaus Ahren vermutlich niederzulegen sei.“¹⁶⁵ Stübben scheint sich hier bewusst auf diese vage und ausschließlich auf den Nutzwert des Stapelhauses abhebende Formulierung beschränkt zu haben. Es galt offensichtlich, keine Grundsatzdebatte über die Legitimierung des Erhalts und der Wiederherstellungskosten für einen alten Gewerbebau aufkommen zu lassen, dessen bauhistorische Bedeutung wegen seiner abgeschotteten Lage im öffentlichen Bewusstsein kaum verhaftet war.

Stübbens damaligen Ausführungen ist zu entnehmen, dass zu diesem Zeitpunkt bereits etliche Grundzüge festlagen, die später die Basis für die Konkretisierung der Planungen bilden sollten.¹⁶⁶ Im Süden des Stapelhauses war die Erneuerung der gegenüber der neuen Uferstraße um etliche Meter zurücktretenden Altbauten an der Hafengasse vorgesehen, die unter Einbeziehung des bis zu der neuen Uferstraße reichenden städtischen Vorlandes geschehen sollte. Im Norden des Stapelhauses waren zwei Neubaufelder geplant, die von der Bischofsgartenstraße voneinander getrennt werden sollten. Der südliche Baublock umfasste das nicht in die Uferstraße fallende Areal des alten Hauptsteueramtes und rückte wie der Altbau dicht an das Stapelhaus heran. Das nördliche Baufeld erstreckte sich entlang der unbebauten `alten´ Frankenwerft und reichte im Norden fast bis an die Dombrücke heran. Im Norden der Trankgassenachse sah die Ausbauplanung die Erweiterung des vor der alten Stadtkante gelegenen eisenbahnfiskalischen Baugeländes um einen städtischen Baublock vor, der bis zur Kirche St. Kunibert reichen sollte.

Wie Stübben erläuterte, war das Gelände des ehemaligen Hauptsteueramtes dazu reserviert worden, die an den Neubau des Hauptzollamtes gekoppelten Kosten für den Grundstückserwerb durch möglichst lukrative Baustellenverkäufe zu refinanzieren. Währenddessen stand die Verwertung der übrigen städtischen Flächen in engem Zusammenhang mit der finanzierungstechnischen Sonderstellung der geplanten Rheinuferstraße innerhalb des gesamten Hafen- und Uferausbauprojektes. Denn anders als

162 Zu Heimanns Wirken in Köln siehe: Beines 2007, S. 90-97.

163 Ebenda, S. 90-91.

164 Siehe Kap. 5.3.1.

165 St.V. vom 3.7.1891: Entwurf und Kostenanschlag für die neuen Hafenanlagen.

166 Die von Stübben im Jahre 1891 insbesondere für die Frankenwerft erwähnten Überlegungen sind zum Teil nur in Verbindung mit seinen im Jahre 1898 bei der Vorstellung der konkreten Planung vorgetragenen Änderungserläuterungen zu interpretieren (St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft). Im Einzelnen siehe zu den späteren Planungen: Kap. 3.4.2 und 3.4.3.

die Hafen- und Werftanlagen gehörte der Straßenbau zu den Gemeindeunternehmungen, die keinen Gewinn abwarfen. Deshalb konnten diese Kosten im Rahmen des damaligen Systems der städtischen Kreditaufnahme per Anleihe, bei dem die Aufsichtsbehörden von den Kommunen einen detaillierten Tilgungsplan verlangten, nicht in Anrechnung gebracht werden.¹⁶⁷ Der damalige Oberbürgermeister Wilhelm Becker brachte diesen grundlegenden Unterschied mit folgenden Worten zum Ausdruck: „Nun entstehe zunächst die Frage: werde es gelingen, aus den neuen Anlagen eine entsprechende Verzinsung und Amortisation der durch Anleihe zu beschaffenden Mittel zu erlangen. Da sei zunächst darauf aufmerksam zu machen, dass die Bauten, welche längs der Rheines entstehen sollen, nur zum Teile Hafenanlagen, und zum andern, nicht unerheblichen Teile Straßenanlagen seien, welche die ganze Rheinfront der Stadt [...] in der vorteilhaftesten Weise umgestalten werden. Das hierauf verwandte Capital werde direct überhaupt nichts einbringen, sondern in der Hauptsache nur eine wesentliche Erhöhung der Annehmlichkeiten in der Lebensführung aller Einwohner der Stadt darstellen.“¹⁶⁸

Eine gewisse Erleichterung erhoffte man sich davon, dass die Kosten für den Ausbau der Uferstraße entlang der neustädtischen Strecken durch den Stadterweiterungsfonds getragen werden sollten.¹⁶⁹ Trotz dieser in Rechnung gestellten Abzüge blieb eine Summe von etwa zwei Millionen Mark an reinen Herstellungskosten übrig, die den Straßenausbau vor dem eigentlichen Altstadtufer und außerhalb des Neustadtufer betraf. Daher musste es das Ziel sein, aus der Veräußerung der städtischen Areale am altstädtischen Ufer möglichst viel Gewinn zu erzielen, um zumindest einen Teil der Straßenbauausgaben finanzieren zu können. Die damals für einen Baulandverkauf disponiblen städtischen Flächen beschränkten sich auf den Vorlandstreifen an der Hafengasse, auf den nördlichen Neubaublock an der Frankenwerft sowie auf das Areal im Norden des eisenbahnfiskalischen Baugebietes. Für den Verkauf dieser drei Flächen führte Stübben einen voraussichtlichen Erlös in der Höhe von etwa 1,2 Millionen Mark an.

Die starke Fixierung auf Baulanderträge hat insbesondere an der Frankenwerft zu einer hohen Verdichtung geführt. Stübben wurde damals von einigen Stadtverordneten kritisch befragt, ob es wirklich notwendig sei, die geplante Uferstraße auf ihrer Innenseite einer so starken baulichen Ausnutzung zu unterziehen. Er entgegnete, dass Grünanlagen angesichts des hohen Kostendrucks nicht zu empfehlen seien. Hier zeigte sich, dass das von ihm auf der Wettbewerbsebene postulierte Ziel, in die bauliche Neuformulierung der altstädtischen Stadtkante auch auflockernde Grünelemente einzubeziehen¹⁷⁰, angesichts der Fakten in den Bereich städtebaulicher Idealvorstellungen verwiesen wurde.

167 Siehe zu der damaligen Problematik der Anleihen-Finanzierung: Krabbe 1989, S. 163-165.

168 St.V. vom 3.7.1891: Entwurf und Kostenanschlag für die neuen Hafenanlagen.

169 Eine im Jahre 1898 publizierte Gesamtkostenaufstellung für die Hafen- und Uferanlagen führte hingegen an, dass lediglich die entlang dieser Strecken ausgeführten Werftbauarbeiten der Kasse des Stadterweiterungsfonds angelastet worden sind (Bauer, W. 1898c, S. 146). Für die Überlegungen zur Beschaffung der restlichen Straßenausbaumittel, die im Zuge der von 1888 bis 1891 vorgenommenen Ausbauplanung getroffenen wurden, war die später tatsächlich vorgenommene Verteilung der Herstellungskosten allerdings ohne Belang.

170 Siehe Kap. 3.1.1.

Nachdem die Kölner Stadtverordneten dem großen Hafen- und Uferausbauprojekt im Juli 1891 zugestimmt hatten, wurden sofort bauvorbereitende Arbeiten für die Hafen- und Werftausbauten im Süden der Stadt aufgenommen. Am 16. Juli 1892 fand die feierliche Grundsteinlegung für den Bau des Hafens statt.¹⁷¹ Im selben Jahr setzten auch die Ufererweiterungen im Norden der Machabäerstraße ein.¹⁷² Sämtliche Maßnahmen wurden mit Hochdruck vorangetrieben.¹⁷³ Nach der Fertigstellung des südlichen Gleisanschlusses und der neuen Hafenanlagen sollten der Abriss des alten Zollhafens und des Hauptzollamtes vor der Mitte der Stadt, der Umbau der alten Rheinstation sowie die Herstellung der in diesen Bereichen noch fehlenden Uferstraßenabschnitte die letzten Bauabschnitte bilden. Erklärtes Ziel war es, die gesamte Uferstraße so schnell wie möglich in Betrieb zu nehmen.¹⁷⁴

Die damaligen Jahre waren von der Aufbruchstimmung geprägt, nach der langen und schwierigen Vorgeschichte endlich den entscheidenden Durchbruch für Kölns Entwicklung auf der Uferseite erzielt zu haben. Stübben selbst brachte dies in einem öffentlichen Vortrag, den er im Januar 1893 im Kölner Gürzenich über „Unsere Werft- und Hafenausbauten“¹⁷⁵ hielt, zum Ausdruck. Hier ging er zum einen auf die geplanten Hafen- und Umschlageinrichtungen ein, mit deren Modernität und Leistungsfähigkeit Köln als Wirtschaftsstandort in Zukunft ein Zeichen setze. Zum anderen wies er auf die Bedeutung der zukünftigen Uferstraße hin, die der im Werden begriffenen Großstadt Köln endlich die gebührende Stellung im nationalen und internationalen Städtevergleich sichern werde: „Wie die italienischen Städte ihren Riva haben, wo das Verkehrsleben flutet, wie Pest seine herrliche Donauuferstraße, wie Zürich, Genf, Lyon, Rouen, Ostende, Blankenberghe, Scheveningen ihre schönen Strandstraßen, wie Hamburg seinen Jungfernstieg, Dresden seine Brühlsche Terrasse, wie auch Mainz, Coblenz, Bonn ihre freien Rheinufer besitzen, so wird endlich auch Köln wieder voll und ganz am Rhein liegen und die Vorzüge des Verkehrs am Rheinufer genießen, wenn in einigen Jahren von Marienburg bis Riehl der Strom froher und geschäftiger Menschen zu Fuß, zu Roß und zu Wagen sich neben dem Vater Rhein bewegen, wenn eine elektrische Bahn Oberländer und Niederländer Thor mit einander verbinden und die Ringstraße zu einem wirklichen Ring geschlossen sein wird. So ist der Bau der Kölner Werft- und Hafenanlagen mehr als ein gewerbliches Unternehmen zur Förderung von Handel und Schifffahrt; er ist zugleich die Vollendung der Stadterweiterung an der Wasserseite und steht in seiner Bedeutung hinter der Stadterweiterung kaum zurück.“¹⁷⁶

171 Bilstein 2009, S. 71-72.

172 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1892/93, S. 59.

173 Über den Fortschritt der Hafen-, Werft- und Straßenausbauarbeiten gaben die jährlichen Berichte über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Köln während der 1890er Jahre unter dem Titel „Werftbauten“ beziehungsweise „Hafen und Werfte“ detailliert Auskunft (Bericht Gemeindeangelegenheiten 1891/92ff.).

174 Damals hoffte man noch, möglichst bald auch die nördlichste Strecke bis zur Mülheimer Schiffbrücke realisieren zu können. Dieser letzte Abschnitt konnte jedoch erst im Jahre 1906 fertiggestellt werden (siehe Kap. 4.3).

175 Stübben 1893.

176 Ebenda (25.1.). Die hier von Stübben unter anderem angesprochene Verlegung einer elektrisch betriebenen Straßenbahnlinie entbehrte damals in Köln zwar noch einer realistischen Grundlage, war aus Stübbens Sicht als mittelfristig zu erreichendes Ziel jedoch unumgänglich. Zu Beginn der 1890er Jahre war in Köln erstmals seitens der Stadt die Elektrifizierung des bisherigen Pferdebahnbetriebes in Erwägung gezogen worden. Die Pläne waren zunächst wieder verworfen worden und wurden erst Mitte der 1890er Jahre erneut diskutiert (Lindemann 2002, S. 77-78).

3.3 Vorkehrungen für den Anschluss der altstädtischen Gebäude und Quartiere an die geplante Uferstraße und die Freilegung Groß St. Martins als Sonderfall

3.3.1 Die vorbereitenden Maßnahmen auf der Altstadtseite im Zusammenwirken von Verkehrsverbesserungen und Sanierungsabsichten

Die städtische Bauverwaltung war bereits seit der Genehmigung des Südprojektes, verstärkt jedoch ab dem Jahre 1888 dazu übergegangen, Vorkehrungen für den Anschluss der Stadt an die bevorstehenden Änderungen der Uferverhältnisse zu treffen. Grundsätzlich ging man damals davon aus, dass die neue Durchgangsstraße belebende Impulse auf die gesamte Uferregion haben und dort eine intensive Neubautätigkeit einleiten werde. Dies machte die Festsetzung neuer Fluchtlinien notwendig, in die Neubauten zurückzutreten hatten. In unmittelbarer Ufernähe gingen die Festsetzungen mit neuen Gebäude- oder Straßennivellements einher, die an die zukünftige Höhe der Uferstraße angepasst waren. Je nach dem Regelungsbedarf wurden einzelne Gebäude beziehungsweise Straßenabschnitte oder größere, zusammenhängende Bereiche von diesen Planungen erfasst. Bei diesen flankierenden Maßnahmen handelte es sich um einen getrennt von den Hafen- und Uferarbeiten abzurechnenden Ausgabeposten, der dem ohnehin stark belasteten städtischen Etat für fluchtlinienbedingte Straßenlandentschädigungen zufiel.¹⁷⁷ Ein aktives Eingreifen der Stadt durch Grundstücksankäufe war daher aus Kostengründen nicht beabsichtigt. Vielmehr vertraute man auf die selbstregulierenden Kräfte der privaten Bautätigkeit.

Ein Schwerpunkt dieser Fluchtlinienplanungen lag auf den zentralen, beiderseits der Friedrich-Wilhelm-Straße gelegenen Vierteln der alten Rheinvorstadt, die sich mit ihrem engen Gewirr aus schmalen Gassen wie ein Riegel zwischen das Ufer und die großen Märkte im Hinterland schoben.¹⁷⁸ Hier erwartete man von den sukzessiv in die aufgeweiteten Fluchtlinien zurücktretenden Neubauten nicht nur eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen, sondern gleichzeitig auch die Beseitigung der unhygienischen Wohnverhältnisse. Denn diese Quartiere mit ihrem beachtlichen Anteil an reich ausgestatteten Bürgerhäusern aus Kölns wirtschaftlicher Blütezeit¹⁷⁹ hatten sich im Laufe der zurückliegenden Jahre immer stärker zu Problemvierteln entwickelt. Wegen ihrer historisch gegebenen Ver-

177 Informationen über die etatrelevanten Fluchtlinienausgaben sind überliefert durch: Stübßen 1888a, S. 258; St.V. vom 3.2.1892: Fluchtlinien- und Höhenlageplan für den Stadtteil zwischen Rheingasse und Friedrich-Wilhelmstraße.

178 Stübßen hatte 1888 im Zusammenhang mit der Charakterisierung der Kölner altstädtischen Straßenverhältnisse die Viertel, die sich zwischen dem Heumarkt beziehungsweise dem Altermarkt und dem Ufer erstreckten, als die „engsten und verworrensten [...] Theile der Altstadt“ bezeichnet (Stübßen 1888a, S. 255).

179 Den besten Überblick über die bauhistorische Relevanz dieser Bauten bieten nach wie vor die Arbeiten von Hans Vogts: Vogts 1930; Vogts 1966.

dichtung, der stetig wachsenden Personenbelegung pro Haus und der mangelnden Gebäudeunterhaltung waren die Wohnzustände innerhalb dieser mittlerweile in eine Randlage geratenen Quartiere zunehmend in die Kritik geraten.¹⁸⁰

Im Jahre 1892 wurde den Stadtverordneten ein großer Fluchtlinienplan für die Rheinvorstadt im Süden der Friedrich-Wilhelm-Straße zur Genehmigung vorgelegt¹⁸¹ (Abb. 44). Er überplante damals unter Wahrung der gegebenen Blockstrukturen nahezu drei Viertel des Gebäudebestandes in diesem Teil des ehemaligen Kölner Wirtschaftszentrums. Stübben begründete die Notwendigkeit wie folgt: „Die Stadtgegend zwischen Heumarkt und Leystapel einerseits und Friedrich-Wilhelmstraße und Rheingasse andererseits werde bekanntlich von einer große Anzahl schmaler Gassen und Gäßchen mit hohen und alten Gebäuden eingenommen. Die Baucommission habe sich nun seit längerer Zeit damit beschäftigt, diejenigen Fluchtlinien zu projectiren, welche erwünscht seien, damit bei Neubauten die schmalen und dunklen Gäßchen ein größeres Licht- und Luftmaß erhielten, und empfehle den vorliegenden Fluchtlinienplan. [...] Da durch die bevorstehende Beseitigung des Zollhafens [und den Ausbau der Uferstraße, A.d.V.] wahrscheinlich eine rege Bauthätigkeit sich den Rhein entlang entwickeln werde, so würde man doch einen Fehler begehen, wenn man hier keine Vorsorge träfe.“¹⁸² Außerdem beinhaltete dieser Plan als wichtiges Ziel eine zusätzliche Straßenverbindung, durch die das Ufer an den großen Heumarkt angeschlossen werden sollte. Gleichzeitig sollte auf diese Weise eine Entlastungstrasse für die stark befahrene Friedrich-Wilhelm-Straße entstehen. Die Planstraße nahm auf der Heumarktseite die in das Quartier führende Straße „Am Sassenhof“ auf, sollte dann mehrere geschlossene Gebäuderiegel der Rheinvorstadt durchbrechen und in der Höhe des Hotels Hof von Holland in die Uferstraße am Leystapel einmünden (Abb. 45). In Bezug auf die Quartierserneuerung und die Umsetzung der Straße rechnete man mit einem Realisierungshorizont von mindestens 20 Jahren. Von einer Enteignung der wertvollen Hotelliegenschaft am Leystapel sah man aus Kostengründen nach wie vor ausdrücklich ab.

Im Unterschied zu den in einem Zuge getroffenen Festsetzungen für die Areale im Süden der Friedrich-Wilhelm-Straße setzten sich die Planungen für das Martinsviertel aus diversen Einzelmaßnahmen zusammen. Inhaltlich verfolgten sie jedoch die gleiche Absicht. Hier hatten sich die Aktivitäten schon

180 Wie die Erhebung wohnungsstatistischer Daten in den 1880er Jahren ergeben hatte, gehörte die alte Rheinvorstadt zusammen mit einigen im 19. Jahrhundert spekulativ erschlossenen Gebieten in der südlichen Kölner Altstadt zu den Bezirken mit den schlechtesten Wohnbedingungen (Jasper 1976, S. 133 u. 146-147; Großstadt im Aufbruch 1988, S. 50). Eine besonders drastische Schilderung der in den Rheinvierteln herrschenden Wohnzustände findet sich in: RhZtg vom 20.2., 5.3, sowie 6. u. 14.5.1901: Zur Wohnungsfrage unter besonderer Berücksichtigung Kölner Verhältnisse; vgl. Klamt 1920, S. 130-132. Stübben hat mehrfach mit Blick auf die überbelegten historischen Bauten im alten Köln auf die in gesundheitlicher und sittlicher Hinsicht miserablen Wohnverhältnisse insbesondere für die Kölner Arbeiterbevölkerung hingewiesen (Stübben 1888b, S. 249; Stübben 1898c, S. 61-62). Siehe zu Stübbens genereller Auseinandersetzung mit der Wohnungsfürsorge: Karnau 1996, S. 152-168. Zu dem allgemeinen Phänomen der sozialen und ökonomischen Abwertung historischer Quartiere mit obsoletter Bausubstanz in alten Städten siehe insbesondere: Rodriguez-Lores 1995.

181 Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf: .St.V. vom 3.2.1892: Fluchtlinien- und Höhenlageplan für den Stadtteil zwischen Rheingasse und Friedrich-Wilhelmstraße. Fluchtlinienplan Nr. 388, förmlich festgestellt am 26.4.1892.

182 St.V. vom 3.2.1892: Fluchtlinien- und Höhenlageplan für den Stadtteil zwischen Rheingasse und Friedrich-Wilhelmstraße.

früh auf die Verbreiterung der Ost-West-Verbindungen konzentriert, zumal die schmalen historischen Straßen später über die neue Randbebauung hinaus bis zur Uferstraße verlängert werden sollten. So war für die sich bis auf drei Meter verengende Lintgasse eine neue Breite von fünf Metern festgesetzt worden. Die Mühlengasse sollte von etwa vier auf zehn Meter verbreitert werden, und auch für die Große Neugasse hatte man massive Begradigungen vorgesehen.¹⁸³

Darüber hinaus galt entlang der gesamten nördlichen Uferhälfte der alten, parallel zu der neuen Rheinuferstraße verlaufenden Mauerstraße besondere Aufmerksamkeit. Denn dieser durch zahlreiche Engstellen geprägte Straßenzug sollte zur leistungsfähigen rückwärtigen Erschließung der auf seiner Stromseite geplanten Neubauten aufgewertet werden. Als dessen südliche Verlängerung gewann auch der hinter der alten Hafengasse verlaufende Buttermarkt (Abb. 46) eine immer wichtigere Rolle. Nachdem hier schon während der 1880er Jahre auf beiden Straßenseiten partiell neue Baufluchten festgesetzt worden waren, wurden die letzten Häuser Anfang der 1890er Jahre von neuen Festsetzungen erfasst, um eine einheitliche Straßenbreite von sieben Metern zu erwirken.¹⁸⁴ Bereits im Jahre 1889 hatten die Stadtverordneten für die nördliche Fortsetzung des Buttermarktes, den Fischmarkt und die hinter dem Stapelhaus entlangführende, extrem schmale Mauthgasse auf der Stadtseite radikale Aufweitungen beschlossen.¹⁸⁵

Auch für die ufernahen Straßenzüge zwischen der Trankgasse und der Machabäerstraße wurde im Herbst 1889 von den Stadtverordneten ein Fluchtlinienplan mit neuen Höhenlagen beschlossen¹⁸⁶ (Abb. 47). Einen Schwerpunkt in diesem durch großzügigere Blockzuschnitte geprägten Quartier bildete auch hier die Verbesserung der engen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen. Dabei musste dieser Plan diverse Änderungen der bisherigen Verkehrsbeziehungen im Umfeld der Trankgasse berücksichtigen, die der damals gerade begonnene Neubau des Kölner Hauptpersonen-Bahnhofs mit sich brachte. Der Stadt lag vor allem daran, die wichtige Trankgassenverbindung in einer Breite von 12 Metern auf die neue Uferstraße zu führen und die benachbarte Kostgasse zu einer tragfähigen Entlastungsstraße aufzuweiten.¹⁸⁷ Unterschiedliche Auffassungen über die zukünftigen Straßenwer-

183 Siehe hierzu die nachrichtlichen Übernahmen der älteren Festsetzungen in den Fluchtlinienplan Nr. 542.

184 St.V. vom 15.2.1883: Aligement Buttermarkt 13; St.V. vom 22.10.1885: Baufluchtlinie Buttermarkt 1-17, Friedrich-Wilhelm-Straße 11; St.V. vom 29.4.1886: Baufluchtlinie Buttermarkt 12; St.V. vom 5.10.1893: Baufluchtlinien Buttermarkt 43 und 45, 34 bis 40 und 46.

185 St.V. vom 5.12.1889: Baufluchtlinie und Nivellement für die Mauthgasse und den Fischmarkt. Siehe die nachrichtliche Übernahme in den späteren Fluchtlinienplan Nr. 542.

186 St.V. vom 3.10.1889: Baufluchtlinie Kostgasse, Johannisstraße, Am alten Ufer; Fluchtlinienplan Nr. 332, förmliche Feststellung der Fluchtlinien Nr. 1 bis 48 gemäß Planeintrag am 2.8.1890.

187 Der Neubau anstelle des alten Zentralpersonen-Bahnhofs begann Ende der 1880er Jahre. Die beträchtlichen Erweiterungen führten auf seiner Nordostseite zur Verlegung der Maximinenstraße, die ihren früher gegebenen Anschluss an die Trankgasse verlor. Zu den Umbaumaßnahmen gehörten unter anderem breite Viadukte unter dem zur Dombrücke überleitenden Schienenkörper, durch die die Trankgasse und die Johannisstraße geleitet wurden. Diese beiden Straßen standen nun nicht mehr miteinander in Verbindung. Dadurch gewann die zwischen der Johannisstraße und der Straße Am alten Ufer vermittelnde Kostgasse an Bedeutung.

tigkeiten und -breiten zwischen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung führten allerdings zu jahrelangen Streitigkeiten.¹⁸⁸ Hierdurch zögerte sich die Rechtswirksamkeit der Festsetzungen für die davon betroffenen Straßen bis zum Jahre 1894 hinaus.¹⁸⁹

Dieser Plan legte auch für die Straße Am alten Ufer, die die zukünftig bis zur Kirche St. Kunibert reichenden Neubauterrains von der Stadtseite aus erschließen sollte, neue Baufluchten fest. Dabei wurde nach dem Alter und dem Wert der bestehenden Aufbauten differenziert. Auf der hinter dem Eisenbahnverwaltungsgebäude verlaufenden, im Norden bis zur Servasgasse reichenden Strecke wurde der ältere stadtseitige Baubestand (siehe Abb. 26) nun in einer Tiefe von bis zu fünf Metern angeschnitten. Dem massiven Protest des Eigentümers der hier ansässigen Möbelfirma Pallenberg wurde nicht stattgegeben.¹⁹⁰ Dagegen blieben die großen, von Neu- beziehungsweise Umbauten geprägten Industrieanlagen der Kölner Lagerhausgesellschaft und der Firma J. J. Langen & Söhne im Norden der Servasgasse von den Fluchtlinien unbehelligt.

Des Weiteren wurden im Jahre 1889 auf der Stadtseite des nördlichen Teils der alten Mauerstraße, die sich aus der Kuniberts- und der Thürmchengasse zusammensetzte, einige Begradigungen und Aufweitungen beschlossen.¹⁹¹ Ergänzt wurden diese Dispositionen in der Mitte der 1890er Jahre durch zwei wichtige Straßenerweiterungen. Die Auflassung und Erschließung des Schlacht- und Viehhofes an der Krahnengasse ermöglichte im Jahre 1895 die Planung der 13 Meter breiten Dagobertstraße, durch die das Ufer eine weitere Anbindung an das Hinterland gewann.¹⁹² Nur ein Jahr später wurde die Verbreiterung der auf der Grenze zum Stadterweiterungsgebiet gelegenen Straße Thürmchenswall festgesetzt.¹⁹³

3.3.2 Verkehrsbedingte Aufweitungsplanungen und die Freilegung der Ostteile Groß St. Martins

Die im Jahre 1889 auf der Stadtseite des Fischmarktes und der Mauthgasse festgesetzten Aufweitungen bedürfen einer besonderen Erwähnung, denn sie bildeten innerhalb der vorbereitenden Maßnahmen einen Sonderfall. Hinter dem damals noch geschlossenen Zollhafenkomplex weitete sich die Situation im Anschluss an den Buttermarkt zu dem historischen Fischmarkt auf, der auf der Flussseite durch das Lagerhauses Ahren verstellt wurde. Auf ihrer Westseite wurden die kleine Platzanlage so-

188 St.V. vom 30.1.1890 u. 3.7.1894: Fluchtlinienplan für die Kostgasse, das Alte Ufer und die Trankgasse.

189 Fluchtlinienplan Nr. 332; gemäß Planeintrag förmliche Feststellung der fehlenden Fluchtlinien am 13.7.1894.

190 Siehe zu den im Rahmen der Offenlage des Fluchtlinienplans von Heinrich Pallenberg vorgebrachten Einwendungen und ihrer Zurückweisung: St.V. vom 30.1.1890 u. 3.7.1894: Fluchtlinienplan für die Kostgasse, das Alte Ufer und die Trankgasse.

191 St.V. vom 14.2.1889: Baufluchtlinie am Cuniberts-kloster, an der Cuniberts- und Thürmchengasse.

192 St.V. vom 25.7.1895: Verwendung des alten Schlacht- und Viehhofes.

193 Kier 1978b, S. 178.

wie die sich in ihrem Norden hinter dem Stapelhaus fortsetzende Mauthgasse von einer Reihe schmaler Giebelhäuser gesäumt. Im Anschluss an die beiden südlich gelegenen Häuser Fischmarkt 1 und 3 sprangen die zum Teil mit charakteristischen Überhängen ausgestatteten Häuser (Abb. 48) um etliche Meter vor die Flucht und verengten die Passage hinter dem Stapelhaus an ihrer schmalsten Stelle auf eine Breite von lediglich 4,3 Metern¹⁹⁴ (siehe Abb. 7). Die sich der um einige Meter höher gelegenen Kirche Groß St. Martin vorlagernden Häuschen und ihr pittoresker Kontrast zu den wuchtigen Ostteilen der Kirche waren seit dem frühen 19. Jahrhundert mehrfach zeichnerisch festgehalten worden¹⁹⁵ (Abb. 49). Spätestens in den 1870er Jahren lässt sich das Aufkommen des - zunächst auf die Binnenwirkung des kleinen Fischmarktes bezogenen - Wunsches erkennen, die Kirche durch den Abriss dieser Bauten auf ihrer Ostseite freizulegen.¹⁹⁶ Auch die Kölner Handelskammer machte sich diese Stimmung zunutze, als sie im Jahre 1883 die Beibehaltung des Zollhafens und eine Beseitigung des Verkehrseinganges hinter dem Stapelhaus vorschlug.¹⁹⁷ Denn sie appellierte bei dieser Gelegenheit an die Pflicht der Stadt, durch den Abbruch der Gebäude den imposanten Ostteilen der Kirche die gebührende Anerkennung zuteil werden zu lassen.¹⁹⁸

Die im Jahre 1889 beschlossene Rücknahme der westlichen Straßenflucht nahm im Süden die zurückliegenden Fronten der Häuser Fischmarkt 1 und 3 auf und führte die neue, in einem Abstand von etwa zehn Metern annähernd parallel zur Rückfront des Stapelhauses definierte Straßenflucht nach Norden fort.¹⁹⁹ Durch die neue Fluchtlinie wurden die Grundstücke, die in den meisten Fällen lediglich auf die Haustiefe beschränkt waren, um mehr als zwei Drittel beschnitten. Eine Wiederbebauung der verbleibenden Flächen wäre nach der Abtretung des Straßenlandes nicht mehr möglich gewesen. Somit war für die Hausbesitzer kein Anreiz gegeben, ihre Liegenschaften aus freien Stücken aufzugeben. Aus diesem Grund richtete die Stadt im Jahre 1890 einen Spezialfonds ein, aus dessen anwachsenden Erträgen der Ankauf und die Niederlegung der Häuser finanziert werden sollten.²⁰⁰ Ein verbindlicher Termin für die Umsetzung dieser Maßnahme wurde allerdings nicht festgelegt.

194 Das Maß wurde dem Fluchtlinienplan Nr. 542 entnommen.

195 Siehe unter anderem die Reproduktion einer Anfang des 19. Jahrhunderts gefertigten Zeichnung der westlichen Fischmarktfront in: Mitteilungen des RVDH 8.1914, H. 1, S. 92, Abb. 21.

196 Gabi Steinebach wies in ihrer 1992 publizierte Dissertation über das Werk von Jakob und Wilhelm Scheiner auf einen im Jahre 1873 nach einer Vorlagezeichnung Jakob Scheiners gefertigten Holzschnitt hin, der 1874 in der Leipziger „Illustrierten Zeitung“ veröffentlicht wurde. Sie zitierte die dortige Bilderläuterung: „Es wäre sehr zu wünschen, daß die Kirche an der Ostseite freigelegt werden könnte. Dort wird sie durch Häuser verdeckt und so ihr schönster Theil, der hohe Chor mit seinen Säulen, der Galerie und dem mächtig aufstrebenden Thurm mit den Nebenthürmchen der Betrachtung in der Nähe entzogen.“ (Steinebach 1992, S. 51 sowie Abb. 164).

197 Siehe Kap. 3.1.3.

198 St.V. vom 7.6.1883: Verschiebung Freihafen.

199 St.V. vom 5.12.1889: Baufluchtlinie und Nivellement für die Mauthgasse und den Fischmarkt. Siehe Fluchtlinienplan Nr. 542.

200 St.V. vom 21. u. 22.2.1901: Etat des Tiefbauamts. Der im Jahre 1890 gegründete Fonds war mittlerweile auf die Summe von fast 90.000 Mark angewachsen.

Der Kirchenvorstand Groß St. Martins kam der Stadt Köln zuvor, indem er im Jahre 1891 aus der Reihe der dem Trikonchos der Kirche vorgelagerten Gebäude insgesamt sechs Hausgrundstücke erwarb.²⁰¹ Offensichtlich hatten die Absichten ursprünglich auf einen Ankauf sämtlicher Häuser abgezielt, die die unteren Ostpartien der Kirche verdeckten. Da ein geschlossener Erwerb der Gebäudereihe nicht gelang, wurden von 1891 bis 1892 lediglich die vier mittleren, unmittelbar benachbarten Häuser Fischmarkt 11, 13 und 15 sowie Mauthgasse 1-3 abgerissen (Abb. 50). Auf den Antrag des Kirchenvorstandes hin erklärten sich die Kölner Stadtverordneten schließlich dazu bereit, der Kirchengemeinde drei Viertel der Kosten für den Gebäudeankauf zu erstatten. Die städtische Verwaltung errichtete daraufhin eine Abschlussmauer, durch die die Geländedifferenz zwischen dem Straßenniveau und dem höher gelegenen Kirchengelände abgefangen wurde. Die Vorfläche wurde durch ein Gitter eingefriedet, das den Blick auf die freigelegte Ostkonche freigab. Das Erscheinungsbild wurde allerdings in starkem Maße durch die benachbarten Brandwände beeinträchtigt (Abb. 51).

Eine Erklärung für das zügige Handeln des Kirchenvorstandes ist möglicherweise in der im Jahre 1891 öffentlich gemachten Absicht zu finden, das Stapelhaus, das sich auf der Flussseite einem Teil der Kirche vorlagerte, zu erhalten.²⁰² Zuvor scheint der Kirchenvorstand davon ausgegangen zu sein, dass sämtliche Lagerhäuser des Zollhafens abgebrochen würden und der Kirchenbau bei der bevorstehenden Ausgestaltung der Uferfront eine vorrangige Berücksichtigung finden werde. Schon bei der zurückliegenden Instandsetzung des Kirchengebäudes während der 1860er und 1870er Jahre hatte die selbstbewusste Kirchengemeinde städtische Bauzuschüsse mit der Begründung eingefordert, dass die Kirche eine herausragende Bedeutung für das Kölner Rheinpanorama habe.²⁰³ Im Jahre 1891 galt es offensichtlich, schnellstmöglich Fakten zu schaffen, um eine adäquate Würdigung Groß St. Martins in der zukünftigen Uferfront sicherzustellen. Bereits hier zeichnete sich die Konkurrenz um die Wertschätzung des anerkannten Kirchenbaus mit dem damals nur von Fachkreisen gewürdigten Stapelhaus ab. Die späteren Kontroversen bei der Sanierung des Stapelhauses sollten dies bestätigen.²⁰⁴

201 Angekauft wurden die Grundstücke Fischmarkt 7, 11, 13 und 15 sowie Mauthgasse 1-3 und 7 (GA). Der Erwerb der in dieser Reihe fehlenden Grundstücke Fischmarkt 9 und Mauthgasse 5, gegebenenfalls auch des Hauses Mauthgasse 9, scheint an der mangelnden Verkaufsbereitschaft oder den zu hohen Preisvorstellungen der Eigentümer gescheitert zu sein.

Zur Freilegung Groß St. Martins siehe: KStA vom 1.12.1891 u. 1.9.1892: Städtische Nachrichten; St.V. vom 7.1.1892: Plan zur Freilegung des Chors von Groß St. Martin; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1892/93, S. 180; KTbl vom 25.9.1893: Aus der Stadt und dem Landkreise Köln; Rathgens 1911, S. 363; Opladen 1954, S. 251; Lauer 1984, S. 436; Dux 1992, Bd. 1, S. 401.

202 Siehe Kap. 3.2.3.

203 Siehe zu den durch den Architekten Heinrich Nagelschmidt ausgeführten, von Finanzierungsproblemen geprägten Sanierungsarbeiten Groß St. Martins: Dux 1992, Bd. 1, S. 385-410.

204 Siehe Kap. 5.3.1.

3.4 Die endgültige Straßenplanung und die Konzeptionen für die neue Stadtfront entlang der nördlichen Hälfte des Kölner Altstadtufers

3.4.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Die Präzisierung der Planungen für die Konversion der nördlichen Hälfte des Kölner Altstadtufers hat erst um die Mitte der 1890er Jahre beziehungsweise wenige Jahre später eingesetzt. Eine entscheidende Voraussetzung bildete der im Jahre 1894 endgültig zwischen der Stadt und der Staatlichen Eisenbahn zustande gekommene Vertrag über den Schienenanschluss der neuen Hafenanlagen.²⁰⁵ Er schuf formalrechtlich die Basis für die Aufgabe des alten Eisenbahnanschlusses. Damit traten nun auch die im Jahre 1883 mit der Staatlichen Eisenbahn abgeschlossenen Vereinbarungen über die Geländeabtretungen am nördlichen Ufer in Kraft.²⁰⁶ Nach langen Streitigkeiten erfolgte kurz hintereinander auch die Klärung weiterer, bislang offen gebliebener Grunderwerbsfragen, die der Stadt den planerischen Zugriff auf wichtige fiskalische Areale ermöglichte. Im Jahre 1895 ging die Thürmchensbastion, deren Gelände für den Anschluss des altstädtischen an das neustädtische Ufer unerlässlich war, für die Summe von 731.000 Mark in den Besitz der Stadt Köln über.²⁰⁷ Im folgenden Jahr einigten sich die Stadt und die Provinzialsteuerverwaltung über den Eigentumsübergang des Hauptsteueramtes am zentralen Altstadtufer.²⁰⁸

Neben der bevorstehenden Verlagerung des Zollhafens und des Hauptsteueramtes in die auf der Stromseite der Rheinauhalbinsel im Bau befindlichen Ersatzanlagen nahm inzwischen auch die Verlegung der privaten Speditionsunternehmen vom altstädtischen Ufer immer deutlichere Konturen an. Denn die Firmen reagierten auf die Angebote der Stadt, die für diese Zwecke im Hafengebiet neue Einrichtungen ausbaute²⁰⁹, mit großem Interesse. So konnte Stübben im April 1897 berichten, „dass bereits heute, noch ein Jahr vor der voraussichtlichen Eröffnung des neuen Rheinau-Hafens, sämtliche Gebäude und Lagerplätze auf der Rheinau-Halbinsel vermietet sind, sodass voraussichtlich sofort nach der Eröffnung auch schon die Erweiterung der neuen Werftanlagen in Aussicht zu nehmen ist.“²¹⁰ Dass damals auch die privaten Unternehmen die Umsiedlung in die neuen Hafenanlagen mitzutragen bereit waren, ist zur Durchführung der altstädtischen Ufermodernisierungen von zentraler Bedeutung gewesen. Denn sie verhieß für die Zukunft die weitgehende Befreiung der nördlichen Uferhälfte von ungeordneten gewerblichen Schuppen und Anlagen. Gleichzeitig ließ sie eine bessere Amortisation der städtischen Investitionen in die Hafen- und Werftanlagen erwarten.

205 St.V. vom 22.6.1894: Vertrag über den Eisenbahnanschluß der neuen Hafenanlagen; St.V. vom 13.9.1894: Vertrag über den Hafenanschluss. Der endgültige Vertragsabschluss erfolgte am 24. September 1894 (Stübben 1898a, S. 57).

206 Siehe Kap. 3.1.2.

207 St.V. vom 25.7.1895: Erwerbung der Bastion Thürmchen; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1895/96, S. 183; Stübben 1898a, S. 58; Zander 1944, S. 440.

208 St.V. vom 30.1.1896: Vertrag über die Verlegung des fiscalischen Zollhofes. Der Abschluss des Vertrages erfolgte am 12. März 1896 (Stübben 1898a, S. 57). Im Gegenzug ging der Neubau auf der Rheinauhalbinsel ohne Grundstück in das Eigentum des Steuerfiskus über.

209 Siehe zu den auf der Innenseite der Halbinsel ausgebauten Anlagen insbesondere: Bilstein 2009, S. 79.

210 Aufzeichnungen der Versammlungen des AIV NW 1897, 5.4.1897, S. 227. Wie Stübben des Weiteren ausführte, war damit die Ausdehnung der Bauten auf die Werftstrecken vor dem südlichen Stadterweiterungsgebiet gemeint.

Bezeichnenderweise wurde in der Folge die noch 1891 mit Einsparungsgründen gerechtfertigte Beibehaltung der unregelmäßig verlaufenden alten Werftmauer an der Frankenwerft wieder verworfen. Dem endgültigen Ausbau wurde nun erneut die genehmigte Uferkorrekturlinie zugrunde gelegt.²¹¹ Stübben begründete die dadurch entstehenden Mehrausgaben zwar mit der mittlerweile gewonnenen Erkenntnis, dass der schlechte bauliche Zustand dieser Werftpartie ohnehin ihren Neubau erfordere.²¹² Jedoch lässt sich das Abrücken von den früher dominierenden Kostenaspekten auch als Ergebnis einer gewissen finanziellen Entspannung deuten. Erst durch diese Werftergänzung, die sich in die im Süden und Norden bereits ausgebauten Teilstrecken einfügte, war vor der nördlichen Altstadt Hälfte eine in einem gleichmäßigen Bogen verlaufende Werftlinie sichergestellt. Sie erlaubte es, die geplante Uferstraße und die auf deren Innenseite vorgenommenen Dispositionen in eine stringente Parallelität zur eigentlichen Uferkante zu bringen. Gleichzeitig wurde es möglich, von der Schiffbrücke bis zur Machabäerstraße eine einheitlich tiefe, auf der Innenseite mit dem stromseitigen Landpfeiler der Dombrücke fluchtende Werftzone für die Aufnahme der Hafengebäude zu schaffen.

Erwähnt werden muss darüber hinaus, dass das große Hafen- und Uferausbauprojekt zu einer dynamischen Entwicklung im Bereich des Kölner Nahverkehrs beigetragen hat. Um die Mitte der 1890er Jahre wurde in Erwägung gezogen, anstelle des bisherigen Pferdebahnbetriebs die Elektrifizierung des Kölner Straßenbahnsystems voranzutreiben. Bereits im Jahre 1895 lagen erste Pläne für den Ausbau einer elektrischen Uferbahn von der Marienburg im Süden bis zum Zoologischen Garten im Norden vor.²¹³ Dies hat wiederum den Blick für eine größere Dimensionierung der Uferstraßenfahrbahnen geschärft. Laut Stübbens Angaben mussten sie „5 Fahrstreifen und zwar zwei für die geplante elektrische Bahn und drei für den Fuhrwerksverkehr“²¹⁴ aufweisen, was einer Breite von mindestens 12,75 Metern entsprach. So lässt sich beobachten, dass im Süden und Norden der Ringstraßenachsen, wo nach dem Abschluss der Ufererweiterungen in den Jahren 1895 und 1896 die eigentlichen Straßenausbauarbeiten einsetzen²¹⁵, die Fahrbahnen anstelle der früher vorgesehenen elf Meter nun mit einem Querschnitt von 12,75 Metern ausgeführt wurden.²¹⁶ Dieses neue Mindestmaß wurde jetzt auch bei den Feinplanungen für die Uferstraße entlang der nördlichen Altstadt Hälfte berücksichtigt, wobei es im Norden der Trankgassenachse sogar überschritten werden konnte.

Im Rahmen der Detailplanungen für die nördliche Uferhälfte erfolgte die endgültige Festlegung der Neubaufelder, der von Bebauung frei zu haltenden Flächen sowie der Breiten der bis zur Uferstraße zu verlängernden altstädtischen Straßen. In dieser Phase lässt sich auch eine verstärkte Auseinan-

211 Die Maßnahme sowie die zusätzlichen Ausbaumittel in Höhe von 600.000 Mark wurden bewilligt in: St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft; St.V. vom 10.2.1898: Neue Hafenanleihe. Siehe auch die Einträge der alten und der erweiterten Werftlinie in den Fluchtlinienplänen Nr. 542 und 592.

212 St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft.

213 Siehe zu diesen Plänen und der Bedeutung, die die damaligen Hafen- und Uferausbauten für die Elektrifizierung der Kölner Straßenbahnen gespielt haben: Lindemann 2002, S. 78.

214 St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft.

215 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1895/96, S. 53 u. 1896/97, S. 52.

216 Über die ausgeführten Profile informieren: Festschrift Hafen 1898, Tafel 12 und 85 sowie Tafel 26/27 (Querprofile).

dersetzung mit den zukünftigen Nutzungsstrukturen entlang der Frankenwerft und der Uferpartie im Norden der Trankgassenachse feststellen. Erst jetzt wurden in Abhängigkeit von den auf der Stadtseite gegebenen Fixpunkten und Nutzungsüberlegungen das endgültige Profil der Uferstraße und die zu pflanzenden Baumreihen fixiert. Im selben Zuge wurden nun auch die genauen Höhen der Straßen- und Gebäudeanschlüsse an das neue Niveau der Uferstraße, deren Höhenlagen in ihren Grundzügen bereits in den vorangehenden Planungsschritten festgelegt worden waren, definiert. Die Uferstraße selbst musste im Süden an das bereits früher am Leystapel realisierte Niveau mit seiner stadtseitigen Höhe von siebeneinhalb Metern Kölner Pegel²¹⁷ anschließen, um dann auf der Strecke von der Trankgassenachse bis zur nördlichen Ringstraßeneinmündung um fast zweieinhalb Meter anzu-
steigen.²¹⁸

Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Klärungsbedarfe wurden die Feinplanungen für die nördliche Hälfte des Altstadtufers in zwei großen Teilschritten vollzogen. Dies geschah in Form zweier großer, separat betriebener Fluchtlinienplanverfahren. Die Zäsur bildete die Trankgassenachse, an der sich schon in den zurückliegenden Planungsphasen die Unterscheidung zwischen den verschieden auszugestaltenden Uferabschnitten festgemacht hatte. Die Planungen für den nördlichen Uferabschnitt zwischen der Trankgasse und dem Thürmchenswall haben zuerst eingesetzt. Der entsprechende Fluchtlinienplan wurde den Kölner Stadtverordneten im Sommer 1897 zur Genehmigung vorgelegt. Aufgrund der engen inhaltlichen Zusammenhänge muss in diesem Kontext auch der für das Gelände der ehemaligen Thürmchensbastion erarbeitete Fluchtlinienplan erwähnt werden. Diese Planung, die den nördlichen Uferabschnitt bis zur Ringstraße ergänzte, ist bereits im Jahre 1896 beschlossen worden.²¹⁹ An der Frankenwerft hingegen haben die sich erst ab dem Jahre 1897 abzeichnenden Vorstellungen über die Verwendung des Stapelhauses den zeitlichen und inhaltlichen Rahmen für die Konkretisierung der dortigen Planungen bestimmt. Der entsprechende Fluchtlinienplan wurde den Stadtverordneten im Februar 1898 zur Bewilligung vorgelegt.²²⁰ Damit lagen die Planungen für die Umgestaltung der Hafen- und Güterbahnhofsflächen vor dem Altstadtufer rechtzeitig zu der Inbetriebnahme des neuen Rheinauhafens vor, die am 14. Mai 1898 feierlich begangen wurde.²²¹

Die Stadt Köln hat die Eröffnung des Rheinauhafens zum Anlass genommen, eine Festschrift über die neuen Werft- und Hafenanlagen herauszugeben.²²² In dieser führte ein großer Schauplan, der die Fertigstellung der zu diesem Zeitpunkt noch fehlenden Partien vorwegnahm, die Umbauten des gesamten linken Rheinuferes vor Augen.²²³ Insbesondere für die geplanten Veränderungen an der nördlichen Hälfte des altstädtischen Ufers bietet seine anschauliche Darstellung eine wichtige Ergänzung zu den abstrakten Fluchtlinienfestsetzungen. Für die Frankenwerft hat dieser Plan allerdings lediglich

217 Siehe Kap. 3.1.8.

218 Festschrift Hafen 1898, Tafel 85.

219 Zu den Planungen im Norden der Trankgassenachse siehe im Einzelnen Kap. 3.4.2.

220 Zu den Planungen für die Frankenwerft siehe im Einzelnen Kap. 3.4.3.

221 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 33.

222 Festschrift Hafen 1898.

223 Festschrift Hafen 1898, Tafel 12 und 85, hier insbesondere Tafel 85.

eine Momentaufnahme wiedergegeben, denn hier sollte sich die städtebauliche Konzeption auf der Stadtseite im Laufe des Jahres 1898 noch einmal ändern. Erst am Ende des Jahres war ein Planungsstand erreicht, der damals als endgültig erachtet wurde. Er hat die Basis für den Ausbau der eigentlichen Frankenwerft und der sie auf der Stadtseite begleitenden Areale und Straßenverlängerungen gebildet. Deshalb wird das damals erreichte Stadium in diesem Unterkapitel als Planungsabschluss für die Frankenwerft angenommen. Die wenige Jahre später unter Stadtbild- und Denkmalpflegeaspekten vorgenommene Neubewertung der hochbaurelevanten Dispositionen wird dagegen erst im Zusammenhang mit den baulichen Veränderungen an der Frankenwerft behandelt.²²⁴

3.4.2 Die Planungen für das Uferdrittel im Norden der Trankgassenachse

Das im Norden der Trankgassenachse ansetzende Uferdrittel wies durch die Erweiterungsmöglichkeiten großzügigere Bedingungen als die anderen altstädtischen Uferpartien auf. Dem hatte bereits die im Jahre 1891 genehmigte Ausbauplanung Rechnung getragen, indem sie auf der Außenseite der hier geplanten Uferstraße eine von der Trankgasse bis zur Einmündung der Ringstraße im Norden reichende, mit zwei Baumreihen zu bepflanzende Promenade veranschlagt hatte. Schon damals waren die seit 1883 bis zur Machabäerstraße verbrieften Bauansprüche der Staatlichen Eisenbahn im Norden um einen städtischen Baublock ergänzt worden, der bis zur Südseite des Kirchgrundstücks von St. Kunibert reichte.²²⁵ Unter Einschluss des alten Eisenbahnverwaltungsgebäudes wurde somit die südliche Hälfte dieses Teils der Uferstraße von Neubauterrains begleitet. Eine vertragliche Anpassung der früher vereinbarten stromseitigen Grenze des eisenbahnfiskalischen Baugeländes, die noch auf die alte Trankgassenpromenade zurückging²²⁶, stand dagegen noch aus. Im Anschluss an die geplanten Neubaublöcke trat die räumliche Fassung der Uferstraße auf die Linie der alten Stadtkante zurück. Auf der Uferseite der Kunibertskirche verbot sich eine bauliche Nutzung, und in ihrem Norden ließ die starke Verjüngung der Uferzone keine vorgelagerte Bebauung mehr zu. Der an der Stelle der Thürmchensbastion vorgesehene, zur Ringstraße vermittelnde Baublock musste sich auf seiner Stromseite an der Flucht des letzten altstädtischen Baublocks orientieren. Wie der Ausschnitt aus einem in der ersten Hälfte der 1890er Jahre gefertigten Gesamtplan des Kölner Neustadtrings (Abb. 52) andeutet, ging man zu diesem Zeitpunkt offensichtlich davon aus, die hier zu errichtenden Neubauten bis unmittelbar an die Straßenbegrenzungslinie der Uferstraße herantreten zu lassen. Der verbleibende Straßenraum auf der Innenseite der Fahrbahn sollte mit Baumreihen aufgefüllt werden.²²⁷

In der städtebaulichen Präzisionsphase kam den Abstimmungen der Stadt mit dem Eisenbahnfiskus, bei dem es sich um den größten Grundstückseigentümer am nördlichen Ufer handelte, eine zentrale Rolle zu. In den Verhandlungen, die wohl um die Mitte der 1890er Jahre eingesetzt haben, ist der

224 Siehe Kap. 5.3.2.

225 Siehe Kap. 3.2.2. u. 3.2.3.

226 Siehe Kap. 3.1.2; vgl. die nachrichtliche Übernahme dieser schräg zu der neuen Uferlinie verlaufenden und in den einheitlich breiten Straßenraum eingreifenden 24-m-Linie in den Fluchtlinienplan Nr. 592.

227 Dieser Plan wurde zwar erst im Jahre 1898 publiziert, jedoch lässt sich der dargestellte Planungsstand anhand etlicher Details der ersten Hälfte der 1890er Jahre zuordnen.

gegenseitige Austausch von Flächen auf der Uferseite geregelt worden, der im Nachgang zu den früheren Vereinbarungen erforderlich war. Darüber hinaus erwarb der Fiskus zur Arrondierung seiner Baufelder diverse Flächen von der Stadt.²²⁸ Diesen liegenschaftlichen Einigungen lag eine Verständigung über die grundsätzliche städtebauliche Formation der fiskalischen Bauflächen zugrunde. Sie musste zum einen mit dem anschließenden städtischen Baublock und zum anderen mit den Gesamtdispositionen auf der Innenseite des bis zum Deutschen Ring reichenden Uferstraßenabschnitts in Einklang gebracht werden. Diese Überlegungen standen wiederum im engen Zusammenhang mit vertraglichen Regelungen über die zukünftige Nutzung der Baugelände. Über die städtebaulichen und nutzungsrelevanten Inhalte scheint relativ schnell Einigkeit erzielt worden zu sein. Die Grundrissdimensionen haben sich in der Erarbeitung eines Fluchtlinienplanes für die Uferstrecke zwischen der Trankgasse und dem Thürmchenswall niedergeschlagen²²⁹ (Abb. 53). Die Einigung über die Bodenwerte der Grundstücksanteile, die damals den Besitzer wechselten, scheint dagegen längere Zeit in Anspruch genommen zu haben, sodass das zwischen der Stadt und dem Fiskus ausgehandelte Vertragswerk erst im Sommer 1897 die Genehmigungsfähigkeit erhielt. Es wurde den Stadtverordneten daraufhin gemeinsam mit dem Fluchtlinienplan in geheimer Sitzung zur Bewilligung vorgelegt.²³⁰ Die Planungserläuterungen der Bauverwaltung sind daher nicht überliefert. Auch an anderer Stelle sind kaum Informationen über die Verhandlungen mit dem Eisenbahnfiskus und die Hintergründe der damaligen Fluchtlinienplanung an die Öffentlichkeit gelangt.²³¹

So ist man insbesondere in Bezug auf die Beweggründe, die der Formulierung der baulichen Ziele zugrunde lagen, auf Mutmaßungen angewiesen. Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Bauverwaltung unter Stübbers Ägide schon früher damit beschäftigt hatte, wie man entlang dieses besonderen Teils der Rheinuferstraße eine möglichst rasche und architektonisch anspruchsvolle Entwicklung auf den vorgelagerten Bauflächen sowie auf einigen mindergenutzten Privatgrundstücken im Norden St. Kuniberts gewährleisten könne. Grundsätzlich ließen die baupolizeilichen Vorschriften an der breiten Uferstraße die Höchstwerte der Grundstücksausnutzung und Gebäudehöhen sowie ein uneingeschränktes Spektrum an Nutzungsarten zu.²³² Möglicherweise schlossen die städtischen Planer nicht aus, dass sich an diesem Uferteil erneut gewerbliche Unternehmen ansiedeln könnten. Einer derartigen Fehlentwicklung galt es offensichtlich vorzugreifen. In Rechnung gestellt wurde damals sicher

228 Siehe die Informationen über die Flächengrößen in: St.V. vom 8.7.1897: Fluchtlinienplan und Vertrag über die Bebauung der Rheinstation.

229 „Fluchtlinienplan betreffend das bisherige Eisenbahngelände und die Rheinuferstrasse von der Trankgasse bis zum Thürmchenswall“, Nr. 592. Der Plan liegt in der Plankammer des Amtes für Liegenschaften, Vermessung und Kataster der Stadt Köln nicht mehr im Original, sondern in einer im Jahre 1901 angefertigten Kopie vor. Die originalen Bearbeitungsvermerke wurden zwar nicht übernommen, jedoch lässt sich aus einem Hinweis auf dem Plan auf seine Erstellung im Jahre 1896 schließen. Diese Vermutung wird erhärtet durch den bereits 1896 genehmigten Fluchtlinienplan für das Gelände der ehemaligen Thürmchensbastion, dessen uferseitige Festsetzungen mit denen des Fluchtlinienplanes Nr. 592 korrespondierten (St.V. vom 13.2.1896: Fluchtlinien- und Taxplan für das Bastion Thürmchen mit Umgebung).

230 St.V. vom 8.7.1897: Fluchtlinienplan und Vertrag über die Bebauung der Rheinstation.

231 Es fällt auf, dass auch in den zeitgenössischen Publikationen so gut wie nichts darüber zu finden ist. Dies legt die Vermutung nahe, dass sich die Stadt und die Staatliche Eisenbahn damals gegenseitig zum Stillschweigen verpflichtet haben.

232 Siehe zu den Bestimmungen der damals gültigen Baupolizeiordnung für die Stadtgemeinden des Regierungsbezirks Köln vom 20. Februar 1896: Marggraff 1915, S. 389-393.

auch, dass es sich um keine zentrale, sondern um eine relativ abgelegene Uferlage handelte, die sich auch in Zukunft fernab von der intensiven, auf die Kölner Kernstadt konzentrierten Neubautätigkeit²³³ befände. Hingegen ließ die durch die großzügige Uferstraße aufgewertete Flusslage wohl auf das rege Interesse einer privaten Bauherrenklientel hoffen, die bisher die Altstadt verlassen hatte, um sich in der Neustadt²³⁴ oder in den neu erschlossenen Kölner Villenvororten niederzulassen.²³⁵ Insbesondere im südlichen Teil dieses Uferabschnittes mögen auch Rücksichten auf den Domblick, die bereits Jahre zuvor bei der Errichtung des Elevators eingefordert worden waren²³⁶, für eine in ihrer Höhenentwicklung unterhalb der zulässigen Maximalwerte rangierende Bebauung gesprochen haben. Deshalb scheint sich – wie am benachbarten neustädtischen Ufer²³⁷ – eine Bebauung mit Villen anbieten zu haben.

Konkret fassen lassen sich solche Überlegungen erst im Zusammenhang mit den Unterhandlungen, die die Stadt mit dem Eisenbahnfiskus führte. Sie boten die Chance, auf dem Verhandlungswege Einfluss auf die zukünftige Verwertung der eisenbahnfiskalischen Areale zu nehmen und auf diese Weise der industriell geprägten alten Front eine hochwertige Bebauung `aus einem Guss´ vorzublenzen. Auf den vorgelagerten Neubauterrains im südlichen Teil der Uferstraße wurden in Abstimmung mit dem Eisenbahnfiskus besonders großzügige Einzelvillen konzipiert. Dagegen legten die Grundstücksverhältnisse im Norden St. Kuniberts das Auffüllen mit anspruchsvollen Einfamilienhäusern in geschlossener Bauweise nahe.

Die Stadt und der Eisenbahnfiskus einigten sich damals vertraglich darauf, ihre der Stadtkante vorgelagerten Baustellen ausschließlich für die Errichtung von freistehenden Villen zu veräußern und den Bauherren die Auflage zu erteilen, auf der stromzugewandten Grundstücksseite Vorgärten anzulegen.²³⁸ Zur Absicherung der privatrechtlich getroffenen Übereinkünfte wurde damals die zusätzliche Aufnahme dieser Baubeschränkung in die nächste Kölner Bauordnung vereinbart²³⁹, die sich damals in Vorbereitung befand.²⁴⁰ Es sollte allerdings noch einige Jahre dauern, bis die neue Bauordnung für den Stadtkreis Köln am 1. Juni 1901 in Kraft trat.²⁴¹ Dort wurde das Gebiet der Altstadt zusammen mit dem ringförmigen Stadterweiterungsgebiet der Bauklasse I mit den geringsten bauordnungsrechtli-

233 Neuhaus 1916, S. 259; Menne-Thomé 1995, S. 156-162.

234 Hier hatten zuerst die Ringstraße (Kier/Schäfke 1994, S. 21-30), danach insbesondere das seit 1888 für die offene Bauweise bestimmte Villenquartier zwischen dem Sachsenring und dem Volksgarten Gelegenheit für den Bau herrschaftlicher Anwesen geboten (Kier 1978b, S. 106 u. 123ff. (alphabetisches Straßenverzeichnis)).

235 Heimann 1908, S. 112. Siehe zur baulichen Entwicklung in den bevorzugten Wohnvororten Lindenthal und Marienburg: Großstadt im Aufbruch 1988, S. 83-86; Hagspiel 1996.

236 Siehe Kap. 2.2.

237 Siehe Kap. 3.2.2.

238 Stübgen 1898a, S. 69. Bei dieser kurzen Bemerkung, die Stübgen im Jahre 1898 in der Hafenfestschrift machte, handelt es sich um die einzige auffindbare Information über die zwischen der Eisenbahn und der Stadt im Jahre 1897 vertraglich vereinbarten Baubeschränkungen.

239 Dies ist aus der Zuweisung einer entsprechenden Bauklasse in der Bauordnung von 1901 und der davon abhängigen Feststellung der Fluchtlinien zu schließen.

240 Marggraff 1915, S. 393-395.

241 Siehe zu den Inhalten im Allgemeinen: Marggraff 1915, S. 395-396.

chen Einschränkungen zugeordnet. Außer den wenigen, bereits früher innerhalb der Neustadt definierten Villengebieten wurde hier nun auch die neue altstädtische Uferrandbebauung zwischen der Trankgasse und der Kirche St. Kunibert der Bauklasse IV zugewiesen²⁴² (Abb. 54), die eine offene Bebauung mit maximal zwei Geschossen vorschrieb. Dass die Bauklasse IV auch das Areal des alten Eisenbahnverwaltungsgebäudes umfasste, lässt darauf schließen, dass sich die Staatliche Eisenbahn in den zurückliegenden Verhandlungen eine Entscheidung über den Erhalt oder Abriss des Verwaltungsbaus vorbehalten hatte, für den Fall seiner späteren Niederlegung jedoch auch hier der Errichtung anspruchsvoller Wohnhäuser zugestimmt hatte. Kurz nach dem Inkrafttreten der neuen Bauordnung wurden am 24. Juni 1901 die im Jahre 1897 beschlossenen Fluchtlinien förmlich festgestellt.²⁴³

Die grundstückstechnischen Einigungen mit dem Eisenbahnfiskus hatten auf der Uferseite die Voraussetzungen geschaffen, um ein für den Gesamtabschnitt zwischen der Trankgasse und der Ringstraße geltendes Grundmaß für die Profilierung der Uferstraße festzulegen (Abb. 55; siehe Abb. 53). Es ermöglichte im Anschluss an die stromseitige Promenadenallee eine Fahrbahn mit einer durchgehenden Breite von 14 Metern, die damit diejenige sämtlicher anderen alt- und neustädtischen Uferstraßenabschnitte überschritt. Auf der Stadtseite folgte dieser Haupttrasse ein fünf Meter breiter Gehweg, der eine durchlaufende Baumreihe aufnahm und dem Straßenraum mit seinen unterschiedlichen Raumkanten einen einheitlichen Rahmen gab.²⁴⁴

Das städtebauliche Konzept für die dem südlichen Teil vorgeblendete Neubauzone ist damals auf der Stromseite gezielt auf eine repräsentative Wirkung hin angelegt worden. Sie wurde durch die durchgehende Festsetzung einer Vorgartenzone abgerundet. Die dem gründerzeitlichen Ideal der Symmetrie entsprechende Blockrandfiguration ließ dabei auf Anhieb kaum erkennen, dass sie das Ergebnis eines geschickten Austarierens der städtischen und der fiskalischen Flächenansprüche war. Das alte Eisenbahnverwaltungsgebäude mit seiner leicht aus der Straßenachse ausscherenden Position erhielt an der Uferfront eine ausgleichende Grünzone, die es mit den Vorgärten der im Norden anschließenden Villenbebauung zusammenband. Die bis zur Uferstraße verlängerten altstädtischen Straßen gaben insgesamt vier neue Baublöcke mit variierender Länge vor. Das südliche der insgesamt drei eisenbahnfiskalischen Baufelder schloss unmittelbar an die Nordfront des alten Verwaltungsgebäudes an. Es trat gemeinsam mit dem im Norden der Machabäerstraße gelegenen städtischen Neubaublock an die große Uferstraße heran, während die beiden mittleren Felder um zehn Meter gegenüber dieser rahmenden Bebauung zurückgezogen wurden. Vor ihnen weitete sich der uferseitige Bürgersteig auf, der mit einer weiteren Baumreihe bestückt werden konnte. Diese Allee trennte die Fahrbahn der Uferstraße von einer schmalen, unmittelbar an den Anwesen entlangführenden Anliegerstraße. Die von einer Baumallee separierte Erschließung musste anspruchsvollen Wohnbedürfnissen in besonderem Maße entgegenkommen.

242 Bauordnung für den Stadtkreis Köln vom 1. Juni 1901, Anlage A, Absatz B.I.a (KStA vom 17.6.1901: Bauordnung für den Stadtkreis Köln).

243 Siehe den Feststellungsvermerk auf dem Fluchtlinienplan Nr. 592.

244 Zur Profilierung siehe: Fluchtlinienplan Nr. 592; Festschrift Hafen 1898, Tafeln 26/27 und 85.

In der größeren uferseitigen Bautiefe des städtischen Baublocks spiegelten sich gleichzeitig die auf diesem Terrain lastenden finanziellen Verpflichtungen wider. Dies stieß mit Rücksicht auf die benachbarte Kirche St. Kunibert allerdings nicht auf uneingeschränkte Zustimmung. So berichtete der Stadtverordnete Emil vom Rath, der in sämtliche die Uferplanungen betreffende Gremien eingebunden war²⁴⁵, Anfang des Jahres 1899 rückblickend: „Er habe sich [...] verschiedentlich [...] bemüht, daß der Baublock nach der Cuniberts-Kirche nicht soweit vorgezogen werde, um die Kirche nicht zu verdecken“²⁴⁶, habe sich aber nicht durchsetzen können. Auch von anderer Seite erhoben sich kritische Stimmen, die diese Bebauung wegen ihrer mangelnden Berücksichtigung der Kirche im Uferbild monierten.²⁴⁷

Im Zusammenhang mit den eisenbahnfiskalischen Neubaufeldern ist darauf hinzuweisen, dass die Anbindung der Zuckerfabrik J. J. Langen & Söhne an die Hafenbahn durch die damaligen Planungen keineswegs infrage gestellt worden ist. Die zwischen der Firma und der Staatlichen Eisenbahn getroffenen Übereinkünfte sind zwar nicht bekannt, jedoch wurde offensichtlich die dauerhafte Aufrechterhaltung der bestehenden Gleisverbindung vereinbart, durch die der nördliche fiskalische Baublock auch in Zukunft durchschnitten werden sollte (siehe Abb. 55). Zu diesem Zweck scheint man zwischen zwei Villengrundstücken den Verbleib eines Grundstücksstreifens vorgesehen zu haben, der das Anschlussgleis des Unternehmens aufnehmen sollte. Ergänzend schloss die Firma J. J. Langen & Söhne im Jahre 1897 auch mit der Stadt einen Vertrag ab, der die Führung des Verbindungsgleises über die Straßen Am alten Ufer und über die geplante Rheinuferstraße hinweg für die Zukunft regelte.²⁴⁸ Dagegen hatte die an der Straße Am alten Ufer ansässige Betreiberin des Elevators und der zu ihm vermittelnden Transportbrücke schon einige Jahre zuvor ihr Interesse an einer Umsiedlung in den Rheinauhafen bekundet, sodass über kurz oder lang mit einem Entfall dieser Einrichtung zu rechnen war.²⁴⁹

Im Anschluss an die Neubauzone sind auf den sich bis zum Thürmchenswall zu einem Zwickel verjüngenden Geländepartien hinter dem baumbesetzten Gehweg der Uferstraße Schmuckanlagen und eine mit dem Bürgersteig zusammengefasste Bauminsel vorgesehen worden. Der alte, auf der Stadtseite verlaufende Mauerstraßenzug Kunibertsgasse – Thürmchengasse erhielt dabei eine einheitliche Breite. Im Norden St. Kuniberts, wo einige der Uferseite zugewandte Gartenflächen Potenziale für eine Neubautätigkeit aufwiesen, wurden Vorgärten festgesetzt. Von dieser während des Ausbaus der

245 Emil vom Rath war gewichtiges Mitglied der Baukommission, der Hafenreform-Kommission sowie der Stadterweiterungsdeputation. Siehe dazu: St.V. vom 14.1.1892: Commissionen; Stübßen 1898a, S. 58; Neuhaus 1916, S. 81; Kier 1978b, S. 61.

246 St.V. vom 16.2.1899: Gärtnerische Anlagen am Kaiser Friedrich-Ufer und an der Cunibertskirche.

247 Beispielhaft sei aus einem 1898 in der Kölner Tagespresse veröffentlichten Leserbrief zitiert: „Sehr unerfreulich aber ist es, daß, dem Vernehmen nach, eine der schönsten Partien des Panoramas nach dem neuen Bebauungsplan unrettbar verschwinden soll. Wenn von der Südseite von St. Cunibert bis zur Machabäerstraße ein Villenblock entsteht, so wird die Rheinpromenade von Süden her ihren schönsten Schmuck verlieren.“ (KStA vom 26.2.1898: Sprechsaal).

248 Die Genehmigung erfolgte in: St.V. vom 26.1.1898: Eisenbahnanschluß an J. J. Langen & Söhne.

249 Die Kölner Warenkreditanstalt hatte sich bereits im Jahre 1894 wegen einer Umsiedlung in den neuen Hafen an die Stadt gewandt. Am 4. September 1897, also nach der Genehmigung des Fluchtlinienplans, wurden die Umzugsabsichten in den Rheinauhafen per Vertragsabschluss mit der Stadt besiegelt. Der Neubau wurde im Jahre 1899 fertiggestellt (Billstein 2009, S. 131-135).

Neustadt erprobten Maßnahme, mittelbar einen qualitätssteigernden Einfluss auf die Bebauung zu nehmen²⁵⁰, erhoffte man entlang dieser Zone die Komplettierung durch anspruchsvolle Wohngebäude in geschlossener Bauweise. Von solchen Festsetzungen ausgenommen blieb damals die uferseitige Front des letzten altstädtischen Baublocks zwischen der Dagobertstraße und dem Thürmchenswall (siehe Abb. 55). Denn dort ließen der erst wenige Jahrzehnte alte Wohnhausbestand im Süden der Thürmchengasse sowie die hinter der anschließenden Randbebauung existierende Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei in absehbarer Zeit nicht mit Veränderungen rechnen.²⁵¹

Schon im Jahre 1896 hatten die Stadtverordneten dem Fluchtlinienplan für den städtischen Baublock auf dem Gelände der Thürmchensbastion zusammen mit einem Aufteilungsplan und der Taxierung der hier zu veräußernden Baustellen zugestimmt²⁵² (siehe Abb. 53 u. 55). Er nahm auf der Uferseite bereits auf die Gesamtdisposition Bezug, die zu diesem Zeitpunkt offensichtlich bereits mit dem Eisenbahnfiskus abgestimmt war. Im Unterschied zu der früher angenommenen Ausdehnung des Baublocks (siehe Abb. 52) wurde die Grenze der Baugrundstücke nun um einige Meter in das Straßenland vorgeschoben, sodass genügend Raum für die Anordnung einer sechs Meter tiefen Vorgartenzone gegeben war (Abb. 56). Die Planung berücksichtigte nun die beim Ankauf des Geländes im Jahre 1895 von der staatlichen Denkmalpflege erhobene Forderung, den stromseitig gelegenen Nebenturm der Bastion, das auch als „Weckschnapp“ bekannte Kunibertstürmchen (siehe Abb. 20), zu erhalten.²⁵³ Dass dem historischen Turm innerhalb der geplanten Bebauung nur ein äußerst geringer Schutzabstand zugestanden wurde, lässt sich vor allem darauf zurückführen, dass auf eine möglichst lukrative Verwertung der Wohnhausgrundstücke an der Uferfront Rücksicht genommen wurde.²⁵⁴ Damit wurde dem Turm von vornherein die Chance genommen, innerhalb der sich grundlegend erneuernden Umgebung die historischen Strukturen stärker ablesbar zu machen.

Nachdem auf der Ebene der Verkehrsplanung das Überspielen der eigentlichen Altstadtgrenze bis zur Ringstraße bereits in der früheren Ausbauplanung angelegt worden war, liefen die Planungen für das nördliche altstädtische Uferdrittel auch in baulicher Hinsicht auf eine Nutzungs- und Charakterangleichung an die Stromseite des nördlichen Stadterweiterungsgebietes hinaus. Parallel zu der Planungsphase für die altstädtische Uferpartie lassen sich Tendenzen erkennen, das gesamte System der Rheinuferstraße und des hier einmündenden Teils des großen neustädtischen Ringboulevards einer Vereinheitlichung und Straffung zu unterziehen. Hatte die Ringstraßenachse in den früheren Dispositionen noch zwei Uferstraßenabschnitte voneinander geschieden, die auf ihrer Außenseite eine unter-

250 Siehe hierzu insbesondere: Kier 1978b, S. 77 u. 82.

251 Siehe zu der späteren Aufgabe des Brauereibetriebs und der damit verbundenen Änderung des Fluchtlinienplans Nr. 592: Kap. 5.4.4.

252 St.V. vom 13.2.1896: Fluchtlinien- und Taxplan für das Bastion Thürmchen mit Umgebung. Siehe die nachrichtliche Übernahme der Festsetzungen in den Fluchtlinienplan Nr. 592; vgl. Kier 1978b, S. 91.

253 Stübben 1898a, S. 58; Stübben 1898b, S. 104.

254 So bemerkte Stübben: „Um die Weckschnapp herum solle ein Streifen von 5 m Breite frei bleiben. Zur Werterhöhung des Terrains trage dies allerdings nicht bei, weil die Fronten dadurch verkürzt werden.“ (St.V. vom 13.2.1896: Fluchtlinien- und Taxplan für das Bastion Thürmchen mit Umgebung).

schiedliche Zahl von Baumreihen aufweisen sollten²⁵⁵ (siehe Abb. 52), glich man bei dem oben schon erwähnten Ausbau der Rheinuferstraße im Norden der Ringstraße die Promenade nun der Allee des altstädtischen Straßenabschnittes an (siehe Abb. 56). Allerdings diente der Verzicht auf eine weitere Baumreihe am Neustadtufer nicht nur formalen Zwecken, sondern ermöglichte im Interesse besserer Bedingungen für den Straßenbahn- und Durchgangsverkehr auch den Ausbau einer beiderseits der Ringstraßeneinmündung durchgehenden Fahrbahn. Durch den Ankauf der Bastion Thürmchen waren im Jahre 1895 auch die letzten Flächenanteile, die für den Ausbau der Ringstraße erforderlich waren, in städtischen Besitz übergegangen. Hier konnte nun die endgültige Ausführungsplanung für diesen mit 114 Meter breitesten Teil der Ringstraße²⁵⁶ in Angriff genommen werden²⁵⁷, dessen parkartige Mittelpartie sich auf dem Areal des mittlerweile verfüllten Sicherheitshafens am Thürmchen erstreckte. Das damals entwickelte Freiflächenkonzept zeigte insbesondere in seinem dem Ufer zugewandten Teil (siehe Abb. 56) gegenüber den früheren Vorstellungen eine strengere Durchbildung, die sich besser in die achsensymmetrische Gesamtkonstellation einfügte.

Bürgerliche Kölner Kreise hatten im Jahre 1896 mit der Planung eines monumentalen Denkmals für den beliebten 99-Tage-Kaiser Friedrich III. begonnen. Der Standortwunsch richtete sich – auch im Hinblick auf die Bedeutung des Denkmals als ‚Wacht am Rhein‘ – auf die zum Strom gewandte Seite dieser Ringpartie²⁵⁸, der bereits im Jahre 1887 der Name „Deutscher Ring“ zugewiesen worden war.²⁵⁹ Stübben hat kurz danach auf die vaterländischen Konnotationen dieser Namensgebung hingewiesen.²⁶⁰ Iris Benner hat in ihrer Untersuchung der kaiserzeitlichen Denkmalsetzungen in Köln die Wahl des Standortes als „Entscheidung zwischen symbolträchtiger Lage und urbanem Aufstellungs-ort“²⁶¹ bezeichnet und die „malerische und nationalistisch aufgeladene Lage am Strom“²⁶² hervorgehoben. Schon bevor die Kölner Stadtverordneten im Jahre 1898 offiziell diesen Platz für die Errichtung des Denkmals freigaben²⁶³, beschlossen sie in ihrer Sitzung am 26. August 1897 die Bezeichnung der Uferstraße von der Trankgassenachse bis zum Niederländer Tor am Ende des nördlichen Stadterwei-

255 Im Mai 1895 war der Fluchtlinienplan für die rheinwärts gelegenen Teile des nördlichen Stadterweiterungsgebietes, der auch die Uferstraße umfasste, beschlossen worden (St.V. vom 9.5.1895: Fluchtlinienplan für den nördlichen Teil der Neustadt; vgl. Kier 1978b, S. 90-91). Die Uferstraße wurde hier mit der im Jahre 1891 festgelegten Promenadenbreite, die die Aufnahme von drei Baumreihen erlaubte, dargestellt (siehe die nachrichtliche Übernahme in den Fluchtlinienplan Nr. 592, in dem später auch die Reduzierung der Promenade eingetragen wurde).

256 Stübben 1888a, S. 259.

257 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1895/96, S. 31.

258 Siehe zur Entstehungsgeschichte dieses Kölner Denkmalprojektes und zu der Standortdiskussion insbesondere: Benner 2003, S. 87-90, 136-139, 174-178 u. 205-206. Stübben übernahm bei der Gründung des entsprechenden Denkmalvereins im Jahre 1896 in seiner Funktion als Vertreter des Architekten- und Ingenieur-Vereins für Niederrhein und Westfalen den stellvertretenden Vorsitz des Denkmal-Ausschusses (KStA vom 1.12.1896: Aufruf zur Spende von Beiträgen für ein Kaiser Friedrich-Denkmal; vgl. Benner 2003, S. 90).

259 Kier 1978b, S. 176.

260 Stübben 1888a, S. 260; vgl. Kier/Schäfer 1994, S. 33.

261 Benner 2003, S. 205.

262 Ebenda.

263 St.V. vom 26.5., 14.7. u. 4.8.1898: Kaiser-Friedrich-Denkmal.

terungsgebietes als „Kaiser-Friedrich-Ufer“.²⁶⁴ Auch wenn die Namensgebung beiderseits der Ringstraßeneinmündung im Kontext mit diesem Denkmalprojekt erfolgte, nahm die einheitliche Bezeichnung auch Bezug auf die in Aussicht genommene Angleichung dieser alt- und neustädtischen Uferstrecken.

3.4.3 Die Planungen für die Frankenwerft

Die Uferstraße an der Frankenwerft sollte zwischen dem bereits ausgebauten, beengten Leystapel und der großzügiger bemessenen Promenadenstraße im Norden der Trankgassenachse vermitteln. Auf der Stadtseite differierte die Bebauung dieser beiden Nachbarabschnitte um mehr als 20 Meter. Um dieses Maß trat das Eisenbahnverwaltungsgebäude am nördlichen Ufer gegenüber dem im Jahre 1888 umgebauten Café Rheinberg zurück, das an der Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße in den Leystapel lag.²⁶⁵ Zwischen diesen beiden äußeren Bezugspunkten nahm die uferseitig am stärksten vorragende Südostecke des Stapelhauses an der Frankenwerft, das sich dem Martinsviertel schräg vorlagerte, etwa die Mittelposition ein. Es ist anzunehmen, dass bereits in den ersten Überlegungen, die Stübben im Jahre 1891 vorgestellt hatte²⁶⁶, diese Gebäudeecke als Orientierung für die zukünftige Straßenbegrenzungslinie der Frankenwerft und die uferseitige Ausdehnung der beiderseits des Stapelhauses geplanten Neubauten gedient hatte.

Nachdem man anfangs den Vorschlag, das Stapelhaus zu erhalten, mit einer gewissen Vorsicht ins Gespräch gebracht hatte, gewann der Gedanke im Laufe der 1890er Jahre mit einem zunehmenden Interesse an den Nutzungspotenzialen des historischen Gebäudes an Überzeugungskraft. Angesichts der extremen Raumnot der stetig wachsenden städtischen Dienststellen war zunächst die Verwendung für eine Reihe von verwaltungseigenen Zwecken in Betracht gezogen worden. Jedoch brachten auch diverse Kölner Vereine, die bislang unter beengtesten altstädtischen Bedingungen untergebracht waren, ihren Wunsch vor, den Altbau als Vereinsheim zu übernehmen.²⁶⁷ Im Laufe des Jahres 1897 kristallisierte sich innerhalb der Verwaltung und bei den beteiligten politischen Fachgremien die Auffassung heraus, das zukünftig in eine hervorragende Flusslage gelangende Gebäude der breiteren Öffentlichkeit „als Museum, Gesellschaftshaus, Festhalle, kleiner Gürzenich oder dergleichen“²⁶⁸ zugänglich zu machen. Die lange offene Frage, was mit dem Stapelhaus geschehen solle, hat offensichtlich dazu beigetragen, dass sich die detaillierte Planung für die Frankenwerft und die auf ihrer Stadtseite gelegenen Areale relativ lange hinausgezögert hat. Erst im Jahre 1897, als die Planungen für das nördliche Uferdrittel bereits abgeschlossen waren und die Eröffnung des neuen Hafens für das folgende Jahr in Aussicht stand, ist eine intensive Beschäftigung mit den städtebaulichen Dispositio-

264 St.V. vom 26.8.1897: Benennung der Rheinuferstraße.

265 Siehe Kap. 3.1.8.

266 Siehe Kap. 3.2.3.

267 Der Kölner Oberbürgermeister gab bei der Vorstellung des endgültigen Nutzungskonzeptes für das Stapelhaus einen detaillierten Überblick über die vorher in Erwägung gezogenen Nutzungen (St.V. vom 13.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke).

268 Stübben in: St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft.

nen für die Frankenwerft belegbar.²⁶⁹ Am 10. Februar 1898 wurde der daraus resultierende Fluchtlinienplan für die Frankenwerft und ihre stadtseitige Umgebung²⁷⁰ (Abb. 57) den Stadtverordneten zur Genehmigung vorgelegt.²⁷¹ Dies geschah in öffentlicher Sitzung, sodass in diesem Fall die Planungserläuterungen Stübbens überliefert sind.

Wie Stübben berichtete, hatte er anfangs gemeinsam mit den Mitgliedern der Baukommission den Versuch unternommen, die durch die Refinanzierungsaufgaben stark verdichtete Blockformation auf der Nordseite des Stapelhauses²⁷² aufzuwerten. Deshalb hatte man in Erwägung gezogen, das in der Achse der Bischofsgartenstraße stehende, „vom Dom aus sehr hübsch aussehende“²⁷³ Tor der preußischen Kehlbefestigung (siehe Abb. 23) als ‚point de vue‘ stehen zu lassen. Dem mit der stadtseitigen Front der beiden Neubaublöcke fluchtenden Tor²⁷⁴ sollte durch das Abschrägen der inneren Ecken der beiden Neubaufelder ein platzartiger Rahmen zugestanden werden. Durch die Aussicht auf einen öffentlichen beziehungsweise festlichen Verwendungszweck des Stapelhauses haben sich die Prioritäten dann verändert. In einer Verbindung von Freilegungsambitionen und Repräsentationsbedürfnissen wurde dem Stapelhaus nun deutlich mehr Freiraum zugestanden als zuvor. Stübben begründete dies damit, dass der Altbau „nicht so schmucklos zwischen den großen Neubauten, die dort unzweifelhaft würden errichtet werden“, stehen bleiben könne, sondern ihm eine „ziemlich geräumige Insel“²⁷⁵ zugeordnet werden solle. So wies die Planung dem Stapelhaus im Norden jetzt die Hälfte des bislang an der Stelle des Hauptsteueramtes geplanten Neubaublocks als Freifläche zu (Abb. 58). Auch auf der Südseite wurde dem Stapelhaus der größere Teil des durch den bevorstehenden Abriss des Lagerhauses Ahren erweiterten Fischmarktes als Grünfläche zugeordnet. Ebenfalls sollte die stromseitige Front von einer schmalen Grünzone begleitet werden, die die vortretende Gebäudeecke des Stapelhauses um zwei Meter überschritt. Auf beiden Seiten trat die Straßenbegrenzungslinie vor den benachbarten Neubauten wieder um dieses Maß zurück. Da die Erweiterung der Freiflächen des Stapelhauses insbesondere auf der Nordseite mit einer deutlichen Reduzierung der verwertbaren Baustellen verbunden war, wurde das Projekt zum Erhalt des Bischofsgartentors wieder verworfen.

So definierten die Fluchtlinien im Norden des Stapelhauses zwischen der neuen Uferstraße und dem mit einer Breite von zwölf Metern festgelegten Straßenzug Am Bollwerk – Am Frankenturm nun zwei kompakte Neubaublöcke mit einer Tiefe von etwa 30 Metern, die sich von der verlängerten Großen Neugasse bis zur Dombrücke erstrecken sollten. Die attraktive Rheinlage und die zentralen Standort-

269 Einen Hinweis auf die Erstellung der Planung gibt der Bearbeitungsvermerk vom 9. Oktober 1897 auf dem Fluchtlinienplan Nr. 542.

270 „Fluchtlinienplan betreffend das Frankenwerft und die benachbarten Straßen“, Nr. 542, endgültig festgestellt am 14. Januar 1899.

271 St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft. Die folgenden Ausführungen beziehen sich im Wesentlichen auf die von Stübben in dieser Sitzung vorgetragene Erläuterungen.

272 Siehe Kap. 3.2.3.

273 St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft.

274 Zur Lage des Tores innerhalb der geplanten Neubaufelder siehe die dem Fluchtlinienplan Nr. 542 zugrunde liegende Katasterunterlage.

275 St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft.

bedingungen ließen hier im Verbund mit den guten Baustellenzuschnitten und der bauordnungsrechtlich zulässigen Maximalausnutzung eine problemlose Vermarktung für die Errichtung von Geschäfts- und Wohnhäusern in geschlossener Bauweise erwarten. Somit schien das Ziel, Einkünfte aus den Baulandverkäufen zu erwirtschaften und gleichzeitig eine zeitgemäße bauliche Schließung des Uferlandes zu erreichen, relativ schnell umsetzbar zu sein.

Die Verhältnisse im Süden des Stapelhauses waren komplizierter. Zwischen der Friedrich-Wilhelm-Straße und der bis zum Ufer verlängerten Lintgasse sollte die neue Uferstraße bis auf einige Meter an die alte Hafengasse herantreten. Die Höhenlage dieser auf der Rückseite des Zollhafengeländes verlaufenden Gasse war mit dem früheren Zustand am benachbarten Leystapel vergleichbar. Gegenüber dem neuen Niveau der Uferstraße geriet die Hafengasse in Zukunft in eine eklatante Tieflage von bis zu 1,3 Metern. Ein weiteres Problem stellte die letzte stromseitige Gebäudezeile des südlichen Martinsviertels dar, die sich auf der Stadtseite der Hafengasse befand (siehe Abb. 5). Die meisten Häuser der schmalen, voll überbauten Gebäudereihe, die lediglich von der engen Salzgasse und einigen Gängen durchbrochen wurde, wandten ihre Hauptfronten dem höher gelegenen Buttermarkt zu, während sich ihre Rückseiten mit den Zugängen zu den Untergeschossen und etlichen zu den Hauptgeschossen führenden Treppenvorbauten an der Hafengasse befanden²⁷⁶ (siehe Abb. 8). Von Anfang an war evident, dass die dicht gedrängten Giebelhäuser mit ihren verspringenden Fluchten, uneinheitlichen Umrisslinien und vernachlässigten Putzfronten (Abb. 59) an der neuen Rheinuferstraße keine adäquates Erscheinungsbild abgaben. Zudem erfüllten sie mit ihrem schlechten baulichen Zustand und einer extrem hohen Anzahl kleinster Wohnungen²⁷⁷ all die schon beschriebenen Kriterien, die aus der zeitgenössischen Sicht dringend einer grundlegenden Erneuerung des Baubestandes bedurften.²⁷⁸

Schon im Zuge der vorangehenden Ausbauplanung war man davon ausgegangen, dass die komplexe Problemlage nur durch eine radikale Neubebauung der Grundstücke gelöst werden könne.²⁷⁹ Der Fluchtlinienplan brachte diese Umstrukturierungsmaßnahme nun in eine verbindliche Form. Zwischen der schon früher festgesetzten, begradigten Flucht am rückwärtigen Buttermarkt und der Gehwegkante der Uferstraße wurden zwei langgestreckte Baufelder definiert, die unter Einbeziehung der Hafengasse und des bis zur Uferstraße reichenden Vorlandstreifens über eine einheitliche Bautiefe von 21 Metern verfügten (Abb. 60). Sie sollten lediglich von der beträchtlich aufgeweiteten Salzgasse²⁸⁰ voneinander getrennt werden und auch an ihren äußeren Schmalseiten gegenüber den vorhandenen Gebäudefluchten zurücktreten. Die stringente Überplanung der historischen Gebäudezeilen ein-

276 Nur wenige der Grundstücke waren mit zwei rückwärtig aneinanderstoßenden Gebäuden bebaut. In diesem Falle verfügten die Häuser an der Hafengasse über eine eigene Hausnummer.

277 Siehe hierzu die zeitgenössischen Angaben über die zum Teil extrem hohe Zahl der Haushalte pro Gebäude (Buttermarkt, gerade Hausnummern; Hafengasse) in den Kölner Adressbüchern (GA).

278 Siehe Kap. 3.3.1.

279 Siehe Kap. 3.2.3.

280 Der Fluchtlinienplan Nr. 542 setzte hier eine neue Breite von acht Metern fest. Bei dieser Gelegenheit wurde auch für den bis zum Heumarkt führenden Teil der Salzgasse eine Aufweitung auf fünf Meter beschlossen.

schließlich ihrer durch die alten Gänge gegebenen Eigenheiten zielte auf die Errichtung einer Neubaureihe ab, die in ihrer Erschließung, Höhenentwicklung und Uferwirkung der im Norden des Stapelhauses geplanten Bebauung vergleichbar war. Wie Stübbens damaligen Erklärungen zu entnehmen ist, stand außer Frage, dass die bauliche Erneuerung entlang dieses Teils der neuen Uferstraße nicht nur im allgemeinen städtischen Interesse geboten sei, sondern auch den privaten Eigentümern entgegenkommen werde. Denn diese erhielten durch den Ankauf des Vorlandes die Gelegenheit, ihre bisher zwischen zwölf und 15 Meter tiefen Grundstücke um ein Drittel zu erweitern und „diese bisher höchst unschöne Bebauung“ durch „bessere Gebäude“²⁸¹ an der neuen Uferstraße zu ersetzen. Allerdings stellte die Bauverwaltung von vornherein in Rechnung, dass hier perspektivisch ein längerer Zeitraum für die Realisierung – und letztlich auch für die Erwirtschaftung der Einkünfte aus dem Straßen- und Vorlandverkauf – anzusetzen sei, da sie von der Bereitschaft der Hauseigentümer abhängig war.²⁸²

Auf der Basis der schon erwähnten Entscheidung, die Uferzone der Frankenwerft in Gänze bis zu der genehmigten Uferlinie zu erweitern, erfuhr das Gesamtprofil nun eine neue Aufteilung. Zwischen der stadtseitigen Straßenbegrenzungslinie, die sich entlang des Stapelhausgrundstückes leicht verengte, und der durch den Landpfeiler der Dombrücke vorgegebenen Innenseite der Werftzone stand jetzt für den Ausbau der Uferstraße eine Gesamtbreite von 20 Metern zur Verfügung. Diese musste die durch die geplante elektrische Straßenbahn vorgegebene Fahrbahnbreite von 12,75 Metern berücksichtigen. Im Interesse der publikumswirksamen Nutzung des Stapelhauses hat man damals auf der Stadtseite einen breiten Gehweg konzipiert, der genügend Raum für eine durchgehende Reihe schattenspendender Bäume bot. Dafür wurde auf eine Trennung zwischen der Fahrbahn und der gleisführenden Werftzone verzichtet, die lediglich durch einen niedrigen Randstein voneinander geschieden wurden. Grundsätzlich zeugt diese Abweichung von dem früher auch in diesem Abschnitt verfolgten Separationsprinzip²⁸³ von dem Bestreben, der Frankenwerft in Abstimmung mit ihren spezifischen Bedingungen auf der Stadtseite mehr Großzügigkeit zuteil werden zu lassen. Dafür nahm man die Individualisierung dieses Abschnittes innerhalb der altstädtischen Uferstraße in Kauf. Darüber hinaus umfasste die damalige Fluchtlinienplanung auch die planungsrechtliche Sicherung des Standortes für ein elektrisches Abwasserpumpwerk, das unterhalb der Dombrückenrampe platziert werden sollte.²⁸⁴

In dieser Form genehmigten die Kölner Stadtverordneten in ihrer Sitzung am 10. Februar 1898 den Fluchtlinienplan für die Frankenwerft. Damit gelangte die Planung an die Öffentlichkeit. Sofort formierte sich der erbitterte Widerstand der Hauseigentümer des nördlichen Martinsviertels, die nach der langen Benachteiligung durch die Hafenanlagen und Festungsmauern ihre Ansprüche auf eine Teil-

281 St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft.

282 So bemerkte Stübben: „Die Hafengasse selbst werde allmählich verschwinden zum Vorteil der Grundbesitzer und der Stadt.“ (St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft).

283 Siehe Kap. 3.1.6.

284 Siehe zu den Erfordernissen des neuen Kölner Kanalnetzes, das in Hoch- und Tiefgebiete aufgeteilt wurde und die Zwischenschaltung dieser Pumpstation zur gemeinsamen Ableitung der Abwässer nach Norden notwendig machte: Steuernagel 1915, S. 277-278.

habe an den Vorteilen der bevorstehenden Uferveränderungen reklamierten.²⁸⁵ Sie sprachen sich massiv gegen die geplanten Baufelder im Norden des Stapelhauses aus, da „grade die Bürger des östlichen Stadtteils wohl Anspruch darauf hätten, daß ihnen ein durch schöne Anlagen angenehmes Gelände zur Erholung geschaffen würde, weil der Osten in dieser Hinsicht recht stiefmütterlich bedacht ist.“²⁸⁶ Insbesondere die Anlieger an den Straßen Am Bollwerk und Am Frankenturm, die in den hier im Inneren und Äußeren aufwendig ausgestatteten Bürgerhäusern des 17. und 18. Jahrhunderts etliche Traditionsgaststätten betrieben²⁸⁷ (siehe Abb. 11), hofften darauf, bei einem Verzicht auf die geplante Uferandbebauung von der direkten und wertsteigernden Rheinlage zu profitieren. Deshalb forderten sie auf der Stromseite ihrer voll überbauten Grundstücke eine Erweiterung der Grundflächen ein, die die Errichtung moderner Neubauten erleichtern und „zur Verschönerung der Rheinfront“²⁸⁸ beitragen könnten.

Während sich die Verwaltung im Laufe des Jahres 1898 mit den Einsprüchen der Bürger auseinandersetzte, konkretisierten sich die Nutzungsvorstellungen für das Stapelhaus.²⁸⁹ Die oberen Räumlichkeiten sollten für die Unterbringung des Naturhistorischen Museums der Stadt Köln bereitgestellt werden. Im Erdgeschoss plante man die Einrichtung eines gehobenen Gastwirtschaftsbetriebes, der auf der im Norden vorgesehenen Freifläche durch einen Konzertgarten ergänzt werden sollte. In diesem Kontext fand auf der städtischen Ebene ein beeindruckendes Umdenken statt. Als den Stadtverordneten im Oktober 1898 das Nutzungskonzept für das Stapelhaus zur Entscheidung vorgelegt wurde, empfahl Oberbürgermeister Wilhelm Becker dem Kollegium in Übereinstimmung mit sämtlichen beteiligten Fachkommissionen, „von dem Verkauf der beiden Baublöcke, die unterhalb des Hansahauses lägen, zur Zeit Abstand zu nehmen und den einen Baublock, und zwar den zunächst liegenden, zu einer öffentlichen Anlage umzugestalten, damit auch der minder begüterte Teil der Mitbürger an den im Restaurationsgarten zu gebenden Concerten unentgeltlich Anteil haben könne, und den zweiten Baublock für die Kinder dieser ganzen Stadtgegend in einen Kinderspielplatz umzuwandeln.“²⁹⁰ Der vorläufige Charakter dieses Vorschlages war den auf diesen beiden Baublöcken ruhenden finanziellen Verpflichtungen geschuldet, wobei man damals hoffte, für diese Probleme alternative Lösungen finden zu können. Deshalb sah eine in dieser Sitzung zur Veranschaulichung präsentierte Skizze des damaligen Gartendirektors Adolf Kowallek zunächst nur eine einfache Begrünung für die öffentlichen Freiflächen vor. Der Beschlussvorschlag stieß bei der Mehrheit der Stadtverordneten auf

285 Die Proteste kamen in Leserbriefen, in Eingaben an den Oberbürgermeister und als Einsprüche im Rahmen der im Sommer des Jahres 1898 stattfindenden Offenlage des Fluchtlinienplanes zum Ausdruck. Siehe hierzu: LocA vom 17.2.1898: Die Feststellung der Fluchtlinie Frankenwerft; LocA vom 6.3.1898: Durchführung der Zollstraße, Mühlengasse und Großen Neugasse; KStA vom 21.7.1898: Bebauungsplan Frankenwerft; St.V. vom 13. u. 20.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke; St.V. vom 20.10.1898: Aenderung der Fluchtlinien unterhalb des Hansahauses.

286 KStA vom 21.7.1898: Bebauungsplan Frankenwerft.

287 Macherey 1921, S. 17, 88 u. 95-96; Vogts 1966, Bd.2, S. 753 u. 762.

288 Zitiert vom Beigeordneten Minten in: St.V. vom 20.10.1898: Aenderung der Fluchtlinien unterhalb des Hansahauses.

289 Zu Folgendem siehe: St.V. vom 13. u. 20.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke.

290 St.V. vom 13.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke.

eine positive Resonanz. Dabei ist den Diskussionsbeiträgen zu entnehmen, dass neben der Anerkennung der vom Oberbürgermeister ins Feld geführten sozialen und stadthygienischen Anliegen auch der Wunsch nach einer insgesamt großzügigeren Aufwertung dieses Uferabschnittes bestand. Dies schlug sich in der ausdrücklichen Aufforderung an den Gartendirektor nieder, dem aus damaliger Sicht mit Repräsentationsansprüchen kaum vereinbaren Kinderspielplatz nur einen Teil der Grünanlage im Norden der Bischofsgartenstraße einzuräumen und den Spielplatz durch entsprechende Pflanzungen den Einblicken der Straßenpassanten zu entziehen. Am 20. Oktober 1898 genehmigten die Stadtverordneten den Verzicht auf die beiden Baublöcke in Norden des Stapelhauses zugunsten von öffentlichen Grünflächen.²⁹¹

Im Vorfeld dieser Beratung hatte man sich auch mit den Forderungen der Grundstückseigentümer an den Straßen Am Bollwerk und Am Frankenturm auseinandergesetzt. Deren Wunsch nach einer Vergrößerung der Bauflächen erhielt durch die beabsichtigte Preisgabe der Uferstrandbebauung jetzt einen besonderen Nachdruck, zumal die historischen Gebäude in Zukunft in den direkten Sichtbereich der Uferstraße fallen sollten. Der Stadtverordnete Theodor Kyll brachte die damals allgemein herrschende Auffassung zum Ausdruck, dass „die Häuserreihe [...] jetzt keinen so schönen Anblick gewähre“²⁹² und sich dieser Teil der Stadtfrent hoffentlich schon in wenigen Jahren durch eine intensive Neubautätigkeit zum Besseren gewandelt haben werde. Die für Fluchtlinienfragen zuständige Baukommission schloss sich dieser Meinung an. Auf ihre Empfehlung hin beschlossen die Stadtverordneten gemeinsam mit dem Verzicht auf die uferseitige Randbebauung eine bis zu drei Meter in den Straßenraum vorgeschobene neue Fluchtlinie für die Häuser Am Bollwerk und Am Frankenturm.²⁹³

3.4.4 Hafenfrent und Stadtfrent. Die damaligen Neuformulierungsziele für das altstädtische Uferbild im Vergleich

Stübben und Henrici hatten bereits im Rahmen des Stadterweiterungswettbewerbs die Chance erkannt, die durch die Verlagerung der Kölner Hafeneinrichtungen am altstädtischen Ufer frei werdenden Areale zu einer `Verschönerung der Rheinfacade´ nutzen zu können. Im Jahre 1880 war noch nicht absehbar, dass sich der neue Verkehrshafen einmal dem südlichen Drittel des altstädtischen Ufers vorlagern und damit die architektonische Ausgestaltung dieser neu definierten Flussfrent eine besondere Herausforderung darstellen würde. Mit den bis zur Hafeneröffnung im Jahre 1898 errichteten Hochbauten ist der erste Schritt einer Neuformulierung der altstädtischen Stromfrent vollzogen

291 St.V. vom 20.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke; siehe die entsprechende Änderung der Eintragungen in dem Fluchtlinienplan Nr. 542.

292 St.V. vom 20.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke.

293 St.V. vom 20.10.1898: Änderung der Fluchtlinien unterhalb des Hansahauses; siehe die Änderungen im Fluchtlinienplan Nr. 542. Die Erweiterung der Baugrundstücke setzte im Süden an dem Gebäude Am Bollwerk 7, also kurz hinter der Einmündung der Mühlengasse, an. Bis zur Großen Neugasse blieben die Erweiterungen allerdings gering. Erst zwischen der Großen Neugasse und der auf der Südseite der Dombrückenrampe gelegenen Straße Frankenplatz erreichten die Aufweitungen eine Tiefe von etwa drei Metern. Um unter diesen Voraussetzungen die geplante Straßenbreite Am Bollwerk – Am Frankenturm aufrecht erhalten zu können, wurde die stadtseitige Grenze der öffentlichen Grünflächen gegenüber derjenigen der zuvor geplanten Baufelder entsprechend zurückgenommen.

worden. Die in der zweiten Hälfte der 1890er Jahre zu einem Ende kommenden Konversionsplanungen für die nördliche Hälfte des Kölner Altstadtufers haben die zweite Phase der Umwandlung des Kölner Ufers vorbereitet. Dies soll zum Anlass für einen kurzen Vergleich und eine Zwischenbilanz genommen werden.

Die Hochbauten des neuen Rheinauhafens, die Lager-, Speditions-, Verwaltungs- und technischen Zwecken dienten, sind in Anordnung und Größe primär funktionalen Gesichtspunkten gefolgt, jedoch erfüllten sie zugleich repräsentative Bedürfnisse der Stadt. Mit Rücksicht auf den Eingriff „in die Rheinansicht unserer Stadt, in das seit dem Mittelalter berühmteste und auch in der Gegenwart bedeutendste Stadtpanorama Deutschlands“²⁹⁴ ist bei der äußeren Gestaltung dieser Nutzbauten ein erhöhter Aufwand betrieben worden.²⁹⁵ Die auf der Stromseite der Halbinsel geplanten monumentalen Lagerhallen des Zollhafens sowie das neue, auf der Inselfspitze vorgesehene Hauptzollamt haben damals aufgrund ihrer exponierten Lage besondere Aufmerksamkeit erfahren. Für diese Bauten wurde im Jahre 1893 eigens ein Fassadenwettbewerb unter Kölner Architekten ausgelobt, in dem die Verwendung echter Baustoffe und mittelalterlicher Formen zur Bedingung gemacht wurde. Auch die sonstigen Hochbauten des Hafens wurden mit größter Sorgfalt ausgeführt. So stellte die Stadt im Interesse der architektonischen Qualitätssicherung auch die Speditionsschuppen und Werfthallen in Eigenregie her und vermietete sie an die Privatunternehmen. Unter Stübbens Oberleitung entstand hier in unmittelbarer Flussnachbarschaft ein modernsten technischen Kriterien entsprechendes Bauensemble, dessen äußere Erscheinung mit Elementen der Romanik, Gotik und Frührenaissance auf Formen aus Kölns wirtschaftlicher Blütezeit zurückgriff (Abb. 61). Ihm wurde damals voller Stolz attestiert, dank der städtischen Gestaltungsbemühungen „einen ungewöhnlich einheitlichen u. zugleich grossartigen, auch architektonisch befriedigenden Eindruck“ zu erzeugen.²⁹⁶

Bei den Planungen für die baulichen Veränderungen an den bisher von Hafen- und Schieneneinrichtungen in Anspruch genommenen Uferpartien waren die Aufgabenstellung und die Voraussetzungen von Grund auf andere als bei der in einem Zuge durchgeführten kommunalen Hafenausbaumaßnahme. Hier ging es um die Ausbildung einer modernen Stadtfront, deren Umsetzung im Wesentlichen der privaten Bautätigkeit überlassen werden sollte. Dabei waren zahlreiche Rücksichten auf die unregelmäßigen Raumkanten auf der Stadtseite, auf Gebäudefixpunkte auf der Innenseite der neuen Uferstraße sowie auf die Verlängerung des engmaschigen altstädtischen Straßensystems zu nehmen. Darüber hinaus galt es, einige herausragende kirchliche und profane Monumentalbauten in die Planung zu integrieren. Von besonderer Bedeutung waren die von vornherein gegebenen strukturellen und lagebedingten Unterschiede. An großen Teilen der zentral gelegenen Frankenwerft sollte nach

294 Stübben in seiner Rede aus Anlass der Einweihung der Hafenanlagen (Hafen- und Werftanlagen in Köln 1898, S. 247).

295 Siehe unter anderem: Hafenhochbauten Köln 1893; Hafen- und Werftanlagen in Köln 1898, S. 247; Hafen- und Werftanlagen zu Köln 1898, S. 269-270; Krings 1990, S. 4-6; Klein-Meynen 1996, S. 64 u. 117; Precht von Taboritzki 1999, S. 10-12 u. 16; Krings 2011, S. 9-10; Schäfke 2012, S. 132. Besonders detailliert befasste sich Nicole Bilstein mit diesen Aspekten: Bilstein 2009, S. 72-79.

296 Hafen- und Werftanlagen zu Köln 1898, S. 270.

dem Abriss der Zollhafenbauten, von dem lediglich das Stapelhaus ausgenommen war, der aus der zeitgenössischen Sicht obsoleter Baubestand des historischen Martinsviertels zutage treten. Im Norden der Dombrücke handelte es sich um eine Uferanlage, die ihre industriell und gewerblich durchmischte Prägung vor allem während des 19. Jahrhunderts erfahren hatte und in ihrer südlichen Uferzone von dem großen Eisenbahnverwaltungsgebäude beherrscht wurde.

Der auf den stadteigenen Ufergrundstücken lastende Verwertungsdruck sowie der am nördlichen Ufer bestehende Bauanspruch der Staatlichen Eisenbahn haben den Fokus schon früh auf die an der neuen Uferstraße möglichen Neubauf Flächen und die daraus für einen Verkauf zu generierenden Baustellen gerichtet. Der städtebauliche Wunsch nach einer würdigen architektonischen Neufassung der Uferfront und wirtschaftliche Interessen waren daher eng miteinander verbunden. Die Abwägung, unter welchen Bedingungen die Eigentümer beziehungsweise potenzielle Bauherren an diesen beiden Uferabschnitten durch Neubauten möglichst zügig zu einer repräsentativen Aufwertung beitragen würden, hat dabei eine entscheidende Rolle gespielt. Als wichtiges Kriterium erwies sich des Weiteren der markante Wechsel der Uferstraße von dem räumlich engeren Abschnitt an der Frankenwerft zu der großzügigen Promenadenstraße am altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer, in deren Ausformung bereits seit Beginn ihrer Planung eine Orientierung zu dem anschließenden Neustadtufer angelegt war. Kennzeichnend ist, dass es unter diesen Voraussetzungen vor der nördlichen Altstadt Hälfte nicht zu einer einheitlichen Bebauungskonzeption kam, sondern zur Neudefinition von zwei in Bezug auf ihre Nutzung und ihren Charakter verschiedenen 'Uferlagen'.

Konstituierend für die Formulierung der baulichen Zielsetzungen am altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer war die Einigung mit dem Eisenbahnfiskus über eine Bebauung der bis zur Kirche St. Kunibert reichenden Neubauterrains mit besonders großzügigen Villen. Mit dem freistehenden zweigeschossigen Wohngebäude wählte man eine nicht altstadtspezifische Bauweise und einen Gebäudetypus, der sich in Köln außerhalb der Altstadt etabliert hatte. Er schien geeignet zu sein, diesen Teil des altstädtischen Ufers für eine großbürgerliche Bauherrenklientel als Wohnstandort attraktiv werden zu lassen. Es ist anzunehmen, dass sich der Eisenbahnfiskus durch die günstigen Vermarktungschancen seiner Liegenschaften von diesem Nutzungskonzept überzeugen ließ und zu den vertraglichen Garantien sowie deren bauordnungsrechtlicher Absicherung bereit war. Die beabsichtigte Komplettierung durch anspruchsvolle Wohnhäuser in geschlossener Bauweise auf einigen mindergenutzten Ufergrundstücken sowie auf dem Areal der ehemaligen Thürmchensbastion versprach, den großzügigen Wohncharakter bis zur Ringstraßeneinmündung vervollständigen zu können. Damit stand auch in baulicher Hinsicht eine Angleichung an das neustädtische Ufer in Aussicht. Im Zuge der endgültigen Planung gelang es, den Straßenraum dieses Uferabschnittes auf der Innenseite durch weitere Baumreihen und durch Grünzonen aufzuwerten und so die Standortvorteile der durch die Flusslage privilegierten Baugrundstücke am altstädtischen Ufer zusätzlich zu erhöhen. Trotz dieser aufwendigen Maßnahmen blieb der Vermarktungsdruck bei den städtischen Baustellen vorherrschend. Dies hat die enge Einbindung des historischen Kunibertstürmchens in seine neue Umgebungsbebauung bedingt. Allerdings mag dabei auch der Wunsch mitgespielt haben, das auf eine großartig inszenierte Einmündung der Ringstraße in die Uferstraße hin orientierte Gesamtkonzept nicht durch einen zu starken, auf die histo-

rische Grenze der Stadt verweisenden Akzent zu stören. Wirtschaftliche Gründe waren darüber hinaus mit dafür verantwortlich, dass die von Kritikern angemahnte Reduzierung der städtischen Bauflächen im Südosten der Kunibertskirche in den politischen Gremien kein Gehör gefunden haben. Daran lässt sich die frühere Zeitstellung dieser Planungen gegenüber den Dispositionen für die Frankenwerft erkennen, wo man sich nur wenige Jahre später von den Zwängen, möglichst hohe Baulanderträge zu erwirtschaften, löste.

An der Frankenwerft war bereits im Zuge der zurückliegenden Ausbauplanung der Vorschlag gemacht worden, die Fronten des Martinsviertels beiderseits des Stapelhauses einer grundlegenden Erneuerung zu unterziehen. Man rechnete in dieser zentralen Uferlage von Anfang an weniger mit einer Cityorientierten Bauentwicklung, sondern mit der Entstehung einer gemäßigten urbanen Nutzungsstruktur in Form von Wohn- und Geschäftshäusern in geschlossener Bauweise. Die Realisierung der maximal zulässigen Gebäudehöhen, die zugleich einen wichtigen Anreiz für moderne Neubauvorhaben bildete, wurde dabei selbstverständlich vorausgesetzt. Im Süden des Stapelhauses sollte der Wandel durch die Überformung der kleinteiligen und alten Bebauung an der zurückliegenden Hafengasse durch höhere und bis zur Uferstraße reichende Ersatzbauten vollzogen werden. Im Norden waren unmittelbar im Anschluss an das Stapelhaus Neubauzeilen vorgesehen, die bis zur Dombrücke reichen und eine bis auf das Äußerste optimierte Ausnutzung der städtischen Baulandreserven gewährleisten sollten. Indem man dem mittlerweile für eine öffentliche Nutzung vorgesehenen Stapelhaus im Zuge der endgültigen Planung größere Freiflächen zugestand, die zulasten eines Teils der städtischen Baustellen gingen, wurde ein erstes Zeichen zugunsten einer größeren Würdigung des historischen Altbaus und seiner bürgernahen Verwendung gesetzt. Auch die jetzt vorgenommene Projektierung eines breiten, baumbestandenen Gehwegs auf der Innenseite der Uferstraße ist in diesem Kontext zu sehen.

Dementsprechend sah die Anfang 1898 vorgestellte Fluchtlinienplanung (siehe Abb. 57) vor, dem alten Martinsviertel straff organisierte Neubauzeilen vorzublenzen, die in ihrer Mitte das denkmalhaft freigestellte Stapelhaus aufnehmen sollten. Der auf diesem Planungsstand basierende Schauplan der 1898 publizierten Hafenfestschrift (siehe Abb. 58) gab darüber hinaus Auskunft, welche städtischen Vorstellungen über die weitere Entwicklung im Umfeld der zuvor bereits auf die Initiative der Kirchengemeinde von Groß St. Martin hin teilfreigelegten Ostteile der Kirche bestanden. Entlang der Mauthgasse waren weitere Gebäudeabriss beabsichtigt, während die Eckbereiche an der Lintgasse und an der Zollstraße im Rahmen der bereits im Jahre 1889 definierten Fluchtlinien baulich neu gefasst werden sollten. Entsprechend war am Fischmarkt an der Stelle der alten, vor die Front tretenden Giebelhäuser eine bis zur Lintgasse reichende Neubebauung vorgesehen, die den in Zukunft über die südlichen Gartenanlagen des Stapelhauses hinweg weithin sichtbaren Chorpartien der Kirche einen modernen Rahmen geben sollte.

Mit dem von den Bewohnern des Martinsviertels angestoßenen Verzicht auf die nördliche Randbebauung trat Ende des Jahres 1898 eine bemerkenswerte Lösung aus den ökonomischen Zwängen ein, die besonders die Planung für die Frankenwerft seit den ersten Überlegungen geleitet hatten. Auch die Bereicherung der Rheinuferstraße um Grünanlagen, die sich mit ihrem Freiflächenangebot

an die breite Bevölkerung wenden sollte, zeugt von einem enormen Entwicklungsschub. Die zeitgenössisch tief verankerte Überzeugung, dass die hinter den geplanten Grünflächen gelegenen Bauten des Martinsviertels zu minderwertig wären, um das Stadtbild an der neuen Rheinuferstraße würdig zu vertreten, blieb jedoch bestehen. So war es aus der damaligen Sicht nur konsequent, dass das Neubaideal im Konsens mit den von den dortigen Anliegern bekundeten Bauinteressen auf die Gebäudezeile an dem Straßenzug Am Bollwerk – Am Frankenturm übertragen wurde. Somit blieb das grundlegende Ziel, die Spuren des alten Handelsviertels entlang der neuen Uferstraße weitgehend zu beseitigen, aufrechterhalten. Dem Stapelhaus und dem aus seinem historischen Kontext gelösten Trikonchos von Groß St. Martin blieb dabei die Aufgabe überlassen, zitathaft auf das alte Köln zu verweisen.

Wenn es einen die beiden unterschiedlich angelegten Konzeptionen an der nördlichen Hälfte des Kölner Altstadtufers einigenden Grundgedanken gab, dann lässt er sich in dem Bestreben finden, an dem von überkommenen und heterogenen Altstadtstrukturen gekennzeichneten Uferrand eine stringente Ordnung herzustellen. Dies sollte in Form einer modernen, also einer dem zeitgenössischen Ideal des Historismus verpflichteten Architektur erfolgen. Die Erwartungen richteten sich damals an diesen beiden Uferteilen auf eine kleinteilig orientierte und rasch greifende private Bautätigkeit. Größere öffentliche oder private Bauvorhaben waren nicht vorgesehen. Erst im Laufe der nächsten Jahre sollte sich erweisen, wie tragfähig diese Ansätze unter realen Bedingungen waren.

4 Die Fertigstellung der altstädtischen Straßen- und Werftbauten und ihre späteren Ergänzungen

4.1 Die linksrheinischen Uferumbauten im Überblick

Bis zu dieser Stelle der vorliegenden Arbeit sind bereits etliche Ausführungsschritte des gewaltigen Kölner Uferumrüstungsprojektes angesprochen worden. Die Zug um Zug am linken Ufer vorgenommenen Umbauten und der Hafenausbau bildeten die Voraussetzung und den Rahmen für die Realisierung der noch ausstehenden Straßen- und Werftausbauten vor der alten Stadt. Um letztere besser in den Gesamtkontext einordnen zu können, soll die Entwicklung der linksrheinischen Uferveränderungen in der Folge noch einmal zusammengefasst werden.

Im Prinzip waren die Umgestaltungen des linken Kölner Ufers seit dem Jahre 1886, als man mit der Erweiterung und dem Ausbau der Zone vor dem Leystapel, am südlichen Zollhafenkai und an der Werftstrecke im Norden der Dombrücke begonnen hatte, in Teilschritten stetig vorangetrieben worden. In dieser allerersten Phase hatte der Werftausbau im Norden zunächst kurz vor dem Elevator geendet.¹ Danach wurden die Ufererweiterungen bis zur Machabäerstraße ausgedehnt und im Sommer 1891 fertiggestellt.² Die Elevatoranlage wurde dabei an die in den Fluss vorgeschobene Werftkante angepasst. Als die Stadtverordneten im Juli 1891 die Planung für das gesamte Hafen- und Werftprojekt bewilligt hatten, setzte man die stromseitigen Ausbauten vor der alten Trankgassenpromenade fort. Sie betrafen die Strecke von der Achse der Machabäerstraße, ab der die Planung die Absenkung der Werftzone vorsah (siehe Abb. 55), bis zu dem damals noch bestehenden Thürmchenschafen.³ Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch die Brüstungsmauer hergestellt, die später die Passanten der zukünftigen Rheinuferpromenade gegenüber der tiefer gelegenen Werft schützen und im Armierungsfall zur Aufnahme der Verteidigungsgitter dienen sollte.⁴ Damit gelangten die Arbeiten auf der Stromseite des nördlichen altstädtischen Uferdrittels im Jahre 1896 vorerst zum Abschluss.

Im Norden des Thürmchenschafens waren die großen Ufererweiterungen, die sich über das nördliche Stadterweiterungsgebiet hinaus bis zur Frohngasse ausdehnten, im Jahre 1893 in Angriff genommen worden.⁵ Diese Ausbaustrecke mit liegender Werft, der bis zum Niederländer Tor reichenden Brüstungsmauer und der 28,5 Meter breiten Rheinuferstraße konnte im Jahre 1896 im Wesentlichen fertiggestellt werden. Zum Abschluss erhielt die Promenade der Uferstraße entsprechend der kurz zuvor geänderten Planung eine Alleepflanzung aus Lindenbäumen.⁶ Nachdem im Jahre 1895 der Thürm-

1 Siehe Kap. 3.1.8.

2 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1890/91, S. 88; 1891/92, S. 39.

3 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1892/93, S. 59.

4 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1895/96, S. 53; 1896/97, S. 52.

5 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1893/94, S. 46. Im Zuge dieser Arbeiten wurden am Neustadtufer auch die neuen Kehlbevestigungsanlagen und Schuppen für die Unterbringung der mobilen Hindernisgitter errichtet.

6 Siehe Kap. 3.4.2; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1896/97, S. 52.

chenshafen verfüllt worden war⁷, wurde auf der Flussseite des Anschlussgleises der Rheinstation das fehlende Teilstück der Werftanlagen samt Brüstungsmauer hergestellt.⁸ Hier kam nun auch die in der Achse der zukünftigen Ringstraßeneinmündung geplante Kaponniere zur Ausführung, die in die Böschungszone der zu der Werft hinabführenden Rampen einband (siehe Abb. 56). Nach dem Ankauf und dem Abriss der Thürmchensbastion wurden ab 1896 die Grünanlagen in der Mitte des Deutschen Rings ausgeführt.⁹ Im selben Jahr wurde auf beiden Seiten der begrünten Mittelpartie die von Eichen gesäumte Ringstraße hergestellt.¹⁰ Die Arbeiten mussten vorerst auf der Innenseite der zur Rheinstation führenden Gleisanlagen enden. Damit war vor dem nördlichen Altstadtufer sowie im Bereich der Ringstraßeneinmündung bis zum Jahre 1897 alles, was möglich war, unternommen worden, um die Endherstellung vorzubereiten. Alle weiteren Umgestaltungsmaßnahmen mussten warten, bis nach der Inbetriebnahme des neuen Rheinauhafens der nördliche Gleisanschluss entfernt werden konnte.

Im Süden hatte man im Herbst des Jahres 1891 auf der Grundlage der kurz zuvor genehmigten Gesamtplanung mit dem Ausbau des Rheinauhafens begonnen¹¹ (Abb. 62). Die Arbeiten konzentrierten sich zunächst auf die massiven baulichen Veränderungen der Halbinsel, auf die damit einhergehende Verbreiterung des Hafenbeckens und auf die Verschiebung der Hafeneinfahrt in Stromrichtung. Die neue Einfahrt in das Hafenbecken konnte bereits im Jahre 1894 in Gebrauch genommen werden.¹² Zwei Jahre später waren auch die mit ihr in Verbindung stehenden Umbauten auf der Stadtseite abgeschlossen.¹³ Sie führten gegenüber der vorherigen Situation (siehe Abb. 18) zu einer gravierenden Umwertung. Der einst auf der Spitze der Halbinsel gelegene Malakoffturm wurde durch eine breite Landzunge an das altstädtische Ufer angebunden. Er nahm die Hydraulik für eine neue, zur Halbinsel vermittelnde Drehbrücke auf. Diese war im Unterschied zu ihrer Vorgängerin nun für Fuhrwerk befahrbar. Sie bildete in Zukunft gemeinsam mit der auf der Südseite des Hafenbeckens gelegenen Hauptzufahrt in das Hafengebiet die altstädtische Verkehrserschließung der neuen Hafenanlagen. Der seiner ehemaligen Festungsfunktion entledigte, zinnenbekrönte Malakoffturm setzte nun auf der Landseite des neuen Hafenmundes einen weithin sichtbaren Akzent (Abb. 63).

Bis zum Jahre 1896 war die Niederlegung der Bayenbastion abgeschlossen¹⁴, mit deren Abbruch jetzt auf der Südseite der alten Stadt die Öffnung über ihre historischen Grenzen hinaus vollzogen wurde. Vertragsgemäß erhalten blieb der Bayenturm.¹⁵ Aus freien Stücken hatte sich die Stadt dazu ent-

7 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1895/96, S. 31.

8 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1896/97, S. 52.

9 Siehe Kap. 3.4.2.

10 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1895/96; S. 182; 1896/97, S. 181. Die Angaben über die Bepflanzung des Deutschen Rings mit Eichenbäumen sind einer ausführlichen Beschreibung der Kölner Ringstraßen im Kölner Stadtanzeiger von 1907 zu entnehmen. Der Artikel wird zitiert von: Meynen 1979, S. 18-21, hier S. 19; vgl. Kier/Schäfer 1994, S. 13-15, hier S. 13.

11 Stübßen 1898a, S. 57; vgl. Bilstein 2009, S. 71-72.

12 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1894/95, S. 53-54.

13 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1896/97, S. 52. Zu den Um- und Neubaumaßnahmen, die den Malakoffturm und die Drehbrücke betrafen, siehe: Stübßen 1898a, S. 59; Bauer, W. 1898b, S. 95-96; Krings 1990, S. 3; Precht von Taboritzki 1999, S. 9 u. 13; Billstein 2009, S. 79 u. 96-99; Krings 2011, S. 6.

14 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1896/97, S. 52.

15 Siehe Kap. 3.2.1.

schlossen, auch ein Stück der alten Stadtmauer, das im Westen an den Bayenturm anband, zu bewahren, in den Hafbereich zu integrieren und durch das Öffnen eines Bogens als Durchlass für die städtische Hafbahn zu nutzen. Stübben rechtfertigte diese denkmalpflegerisch motivierte Entscheidung später in der Hafenschrift damit, dass „der sichtbare und organische Zusammenhang mit der Stadtmauer die Festungsthürme in ihrer Bestimmung kennzeichnet und ihr Bild vervollständigt.“¹⁶ Dabei verschwieg er allerdings nicht, dass der Entscheidung ein längerer Abwägungsprozess vorgegangen war, da der Erhalt des historischen Mauerstücks zwangsläufig zu einer Reduzierung der die Turmanlage auf ihrer Innenseite passierenden neuen Uferstraße führte.

Mittlerweile hatte man im Süden des Bayenturms mit den bis zu 105 Meter in den Fluss reichenden Ufererweiterungen begonnen, um Raum für die sich an den neuen Verkehrshafen anschließenden Werften und die dahinter entlangführende Rheinuferstraße zu schaffen. Diese Ausbaumaßnahmen erstreckten sich zunächst bis zum Ende des südlichen Neustadtgebietes. Dort wurde das Anschlussgleis an den neuen Staatsbahnhof Köln-Bonntor über die Uferstraße hinweg auf das Werftgelände geführt. Die Werft- und Straßenausbauarbeiten konnten bis zu Beginn des Jahres 1897 zu Ende gebracht werden.¹⁷ Im Süden des Bayenturms, der früher bis nahezu an die Uferkante gereicht hatte (siehe Abb. 16) und durch die Ufererweiterungen mittlerweile fast bis an die stadtseitige Grenze der neuen Werftanlagen gerückt war (siehe Abb. 62), entstand der städtische Verschiebebahnhof. Er wickelte die Übergabe der Güter von der Staatlichen Eisenbahn an die Hafenverwaltung und umgekehrt ab. Vor dem südlichen Stadterweiterungsgebiet erhielt die 31 m breite Rheinuferstraße, die den Namen „Agrippina-Ufer“ bekam¹⁸, auf ihrer Außenseite die ihr von Beginn an zugedachte Ausstattung mit einer dreireihigen Lindenreihe, die einen Reit- und einen Gehweg aufnahm.

Bis zum Jahre 1897 wurde auch das Anschlussstück der neuen Rheinuferstraße zwischen der südlichen Ringstraßeneinmündung und dem Bayenturm hergestellt.¹⁹ Seine Fahrbahnbreite wurde derjenigen der anschließenden Bayenstraße angenähert. Die auf der Außenseite gelegene Promenade erhielt eine doppelte Lindenreihe. Dieses Teilstück der neuen Uferstraße bekam den eigenen Namen „Am Bayenturm“ zugeordnet. Die staatlich aufgegebenen Instandsetzung des Bayenturms und die historisierende Wiederherstellung der anschließenden Stadtmauerpartie erfolgten ab dem Jahre 1896 unter Stübbens Oberleitung. Die Entwurfsarbeit übernahm der städtische Architekt Adam Sesterhenn.²⁰ Die Galerie des Wehgangs und die oberen Turmräumlichkeiten wurden über eine neu errichtete Freitreppe zugänglich gemacht, die außerhalb des eingezäunten Hafengeländes in die Promena-

16 Stübben 1898b, S. 101.

17 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1895/96, S. 53; 1896/97, S. 52; Bilstein 2009, S. 72. Wie am nördlichen Neustadtufer umfassten die Arbeiten auch hier die Fertigstellung der fortifikatorischen Einrichtungen.

18 St.V. vom 26.8.1897: Benennung Rheinuferstraße

19 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1896/97, S. 53; Stübben 1898a, S. 64; St.V. vom 26.8.1897: Benennung Rheinuferstraße.

20 Zur Restaurierung des Bayenturms siehe: Bericht Gemeindeangelegenheiten 1896/97, S. 52; Stübben 1898b, S. 100-104; Haf- und Werftanlagen zu Köln 1898, S. 282, Precht von Taboritzki 1999, S. 10 u. 12-13; Bilstein 2009, S. 128.

denzone der Straße Am Bayenturm ragte (Abb. 64). Innerhalb der neu geschaffenen Gesamtkonstellation bildete nun die Ringstraßeneinmündung die entscheidende Zäsur zwischen dem breiteren Agrippina-Ufer und der schmaleren, topografisch bereits der Neustadt angehörigen Straße Am Bayenturm. Hier erinnerte das Ensemble von Bayenturm und anschließender Stadtmauer die Passanten der Uferstraße in Zukunft eindrücklich an die ehemalige Ausdehnung der historischen Stadt (Abb. 65).

Ergänzend sei erwähnt, dass die südliche Ringstraße, die bereits 1883 den Namen „Ubierring“ erhalten hatte²¹, während der 1880er Jahre zunächst mit Fahrbahnen, die sich beiderseits einer ulmenbestandenen Mittelallee erstreckten, ausgebaut worden war.²² Seit dem Jahre 1888 existierten Pläne, in Rheinnähe eine vorerst parkartig zu gestaltende, trichterförmige Erweiterung des Ubierrings vorzunehmen, um hier den Platz für die spätere Einleitung einer weiteren Rheinbrücke vorzuhalten²³ (Abb. 66). Liegenschaftliche Gründe hatten jedoch einen sofortigen Umbau verhindert, sodass der Ubierring zunächst in seiner schmalen Form Anschluss an die neu geschaffene Rheinuferstraße fand. Als sich die Grundstücksfragen im Jahre 1899 klärten, wurde sofort die geplante Umgestaltung vorgenommen.²⁴ Die nach den Plänen Adolf Kowalleks durchgeführte Begrünung der erweiterten Mittelpartie²⁵ bezog die ältere Ulmenallee ein und verlieh auch der im Süden auf die Uferstraße treffenden Ringstraße einen gewissen repräsentativen Charakter (Abb. 67). Allerdings blieb das Projekt einer Rheinquerung in der Achse des Ubierrings – unabhängig von allen weiteren Kölner Brückendiskussionen – weiterhin bestehen.²⁶ Damit behielt die südliche Ringstraßeneinmündung noch lange den Status einer Bevorratungsfläche für Verkehrszwecke bei.

Kommt man auf die im Norden und Süden der Altstadt bis zum Beginn des Jahres 1897 bereits ausgebauten Partien der neuen Uferstraße zurück, so ist kennzeichnend, dass bei den Promenadenpflanzungen bisher ausschließlich Lindenbäume verwendet worden waren. Dass Linden in der Folge auch konsequent für die Straßenbegrünung der noch fehlenden altstädtischen und äußeren Teilstücke gewählt wurden, lässt darauf schließen, dass spätestens bei den ersten Pflanzmaßnahmen die Entscheidung gefällt worden ist, der Uferstraße in ihrem Gesamtverlauf eine einheitliche Ausstattung durch eine Baumart zu geben. In den zeitgenössischen Quellen lässt sich für dieses maßgebliche Gestaltungskriterium allerdings keine Begründung finden. Aus der Rückschau lässt sich die Entscheidung vor allem als Anliegen deuten, die aufgrund von Planungszwängen unterschiedlich dimensionierten und profilierten Teilstücke der Rheinuferstraße durch dieses vereinheitlichende Element zusammenzubinden und ihren Charakter als großstädtische Durchgangsstraße zu unterstreichen. Damit

21 Kier 1979b, S. 77 u. 178.

22 Kowallek 1898, S. 95; Kier 1979b, Kartenband, Karte 12.

23 Siehe: Köln und seine Bauten 1888, Tafel 6 („Lageplan der Ring-Straße zu Köln vom Rhein zum Rhein“) u. Tafel 8 („Plan der Umgestaltung der Werft- und Hafenanlagen“ mit Eintragung der projektierten Brückentrasse im Zuge des Ubierrings). Zu der Aufweitungsplanung siehe auch: Kier 1979b, S. 76 (Anm. 182).

24 St.V. vom 12. u. 26.10.1899: Fluchtlinienplan für den Ubierring und Credit zur Verlegung der Fahrbahnen.

25 Meynen 1979, S. 161.

26 Im Jahre 1909 wurde von der Stadt Köln ein allgemeiner Entwurf für diese Brücke aufgestellt (Bauer, W. 1915b, S. 505). Das Projekt wurde jedoch zunächst nicht weiterverfolgt. Siehe zu der auch während der 1920er Jahre noch virulenten Brückenfrage im Zuge des Ubierrings: Schumacher 1923, S. 138 u. 144.

setzte sich die Uferstraße deutlich von der großen neustädtischen Ringstraße ab, wo die Wahl der Straßenbäume entsprechend der von Stübben bewusst abwechslungsreich gestalteten Abschnitte dieses Prachtboulevards variierte.²⁷

4.2 Die Umrüstung der auf der Innenseite des Hafenbeckens gelegenen Uferzone

Während ab dem Jahre 1897 mit großer Energie die Fertigstellung der technischen Einrichtungen und der Hochbauten des Rheinauhafens vorangetrieben wurde²⁸, ging man nun auch an den endgültigen Ausbau der Uferzone auf der Innenseite des Rheinauhafenbeckens. Denn die Modernisierung des alten Straßenzuges der Bayenstraße und des Holzmarktes sowie die Umrüstung der Werft für die Streckung des altstädtischen Hafengleises vom Bayentordurchlass nach Norden (siehe Abb. 62) sollten bis zur Eröffnung des Hafens zum Abschluss gebracht werden.

Mittlerweile hatten diverse Inhaber der auf der Stadtseite ansässigen Industriebetriebe den Antrag gestellt, über die Uferstraße hinweg Schienenanschlüsse an die städtische Hafenbahn gewährt zu bekommen, um auf diesem Wege eine Anbindung an das staatliche Eisenbahnnetz zu erlangen.²⁹ Diese Forderungen belegen die bis zuletzt gehegten Hoffnungen der Industrieanrainer am südlichen Altstadtufer, von der Neuorientierung der Kölner Hafensituation zu profitieren. Daraufhin entbrannte im Sommer 1897 eine heftige Kontroverse, die noch einmal die zurückliegenden Auseinandersetzungen über die Frage aufleben ließ, welche privatwirtschaftlichen Interessen bei den Ufermodernisierungen zu berücksichtigen seien. Wie Stübben den Stadtverordneten mitteilte, waren die Mitglieder der Hafenreform- und der Baukommission zu dem Schluss gekommen, dass die Hafenbahn nicht für die Uferanrainer und deren Brennmaterial- und Warentransport vorgesehen sei. Vor allem führten sie ins Feld, dass die Leistungsfähigkeit der Uferstraße als große Durchgangsstraße durch kreuzende Geleise konterkariert werde, zumal diese „bekanntlich [...] mit zwei Geleisen der elektrischen Bahn belegt werden solle, und in Aussicht genommen sei, daß alle vier Minuten ein Wagen fahren solle, nach beiden Richtungen also alle zwei Minuten.“³⁰ Die abschlägige Empfehlung der Fachkommissionen stieß jedoch auf Widerstand. Denn etliche Politiker appellierten an die Pflicht der Stadt, dem Wunsch der Betriebe im Interesse der Wirtschaftsförderung und der Gleichbehandlung mit der Firma J. J. Langen & Söhne am nördlichen Ufer nachzukommen, die aufgrund der alten Zusagen von diesen Restriktionen ausgeschlossen worden war. Erst nach langer Diskussion schloss sich die Mehrheit der Stadtverordneten der Haltung der Kommissionen an und lehnte die Werksanschlüsse ab.

27 Zum Ringstraßenkonzept siehe: Stübben 1888a, S. 259-260; Kier 1978b, S. 76; Kier/Schäfer 1994, S. 13. Eine Auflistung der entlang der Ringstraße verwendeten Baumarten gibt: Kowallek 1898, S. 93-95; vgl. Meynen 1979, S. 18-21; Kier/Schäfer 1994, S. 13-15.

28 Bilstein 2009, S. 96-140.

29 Zu den folgenden Ausführungen siehe: St.V. vom 1. u. 8.7.1897: Eisenbahnanschlüsse über die Rheinuferstraße.

30 Zitiert von Stübben in: St.V. vom 1.7.1897: Eisenbahnanschlüsse über die Rheinuferstraße.

Der daraufhin vorgenommene Endausbau (siehe Abb. 62) wurde mit leichten Änderungen auf der Grundlage der zurückliegenden Aufteilungsplanung aus dem Jahre 1891 zum Abschluss gebracht.³¹ Dem auf der Stadtseite im Mittel drei Meter breiten Gehweg, der sich wegen einiger vorspringender Häuser an manchen Stellen verengte, folgte eine zehn Meter breite Fahrbahn. Sie war damit zwar breiter als diejenige am Leystapel, blieb jedoch deutlich gegenüber den außerhalb der Altstadt realisierten und vor den nördlichen Teilen der Altstadt geplanten Querschnitten zurück. Der sich auf der Werftseite anschließende, erhöht ausgebaute Promenadengehweg, für den ursprünglich eine Breite von sieben Metern angesetzt worden war, erreichte allerdings nur mehr die Abmessung von 5,8 Metern und wurde auf seiner Werftseite mit einer Lindenreihe bepflanzt (Abb. 68). Zwischen den Bäumen wurden damals Eisengeländer zur Trennung von Promenade und Werftzone angebracht, in die Beleuchtungsmaste mit laternenartig gestalteten Leuchtenköpfen integriert wurden (Abb. 69). Innerhalb der damals mit größter Sorgfalt für das Ufer ausgebildeten Trenn- und Schutzgitter bildete das hier verwendete Geländer eine Sonderform, die formal jedoch auf die auch an anderer Stelle des Ufers für diesen Zweck gewählten Gittervarianten Bezug nahm.³²

Die Reduzierung der Promenadenzone scheint darauf zurückzuführen zu sein, dass die Streckung des Hafengleises auf der Werftseite des Hafenbeckens mehr Raum erforderte als ursprünglich gedacht war, zumal die Werft insbesondere im südlichen Teil nur über eine sehr geringe Breite verfügte³³ (siehe Abb. 62). Auf dieser in der Folge in „Bayenwerft“ umbenannten Werftstrecke war lediglich die Verlegung eines Fahrgleises der Hafenbahn möglich. An dem vor dem Holzmarkt jetzt als „Holzwerft“ bezeichneten Kai im Norden konnten ein Fahr- und ein Aufstellgleis gestreckt werden.³⁴ Außer einigen Ladekränen ließ die Enge der Werften auf der Innenseite des Hafenbeckens keine Aufbauten zu.

4.3 Die endgültigen Ausbauten vor der nördlichen Altstadthälfte und die Fertigstellung der Gesamtausbaumaßnahmen

Wie geplant sind die im Norden der Schiffbrückenachse angesiedelten städtischen und privaten Hafen- und Werftnutzungen unmittelbar vor der Inbetriebnahme des neuen Rheinauhafens vom altstädtischen Ufer verlegt worden. Lediglich der Niederländischen Dampfschiff-Reederei, die auch weiterhin an ihrem traditionellen Standort an der Frankenwerft³⁵ verbleiben sollte, wurde vorübergehend ein Ausweichquartier an der bis zur Machabäerstraße reichenden „Trankgassenwerft“ zugewiesen.³⁶ So

31 Siehe Kap. 3.2.2. Zu den ausbautechnischen Details siehe: Stübgen 1898a, S. 65-66. Über die Ausführung der Arbeiten informiert: Bericht Gemeindeangelegenheiten 1897/98, S. 63 u. 187.

32 Siehe hierzu die in der Hafenfestschrift von 1898 eigens zeichnerisch dargestellten Trenn-, Abschluss- und Schutzgitter (Festschrift Hafen 1898, Tafel 26/27).

33 So berichtete Stübgen, dass man wegen der Enge damals sogar die zwölf alten, in die Kaimauer des Hafenbeckens eingreifenden Ufertreppen habe verschmälern müssen, um genügend Raum für die Hafenbahn und für Lagerflächen zu gewinnen (Stübgen 1898a, S. 65).

34 Zur Neuzeuweisung der Werftnamen siehe: St.V. vom 24.2.1898: Benennung der neuen Werfte.

35 Siehe Kap. 2.1.

36 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1899/00, S. 42; St.V. vom 8.6.1899: Werfthalle auf dem Frankenwerft für die Niederländische Dampfschiff-Reederei.

konnte unmittelbar nach der Hafeneröffnung im Frühsommer 1898 mit dem Abbruch des alten Zollhafens (Abb. 70; siehe Abb. 59), des Hauptzollamtes, sämtlicher noch bestehender Kehlbevestigungsanlagen und der Gleisanlagen der Rheinstation (Abb. 71) begonnen werden.³⁷

Wie schon angeführt worden ist, ist über diesen Zeitpunkt hinaus im Zusammenhang mit dem Verzicht auf die städtischen Baugelände im Norden des Stapelhauses über die Konsequenzen für die wirtschaftliche Bewältigung des eigentlichen Uferstraßenbaus diskutiert worden.³⁸ Angesichts der bevorstehenden Anpassungsarbeiten auf der Stadtseite tat sich nun ein weiteres Problem bei der Mittelbeschaffung auf. Deshalb hat im Jahre 1898 die Frage, wie die Stadt einen Teil der Herstellungskosten auf die Anlieger umverteilen könne, eine wichtige Rolle gespielt. Dies betraf insbesondere das altstädtische Kaiser-Friedrich-Ufer, wo die langgestreckten eisenbahnfiskalischen Bauterrains sowie die im Norden der Kirche St. Kunibert gelegenen, höherwertig bebaubaren Privatgrundstücke von den flankierenden Straßenausbauten beziehungsweise Begrünungsmaßnahmen profitieren würden.

Mit der Staatlichen Eisenbahn gelang Ende des Jahres 1898 der Abschluss eines Straßenbauvertrages, in dem diese sich zur Übernahme eines großen Teils der Aufwendungen für die Herstellung der Straßen verpflichtete, die die fiskalischen Neubaufelder an der Rückfront und an den Seiten einschlossen.³⁹ Besonderes Aufsehen erregte im selben Jahr der Versuch, auch die privaten Grundstücksbesitzer an der alten Kuniberts- und Thürmchengasse zur Zahlung von Erschließungsbeiträgen zu veranlassen.⁴⁰ Die damit verbundenen Debatten werfen ein bezeichnendes Licht auf die Widerstände, die sich damals in Köln der erstmaligen Ausschöpfung neuer kommunaler Finanzierungsinstrumente entgegenstellten.

Die bisherige Rechtslage hatte die Veranlagung von Anliegern an bebauten historischen Straßen ausgeschlossen. Mittlerweile bot der § 9 des erst wenige Jahre zuvor rechtswirksam gewordenen Preussischen Kommunalabgabengesetzes die Grundlage dafür, auch an bestehenden Straßen eine Kostenbeteiligung der Eigentümer je nach dem zu erwartenden Wertgewinn der betroffenen Grundstücke zu verlangen. Fachleute wie Stübben hatten seit langem die Schaffung einer solchen Möglichkeit gefor-

37 Die Abrissarbeiten waren systematisch vorbereitet worden. Bereits Anfang 1898 hatten die Stadtverordneten zusammen mit der Beratung über die Fluchtlinien für die Frankenwerft ihre Zustimmung zum Abriss des Bischofsgartentors sowie der anschließenden Kehlbevestigungsmauern gegeben (St.V. vom 10.2.1898: Fluchtlinien für das Frankenwerft); vgl. Kap. 3.4.3. Im April 1898 hatte die Verwaltung die Genehmigung zur Niederlegung sämtlicher Aufbauten des alten Zollhafens sowie des Hauptsteueramtes eingeholt (St.V. vom 21.4.1898: Niederlegung von Gebäulichkeiten im alten Hafen). Wie Stübben hier erwähnte, war die Ausschreibung der Abbrucharbeiten zu einem großen Teil bereits vorbereitet worden. Zu den Abrissarbeiten selbst siehe: Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 168.

38 Siehe Kap. 3.4.3.

39 St.V. vom 24.11.1898: Straßenbauvertrag mit dem Eisenbahnfiscus; St.V. vom 23.3.1899: Neuanlage und Regulierung von Straßen zwischen Thürmchenswall und Trankgasse.

40 Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf: LocA vom 5.6.1898: Die Platzanlage an der Cuniberts- und Thürmchengasse; St.V. vom 23.6.1898: Heranziehung der Grundstückseigentümer an der Kuniberts- und Thürmchengasse (mit ausführlichen Erläuterungen der damaligen Rechtslage); Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 164.

dert, um die Finanzierung städtischer Verkehrsmaßnahmen zu erleichtern.⁴¹ Durch ein eigens erstelltes Sachverständigengutachten hatte die Verwaltung inzwischen nachweisen lassen, welche eklatante Wertsteigerung diese bislang am Rande der Stadt gelegenen Liegenschaften (siehe Abb. 20) durch den Abriss der Festungsmauer, durch die Aufweitung der schmalen Kuniberts- und Thürmchengasse und durch die bis zur Uferstraße vermittelnden Grünanlagen erfahren würden (siehe Abb. 55). Die Expertise hatte detailliert die daraus resultierenden Ansprüche an die Eigentümer aufgeschlüsselt. Die Mitglieder der Rechts-, Finanz- und Baukommission empfahlen den Ratspolitikern nachdrücklich, in diesem Falle erstmals in Köln von den neuen Möglichkeiten des Kommunalabgabengesetzes Gebrauch zu machen. Nachdem sich mittlerweile einflussreiche Kreise wie der Vorstand des Kölner Haus- und Grundbesitzer-Vereins für die Interessen der Grundstückseigentümer eingesetzt hatten, lehnten die Stadtverordneten am 23. Juni 1898 eine Veranlagung der Anlieger wegen unzumutbarer Härten ab. Dieselben Anrainer haben nur wenige Jahre später mit dem Hinweis auf die mittlerweile erfolgte Aufwertung ihrer Liegenschaften erfolgreich eine Umbenennung der Kuniberts- und Thürmchengasse in Kaiser-Friedrich-Ufer durchgesetzt.⁴²

Nach dem missglückten Versuch der Anliegerbeteiligung mussten die Mittel für die geplanten Ausbaumaßnahmen im Umfeld der Kuniberts- und Thürmchengasse in voller Höhe städtischen Reservefonds zur Last gelegt werden.⁴³ Allerdings stand zu befürchten, dass die Grundstückseigentümer, die einige fluchtliniengemäß in das Straßenland fallende Flächen abzutreten hatten, bei ihren Entschädigungsforderungen der Stadt den neuen, ungleich höheren Grundstückswert in Rechnung stellen würden.⁴⁴ Als die Stadtverordneten im Frühjahr 1899 über die endgültige Bewilligung der Straßenausbaumittel zu entscheiden hatten, wurde ihnen die Zustimmung abverlangt, die Anlieger zumindest zu einer kostenlosen Abtretung des Straßenlandes zu verpflichten. Der Beigeordnete Josef Minten untermauerte diese Forderung mit deutlichen Worten: „Von der Baucommission und der Verwaltung werde es als ein Act der Billigkeit angesehen, daß die Anlieger, die so große Vorteile durch den Ausbau des Kaiser Friedrich-Ufers und der übrigen Straßen erlangten, diese Kleinigkeit opferten.“⁴⁵

Der Fortgang der eigentlichen Ausbauarbeiten wurde durch diese Diskussionen allerdings nicht infrage gestellt. Während mittlerweile die Planung für die Sanierung des Stapelhauses an der Frankenwerft begonnen hatte⁴⁶ und die Stadt am Kaiser-Friedrich-Ufer bereits an die Vermarktung erster städtischer

41 Siehe hierzu Stübben 1890, S. 298-299; vgl. Karnau 1996, S. 214.

42 St.V. vom 2.1.1902: Verbindungsstraße nördlich vom Cuniberts-kloster und Thürmchengasse. Aus der zum damaligen Zeitpunkt bereits vorgenommenen Vergabe von Hausnummern am nördlichen Uferdrittel (siehe Kap. 5.4) ist allerdings zu ersehen, dass die Stadt über kurz oder lang ohnehin eine vereinheitlichende Bezeichnung als Kaiser-Friedrich-Ufer beabsichtigte.

43 St.V. vom 23.3.1899: Neuanlage und Regulierung von Straßen zwischen Thürmchenswall und Trankgasse. Die kurz zuvor separat bewilligten Kosten für die Ausführung der öffentlichen Grünanlagen wurden einem Sondertitel, über den die Stadtverordneten verfügen konnten, zur Last gelegt (St.V. vom 16.2.1899: Ausführung von gärtnerischen Anlagen am Kaiser Friedrich-Ufer und an der Cunibertskirche).

44 Siehe auch Stübbens kritische Anmerkungen zu dieser gängigen Praxis, bei der die Grundstückseigentümer ein weiteres Mal von Straßenverbesserungen, die von der Allgemeinheit finanziert worden waren, profitierten, in: Stübben 1890, S. 301-302.

45 St.V. vom 23.3.1899: Neuanlage und Regulierung von Straßen zwischen Thürmchenswall und Trankgasse.

46 Siehe Kap. 5.3.1.

Baustellen gegangen war⁴⁷, wurden sämtliche Tiefbaumaßnahmen vor der nördlichen Hälfte des altstädtischen Ufers und im Bereich der nördlichen Ringstraßeneinmündung massiv forciert. Dabei gingen die Arbeiten im Norden der Trankgassenachse etwas schneller voran als diejenigen an der Frankenwerft, da die uferseitigen Ausbauten am Kaiser-Friedrich-Ufer bereits abgeschlossen und die stadtseitigen Abbrüche mit geringerem Aufwand verbunden waren.

Noch während der laufenden Abrisse im Bereich des alten Zollhafens hatte man auf der Stromseite der Frankenwerft damit begonnen, das auf den älteren Zustand zurückgehende Teilstück der Kaizone in den Rhein vorzuschieben und zu erhöhen.⁴⁸ Währenddessen wurden entlang der bereits fertig ausgebauten Trankgassenwerft die Schienen der Hafenbahn verlegt. Schon im Zuge der vorherigen Umrüstung der Bayen- und der Holzwerft waren die Gleise der Hafenbahn über die Werftzone des Leystapels hinaus bis zum alten Zollhafen verlängert worden⁴⁹ (siehe Abb. 37 u. 63). So konnte noch im Jahre 1898 mittels einer an der Frankenwerft zunächst provisorisch bestehenden Gleisverbindung⁵⁰ die Anbindung der Firma J. J. Langen & Söhne an die Hafenbahn und an den neuen Staatsbahnanschluss im Süden hergestellt werden⁵¹, um die Güteran- und -ablieferung des Betriebes sicherzustellen. Im Hinblick auf einen reibungslosen Verkehrsfluss der zu querenden Uferstraße war der Firma von vornherein eine Beschränkung der Nutzung ihres Anschlussgleises an die Hafenbahn auf die Abend-, Nacht- und Morgenstunden auferlegt worden.⁵²

Soweit es der Fortschritt der stadtseitigen Abrisse erlaubte, erfolgte die Herstellung der neuen Uferstraße und der auf ihrer Innenseite vorzunehmenden Ausbaumaßnahmen weitgehend parallel, um keine Zeit zu verlieren. Nach und nach wurde der alte Mauerstraßenzug von der Straße Am Bollwerk im Süden bis zum Thürmchenswall im Norden kanalisiert, angehoben und auf seiner stromzugewandten Seite entsprechend den vorher festgelegten Breiten ausgedehnt. Gleichzeitig wurden die altstädtischen Straßen den Planungen gemäß bis zur Uferstraße verlängert.⁵³ Von allen Seiten durch die an das neue Niveau angepassten Straßen eingeschlossen, differenzierten sich nun auch auf der Stadtseite der Rheinuferstraße die für eine Bebauung oder für öffentliche Grünanlagen vorgesehenen Felder aus. Bereits im Jahre 1899 wurden die öffentlichen Grünflächen auf der Innenseite der Frankenwerft und des Kaiser-Friedrich-Ufers hergestellt. Mit ihnen gemeinsam wurden die Straßenbäume entlang der Uferstraße nach dem zuvor festgelegten Schema gepflanzt.⁵⁴ Auch wenn die Linden ihre raumbildende Wirkung erst im Laufe der Jahre entwickeln sollten, nahm die neue, das Ufer begleitende Straße mit diesen Pflanzungen zunehmend Gestalt an und ließ nun auch die konzeptionell angelegten Unterschiede zwischen der Frankenwerft und dem Kaiser-Friedrich-Ufer erfahrbar werden.

47 Siehe Kap. 5.4.1.

48 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 168.

49 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1897/89, S. 63.

50 KStA vom 23.8.1899: Städtische Nachrichten.

51 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S.168.

52 St.V. vom 26.1.1898: Eisenbahnanschluß an J. J. Langen & Söhne.

53 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1899/00, S. 166.

54 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 174; 1899/00, S. 176.

Insbesondere im südlichen Teil der Frankenwerft erforderte der Ausbau auf der Innenseite der Uferstraße vor der tiefer gelegenen Hafengasse eine Sonderlösung. Entlang dieser Strecke wurde der uferseitige Teil der Vorflächen, die in Zukunft den Neubauten zugeschlagen werden sollten, bereits im Zuge des Ausbaus der Uferstraße auf deren erhöhtes Niveau gebracht. Dahinter blieb die niedriger gelegene Hafengasse, die vorerst noch der Erschließung der Altbauten dienen musste, erhalten. Da die Baugruben der Neubaumaßnahmen in den Gehweg der Uferstraße würden eingreifen müssen, blieb der bereits mit Bäumen bepflanzte Bürgersteig der Uferstraße gemeinsam mit dem angehöhten Vorland als breiter, unbefestigter Streifen liegen (Abb. 72). Dadurch erhielt der vor den nun gänzlich freigelegten alten Hauszeilen an der Hafengasse verlaufende Teil der Uferstraße in ausbautechnischer Hinsicht einen äußerst behelfsmäßigen Charakter. Bei schlechtem Wetter waren die Passanten gezwungen, auf die benachbarte Hafengasse auszuweichen. Erst einige Jahre später wurde entlang dieser Strecke eine schmale Bürgersteigzone gepflastert, die den Fußgängern erstmals ganzjährig die Nutzung der neuen Rheinuferstraße erlaubte.⁵⁵

Die beiden öffentlichen Grünanlagen im Norden des Stapelhauses erfuhren bei ihrer Herstellung im Herbst 1899 entsprechend dem ihnen zunächst nur vorläufig zugesprochenen Charakter eine relativ schlichte Ausgestaltung⁵⁶ (Abb. 73). Nach Ausweis zeitgenössischer Fotografien wurde die südliche Partie als Rasenfläche ausgebildet, die an den Rändern von einigen Gehölzgruppen akzentuiert wurde. Bei dem im Norden gelegenen Kinderspielplatz handelte es sich um einen mit Kies bedeckten, baumbestandenen Mittelteil, in den vermutlich einige Sandhügel eingefügt waren. Von den umgebenden Straßen wurde die Binnenfläche durch eine umlaufende Randbepflanzung abgeschirmt. Trotz dieser einfachen Ausstattung sollten sich die Anlagen an der Frankenwerft, die wenige Jahre später durch die begrünten Freiflächen des Stapelhauses ergänzt wurden, zu einer für altstädtische Verhältnisse ungewöhnlich breiten Grünzone zusammenfügen.

Im Jahre 1899 wurde die Umsiedlung der Niederländischen Dampfschiff-Reederei an die Frankenwerft vorbereitet. Nachdem ursprünglich ein neuer Standort am Kai im Süden des Stapelhauses reserviert worden war (siehe Abb. 58), wies die Stadt der Gesellschaft nun den Werftbereich im Süden der Dombrücke, gegenüber dem Kinderspielplatz, zu⁵⁷ (siehe Abb. 73). Da die geschäftlichen Aktivitäten auch dieses Unternehmens neben der Personenschiffahrt zu einem beachtlichen Teil auf dem Stückgutverkehr beruhten, war neben einer Anlegestelle der Bau einer neuen Abfertigungs- und Kontoranlage erforderlich. Wie schon Jahre zuvor am Leystapel⁵⁸, plante und errichtete die Stadt das neue Gebäude im Interesse eines ansprechenden Erscheinungsbildes in eigener Regie und überließ es der Gesellschaft zur Miete. Die 75 Meter lange Halle verfügte über einen Mittelbau und zwei niedrigere

55 KStA vom 8.1.1907: Ein neuer Fußgängerstreifen.

56 Die Planung des Gartendirektors Adolf Kowallek sowie die dazu notwendigen Ausbaumittel, die auf etwa 4.000 Mark beziffert wurden, hatten die Stadtverordneten bereits im Oktober 1898 genehmigt (St.V. vom 13. u. 20.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke); vgl. Kap. 3.4.3.

57 Siehe zur endgültigen Fertigstellung des Frankenwerftkais und der Einrichtungen der Niederländischen Dampfschiff-Reederei: St.V. vom 8.6.1899: Werfthalle auf dem Frankenwerft für die Niederländische Dampfschiff-Reederei; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1899/00, S. 42 u. 170; 1900/01, S. 173. KStA vom 6.6.1900: Städtische Nachrichten; Bauer 1915a, S. 482; vgl. Bilstein 2009, S. 63.

58 Siehe Kap. 3.1.8.

Seitenflügel. Damit nahm sie formal bewusst Bezug auf die früher am Leystapel errichtete Anlage für die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Sie wurde im Jahre 1900 gemeinsam mit der erweiterten und mit Hafengleisen ausgestatteten Kaizone fertiggestellt. Während das Hauptgleis der Hafenbahn die Halle auf ihrer Stadtseite passierte, erleichterte ein unmittelbar an der Werftkante verlegtes Ladegleis den ungehinderten Austausch der Waren vom Schiff auf die Güterzüge. Wie zeitgenössische Fotografien belegen, haben der gewerbliche Charakter der Abfertigungshalle sowie die Verladevorgänge diesen Teil der Frankenwerft in beträchtlichem Maße mitbestimmt.

Parallel zur Ausführung der Straßenausbauten wurde unter der Dombrücke unter Verwendung des kasemattierten stadtsseitigen Landpfeilers eine Pumpstation hergestellt. Hier wurde das Abwasser aus den rheinnahe gelegenen Tiefgebieten im Süden, das durch einen Sammler in der Uferstraße bis zur Dombrücke geleitet wurde, auf das Niveau des Entwässerungssammlers für die höher gelegenen Gebiete gepumpt. Der Sammelkanal führte die Abwässer durch die nördliche Altstadt einer neuen Kläranlage im Norden der Stadt zu.⁵⁹ Die Errichtung der Pumpstation an der Trankgasse bildete den Schlussstein der erst im Zuge der Stadterweiterung und der Uferumrüstungen möglich gewordenen Modernisierung des Kölner Entwässerungssystems. In Ergänzung zu der großen, sich unter der Brücke verbergenden technischen Einrichtung wurde auf dem zugehörigen Grundstück, das sich im Norden der Dombrücke bis zur Einmündung der Trankgasse erweiterte, im Jahre 1900 ein vielgliedriger Betriebs- und Verwaltungsbau fertiggestellt. Mit Rücksicht auf die Uferstraße und die belebte Trankgasse wurde er vom Kölner Privatarchitekten Georg Eberlein in seiner äußeren Erscheinung an eine gefällige Villenbebauung angepasst und in Grün eingebettet (Abb. 74).

An der Nahtstelle von Frankenwerft und Kaiser-Friedrich-Ufer entstand somit an der Einmündung der Trankgasse, die zum Bahnhof und den in seiner Umgebung liegenden Hotels vermittelte, ein freundlich gestaltetes Entree. Dies kam auch den Fahrgästen der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die im Jahre 1899 an der Trankgassenwerft eine zusätzliche Personenanlegestelle erhalten hatte, zugute. An der stark frequentierten Landebrücke fertigte die Gesellschaft die zwischen Köln und Mainz verkehrenden Salonboote ab.⁶⁰

Im Norden der Trankgassenachse setzte das auf beiden Seiten von Bäumen gesäumte Kaiser-Friedrich-Ufer an (Abb. 75). Der Wechsel zu der anspruchsvoller ausgestalteten Promenadenstraße machte sich selbst in technischen Ausstattungsdetails wie der Straßenbeleuchtung bemerkbar. Anstelle der bislang in allen Abschnitten der Uferstraße versetzten niedrigeren Aufsatzleuchten wurden hier auf der Außenseite hohe, mit Hängeleuchten versehene Maste versetzt. Gleichwohl wurde der Charakter des südlichen Teils des altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufers durch die hafenbetrieblichen Aktivitäten⁶¹ der bis zur Machabäerstraße reichenden Trankgassenwerft mitbestimmt. Die Werft war lediglich durch ein niedriges Gitter von der Promenade getrennt. Unter den dortigen Aufbauten ist vor allem

59 KTbl vom 10.11.1900: Die Pumpstationen des Tiefgebiets an der Trankgasse; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1900/01, S. 172 u. 179; Steuernagel 1906, S. 122-125; Renard 1906.

60 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1899/00, S. 42; Christophe 1911, S. 29; vgl. Bilstein 2009, S. 63.

61 Siehe unter anderem: St.V. vom 3.1.1901: Errichtung eines Wachtlocals auf dem Trankgassenwerft; vgl. die Nutzerangaben in: Christophe 1911 (Anlageplan).

der Getreideelevators der Kölner Warenkreditanstalt zu erwähnen. Als das Unternehmen im Jahre 1899 den seit längerem erwarteten Umzug⁶² in seinen Neubau im Rheinauhafen vollzog, wäre es vertraglich eigentlich zum Abriss der Gesamtanlage verpflichtet gewesen. Die Stadt gestand allerdings dem Mühlenbetrieb Heinrich Auer für weitere zwölf Jahre die Übernahme des eigentlichen Elevators gegen die Entrichtung entsprechender Werftgebühren zu.⁶³ Damit blieb die seit ihrer Errichtung umstrittene stromseitige Förderanlage⁶⁴ weiterhin am Kai bestehen. Lediglich die über die Uferzone führende eiserne Förderbrücke wurde von der Kölner Warenkreditanstalt im Jahre 1900 vertragsgemäß niedergelegt. Der Kölner Stadtanzeiger kommentierte erleichtert: „Damit wurde ein nicht grade zierliches Bauwerk beseitigt, das jahrelang den freien Ausblick auf der prächtigen Rheinpromenade beeinträchtigte.“⁶⁵

Das aufwendig angelegte Konzept für das Kaiser-Friedrich-Ufer kam erst im Norden der Trankgassenwerft zur vollen Geltung. Auf der Innenseite wurden im Jahre 1899 die öffentlichen Grünanlagen vor der verbreiterten Kuniberts- und Thürmchengasse hergestellt. Allein in der Ausführungssumme kam der programmatische Anspruch an eine in Zukunft von Villen gesäumte Uferstraße zum Ausdruck.⁶⁶ Denn die Ausgaben für die nach der Planung Adolf Kowalleks (Abb. 76) realisierten Anlagen überschritten – bei etwa gleicher Größe – diejenigen für die öffentlichen Grünanlagen an der Frankenwerft um mehr als das Dreifache. Die unmittelbar vor der Kirche St. Kunibert gelegene Partie wurde als eine sanft ansteigende, mit eingestreuten niedrigen Koniferen bestückte Rasenfläche ausgestaltet, die lediglich im Norden und Süden von einzelnen Bäumen und Gehölzgruppen eingerahmt wurde. Der sich im Norden anschließende Teil wurde als üppige Schmuckanlage mit einer reichhaltigen Ausstattung mit Rosen aller Art angelegt. Das schmale letzte Teilstück wurde mit Lindenbäumen bepflanzt und mit Bänken bestückt. Entlang des ansonsten keine aufwendigen Schmuckanlagen aufweisenden Altstadtufers beeindruckte insbesondere das üppige Rosenparterre seit seiner Herstellung das Kölner Publikum nachhaltig.⁶⁷

Auf der Außenseite, wo sich den Passanten über die Brüstungsmauer hinweg der freie Ausblick auf den Rhein eröffnete (Abb. 77), wurde die Alleepromenade mit Ruhebänken ausgestattet. Die Öffnungen in der Brüstungsmauer, über die die Treppen zu der tiefer liegenden Werft erreichbar waren, wurden von detailreich gestalteten, portalartigen Lampenträgern überfangen (Abb. 78). In der Achse der im Jahre 1899 komplett fertiggestellten Ringstraßeneinmündung⁶⁸ trafen nun das verlängerte altstädtische und das neustädtische Kaiser-Friedrich-Ufer mit seinen Alleepromenaden zusammen. Auf der

62 Siehe Kap. 3.4.2.

63 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1899/00, S. 42; St.V. vom 8. u. 9.3.1900: Vertrag mit der Firma Heinrich Auer, betreffend die Uebernahme des Elevators.

64 Siehe Kap. 2.2.

65 KStA vom 29.5.1900: Getreide-Elevator Kaiser Friedrich-Ufer. Die 'prächtige Rheinpromenade' bezog sich auf die alte Trankgassenpromenade.

66 St.V. vom 16.2.1899: Ausführung von gärtnerischen Anlagen am Kaiser Friedrich-Ufer und an der Cunibertskirche; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 174. Eine detaillierte Beschreibung lieferte: KStA vom 27.4.1899: Gärtnerische Anlagen am Kaiser Friedrich-Ufer.

67 KStA vom 6.7.1899: Gärtnerische Anlagen am Kaiser Friedrich-Ufer; KStA vom 20.6.1903: Gartenschmuck.

68 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 171 u. 174.

Flussseite bot die hoch gelegene Kaponniere den Spaziergängern einen weiten Blick auf die Kölner Uferlandschaft (Abb. 79). Denn die Fortifikationsbehörden hatten der Stadt zugestanden, die Plattform in Friedenszeiten als Aussichtsterrasse zu nutzen, mit Gittern einzufassen und mit Bänken auszustatten.⁶⁹ Ein Bericht in der Kölnischen Zeitung kommentierte: „Wo der Deutsche Ring auf den Rhein stößt, hat man einen kleinen Festungsbau errichtet; den Bürgern ist in freundlicher Weise gestattet, die Hochfläche desselben auf Freitreppen zu ersteigen und oben einen entzückenden Rundblick zu genießen auf den Rhein und auf die ganze Erstreckung der Kölner und Deutzer Rheinufer von Mülheim im Norden bis zur Marienburg im Süden.“⁷⁰ Das beeindruckend inszenierte Ensemble wurde im Jahre 1903 durch die Aufstellung des Reiterstandbildes für Kaiser Friedrich III. auf der Stromseite der Anlagen des Deutschen Rings abgerundet⁷¹ (Abb. 80).

Die Arbeiten an der altstädtischen Frankenwerft⁷² haben im Jahre 1900 zusammen mit den unter Hochdruck bis zur südlichen Stadtgrenze vorangetriebenen Werft- und Straßenausbauten⁷³ zu den letzten Arbeiten gehört, die zur Komplettierung des gewaltigen Kölner Umrüstungsprojektes erforderlich waren. Damit war zwei Jahre nach der Eröffnung des eigentlichen Verkehrshafens auch der Ausbau der organisatorisch und betriebswirtschaftlich zu den Hafenanlagen gehörigen Werften abgeschlossen.⁷⁴ Im Unterschied zu der vorangegangenen Hafeneröffnung ist die Inbetriebnahme der Kölner Rheinuferstraße, die sich nun mit der neustädtischen Ringstraße zu einem geschlossenen System zusammenband, nicht im Rahmen offizieller Feierlichkeiten begangen worden. Bis auf den ursprünglich bis zur Mülheimer Schiffbrücke geplanten Werft- und Straßenausbau, dessen Realisierung sich noch bis zum Jahre 1906 hinauszögern sollte⁷⁵, ist der Umbau des linken Kölner Rheinufers in relativ kurzer Zeit erfolgt. Vom Beginn der Umbauten, die im Jahre 1886 vor dem altstädtischen Ufer eingesetzt haben, bis zur Fertigstellung im Jahre 1900 sind lediglich 15 Jahre vergangen. Innerhalb der Gesamtmaßnahme ist der Ausbau des altstädtischen Ufers als besondere Leistung herauszuheben. Zum einen hat er während des laufenden Betriebes der Hafengeschäfte und unter Aufrechterhaltung der Personenschiffahrt stattfinden müssen. Zum anderen wurde er durch die mehr oder weniger schwierigen Anschlussprobleme auf der Stadtseite erschwert. Und darüber hinaus wurde er bis zuletzt von den Begehrlichkeiten und Ansprüchen der Uferanrainer geprägt.

69 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1897/98, S. 63; Stübgen 1898a, S. 68.

70 KölnZ vom 13.3.1898: Köln am Rhein.

71 Die Enthüllung des Denkmals, das nach dem Entwurf des in Köln geborenen und in Berlin tätigen Bildhauers Peter Breuer geschaffen wurde, fand am 3. Oktober 1903 statt. Die tragende Architektur wurde von dem Kölner Regierungsbaumeister Carl Moritz gestaltet (Benner 2003, S. 136 u. 139).

72 Der Kölner Stadtanzeiger berichtete im Februar 1900 über die Frankenwerft, die bis kurz zuvor im Bereich des ehemaligen Zollhafens noch eingezäunt war: „Die Straße ist von allem Schutt und allen Baumaterialien geräumt und die Absperrung von der nördlichen und südlichen Seite entfernt.“ (KStA vom 24.2.1900: Städtische Nachrichten).

73 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1900/01, S. 173.

74 Im Zusammenhang mit der fertiggestellten Trankgassenwerft und ihrer Nutzung durch Speditionsunternehmen waren im Jahre 1893 eine neue Gebührenordnung und eine neue Hafenzoll-Verordnung in Kraft gesetzt worden. Letztere ordnete sämtliche vorhandenen und auszubauenden Werftanlagen entlang des linken Ufers von der südlichen Stadtgrenze bis zur Mülheimer Schiffbrücke offiziell dem Kölner Hafen zu (Bericht Gemeindeangelegenheiten 1893/94, S. 45).

75 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1905/06, S. 218. Im Jahre 1901 wurde allerdings eine ausbautechnisch provisorische Ergänzung der Uferstraße bis in den Norden der Frohngasse hergestellt, wo ein neuer städtischer Straßenbahnhof entstand (Bericht Gemeindeangelegenheiten 1901/02, S. 184).

4.4 Die neue Uferstraße und der städtische und regionale Schienenverkehr

Die neue Rheinuferstraße sollte ihre vollständige Verkehrsbedeutung erst mit der Aufnahme des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs entfalten. Dem seit dem Jahre 1895 verfolgten Ziel, die Uferstraße – zusammen mit einigen weiteren Kernstrecken – möglichst zügig mit einer elektrisch betriebenen Straßenbahn auszustatten⁷⁶, hatten sich allerdings zunächst unerwartete Widerstände entgegengestellt. Die Suche nach einem privaten Betreiber hat deutlich mehr Zeit in Anspruch genommen, als voraussehbar gewesen ist.⁷⁷ Zudem entstanden Konflikte mit der Kölnischen Straßenbahngesellschaft, die als Privatunternehmen das bisherige Pferdebahnsystem beiderseits des Rheinufers beherrschte und elektrisch betriebenen Konkurrenzlinien kritisch gegenüberstand. Die Gesellschaft, die sich auf zahlreiche Monopolkonzessionen berufen konnte, erwirkte im Jahre 1898 auf dem Klageweg die Reduzierung des Projektes einer elektrischen Straßenbahn in der Uferstraße auf die Teilstrecke vom Ubierring bis zur Trankgasse. Mittlerweile hatte man den stromzugewandten Fahrbahnteil in der gesamten Rheinuferstraße für ein Doppelgleis der elektrischen Straßenbahn reserviert.⁷⁸ Dieser Planung entsprechend wurde jetzt auf den bereits fertiggestellten beziehungsweise im Ausbau befindlichen Abschnitten der Uferstraße zwischen Ubierring und Trankgasse der Einbau der Gleise für die elektrische Straßenbahn vorgenommen.⁷⁹ Sie folgten damals noch dem schmalspurigen System der Kölner Pferdebahnen.

Seit dem Jahr 1898 haben Verhandlungen zwischen der Stadt Köln und der Kölnischen Straßenbahngesellschaft über die Übernahme des Straßenbahnwesens in städtische Regie stattgefunden. Sie mündeten am 1. April 1900 in dem Übergang des gesamten Kölner Straßenbahnbetriebes an die Stadt. Damit war in Köln als letzter deutscher Großstadt die Basis für ein einheitliches, nach modernsten Kriterien ausgebautes und elektrifiziertes Straßenbahnsystem geschaffen. Wenige Monate später folgte die richtungweisende Entscheidung, mit der Elektrifizierung der Bahnen auch die vielfältig kompatible Normalspurbreite einzuführen. Mit der Umorientierung des Spursystems verloren die bereits verlegten Gleise am altstädtischen Ufer ihre Bedeutung.

Unter den neuen Voraussetzungen wurde eine grundlegende Überarbeitung des Kölner Straßennetzes vorgenommen. Sie brachte auch für die ursprünglich durchgehend geplante „Uferbahn“ eine entscheidende Änderung. Die Schienentrasse sollte an der Bischofsgartenstraße beziehungsweise an der Trankgasse den Uferstraßenverlauf verlassen, um in einer Schleife auf die Ostseite der Kölner Kathedrale geleitet zu werden.⁸⁰ Hierdurch konnte der Anschluss der Uferbahn an die am Kno-

76 Siehe Kap. 3.4.1.

77 Sofern nicht gesondert angeführt, beziehen sich sämtliche Ausführungen zur Elektrifizierung des Kölner Straßenbahnsystems auf die Darstellung in: Lindemann 2002, S. 75-110.

78 Siehe hierzu die in der Hafenfestschrift aus dem Jahre 1898 veröffentlichten Querprofile der neuen Werft- und Straßenzonen vor der Stadt: Festschrift Hafen 1898, Tafel 26/27.

79 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1898/99, S. 38.

80 St.V vom 31.1.1901: Gleispläne für die Ufer- und die Innenbahn.

tenpunkt von Dom und Hauptbahnhof zusammentreffenden Straßenbahnlinien gewährleistet werden. Die dort mündenden Linien wurden damals erstmals durch Straßenbahnen, die über die Dombrücke in die rechtsrheinischen Vororte geleitet wurden, ergänzt (Abb. 81). Dies hat auch die Verknüpfungspotenziale der Uferbahn erhöht.

Zuerst wurden die Gleise von der Haltestelle Dom über die Trankgasse zur Rheinuferstraße und von dort aus bis zur Frohngasse im Norden verlegt.⁸¹ Die Teilstrecke vom Dom zur Flora und die über die neustädtische Ringstraße führende Ringbahn wurden am 15. Oktober 1901 als erste elektrische Straßenbahnlinien eröffnet.⁸² Die Realisierung des vom Dom bis zur südlichen Stadtgrenze führenden Streckenabschnittes wurde hingegen zurückgestellt, obwohl die Bewohner der rheinnah gelegenen Vororte im Süden der Stadt mittlerweile ungeduldig auf einen Straßenbahnanschluss drängten.⁸³ Die Hintergründe bedürfen einer kurzen Erläuterung.

Die Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen war in den frühen 1890er Jahren an die Planung schmalspuriger, dampfgetriebener Regionalbahnen gegangen, die vorwiegend dem Marktverkehr dienen sollten. Die Städte Köln und Bonn sollten durch zwei Trassen miteinander verbunden werden.⁸⁴ Zuerst wurde die Realisierung der über Brühl führenden „Vorgebirgsbahn“ ins Auge gefasst. Sie sollte von Südwesten in die Kölner Altstadt eingeführt werden und ihren Endpunkt am Heumarkt erhalten. Erst danach war die Errichtung der „Rheinuferrahn“ vorgesehen, die in Rheinnähe via Wesseling zwischen den beiden rheinischen Städten vermitteln sollte. Die Aktiengesellschaft legte der Stadt Köln im Jahre 1895 das Rheinuferrahnprojekt vor, um die finanzielle Beteiligung der Kommune durch den Kauf von Aktien sicherzustellen. Auch die Rheinuferrahn sollte am Heumarkt enden. Ihre Einführung in die Stadt war über die in der südlichen Kölner Altstadt projektierte Durchbruchstraße Sionsthal – Annostrasse geplant. Stübben, der dem Gesamtprojekt der Rheinuferrahn durchaus positiv gegenüberstand, warnte damals allerdings eindringlich vor der Mitbenutzung dieser altstädtischen Straßenverbindung, für deren Herstellung die Stadt gerade große Mittel aufbrachte: „Nach seinem Dafürhalten böten unsere engen Straßen, die nicht einmal für den Personen- und Fuhrwerkverkehr genügten, keinen Raum für die unlenksame und brutal gerade ausfahrende Eisenbahn. [...] Nach alledem beantrage er, die Vorlage abzulehnen und zugleich auszusprechen, daß [...] unter keinen Umständen die Einführung der Linie in die Altstadt genehmigt werden würde.“⁸⁵ Seine Bedenken blieben jedoch ungehört. Im Jahre 1898 wurde die Konzession für die in Köln am Heumarkt endende Rheinuferrahn erteilt.

Ernsthafte Bedenken kamen bei der Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen erst nach der im Jahre 1898 erfolgten Inbetriebnahme der Vorgebirgsbahn auf. Denn die Nachteile dieser schwerfälligen, dampfgetriebenen und extrem langsamen Bahn wurden schnell offenkundig. Dies leitete kurz vor

81 KStA vom 3.8. u. 16.9.1900: Städtische Nachrichten.

82 Bericht Straßenbahnen 1901/02, S. 5.

83 LocA vom 21.3.1901: Rheinuferrahnstrecke Köln-Marienburg.

84 Die Ausführungen über die Vorgebirgs- und die Rheinuferrahn beziehen sich, sofern nicht gesondert angegeben, auf: Rheinuferrahn 1895; Bündgen 1989, S. 7-17; Marx 1993, S. 90-104; Bündgen 1994, S. 7-28.

85 St.V. vom 28.3.1895: Beteiligung der Stadt an der Ausdehnung des Unternehmens der Vorgebirgsbahn auf den Bau einer Rheinuferrahn.

der Jahrhundertwende ein Umdenken in Bezug auf das nun ebenfalls zur Realisierung anstehende Projekt der Rheinuferbahn ein. Die Elektrifizierung des Betriebs, eine effizientere Trassierung auf freier Strecke, die stärkere Gewichtung des Personenverkehrs sowie eine fahrgastfreundlichere, auf die Verknüpfung mit den staatlichen Bahnhöfen ausgerichtete Einführung an den Endpunkten in Köln und Bonn waren gewichtige Kriterien, nach denen von 1899 bis 1900 eine vollständige Überarbeitung des Projektes vorgenommen worden ist. Zudem hat sich der Vorstand der Cöln-Bonner Kreisbahnen im Jahre 1900 ebenfalls für die Verwendung der Normalspur ausgesprochen. Dadurch wurde den Personenzügen der Rheinuferbahn auf dem Kölner Stadtgebiet von der südlichen Stadtgrenze bis zu der an der Trankgasse geplanten Endhaltestelle die Mitbenutzung der städtischen Uferbahn-Gleise ermöglicht. Gleichzeitig eröffnete die Vereinheitlichung des Spursystems dem Güterverkehr der Regionallinie die Chance zur Nutzung der städtischen Hafengebäudegleise.

In Köln hatte man damals auf eine schnelle Genehmigung dieser für die Stadt mit vielen verkehrsinfrastrukturellen Synergieeffekten verbundenen Regionallinie gehofft.⁸⁶ Querelen mit der Staatseisenbahn zögerten das Genehmigungsverfahren jedoch mehrfach hinaus. Daraufhin entschied die Stadt, mit der endgültigen Fertigstellung ihrer eigenen Uferbahn nicht länger zu warten.⁸⁷ Am 1. Mai 1902 konnte der Betrieb der vom Dom über die Bischofsgartenstraße zum Rheinufer und von dort bis zur südlichen Stadtgrenze bei Rodenkirchen geleiteten Uferbahn aufgenommen werden.⁸⁸ Damit kamen die Vorteile der neuen Uferstraße nun endlich in Gänze dem städtischen Nahverkehr zugute.

Von der Elektrifizierung des Kölner Straßenbahnsystems gingen maßgebliche Impulse für die Umstellung der gasbetriebenen zur elektrischen Straßenbeleuchtung aus. Darüber hinaus veränderten die Stützen für die stromführenden Oberleitungen der Straßenbahnen an vielen Stellen der Stadt das Straßenbild nachhaltig. In breiten und exponierten Straßenabschnitten nutzte man die hochaufragenden Leitungsmaste für die Installation elektrischer Straßenleuchten, für die damals mehrere anspruchsvoll gestaltete Varianten entwickelt wurden.⁸⁹ Insbesondere das zentrale altstädtische Rheinufer beiderseits der Schiffbrückenachse, das von dem Ausbau der südlichen Teilstrecke der Uferbahn betroffen war, erfuhr bei dieser Gelegenheit einige entscheidende Nachrüstungen. Während die Bayenstraße und der Holzmarkt im Süden sowie das altstädtische Kaiser-Friedrich-Ufer im Norden bereits mit elektrischen Straßenleuchten ausgestattet waren, erfolgte die Elektrifizierung der Beleuchtung am Leystapel und an der Frankenwerft erst im Zusammenhang mit der Einrichtung der Uferbahn. Ende des Jahres 1901 bewilligten die Stadtverordneten die Bestückung der stromseitigen Leitungsmaste mit einem markanten, in einen Kreisbogen eingefügten Leuchtentypus. Er hatte bereits bei der Errichtung der Ringbahn am neustädtischen Hohenzollernring Verwendung gefunden. Welche Wirkung man sich damals von der intensiveren Illuminierung der zentralen Uferfront versprach, brach-

86 St.V. vom 1. u. 8.2.1900: Vorlage über die zukünftige Gestaltung der Köln-Bonner Kreisbahnen.

87 St.V. vom 23.5.1901: Inangriffnahme des normalspurigen Umbaus der Rheinuferbahn zwischen Trankgasse und Marienburg.

88 Bericht Straßenbahnen 1902/03, S. 5.

89 Siehe die fotografischen Beispiele über die Straßenveränderungen im Zuge der Einführung der elektrischen Straßenbahn in Köln bei: Lindemann 2002, S. 106-109.

te der zuständige Dezernent mit folgenden Worten zum Ausdruck: „Das Rheinpanorama“ werde „von der Deutzer Seite aus gesehen, noch erheblich verschönert werden, wenn auf dieser langen Strecke das helle Licht der elektrischen Beleuchtung hinzutritt.“⁹⁰

An der Frankenwerft wurde durch die im Jahre 1902 aufgestellte Reihe der von Leuchten bekrönten Maste erstmals eine räumliche Gliederung zwischen den bislang ohne Trennung aneinanderstoßenden Straßen- und Werftflächen erwirkt (siehe Abb. 73). Am Leystapel hatten die inzwischen auf der Stadtseite vollzogenen Veränderungen zum Abriss des Hofes von Holland geführt⁹¹, sodass der in den 1880er Jahren nur partiell hergestellte erhöhte Mittelgehweg mittlerweile bis zur Schiffbrückenachse hatte verlängert werden können.⁹² Auf seiner Außenseite wurde im Jahre 1902 ein Schutzgitter aufgestellt, in das die neuen Stromleitungs- und Beleuchtungsmaste eingefügt wurden⁹³ (Abb. 82).

Erst mit etlicher Verspätung erteilten die Berliner Genehmigungsbehörden im Jahre 1904 die Konzession für die Rheinuferbahn.⁹⁴ Sofort wurde mit dem Streckenausbau begonnen. Bereits am 1. September 1905 konnte der Güterverkehr aufgenommen werden. Am 11. Januar 1906 folgte die Inbetriebnahme des Personenverkehrs, die mit einem feierlichen Festakt im Kölner Gürzenich begangen wurde. Zahlreiche auswärtige Verkehrsexperten und Städtebauer hatten zu diesem Anlass ihre Teilnahme angekündigt, um der Eröffnung dieser ersten elektrischen Schnellbahnlinie Deutschlands bei-zuwohnen. Modernste Technik, ein fester Takt sowie eine ab 1908 von speziellen Schnellzügen erreichte Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern sicherten der zwischen Köln und Bonn verkehrenden Rheinuferbahn einen durchschlagenden Erfolg und ein enormes Fahrgastaufkommen. Seit der Eröffnung der Linie hielten zahllose Fotografien die Züge fest (Abb. 83), die an Größe und Eleganz die damaligen Wagen der elektrischen Kölner Straßenbahn (siehe Abb. 82) in den Schatten stellten.

Die Errichtung eines adäquaten Stationsgebäudes für die an der Trankgasse geplante Endhaltestelle musste allerdings verschoben werden. Denn im Vorfeld der Streckeneröffnung schwelten Pläne der Staatlichen Eisenbahn, die Dombrücke auf ihrer Nordseite um einen weiteren Brückenzug zu erweitern.⁹⁵ Der Stadt Köln oblag vertraglich die Pflicht zur Herstellung der innerhalb ihres Stadtgebietes gelegenen Haltestellen der Rheinuferbahn. Deshalb beschäftigte sich die Kölner Bauverwaltung bereits im Jahre 1905 intensiv mit der Ausgestaltung einer vorübergehenden Lösung, durch die das Stadtbild möglichst wenig beeinträchtigt werden sollte.⁹⁶ Nach den Vorgaben des Hochbauamtes ließ

90 St.V. vom 12.12.1901: Elektrische Beleuchtung des Frankenwerftes, des Leystapels und der Friedrich-Wilhelmstraße.

91 Siehe Kap. 5.2.

92 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1899/00, S. 170.

93 St.V. vom 6.3.1902: Aufstellung eines Gitters auf den Inselferrons des Leystapels.

94 Zur Fertigstellung und zum Betrieb der Rheinuferbahn siehe: KStA vom 22.12.1905: Zur Eröffnung der Rheinuferbahn; Bündgen 1989, S. 7-48; Bündgen 1994, S. 21-36.

95 KStA vom 18.8.1905: Die Neubaupläne der Staatseisenbahn in Köln.

96 Zur Endhaltestelle der Rheinuferbahn siehe: St.V. vom 20.7.1905: Plan und Kostenanschlag zu einer War-tehalle mit Dienstraum am Frankenwerft für die Cöln-Bonner Kreisbahnen; KStA vom 22.12.1905: Zur Eröffnung der Rheinuferbahn; KStA vom 1.7.1907: Bahnhofsgebäude der Rheinuferbahn; Bündgen 1889, S. 35; Bündgen 1994, S. 21; Becker, Kr. 1996, S. 282-283; Kier 1999, S. 331-332. Während einige jüngere Arbeiten die Firma Hilgers aus Rheinbrohl als Architektin der Anlage angeführt haben, hat Eduard Bündgen das Unternehmen zurecht lediglich als Lieferanten bezeichnet.

die Stadt einen mit Wellblech verkleideten Bau mit erhöhtem Mittelteil anfertigen, dessen markante Tonnendächer motivisch auf die früher am Leystapel errichteten Werfthallen Bezug nahmen. Zunächst fand das mit Dienst-, Warte- und Lagerräumen für den Eilgutstückverkehr ausgestattete Gebäude auf der Südseite des stadtseitigen Landpfeilers der Dombrücke Platz. Nachdem sich die Staatliche Eisenbahn zu einem kompletten Neubau der Dombrücke entschieden hatte, wurde das Stationsgebäude im Sommer 1907 an den Rand des öffentlichen Kinderspielplatzes an der Frankenwerft verlegt (Abb. 84). Schon bei der Eröffnung der Rheinuferbahn war mit großem Bedauern auf den deutlichen Gegensatz dieses Interimsgebäudes zu den entlang der Strecke mit großer Sorgfalt errichteten Stationsgebäuden der Rheinuferbahn hingewiesen worden. Dabei wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass die Kölner Endhaltestelle möglichst bald ein der Bedeutung dieser Städtebahn gerecht werdendes Empfangsgebäude bekäme. Die Endstation der Rheinuferbahn, die ihrem endgültig zugedachten Standort entsprechend den Namen „Köln-Trankgasse“ trug, blieb jedoch bis zum Jahre 1940 als Provisorium bestehen.⁹⁷

Auch ein weiteres Schnellbahnprojekt, das die Rolle des dem Dom und Hauptbahnhof vorgelagerten altstädtischen Kölner Ufers als Knotenpunkt für den regionalen Schienenverkehr bedeutend ausgebaut hätte, hat in den Vorkriegsjahren Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit in Atem gehalten.⁹⁸ Schon vor der Eröffnung der Rheinuferbahn waren Überlegungen zum Bau einer elektrischen Städteschnellbahn zwischen Köln und Düsseldorf aufgekommen. Im Jahre 1905 legten zwei Elektrizitätsunternehmen eine entsprechende Planung vor.⁹⁹ Für die ausschließlich dem Personenverkehr vorbehaltene Schnellbahn, die im Unterschied zur Rheinuferbahn auf die Bedienung der Zwischenorte verzichten sollte, war innerhalb der beiden rheinischen Großstädte die Mitbenutzung der städtischen Straßengleise vorgesehen. In Köln sollte die Einleitung im Norden der Neustadt in die Gleise der städtischen Uferbahn erfolgen. Während die Oberbürgermeister der beiden Großstädte untereinander weitgehende Einigkeit erzielten, zögerten Kontroversen über die finanziellen Modalitäten, über die Trägerschaft sowie Konflikte mit der Staatseisenbahn dieses Vorhaben immer wieder hinaus. Nachdem im Frühjahr 1909 Otto Blum, ein anerkannter Fachmann für Eisenbahnkunde, in einem Gutachten die Notwendigkeit dieser Verbindung, ihren geplanten Trassenverlauf sowie ihre Rentabilität bestätigt hatte, sprachen sich im Jahre 1911 auch die Kölner Stadtverordneten für das Vorhaben aus. Jedoch scheiterte die Umsetzung dieses im kollektiven Bewusstsein der Vorkriegsjahre fest verankerten Schnellbahnprojektes zunächst am Ausbruch des Ersten Weltkrieges und später an Finanzierungsfragen.

97 Erst im Jahre 1940 wurde im Norden der Dombrücke eine neue Haltestelle errichtet (Kier 1999, S. 331-332).

98 Seit 1904 berichteten die Kölner Verwaltungsberichte unter der Rubrik „Verkehrsangelegenheiten“ nahezu jährlich über die immer wieder stockenden Verhandlungen (Bericht Gemeindeangelegenheiten 1904/05ff.). Von den zahlreichen, in der Kölner Tagespresse vor allem zwischen 1906 und 1909 veröffentlichten Berichten sei schwerpunktmäßig auf folgende Beiträge verwiesen: KStA vom 30.1.1909: Die elektrische Schnellbahn Köln-Düsseldorf; KStA vom 4.4.1909: Städtebahnen. Siehe des Weiteren: St.V. vom 21.1. u. 4.2.1909: Antrag Kausen betreffend die elektrische Schnellbahn Cöln-Düsseldorf; St.V. vom 21.12.1911: Vorlage über die Schnellbahn Cöln-Düsseldorf; Blum 1909, S. 9, Abb. 2 u. S. 44-71; Denkschrift Städtebahn Cöln-Düsseldorf 1912; Klutmann 1915, S. 635; vgl. Lindemann 2002, S. 144-145.

99 Im Süden des rechtsrheinisch gelegenen Düsseldorf sollte die Bahn über eine neue Rheinbrücke auf die andere Uferseite und von dort aus in möglichst gerader Linie zwischen dem Ufer und der bestehenden Staatsbahnlinie Neuss – Köln nach Süden geführt werden.

4.5 Funktionale und gestalterische Charakteristika der altstädtischen Uferzonen sowie Nachrüstungen und Ergänzungen in den Jahren nach ihrer Fertigstellung

Aus dem Zusammenwirken der Lage, den Bedingungen auf der Stadtseite sowie den strombautechnischen Voraussetzungen sind damals am altstädtischen Ufer vier große Teilabschnitte entstanden, die sich in ihrer Breite und Profilierung deutlich voneinander unterschieden. Die Baumausstattung der Uferstraße differierte, wobei Straßenbäume am Leystapel gänzlich fehlten.¹⁰⁰ Die Fahrbahn zwischen den Teilstrecken versprang zum Teil gravierend. Darüber hinaus wechselte das Verhältnis zwischen der Uferstraße und den niveaugleich vorgelagerten Werften, die den größten Teil des altstädtischen Ufers begleitet haben. Im Laufe des lediglich in Etappen möglichen Ausbauprozesses wurde versucht, den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Uferabschnitte entsprechend äußerst sorgfältig ausgebildete Ausstattungslösungen zu finden. Diese betrafen die Straßenbeleuchtung, die Schutz- und Trenngitter sowie sonstige Möblierungselemente. Die aufwendigste und geschlossenste Ausgestaltung ist dabei dem Kaiser-Friedrich-Ufer zugute gekommen. Die im Jahre 1902 im Zusammenhang mit der elektrischen Uferbahn installierte Straßenbeleuchtung beiderseits der Schiffbrückenachse sicherte den zentralen Uferabschnitten zusätzlich eine gewisse gestalterische Eigenständigkeit zu. Bezeichnenderweise griff man dabei auf einen für die Ringstraße entwickelten Leuchtentypus zurück. Darüber hinaus haben die Konzentration der Haltestellen für den schienen- und schiffahrtgebundenen Personenverkehr sowie die hohe Zahl der Uferpassanten insbesondere vor dem Altstadtufer zu der besonders intensiven Nachrüstung mit Einrichtungen wie Zeitungskiosken und Trinkhallen geführt. Diese Anlagen wurden – wie auch an anderen belebten Stellen der Stadt – nach der vorherigen Standortgenehmigung durch die Stadtverordneten von privaten Betreibern aufgestellt.¹⁰¹ Eine eigenständige Typologie für das Ufer hat sich nicht herausgebildet. Bei der Errichtung von modernen Bedürfnisanstalten bemühte sich die Bauverwaltung dagegen intensiv darum, individuelle und möglichst dem direkten Blick der Passanten entzogene Lösungen zu finden.¹⁰²

Auf der Werftseite traten vom Hafenmund im Süden bis zur Trankgassenwerft im Norden den Einrichtungen der großen Schifffahrtsgesellschaften und den Anlegestellen der Lokalboote eine Fülle von uferspezifischen Kleinbauten wie Fahrkartenhäuschen, Wiegeanlagen, Pegelhäuschen, Steuerbüros und Aufenthaltsräume für das Werftpersonal hinzu.¹⁰³ Sie wurden überwiegend mit gründerzeitlichem Detailreichtum ausgestaltet (siehe Abb. 41). Jedoch zeigen zeitgenössische Fotografien auch schlichte, schuppenartige Aufbauten, die wohl aus akut auftretenden Werftbedürfnissen errichtet worden sind. Auch wenn der stark emittierende Umschlag der Schüttgüter weitgehend in den Hafen verbannt worden war, hat der durch die Hafensbahn begünstigte Warenumschlag am altstädtischen Ufer weiterhin eine Rolle gespielt. So haben insbesondere die am altstädtischen Ufer verbliebenen Dampfschiff-

100 Siehe Kap. 3.1.8.

101 Ihre Aufzählung im Einzelnen würde den Rahmen sprengen. Siehe hierzu die Protokolle der Stadtverordnetenversammlungen (St.V.) ab dem Jahre 1899.

102 St.V. vom 11.4.1900: Errichtung eines Pissoirs am Frankenthurm; St.V. vom 9.8. u. 25.10.1900 sowie 5.6.1901: Beseitigung des Pissoirs an der Hafengasse; KStA vom 29.11.1907: Bedürfnisanstalt.

103 Auch für diese Anlagen wird als Nachweis auf die Protokolle der Stadtverordnetenversammlungen (St.V.) ab dem Jahre 1899 verwiesen. In Bezug auf die Einrichtungen am Leystapel vgl. Kap. 3.1.8.

fahrtsgesellschaften ihre Stückgutumsätze bedeutend ausdehnen können. Neben allgemein günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen hat dazu auch der durch die Hafenbahn gegebene Staatsbahnanschluss beigetragen. Bereits im Jahre 1898 haben die Stadtverordneten am Leystapel eine zweite Halle für den Güterverkehr der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft genehmigt, die in der Gestalt der bereits bestehenden Anlage angepasst worden ist¹⁰⁴ (siehe Abb. 41). Auch die Niederländische Dampfschiff-Reederei an der Frankenwerft konnte ihren Warenumsatz im Laufe der Zeit bedeutend steigern. Im Jahre 1910 stimmten die Stadtverordneten einer beträchtlichen Verlängerung der Seitentrakte der vorhandenen Abfertigungshalle zu.¹⁰⁵ Des Weiteren hat die Firma J. J. Langen & Söhne am Kaiser-Friedrich-Ufer ihre Aktivitäten ausgedehnt. Ihr wurde bereits im Jahre 1900 eine deutliche Verlängerung der Zeiten zur Nutzung ihres Anschlusses an die Hafenbahn zugebilligt.¹⁰⁶ Dadurch dehnten sich die Gleisquerungen der Rheinuferstraße auch auf die Tagesstunden aus. Auch der Firma Heinrich Auer als neuer Betreiberin des Elevators an der Trankgassenwerft wurde im Jahre 1904 gegen die Entrichtung höherer Werftgebühren eine Leistungssteigerung der Förderanlage zugestanden. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Frist zum Verbleib des Elevators am Ufer verlängert.¹⁰⁷

Die wirtschaftliche Dynamik, zu der die modern ausgestatteten und mit Gleisen versehenen Werften am altstädtischen Ufer beigetragen haben, kam wiederum dem gemeinsamen Etat der Kölner Hafen- und Werftanlagen zugute. Denn die Einnahmen aus den Werft- und Hafenbahn-Gebühren trugen zur Amortisation der Investitionen bei. So dokumentierte ein im Jahre 1911 vom Kölner Hafendirektor Georg Christophe bearbeiteter Führer durch die Kölner Hafen- und Werftanlagen nicht ohne Stolz, dass es nach der Fertigstellung der altstädtischen Werften inzwischen zu zahlreichen Ergänzungen der Kainutzungen gekommen war.¹⁰⁸ Dass die Fahrgäste der lokal und überregional verkehrenden Personenschiffahrtseinrichtungen die Gleise der immer stärker beanspruchten Hafenbahn passieren mussten und dass ein Teil der Anlegestellen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Verladeeinrichtungen lagen, scheint zeitgenössisch nicht zu Klagen geführt zu haben.¹⁰⁹ In der allgemeinen Wahrnehmung standen die bahnbrechenden Innovationen im Vordergrund.

Allerdings hat es in Bezug auf die Akzeptanz der hafengewerblichen Interessen am altstädtischen Ufer in den folgenden Jahren eine Ausnahme gegeben. Denn an der Bayen- und Holzwerft erwies sich der Erhalt der aus den 1840er Jahren stammenden Hafenmauer auf der Stadtseite des Hafenbeckens

104 St.V. vom 12.5.1898: Errichtung einer zweiten Werfthalle auf dem Leystapel für die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Gesellschaft hatte eine erhöhte Platzmiete zu entrichten und den Kapitäldienst für die Baukosten zu übernehmen.

105 St.V. vom 1.12.1910: Erweiterung der Werfthalle auf dem Frankenwerft; KStA vom 14.5.1911: Der Erweiterungsbau der Werfthalle.

106 St.V. vom 25.10.1900: Aenderung des Beschlusses betr. den Eisenbahnanschluß der Firma J. J. Langen u. Söhne; Bericht Gemeindeangelegenheiten 1900/01, S. 33.

107 St.V. vom 27.10.1904: Verlängerung des Vertrages mit der Firma Heinrich Auer über den Getreide-Elevator. Eine Vergrößerung der Anlage selbst war nicht beabsichtigt, jedoch sicherte sich die Stadt nun erstmals vertraglich ein Mitspracherecht bei zukünftigen baulichen Änderungen des Elevators.

108 Christophe 1911.

109 In den zeitgenössischen Quellen lässt sich kein Hinweis darauf finden, dass diese Koexistenz zu Konflikten führte.

schon bald als Fehlentscheidung.¹¹⁰ Als die Mauer einzustürzen drohte und der marode Zustand zu eklatanten Einbußen der Hafeneinnahmen führte, wurde im Jahre 1907 die Entscheidung gefällt, die nördlichen zwei Drittel der Kaimauer bis zur Hafeneinfahrt zu erneuern und dabei um einige Meter in das Hafenbecken vorzuschieben. Nach dem Umbau war beabsichtigt, die erweiterten Werffflächen einer effizienteren Nutzung zuzuführen. Zu diesem Zweck sollten mehrere, jeweils etwa 60 Meter lange Lagerschuppen errichtet werden. Das Vorhaben veranlasste etliche Wohnhausbesitzer auf der Stadtseite zu erbittertem Protest. Sie verwahrten sich in einer Eingabe an den Oberbürgermeister massiv gegen eine weitere Verbauung der Aussicht. Durch die neuen Hafenanlagen habe sich die einstmals durch das Grün des alten Sicherheitshafens begünstigte Lage mit Sichtbezug zum Rhein so verschlechtert, „daß einzelne der Häuser seit Jahr und Tag vergeblich unter dem Taxwert zum Verkauf angeboten würden.“¹¹¹ Daraufhin wurden die städtischen Pläne mit Rücksicht auf die Uferanlieger deutlich zurückgenommen. Als die Werftausbauten im Sommer 1909 fertiggestellt waren, wurde nur einer der Lagerschuppen ausgeführt. Diese Auseinandersetzung veranschaulicht eindrucksvoll, dass der Ausbau des Verkehrshafens vor dem heterogen besiedelten südlichen Altstadtufer für die dortigen Wohnhausbesitzer eine massive Verschlechterung der Lagebedingungen herbeigeführt hatte. Durch die Widerstände dieser Hauseigentümer wurde einer bedarfsorientierten Ausnutzung der unmittelbar an das Hafenbecken grenzenden Werften, die aus städtischer Sicht durchaus sinnvoll gewesen wäre, nun eindeutige Grenzen gesetzt.

Wenige Jahre nach dem Abschluss dieser Uferumrüstungen kam es in ihrer unmittelbaren Nähe zur Realisierung eines Denkmalprojektes.¹¹² Die Anregung hatte ein ohne Ortsbezug erstelltes Modell gegeben, das der in Köln geborene Berliner Künstler Nikolaus Friedrich im Jahre 1908 im Kölner Kunstgewerbemuseum ausgestellt hatte. Es zeigte einen Jüngling, der auf einem aus dem Wasser ragenden Poller saß. Er zog mit aller Kraft die Schlinge eines Schiffstauens aus den Fluten, um sie an einem Bolzen zu vertäuen. Der seit 1907 in Köln tätige Beigeordnete für das Bauwesen, Carl Rehorst, setzte sich in der Folge dafür ein, diesen Entwurf als Vorlage für eine überlebensgroße Fassung zu gewinnen. Aus seiner Sicht war die Landzunge an der Holzwerft, die den Malakoffturm und die Drehbrückenausmündung beherbergte, als Standort besonders geeignet. Da das freiplastische Monument die bislang gewohnten Denkmalkonzeptionen unterlief, wurde seine Wirkung vor Ort zunächst durch ein maßstäbliches Modell veranschaulicht. Erst danach genehmigten die Stadtverordneten am 23. März 1910 den Denkmalstandort und eine Teilfinanzierung der Ausgaben durch die zuvor bei der Schuppenausrüstung der Werft eingesparten Mittel. Die Restsumme wurde durch Spenden aufge-

110 Siehe zu Folgendem: St.V. vom 10. u. 11.1.1907: Etat der Hafenverwaltung; St.V. vom 7.2. u. 7.6.1907: Neubau und Ausrüstung des Bayen- und Holzwerftes; LocA vom 20.2.1907: Die Bebauung des Bayen- und Holzwerftes; KStA vom 19.3.1909: Die Werftbauarbeiten am Holzmarkt; KStA vom 23.8.1909: Der Werftneubau an der Bayenstraße; Bauer, W. 1915a, S. 482; vgl. Bilstein 2009, S. 82-83.

111 LocA vom 20.2.1907 Die Bebauung des Bayen- und Holzwerftes.

112 Zum „Tauzieher“-Denkmal siehe: St.V. vom 23.3.1910: Bewilligung eines Beitrags für das Standbild Tauzieher am Holzwerft; LocA vom 27.3.1910: Der Tauzieher am Holzwerft; St.V. vom 28.6.1910: Beiträge für das Standbild Tauzieher am Holzwerft; KTbl vom 22.9.1910: Tauziehermonument am Rheinhafen; LocA vom 4.3.1911: Der Tauzieher am Holzmarkt. Eine ausführliche denkmalgeschichtliche Einordnung findet sich bei: Hansmann 1989; siehe auch die Kurzerwähnung bei: Bilstein 2009, S. 140-141.

bracht. Das altstädtische Ufer, dessen Enge auf der Stadtseite keine Ausstattung mit Denkmälern zugelassen hatte, erhielt mit dem im Jahre 1911 enthüllten, auf einem Sockel ruhenden „Tauzieher“ (Abb. 85) eine auch in inhaltlicher Beziehung ungewöhnliche Bereicherung. Der Tauzieher, der als erstes Kölner Denkmal keiner herausragenden Persönlichkeit gewidmet war, hob sich damit von den bisherigen Monumenten der Stadt deutlich ab.

5 Die bauliche Entwicklung am Ufer der alten Stadt. Konzeptänderungen, Projekte und ausgeführte Bauten

5.1 Die Veränderungen auf der Stadtseite des neuen Verkehrshafens

Auf der Stadtseite des langen, das Hafenbecken passierenden Straßenzuges (siehe Abb. 62) hatte der Fluchtlinienplan für die Bayenstraße und den Holzmarkt im Jahre 1891 lediglich Korrekturen einiger in den Gehweg ragender Hausfronten vorgesehen. Stübbens damalige Bemerkung, man wolle die Umsetzung der `allmählichen` Neubautätigkeit überlassen¹, belegt, dass man hier eine sukzessiv greifende Umstrukturierung erwartet hat. Man scheint offensichtlich damit gerechnet zu haben, dass die unmittelbare Nähe zum neuen Verkehrshafen attraktiv für die Neuansiedlung von hafenaffinen Nutzungen wie Schifffahrtsagenturen und Speditionsunternehmen werden könne und die steigenden Bodenwerte einige Alteigentümer zum Verkauf veranlassen würden.

Die größte Veränderung am südlichen Uferdrittel der alten Stadt hat die Errichtung eines blockeinnehmenden Neubaukomplexes bewirkt, den das Proviantamt der Kölner Garnison von 1901 bis 1907 an der Bayenstraße errichtet hat.² Das etwa zwei Hektar umfassende Areal wurde im Süden von der Dreikönigenstraße begrenzt, in deren Verlängerung sich die auf der Südseite des Rheinaubeckens gelegene Hauptzufahrt zum Hafen befand. Der Standort wies somit optimale Bedingungen für die Anlieferung des Versorgungsnachschubes für die Garnison auf. Das mit mehreren Wohn- und Gewerbebauten bestandene, von Gärten durchsetzte Gelände (siehe Abb. 17) befand sich bis auf wenige private Parzellen im Besitz der Staatlichen Eisenbahn. Das Areal wurde im Jahre 1898 dem Militäriskus übertragen und in den nächsten Jahren um den privaten Splitterbesitz innerhalb des Blockes arrondiert.

Die bisherigen Einrichtungen des Proviantamtes befanden sich in umgebauten Kirchen- und Klostergebäuden innerhalb der Altstadt, wo sie weit verstreut und unter schlechten Lager- und Erschließungsbedingungen ihr Dasein fristeten.³ Bereits im späten 19. Jahrhundert hatte die Kölner Garnison damit begonnen, ihre linksrheinischen, in ehemaligen Kloster- und Hofanlagen des alten Köln untergekommenen Mannschafts- und Versorgungseinrichtungen durch moderne Anlagen außerhalb der immer dichter besiedelten Innenstadt zu ersetzen.⁴ Das Neubauvorhaben des Proviantamtes an der Bayenstraße bildete somit einen wichtigen Baustein in der Standortpolitik der Kölner Garnison, durch die zugleich der Weg für die zivile Nachnutzung der altstädtischen Militärareale geebnet wurde.

1 Siehe Kap. 3.3.1.

2 Soweit nicht gesondert aufgeführt, beziehen sich die Ausführungen über den Neubau des Proviantamtes an der Bayenstraße auf: GA; KStA vom 11.12.1900, 27.4.1902, 5.7., 8.9. u. 17.12.1903 sowie 29.7.1905: Proviantmagazin; Zander 1944, S. 632-633; Turck 2010, S. 336-337.

3 Der Neubau war als Ersatz für die in der Georgs-Dechanei an der Severinstraße 228 untergebrachten Geschäftsräume des Proviantamtes, für die Garnisonsbäckerei in dem ehemaligen Karmeliterkloster, Severinstraße 255-257, für das in der umgebauten Franziskanerkirche an der Streitzeuggasse angesiedelte Magazin sowie für die Fouragemagazine im früheren Daukloster zwischen der Severinstraße und der Ulrichgasse vorgesehen.

4 Meynen 2010, S. 447-448.

Für die Stadt hatten blockeinnehmende Neubauvorhaben wie dasjenige des Proviantamtes den großen Vorteil, in einem Zuge auf allen Seiten des Bauplatzes durchgreifende Straßenlandaufweitungen und -regulierungen vornehmen zu können. So fanden auch in diesem Fall mehrere gegenseitige Grundstücksübertragungen zwischen dem Militärfiskus und der Stadt Köln statt.⁵ Der Gehweg der Bayenstraße konnte fluchtliniengemäß erweitert und in voller Breite ausgebaut werden. Gleichzeitig wurde an den Seitenfronten die Begradigung und Verbreiterung der historischen Dreikönigenstraße im Süden und der alten Zugasse im Norden möglich. Auch der Verlauf der erst wenige Jahre zuvor ausgebauten Zwirnerstraße auf der Rückseite des Areals erhielt kleine Berichtigungen.

Die Planung der modernen Anlage erfolgte von 1899 bis 1900 durch den Bauinspektor Rohlfing. Die nach neuesten technischen Standards konzipierten Funktionsbauten, die mehrere Magazine, eine Großbäckerei, eine Raufutterscheune und einen Kohlenschuppen umfassten, wurden um einen großen, die komplexen Abläufe koordinierenden Innenhof gruppiert (Abb. 86). Komplettiert wurde die Anlage durch ein Amts- und Dienstwohngebäude an der Bayenstraße sowie durch ein Wohnhaus für Unterbeamte an der Zwirnerstraße. Wegen der direkten Anbindung an den Rheinauhafen erhielt der Komplex seine Hauptzufahrt an der Dreikönigenstraße.⁶ Ob die Einrichtung, wie es anfangs im Zusammenhang mit dem Bauprogramm angekündigt worden war, auch einen Anschluss über die Hafenbahn an die Gleise der Staatseisenbahn erhielt, ließ sich aus der Rückschau nicht mehr ermitteln.⁷

Im Jahre 1901 wurden die bestehenden Aufbauten auf dem Bauplatz beseitigt. Bis zum Jahre 1905 fand der größte Teil der Hochbauarbeiten statt. Für die Ausbildung der historisierend angelegten Fassaden wurden rote Blendziegel mit einer hellen, zurückhaltend zur Anwendung kommenden Sandsteingliederung gewählt. An der leicht schräg verlaufenden Front der Bayenstraße, wo sich der Neubaukomplex hinter einer eingefriedeten Vorgartenzone erhob (Abb. 87), hatte man sich darum bemüht, das dreigeschossige Direktions- und Wohngebäude und die flankierenden Mehl- und Körnerspeicher zu einer annähernd achsensymmetrischen Anlage zusammenzubinden. Hier trat das niedrigere, von einem Walmdach mit Treppengiebel abgeschlossene Mittelgebäude in bewussten Kontrast zu den beiden sechsgeschossigen Magazinbauten, deren flache Satteldächer sich hinter einer Attika verbargen. Die monumentale Wirkung der Speicherbauten wurde durch markante, zinnenbekrönte Eckkrisalite unterstrichen, die in ihrem Inneren moderne Lastenaufzüge aufnahmen. Im Jahre 1907

5 St.V. vom 6.11.1902: Vertrag mit dem Reichsmilitärfiskus über Grundstücks austausch an dem Terrain zwischen Bayen-, Dreikönigen-, Zwirnerstraße und Zugasse.

6 Deshalb hat sich damals die Bezeichnung „Proviantamt Dreikönigenstraße“ eingebürgert, obwohl die Einrichtung offiziell unter der Anschrift der neuen, an der Bayenstraße gelegenen Direktion, Bayenstraße 45-47, geführt wurde (GA; vgl. Zander 1944, S. 632).

7 Der Kölner Stadtanzeiger erwähnte Ende 1900 mit Bezug auf die damals in den Reichshaushalt eingestellten Neubaumittel einen geplanten Eisenbahnanschluss der neuen Magazingebäude (KStA vom 11.12.1900: Proviantmagazin). In den folgenden Berichten über die Fertigstellung des Komplexes wurde ein Gleisanschluss allerdings nicht mehr erwähnt.

wurde der über drei Millionen Mark teure Neubaukomplex endgültig seiner Bestimmung übergeben. Die meisten der bisherigen altstädtischen Standorte des Proviantamtes wurden nach der Inbetriebnahme der neuen Anlage an der Bayenstraße aufgelassen und verkauft.⁸

Die Neubaumaßnahme der Garnison, für deren Zustandekommen neben der Nähe zum Rheinau- hafen auch der nahezu geschlossene fiskalische Grundbesitz verantwortlich war, blieb am südlichen Uferdrittel in dieser Größenordnung allerdings ein Einzelfall. Die in der Folge der Hafens- und Uferver- änderungen vor sich gehende private Neubautätigkeit hat sich dagegen auf einen die gegebenen Par- zellenstrukturen währenden Erneuerungsprozess beschränkt. Dieser hat einen Teil des Bestandes aus altkölnischen Häusern unterschiedlichster Größe erfasst, der in die während des 19. Jahrhunderts errichtete Wohn- und Gewerbebebauung am Uferstrand eingestreut war. Zu diesen Bauten gehörte unter anderem auch das im Jahre 1899 niedergelegte Haus Bingen am Holzmarkt 67, das sich durch eine bis auf das 13. Jahrhundert zurückgehende Ausstattung und eine Hofarchitektur des 16. Jahr- hunderts (Abb. 88) ausgezeichnet hat.⁹

Die Quellen sind allerdings marginal. Erschwerend kommt hinzu, dass die durch den Hafenausbau in die `zweite Reihe´ verwiesene Stadtkante auf der Innenseite des Hafenbeckens durch zeitgenössi- sche Fotografien weit weniger erfasst worden ist als die sich im Norden frei zum Ufer wendenden Frontpartien der alten Stadt. Überliefert ist die Neubautätigkeit deshalb im Wesentlichen durch Stadt- verordnetenbeschlüsse über die von der Stadt zu leistenden Entschädigungen im Falle von Straßen- landabtretungen.¹⁰ Gerade bei Eckgrundstücken nutzte die Stadt die Neubauten auch als Chance, die Einmündungen der für den Fuhrwerkverkehr bislang nur bedingt passierbaren Gassen in die Uferstra- ße aufzuweiten.¹¹

Soweit sich unter Zuhilfenahme der Adressbücher ermitteln lässt¹², scheinen die Bauherren, die sich zum Teil aus den bisherigen Eigentümern rekrutierten, die Altbauten entlang der nun deutlich belebte- ren Uferstraße überwiegend durch viergeschossige Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt zu haben.

8 Das Gelände der ehemaligen Franziskanerkirche an der Streitzeuggasse ging in dem neuen Geschäfts- viertel an der Zeppelinstraße auf; auf dem Areal des Dauklosters wurde ein Wohnviertel errichtet (Meynen 2010, S. 448). Das Gelände der ehemaligen Georgsdechanie an der Severinstraße wurde nach 1909 an private Eigentümer veräußert (GA). Obwohl der Militärfiskus auch den Verkauf der Garnisonsbäckerei an der Severinstraße 255-257 beabsichtigte (KStA vom 27.7.1909: Verkauf militärfiskalischer Grundstücke), blieb das Gelände bis zum Ende des Ersten Weltkriegs weiterhin in militärfiskalisches Eigentum (GA) und wurde danach von der Kriminalpolizei genutzt (Meynen 2010, S. 448).

9 Vogts 1930, S. 481-482.

10 Bayenstraße 17 (St.V. vom 14.3.1901: Grundstücksentschädigungen); Bayenstraße 83 / südliche Ecke Katharinengraben 88/90 (St.V. vom 27.10.1898: Grundstücksentschädigungen); Holzmarkt 19 / südl. Ecke Klappergasse (St.V. vom 30.6.1905: Grundstücksentschädigungen; siehe zu dieser spektakulären Aufwei- tung der Klappergasse auch: KStA vom 25.11.1906 u. 12.1.1907: Städtische Nachrichten; LocA vom 8.3.1906: Locales); Holzmarkt 21-25 / nördliche Ecke Klappergasse (St.V. vom 14.7.1898: Grundstücksent- schädigungen); Holzmarkt 67 (Haus Bingen) / südliche Ecke Holzgasse (St.V. vom 18.1.1900: Grund- stücksentschädigungen); Holzmarkt 69 / nördliche Ecke Holzgasse (St.V. vom 17.8.1899: Grundstücksent- schädigungen); Holzmarkt 73 (St.V. vom 16.2.1900: Grundstücksentschädigungen).

11 So wurden sofort nach dem Bekanntwerden privater Baupläne im Einmündungsbereich der Holzgasse in den Holzmarkt durch neue Fluchtlinien die Breite der nur einen Meter schmalen Holzgasse auf drei Meter festgesetzt, sodass die Gasse zumindest in einer Richtung befahren werden konnte (St.V. vom 26.1.1899: Fluchtlinienplan betreffend die Holzgasse).

12 GA.

Man hat sie sich als drei- oder vierachsige Bauten mit gründerzeitlichen Fassaden vorzustellen. In den Erdgeschossen wiesen die Neubauten meist Einzelhandelsgeschäfte oder Gastwirtschaften auf, während nur in wenigen Fällen Lagerräumlichkeiten zur Miete angeboten wurden, die in den Zusammenhang mit dem benachbarten Hafen in Verbindung zu bringen sind. Auch die Grundstückspreise scheinen in einem moderaten Rahmen geblieben zu sein. Dies lässt sich aus den von der Stadt geleisteten Entschädigungen für die Straßenlandabtretungen ablesen, die einen wichtigen Indikator für die zeitgenössische Entwicklung der Bodenpreise darstellen.¹³ Zu einem massiven Veränderungsdruck durch Firmen, die die Hafennähe zur Errichtung größerer Neubauvorhaben nutzten, kam es entlang dieses Uferabschnittes somit nicht.

5.2 Der Leystapel und sein Hinterland im Fokus kommunaler Großprojekte (Hauptmarkthalle und Brückenfrage)

Bei der Modernisierung des altstädtischen Ufers war man an vielen Stellen um klare, den Funktionsbereichen und Abschnitten entsprechende namentliche Zuordnungen bemüht. Soweit es den Uferabschnitt zwischen dem Hafenumund und der Schiffbrückenachse betraf, ist im Zusammenhang mit den frühen Erweiterungen des Ufers noch vom Leystapel und von der Holzwerft, die im Süden des Leystapels zum Holzmarkt vermittelte, die Rede gewesen.¹⁴ Die relativ kurze Holzwerft setzte im Süden an der Großen Witschgasse, die in der Achse des Malakoffturms in die Uferstraße mündete, an. Sie passierte zunächst den schmalen Baublock, der die Kirche St. Maria Lyskirchen in sich aufnahm (siehe Abb. 63). Im Norden setzte sie sich vor den beiden deutlich hinter die Flucht tretenden Gebäuden zwischen dem Filzengraben und der Rheingasse fort, auf deren Uferseite ein kleiner Baummarkt angelegt worden war (siehe Abb. 37). Wie der benachbarte Leystapel hatte die Holzwerft nicht zur Erschließung der auf der Stadtseite gelegenen Bebauung gedient. Die Eingänge der Häuser lagen auf der uferabgewandten Seite. Dementsprechend wurden die Gebäude unter dem Namen der rückwärtigen Straßen „An Lyskirchen“ beziehungsweise „Auf Rheinberg“ geführt. Als im Jahre 1898 die Kaizone vor dem Holzmarkt die Bezeichnung „Holzwerft“ zugeordnet bekam¹⁵, wurde die historische Holzwerft dem Leystapel zugeschlagen.¹⁶ Die Werftzone wurde namentlich an die benachbarte Leystapelwerft angepasst. Zusammen mit der Straßenumbenennung fand die Vergabe neuer Hausnummern am Leystapel, der jetzt von der Großen Witschgasse im Süden bis zur Friedrich-Wilhelm-Straße im Norden reichte, statt. Die Zählung setzte im Süden an der Ecke zur Großen Witschgasse ein. Die Führung der neuen Anschrift scheint jedoch nur im Falle von Neubauvorhaben zwingend vorgeschrie-

13 Für das Neubauvorhaben an der Bayenstraße 17 wurde eine Summe von 100 Mark pro Quadratmeter bewilligt (St.V. vom 14.3.1901: Grundstücksentschädigungen). Diese Summe deckte sich mit der Bewertung der Flächen, die an der Bayenstraße zwischen Stadt und Militärfiskus für das Proviantmagazin ausgetauscht wurden (St.V. vom 6.11.1902: Vertrag mit dem Reichsmilitärfiskus über Grundstücks Austausch an dem Terrain zwischen Bayen-, Dreikönigen-, Zwirnerstraße und Zugasse). Bei den im nördlichen Teil des Holzmarktes gelegenen Grundstücken Nr. 67 und 69 wurde eine Entschädigungssumme von 125 Mark pro Quadratmeter gezahlt (St.V. vom 17.8.1899 u. 18.1.1900: Grundstückentschädigungen). Für den höheren Betrag war wohl die größere Nähe zum zentralen Uferbereich verantwortlich.

14 Siehe Kap. 3.1.8.

15 Siehe Kap. 4.2.

16 Siehe die entsprechenden Angaben über die Länge des Leystapels in den Kölner Adressbüchern (GA).

ben worden zu sein. Denn die Adressbücher belegen, dass viele Eigentümer der entlang dieser Uferzone durchweg nur auf eine Haustiefe beschränkten Grundstücke noch jahrelang an ihrer traditionellen Adresse festgehalten haben.¹⁷

Das Hauptaugenmerk hat sich allerdings ab der Mitte der 1890er Jahre auf den `alten´ Leystapel und sein Hinterland gerichtet. Hier führten die planerischen Dispositionen auf das Jahr 1892 zurück. Damals war das alte Rheinviertel durch umfangreiche Fluchtlinienfestsetzungen zu einem großen Teil für obsolet erklärt worden. Gleichzeitig hatte man dem an der Uferfront vortretenden Hof von Holland eine Schlüsselrolle bei einem bis zum Heumarkt reichenden Straßendurchbruchprojekt zuerkannt, die Umsetzung jedoch der weiteren Entwicklung überlassen.¹⁸ Darüber hinaus lastete auf diesem Uferabschnitt die Frage, wie und an welcher Stelle man die alte Schiffbrücke durch ein festes Brückenbauwerk ersetzen könne. Dass eine vom Schifffahrtsverkehr unabhängige Rheinquerung an der Stelle der Schiffbrücke im Interesse Kölns und der Rheinschifffahrt unerlässlich war, stand seit langem fest, zumal sich die bereits für die ausgehenden 1870er Jahre geschilderten Unzulänglichkeiten der Schiffbrückenverbindung mittlerweile ins Unermessliche gesteigert hatten.¹⁹ Seitdem die Lösung des Problems im Jahre 1889 von der Stadt zurückgestellt worden war²⁰, hatten Ingenieure, Industrielle und Brückenbauunternehmen zahlreiche Vorschläge für eine moderne Straßenbrücke vorgelegt.²¹ Jedoch hatten sie die vor allem in den Zuständen auf der rechten Rheinseite begründeten Schwierigkeiten nicht bewältigen können. Das im Jahre 1888 eingemeindete Deutz war nach wie vor in das enge Korsett der preußischen Festungsanlagen eingeschnürt. Zudem waren in den frühen 1880er Jahren auf der Deutzer Stromseite die Gleise der Bergisch-Märkischen Bahn auf einem hohen Damm verlegt worden.²² Der Viadukt überbrückte den Zugang von der Schiffbrücke zur Deutzer „Freiheitstrasse“, bei der es sich um die den rechtsrheinischen Vorort in Ost-West-Richtung durchlaufende Hauptstraßenverbindung handelte. Unmittelbar im Süden des Durchlasses erhob sich der hoch gelegene „Bahnhof Schiffbrücke“ (siehe Abb. 32 u. 33). Der Eisenbahndamm und der Bahnhof stellten der Einführung einer Brücke, zu der die Errichtung eines Landpfeilers und einer Rampe gehörten, nahezu unlösbare technische Probleme entgegen. Dabei bestand in der Politik und in der Bürgerschaft beiderseits des Rheins, die sich vehement für den Bau einer festen Brücke einsetzten²³, der uneingeschränkte Konsens, dass diese die traditionsreiche Trasse der Schiffbrücke aufnehmen müsse. Im Laufe der 1890er

17 GA.

18 Siehe Kap. 3.3.1.

19 Im Unterschied zu den für die ausgehenden 1870er Jahre in Kapitel 2.2 angegebenen statistischen Daten fehlen eindeutige Zahlen für das späte 19. Jahrhundert beziehungsweise für die Jahrhundertwende. Während Alexander Wirminghaus anführte, dass die Schiffbrücke um das Jahr 1900 gegenüber der Dombbrücke einen Teil ihrer Verkehrsbedeutung eingebüßt habe (Wirminghaus 1903, S. 35-36), wurde an anderer Stelle für das Jahr 1900 die jährliche Zahl der Schiffbrückenpassanten mit fünf Millionen und die der Fuhrwerke mit 250.000 angegeben (Bernhard 1911, S. 3). Die zunehmende Rheinschifffahrt hat zudem das immer häufigere Ausfahren der Schiffbrückenjoche bedingt. Im Jahre 1908 musste die Schiffbrücke täglich im Durchschnitt 36-mal geöffnet werden (KStA vom 14.3.1909: Schiffbrücke und Rheinschifffahrt), wodurch sich die nicht nutzbare Zeit der Brückenverbindung auf mehrere Stunden täglich summierte (vgl. Dietmar/Rakoczy 2002, S. 74).

20 Siehe Kap. 3.1.8.

21 Schultz 1910; Bauer, W. 1915b, S. 502-503.

22 Krings 1977, S. 10. Siehe die eindringlichen Schilderungen der Konsequenzen für das auf seiner Uferseite durch den Eisenbahnviadukt abgeschottete Deutz in: Großstadt im Aufbruch 1988, S. 131-132.

23 St.V. vom 25.6.1891: Petition von Einwohnern von Köln-Deutz; St.V. vom 23.1.1896: Antrag Schaurte betr. die Verwaltung der Schiffbrücke.

Jahre wurde immer deutlicher, dass die Brückenfrage von der Beseitigung des Gleisstrangs am Deutzer Ufer abhing und dies nur im Rahmen einer generellen Neuordnung der rechtsrheinischen Eisenbahnverhältnisse und der dazu notwendigen Aufhebung der Deutzer Umwallung möglich wäre.²⁴

Auf der linken Rheinseite hat damals zunächst ein anderes kommunales Großprojekt in Ufernähe Vorrang erlangt. Im Jahre 1895 hat die Stadt den südlichen Teil des alten, hinter der Leystapelfront gelegenen Rheinviertels für die Errichtung der Kölner Hauptmarkthalle ins Auge gefasst.²⁵ Der wirtschaftliche Erfolg der ersten gedeckten Markthalle an der Severinstraße, durch die der offene Marktverkehr hatte ersetzt werden sollen, war an der Konkurrenz des nahegelegenen Heumarktes gescheitert. Währenddessen nahm der Groß- und Kleinhandel auf dem südlichen Teil des Heumarktes stetig zu, wo er unter Platzmangel und problematischen hygienischen Bedingungen litt.²⁶ Den Anstoß für die Errichtung einer geschlossenen Halle in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem von den Händlern und Kunden favorisierten Marktzentrum auf dem Heumarkt haben die in den 1890er Jahren bis zum Heumarkt projektierten, für die Marktbeschickung vorgesehenen Linien der Vorgebirgs- und der Rheinuferbahn gegeben.²⁷ Auf der Uferseite wurde der Standort zudem durch die geplante Hafenbahn und die Belieferungsmöglichkeiten per Schiff begünstigt. Gleichzeitig hoffte man, durch den Neubau die seit langem bekannten unhygienischen Wohnverhältnisse im Rheinviertel beseitigen zu können. Somit hat das Markthallenprojekt zugleich den qualitativen Umschwung von den der Privatinitiative überlassenen Erneuerungsbestrebungen zu einer groß angelegten kommunalen Flächensanierung markiert.

Das Vorhaben, das in den ersten Jahre der strikten Geheimhaltung unterlag, hat in Bezug auf die Ausdehnung und die eng mit den geplanten Gleisanschlüssen in Verbindung stehende Gebäudeorganisation bereits sehr früh einen relativ hohen Konkretheitsgrad erreicht. Bis auf die später geänderte Andienung durch die Rheinuferbahn, deren Marktzüge über die Schienen der Hafenbahn geleitet wurden, scheint es in seinen Grunddispositionen dem schließlich ausgeführten Entwurf (Abb. 89) entsprochen zu haben. Die Bauten am Leystapel und auf der Ostseite des Heumarktes sollten als Masken stehen bleiben. Zwischen ihnen sollte die etwa 100 mal 75 Meter große Halle in das südliche Rheinviertel implantiert werden. Die im Norden geplante Haupteingangsfront sollte sich dem Sassenhof zuwenden und baute damit auf den bestehenden Plänen, diese Straße bis zum Rheinufer zu verlängern, auf. Auf ihrer Südseite sollte sich die Ausdehnung der Halle an der südlichen Platzgrenze des Heumarktes orientieren. Es war vorgesehen, die dort eintreffenden Marktzüge durch die aufgeweitete Paradiesgasse direkt an den Neubau heranzuführen. Auf der Uferseite bot sich der Rücksprung der

24 Neuhaus 1916, S. 392-393.

25 Die Ausführungen über die Standortwahl und den Bau der Markthalle basieren, sofern nicht gesondert angegeben, auf folgenden zeitgenössischen Quellen: St.V. vom 6.12.1900: Vorlage betreffend den Bau der Hauptmarkthalle; St.V. vom 19.12.1901: Plan und Kostenanschlag für die Hauptmarkthalle; KStA vom 27., 29. u. 30.11.1904: Zur Eröffnung der Kölner Hauptmarkthalle; Schilling 1906. Des Weiteren wird auf folgende jüngere Arbeiten verwiesen, die sich unter anderen mit der Kölner Hauptmarkthalle befasst haben: Becker, Kr. 1996, S. 151-153 u. 285; Künstler-Brandstädter 2004, S. 501-502.

26 Siehe zur generellen Situation der offenen Kölner Märkte und zu den zeitgenössischen Plänen, sie durch eine Hauptmarkthalle und mehrere Detailmarkthallen zu ersetzen: Witzel 1915.

27 Dies ist aus der Randbemerkung eines Stadtverordneten zu schließen, die dieser im Jahre 1895 bei der Beratung über die städtische Beteiligung an der geplanten Rheinuferbahn gemacht hat (St.V. vom 28.3.1895: Beteiligung der Stadt an der Ausdehnung des Unternehmens der Vorgebirgsbahn auf den Bau einer Rheinuferbahn). Zu dem damaligen Projektstadium dieser beiden Bahnen siehe Kap. 4.4.

im Süden der Rheingasse gelegenen Häuser dazu an, die Züge der Hafenbahn ohne Gebäudeabrisse in den parallel zum Leystapel verlaufenden Thurnmarkt einzuleiten. Der eigentliche Bauplatz und die ihn unmittelbar umgebenden Straßen sollten in dem dicht bebauten Quartier eine Gesamfläche von circa 10.000 Quadratmetern einnehmen. Der Erwerb der alten Bürgerhausgrundstücke fand in der zweiten Hälfte der 1890er Jahre unter größter Verschwiegenheit statt, um preistreibende Bodenspekulationen zu vermeiden.²⁸

Während der Grunderwerb für die Markthalle bereits im Gange war, zeichnete sich auch auf der Uferseite eine Entwicklung ab, die den städtischen Plänen in höchstem Maße entgegenkam. Nachdem der Eigentümer des am Leystapel gelegenen Hotels Hof von Holland verstorben war, ging die Liegenschaft im Jahre 1898 in den Besitz der „Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Agentur von Arthur Vrancken“ über.²⁹ Die neue, bisher in Domnähe ansässige Eigentümerin veranlasste sofort den Abbruch des großen Hotelkomplexes. Die Stadt hat noch im selben Jahr diese Gelegenheit dazu genutzt, die Breite des geplanten Straßendurchbruchs in der Verlängerung des Sassenhofs deutlich größer zu dimensionieren³⁰, um eine einheitlich breite Zufahrtstraße auf der geplanten Haupteingangsseite der Markthalle sicherzustellen. Auf den früher in der Mitte des Quartiers geplanten Versatz der Straße (siehe Abb. 44) wurde verzichtet. Auf der Nordseite wurde die Begrenzung der Durchbruchstraße in ganzer Länge bis zu der nördlichen Flucht des bestehenden Sassenhofs verschoben. Der neuen Eigentümerin des vormaligen Hotelgrundstücks wurde für die Straßenlandabtretungen die beachtliche Entschädigung von 300 Mark pro Quadratmeter gezahlt.³¹ Während im Jahre 1899 auf dem südlichen Eckgrundstück der Einmündung des Sassenhofs in den Leystapel das neue Gebäude der Dampfschiffahrts-Agentur emporwuchs, wurden in den beiden geschlossenen Bauzeilen hinter der Uferfront die zur Vervollständigung der Durchbruchstraße erforderlichen Abrisse getätigt.³² Derweil ging die Stadt am Leystapel unverzüglich an den Ausbau des bis zur Schiffbrückenachse noch fehlenden Mittelweges zwischen Uferstraße und Werft.³³

28 Die Unterhandlungen wurden von dem Kölner Stadtverordneten und Baumeister Ferdinand Schmitz geführt. Sein erfolgreiches, um Diskretion bemühtes Vorgehen bei den Ankäufen für das Markthallenprojekt ist kurz darauf ausdrücklich gewürdigt und später auch in seinem Nachruf anerkennend erwähnt worden (St.V. vom 19.12.1901: Bemerkung zu der Verhandlung über die Hauptmarkthalle; LocA vom 2.1.1909: Stadtverordneter Ferdinand Schmitz). Wie späteren Andeutungen zu entnehmen ist, erfolgte die Mittelbewilligung für den Grundstücksankauf anfangs in geheimer Sitzung der Stadtverordneten und wurde nicht protokolliert, sodass bis zum Jahre 1899 kaum etwas an die Öffentlichkeit gelangte. Bis zum Ende des Jahres 1899 gelang die Einigung mit 48 Eigentümern, von denen einige im Besitz mehrerer Hausgrundstücke waren. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde die Summe von zweieinhalb Millionen Mark ausgegeben (St.V. vom 30.11.1899: Aufnahme einer neuen Anleihe). Die noch fehlenden Grundstücke mussten enteignet werden (St.V. vom 14.12.1899: Erwerbung der für die Centralmarkthalle noch erforderlichen Grundstücke durch Kauf und Enteignung; St.V. vom 6.12.1900: Vorlage betreffend den Bau der Hauptmarkthalle). Insgesamt fielen dem Markthallenbau und der Ertüchtigung der umgebenden Straßen etwa 60 Häuser zum Opfer. In den folgenden Jahren wurden insbesondere auf der Heumarktseite noch weitere Abrisse vorgenommen (Künstler-Brandstädter 2004, S. 502).

29 Zu dem Neubauvorhaben Leystapel 49, Ecke Sassenhof siehe: GA; KölnZ vom 13.3.1898: Köln am Rhein; KStA vom 25.8.1899: Städtische Nachrichten. Einen Kurzabriss der Firmengeschichte des unter dem Namen „Speditions- und Lagerhaus Aktiengesellschaft (Vereinigte Häuser: Charlier & Scheibler - Arthur Vrancken)“ firmierenden Unternehmens gibt: Wieger 1925, S. 650-651.

30 St.V. vom 24.11.1898: Anderweite Festsetzung der Fluchtlinien für eine Verbindungsstraße in der Verlängerung des Sassenhofes zum Leystapel. In dieser Beratung wurden die Zusammenhänge mit dem damals noch geheim gehaltenen Markthallenprojekt allerdings nicht erwähnt.

31 St.V. vom 16.2.1899: Grundstücksentschädigungen.

32 KStA vom 25.8.1899: Städtische Nachrichten.

33 Vgl. Kap. 3.1.8 u. 4.4.

Das neue Eckgebäude der mittlerweile als „Speditions- und Lagerhaus Aktiengesellschaft“ firmierenden Agentur ist noch im Jahre 1899 fertiggestellt worden (Abb. 90). Es bekam die Anschrift „Leystapel 49“ zugeordnet. Das fünfgeschossige, sandsteinverkleidete Verwaltungsgebäude nutzte offensichtlich die damals bauordnungsrechtlich zulässigen Höhen in vollem Maße aus. Innerhalb der noch weitgehend klassizistisch geprägten Frontbebauung des Leystapels behauptete sich der Neubau mit seiner in den Obergeschossen zurücktretenden Mittelpartie und den rahmenden, von Giebeln abgeschlossenen Seitenteilen selbstbewusst als modernes Geschäftsgebäude (Abb. 91). Im folgenden Jahr wurde auch die gegenüberliegende Einmündung des Sassenhofs in den Leystapel baulich gefasst. Auf dem schmalen Restgrundstück des ehemaligen Hotels wurde der viergeschossige Wohn- und Geschäftshauskomplex Sassenhof 23 und 25 errichtet, der sich mit seiner Schmalseite zum Ufer wandte. Bauherren waren zwei Geschäftsleute aus dem Rheinviertel, deren Liegenschaften von den Ankäufen für das Markthallenprojekt betroffen waren. Die beiden eigenständigen, offensichtlich von derselben Baufirma errichteten Häuser verbargen sich am Sassenhof hinter einer vereinheitlichenden Hauptfront³⁴ (Abb. 92).

Auch in Bezug auf die Lösung der Brückenfrage schienen sich im Jahre 1898 neue Perspektiven zu eröffnen. Der Kölner Oberbürgermeister hatte sich im Jahre 1897 in einer Eingabe an den Kriegsminister gewandt, um die Beseitigung der Deutzer Rayonbeschränkungen zu erwirken. Am 6. April 1898 signalisierte der Minister seine generelle Bereitschaft zur Auflassung und zum Verkauf der Deutzer Festungswerke. Daraufhin setzten Verhandlungen über die finanziellen Modalitäten des Ankaufs der Deutzer Umwallung zwischen der Stadt und dem Militärfiskus ein.³⁵ Die Neustrukturierung der rechtsrheinischen Eisenbahnanlagen war von Beginn an Sonderverhandlungen der Stadt mit dem Minister der Öffentlichen Arbeiten vorbehalten. Auch in diesen Auseinandersetzungen spielten vor allem ökonomische Faktoren eine Rolle, da sich die Stadt als Veranlasserin kostenmäßig an den Umbauten der Bahnanlagen zu beteiligen hatte. Zudem stand die Übereignung umfangreicher eisenbahnfiskalischer Grundstücksflächen in städtischen Besitz an.³⁶ Der Deutzer Eisenbahnstrang gehörte zu den besonders umstrittenen Themen. Die Stadt forderte seine Beseitigung ein, um die Voraussetzung für eine feste Brücke zu schaffen und um dem Vorort Deutz endlich eine freie Entwicklung auf der Uferseite zu ermöglichen. Dagegen äußerte der Minister der Öffentlichen Arbeiten Bedenken gegen eine Entfernung dieser Eisenbahnanlagen.³⁷

34 Außer fotografischen Belegen lassen sich lediglich in den zeitgenössischen Adressbüchern (GA) Informationen finden. Der vormalige Besitzer der auf der Westseite des Thurnmarkts gelegenen Häuser Nr. 15 und 15A, der Kolonialwarenhändler Wilhelm Löffel, wurde dort unmittelbar nach der Jahrhundertwende als Eigentümer des neu errichteten Hauses Sassenhof 23 genannt. Als Besitzer des Eckgebäudes Sassenhof 25 wurde der Bäcker Theodor Scholl angeführt, der im Erdgeschoss des Neubaus seine früher im Hause Thurnmarkt 17 gelegene Bäckerei und Konditorei weiterbetrieb.

35 Siehe zu den Verhandlungen im Einzelnen: Neuhaus 1916, S. 393-400; Meynen 1979, S. 29-31.

36 Die Überlieferungen sind äußerst dürftig. Beide Vertragsseiten haben sich offensichtlich gegenseitig zum Stillschweigen verpflichtet. Der damals in Rede stehende Kostenrahmen lässt sich lediglich aus dem später zwischen den Parteien abgeschlossenen Vertrag ermesen. Demnach hatte die Stadt für die Umgestaltung der rechtsrheinischen Eisenbahnen eine Entschädigung in Höhe von fünf Millionen Mark und eine weitere Summe von 750.000 Mark für die Übernahme eisenbahnfiskalischer Grundstücke zu zahlen (St.V. vom 22.9.1904: Vertrag mit der Staatseisenbahnverwaltung betreffend die Umgestaltung der rechtsrheinischen Eisenbahnanlagen in Deutz).

37 Bauer, W. 1915b, S. 503.

Die Stadt hatte bereits im Frühjahr 1898 mehrere namhafte Brückenbaufirmen damit beauftragt, Entwürfe für den Ersatz der Schiffbrücke auszuarbeiten. Diese Vorschläge sollten den Nachweis erbringen, dass eine überzeugende Brückenlösung nur unter der Maßgabe möglich sei, die Bahnanlagen am Deutzer Ufer zu entfernen. Die Entwürfe mussten jedoch schon kurz darauf ad acta gelegt werden, da eine Einigung zwischen der Stadt und der Staatseisenbahn nicht erzielt werden konnte.³⁸ Die Kölner Bauverwaltung hat daraufhin die Brückenplanung selbst in die Hand genommen. Die Federführung wurde Wilhelm Bauer, der mittlerweile als Stadtbauinspektor beim Kölner Werft-, Hafen- und Brückenbauamt tätig war³⁹, übertragen. Bauer war durch seine bisherigen Arbeiten bestens mit den stromtechnischen Bedingungen vertraut. Wie Wilhelm Bauer später berichtete, wurden im Frühjahr 1899 unter seiner Ägide diverse Brückenvarianten ausgearbeitet, die sowohl mit der Beseitigung als auch mit der Beibehaltung des rechtsrheinischen Eisenbahnstrangs gerechnet haben.⁴⁰ Der Schwerpunkt hat damals offensichtlich auf grundlegenden Klärungen in Bezug auf die Brückenachse, die beiderseits des Flussufers unterzubringenden Rampen sowie die Lage der Strom- und Landpfeiler gelegen, während über die Form und Konstruktion des eigentlichen Brückenbauwerks später entschieden werden sollte. Die aus Kölner Sicht ideale Lösung orientierte sich an der alten Schiffbrückenverbindung, korrigierte allerdings ihre schräg zur Flussachse verlaufende Linie zugunsten einer gerade über den Fluss geführten Trasse. Auf der Deutzer Seite sollte der Ausgang der Freiheitstraße als traditionelle Brückenzuleitung bis auf geringe Änderungen beibehalten werden. Auf der linken Rheinseite sah der Vorschlag dagegen eine Verschiebung der zukünftigen Brückeneinleitung aus der bisherigen Achse der Friedrich-Wilhelm-Straße nach Süden vor. Dort sollte die Brückenrampe in Zukunft den nördlichen Teil des alten Rheinviertels zwischen dem Sassenhof im Süden und der Friedrich-Wilhelm-Straße im Norden mittig durchdringen und sich vom Ufer aus in östliche Richtung bis zum Heumarkt absenken. Ähnlich wie bei dem benachbarten Markthallenprojekt erhoffte man sich damals neben einer Optimierung des Brückenverlaufs von der Lage der Rampe zugleich die Erneuerung des als minderwertig erachteten Baubestandes des nördlichen Rheinviertels.⁴¹ Allerdings scheinen sich die Sanierungsabsichten lediglich auf den älteren Baubestand im Kern und an den Rändern des Gevierts beschränkt zu haben. Die jüngeren und hochwertigen Bauten an den Außenseiten wie an der Friedrich-Wilhelm-Straße oder am Leystapel sollten offensichtlich bestehen bleiben. Diese Annahme wird dadurch erhärtet, dass das Neubauvorhaben Sassenhof 23 und 25 (siehe Abb. 92) an der Einmündung in den Leystapel zu einem Zeitpunkt genehmigt beziehungsweise errichtet worden ist, als die entsprechende Brückenplanung Bauers bereits vorgelegen hat.

38 Ebenda.

39 Zum Werdegang Wilhelm Bauers innerhalb der Kölner Bauverwaltung siehe: Hagspiel 2007, S. 50.

40 Bauer, W. 1915b, S. 503-504. Bauer ist in seinen Ausführungen nicht im Einzelnen auf diese Versionen eingegangen. Aber er hat hier ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der im Mai 1899 entwickelte Vorschlag, für den sich kurz darauf auch die Kölner Stadtverordneten aussprachen, dem schließlich realisierten Brückenprojekt zugrunde gelegt worden ist. Aus der Kenntnis der späteren Vorgaben für die konkrete Brückenplanung lässt sich dieser Vorschlag aus dem Frühjahr 1899 rekonstruieren.

41 Der Syndikus der Kölner Handelskammer, Alexander Wirminghaus, führte im Jahre 1903 im Zusammenhang mit dem Brückenprojekt an: „Auf der Kölner Seite wird diese Anlage mit Rücksicht auf die zu erstrebende Beseitigung des nach Freilegung des Bauplatzes der großen Markthalle noch übrig gebliebenen düsteren, engen Stadtteils am Rheinufer zu erfolgen haben.“ (Wirminghaus 1903, S. 36). Auch beim späteren Terrainwerb, in dessen Rahmen die Stadt in einigen Fällen Zwangsmittel anwenden musste, beantragte sie bei den Genehmigungsbehörden das Recht auf Enteignung ausdrücklich mit der Begründung der „Sanierung des Stadtteils zwischen Friedrich-Wilhelm-Straße und Sassenhof“ (KStA vom 2.9.1911: Zum Bau der neuen festen Brücke).

Für den Fall, dass keine Einigung mit dem Minister der Öffentlichen Arbeiten erzielt werden könnte, zog die Stadt damals eine andere der von Bauer entwickelten Varianten in Betracht. Diese Lösung wäre auch bei einem weiter existierenden Eisenbahnstrang am Deutzer Ufer ausführbar gewesen.⁴² Sie rückte die neue Brückentrasse gegenüber der bestehenden Schiffbrückenverbindung um etwa 200 Meter nach Süden. Die auf beiden Rheinseiten gegebenen Nachteile lagen allerdings klar auf der Hand. Auf der Deutzer Seite wären die mit der Rheinquerung verbundenen Verkehrsströme weitab von der den Vorort durchquerenden Hauptstraße eingetroffen. Auf der altstädtischen Seite, wo die Rampeneinleitung zwischen der Rheingasse und der Südseite der geplanten Hauptmarkthalle vorgesehen war, stand zu befürchten, dass der von und zur Brücke vermittelnde Verkehr im Süden des Heumarktes kaum zu bewältigen wäre. Gleichzeitig war zweifelhaft, ob sich eine solche Belastung mit der vom Heumarkt aus vorgesehenen Schienenandienung der Markthalle würde vereinbaren lassen.

Wegen der ungeklärten Brückenfrage wurden die Entwurfsarbeiten für die Markthalle Ende 1899 zurückgestellt.⁴³ Um die städtische Position in den bislang unergiebigsten Verhandlungen mit der Staatseisenbahnverwaltung zu stärken, sprachen sich die Kölner Stadtverordneten im Juli 1899 einstimmig für die an der alten Schiffbrücke orientierten Brückenlösung aus.⁴⁴ Im Frühjahr 1900 entschied die Verwaltung schließlich, mit der Ausführungsplanung der dringend benötigten Markthalle nicht länger zu warten, auch wenn die Pläne im ungünstigsten Fall noch einmal geändert werden müssten.⁴⁵ Die Planung wurde dem im Kölner Hochbauamt tätigen Stadtbauinspektor Balduin Schilling übertragen. Für die Ausbildung der Außenarchitektur wurde ihm der Kölner Privatarchitekt Otto Müller-Jena zur Seite gestellt.

Ein halbes Jahr später zeichnete sich auch in Bezug auf die für das städtische Brückenprojekt bedeutsamen Deutzer Eisenbahnfragen eine Lösung ab. Im Dezember des Jahres 1900 berichtete der Kölner Oberbürgermeister den Kölner Stadtverordneten: „Endlich sei aber auch nach den ihm gemachten Erklärungen des Herren Ministers der öffentlichen Arbeiten die Frage der rechtsrheinischen Eisenbahn-Anlagen in eine für uns wesentlich günstigere Lage gekommen. Der Herr Minister habe,

42 Informationen über dieses Projekt und dessen kritische Bewertung sind lediglich durch die Beratungen der Stadtverordneten über das Markthallenprojekt überliefert. Siehe insbesondere die späteren Ausführungen des Oberbürgermeisters in: St.V. vom 6.12.1900: Vorlage betreffend den Bau der Hauptmarkthalle.

43 St.V. vom 30.11.1899: Aufnahme einer neuen Anleihe.

44 St.V. vom 20. u. 21.7.1899: Antrag Schaurte betr. die Stelle für die zweite stehende Brücke. Die ungeklärt im Raum stehende Deutzer Eisenbahnproblematik und die dadurch blockierte Brückenfrage haben in der Kölner Öffentlichkeit eine große Anteilnahme ausgelöst. Ingenieure und Baumeister haben ab dem Jahre 1899 einige Vorschläge entwickelt, die auch bei einem Erhalt des Deutzer Eisenbahndamms links- und rechtsrheinisch Brückentrassen in der Nähe der alten Schiffbrückenverbindung ermöglichen sollten. Dies geschah zum Teil im Auftrag der Stadtteilvereine, die an einer Aufrechterhaltung der wirtschaftlich belebenden Brückenverbindung am gegebenen Standort interessiert waren. Soweit es die linke Rheinseite betraf, fassten diese Versionen nun die im Norden der Friedrich-Wilhelm-Straße gelegene Partie des Martinsviertels für eine Brückeneinleitung in den Blick. Beispielhaft wird auf folgende Artikel in der Tagespresse verwiesen: KStA vom 11.12.1899: Die zweite Kölner Rheinbrücke; LocA vom 12.12.1899: Die Lösung der Brückenfrage; KStA vom 24.1.1900: Städtische Nachrichten; KStA vom 15.2.1900: Verein zur Förderung der Interessen des mittleren östlichen Stadtteils; KölnVZ vom 10.8.1909: Zum Plan einer Straßenbrücke über den Rhein in Köln. Es ist ausdrücklich festzuhalten, dass sich die damals in Wort und Bild in die Kölner Tagespresse lancierten Vorschläge in keiner Weise mit den offiziell zwischen Berlin und Köln verhandelten Brückenlösungen deckten.

45 St.V. vom 2.3.1900: Etat der Marktverwaltung.

wie er ihm auf eine Anfrage erklärt, auf unsere wiederholten Bitten sich endlich entschlossen, ein unseren Wünschen entsprechendes Project für die Aenderung der rechtsrheinischen Eisenbahn-Anlagen aufstellen zu lassen, und zwar unter Wegfall des Bahnstranges auf dem rechten Rheinufer und unter Aufhebung des Bahnhofes an der Schiffbrücke. Er habe allerdings zugleich dabei hervorgehoben, es werde das sehr viel Geld kosten, und wir möchten deshalb viel Geld in unsern Beutel thun. Nach diesem Nachsatze nehme er zwar nicht an, daß die Verständigung über das umgeänderte Project so leicht und einfach sein werde, aber allein schon die Thatsache, daß die Königliche Staatsregierung ein derartiges Project habe aufstellen lassen, geben Grund zu der Hoffnung, daß man auf das frühere, von uns bekämpfte Project [Beibehaltung des Eisenbahnstrangs, A.d.V.] im Ernst nicht mehr zurückkommen werde.“⁴⁶

Die Stadt hat daraufhin im Vertrauen auf eine gütliche Lösung weitreichende Schritte auf der linken Rheinseite unternommen. Zum einen wurde auf der Westseite des Heumarktes in der Achse des von der Stadt erhofften Brückenprojektes die Planung eines kostenträchtigen Straßendurchbruchs in Angriff genommen. Er sollte die Anbindung der späteren Brücke an die Kölner Innenstadt gewährleisten.⁴⁷ Zum anderen wurde nun unverzüglich mit der Freiräumung des Markthallengeländes begonnen. Der im Jahre 1901 einsetzende Abriss der Häuser hat das alte Quartier in eine riesige Abbruchstelle verwandelt⁴⁸ (Abb. 93).

Die damaligen Abbrüche für die neue Markthalle haben in der Folge in wohnungshygienischer Hinsicht uneingeschränkte Zustimmung erhalten.⁴⁹ Jedoch gab es von Beginn an auch Anklänge des Bedauerns über diesen massiven Eingriff in den baulichen Bestand des alten Köln. Schon im Vorfeld hatte der an der historischen Bürgerhausarchitektur interessierte Leiter des Kölner Hochbauamtes, Friedrich Carl Heimann, in einer Sitzung des Kölner Architekten- und Ingenieur-Vereins für Niederrhein und Westfalen auf etliche bemerkenswerte Bauteile der zu Fall kommenden Bauten hingewiesen, dem Gebäudebestand insgesamt jedoch eher einen bescheidenen Charakter zugesprochen.⁵⁰ Der Architekt der Halle, Balduin Schilling, der gemeinsam mit Heimann und anderen Fachkollegen um die Dokumentation der vielfach gefährdeten altkölnischen Häuser bemüht war⁵¹, brachte einige Jahre später die beim Bau der Markthalle herrschenden Prioritäten auf den Punkt: „Daß hierbei leider auch das eine oder andere fallen mußte, das man gerne erhalten hätte, mag man bedauern, erscheint aber durch die großen Interessen, die hier in Frage standen, gerechtfertigt.“⁵²

46 St.V. vom 6.12.1900: Vorlage betreffend den Bau der Hauptmarkthalle.

47 Sardemann 1993, S. 13-15.

48 LocA vom 22.6.1901: Locales: Der Abbruch.

49 Stooß 1914, S. 379; Klamt 1920, Kap. 3, S. 7.

50 „Neuerdings soll, um das unabweisbare Bedürfnis nach einer Markthalle zu befriedigen, jenes enge Straßengewirr fallen, was so eigentlich das alte Köln noch war. Den Namen einer alten Stadt verdient Köln nicht wie Nürnberg, Hildesheim, Braunschweig oder Lübeck, wo die Architektur auf dem Gebiete des Profanbaues gefällige Meisterwerke schuf; seine alten Teile vielmehr zeigen einfache Bauart der Häuser, die nur durch ragende Giebel und ihre eigenartige Fensteranlage wirken, sonst schlicht in Putz und Werkstein hergestellt sind. In langen, engen Straßenzügen in ihrer Wirkung aber bedeutend, ebenso an den Straßenecken und freien Plätzen. Dem bescheidenen Aeußeren entspricht meist ein ebensolches Innere.“ (LocA vom 14.12.1900: Der AIV NW).

51 Siehe hierzu auch Kap. 5.3.1.

52 Schilling 1906, Sp. 216.

Der Bau der Kölner Hauptmarkthalle begann im Jahre 1902 und wurde bis zum Ende des Jahres 1904 abgeschlossen. Es handelte sich um eine dreischiffige Halle, deren Stahlkonstruktion eine formal an den Jugendstil angelehnte Verkleidung erhielt. Der Material- und Gestaltungsaufwand konzentrierte sich auf die für die Besucher und Marktbesucher fußläufig zugänglichen Gebäudeseiten am Sassenhof und an der Straße „Auf dem Himmelreich“ im Westen der Halle. Eine besondere bauplastische Würdigung kam der zum Sassenhof gewandten, von zwei Ecktürmen flankierten Hauptfront zu (Abb. 94). Auf der ihr gegenüberliegenden Seite präsentierten sich am Sassenhof die alten, zum Teil durch Abbruchkanten gekennzeichneten Häuser des nördlichen Rheinviertels, das in seinem Inneren die Brückenrampe aufnehmen sollte (Abb. 95).

Auf der Rheinseite wurde die Dachlandschaft der großen Markthalle hinter der Bebauung am Leystapel sichtbar. Sie fügte sich mit ihren ruhigen Umrisslinien jedoch ohne Störung in das Uferbild ein (siehe Abb. 91). Noch kurz vor der Fertigstellung des Gebäudes ist der Plan, das Maschinenhaus der Markthalle mit einem hohen Schornstein auszustatten, im Interesse des Rheinpanoramas geändert worden. Es kam eine niedrigere Lösung zum Tragen.⁵³ Als eine der letzten Baumaßnahmen wurde auf dem verbreiterten Thurnmarkt ein Kopfbahnhof für die Hafenbahn und die Marktzüge der Rheinuferbahn errichtet (siehe Abb. 89). Er wurde durch ein Gitter gegenüber dem übrigen Straßenraum abgeschlossen.⁵⁴ Seine Bestimmung kam erst vollends zum Tragen, als die Rheinuferbahn im Jahre 1905 ihren Güterbetrieb aufnahm.

Der mittlerweile als Beigeordneter nach Trier gewechselte Balduin Schilling hat im Jahre 1906 in der Zeitschrift für Bauwesen einen ausführlichen Artikel über die Kölner Hauptmarkthalle publiziert. Dort stellte er die in Köln zur Anwendung gekommenen, dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Lösungen für diese damals weit verbreitete Bauaufgabe vor.⁵⁵ Schilling hat dabei voller Zuversicht die mit dem Neubau verbundene Bereinigung der Zustände auf dem Heumarkt und die guten Erschließungsbedingungen herausgestellt. Vor Ort zeichnete sich allerdings schon damals ab, dass der mit der Halle verbundene Verkehr und dessen Bewältigung völlig fehleingeschätzt worden waren. Dies betraf insbesondere die Uferseite. Bereits im Jahre 1906 setzten Klagen über massive Konflikte im Bereich der Gleiseinleitungen in den Thurnmarkt ein.⁵⁶ Einige Jahre später schilderte ein im Kölner Stadtanzeiger veröffentlichter Leserbrief die sich immer mehr zuspitzende Situation wie folgt: „Durch die neue Markthalle ist der stets wachsende Verkehr am Leystapel, dort wo die Straßen Thurnmarkt, Rheingasse, Rheinberg, Filzengraben und Lyskirchen einmünden, für Fußgänger, Wagen usw. immer größern Gefahren ausgesetzt. [...] Den Leystapel befahren, abgesehen von dem großen Fuhrwerksverkehr, stündlich sechs Züge der Köln-Bonner Kreisbahn und zwölf Wagen der elektrischen Uferbahn. Die Gefährlichkeit dieser Straßenkreuzung wird noch erhöht durch die Dienstags und Freitags (an den Hauptmarkttagen) verkehrende Hafenbahn.“⁵⁷

53 KStA vom 21.7.1904: Der Neubau der Hauptmarkthalle.

54 KStA vom 23.11.1904: Umfangreiche Geleisearbeiten.

55 Schilling 1906.

56 KStA vom 2. u. 30.8.1906: Sprechsaal: Rheinufer.

57 KStA vom 26.2.1910: Sprechsaal: Gefährliche Verkehrsbehinderung am Leystapel.

Im Jahre 1904 wurde der Vertrag zwischen der Stadt und der Staatseisenbahnverwaltung über die Umgestaltung der Deutzer Eisenbahnanlagen abgeschlossen.⁵⁸ Im Jahre 1907 wurde auch der Vertrag mit dem Militärfiskus über die Auflassung der inneren Umwallung, der die Anlagen auf beiden Kölner Rheinseiten umfasste, abgeschlossen.⁵⁹ Durch diese Vertragswerke wurde auf der rechten Rheinseite eine moderne, weitgehend von Festungsaufgaben befreite Stadtentwicklung eingeläutet. Die Vereinbarungen mit der Staatseisenbahn brachten auch für das städtische Brückenprojekt die endgültige Planungssicherheit. Sie bestimmten unter anderem die Aufhebung des Deutzer Gleisstranges und den Übergang des dortigen Gleis- und Bahnhofsgeländes in das Eigentum der Stadt. Als Zeitpunkt der Grundstücksübergabe wurde der Stadt außervertraglich der Herbst 1912 in Aussicht gestellt.⁶⁰ Der mittlerweile überarbeitete Brückenentwurf Wilhelm Bauers durchlief von 1905 bis 1907 ein umfangreiches Genehmigungsverfahren.⁶¹ Die Klärung des zu wählenden Brückentypus und der städtebaulich-architektonischen Ausbildung der Rampenbereiche wurden in den Jahren 1910/11 und 1912/13 zum Gegenstand zweier Wettbewerbe gemacht. Die im Zusammenhang mit der linksrheinischen Brückenrampe für den Leystapel und sein Hinterland getroffenen Überlegungen wurden damit Teil dieser großen Bauaufgabe. Sie nahmen innerhalb der zeitgenössischen Bemühungen um die Neuformulierung der altstädtischen Uferfront eine absolute Sonderstellung ein. Deshalb sollen sie an das Ende der vorliegenden Arbeit gestellt werden.⁶²

5.3 Die Entwicklung entlang der Frankenwerft

5.3.1 Der Umbau des Stapelhauses

Gleich mehrere Gründe hatten im Jahre 1898 zu der Entscheidung geführt, das Stapelhaus einer Museums- und Gastronomienutzung zuzuführen. Zunächst begünstigten die räumlichen Voraussetzungen eine horizontale Teilung dieses gewaltigen Bauwerks. Darüber hinaus hatte die Stadt Köln schon länger nach geeigneten Räumlichkeiten für das notdürftig in zwei mittelalterlichen Torburgen untergebrachte Naturhistorische Museum gesucht.⁶³ Im Laufe des Jahres 1898 stellten die Eheleute Eugen und Adele Rautenstrauch der Stadt die Schenkung der ethnografischen Privatsammlung des kurz zuvor verstorbenen Bruders von Adele Rautenstrauch, Wilhelm Joest, in Aussicht. Die Zueignung war an die Voraussetzung gebunden, dass die Stadt in absehbarer Zeit adäquate Räumlichkeiten zur Unterbringung der Sammlung zur Verfügung stelle.⁶⁴ Dieser Zugzwang scheint die Entscheidung forciert

58 St.V. vom 22.9.1904: Vertrag mit der Staatseisenbahnverwaltung betreffend die Umgestaltung der rechtsrheinischen Eisenbahnanlagen in Deutz. Siehe zu den Inhalten und begleitenden Vereinbarungen des 1905 rechtskräftig gewordenen Vertrages auch: St.V. vom 28.6.1910: Ausschreibung eines Wettbewerbes für die neue feste Brücke.

59 Neuhaus 1916, S. 400; Meynen 1979, S. 31.

60 Beigeordneter Zschirnt in: St.V. vom 28.6.1910: Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Erlangung von Entwürfen und Angeboten für die neue feste Brücke.

61 Bauer, W. 1915b, S. 504.

62 Siehe Kap. 5.5.

63 Die auf die reichen Bestände des Gymnasiums und Realgymnasiums in der Kreuzgasse zurückgehenden naturhistorischen Sammlungen waren seit 1892 in der Eigelsteintorburg untergebracht. 1896 hatten die Räumlichkeiten der Severinstorburg hinzugenommen werden müssen (Janson 1915, S. 200-201).

64 St.V. vom 13.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke.

zu haben, die oberen Räumlichkeiten des Stapelhauses für das beliebte Naturhistorische Museum zu nutzen und ihm die Sammlung Joest als Unterabteilung einzugliedern. Unmittelbar nachdem die Kölner Stadtverordneten am 20. Oktober 1898 dem Nutzungskonzept für das Stapelhaus zugestimmt hatten, gab ihnen der Oberbürgermeister im Namen der Eheleute Rautenstrauch die endgültige Überweisung der Schenkung bekannt.⁶⁵ Damit konnte sich die Stadt dieser bedeutenden Privatsammlung versichern.⁶⁶ Gleichzeitig gelang ihr auf diesem Wege ein weiterer Schritt in Bezug auf die räumliche Konsolidierung der damaligen Kölner Museumslandschaft.⁶⁷ Eine große Gaststätte im Erdgeschoss des Stapelhauses mit ausgedehnten Außenflächen komplettierte die kulturelle Nutzung auf ideale Weise, denn für die Bürger der Stadt konnte ein attraktives gastronomisches Angebot an der neuen Rheinuferstraße geschaffen werden. Wie der Oberbürgermeister betonte, versprach der rege Besuch der Gaststätte zudem einträgliche Mieteinnahmen, von denen man sich die Finanzierung der gesamten Umbaumaßnahme erhoffte.⁶⁸ Noch während des Umbaus des Stapelhauses sollte sich die ethnografische Sammlung Joest allerdings durch weitere Zuwendungen Adele Rautenstrauchs, die den Bau eines eigenen Hauses ermöglichten, verselbstständigen. So hat die Nutzung, die den Ausschlag für die Verwendung des Stapelhauses gegeben hat, bis auf eine vorübergehende Unterbringung ihrer Verwaltungsräume nie Einzug in das Gebäude gehalten.⁶⁹

Von Anfang an verlangten die Beratungen über den Umbau und die Sanierung des alten Lagerhauses, das damals zunächst noch innerhalb des von Abrissen geprägten ehemaligen Zollhafengeländes stand (siehe Abb. 70), den Kölner Ratspolitikern einiges an Vorstellungsvermögen ab. Viele Fragen konnten erst im Rahmen von gemeinsamen Ortsterminen geklärt werden, bei denen die Vertreter des Hochbauamtes den Stadtverordneten das Gebäude vorstellten und die geplanten Umbaumaßnahmen erläuterten.⁷⁰ Die mangelnde Vertrautheit mit diesem Bau kam auch in einer fehlenden einheitlichen Gebäudebezeichnung zum Ausdruck. Erst eine Expertise des damaligen Stadtarchivars Joseph Hansen wies nach, dass der gern benutzte und mit Erinnerungen an Kölns einstmalige wirtschaftliche Größe aufgeladene Name „Hansahauss“ historisch nicht gerechtfertigt sei. Im Oktober 1898 wurde

65 St.V. vom 20.10.1898: Schenkung der Sammlung Joest für das naturhistorische Museum.

66 Foy 1915, S. 190-191.

67 Zu den zunächst unter schwierigen räumlichen Bedingungen untergebrachten Kölner Museen, die in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg um diverse Sammlungen ergänzt und zum Teil in Neubauten untergebracht wurden, siehe: Neuhaus 1915, S. 156-207.

68 „Die Hoffnung bestehe, daß, wenn auch nicht gleich, so doch später, die Vermietung der Wirtschaft an einer so hervorragenden Stelle und bei Schaffung eines Gartens, der – ganz abgesehen von den großen Wirtschaftsräumen im Stapelhause – allein 1000 Personen fassen könne, auf die Dauer die Verzinsung und Amortisation des Baukapitals ergeben werde. Die Räume für das naturhistorische Museum würden wir dann immer noch unentgeltlich haben, sodaß sich das ganze Geschäft nach Ansicht der Verwaltung und der gehörten Commissionen trotz des erhöhten Credits als ein vorteilhaftes darstelle.“ (St.V. vom 2.6.1899: Pläne und Kostenanschläge betreffend den Umbau des Stapelhauses).

69 So wurde die Sammlung zunächst im Bayenturm untergebracht, erhielt jedoch bereits im Oktober 1901 ihre Selbstständigkeit. Im Jahre 1906 bezog sie das eigens für ihre Zwecke errichtete Museumsgebäude am Ubierring (LocA vom 9. u. 18.4.1900: Sammlung Joest; St.V. vom 25.4.1901: Etat des Rautenstrauch-Joest-Museums; Foy 1915, S. 190-191).

70 Laut Ausweis der Protokolle der Stadtverordnetenversammlungen wurden etliche der in diesem Unterkapitel angeführten Beratungen über die Umbauarbeiten mit gemeinsamen Baustellenbesichtigungen verbunden.

offiziell beschlossen, in Zukunft die Bezeichnung „Stapelhaus“ zu verwenden.⁷¹ Damit bekamen das Gebäude selbst sowie die mit seiner Sanierung einhergehenden Verwaltungsvorgänge einen eindeutigen Namen zugewiesen.

Die Leitung der Wiederherstellungs- und Umbauarbeiten dieses im 16. Jahrhundert in der Nachfolge des Kölner Gürzenichs in zwei Baustufen errichteten Gebäudekomplexes, dessen zwei Gebäudeteile unterschiedlicher Tiefe sich hinter der von einem Zinnenkranz abgeschlossenen Flussfront verbargen (Abb. 96 u. 97), oblag Friedrich Carl Heimann.⁷² Heimann hatte in seiner bisherigen Amtszeit als Leiter des Kölner Hochbauamtes bereits mehrere prominente und denkmalrelevante Umbauaufgaben betreut, zu denen unter anderem die Restaurierung des Gürzenichs gehört hatte.⁷³ Bei der nun anstehenden Aufgabe unterstützte ihn der städtische Architekt Carl Bädecker. Bädecker, der nahezu sämtliche überlieferten Planzeichnungen fertigte, nahm parallel auch eine sorgfältige fotografische Dokumentation der eigentlichen Sanierungsarbeiten und der Veränderungen in der Umgebung des Stapelhauses vor.⁷⁴

Heimann veranlasste im Jahre 1898 zunächst eine detaillierte Bauaufnahme. Er attestierte dem im Laufe des 19. Jahrhunderts in seinem Inneren und Äußeren mehrfach veränderten Gebäude sowie den charakteristischen, auf jedem der beiden Bauteile parallel verlaufenden Walmdächern einen insgesamt sehr guten Erhaltungszustand. Insbesondere die original überkommene Binnenstruktur des im Süden gelegenen ehemaligen Fischkaufhauses, das in den beiden Geschossen in Längsrichtung durch eine mächtige Arkadenwand geteilt war, beeindruckten ihn sehr: „Die Wirkung des Raumes spiegelt in gewissem Maße diejenige des Gürzenichs vor dem Umbau 1855 wider.“⁷⁵ Deshalb verfolgte er von Beginn an das Ziel, die großzügigen Raumstrukturen dieses Gebäudetraktes sowohl im erdgeschossigen Restaurant als auch in dem im Ober- und Dachgeschoss geplanten Museum weitgehend zu erhalten und dauerhaft sichtbar zu machen. Die gleichen Deckenhöhen in dem sich im Norden anschließenden ehemaligen Schlachthaus erleichterten dieses Vorhaben, denn hier konnten in den Hauptgeschossen auf gleicher Ebene die zugehörigen, kleinteiligeren Nebenräume untergebracht werden. Auch bei Paul Clemen, dem Konservator der preußischen Rheinprovinz, den Heimann schon frühzeitig auf informeller Ebene eingeschaltet hatte, trafen diese Pläne auf Zustimmung.⁷⁶

71 Damit wurden die bisher verwendeten Bezeichnungen „Hansahaus“, „Fischkaufhaus“, „Lagerhaus an der Mühlengasse“ oder „Hafenkommissariat“ abgelöst (St.V. vom 20.10.1898: Einrichtung des Hafenkommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke).

72 Die Ausführungen über die alte Gebäudestruktur und die Umbauplanungen Heimanns gehen, sofern nicht gesondert angeführt, auf folgende Quellen zurück: St.V. vom 13. u. 20.10.1898: Einrichtung des Hafenkommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke; St.V. vom 2.6.1899: Pläne und Kostenanschläge betreffend den Umbau des Stapelhauses; Heimann 1911, S. 56-63; Vogts 1930, S. 308-317. Vgl. Becker, Kr. 1996, S. 283; Bilstein 2009, S. 39-43.

73 Beines 2007, S. 90-93.

74 Ein Teil der von Carl Bädecker handsignierten Originalabzüge befindet sich im Fotoarchiv des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland in Pulheim-Brauweiler unter der Rubrik „Köln Profan“. Auch weitere, in der Fotothek des Kölner Stadtkonservators archivierte Bestände über die Umbaumaßnahmen gehen wohl im Wesentlichen auf Carl Bädecker zurück.

75 St.V. vom 13.10.1898: Einrichtung des Hafenkommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke.

76 Heimann berichtete: „Es könnte der alte Zustand mit verhältnismäßig wenig Aufwand hergestellt und damit eine wirkliche Sehenswürdigkeit seltener Art geschaffen werden, wie dies der Herr Provincial-Conservator gelegentlich eines Besuchs ausdrücklich anerkannt.“ (St.V. vom 13.10.1898: Einrichtung des Hafenkommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke).

Etliche Grundzüge der später realisierten Gebäudeplanung standen bereits fest, als den Stadtverordneten im Herbst des Jahres 1898 gemeinsam mit der Grundsatzentscheidung zur Verwendung des Stapelhauses der Vorentwurf zur Bewilligung vorgelegt wurde⁷⁷ (Abb. 98). Am Außenbau war Heimann daran gelegen, zumindest stilistisch eine Rückführung auf die Erbauungszeit des Stapelhauses vorzunehmen und damit die „unverständene gotisierende Wiederherstellung“⁷⁸ des 19. Jahrhunderts zu beseitigen. Dies betraf vor allem die am Ursprungsbau unvollendet gebliebenen Eckwarten, die vom Stadtbaumeister Johann Peter Weyer nach dem Vorbild des Gürzenichs im spätgotischen Stil ergänzt worden waren. Die Eckwarten wurden nun an die Renaissanceform der originalen Konsolen und Säulen angepasst. Hingegen bezog Heimann die das einheitliche Gesamtbild nicht beeinträchtigenden Veränderungen des 19. Jahrhunderts auf sehr pragmatische Weise in sein Umbaukonzept ein. So wurden im Interesse der Erschließung der Gastwirtschaft die auf der Flussseite für die Zollhafennutzung eingebrochenen Portale beibehalten. Desgleichen wurden die großen Kreuzstockfenster, durch welche die früher kleineren Erdgeschossfenster des ehemaligen Schlachthaus ersetzt worden waren, zur Verbesserung der Belichtung auch auf die südlich anschließende Wand übertragen. Entlang der rückseitigen Mauthgasse beschränkte sich Heimann im Wesentlichen auf die Entfernung der Fenstervermauerungen, die das Lagerhaus zur Zeit seiner Zollhafennutzung erhalten hatte (siehe Abb. 7). Hier war im Norden auch der Haupteingang des Naturhistorischen Museums vorgesehen.

Eine der größten Herausforderungen stellte die Ausbildung einer neuen Fassade auf der Südseite des Stapelhauses dar. Während der Erstellung des Vorentwurfs war die Niederlegung des unmittelbar benachbarten Lagerhauses Ahren gerade im Gange. Der Abriss hinterließ eine noch von den Spuren der Balkenlagen gekennzeichnete, über die Traufkante des Stapelhauses hinausragende Abbruchwand (Abb. 99). In ihren unteren Zonen barg sie die originale Südmauer des alten Fischkaufhauses, dessen trapezförmiger Gebäudeabschluss mit einer auf der Stadtseite um etwa 10 Meter vorragenden Gebäudeecke den schrägen Verlauf dieser Wand vorgab. Darüber hinaus wies sie in der Achse der großen Innenwand einen markanten Knick auf (siehe Abb. 96). Heimann war bewusst, dass der Neugestaltung dieser Front eine besondere Bedeutung zukäme. So erläuterte er die Aufgabe mit folgenden Worten: „Durch den Abbruch des an der Südseite angebaut gewesenen Ahrenhauses ist eine möglichst geschmackvolle Verdeckung dieser Seite umso mehr erforderlich geworden, als der von kleinen Lagerhäusern gesäuberte Teil jener Werftstrecke am Fischkaufhause vorbei einen unsagbar malerischen und eindrucksvollen Blick auf das herrliche romanische Chor von Groß-St. Martin und zwischen St. Martin und unserm Bauwerk hindurch auf die hochragenden Türme des Domes gestattet.“⁷⁹

77 St.V. vom 13. u. 20.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke. Mit größter Sicherheit ist davon auszugehen, dass es sich bei der Ablichtung eines Planes, die im Rheinischen Bildarchiv erhalten ist (RBA 640079), um diesen Vorentwurf handelt. Das Blatt wurde gemäß Signatur von Carl Bädecker im September 1898 gefertigt und von Friedrich Carl Heimann am 24. September 1898 untergezeichnet.

78 Heimann 1911, S. 59.

79 KölnZ vom 21.10.1898: Das ehemalige Kölner Fischkaufhaus.

Heimann entwickelte im Vorentwurfsstadium drei Varianten für die Ausbildung der neuen Südfassade, deren Bandbreite seine tastende Suche nach einer adäquaten Lösung belegt.⁸⁰ Ein Vorschlag akzeptierte den stumpfen Winkel der Südwand und übertrug das Fassadenschema der Hauptfront in vier Achsen mit Kreuzstockfenstern und Simsgliederungen auf diese Gebäudeseite, die oben von einem auf beiden Seiten von Eckwarten flankierten Zinnenkranz abgeschlossen werden sollte (siehe Abb. 98). Dieser auf eine Angleichung hinauslaufenden Variante wurden zwei Vorschläge entgegengestellt, in denen die kritische Knickstelle der Wand mit einem Treppenturm überspielt wurde. In beiden Varianten sollte der oktogonal angelegte Turm auf dem der Stadtseite zugewandten Wandabschnitt durch die Verlängerung der Mauer in das Gebäude integriert werden. Auf der dem Rhein zugewandten Seite vermittelten zwei Seiten des Achtecks zu dem dort anschließenden Mauerabschnitt und verliehen der Fassadenausbildung eine stärkere Plastizität. Ab der Dachzone sollte der Turm, der mit einer in den Brüstungsfeldern reich verzierten Aussichtsstube und abschließender Plattform ausgestattet war, einen weithin sichtbaren Akzent setzen. Als oberer Abschluss war eine schmale Laterne mit einem Kegeldach vorgesehen. Es ist bezeichnend, dass sich Heimann mit diesem Turm nicht auf den originalen, ehemals auf der Westseite des Schlachthauses gelegenen und im 19. Jahrhundert abgetragenen Treppenturm bezog, sondern die Türme „nach Art des `Lugans` an den alten Kölner Patricierhäusern“⁸¹ als Vorbild zitieren wollte. Deshalb erscheint es nur konsequent, dass er in der einen der beiden turmbestückten Varianten für den westlichen, mit dem Turm vereinheitlichten Wandabschnitt die Nachbildung eines Patrizierhauses mit einem monumentalen Treppengiebel in Erwägung zog (siehe Abb. 98). Zu dessen Gunsten sollte auf die südwestliche Eckwarte verzichtet werden. Im dem anderen Vorschlag, der später in modifizierter Weise zur Ausführung gelangte, wurde die Turmlösung mit einer an die Hauptfront angelehnten Fassadenlösung kombiniert.

Die Entscheidung über die zur Ausführung kommende Lösung überließen die Kölner Stadtverordneten damals offensichtlich der weiteren Projektbearbeitung. Wie eine Fotografie, die dem Fortschritt der Werftarbeiten nach etwa dem Beginn des Jahres 1899 zuzuordnen ist, zeigt, hat das Hochbauamt damals aufgrund der besonderen Stadtbildrelevanz zunächst die Einfügung eines Treppenturms geprüft. Ob es sich dabei um ein vor Ort errichtetes, maßstabsgetreues Modell oder um eine Fotomontage handelte, ist allerdings nicht überliefert⁸² (Abb. 100). Erst danach scheinen die Verwaltung und die Baukommission die Entscheidung zugunsten der dritten Variante für den zukünftigen Südabschluss des Gebäudes gefällt zu haben. Im April 1899 wurde die Planung, die nun einen leicht veränderten Dachabschluss der Turmlaterne vorsah, fertiggestellt⁸³ (Abb. 101). Zukünftig sollten auch die Reste des erst unmittelbar nach der Erstellung des Vorentwurfs in der Südwand aufgefundenen Ori-

80 Heimanns den Stadtverordneten im Oktober 1898 gegebene Planungserläuterungen wurden nicht in das offizielle Sitzungsprotokoll aufgenommen. Ein Redakteur der Kölnischen Zeitung ließ sich die Planung damals von Heimann in einem persönlichen Gespräch erklären. Sein Bericht stellt in Bezug auf die drei von Heimann geplanten Varianten, die nicht mehr vollständig im Bild ermittelbar sind, eine wichtige Quelle dar (KölnZ vom 21.10.1898: Das ehemalige Kölner Fischkaufhaus).

81 Ebenda.

82 Die Konstruktion des vor der Südwand des Stapelhauses abgebildeten Turms spricht für ein Modell im Maßstab 1:1; schriftliche Belege fehlen allerdings.

83 Im Planarchiv des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland werden die damals zunächst dem Provinzialkonservator zur Genehmigung zugeleiteten Pläne aufbewahrt. Es handelt sich um sieben Blätter, die von Carl Bädecker gefertigt und von Friedrich Carl Heimann am 24. April 1899 schlussgezeichnet wurden.

nalportals des Fischkaufhauses mit seiner reichen Renaissancegliederung sichtbar gemacht werden. Erst im Rahmen einer weiteren Überarbeitung wurde hier ein neuer Nebeneingang geschaffen, der sich den Proportionen des historischen Portals einfügte. Im Gebäudeinneren waren den im unregelmäßig abschließenden südlichen Gebäudeteil untergebrachten Räumlichkeiten wichtige Funktionen zugeordnet. Auch der Treppenturm war nun fest in das Raumprogramm eingebunden. Er sollte eine separate Erschließung der Museumsräumlichkeiten sicherstellen, sodass sie auch unabhängig von den Öffnungszeiten zu Vortragszwecken genutzt werden konnten. Die Pläne umfassten darüber hinaus auf der Nordseite des Stapelhauses eine an die Mauthgasse gerückte, sich zu einem Konzertgarten öffnende Halle, während das Bauprogramm erst später um kleinere Aufbauten für eine Bierschenke auf der Freifläche im Süden des Stapelhauses ergänzt wurde.⁸⁴ Nachdem die Planung die Zustimmung des Provinzialkonservators erfahren hatte⁸⁵, wurde sie im Juni 1899 den Stadtverordneten zur Genehmigung vorgelegt.⁸⁶ Nach der endgültigen Zustimmung der staatlichen Denkmalpflege wurden die Arbeiten im Herbst 1899 öffentlich ausgeschrieben.⁸⁷ Noch im selben Jahre wurde mit der Ausführung begonnen.⁸⁸

Die Bauarbeiten nahmen im Frühjahr 1900 allerdings eine unvorhersehbare Entwicklung. Denn die Südwand des Stapelhauses, deren kritischer Zustand erst jetzt zutage trat, musste niedergelegt werden. Um das alte Dachwerk abzustützen, wurde damals ein gewaltiges Gerüst aufgebaut (Abb. 102). Die Planung für den südlichen Abschluss des Stapelhauses wurde daraufhin Gegenstand einer heftigen Kontroverse, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der benachbarten Kirche Groß St. Martin stand. Schon im Herbst 1898 hatte der Stadtverordnete Franz Zilkens bei der Vorstellung des Vorentwurfs für den Umbau des Stapelhauses eine stärkere Berücksichtigung des Kirchenbaus eingeklagt, da „die Kirche Groß-St. Martin zum großen Teil vom Rhein her durch das Stapelhaus maskiert“ werde. Seiner Meinung nach „würde es ganz leicht sein, die Kirche weiter frei zu legen, wenn man den hinteren Teil des Fischkaufhauses etwas abschnitte, sodaß da eine ziemlich grade Front entstände.“⁸⁹ Sein Wunsch, eine entsprechende Entwurfsvariante ausarbeiten zu lassen, war damals von der Bauverwaltung mit dem Hinweis abgelehnt worden, die Denkmalbehörden würden wegen der Beseitigung wertvoller Originalsubstanz mit Sicherheit ihre Zustimmung verweigern.

Nachdem der Abriss der Südmauer im Frühjahr 1900 die Voraussetzungen grundlegend geändert zu haben schien⁹⁰, trat der Kirchenvorstand Groß St. Martins mit mehreren Eingaben an die Stadt Köln heran, um die früheren Forderungen Zilkens noch einmal zu bekräftigen. Dies führte zu heftigen Dis-

84 St.V. vom 19.12.1901: Geschäftsbericht 1901; St.V. vom 16.1.1902: Errichtung einer Halle im Kölner Biergarten des Stapelhauses.

85 Siehe hierzu den kurzen Sachstandsbericht über das Stapelhaus in: St.V. vom 8.6.1899: Werfthalle auf dem Frankenwerft für die Niederländische Dampfschiff-Reederei.

86 St.V. vom 2.6.1899: Pläne und Kostenanschläge betreffend den Umbau des Stapelhauses.

87 KStA vom 21.10.1899: Städtische Nachrichten.

88 St.V. vom 28.12.1899: Geschäftsbericht 1899.

89 St.V. vom 20.10.1898: Einrichtung des Hafencommissariats für Wirtschafts- und Museumszwecke.

90 Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf folgende Quellen: St.V. vom 17.5.1900: Anfrage Kausen betreffend das Stapelhaus; LocA vom 22.5.1900: Der Kirchenvorstand von St. Martin; LocA vom 23.5.1900: Stimmen aus dem Leserkreis: Freilegung des Ost-Chores von Groß St. Martin; St.V. vom 31.5.1900: Erneuerter Antrag des Kirchenvorstandes von Groß St. Martin.

kussionen in der Kölner Stadtverordnetenversammlung. Dabei wurde das Ansinnen der Kirchengemeinde von Zilkens und mehreren seiner Zentrumskollegen unterstützt. Zilkens brachte bei dieser Gelegenheit die Kernfrage des Konfliktes nach der Bedeutungshierarchie beider Bauten auf den Punkt: „Es komme darauf an, welches man als das hervorragendere Bauwerk betrachte: die Kirche oder das Stapelhaus.“⁹¹ In diesem Zusammenhang wurde auch an die frühere Beteiligung der Stadt an den Freilegungskosten für den Trikonchos der Kirche erinnert⁹², mit dem sie selbst die Hoffnung auf ein stärkeres Engagement zugunsten der bedeutenden Kirche genährt habe. Heimann trat damals energisch für sein Umbaukonzept ein, dessen Änderung nicht nur tief in seine stadtbildorientierten Ambitionen, sondern auch in die funktionalen Zusammenhänge der Gebäudeplanung eingegriffen hätte. Josef Stübben war zwar im Jahre 1898 aus der Kölner Verwaltung ausgeschieden, behielt jedoch in seiner neuen Rolle als liberaler Stadtverordneter im Kölner Ratsgremium eine gewichtige Stimme.⁹³ Er machte sich im Frühjahr 1899 zusammen mit seinen Fraktionskollegen Emil vom Rath, Hermann Pflaume und Theodor Kyll für Heimanns Planung stark. Mit viel Geschick versuchte Stübben, die äußerst aufgeheizte Stimmung zu entschärfen: „Man habe ihn zu der Beratung der Angelegenheit in der Baucommission zugezogen und er habe sich überzeugt, daß in der That Bauteile von geschichtlichem Werte beseitigt werden müßten, um dem Wunsche des Kirchenvorstandes zu entsprechen. Er habe für seine Person auf die Erfüllung dieses schönen und an sich berechtigten Wunsches verzichtet.“⁹⁴ Nach einem erneuten gemeinsamen Ortstermin lehnten die Stadtverordneten die Anträge des Kirchenvorstandes am 31. Mai 1900 endgültig ab.

Im Frühjahr 1901 ließ Heimann, der mittlerweile neues Material über das Äußere des ehemaligen Schlachthaussturms aufgefunden hatte, die Planung für den damals bereits bis auf den oberen Abschluss fertiggestellten Treppenturm (Abb. 103) noch einmal ändern. Die Laternenlösung wurde durch die Ausbildung eines Turmhelms ersetzt⁹⁵ (Abb. 104). Die Arbeiten wurden im Laufe des Jahres 1901 soweit vorangetrieben, dass die Gaststätte im Erdgeschoss des Stapelhauses im Oktober eröffnet werden konnte.⁹⁶ Das Museum wurde im Mai des nächsten Jahres der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.⁹⁷ Mit der Sommersaison 1902 wurden auch die nach Entwürfen des Gartendirektors Kowallek angelegten Außenanlagen des Konzertgartens samt Musikpavillon im Norden des Stapelhauses (Abb. 105) und die einfachere Schenkwirtschaft auf der Südseite eröffnet.⁹⁸ Damit fand nach einer fast vierjährigen Planungs- und Bauzeit die Gesamtmaßnahme ihren Abschluss.

91 St.V. vom 17.5.1900: Anfrage Kausen betreffend das Stapelhaus.

92 Siehe Kap. 3.3.2.

93 Zu Stübbens Ausscheiden aus dem Kölner Verwaltungsdienst und dem Einfluss, den er danach als liberaler Kölner Stadtverordneter unter anderem durch die Mitgliedschaft in diversen Fachausschüssen geltend machte, siehe: Karnau 1996, S. 51-52.

94 St.V. vom 17.5.1900: Anfrage Kausen betreffend das Stapelhaus.

95 Die Genehmigung der Umplanung erfolgte in: St.V. vom 1.8.1901: Veränderte Ausbildung der Turmspitze des Stapelhauses.

96 St.V. vom 19.12.1901: Geschäftsbericht 1901.

97 LocA vom 18.5.1902: Das Museum für Naturkunde.

98 LocA vom 4.5.1902: Stimmen aus dem Leserkreis: Die Hafengasse; KStA vom 20.6.1902: Schenke am Stapelhaus; LocA vom 21.6.1902: An der Südseite des Stapelhauses.

Insbesondere mit der turmakzentuierten Südfront des Stapelhauses, deren Ausführung erst nach der Überwindung der Querelen mit dem Kirchenvorstand Groß St. Martins und seiner Unterstützer möglich wurde, gelang Heimann damals eine Neuinszenierung, in der das Stapelhaus und Groß St. Martin seinen eigenen Worten nach nun gemeinsam „die beherrschende Baugruppe inmitten des Flusspanoramas der Stadt“⁹⁹ bildeten. Der von Südwesten auf dieses Ensemble gerichtete Blick, der im Hintergrund die Türme des Doms erfasste (Abb. 106), wurde im Laufe der nächsten Jahre zu einem äußerst beliebten Motiv der Kölner Uferfront. In zahlreichen Fotografien festgehalten, fand die Ansicht dieses Uferausschnittes sowohl als Postkarte als auch in den zeitgenössischen Publikationen über Köln weit über die Grenzen der Stadt Verbreitung.¹⁰⁰

Der Bedeutung des Stapelhausumbaus wird man allerdings nur gerecht, wenn man auf Heimanns ausdrückliches Anliegen hinweist, mit dieser Restaurierungs- und Umbaumaßnahme zugleich die Erinnerung an die damals zunehmend im Verschwinden begriffenen Zeugen der altkölnischen Haus- und Wohnkultur wach zu halten. Wie schon kurz im Zusammenhang mit den Abrissen für die Hauptmarkthalle angesprochen wurde, hatte sich Heimann seit dem Beginn seiner Kölner Tätigkeit im Jahre 1890 gemeinsam mit interessierten Fachkollegen aus der Bauverwaltung und der Privatwirtschaft intensiv mit der historischen Kölner Bürgerhausarchitektur beschäftigt.¹⁰¹

Auf dem dritten ‚Tag für Denkmalpflege‘, der im Jahre 1902 in Düsseldorf ausgerichtet wurde, setzten sich die Teilnehmer erstmals ausgiebig mit dem komplexen Thema der kommunalen Denkmalpflege auseinander. Ein Ziel richtete sich auf Maßnahmen zum Erhalt der bislang kaum gewürdigten bürgerlichen Profanbauten in den historischen Städten. Allerdings war den Teilnehmern durchaus bewusst, dass Abrisse auch weiterhin nicht vermeidbar seien und den Kommunen in diesen Fällen außer der Dokumentation die Aufgabe der Bergung charakteristischer Bauelemente zufiele.¹⁰² Heimann berichtete, dass ihm in dieser Hinsicht in Köln während der vorangegangenen Jahre die systematische Einbindung der Baupolizei gelungen sei. Diese habe er mit einem Verzeichnis der altstädtischen Privatbauten ausgestattet, die bekanntermaßen oder dem Augenschein nach einen bauhistorischen Wert

99 Heimann 1911, S. 63.

100 Ein wichtiges Indiz zur Datierung dieser Fotografien liefern die erst im Jahre 1913 am Stapelhaus angebrachten Wappen, die auf der dem Rhein zugewandten Front und an den Schmalseiten den Mauerfeldern des Zinnenkranzes zugefügt wurden (St.V. vom 3.7.1913: Stapelhaus; KStA vom 25.7. u. 31.10.1913: Die Wappenschilder am Stapelhaus). Sie wurden im Jahre 1939 wieder entfernt, als auch der Treppenturm des Stapelhauses seine Haube verlor (WB vom 20.6.1939: Das neue Stapelhaus).

101 Heimann hat sich gemeinsam mit Gleichgesinnten seit den frühen 1890er Jahren mit der Aufnahme und Dokumentation historischer Bürgerhäuser und ihrer reichen Ausstattung befasst. Darüber hinaus gehörte Heimann schon in den beginnenden 1890er Jahren dem innerhalb des Architekten- und Ingenieur-Vereins für Niederrhein und Westfalen gegründeten „Ausschuss für die Aufnahme bürgerlicher Baudenkmäler in Köln“ an. Dieser Ausschuss besichtigte historische Patrizier- und Kaufmannshäuser und hielt die Ergebnisse in Zeichnungen und später auch in Fotografien fest (Aufzeichnungen der Versammlungen des AIV NW 1892 (Sept.) u. 1897, 8.2.1897; KTbl vom 13.12.1900: Fünfundzwanzigjähriges Stiftungsfest des AIV NW; LocA vom 14.12.1900: Der AIV NW). Die Ergebnisse bildeten unter anderem die Grundlage für das ab dem Jahre 1900 im Auftrag des AIV NW in mehreren Lieferungen publizierte Sammelwerk: Aus dem alten Köln 1900-1908.

102 Siehe hierzu den Bericht des Hildesheimer Oberbürgermeisters Gustav Struckmann über die dortige Praxis der Bergung und musealen Sammlung solcher Teile, die unter gewissen Umständen auch an private Bauherren zur Wiederverwendung an Neubauten weitergereicht wurden (Oechelhäuser 1910, S. 344-345).

aufwiesen. Beim Eingang entsprechender Neubaugesuche werde das Hochbauamt sofort informiert, um die vor dem Abriss stehenden Altbauten untersuchen, die Befunde aufnehmen und besonders wertvoll erachtete Originalteile retten zu können. In Düsseldorf verschwieg Heimann den Fachkollegen gegenüber allerdings nicht, dass das Kölner Hochbauamt bei der Lagerung der wachsenden Zahl geretteter Fassaden- und Ausstattungsteile an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit geriete und „manche von diesen Sachen wieder verschwinden“¹⁰³ müssten. Deshalb sei die Wiederverwendung solcher geborgener Teile an anderen Bauten ein berechtigter Weg zu ihrem Erhalt.¹⁰⁴

Heimann selbst hatte bereits bei dem nach seinen Entwürfen im Jahre 1897 fertiggestellten neugotischen Stadtarchiv am Gereonskloster einige Räume mit Kopien gotischer Raumdecken aus niedergelegten Kölner Bürgerhäusern ausstatten lassen.¹⁰⁵ Der Umbau des Stapelhauses bot nun in größerem Maßstab die Möglichkeit, in das Gebäude originale Ausstattungsteile und Decken aus abgerissenen altkölnischen Häusern zu integrieren.¹⁰⁶ Dabei handelte es sich auch im Stapelhaus bei den Raumdecken um Kopien der Originale. Im Interesse eines stilistisch einheitlichen Gesamtkonzeptes wählte Heimann hierbei im Wesentlichen Elemente aus Häusern des 16. Jahrhunderts, also aus der Erbauungszeit des Stapelhauses, aus. Das Programm sollte wohl zunächst nur auf einige Räume der Gastwirtschaft im Erdgeschoss beschränkt bleiben. Während der Planungs- und Umbauphase des Stapelhauses führte jedoch eine Flut von Abbrüchen historischer Bürgerhäuser in der Kölner Altstadt, zu denen unter anderem die Abrisse für den Neubau der Hauptmarkthalle am Sassenhof gehörten, dazu, das Konzept zunehmend auf weitere Räumlichkeiten im Stapelhaus auszuweiten. Am Ende waren selbst die Wirtschaftsräume des Restaurants sowie Flure und das Treppenhaus des Museums mit Nachbildungen historischer Decken ausgestattet.

So entstand im Inneren des Gebäudes auch ein Abbild der Kölner Wohnkultur des 16. Jahrhunderts, das insbesondere in der Gastwirtschaft um weitere, mit der Hilfe der Maler Anton Bardenhewer und Hermann Schaper geschaffene altkölnische Motive bereichert wurde (Abb. 107) und sich zu einem stimmungsvollen Ganzen zusammenfügte. Im Unterschied zu dem nur von einer ausgewählten Zahl von Kölnern aufgesuchten Stadtarchiv am Gereonskloster versprach die Zahl der Gaststätten- und Museumsbesucher des Stapelhauses nun eine ungleich größere Breitenwirkung dieses zeitgenössi-

103 Oechelhäuser 1910, S. 359.

104 Ebenda, S. 358-359.

105 In dem von 1893 bis 1897 am Gereonskloster 12 im neugotischen Stil errichteten Neubau wurden mehrere historische Decken aus niedergelegten Kölner Bürgerhäusern eingebaut (KStA vom 7.8.1996: Eine Chronik aus 6300 Versen; Vogts 1930, S. 479).

106 Die folgenden Angaben über die im Inneren und am Außenbau verwendeten Originalteile beziehungsweise Vorlagen beziehen sich im Wesentlichen auf folgende Quellen: KStA vom 8.10.1901: Das Stapelhaus; LocA vom 9.10.1901: Das Stapelhaus (Bericht über eine von Heimann am 7. Oktober 1901 vorgenommene Führung durch den Neubau); KStA vom 20.6.1902: Schenke am Stapelhaus; LocA vom 21.6.1902: An der Südseite des Stapelhauses; Vogts 1930, S. 315-317. In den Zeitungsberichten wurde zum Teil lediglich die Provenienz der historischen Elemente angegeben. Die von Hans Vogts angeführten Abrissdaten der entsprechenden Gebäude (Vogts 1930, S. 408-577; vgl. Vogts 1966, Bd. 2, S. 747-807) zeigen, dass etliche Abbrüche erst im Laufe der Sanierung des Stapelhauses erfolgten. Daraus lässt sich schließen, dass Heimann sein Konzept während der Umbauzeit ständig erweitert hat.

schen, auf die belehrende Veranschaulichung ausgerichteten Denkmalpflegekonzeptes. Unter diesen Gesichtspunkten verbuchte Heimann beim Tag für Denkmalpflege in Düsseldorf das gerade fertiggestellte Kölner Stapelhaus durchaus als Erfolg: „Ich habe diese Sachen im Stapelhause kopieren lassen, [...] und so bekommt jetzt der Kölner Bürger, der dort hingehet, immerhin eine Ahnung von der Ausstattung der Räume, wie sie seine Vorfahren besessen haben.“¹⁰⁷

Mit ähnlichen Motiven hatte Heimann bereits in der Entwurfsphase die Errichtung des Treppenturms auf der Südseite des Stapelhauses begründet. Angesichts der aktuellen Abrisse der profanen Treppentürme Kölner Patrizierhäuser, die einst die Silhouette des alten Kölns bedeutend mitbestimmten¹⁰⁸, hatte er damals betont, so könne „wenigstens ein Beispiel dieser Baulichkeiten, wie sie deren Köln früher so zahlreich besessen habe und wie sie wohl bald ganz verschwunden sein würden, unsern Nachkommen [...] erhalten“¹⁰⁹ werden. Darüber hinaus wurden auch am Außenbau des Stapelhauses diverse witterungsbeständige Originalteile niedergelegter Häuser eingebaut, wobei dies im Wesentlichen auf die für die Uferwirkung des Gebäudes nachrangige Rückseite an der Mauthgasse und auf die Nordfront beschränkt blieb. Im Jahre 1901 wurden dann während der Abbrucharbeiten für die Hauptmarkthalle diverse aus ihrem ursprünglichen Kontext herausgelöste historische Bauteile direkt von der dortigen Baustelle zum Stapelhaus gebracht (Abb. 108 u. 109). Der größte Teil wurde an den erst in der Folge fertiggestellten Gebäuden für die Außengastronomie verwendet und in deren Freiflächen untergebracht. Im Jahre 1901 fand im Rahmen einer Umplanung für die Halle des Konzertgartens auch die dreiteilige, mit Diamantquadern geschmückte Arkatur, die man im Jahre 1899 beim Abbruch des Hauses Bingen am Holzmarkt 67¹¹⁰ (siehe Abb. 88) geborgen hatte, einen prominenten Aufstellungsort. Sie wurde nun, um Torgitter ergänzt, wirkungsvoll in der Achse der Mühlengasse platziert, wo sie als stadtseitiger Zugang zum Konzertgarten diente (Abb. 110).

Fasst man zusammen, hatte Heimann das Stapelhaus bereits in der Planungsphase als ‚Erinnerungsbau‘ konzipiert, das Programm jedoch offensichtlich zunächst auf einige markante Zitate beschränken wollen. Im Laufe der mehrjährigen Arbeiten an dieser Umbaufgabe, der die Gestaltung des zugehörigen Außengeländes folgte, nahm das Programm dann zunehmend Züge einer buchstäblich im letzten Moment durchgeführten ‚Rettungsaktion‘ an, auf die Heimann sowohl im Gebäudeinneren als auch am Außenbau sehr flexibel reagierte. In dieser Konsequenz begründete der Umbau des Stapelhauses in Köln die während der nächsten Jahre auch in anderen Städten zur Anwendung kommende Praxis, in städtische Neubauvorhaben gezielt wertvolle Elemente aus niedergelegten historischen Bauten zu integrieren.¹¹¹ Sie fand in Köln in zwei städtischen Baumaßnahmen ihren Höhe-

107 Oechelhäuser 1910, S. 359.

108 KTbl. vom 21. u. 22.9.1898: Die letzten Rittertürmchen; Haake 1916; Vogts 1966, Bd. 1, S. 157-166.

109 St.V. vom 2.6.1899: Pläne und Kostenanschläge betreffend den Umbau des Stapelhauses.

110 Siehe Kap. 5.1. Zu der Umplanung der Gartenhalle im Jahre 1901, bei der die Arkade aus dem Haus Bingen berücksichtigt wurde, siehe: RBA 640085 (Gartenhalle des Stapelhauses).

111 Zur überregionalen Praxis siehe unter anderem: Blunck 1913, S. 30; zum Vorgehen in Köln: Bolte 1914; vgl. Krings 1997, S. X.

punkt: in dem im Jahre 1910 nach dem Entwurf des Architekten Franz Brantzky fertiggestellten Museumsneubau für die Kunstsammlung des Domkapitulars Alexander Schnütgen am Hansaplatz¹¹² und in dem 1913 eröffneten, vom städtischen Architekten Fritz Bolte geplanten Stadthaus an der Gürzenichstraße.¹¹³

5.3.2 Die Uferfront des Martinsviertels

Wenn bei der Vorstellung des Stapelhausumbaus dem Thema der bürgerlichen Profanbauten relativ viel Raum zugestanden worden ist, so geschah das nicht ohne Grund. Denn es zeugt davon, dass auch in Köln die interessierten Fachkreise von der wachsenden Sorge um den Erhalt der überlieferten Bürgerhäuser, die in den 1890er Jahren um sich griff, erfasst worden sind. Gleichzeitig stellte sich in den alten Städten die Frage, wie Neubauten auf eine verträgliche Weise in die von historischen Bauten geprägten Stadtbilder eingefügt werden könnten.¹¹⁴ In Köln hat sich der Fokus in besonderem Maße auf die stromzugewandte Seite des Martinsviertels gerichtet. Bereits vor der Fertigstellung des Stapelhauses kamen Zweifel auf, ob die bisherigen Ziele für die Uferfront weiterhin zu vertreten seien.

Im Sommer des Jahres 1900 ließ Stübben, der Ende 1898 zum liberalen Stadtverordneten gewählt worden war¹¹⁵, einen Antrag „betr. Maßnahmen zur Herbeiführung einer würdigen Bebauung an der neuen Rheinuferstraße zwischen der Schiffbrücke und der stehenden Brücke [Dombrücke, A.d.V.]“¹¹⁶ auf die Tagesordnung der Kölner Stadtverordnetenversammlung setzen. Gleichzeitig bat er die Verwaltung, ein Programm zur Umsetzung der Forderungen vorzulegen. Stübben wurde dabei von seinen drei Ratskollegen, den Baumeistern Heinrich Nagelschmidt, Hermann Pflaume und Ferdinand Schmitz unterstützt.¹¹⁷ Diese hielt sich jedoch im Hintergrund, als Stübben am 19. Juli 1900 die Inhalte des Antrages vor dem Stadtverordnetenkollegium vertrat.

Zuerst führte Stübben die Bauzeilen an der alten Hafengasse an (siehe Abb. 99 u. 100). Für diesen Bereich läge ein erstes Baugesuch vor, das bereits die Hochbaukommission beschäftigt habe. Mit großer Wahrscheinlichkeit bezog sich das von Stübben nicht näher bezeichnete Vorhaben auf das Grundstück an der Ecke zur Friedrich-Wilhelm-Straße, auf dem einige Jahre später der erste Neubau realisiert worden ist. Wie Stübben weiter ausführte, habe die Kommission die Auflage gemacht, „der Baulustige solle noch das Nachbargrundstück ankaufen, um eine breitere Front für seinen Neubau zu gewinnen. Diese Bedingung möge im vorliegenden Falle zweckmäßig sein und überhaupt könne man

112 Menne-Thomé 1980, S. 218-222 u. 312-315; Vogts 1912.

113 Bolte 1914, Sardemann 1993, S. 29-35.

114 Brix 1985, S. 67-68.

115 Zu Stübbens bereits während seiner Kölner Dienstzeit bestehenden Parteizugehörigkeit und seiner späteren Wahl zum liberalen Stadtverordneten siehe: Karnau 1996, S. 48-49 u. 52.

116 St.V. vom 19.7.1900: Antrag Stübben und Genossen betr. Maßnahmen zur Herbeiführung einer würdigen Bebauung an der neuen Rheinuferstraße.

Dass der vollständige Titel des Antrags die Strecke von der Schiffbrücke bis zur Dombrücke anführte, ist auf die Ausdehnung der Ende 1898 vorgenommenen Fluchtlinienfestsetzungen für die zurückliegende Front im Norden des Stapelhauses zurückzuführen (siehe Kap. 3.4.3). Tatsächlich erfassten die in dem Antrag geforderten Maßnahmen im Norden lediglich die bis zur Bischofsgartenstraße reichende Uferfront.

117 Diese wurden erst später namentlich genannt in: St.V. vom 25.4.1901: Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Gewinnung mustergültiger Entwürfe für Häuserfronten an der altstädtischen Rheinuferstraße.

die Vergrößerung der zum Teil sehr schmalen Fronten der alten Häuser als zweckmäßig anerkennen. Trotzdem halte er es nicht für eine Notwendigkeit, in allen Fällen auf dieser Bedingung zu bestehen. Den Herren sei bekannt, wie grade diesen schmalen, schlanken Häusergiebel für das alte Köln charakteristisch seien. [...] Man werde ihm deshalb beipflichten, wenn er wünsche, daß der in Rede stehende Teil der Rheinuferstraße in dieser altkölnischen Weise ausgebaut werde. Das sei es, was wir anstreben müßten, um das Stadtbild vom Rhein aus gesehen, dem Localton, wenn er so sagen dürfe, anzupassen.“¹¹⁸ Darüber hinaus sei es geboten, in qualitativer Hinsicht auf die Erscheinung der Neubauten einzuwirken, da andernfalls zu befürchten sei, dass dort „gewöhnliche unbedeutende Putzfassaden und Miethäuser untergeordneter Art entständen.“¹¹⁹ In Anlehnung an eine kürzlich von der Stadt Hildesheim ausgerichtete Fassadenkonkurrenz schlug Stübben daher die Auslobung eines öffentlichen Wettbewerbs zur Erlangung mustergültiger Fassadenentwürfe vor, die den Bauwilligen von der Stadt unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden sollten. Da die Bauinteressenten zur Realisierung ihrer Neubauten das bis zur Uferstraße reichende Vorland von der Stadt ankaufen müssten, werde es möglich sein, im Kaufvertrag die Auflage zur Errichtung einer solchen Gebäudefront zu verankern.

Als nächstes Problem sprach Stübben die am Fischmarkt zu Füßen der Kirche Groß St. Martin gelegene, vor die Flucht tretende Gruppe der drei kleinen Giebelhäuser an (siehe Abb. 99). Deren Abriss sei aus Verkehrsgründen wohl unvermeidlich, um den hinter dem Stapelhaus entlangführenden Straßenzug aufzuweiten (siehe Abb. 50). Allerdings gab er zu bedenken: „Die Kirche übe eine so ungemein prächtige und wuchtige Wirkung auf den Beschauer von der Uferstraße her aus, nicht bloß [!] wegen ihrer kraftvollen, malerischen Architektur, sondern diese Wirkung werde auch noch außerordentlich gehoben durch den maßstäblichen Gegensatz zwischen dem mächtigen Kirchenbau und den schmalen, in ihren Einzelheiten kleinlichen Häuschen zu ihren Füßen am Fischmarkt.“¹²⁰ Er warnte eindringlich davor, den Chor der Kirche durch die Niederlegung dieser Bauten noch weiter, als es bereits in den frühen 1890er Jahren geschehen sei, freizulegen. Gleichzeitig sprach er die Hoffnung aus, dass eine sich der Maßstäblichkeit der historischen Bauten annähernde architektonische Neubaulösung für den durch den Fischmarkt und die Lintgasse gebildeten Eckbereich gefunden werden könne. Diese sei im Einzelnen zwischen der Stadt und dem Kirchenvorstand Groß St. Martins abzustimmen.

Mit dem dritten Punkt des Antrages wechselte Stübben auf die Nordseite des Stapelhauses über und lenkte den Blick auf die hinter dem zukünftigen Konzertgarten des Stapelhauses und den öffentlichen Grünanlagen gelegenen altkölnischen Bürgerbauten (siehe Abb. 11). „Es sei wichtig, hier festzustellen, dass auch diese [...] Blockfronten von großer Bedeutung für das Panorama oder das Gesicht der Stadt seien. Auf dieser Strecke seien noch mehrere vortreffliche Häuser aus der Zeit des 17. und dem Anfang des 18. Jahrhunderts erhalten, Häuser mit alten Staffel- oder Schneckengiebeln mit großen

118 St.V. vom 19.7.1900: Antrag Stübben und Genossen betr. Maßnahmen zur Herbeiführung einer würdigen Bebauung an der neuen Rheinuferstraße.

119 Ebenda.

120 Ebenda.

Fensterteilungen, charakteristischen Oberlichtern, Grinköpfen u.s.w. [...] Die vorgeschobene Fluchtlinie, wie sie heute feststehe, würde die Erhaltung schädigen, da sie die Besitzer der hinter ihr gelegenen Altbauten veranlasse, ihre Häuser auch bald abzubauen, sobald neben ihnen ein Neubau in der neuen Fluchtlinie errichtet und dadurch ein Schmutzwinkel erzeugt werde.“¹²¹ Es gelte daher, die erst Ende des Jahres 1898 vor die bestehende Front verschobenen Fluchtlinien zurückzunehmen. Falls es trotzdem zu Neubauvorhaben käme, wünschten die Antragsteller, dass auch hier auf die Errichtung charakteristischer Fassaden geachtet werde, um eine Verunstaltung zu verhindern.¹²²

Die damalige Vortrag Stübbens ließ keinen Zweifel daran, dass die Forderungen des Antrages im Wesentlichen seiner eigenen Feder entstammten. Stübben hat in den folgenden Jahren auf Denkmalpflegetagen und in seinem theoretischen Werk etliche Erkenntnisse, die er unter anderem aus seiner kritischen Auseinandersetzung mit den bisherigen Zielen für die zentrale Kölner Uferfront gewonnen hatte, zu einem wichtigen Anliegen seines denkmalpflegerischen Engagements erhoben.¹²³ Des Weiteren ist davon auszugehen, dass Stübben das Vorgehen und die Inhalte des damaligen Antrages im Vorfeld mit Friedrich Carl Heimann abgestimmt hatte. Insbesondere im Zusammenhang mit der Anregung eines Fassadenwettbewerbs muss auf Heimanns enge Verbindung zu Hildesheim und den dortigen Denkmal- und Stadtbildpflegebestrebungen hingewiesen werden.¹²⁴ Im Sommer des Jahres 1900 haben die Kölner Stadtverordneten die aufgeworfenen Fragen unter Hinzuziehung der Antragsteller zur Beratung an die Hoch- und die Tiefbaukommissionen verwiesen.

Die Rücknahme der Fluchtlinien und die Auslobung eines Fassadenwettbewerbs haben die Verwaltung und die Fachkommissionen intensiv beschäftigt, bis im April des nächsten Jahres die Ergebnisse vorgelegt werden konnten. Inzwischen war die Sorge um eine weitere Freilegung Groß St. Martins gegenstandslos geworden. Anfang 1901 hatten die Stadtverordneten über den Tiefbauetat für das laufende Jahr beraten. Dabei waren ernsthafte Zweifel aufgekommen, ob die mit vielen Ankäufen verbundene, kostenträchtige Aufweitung des Fischmarktes und der Mauthgasse¹²⁵ angesichts der mittlerweile fertiggestellten Uferstraße noch notwendig sei. Am Ende hatten die Stadtverordneten be-

121 Ebenda.

122 Es zeugt von dem damaligen Optimismus, dass die diesen Teil der Bebauung betreffenden Vorschläge sogar die ‚stilgerechte‘ Wiederherstellung der Bürgerhäuser einschloss, die im frühen 19. Jahrhundert in ihrem oberen Bereich eine Modernisierung durch ein horizontales Dachgesims, den sogenannten ‚Flabes‘, erfahren hatten.

123 Siehe Stübbens Wortbeiträge auf den Denkmalpflegetagen 1902 in Düsseldorf und 1903 in Erfurt (Oechelhäuser 1910, S. 354-358 u. 372-380). Dort hat er mehrfach auf die bereits in dem Kölner Antrag von 1900 angesprochenen Probleme Bezug genommen. Insbesondere in Erfurt hat er in seinem Vortrag „Über Straßenfluchtlinien vom Standpunkte der Denkmalpflege aus“ eingehend die Gefahren, die von erweiterten Fluchtlinien vor historischen Bauten ausgingen, angesprochen. Ebenfalls hat er in Erfurt auf die Problematik der Freilegung alter Bauwerke und die dadurch bedingte Zerstörung des historischen Maßstabs hingewiesen. Auch in der im Jahre 1907 erschienenen Neuauflage seines Buches „Der Städtebau“ hat Stübben das Thema der „Fluchtlinien in alten Stadtteilen“ ausgiebig behandelt (Stübben 1907, S. 226-237; vgl. Karnau 1996, S. 250-255). Siehe auch die Aufnahme der 1903 in Erfurt entwickelten „Beschlüsse [...], betreffend die Baufluchtlinien in alten Städten“ in den Anhang dieses Werks (Stübben 1907, S. 651-652).

124 Heimann war vor seiner Kölner Tätigkeit als Königlicher Bauinspektor bei der Hildesheimer Regierung tätig gewesen (Beines 2007, S. 86-87) und hatte den dortigen „Pinselverein“ mitbegründet (Oechelhäuser 1910, S. 385). Der Verein war später mitverantwortlich für die Ausschreibung des Hildesheimer Fassadenwettbewerbs (Brix 1985, S. 70).

125 Siehe Kap. 3.3.1.

schlossen, die Planung aus dem Jahre 1889 aufzugeben.¹²⁶ Eine offizielle Aufhebung der Fluchtlinienfestsetzungen ist danach allerdings nicht erfolgt. Im Hinblick auf die weitere Entwicklung lässt sich beobachten, dass die Stadt ab dem Jahre 1907 dazu übergegangen ist, diverse Hausgrundstücke auf der Westseite der Mauthgasse anzukaufen.¹²⁷ Dies belegt, dass spätestens zu diesem Zeitpunkt die früheren Pläne wieder aufgenommen worden sind. Mit größter Sicherheit hat die Stadt damals auch versucht, in den Besitz der drei vor die Flucht tretenden Altbauten am Fischmarkt 5 bis 9 zu gelangen. Die Eigentümer scheinen jedoch keine Verkaufsbereitschaft gezeigt zu haben, denn die Häuser blieben weiterhin in Privatbesitz.¹²⁸ Somit blieb der Zustand zu Füßen des Chors der Martinskirche bestehen.

Die Forderung zum Erhalt der historischen Bürgerhäuser im Norden des Stapelhauses hat damals zur Bildung eines Sonderausschusses geführt¹²⁹, dem unter anderem Stübben, seine drei Mitstreiter und Friedrich Carl Heimann angehörten. Diese Sonderkommission hat eine genaue Inspektion des Bauzustandes der von den Fluchtlinienaufweitungen betroffenen Altbauten vorgenommen. Weil die hinter dem Konzertgarten des Stapelhauses gelegenen Bauten nur in geringem Ausmaße von den früheren Fluchtlinienerweiterungen betroffen waren, haben sich die Untersuchungen vor allem auf die Gebäude bezogen, die zwischen der Großen Neugasse und der Bischofsgartenstraße lagen und durch die dort bis zu drei Meter tiefen Erweiterungsmöglichkeiten besonders gefährdet schienen. Die Teilnehmer kamen zu dem einhelligen Schluss, dass das Innere der Gebäude insgesamt 'gesund' beziehungsweise durchaus sanierungsfähig sei. Nachdem das Ergebnis auch die meisten Mitglieder der Fachkommissionen überzeugt hatte, konfrontierte die Verwaltung die Stadtverordneten am 25. April 1901 mit einer Vorlage, die die Aufhebung der vorgezogenen Fluchtlinie zwischen der Großen Neugasse und der Bischofsgartenstraße vorsah. Im Norden der Bischofsgartenstraße behielt man die früher festgesetzte Erweiterung hingegen bei, denn entlang dieser bis zur Dombrückenrampe reichenden Front war die altkölnische Bebauung (siehe Abb. 21) bereits zu Beginn der 1890er Jahre weitgehend niedergelegt worden. Über kurz oder lang wurde hier mit einem größeren privaten Neubauvorhaben gerechnet.¹³⁰

Obwohl sich die damalige Ratsvorlage lediglich auf die Länge einer Blockfront beschränkte, barg sie eine enorme Sprengkraft, da erstmals in Köln vorgeschlagen wurde, im Interesse des Erhalts alter Bürgerhäuser den Eigentümern eine ihnen bereits zugestandene Möglichkeit der Baulanderweiterung

126 St.V. vom 21. u. 22.2.1901: Etat des Tiefbauamts. Die Frage, ob die Straßenverbreiterung noch erforderlich sei, kam im Zusammenhang mit der jährlichen Aufstockung des im Jahre 1890 zum Zwecke der Erweiterung der Fischgasse und der Mauthgasse eingerichteten Sonderfonds (siehe Kap. 3.3.2) auf. Es wurde entschieden, den sogenannten „Mauthgassenfonds“ nicht mehr aufzufüllen. Um die mittlerweile angesparten Mittel anderen Zwecken zur Verfügung stellen und die Fluchtlinien aufheben zu können, sollte die Verwaltung eine gesonderte Vorlage erarbeiten und den Stadtverordneten zur Abstimmung vorlegen. Dazu ist es in den folgenden Jahren allerdings nicht gekommen.

127 Es handelte sich um die Grundstücke Mauthgasse 7, 15, 17/Zollstraße 6 sowie Zollstraße 8 und 10 (St.V. vom 24.10.1907 sowie 25.1. u. 26.9.1912: Ankauf von Grundstücken; GA).

128 GA.

129 Sofern nicht gesondert gekennzeichnet, siehe zu den folgenden Ausführungen: St.V. vom 25.4. u. 2.5.1901: Beibehaltung der jetzigen Fluchtlinie des Bollwerkes zwischen Gr. Neugasse und Bischofsgartenstraße.

130 Siehe Kap. 5.3.3.

wieder abzuerkennen. Diejenigen Stadtverordneten, die sich zuvor – auch im Namen der Grundstückseigentümer – für eine durchgreifende bauliche Erneuerung des Gebäudebestandes eingesetzt hatten, reagierten mit völliger Verständnislosigkeit. Stübben, der die Ziele des Antrages noch einmal eingehend erläuterte, verlieh seinen Ausführungen besonderen Nachdruck. Der Fluchtlinienplan sei „seinerzeit ausgearbeitet worden, als ich noch das technische Decernat in der städtischen Verwaltung hatte; er trägt auch meine Unterschrift. Ich habe deshalb eine gewisse Verantwortung, jedenfalls die moralische Verantwortung für die Fluchtlinie [...] die Sie seinerzeit beschlossen haben. Ich möchte diese Verantwortung nicht länger tragen, weil ich mich überzeugt habe, daß bei der Aufstellung des Planes nicht all diejenigen Rücksichten genommen worden sind, die man diesem mittleren Teil der Rheinfront schuldig ist.“¹³¹ Sein wortgewaltiger Appell hat Wirkung gezeigt. Am 2. Mai 1901 schlossen sich die Stadtverordneten der Verwaltungsvorlage an und bewilligten die Aufhebung der Fluchtlinie.¹³² Auch wenn es sich damals lediglich um eine passiv wirksame Maßnahme handelte, ist sie aus der Rückschau nicht hoch genug zu bewerten. Denn mit seinem damaligen Votum gestand der Kölner Rat den altkölnischen Bürgerhäusern nun das Recht zu, das Erscheinungsbild der Uferfront dauerhaft mitzubestimmen.

Über den Vorschlag eines Fassadenwettbewerbs für die Neubauten an der Hafengasse war zunächst ausgiebig in den Fachkommissionen beraten worden, wo die Idee durchweg auf Zustimmung getroffen war.¹³³ Das Hochbauamt hat daraufhin ein Wettbewerbsprogramm ausgearbeitet. Die Bedingungen orientierten sich in einigen Punkten an der Hildesheimer und an einer inzwischen auch in Bremen durchgeführten Fassadenkonkurrenz¹³⁴, wurden jedoch auf die Kölner Verhältnisse zugeschnitten. Das Wettbewerbsprogramm wurde den Stadtverordneten am 25. April 1901 zur Genehmigung vorgelegt. Die Bedingungen und die veranschlagte Gesamtsumme der Preisgelder in Höhe von 10.000 Mark wurden ohne Beanstandungen akzeptiert. Die Auslobung des Wettbewerbs, die sich an alle deutschen Architekten wandte, fand im Mai 1901 statt und wurde in sämtlichen überregionalen Fachblättern bekannt gegeben.

131 St.V. vom 2.5.1901: Beibehaltung der jetzigen Fluchtlinie des Bollwerkes zwischen Gr. Neugasse und Bischofsgartenstraße. Stübben führte seine frühere Mitwirkung an der Erweiterung der Bauflächen wohl primär zur Bekräftigung seines Anliegens an. Tatsächlich waren die erweiterten Fluchtlinien an den Straßen Am Bollwerk und Am Frankenturm (siehe Kap. 3.4.3) erst nach seiner Dienstzeit festgesetzt worden.

132 Siehe die entsprechende Änderung im Fluchtlinienplan Nr. 542; die Feststellung erfolgte gemäß Plan eintrag am 23. Juli 1901.

133 Soweit nicht gesondert angegeben, beziehen sich die Angaben über die Bedingungen, die Auslobung und die Ergebnisse des Wettbewerbs auf: St.V. vom 25.4.1901: Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Gewinnung mustergültiger Entwürfe; St.V. vom 20.3.1902: Vertrag mit dem deutschen Architekturverlag in Leipzig betreffend die Veröffentlichung der Wettbewerbsentwürfe; Landé 1902 (mit Abdruck der Wettbewerbsbedingungen und des Urteils des Preisgerichts). Eine vollständige Aufzählung der in der Fachpresse vorgenommenen Ankündigung des Wettbewerbs und der dortigen Berichterstattung über die Ergebnisse würde den Rahmen sprengen. Beispielhaft sei verwiesen auf: DBZ 35.1901, H. 41, S. 260, H. 42, S. 268 u. H. 73, S. 452; ZdBV 21.1901, H. 40, S. 252, H. 72, S. 444 u. H. 73, S. 451. Eine ausführliche Beschreibung der Wettbewerbsergebnisse, die im September 1901 im Kölner Kunstgewerbemuseum am Hansaring ausgestellt wurden, lieferten: KStA vom 12.9.1901: Die zukünftige Architektur des Rheinufer in Köln; LocA vom 14.9.1901: Die Rheinuferstraße in Köln. Des Weiteren siehe: Kier 1978b, S. 55, Anm. 128; Karnau 1996, S. 443; Roth 1998, S. 580-581; Vinken 2010, S. 133.

134 Siehe zu dem Bremer Fassadenwettbewerb: Brix 1985, S. 72-78.

Im Unterschied zu dem ursprünglichen Antrag bezog sich der Wettbewerb in seinem Titel auf die Rheinfront entlang der gesamten altstädtischen Uferstraße.¹³⁵ Allerdings wurde den Teilnehmern der Schwerpunkt des Anwendungsbereiches durch ein Blatt, das den Ausschreibungsunterlagen beige-fügt war, deutlich gemacht. Es kombinierte eine von Deutz aus aufgenommene Fotografie des zentralen linksrheinischen Uferabschnittes zwischen der Schiffbrücke und der Dombrücke mit einem Lageplan (Abb. 111). Während die Fotografie auch auswärtigen Architekten den übergeordneten Kontext der Aufgabe vermittelte, beschränkte sich der Lageplan lediglich auf den ufernahen Ausschnitt von der Friedrich-Wilhelm-Straße bis zur Bischofsgartenstraße. Die Wiedergabe der neuen Baugrenzen für die Zeilen zwischen der Frankenwerft und dem Buttermarkt ließen erkennen, dass die dort geplanten Neubauten den aktuellen Anlass für die Auslobung des Wettbewerbs bildeten. Dass der Lageplan im Norden auch die – nun von sämtlichen Fluchtlinienaufweitungen bereinigte – Frontpartie bis zur Bischofsgartenstraße erfasste, verdeutlichte, dass die Fassadenentwürfe auch hier als Vorbilder dienen sollten, falls es zur Errichtung von Neubauten käme.

Die Wettbewerbsbedingungen gaben zwei Preiskategorien für den Kubikmeter umbauten Raumes an, an dem sich der an den Fassaden zu betreibende Aufwand orientieren sollte. Jeder Teilnehmer hatte einen Entwurf für die höhere und die niedrigere Preisstufe einzureichen. Auf diese Weise sollten auch genügend Vorschläge für begrenztere Bauherrenbudgets garantiert werden. Vorgegeben wurden verschiedene Hausbreiten für Reihen- und Ecklösungen, die das Spektrum von fünf bis zwölf Metern abdeckten. Während in den Obergeschossen ausschließlich Wohnungen vorzusehen waren, wurden für die Erdgeschosse diverse Nutzungen angegeben. Diese umfassten außer Wohnungen Läden, verschiedene Gastronomiearten sowie Lager- und Büroräumlichkeiten. Die Forderung, eine moderne Gebäudestruktur mit einer applizierten, den Ortstraditionen verhafteten Front in Einklang zu bringen, wurde in den Wettbewerbsbedingungen folgendermaßen formuliert: „Die Gebäude haben den praktischen Bedürfnissen unserer Zeit zu entsprechen, während sie im Äusseren die Stilformen der rheinischen, insbesondere der Cölner Profanarchitektur vom XIII. bis zum Ausgang des XVIII. Jahrhunderts zur Schau tragen sollen. [...] Als Materialien sind für die Sockel und Gliederungen Werksteine, für die glatten Flächen Sandsteine, Tuffstein oder Putz vorzusehen; auch kann ein Teil in Eichenholz-fachwerkbau ausgebildet werden.“¹³⁶

135 Das den Stadtverordneten im April 1901 vorgelegte Wettbewerbsprogramm bezog sich ausdrücklich auf „die ganze Rheinuferstraße innerhalb der Altstadt“, ohne dass die Verwaltung dies damals näher begründet hat (St.V. vom 25.4.1901: Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Gewinnung mustergültiger Entwürfe). Auch die Wettbewerbsbedingungen bezogen sich allgemein auf Häuserfronten, „welche an der altstädtischen Rheinuferstrasse errichtet werden“ (Landé 1902, § 1). Dadurch wollte sich die Stadt offensichtlich vorbehalten, die Fassadenentwürfe im Bedarfsfall auch über die Uferfront des Martinsviertels hinaus bei Neubauten zur Anwendung zu bringen. Die Entwürfe sollten sich auf Wohn- und Geschäftshäuser „wie solche in der Altstadt Cöln üblich sind“ (Landé 1902, § 2) beziehen. Daraus lässt sich schließen, dass man damals nicht die für den gehobenen Wohnungsbau vorgesehenen Grundstücke am altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer, sondern kleinere Bauvorhaben am Leystapel oder an der Bayenstraße und am Holzmarkt vor Augen hatte.

136 Landé 1902, § 3; vgl. Roth 1998, S. 581.

In Bezug auf die den Entwürfen zugrunde zu legenden Baukörper haben die Bedingungen die Höhen der damals bereits formulierten Baupolizeiordnung für den Stadtkreis Köln, deren Rechtskraft in Kürze erwartet wurde, aufgezählt.¹³⁷ Die Gebäude mussten die aus wohnungshygienischen Gründen festgelegte lichte Geschosshöhe von mindestens drei Metern einhalten. Die Zahl der Geschosse wurde auf maximal vier begrenzt. Die bauordnungsrechtlich zulässigen Gebäudehöhen wurden nicht eingeschränkt. Die maximale Traufhöhe durfte 20 Meter erreichen. Darüber war ein Dach mit einer Neigung von bis zur 50 Grad möglich. Die Firsthöhe war auf eine Höhe von 25 Metern begrenzt. Um Fehlentwicklungen auszuschließen, scheint man bewusst auf die Aufzählung der in der Baupolizeiordnung zugestandenen Möglichkeit, ein bis zu drei Meter über die Höhe des Gehwegs hinausragendes Souterrain vorzusehen, verzichtet zu haben.

Die Auslobung des Wettbewerbs stieß sowohl bei einheimischen als auch bei auswärtigen Architekten auf große Resonanz. Dafür mag unter anderem das relativ hohe Preisgeld verantwortlich gewesen sein. Darüber hinaus bot die von vornherein angekündigte Publikation der prämierten Entwürfe in einem Sammelwerk den Architekten die Chance, im Rahmen einer von einem konkreten Bauauftrag losgelösten Entwurfsaufgabe auf breiter Ebene auf sich aufmerksam zu machen. Es gingen 119 Einsendungen mit 642 Blättern ein. Als Preisrichter fungierten der Provinzialkonservator Paul Clemen, der Kölner Beigeordnete Josef Minten, Friedrich Carl Heimann als Vertreter des Kölner Hochbauamtes, der Stadtverordnete Josef Stübben, der Kölner Privatbaumeister Karl Kaaf und der Aachener Professor Georg Frentzen. Der erste Preis wurde verschiedenen Entwürfen des Darmstädter Architekten Karl Roth zuerkannt. Außer der Vergabe weiterer Preise erfolgte der Ankauf von 26 Entwürfen. Die Fassadenrisse wurden im Jahre 1902 nach einer nochmals von Friedrich Carl Heimann vorgenommenen Auswahl als aufwendiges Mappenwerk von dem in Leipzig ansässigen Deutschen Architekturverlag publiziert (Abb. 112 bis 114).¹³⁸

Die durch die Veröffentlichung überlieferten Entwürfe zeigen eine enorme Bandbreite von Vorschlägen, die selbst in der niedrigen Preiskategorie einen fast erdrückenden Aufwand an historisierenden Gliederungselementen aufwiesen. Die Zeitschrift „Die Denkmalpflege“ merkte unter der Rubrik ‚Bücherschau‘ zu der Publikation an, dass die Kölner Bemühungen um die Verhinderung der Verunstaltung zwar anerkennenswert seien, schränkte jedoch kritisch ein: „Zu viel Architektur für die geforderte Aufgabe, derselbe Fehler, an dem auch die früheren Facaden-Wettbewerbe gelitten haben, die, wie hier, doch nur minderbemittelten Kreisen brauchbare Vorbilder liefern sollen.“¹³⁹ Michael Brix, der sich im Jahre 1985 mit dem um 1900 verbreiteten Phänomen der Fassadenwettbewerbe beschäftigt hat, hat zwar eingeräumt, dass diese „Ansätze einer Auseinandersetzung mit der Maßstäblichkeit der Altstadtbebauung und ihren charakteristischen Werkstoffen erkennen“¹⁴⁰ ließen. Er hat jedoch auch da-

137 Landé 1902, § 3. Siehe zu den Inhalten der Baupolizeiordnung von 1901: Marggraff 1915, S. 395-396; KStA vom 17.6.1901: Bauordnung für den Stadtkreis Köln.

138 Landé 1902.

139 Die Denkmalpflege 4.1902, H. 11, S. 88.

140 Brix 1985, S. 84.

rauf hingewiesen, dass die Konzentration der Wettbewerbsbeiträge auf überbordende historische Stilmotive schon bald zu einer Abkehr der Denkmalpfleger von den Musterentwürfen geführt habe. Dementsprechend müssten die Fassadenwettbewerbe als „Durchgangsstadium von der historistischen zu einer neuen Baugesinnung, die im Zeichen des Heimatschutzes stand“¹⁴¹, gewertet werden.

In Bezug auf den Kölner Wettbewerb hat Erik Roth in seinem Aufsatz über das Martinsviertel zurecht angemerkt, dass viele Teilnehmer den bauordnungsrechtlich zulässigen Maximalrahmen voll ausgeschöpft haben. Er hat vor allem auf die Behandlung der Dachzonen hingewiesen. Die Teilnehmer hätten „bis auf wenige Ausnahmen traufständige Gebäude annähernd gleicher Geschoß-, Trauf- und Firsthöhe“ und Zwerchgiebel vorgesehen, die nicht „als Abschluß eines senkrecht zur Straße gelegenen Dachraumes, sondern nur als Gestaltungselement“¹⁴² hätten dienen sollen. Er resümierte: „Vom gegenüberliegenden Rheinufer aus wäre nicht mehr die Silhouette einer kleinteiligen, bewegten Dachlandschaft zu sehen gewesen, sondern eine durchgehende Firstlinie. Eine Realisierung der Planung hätte nicht allein den Verlust der historischen Bausubstanz, sondern auch eines wesentlichen Merkmals der als wertvoll erachteten `Stadtansicht nach der Rheinseite´ zur Folge gehabt.“¹⁴³ Den damaligen Teilnehmern an der Kölner Fassadenkonkurrenz ist allerdings zugute zu halten, dass die Wettbewerbsbedingungen keinerlei Vorgaben über eine Hauptfirstrichtung beziehungsweise über eine Giebelständigkeit der Gebäude gemacht haben.¹⁴⁴ Mit der Wahl traufständiger Häuser orientierten sich die Architekten wohl vor allem an der Wettbewerbsforderung, den Entwürfen zeitgemäße Gebäudekonzepte zugrunde zu legen.

Während die Bemühungen um eine adäquate Ausgestaltung der zentralen Kölner Rheinfront in der Fachwelt große Aufmerksamkeit erfuhren, wuchs die Unzufriedenheit der Kölner Bürger mit den Zuständen an der alten Hafengasse. Die Empörung richtete sich nicht nur auf den provisorischen Ausbau der vorgelagerten Zone mit ihren schwierigen Passagebedingungen.¹⁴⁵ Auch das seit langem bekannte `Dirnenwesen´ in einigen der dortigen Häuser geriet nun in die Kritik. Insbesondere mit der zur Sommersaison 1902 eröffneten Außengastronomie des Stapelhauses, durch die die Frankenwerft einen verstärkten Publikumszustrom erfuhr, wurde das Thema zum Gegenstand entrüsteter Leserbriefe. Beispielhaft sei ein Auszug aus einer dieser Zuschriften zitiert: „Es befinden sich in der Hafengasse anrühige Häuser, die, als das Gelände des alten Zollhafens noch nicht freigelegt war, unsichtbar waren und so weniger Anstoß erregten. Das Bild hat sich mit der Freilegung des Geländes aber ganz verändert. Bietet die Hafengasse durch das freie Gelände an und für sich schon ein unschönes Pano-

141 Ebenda.

142 Roth 1998, S. 518.

143 Ebenda.

144 Stübgen hatte in seiner Antragsbegründung zwar von den `schmalen, schlanken Häusergiebeln´ gesprochen, die für die Bauten an der zentralen Uferfront charakteristisch seien (St.V. vom 19.7.1900: Antrag Stübgen und Genossen betr. Maßnahmen zur Herbeiführung einer würdigen Bebauung an der neuen Rheinuferstraße). Dem zeitgenössischen Sprachgebrauch folgend scheint er den Begriff des `Giebels´ allerdings auf die Hausfassade im Allgemeinen bezogen zu haben. Seine Anregung zielte vor allem auf eine Begrenzung der zukünftigen Hausbreiten ab.

145 Siehe Kap. 4.3.

rama, so wird dies durch die dort befindlichen besagten Häuser erst recht verunstaltet.“¹⁴⁶ Die Verfasser forderten zwar vor allem die ordnungsbehördliche Abhilfe durch das Einschreiten der Polizei. Gleichzeitig schwang in den Leserbriefen die Hoffnung mit, dass im Zuge des dringend erwünschten baulichen Erneuerungsprozesses auch der Prostitution Einhalt geboten werden könne.

Das erste Neubauvorhaben bezog sich auf das Grundstück an der Ecke der Hafengasse zu der stark frequentierten Schiffbrückenachse.¹⁴⁷ Offensichtlich handelte sich um das von Stübben bereits im Jahre 1900 genannte Bauvorhaben, das zunächst zurückgestellt worden war und nun unter den neuen Voraussetzungen wieder aufgenommen wurde. In dem viergeschossigen Altbau unter der Anschrift Friedrich-Wilhelm-Straße 15 betrieb der Schenkwirt Christian Lindlau schon seit langem einen Gastronomiebetrieb mit dem Namen „Kölner Fischer-Haus“ (siehe Abb. 42). Ab dem Jahre 1903 sind intensive Verhandlungen zwischen der Stadt und dem Gastwirt belegt. Ein Thema bildete die an den Ankauf des Vorlandes auf der Uferseite gebundene Auflage zur Ausbildung der beiden Fassaden an der Uferstraße und an der Friedrich-Wilhelm-Straße. In diesem Fall gab es allerdings weitergehenden Regelungsbedarf. Denn der Liegenschaft schloss sich auf der Rückseite ein separates Hausgrundstück an, das durch die geplanten Fluchtlinienaufweitungen am Buttermarkt und an der Friedrich-Wilhelm-Straße selbstständig nicht mehr bebaubar gewesen wäre (siehe Abb. 60 u. 111). Deshalb zielten die damaligen Grundstücksverhandlungen der Stadt mit dem Gastwirt Lindlau auch darauf ab, eine wirtschaftliche Bebauung des Nachbargrundstücks sicherzustellen. Der Gastwirt kaufte auf der Uferseite das nahezu 60 Quadratmeter große Vorland von der Stadt an. Im Gegenzug hatte er auf der Rückseite seines Grundstücks einen mehrere Meter tiefen Geländestreifen an die Stadt zu veräußern, den diese dem Nachbargrundstück Friedrich-Wilhelm-Straße 13 zuschlug. Sowohl dem Bauherren Christian Lindlau als auch seinem Nachbarn wurde zugestanden, die Neubauten an der Friedrich-Wilhelm-Straße in der historischen Flucht zu errichten, denn die einige Jahre zuvor geplante Aufweitung im Einmündungsbereich der Schiffbrücke war unnötig geworden, nachdem die städtischen Brückenpläne mit einer gegenüber der alten Schiffbrücke verschobenen Achse rechneten.¹⁴⁸

Christian Lindlau hat für den Entwurf des viergeschossigen Neubaus, der in den beiden unteren Geschossen eine Schenkwirtschaft und ein Restaurant unter dem alten Namen „Kölner Fischerhaus“ und darüber Wohnungen enthalten sollte, die beiden Kölner Architekten Viktor Klotz und Tony Müller beauftragt. Es handelt sich hier um das einzige Neubauvorhaben an der Hafengasse, in dem sich die für den eigentlichen Hochbauentwurf zuständigen Baumeister ermitteln ließen. Die Architekten wurden nicht zur Nachbildung einer der aus dem Wettbewerb hervorgegangenen Musterfassaden gezwungen. Jedoch hat sich die städtische Bauverwaltung vorbehalten, die Ausgestaltung der Fassaden, die Materialwahl und die Dachausbildung des Gebäudes im Detail mit ihr abzustimmen. Im Januar 1904 wurde den Stadtverordneten der Entwurf zur Genehmigung vorgelegt. Dabei zitierte die Verwaltung

146 KStA vom 3.6.1902: Sprechsaal; vgl.: LocA vom 4.5.1902: Stimmen aus dem Leserkreis: Die Hafengasse.

147 Zu dem Neubau Friedrich-Wilhelm-Straße 15 siehe: GA; St.V. vom 12.6.1903: Vorlage über die Bebauung des Grundstücks Ecke Friedrich Wilhelmstraße und Frankenwerft; St.V. vom 15.10.1903: Verkauf eines Grundstückes an der Friedrich-Wilhelmstraße; St.V. vom 7. u. 8.1.1904: Ausgestaltung der Schauseiten des Neubaues Ecke Friedrich Wilhelmstraße und Frankenwerft; St.V. vom 11.5.1905: Vertrag betreffend die Bebauung des Grundstücks Friedrich Wilhelmstraße 13; KStA vom 6.12.1904: Städtische Nachrichten.

148 Siehe Kap. 5.2.

ausdrücklich aus der mit dem Bauherren vereinbarten Baubeschreibung, die in vielen Punkten die Qualitätsanforderungen des Wettbewerbs aufgriff: „Die sämtlichen Architekturglieder werden in Niedermendiger Basaltlava ausgeführt in Anlehnung an die altkölnischen Formen; die Flächen des Erd- und Obergeschosses sollen in Tuffstein verblendet werden, während die Flächen in den Obergeschossen sowie den Giebeln in weißem Zementputz ausgeführt werden. Das Dach sowie das Türmchen werden in Schiefeln gedeckt.“¹⁴⁹ Das Äußere des Neubaus (Abb. 115; siehe Abb. 43) lehnte sich bis in Einzelheiten wie den Fensteröffnungen und -gliederungen dem Formenkanon der altkölnischen Wohnhäuser des 16. Jahrhunderts an. Auf beiden Seiten wurde das Gebäude von Treppengiebeln abgeschlossen, wobei die Traditionsmomente auf der Rheinseite mit einer in die Giebelzone integrierten Hausmadonna und einem über einer Luke befindlichen Kranbalken eine stärkere Berücksichtigung fanden. Der First wurde von einem Dachreiter bekrönt, der mit dem Aufsatz des auf der Südseite der Friedrich-Wilhelm-Straße gelegenen Café Rheinberg korrespondierte. Der Kölner Stadtanzeiger berichtete Ende 1904 über den gerade fertiggestellten Neubau, er sei der „erste Bau an der dortigen Rheinuferstrecke, der im Sinne des von der Stadt Köln ausgeschriebenen Wettbewerbs um Erlangung von Fassadenentwürfen für die Rheinuferstraße geschaffen worden ist.“¹⁵⁰ Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass schon kurz danach auch das rückseitige Grundstück an der Friedrich-Wilhelm-Straße 13 neu bebaut worden ist. Dadurch konnte die bis zum Buttermarkt geplante Neuordnung in diesem Bereich zu einem Abschluss gebracht werden.¹⁵¹

Der erste Neubau an der südlichen Ecke zur Frankenwerft ließ den extremen Maßstabssprung zu den Altbauten an der Hafengasse sichtbar werden. Daraufhin hat das Kölner Hochbauamt im Jahre 1905 mit Rücksicht auf den Blick von der Uferstraße auf Groß St. Martin und das Stapelhaus die Rückversetzung der uferseitigen Fluchtlinie und höhenmäßige Beschränkungen für die geplante Bebauung zwischen der Salzgasse und der verlängerten Lintgasse in die Wege geleitet.¹⁵² Damit wurde für den nördlichen Teil der Bebauung an der Hafengasse eine Sonderentwicklung eingeleitet, auf die später näher eingegangen werden soll. In dem von der Friedrich-Wilhelm-Straße bis zur Salzgasse reichenden Abschnitt erhielt die Stadt dagegen die bisherigen Ziele aufrecht. Dazu gehörte auch das Festhalten an der schon viele Jahre zuvor aufgestellten Maxime, Wert auf die Erwirtschaftung von Erträgen aus dem Verkauf des städtischen Vorlandes zu legen. Demzufolge haben die Grundstückspreise die zentrale Lage und den Wertgewinn für die Bauherren berücksichtigt.¹⁵³ Die Vorstellungen über eine

149 St.V. vom 7. u. 8.1.1904: Ausgestaltung der Schauseiten des Neubaus Ecke Friedrich Wilhelmstraße und Frankenwerft.

150 KStA vom 6.12.1904: Städtische Nachrichten.

151 GA; St.V. vom 11.5.1905: Vertrag betreffend die Bebauung des Grundstücks Friedrich Wilhelmstraße 13.

152 St.V. vom 7. u. 28.9.1905: Aenderung des Fluchtlinienplans betreffend das Frankenwerft.

153 Siehe hierzu die schon im Rahmen der Ausbauplanung vorgenommene Berechnung der Baulanderträge (Kap. 3.2.3). Konkrete Angaben über den Preis für das Vorland sind lediglich für das Neubauvorhaben Frankenwerft 1 überliefert. In diesem Fall hat die Stadt im Jahre 1907 einen Quadratmeterpreis von 150 Mark verlangt (St.V. vom 24.1.1907: Vertrag betr. die Bebauung der Grundstücke Hafengasse 1 und Buttermarkt 4/6). Vermutlich wurde auch von den übrigen Bauherren im südlichen Teil der Hafengasse ein ähnlicher Betrag gefordert, wobei der Grundstückspreis bei dem zuerst fertiggestellten Gebäude an der Ecke der Friedrich-Wilhelm-Straße aufgrund seiner exponierten Ecklage wahrscheinlich höher ausgefallen sein wird. Den Preis von 150 Mark pro Quadratmeter hatte die Stadt offensichtlich für bevorzugte Uferlagen angesetzt. Er deckte sich mit dem höchsten Betrag, der bei dem Verkauf städtischer Baugrundstücke am Kaiser-Friedrich-Ufer in unmittelbarer Nähe des Deutschen Rings eingefordert worden ist (siehe Kap. 5.4.1).

adäquate Ausbildung der Fassaden sollte sich bei den folgenden Neubauvorhaben allerdings von den historisierenden Idealen, die den zurückliegenden Wettbewerb und die äußere Gestalt des zuerst realisierten Eckgebäudes bestimmt hatten, entfernen und im Sinne des Heimatschutzgedankens weiterentwickelt werden.¹⁵⁴

Im Jahre 1906 wurde ein weiteres Baugesuch für die drei Grundstücke, die sich dem neuen Eckgebäude im Norden anschlossen, eingereicht.¹⁵⁵ In dem südlichen, die ganze Blocktiefe einnehmenden Gebäude Buttermarkt 4 hatte früher Friedrich Nottebrock die „Gastwirtschaft zum Freihafen“ betrieben. Ihm hatte auch das benachbarte Gebäude am Buttermarkt 6 gehört, dem sich auf der Uferseite das Hausgrundstück an der Hafengasse 1 vorlagerte. Das Gebäude an der Hafengasse hatte ehemals das berühmte „Café Sülzgen“ beheimatet.¹⁵⁶ Nach dem Tod Friedrich Nottbrocks hatten seine Erben diese bereits seit einigen Jahren leer stehende Immobilie erworben. Das von ihnen anstelle der drei Altbauten beantragte viergeschossige Neubauvorhaben sollte in seinem Erdgeschoss erneut einen Gastronomiebetrieb aufnehmen. Im Januar 1907 kam der Vertrag zwischen den Erben Nottebrock und der Stadt über den uferseitigen Geländeankauf und die „Verpflichtung, die Fassade am Frankenwerft nach den vorgelegten Zeichnungen zur Ausführung zu bringen“¹⁵⁷ zustande. Die Inangriffnahme des Bauprojektes zögerte sich allerdings hinaus, weil es Schwierigkeiten in Bezug auf die Neubewilligung der Schankkonzession gab. So konnte der jetzt offiziell unter der Anschrift Frankenwerft 1 geführte Neubau erst im Laufe des Jahres 1909 fertiggestellt werden (siehe Abb. 115). Die Uferfront des traufständigen Neubaus ließ in ihrer weitgehend auf historisierende Elemente und Bauschmuck verzichtenden Gesamtanlage bereits die neuen Ideale des Heimatschutzes erkennen. Über einem werksteinverkleideten Erdgeschoss erhoben sich drei Wohnetagen, die durch Fenster in modernen Formaten belichtet wurden. In der Mittelachse trat über zwei Geschosse ein Erker vor. Über der mit dem Nachbargebäude korrespondierenden Traufe setzte ein Knickgiebel an, der diesem Wohn- und Geschäftsgebäude jene gediegene Behäbigkeit verlieh, die auch die beiden später folgenden Nachbargebäude auszeichnen sollte.

Bei dem nächsten Bauherren an der südlichen Frankenwerft handelte sich um Theodor Scholl, der seinen erst wenige Jahre zuvor am Sassenhof 25 errichteten Neubau¹⁵⁸ (siehe Abb. 92) im Jahre 1910 an die Stadt veräußert hatte.¹⁵⁹ Der früher von den Abrissen für die Markthalle betroffene Bäcker wurde nun durch die inzwischen geänderten Dispositionen für die Ausbildung der linksrheinischen Brückenrampe¹⁶⁰ bereits zum zweiten Mal innerhalb von nur wenigen Jahren von seinem Standort verdrängt. Mit dem Ankauf der beiden kleinen, hintereinander gelegenen Hausgrundstücke an der Hafengasse 3 und am Buttermarkt 8, die unmittelbar an den Neubau Frankenwerft 1 anschlossen,

154 Zu der Abkehr von den Zielen des Wettbewerbs vgl. Roth 1998, S. 581.

155 Siehe zu dem Bauprojekt Frankenwerft 1: GA; St.V. vom 24.1.1907 u. 30.12.1908: Vertrag betr. die Bebauung der Grundstücke Hafengasse 1 und Buttermarkt 4/6; LocA vom 10. u. 12.11.1908: Neues aus Köln.

156 Macherey 1921, S. 3.

157 St.V. vom 24.1.1907: Vertrag betr. die Bebauung der Grundstücke Hafengasse 1 und Buttermarkt 4/6.

158 Siehe Kap. 5.2.

159 St.V. vom 11.8.1910: Ankauf von Sassenhof 23 und 25.

160 Siehe Kap. 5.5.

gelang ihm die Sicherung eines Bauplatzes in relativer Nähe zu seinem bisherigen Wohn- und Geschäftshaus an der Einmündung des Sassenhofs in den Leystapel.¹⁶¹ Theodor Scholl ergänzte das Areal auf der Uferseite durch den Erwerb der städtischen Vorfläche. Auch hier band die Stadt die Abstimmung der Frontausbildung an den Kaufvertrag. Die Realisierung des Projektes wurde allerdings erschwert, weil es auf seiner Nordseite an einen der alten Gänge stieß, die zwischen der Hafengasse und dem Buttermarkt vermittelten. Da er im Zuge der Neubebauung aufgegeben werden sollte, zog die Stadt den schmalen Weg ein, um die Hälfte der Fläche dem Neubauvorhaben zuzuteilen. Im Frühjahr 1912 berichtete die Kölner Tagespresse: „Dazu wird uns von beteiligter Seite mitgeteilt, daß an ein Überbauen der fraglichen Gasse in absehbarer Zeit nicht zu denken sei. Während die eine Seite bereit sei, an einen Neubau heranzutreten, werde von der gegenüberliegenden Seite (es sind dies die noch neuern Häuser Hafengasse 5 und Buttermarkt 10) das bestehende Fensterrecht geltend gemacht. An einen weitem fortschreitenden Ausbau der Hafengasse sei daher vorläufig nicht zu denken.“¹⁶² Erst im Herbst 1912 verzichtete der nördliche Grundstücksnachbar gegen die städtische Zahlung einer Entschädigung auf sein Fensterrecht. Daraufhin wurde Anfang 1913 mit der Errichtung des Scholl'schen Neubaus an der Frankenwerft 3 begonnen. Gemäß inschriftlicher Datierung an der Front wurde das Gebäude noch im selben Jahr fertiggestellt (siehe Abb. 115). Das viergeschossige Wohn- und Geschäftsgebäude blieb mit seiner Traufhöhe geringfügig unterhalb derjenigen des südlichen Nachbargebäudes, nahm jedoch dessen Dachausrichtung und Firsthöhe auf. Die Schmalheit der Front hat eine individuelle, aus der Achsensymmetrie ausscherende Erkerlösung gefordert. Die mit einem hohen Giebel abschließende Uferfassade wurde in ihren gestalterischen Grundzügen an das benachbarte Gebäude an der Frankenwerft 1 angepasst.

Die beiden im Norden des Ganges gelegenen und mit ihren Rückseiten aneinanderstoßenden Häuser Hafengasse 5 und Buttermarkt 10 gehörten Wilhelm Rauls. Der Eigentümer dieser beiden relativ breiten, erst wenige Jahrzehnte zuvor errichtete Bauten betrieb in den in ihrem Inneren zusammenhängenden Gebäuden eine Gastwirtschaft. Möglicherweise ist bei dem Gastronomen erst im Laufe der Auseinandersetzungen mit der Stadt der Gedanke an einen Neubau herangereift.¹⁶³ Wilhelm Rauls nutzte die auf der Stromseite gegebenen Erweiterungsmöglichkeiten und den seitlichen Grundstücksstreifen für die Errichtung eines Neubaus, der im Erdgeschoss erneut einen Gastronomiebetrieb enthielt. Die Abrissarbeiten setzten im Frühjahr 1914 ein. Der Neubau wurde im Sommer des darauf folgenden Jahres, also ein Jahr nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, bezugsfertig. Auch diese mit einem hohen Giebel abschließende Gebäudefront, deren Ausbildung in Abstimmung mit der Stadt erfolgt war, fügte sich nahtlos in die Reihe der südlichen Nachbargebäude ein. In der strafferen Fassadengliederung zeigten sich gewisse Abwandlungen, in denen sich der wandelnde Zeitgeschmack dieser Jahre dokumentierte (siehe Abb. 115).

161 Zu dem Neubauvorhaben Frankenwerft 3 siehe: GA; St.V. vom 17.10.1912: Verträge betr. die Bebauung von Hafengasse 3 u. 5; KStA vom 8. u. 14.1. sowie 6.3.1913: Städtische Nachrichten: Hafengasse.

162 KStA vom 6.3.1912: Städtische Nachrichten: Hafengasse.

163 Zu dem Neubau Frankenwerft 5 siehe: GA; St.V. vom 17.10.1912: Verträge betr. die Bebauung von Hafengasse 3 u. 5; KStA vom 6.3.1912, 4. u. 8.1.1913 sowie 21.4.1914: Städtische Nachrichten: Hafengasse; KStA vom 3.9.1914 sowie 3.1. u. 20.7.1915: Städtische Nachrichten: Frankenwerft.

Es blieb in dem Abschnitt zwischen der Friedrich-Wilhelm-Straße und der Salzgasse lediglich bei der Realisierung dieser vier benachbarten Wohn- und Geschäftshäuser. Selbst vor dem Hintergrund, dass die Stadt von vornherein einen längeren Zeitraum für die Erneuerung des Baubestandes an der Hafengasse veranschlagt hatte¹⁶⁴, ist die dortige Bautätigkeit äußerst schleppend vollzogen worden. Die wenigen Neubauten konzentrierten sich bezeichnenderweise auf die Nähe zur Friedrich-Wilhelm-Straße, deren Bedeutung als wichtige Anbindung des zentralen Ufers an die Innenstadt auch durch die geplante Verlegung der Brückenachse nicht infrage gestellt wurde. Im Anschluss daran blieben die alten, deutlich niedrigeren Häuser an der tiefer gelegenen Hafengasse weiterhin bestehen (Abb. 116). Auf der Uferseite, wo die Neubauten mehr als zehn Meter vor die Flucht der Altbauten an der Hafengasse traten, bestätigte die Blockhaftigkeit dieses Ensembles im Nachhinein die schon früher aufgetretenen Bedenken, ob eine in dieser Weise bis zum Stapelhaus (Abb. 117) fortgeführte Neubebauung vertretbar sei.

Die Sorge um die Verstellung des bisher von der Uferstraße aus gegebenen Blicks auf die Kirche Groß St. Martin und die mit Bedacht konzipierte Südfront des Stapelhauses hatte das Kölner Hochbauamt im Jahre 1905 dazu veranlasst, die bisherigen Ziele für den nördlichen Teil der Bauzeile an der Hafengasse infrage zu stellen.¹⁶⁵ Das Hochbauamt schlug damals vor, die geplante Bauflucht auf der Uferseite zwischen der Salzgasse und der verlängerten Lintgasse um etwa fünf Meter zurückzunehmen und die Höhe der neu zu errichtenden Gebäude an diejenige der jeweiligen Vorgängerbauten anzupassen. Die Reduzierung der den Eigentümern bislang zugestandenen Bautiefen und Gebäudehöhen sollte durch einen deutlich niedrigeren Grundstückspreis für das Vorland ausgeglichen werden. Diese Initiative stieß eine etwa zwei Jahre andauernde Diskussion an, die erst im Sommer des Jahres 1907 ein von allen Seiten akzeptiertes Ergebnis erbracht hat. Aus der Rückschau ist es besonders bedauerlich, dass das im Zuge dieser Entscheidungsfindung von Heimanns Mitarbeitern angefertigte Anschauungs- und Entwurfsmaterial nicht mehr ermittelt werden konnte. So kann die Entwicklung lediglich anhand der schriftlichen Überlieferungen nachvollzogen werden.

Wie der Kölner Oberbürgermeister später berichtete, sind die Anregung des Hochbauamtes anfangs innerhalb der Kölner Verwaltung auf strikte Ablehnung gestoßen, bis diese sich von der Stichhaltigkeit der Argumente hat überzeugen lassen. Nachdem sich auch die für Fluchtlinienbelange zuständige Tiefbaukommission einverstanden erklärt hatte, präsentierte die Verwaltung den Kölner Stadtverordneten im September 1905 die Änderungsvorschläge des Hochbauamtes. Zur Untermauerung der Forderungen hatte Heimann Plan- und Fotomaterial anfertigen lassen, das die potenzielle Gefährdung der Blickbeziehungen veranschaulichte. Die Vorlage stieß bei einigen Ratsmitgliedern auf absolute Ablehnung. So bemerkte der Stadtverordnete Zilkens empört: „Der Scherz kostet uns mindestens 24.000 M.“¹⁶⁶ Seines Erachtens brauche man weder das Stapelhaus noch die Kirche von allen Stellen

164 Siehe Kap. 3.4.3.

165 Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf: St.V. vom 7. u. 28.9.1905: Aenderung des Fluchtlinienplans betreffend das Frankenwerft.

166 St.V. vom 7.9.1905: Aenderung des Fluchtlinienplans betreffend das Frankenwerft.

aus zu sehen, sondern ginge einfach ein paar Schritte weiter, um sie vollständig in den Blick nehmen zu können. Jedoch brachten auch einige aus dem Baufach stammende Ratskollegen, die größtes Verständnis für die geplante Reduzierung der Bautiefe hatten, Bedenken vor. Diese richteten sich vor allem gegen die geplante Angleichung der Neubauten an die variierenden Höhen der Altbauten. Der Stadtverordnete und Baumeister Adolf Nöcker schlug deshalb die Vereinheitlichung der zukünftigen Höhenbeschränkungen auf ein Maß vor, das fünf Meter unterhalb der bauordnungsrechtlich zulässigen Werte blieb. Auf diese Weise werde den Grundstücksbesitzern an der Stelle der bisher extrem niedrigen Stockwerke zumindest der Bau von drei modernen Vollgeschossen ermöglicht. Dieser Kompromiss fand die Zustimmung der Stadtverordneten. Am 28. September 1905 genehmigten sie die Rückversetzung der uferseitigen Fluchtlinie¹⁶⁷ (Abb. 118). Dem Vorschlag Adolf Nöckers folgend beschlossen sie des Weiteren: „Bei Veräußerung von Grundflächen aus der jetzigen Hafengasse bis zur neuen Fluchtlinie soll zur Bedingung gemacht werden, daß die entstehenden Neubauten bis Oberkante Hauptgesims nur 15 m, bis Oberkante Dachfirst höchstens 20 m von dem jetzigen Niveau aus hoch sein dürfen. Für Giebelaufbauten und Türme oberhalb der zulässigen Hauptgesimshöhe können Ausnahmen gestattet werden.“¹⁶⁸

Die Rücknahme der uferseitigen Fluchtlinie traf insbesondere die Besitzer der am südlichen und nördlichen Ende dieser Bauzeile gelegenen Häuser hart, zumal die schmalen Hausgrundstücke an ihren Seitenfronten bereits durch die früheren Festsetzungen massiv beschnitten worden waren (siehe Abb. 60 u. 111). Die Witwe Wilhelm Thelen, Eigentümerin der beiden nördlichen Häuser zwischen der Hafengasse und dem Buttermarkt, die im Erdgeschoss der Gebäude eine Schuhwarenhandlung betrieb¹⁶⁹, erhob daraufhin im Rahmen des Fluchtlinienverfahrens Einspruch gegen die Reduzierung der Baufläche auf der Uferseite.¹⁷⁰ Im Rahmen der administrativen Bewältigung des Einspruchs beraumte der Kölner Regierungspräsident im Jahre 1906 einen Ortstermin mit Vertretern der städtischen Verwaltung an, zu dem er auch den Provinzialkonservator Paul Clemen hinzuzog. Bei dieser Zusammenkunft wurde entschieden, dem Einspruch Thelen nicht stattzugeben und die beschlossene Änderung der Fluchtlinie aufrechtzuerhalten. Um unter diesen Voraussetzungen auch den wirtschaftlichen Interessen der Witwe Thelen entgegenzukommen, wurde die ältere Fluchtlinie an der Seitenfront zur verlängerten Lintgasse aufgehoben.¹⁷¹

Bei dem Ortstermin war auch die zuvor von den Kölner Stadtverordneten beschlossene Höhenbeschränkung zur Sprache gekommen. Der Kölner Beigeordnete Wilhelm Schmitz berichtete später: „Bei der Besprechung war man allgemein der Auffassung, daß eine derartige Höhe leicht dazu führen

167 Siehe die entsprechenden Änderungen im Fluchtlinienplan Nr. 542, wobei die offizielle Feststellung der Fluchtlinie gemäß Planeintrag erst am 17. April 1907 und damit nach der Erledigung des folgenden Einspruchsverfahrens stattfand.

168 St.V. vom 28.9.1905: Änderung des Fluchtlinienplans betreffend das Frankenwerft.

169 GA.

170 Siehe zu dem Einspruchsverfahren und den daraus resultierenden Aktivitäten: St.V. vom 24.1.1907: Anderweite Festsetzung der Bauhöhe am Frankenwerft zwischen Salzgasse und verlängerte Lintgasse; St.V. vom 20.6.1907: Vorlage über die Bebauung am Frankenwerft zwischen Salzgasse und verlängerter Lintgasse.

171 St.V. vom 24.1.1907: Änderung der Fluchtlinie für die verlängerte Lintgasse zwischen Frankenwerft und Buttermarkt; siehe die entsprechende Änderung im Fluchtlinienplan Nr. 542.

könnte, eines der schönsten Städtebilder am Rhein zu verunzieren. Es wurde deshalb von Herrn Professor Clemen angeregt, die Bauhöhe auf der Stecke zwischen Salzgasse und verlängerter Lintgasse allmählich abzustufen bis auf 9 m und zu diesem Zwecke in dem betreffenden Baublock drei Gruppen zu bilden, derart, daß für das erste Drittel von der Salzgasse ab eine Bauhöhe von 15 m, für das zweite Drittel eine solche von 11,50 m und für das letzte Drittel eine Höhe von 9 m vorgesehen werde.“¹⁷² Nach dieser Zusammenkunft wurde Heimanns Mitarbeiter, der städtische Bauinspektor Friedrich Bolte, angewiesen, die von Paul Clemen vorgebrachten Vorstellungen in einer Abwicklung darzustellen. Wie Heimann später schilderte, fanden zu diesem Zweck in enger Abstimmung mit dem Konservator noch einmal gesonderte Prüfungen vor Ort statt: „Wir haben an verschiedenen Stellen durch Latten und Merkzeichen darzustellen versucht, wie die gedachte Bebauung zu wirken im Stande wäre. Es muß dabei berücksichtigt werden, daß gerade die Häuser, die vor der Martinskirche liegen [!], das Charakteristikum für die ganze Gruppe bilden, und daß es wesentlich darauf ankommt, daß die Nachbarschaft sich diesem Bilde anfügt.“¹⁷³

Im Januar 1907 schlug die Verwaltung den Stadtverordneten vor, einer Änderung der Bauhöhenbeschränkung im Sinne des von Paul Clemen angeregten Staffelmodells zuzustimmen. Das Vorhaben wurde anhand der Studien Boltes erläutert. Die Verwaltung wies ausdrücklich darauf hin, dass die Begrenzung der Gebäudehöhen nur bis zur Traufe gelten solle. Im Dachbereich seien dagegen keinerlei Höhenbeschränkungen vorgesehen, da die Entstehung 'langgezogener Dächer', also die Nachbildung der charakteristischen hohen Giebel erwünscht sei. Erneut meldeten sich die im Kölner Ratskollegium vertretenen Baumeister zu Wort, wobei sie sich besonders gegen die Herabzonung der Traufhöhe im nördlichen Abschnitt aussprachen. Dass eine Höhe von neun Metern lediglich den Bau zweier Vollgeschosse und einer weiteren, bereits in den Dachraum ragenden Ebene zuließe, schien aus ihrer Sicht nicht mit den Interessen der Grundstückseigentümer vereinbar zu sein. Zudem sahen die Architekten dadurch ihre Vorstellungen über Baukonzeptionen, die sie an der zentralen Kölner Uferfront für angemessen hielten, unterlaufen. Friedrich Bolte wurde mit einer detaillierteren Ausarbeitung der Zeichnung beauftragt. Auf deren Basis wollte das Stadtverordnetenkollegium die Fragen demnächst bei einer gemeinsamen Ortsbesichtigung klären.

Auch der Kölner Stadtanzeiger schloss sich damals der Kritik an: „Dieser Antrag enthält eine Gefährdung des einzig schönen Kölner Stadtbildes an einer der wichtigsten Stellen der Rheinfront. [...] Aber das müßten frei entwickelte hohe Häuser sein und nicht verkümmerte Exemplare von neun Meter Höhe. Es kann keinesfalls gut wirken, wenn das Frankenwerft beinahe treppenartig in drei Abstufungen bebaut würde, wie die Verwaltung es will.“ Der Berichterstatter ergänzte zu den Konsequenzen: „Wenn nun der Antrag der Verwaltung schon aus den angeführten Gründen eine Gefährdung des kölnischen Stadtbildes einschließt, so bedeutet er nicht minder eine Gefährdung der wirtschaftlichen Interessen der Anlieger. Und er würde sicher eine ganz unbeabsichtigte Folge haben: die jetzigen

172 St.V. vom 24.1.1907: Anderweite Festsetzung der Bauhöhe am Frankenwerft zwischen Salzgasse und verlängerter Lintgasse.

173 Ebenda.

alten Häuser, die man um alles in der Welt beseitigt sehen möchte, würden stehen bleiben und niemals neugebaut werden, und zwar einfach deshalb nicht, weil die Grundstückseigentümer keine Verzinsung der niedrigen Häuser erwarten könnten.“¹⁷⁴

Mit dem mangelnden wirtschaftlichen Anreiz für die Eigentümer, an die Errichtung von Neubauten zu gehen, hat der Kölner Stadtanzeiger einen zentralen Aspekt angesprochen, der in der Folge auch in Boltes Studien eine größere Bedeutung gewinnen sollte.¹⁷⁵ Zudem erreichten die Pläne erst im Rahmen der Überarbeitung einen Konkretheitsgrad, der die Idee aufkommen ließ, sie zukünftigen Bauherren und ihren Architekten im Hinblick auf die Kubatur, Geschossigkeit und Dachausbildung der Neubauprojekte verbindlich vorzugeben. Deshalb ist davon auszugehen, dass das Kölner Hochbauamt damals den direkten Kontakt zu den Hausbesitzern gesucht hat, um mit ihnen einen Konsens zu finden und dadurch die Neubauchancen zu erhöhen. Besonders wahrscheinlich ist dies im Falle der Eigentümer der beiden nördlichen Liegenschaften, die von der Reduzierung der Traufhöhe nach dem Stufenmodell Clemens besonders betroffen waren. Außer der Witwe Thelen, die schon im folgenden Jahr einen Bauantrag zur Errichtung eines neuen Wohn- und Geschäftshauses einreichen sollte, handelte es sich um den Gastronomen Arnold Niessen. Seine Familie hatte das relativ breite Nachbarhaus im Süden der Thelen'schen Besitzung in den 1890er Jahren erworben. Anstelle dieses vernachlässigten Altbaus, der eine hohe Zahl kleinster Mieteinheiten aufwies¹⁷⁶, beantragte Arnold Niessen im kommenden Jahr die Genehmigung eines Hotelneubaus.¹⁷⁷ Es ist anzunehmen, dass beide Eigentümer schon Anfang 1907 die Bereitschaft zu einer Neubebauung ihrer Grundstücke signalisierten, sofern ihnen genügend Nutzfläche zugestanden würde. So ist nicht auszuschließen, dass die konkreten Anliegen und Nutzungsvorstellungen dieser Bauherren Einfluss auf Boltes Entwürfe für die beiden wichtigen Neubauten am nördlichen Ende der Bauzeile gewonnen haben.

Bolte fertigte Entwurfsblätter für insgesamt sieben Neubauten an, durch die die bisher zehn zwischen der Salzgasse und der verlängerten Lintgasse gelegenen Altbauten ersetzt werden sollten. Wie den späteren Planungserläuterungen des Beigeordneten Wilhelm Schmitz zu entnehmen ist, wurde den neuen Gebäuden unter Einbeziehung des Dachraumes möglichst die gleiche Zahl an nutzbaren Ebenen zugestanden, die auch die Altbauten aufwiesen. Gleichzeitig verlor die von Paul Clemens angeregte Höhenstaffelung an Bedeutung, wobei dies offensichtlich in enger Abstimmung mit dem Provinzialkonservator erfolgte. Schmitz führte aus: „Diese Abstufung der Bauhöhe sollte selbstverständlich keine schematische sein, sondern es sollte durch diese Festsetzung nur der Grundsatz festgestellt wer-

174 KStA vom 14.2.1907: Eine Gefährdung des Kölner Stadtbildes.

175 Siehe zu den im Folgenden geschilderten Aktivitäten des Hochbauamtes: St.V. vom 20.6.1907: Vorlage über die Bebauung am Frankenwerf zwischen Salzgasse und verlängerter Lintgasse.

176 Das Kölner Adressbuch von 1901 gab für das Haus Buttermarkt 46 insgesamt 15 Mieter an (GA).

177 Über die beiden später unter der Anschrift Frankenwerf 27 (Niessen) und 29 (Thelen) geführten Neubauvorhaben informieren: GA; St.V. vom 14.10.1909: Vertrag über die Bebauung des Grundstücks Buttermarkt 46 und Frankenwerf 27; KStA vom 12.11.1909: Alt-Köln am Rhein; St.V. vom 17.2.1910: Vertrag über die Bebauung des Grundstücks Ecke Buttermarkt, Lintgasse und Frankenwerf; KStA vom 23.3.1910: Städtische Nachrichten; St.V. vom 9.12.1910: Aenderung der Höhenlage des Butter- und des Fischmarktes sowie von angrenzenden Straßenteilen; KStA vom 7.4. u. 10.9.1911: Städtische Nachrichten; KStA vom 24.3.1912: Anzeigenteil: Rhein-Hotel. Vgl. Roth 1998, S. 582.

den, daß hier alles auf eine reich abgestufte Kontur der Dachlinie ankomme.“¹⁷⁸ Der Beigeordnete ergänzte zu den wirtschaftlichen Vorteilen des neuen Konzeptes: „Eine Benachteiligung der Anlieger findet nach den jetzigen Plänen nicht mehr statt. Da die sämtlichen Häuser bis auf zwei Neubauten genau dieselbe Anzahl von Geschossen erhalten können, wie sie heute haben, und ferner dadurch, daß die Anlieger noch Grund und Boden von uns erwerben müssen, es möglich ist, einen Ausgleich vorzunehmen, falls an der einen oder andern Stelle eine Benachteiligung eintreten sollte.“¹⁷⁹

Boltes Entwürfe wurden am 16. April 1907 fertiggestellt. Danach wurden die Pläne dem Regierungspräsidenten und dem Provinzialkonservator zur Genehmigung überwiesen. Paul Clemen legte am 25. Mai 1907 sein Gutachten vor. Er erklärte sich „vom Standpunkte der Denkmalpflege in allen Hauptpunkten [...] mit den Erläuterungen und Plänen der städtischen Bauverwaltung einverstanden“.¹⁸⁰ Nach einer gemeinsamen Ortsbesichtigung, bei der die Verwaltung den Stadtverordneten die Pläne Boltes vorstellte, stimmten die Ratsmitglieder am 20. Juni 1907 der Aufhebung der im Jahre 1905 getroffenen Höhenfestsetzungen zu. An ihrer Stelle beschlossen sie, „daß bei Veräußerung von Grundflächen aus der jetzigen Hafengasse auf der Strecke von Salzgasse bis verlängerte Lintgasse den Ankäufern die Verpflichtung auferlegt werden soll, ihre Neubauten im allgemeinen nach den hierzu paraphierten sieben Plänen des Hochbauamtes vom 16. April 1907 ausführen zu lassen.“¹⁸¹

Damit waren die Weichen für die Gestaltung der zukünftigen Neubauten im nördlichen Teil der alten Hafengasse gestellt, als Carl Rehorst am 17. Oktober 1907 seine Position als neuer Beigeordneter für das gesamte Bauwesen in Köln antrat. Nach Stübbens Ausscheiden und einer mehrjährigen Interimsphase¹⁸² hatte Köln mit Carl Rehorst erstmals wieder einen Städtebauer in diese Führungsposition berufen. Carl Rehorst hatte sich bereits vorher intensiv mit den Zielen des Heimatschutzes und mit den Belangen der städtebaulichen Denkmalpflege auseinandergesetzt.¹⁸³ Die an der Hafengasse in die Wege geleiteten Maßnahmen fanden die volle Anerkennung des reformorientierten Dezernenten, sodass das Hochbauamt unter seiner Ägide die Betreuung der dortigen Neubauvorhaben in dem vorgezeichneten Sinne vornehmen konnte. Dies galt auch für den südlichen Abschnitt der alten Hafengasse, wo im Zusammenhang mit dem Neubauvorhaben an der Frankenwerft 1 bereits vor dem Amtsantritt des neuen Dezernenten eine Umorientierung im Sinne des Heimatschutzes stattgefunden hatte.

Über die jüngste Entwicklung im nördlichen Teil der Hafengasse berichtete Carl Rehorst den Kölner Stadtverordneten im Sommer 1908 „Es liegen bereits zwei Baugesuche vor, die nach Skizzen des Hochbauamtes bearbeitet sind, so daß die Hoffnung besteht, daß ein dem jetzigen ähnliches Bild an

178 St.V. vom 20.6.1907: Vorlage über die Bebauung am Frankenwerft zwischen Salzgasse und verlängerter Lintgasse.

179 Ebenda.

180 Zitiert vom Beigeordneten Wilhelm Schmitz in: St.V. vom 20.6.1907: Vorlage über die Bebauung am Frankenwerft zwischen Salzgasse und verlängerter Lintgasse.

181 Ebenda.

182 Hagspiel 2007, S. 50.

183 Ebenda, S. 50-58; Sardemann 1993, S. 20-24.

jener Stelle entstehen wird.“¹⁸⁴ Carl Rehorst nahm diese beiden Bauanträge von Niessen und Thelen zum Anlass, die geplante Umstrukturierung des Häuserblocks auf dessen Rückseite durch eine weitere Maßnahme zu ergänzen. Er empfahl, die viele Jahre zuvor schematisch vorgenommenen Fluchtlinienbegradigungen am Buttermarkt¹⁸⁵ zwischen der Salzgasse und der verlängerten Lintgasse aufzugeben, da der Anschnitt der dortigen Hausgrundstücke verkehrlich nicht erforderlich sei. Die Neubauten sollten die leicht verspringenden Gebäudefluchten der Altbauten aufnehmen, so dass am Buttermarkt „die alte natürlich gestaltete Fluchtlinie mit ihren leisen Schwingungen“¹⁸⁶ beibehalten werden könne. Am 23. Juli 1908 schlossen sich die Stadtverordneten dieser Forderung an¹⁸⁷ (siehe Abb. 118).

Auch wenn sich die im Sommer 1908 vorliegenden Baugesuche bereits an die Vorgaben der Entwürfe Boltes hielten, hat sich in beiden Fällen der Abschluss der Verträge mit der Stadt, in denen die jeweiligen Ankäufe des Vorlandes und die Bindung der Bauherren an die städtischen Pläne geregelt wurden, noch etwa anderthalb Jahre lang hinausgezögert. Vermutlich war dies unter anderem der schwierigen Ermittlung der Grundstückspreise geschuldet. Denn ihre Höhe hatte die Wertminderung durch die geringere Tiefe des Vorlandes zu berücksichtigen. Gleichzeitig war anhand der konkreten Bauanträge zu berechnen, ob finanzielle Ausgleichs für eine Reduzierung der in den Neubauten realisierbaren Nutzflächen anfielen. Am Ende hat der an die Stadt gezahlte Quadratmeterpreis wohl deutlich unter dem Betrag gelegen, den die Bauherren im südlichen Teil der Hafengasse zu entrichten hatten.¹⁸⁸ Unmittelbar nach dem Zustandekommen der vertraglichen Vereinbarungen wurden die Altbauten in der Zeit vom Herbst 1909 bis zum Frühjahr 1910 niedergelegt (Abb. 119). Das neue Thelen'sche Wohn- und Geschäftsgebäude, das jetzt die neue Anschrift Frankenwerft 29 führte, wurde im Jahr 1911 fertiggestellt. Die Eröffnung des „Rhein-Hotels“ von Arnold Niessen an der Frankenwerft 27 fand im März 1912 statt.

Da die von Friedrich Bolte entwickelten Entwürfe aus dem Jahre 1907 nicht mehr auffindbar sind, gestatten die beiden in ihrer äußeren Gestalt auf diesen Plänen beruhenden Neubauten zumindest einen ausschnitthaften Blick auf Boltes Entwurfskriterien. Dazu muss man sich die uferseitige Erscheinung der drei Vorgängerbauten, die wie die meisten Bauten an der Hafengasse von senkrecht zur Straße ausgerichteten Satteldächern abgeschlossen wurden, noch einmal in Erinnerung rufen (siehe Abb. 106). Bei dem südlichen Altbau, der durch den Hotelneubau ersetzt wurde, handelte es sich um ein Gebäude mit drei relativ hohen Geschossen. Es verfügte über zwei parallel verlaufende Dächer unterschiedlicher Breite und Höhe, die über ungleich hohen Traufen ansetzten. Die mit verschiedenen Giebeln abschließende Fassade rief von weitem den Eindruck von zwei separaten Häu-

184 St.V. vom 23.7.1908: Fluchtlinienplan betr. den Buttermarkt und die Salzgasse.

185 Siehe Kap. 3.3.1.

186 St.V. vom 23.7.1908: Fluchtlinienplan betr. den Buttermarkt und die Salzgasse.

187 Ebenda; „Fluchtlinienplan betreffend den Buttermarkt zwischen Salzgasse und Lintgasse und die Salzgasse zwischen Buttermarkt und Hafengasse“ (Nr. 704) von 1908; Feststellung der Fluchtlinien gemäß Planeintrag am 6. Oktober 1908.

188 Die Höhe der gezahlten Grundstückspreise ist nicht überliefert. Jedoch hat Carl Rehorst bei der vom Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz im Jahre 1908 veranstalteten „Konferenz betr. Herbeiführung einer besseren Bauweise“ einem Referenten von der Minderung der Preise berichtet (Konferenz bessere Bauweise 1908, S. 59).

ern mit unterschiedlicher Frontlänge hervor. Die beiden schmalen Altbauten der Witwe Thelen am Ende der Zeile wiesen auf der Stromseite vier beziehungsweise fünf extrem niedrige Geschosse auf, sodass selbst die höhere der beiden Giebelfronten unterhalb der Firsthöhe des südlichen Nachbargebäudes von Niessen blieb. Das beherrschende Moment der Unregelmäßigkeit setzte sich in dem Ensemble bis in variierende Verteilung der Fensteröffnungen unterschiedlichster Formate in den schlichten Putzfassaden fort.

Das neue Hotelgebäude (Abb. 120) verfügte über vier beziehungsweise dreieinhalb moderne Vollgeschosse. Es wurde laut Ausweis zeitgenössischer Fotografien im mittleren Teil von einem parallel zu den beiden begrenzenden Straßen verlaufenden Satteldach abgeschlossen, das eine bessere Organisation der im Dachraum untergebrachten Ebenen ermöglichte. Der uferseitige Gebäudeteil schloss mit zwei unterschiedlich großen Querdächern ab, die motivisch an den Vorgängerbau anknüpften. Die Gliederung der in zwei ungleichen Giebeln endenden Fassade war auf geschickte Weise auf eine optische Eigenständigkeit der beiden Frontpartien hin angelegt. Der von dem kleineren Giebel abgeschlossene Teil der Fassade enthielt im Erdgeschoss schmale Eingangstüren. Darüber entwickelte sich über zwei Geschosse ein polygonal schließender Erker. Der breitere Fassadenteil öffnete sich im Erdgeschoss mit breiten, von Korbbögen abgeschlossenen Fenstern zur Uferstraße. Die großen Fenster der beiden folgenden Geschosse nahmen diesen Bogenabschluss auf. Dort setzten die leicht vortretenden Brüstungen der Balkone in der Putzfassade, die weitgehend auf Bauschmuck verzichtete, einen Akzent. Auch die zu Gruppen zusammengefassten, kleinformatigen Fenster im abschließenden Geschoss unterstrichen den Eindruck zweier selbstständiger Gebäude.

Das neue Thelen'schen Wohn- und Geschäftsgebäude (Abb. 121 u. 122; siehe Abb. 120) ging in besonderer Weise auf die mit Rücksicht auf Groß St. Martin zu wahrenen Blickbeziehungen ein. Das dreigeschossige Gebäude wurde an der Uferfront leicht gegenüber der Flucht des benachbarten Hotels zurückversetzt. Das mehreren Ladengeschäften vorbehaltene, werksteinverkleidete Erdgeschoss nahm die markanten Korbbogenfenster des Hotelgebäudes auf und band die sich darüber erhebenden Teile dieses vielgliedrigen Baukörpers zusammen. Den von Süden kommenden Passanten zeigte sich der Neubau oberhalb des sockelartigen Erdgeschosses zunächst als äußerst schmales giebelständiges Gebäude, in dessen Anschluss der Blick auf die Chorpartie Groß St. Martins mit den vorgelegerten Häuschen am Fischmarkt freigegeben wurde. Erst beim weiteren Voranschreiten wurde die besondere Lösung an der Ecke zur verlängerten Lintgasse erkennbar. Hier traten die Obergeschosse auch an der Seitenfront um etliche Meter zurück. In die Ecke war ein bis in die Dachzone reichender Turm auf polygonalem Grundriss gestellt, der das Gesamtbild auf prägnante Weise belebte. Durch Überhänge an der Seiten- und Rückfront nahm der Neubau Elemente der Vorgängerbauung auf (siehe Abb. 48), die gleichzeitig zu einer Erweiterung der nutzbaren Flächen beitrugen. Die an allen drei Gebäudeseiten mit Giebeln abschließende, schiefergedeckte Dachlandschaft mit ihren Durchdringungen und zahlreichen gezielt eingesetzten Unregelmäßigkeiten trug zu der bewegten Gesamtwirkung bei. Dieser Eindruck wurde durch eine Vielzahl von Details, zu denen die wechselnden Formate, Gruppierungen und Rahmungen der Fenster und nicht zuletzt eine Hausmadonna an der Gebäudeecke zum Buttermarkt gehörten, unterstützt.

Dieses Eckgebäude hat in seiner freien und malerischen Neuinterpretation innerhalb der von Bolte angefertigten Pläne sicher einen Sonderstatus eingenommen. Bei den übrigen Entwürfen für die fünf neuen Gebäude im Süden des Rhein-Hotels hat es sich vermutlich um Konzeptionen gehandelt, bei denen die gegebenen Unterschiede der Grundstücksbreiten, Geschosshöhen und Giebelausbildungen (siehe Abb. 111) die Grundlage für eine variantenreich ausgebildeten Reihe drei- bis viergeschossiger Neubauten gebildet haben. Die Pläne werden insbesondere in den Dachzonen Wert auf eine möglichst bewegte Silhouette gelegt und bewusst auf Asymmetrien der Vorgängerbauten Bezug genommen haben. Dabei wird es sich nicht ausschließlich um giebelständige Bauten gehandelt haben, zumal in den Dachräumen beachtliche Nutzflächen unterzubringen waren. Bei breiteren Gebäuden wird es – wie im Falle des Hotelneubaus von Arnold Niessen – auch parallel zur Straße ausgerichtete Hauptdächer gegeben haben, durch deren zurückversetzte Lage die uferseitigen Dachaufbauten eine größere Plastizität gewannen als es bei den Neubauten an der südlichen Frankenwerft der Fall gewesen ist. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Entwürfe Boltes im Interesse einer stärkeren Belebung mit Befreiungen von den starren Vorschriften der damaligen Bauordnung in Bezug auf die zulässige Dachhöhe und -neigung gerechnet haben.

Die beiden Neubauten an der Frankenwerft 27 und 29, die als einzige umgesetzt wurden, erlangten eine enorme Prominenz. In ihnen manifestierte sich zum einen das neue Leitbild einer an die Wesensmerkmale der Vorgängerbauten angepassten Stadtbildpflege. Zum anderen fand der erklärte Verzicht der Stadt Köln auf die unter normalen Umständen erreichbaren Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf als kommunale Maßnahme zur 'Förderung einer besseren Bauweise' große Anerkennung.¹⁸⁹ Im Kontext der im Jahre 1914 in Köln ausgerichteten Ausstellung des Deutschen Werkbundes kam es zu zahlreichen überregionalen Würdigungen der jüngsten Kölner Bauentwicklung. Die städtischen Bemühungen um diesen Teil der Rheinfront haben darin einen festen Platz eingenommen. Allerdings haben die Berichte zum Teil auch zu Verklärungen geführt. So hat der engagierte Kunsthistoriker Richard Klapheck im Jahre 1914 in der Fachzeitschrift „Moderne Bauformen“ berichtet: „Man bot den Anwohnern der Hafengasse, welche mit ihrer Zeile an den Buttermarkt stößt, bei Neubauten von der sehr breiten Uferstraße kostenlos ein kleines Vorterrain an, wenn sie gewisse bauliche Vorschriften einhalten würden; und bei dem Steigen des Bodenwertes nahm jeder Anwohner mit beiden Händen freudigst das Angebot der Stadt an. Die alte Giebelfolge der Häuser in der Nachbarschaft von Groß St. Martin blieb so erhalten. Schlichte einfache Fassaden reihen sich aneinander, und für die Höhen sind bestimmte Maße im Interesse des Stadtbildes vorgeschrieben.“¹⁹⁰ Damit wurde den nicht mit den Kölner Zuständen vertrauten Lesern ein Fortschritt vor Augen geführt, der tatsächlich gar nicht gegeben war. Autoren wie Richard Klapheck haben darüber hinaus die Verdienste ausschließ-

189 Siehe die lobende Erwähnung in: Konferenz bessere Bauweise 1908, S. 59.

190 Klapheck 1914, S. 2; vgl. Klapheck 1916, Bd. 1, S. 177. Wesentlich sachlicher berichtete der Kölner Stadtbauinspektor Alfred Stooß im Jahre 1915 in einem Überblick über die jüngere städtebauliche Entwicklung Kölns: „die Anfänge sind gemacht, dieses Städtebild um Groß - St. - Martin, wie es seinesgleichen sucht, in alter Schönheit zu erhalten“ (Stooß 1915, S. 386).

lich dem Dezernenten Carl Rehorst zugeschrieben¹⁹¹ und damit den Blick auf die bereits vor dessen Amtszeit abgeschlossenen Grundsatzklärungen verstellt. Diese Einschätzung wirkt bis heute in der Forschung nach.¹⁹²

Blickt man auf die im Jahre 1900 mit Stübbens Antrag einsetzenden Bemühungen um eine zeitgemäße Ausgestaltung der Uferfront des Martinsviertels zurück, so haben sich die Kölner denkmal- und stadtbildpflegerischen Aktivitäten 'auf der Höhe ihrer Zeit' bewegt. Besondere Anerkennung verdient die im Jahre 1901 erst nach entsprechender Überzeugungsarbeit auch von der Politik mitgetragene Entscheidung, an der im Norden des Stapelhauses gelegenen Front auf Maßnahmen zu verzichten, die den Erhalt der dortigen historischen Bürgerhäuser gefährdet hätten. Die hier traditionell ansässigen altkölnischen Brauhäuser haben im Laufe der nächsten Jahre von ihrer bevorzugten Lage und insbesondere von ihrer reichen historischen Ausstattung, deren Atmosphäre die Gäste besonders zu schätzen wussten¹⁹³, profitiert. Nur in einem Fall ist es zu der Errichtung eines Neubaus gekommen, nachdem der Vorgängerbau durch einen Brand zerstört worden war. Es handelte sich um das Gebäude Am Bollwerk 19, das an der Ecke zur Großen Neugasse lag.¹⁹⁴ Es wurde von 1912 bis 1913 nach den Plänen des Kölner Architekten Paul Rust unter der Verwendung von originalen Fassadenteilen des Vorgängerbaus wiederaufgebaut. Der Entwurf für die uferseitige Front des Neubaus erfolgte in intensiver Abstimmung mit der von Carl Rehorst mittlerweile etablierten städtischen Bauberatung.¹⁹⁵

Die Erneuerungsbestrebungen haben sich ab dem Jahre 1901 ausschließlich auf den Baubestand an der alten Hafengasse gerichtet, wobei die gestalterischen Ziele für den nördlichen Teil ab dem Jahre 1905 noch einmal ausdifferenziert worden sind. Allerdings blieb die Bauentwicklung in beiden Teilen der Hafengasse weit hinter den Erwartungen der städtischen Verwaltung und der Kölner Öffentlichkeit zurück. Dass sich die wenigen realisierten Neubauten auf das südliche und das nördliche Ende dieser Bauzeilen beschränkten, ist sicher auch auf die größere Belebung und Lageattraktivität zurückzuführen, zumal die meisten Neubauten Gastronomiebetriebe enthielten. Mit Ausnahme des planungsverdrängten Theodor Scholl haben sich die Bauherren ausschließlich aus dem Kreis der Alteigentümer oder ihrer Nachfahren rekrutiert. Neue Investoren mit erkennbaren Absichten, neue Wohn- und Geschäftshäuser zu errichten, hat dieser zentrale Abschnitt der Rheinuferstraße nicht angelockt.¹⁹⁶ Die meisten der Altbesitzer scheinen kein Interesse an Neubauten gehabt beziehungsweise nicht über entsprechende Mittel verfügt zu haben. Die Stadt hat in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg insge-

191 Klapheck 1914, S. 2; vgl. die ähnlichen Äußerungen des damaligen Direktors des Kölner Kunstgewerbemuseums, Max Creutz, in dem 1913 herausgegebenen Jahrbuch des Deutschen Werkbundes (Creutz 1913, S. 80).

192 Roth 1998, S. 582; vgl. Vinken 2010, S. 134.

193 Macherey 1921, S. 88-89 u. 93-96.

194 Zum Neubau Am Bollwerk 19 siehe: KStA vom 5.6.1912: Städtische Nachrichten; KTbl vom 5.6.1912: Köln und Umgebung.

195 Zur Einführung der städtischen Bauberatung durch Rehorst siehe: Hagspiel 2007, S. 53.

196 Die Adressbücher belegen allerdings, dass der Eigentümer des renommierten Bekleidungsgeschäftes Franz Sauer in der Hohe Straße, der in den 1890er Jahren bereits das im Süden der Salzgasse gelegene Haus Buttermarkt 30 erworben hatte, nach der Jahrhundertwende auch die beiden südlich anschließenden Häuser Buttermarkt Nr. 26 und Nr. 28 angekauft hat (GA). Anzeichen für eine konkrete Bauabsicht ließen sich allerdings nicht finden.

samt drei Häuser im südlichen Abschnitt der alten Hafengasse erworben.¹⁹⁷ Ansätze, im Sinne einer gezielten Bodenpolitik durch den Ankauf von Häusern und die günstige Weiterveräußerung baureifer Grundstücke einen fördernden Einfluss auf die Bauentwicklung an der Hafengasse zu nehmen, lassen sich daraus nicht ableiten. In dieser Hinsicht hat die Stadt Köln im konventionellen Sinne auf die Mechanismen des Marktes vertraut. Die Verhältnisse an der Uferfront des Martinsviertels haben sich damit bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges als relativ veränderungsresistent erwiesen. Auch die an den engen Gassen innerhalb des Martinsviertels liegenden Bauten blieben bis auf wenige Ausnahmen¹⁹⁸ stehen. Somit haben sich auch die weiter in das Quartier wirkenden Erneuerungserwartungen, die man ursprünglich an die Entfernung der Hafenanlagen und den Ausbau der Uferstraße geknüpft hatte¹⁹⁹, nicht erfüllt.

Wirft man einen Blick auf die nachfolgende Zeit, so hat die bauliche Situation während des Ersten Weltkrieges und in den darauf folgenden Jahren weiterhin stagniert. Der im Jahre 1921 durch den Oberbürgermeister Konrad Adenauer für einige Jahre nach Köln berufene Hamburger Stadtbaumeister Fritz Schumacher hat im Rahmen seiner Auseinandersetzung mit den damals akuten Kölner Planungsproblemen der Beibehaltung der Bildwirkung der Rheinfront an der Frankenwerft eine entscheidende Bedeutung beigemessen. Er hat die grundsätzliche Forderung nach einer kleinteiligen Erneuerung der historischen Bauten an der ehemaligen Hafengasse aufrechterhalten²⁰⁰ und die Vorkriegsansätze noch konsequenter weiterentwickelt.²⁰¹ Nach dem Ausscheiden Schumachers sind Sanierungskonzepte für das Martinsviertel entwickelt worden, die – auch entlang der Uferfront – den Erhaltungswert etlicher der bisher für obsolet erklärten Bauten berücksichtigt haben.²⁰² Die Planungen konnten jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt werden. Diese Konzepte leiteten zu dem in nationalsozialistischer Zeit entwickelten Programm zur wirtschaftlichen, sozialen und baulichen `Altstadtgesundung´ des Martinsviertels über, das in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre mithilfe öffentlicher Fördermittel durchgeführt worden ist. Im Zuge dieser Maßnahmen wurden nun auch an der ehemaligen Hafengasse und am Fischmarkt etliche der noch bestehenden Altbauten renoviert und an moderne Wohnbedürfnisse angepasst. Bei diesen Umbauten sind die Grenzen zwischen einer Sanierung und einer radikalen Erneuerung der Gebäude mit anderer innerer Aufteilung und neuer Fassadengliederung allerdings häufig fließend gewesen. So präsentierte sich die zentrale Kölner Rheinfront danach in einem bereinigten und idealisierenden Zustand, der in dieser Form nie bestanden hatte.²⁰³

197 Es handelte sich um die Häuser Buttermarkt 12-14, 18 und 20 (GA).

198 Hierzu gehörte der Ausbau des an der Mühlengasse gelegenen Firmensitzes der Bekleidungsfabrik Brügelmann, die bis in die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg massive Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen vornahm (Rüther/Martinsdorf 1998, S. 180-184).

199 Siehe Kap. 3.3.1.

200 Siehe die schriftlichen Ausführungen in: Schumacher 1923, S. 265-273.

201 Schumacher hat die schon vor dem Krieg geäußerte Kritik an der bis an die Uferstraße reichenden Neubauflicht an der ehemaligen Hafengasse aufgenommen und auch im Süden der Salzgasse eine Rücknahme der Bauflucht veranlasst. Des Weiteren hat er am Fischmarkt und an der Mauthgasse die früher geplante Aufweitung des Straßenzuges revidiert, um die beiderseits des freigelegten Chors von Groß St. Martin verbliebenen Giebelhäuser erhalten zu können. Die auf Schumachers Veranlassung vorgenommenen Änderungen der Fluchtlinien finden sich in dem im Jahre 1898 aufgestellten Fluchtlinienplan Nr. 542 (siehe Abb. 58).

202 Vgl. Roth 1998, S. 583 u. 600, Abb. 6; Vinken 2010, S. 138 u. 139, Abb. 103.

203 Zur Altstadtgesundung in nationalsozialistischer Zeit siehe: Roth 1998, S. 583-590; Vinken 2010, S. 137-149.

5.3.3 Das Hotel- und Börsenprojekt auf der Südseite der linksrheinischen Rampe der Hohenzollernbrücke

Zwischen der Bischofsgartenstraße und der Rampe der Dombrücke lagen völlig andere Voraussetzungen²⁰⁴ vor als in dem südlich gelegenen Martinsviertel. Etwa zwei Drittel der dem Rhein zugewandten Seite wurden von einem schmalen, hochverdichteten Baublock begleitet, der auf der Uferseite eine geschlossene Reihe meist giebelständiger Häuser aufwies (siehe Abb. 21). Die auf der Rückseite verlaufende Straße „Auf dem Brand“ hatte früher diese bürgerlichen Liegenschaften von den kirchlichen Besitzungen im Umfeld des Domes getrennt. Die Umwälzungen des mittleren 19. Jahrhunderts hatten zwischen der neu angelegten Bischofsgartenstraße im Süden und der Straße „Frankenplatz“ im Norden ein großes Geviert geschaffen, das sich im Westen bis zum Domhof ausdehnte und damit etwa die Tiefe des benachbarten Martinsviertels erreichte. Am Domhof war im Jahre 1848 das Geschäftsgebäude der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft fertiggestellt worden, das 1880 bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen an die Königliche Eisenbahndirektion Köln überging. Nach einer Erweiterung in den 1890er Jahren nahm das Verwaltungsgebäude die gesamte Blockfront am Domhof ein²⁰⁵ (Abb. 123). Am Frankenplatz war in den frühen 1840er Jahren ein großer Gasthof entstanden. An seiner Stelle siedelte sich im Jahre 1860 das „Hotel du Nord“ an.²⁰⁶ Das am Frankenplatz neu errichtete Hotelgebäude lag nun gegenüber der Rampe der kurz zuvor in Betrieb genommenen Dombrücke. Das Hotel wurde in den 1870er und 1880er Jahren beträchtlich erweitert. Im Anschluss an den benachbarten Komplex der Eisenbahngesellschaft entstand ein hoher Zimmertrakt, der den gesamten Block bis zur Bischofsgartenstraße durchstieß (Abb. 124). Die Fenster seiner Obergeschosse gewährten den Gästen den Blick über die vorgelagerten Häuser hinweg auf den Strom (siehe Abb. 21). Das repräsentative Haus, das im Blockinneren über einen prächtigen Schmuckgarten verfügte (Abb. 125), entwickelte sich im Laufe dieser Jahre zu einem der führenden Häuser Kölns und zum bevorzugten Absteigequartier der Hohenzollern. Nur ein flächenmäßig untergeordneter Teil des Baublocks auf der Ostseite des Hotels und an dem zum Ufer gewandten Teil der Bischofsgartenstraße war kleinteilig parzelliert und befand sich im Besitz diverser Eigentümer.²⁰⁷

Schon vor dem Jahre 1880 hatte der Besitzer des Hotel du Nord damit begonnen, seine Liegenschaft durch Ankäufe auf der Stromseite auszudehnen. Sie griffen bereits über die Straße Auf dem Brand hinaus²⁰⁸ und zeugen von der Absicht, den Hotelkomplex später auch durch einen neuen Flügel auf der attraktiven Rheinseite zu komplettieren. In den frühen 1890er Jahren wurde ein Teil der dortigen Aufbauten niedergelegt. Dies spricht für die damalige Konkretisierung der uferseitigen Erweiterungspläne. Wie durch die im Jahre 1901 geführte Diskussion über die Fluchtlinien am Frankenturm überlie-

204 Siehe zu den dortigen Strukturen und den Veränderungen während des 19. Jahrhunderts auch Kap. 2.1.

205 GA; Breuer 1981, S. 17-18 u. 175 (Anm. 58).

206 Breuer 1981, S. 19 u. 59; Knoll 1988, S. 79-81 u. 90; KStA vom 21.2.1953: Wo einst ein schöner Garten war.

207 GA.

208 Die Grundstücksankäufe beiderseits der Straße Auf dem Brand und an der Straße Am Frankenturm sowie die späteren Abrisse der Aufbauten lassen sich anhand der Adressbücher detailliert nachvollziehen (GA).

fert ist²⁰⁹, rechnete auch die Stadt damit, dass die aufgebrochene Uferfront in absehbarer Zeit eine bauliche Schließung erfahren würde. Die freigeräumten Flächen wurden zuerst als Lagerplatz an eine Kohlenhandlung vermietet. Ab dem Jahre 1902 hat die innerstädtische Bekleidungsfirma Franz Sauer das Areal für Reparaturen an ihrem Wagenpark angemietet.²¹⁰ Der Anblick dieses von Abbruchspuren und minderwertigen Nutzungen bestimmten Areals hat nach der Fertigstellung der Rheinuferstraße die Kölner Bürger mehrmals zu erbitterten Klagen über den unwürdigen Zustand veranlasst.²¹¹ Die Situation verharrte jedoch weiterhin in diesem unbefriedigenden Zwischenzustand, da sämtliche Erweiterungsprojekte des Hoteleigners an dessen fehlenden finanziellen Möglichkeiten gescheitert sind.²¹²

In den Jahren nach der Jahrhundertwende haben die dynamischen Entwicklungen im Umfeld des Areals zu einer Veränderung der Rahmenbedingungen beigetragen. Zunächst sind die umfangreichen Baumaßnahmen der Staatlichen Eisenbahn anzuführen. Der Ausbau eines modernen Verwaltungszentrums der Kölner Eisenbahndirektion im Norden der benachbarten Brücke hatte die Konzentration sämtlicher Kölner Dienststellen an einem Standort zum Ziel.²¹³ Nach dem Jahre 1910 ließ der Fortschritt dieses Großprojektes die geplante Räumung und den Verkauf des alten Eisenbahngebäudes am Domhof immer näher rücken. Auch der von 1907 bis 1911 vorgenommene Bau der Hohenzollernbrücke hat mittelbare Auswirkungen auf das Gelände gehabt. Die Trasse für den jetzt dreizügig angelegten Brückenneubau wurde gegenüber derjenigen der alten Dombrücke erweitert. Dies geschah zwar im Wesentlichen auf der Nordseite, jedoch wurde die neue Brückenrampe auch auf der Südseite um einige Meter näher an das Hotel du Nord herangeschoben²¹⁴, sodass sich dessen Eingangssituation am Frankenplatz verschlechterte. Die Brücke mit ihren markanten Fachwerkbogenträgern endete in einer burgartigen, turmbekrönten Portalarchitektur (siehe Abb. 123), deren Monumentalität ihrer Umgebung einen neuen Stempel aufdrückte. Dazu gehörte auch die besondere Ausbildung des anschließenden Rampenbereichs. Er war oberhalb der Frankenwerftunterführung mit überdachten Aussichtsgalerien ausgestattet, die in Plattformen für Reiterstandbilder der Hohenzollern endeten (Abb. 126). Die Galerien luden die Brückenpassanten zum Verweilen ein und setzten den Blick auf die Uferstraße und die angrenzenden Areale nun bewusst in Szene.²¹⁵ Zu erwähnen ist auch das Projekt der Städteschnellbahn Köln-Düsseldorf, das damals zunehmend konkretere Züge anzunehmen schien.²¹⁶ Mit seinem am Ufer in der Nähe der Brücke vorgesehenen Endbahnhof ließ es in Zukunft mit einer enormen Belegung durch die in die Stadt strömenden Fahrgäste rechnen.

209 Siehe Kap. 5.3.2.

210 Zu den Mietverhältnissen siehe GA. Spätestens um 1913/14 erhielten die zum Ufer gewandten Rückwände der beiden Häuser Auf dem Brand 10 und 12, die zum Besitz des Hotels gehörten, die Aufschrift „Sauer Garage“.

211 KStA vom 30.8.1902: Sprechsaal: Häuser am Frankenturm; LocA vom 7.1.1907: Stimmen aus Leserkreis: Dombauhütten.

212 KStA vom 31.12.1912: Ein großer Neubau; LocA vom 10.5.1913: Ein Hotel-Neubau-Projekt in Köln.

213 Siehe Kap. 5.4.3.

214 Siehe die Ausführungen Fritz Beermanns, dem die Bauleitung des Brückenneubaus oblag, in: KStA vom 25.1.1908: Die Kölner Rheinbrücken.

215 Siehe zu der Entwicklung des Brückenkonzeptes und der Reiterstandbilder: Hammer 1997, S. 31-58.

216 Siehe Kap. 4.4.

Ende des Jahres 1912 wurde das Projekt eines unter der namhaften Beteiligung der Bayrischen Hypothekenbank gegründeten Konsortiums bekannt, das sich die Entwicklungspotenziale des Geländes zunutze machen wollte.²¹⁷ Die Pläne sahen die Neuerrichtung des Hotels du Nord im Rahmen eines großen, von der Uferseite bis zum Domhof reichenden Bauprojektes vor. Die zeitgenössischen Berichte führten an, dass die Investoren bereits Ankaufsverhandlungen mit der Eisenbahnbehörde und Abstimmungen mit dem Eigner des Hotel du Nord aufgenommen hätten. Beide Liegenschaften stellten über drei Viertel des etwa 10.000 Quadratmeter umfassenden Areals, das auf der Rheinseite durch die Überplanung der Straße Auf dem Brand zu einem zusammenhängenden Baugelände von etwa 120 Metern Tiefe vereinigt werden sollte. Die Investorengruppe ging offensichtlich davon aus, auch mit den Eigentümern der kleineren Liegenschaften zügig einig zu werden²¹⁸, denn die Fertigstellung der auf eine Gesamtsumme von 15 Millionen Mark veranschlagten Neubaumaßnahme war bereits für das Frühjahr 1914 avisiert.

Für die Planung zeichnete der Architekt Wilhelm Pipping aus der Düsseldorfer Planungsgemeinschaft Pipping und Nilson verantwortlich. Pipping hatte etliche Jahre lang in dem seit der Jahrhundertwende aufstrebenden Büro des Kölner Architekten und späteren Stadtverordneten Carl Moritz gearbeitet.²¹⁹ Er war daher mit den Kölner Verhältnissen bestens vertraut. Es war geplant, das alte Hotel du Nord zu einem der größten Häuser Deutschlands auszubauen. Das Raumprogramm sah vor, dem Hotel die Rheinseite und den zur Brückenrampe gewandten Teil des Neubaus vorzubehalten. Auf der Nordseite sollte dem Hotel in dem zum Domhof weisenden Flügel ein auch unabhängig vom Hotelbetrieb beispielbarer Festsaaltrakt angegliedert werden. Auf der Südwestseite des Neubaukomplexes waren moderne Räumlichkeiten für die Kölner Börse eingeplant. Mit neuen Räumlichkeiten für eine Festhalle und für die Börse boten die Investoren eine privatwirtschaftliche Lösung für zwei Nutzungen an, über deren adäquate Unterbringung im damaligen Köln schon seit einiger Zeit diskutiert wurde.²²⁰ Darüber hinaus sah das Projekt an der Bischofsgartenstraße ein Institut vor, das ein umfangreiches Angebot an Bädern sowie medizinischen und hygienischen Einrichtungen enthalten sollte. Und schließlich sollte entlang der Straßenfronten des gesamten Bauvorhabens ein breites Spektrum an Gastronomiebetrieben und Geschäften bereitgestellt werden.

217 Die folgenden Angaben über das Neubauprojekt beziehen sich, sofern nicht gesondert genannt, auf: KStA vom 31.12.1912: Ein großer Neubau; LocA vom 31.12.1912: Ein großes Hotelunternehmen; KStA vom 10.5.1913: Zwischen Dom und Rhein; LocA vom 10.5.1913: Ein Hotel-Neubau-Projekt in Köln.

218 Hierbei handelte es sich um insgesamt neun an der Bischofsgartenstraße sowie an den Straßen Auf dem Brand und Am Frankenturm gelegene Hausgrundstücke (GA). Siehe auch die entsprechenden Kataster-eintragungen im Fluchtlinienplan Nr. 542.

219 Zu Pippings bis zum Jahre 1909 nachweisbarer Mitarbeit im Büro Moritz siehe unter anderem: LocA vom 17.1.1901: Der Neubau der Bürgergesellschaft zu Köln; KStA vom 19.3.1909: Das neue Kreisständehaus des Landkreises Köln.

220 Die Forderung nach einer großen Festhalle beschäftigte die Kölner Politik und Öffentlichkeit bereits seit etlichen Jahren. Siehe unter anderem: KStA vom 3. u. 7.3. sowie 25.4.1904: Ein Festspielhaus für Köln; St.V. vom 3., 4. u. 9.2.1905: Etatsberatung; LocA vom 18.5.1906: Der Bau einer Musik- und Festhalle; St.V. vom 25. u. 26.6.1906: Vorlage über die Errichtung einer Festhalle; Bohrer 1907. Die Kontroverse über einen geeigneten Standort, die vor allem in der Tagespresse ausgetragen wurde, sollte bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges andauern. Zu der seit den 1870er Jahren im Erdgeschoss des Gürzenichs untergebrachten Börse siehe: Pfothenhauer 1993, S. 43. Eine Verlegung der Börse war mittlerweile unter anderem angeregt worden in: KTbl vom 15.6.1911: Gürzenich und Festhalle; KTbl vom 16.5.1912: Neues im alten Köln.

Am 10. Mai 1913 veröffentlichte die Kölner Tagespresse zusammen mit der Umzeichnung des Entwurfs (Abb. 127 bis 129) einen ausführlichen Erläuterungsbericht, der der Feder Pippings entstammte. Von Rentabilitätsberechnungen der Investorin untermauert entwickelte der Architekt hier voller Zuversicht das Programm zu einer kompletten städtebaulichen Neuordnung des alten Gevierts. Der Kerngedanke des Entwurfs bestand darin, die aufgerissenen Blockkanten auf der Uferseite zu schließen und das auf der Stadtseite durch den Verwaltungsbau der Eisenbahn abgeriegelte Gelände seiner bisherigen Isolation zu entreißen. Der neue Gebäudekomplex sollte sich auf einem U-förmigen Grundriss entwickeln. Die geschlossene Seite wies zum Ufer, während sich die beiden Schenkel auf der Westseite zum Domhof öffneten. Um die Differenz des zum Rhein hin abfallenden Geländes aufzufangen, sollte der zum Fluss gewandte Gebäudeflügel auf einer etwa acht Meter hohen, arkadenartig ausgebildeten Sockelzone ruhen. Die Oberkante dieser Substruktion definierte die 0-Ebene des Gesamtbauwerks. Über diesem Unterbau sollte sich auf der Stromseite die breite Terrasse des Hotelrestaurants erstrecken. Auf der Nordseite sollte der Neubau unmittelbar an die Brückenrampe anschließen, um mit den Worten Pippings „die Brückenanlage harmonisch mit der ganzen Baugruppe verbinden zu können und dem Standbild des Deutschen Kaisers den würdigen Rahmen und Ausblick zu verleihen.“²²¹ An der Stelle des von der Brückenrampe verdunkelten Frankenplatzes war eine neue, das Baugelände mittig in Ost-West-Richtung durchlaufende Straße vorgesehen, die in Zukunft auch die Erschließung des Hotels übernehmen sollte. Die sich mit leichtem Gefälle vom Domhof im Westen bis zum Frankenturm im Osten neigende Straße sollte den Sockel des uferseitigen Traktes mittig durchstoßen, um jenseits der vorgelagerten öffentlichen Grünanlagen auf die Rheinuferstraße zu treffen. Hier rechnete der Entwurf mit dem Ausbau einer modernen, die Endpunkte der Rheinuferbahn und der projektierten Städteschneellbahn Köln-Düsseldorf vereinigenden Haltestelle. Den intensiven Publikumsverkehr der Bahnen und der Schifffahrtsgesellschaften einberechnend, bemerkte der Architekt: „Infolgedessen dürfte die neue Straße mit ihren sehenswürdigen Bauten ein Hauptanziehungspunkt Kölns werden und infolgedessen als Verkehrs- und Geschäftsstraße von großer Bedeutung sich entwickeln.“²²²

Wie Pipping später ergänzte²²³, hat er das Baukonzept in Bezug auf dessen Uferwirkung von Anfang an als Pendant zu der monumentalen Rampenbebauung verstanden, die damals im Zusammenhang mit der Planung der städtischen Straßenbrücke anstelle der Schiffbrücke projektiert war.²²⁴ Seines Erachtens sollten zwei möglichst imposante Bauwerke den äußeren Rahmen für das ‚Herzstück‘ der Kölner Uferfront, das der Architekt im Stapelhaus und den beiderseitigen Privatbauten des Martinsviertels gegeben sah, bilden. Dies erklärt, warum der Entwurf keinerlei maßstäblichen Bezug zu den in seinem Süden gelegenen historischen Bürgerhäusern aufzunehmen versuchte. Den Aussagen des Architekten zufolge war es vor allem geboten, Rücksicht auf die sensible Nachbarschaft des Doms und der Hohenzollernbrücke zu nehmen. Dies sollte durch die ruhige Lagerung der gewaltigen Bau-massen erfolgen. Die Ausbildung scharfkantiger Ecken und prononciert in Erscheinung tretender

221 KStA vom 10.5.1913: Zwischen Dom und Rhein.

222 Ebenda.

223 Pipping 1914.

224 Siehe Kap. 5.5.

Dachaufbauten wurde deshalb bewusst vermieden. Auf der Uferseite waren oberhalb der Sockelzone vier Vollgeschosse vorgesehen, über denen sich ein von Kolonnaden eingefasster Dachgarten erheben sollte. Dieser stromseitige Hoteltrakt wurde von zwei gedrungene, die Oberkante des Dachgartens kaum überschreitenden Treppentürmen gerahmt, die den externen Gästen den Zugang zu dem Hotelrestaurant sowie zu dem Dachgarten ermöglichen sollten. Auf der Nordwestseite wurde die obere Zone des halbrund schließenden Festsaalbaus eingerückt, um sich dem benachbarten Dom unterzuordnen. Dagegen wurde der sich den Blicken vom Ufer entziehende Börsentrakt durch einen Turm akzentuiert. Ob sich das Gesamtprojekt innerhalb des zulässigen Rahmens der damaligen Bauordnung bewegte, ist aufgrund fehlender Höhenangaben nicht mehr ermittelbar.

Die Kölner Tagespresse hat das Projekt damals begeistert aufgenommen.²²⁵ Endlich schien sich durch das Engagement des Konsortiums auf dem Terrain eine positive Entwicklung abzuzeichnen. Selbst die überregionale Fachzeitschrift „Die Bauwelt“ berichtete über das Millionenprojekt: „Köln wird jetzt zur Krönung seiner großen Bauten einen Privatbau erhalten, der so bald nicht überboten und einer der größten Hotelbauten Deutschlands werden wird.“²²⁶ Im Sommer 1913 ließen die Investoren in der Kölner Presse verlautbaren, dass die Klärung noch offener Planungsfragen einen mehrmonatigen Aufschub des Baubeginns bedinge²²⁷, ohne dass die zu überwindenden Probleme genauer angesprochen wurden. Mit ihren vagen Angaben folgte diese Pressenotiz den anderen Projektberichten, in denen Angaben über den Fortschritt der Ankaufverhandlungen mit den Grundstückseigentümern²²⁸ oder über Vorverträge mit den zukünftigen Nutzern des Objektes fehlten. Auch lässt sich dort keine Aussage darüber finden, ob das gewaltige Vorhaben in Bezug auf die umfangreichen technischen und städtebaulichen Fragestellungen mit den zuständigen Stellen wie der Kölner Eisenbahndirektion oder der Stadt abgestimmt worden ist.²²⁹ Es ist zwar davon auszugehen, dass die Kölner Verwaltung und Politik einer Umstrukturierung und Neubebauung dieses Areals grundsätzlich positiv gegenüberstand. Hätte das Projekt allerdings eine gewisse Spruchreife erlangt, wäre es aufgrund seiner Nachbarschaft zum Dom mit größter Sicherheit Gegenstand eines intensiven öffentlichen Diskurses geworden.²³⁰ Dies ist umso wahrscheinlicher, als mit dem seit dem Jahre 1910 in Köln aktiven Kunstbeirat²³¹ ein neues Gremium geschaffen worden war, das unter anderem auch bei sämtlichen baulichen Änderun-

225 Siehe außer den schon angeführten projektbezogenen Zeitungsberichten auch folgende Überblicksartikel: LocA vom 6.1.1913: Aus der Umgebung des Kölner Domes; Brückner 1913; KStA vom 1.1.1914: Kölner Neuland.

226 Die Bauwelt 4.1913, H. 2, S. 15 (Aus Rheinland und Westfalen. Ein Fünfzehn-Millionenbau in Köln).

227 KStA vom 19.6.1913: Städtische Nachrichten.

228 Sämtliche Grundstücke verblieben laut Ausweis der Adressbücher weiterhin im Eigentum ihrer bisherigen Besitzer (GA).

229 Auch in den Protokollen der Stadtverordnetenversammlungen gibt es keine Hinweise darauf, dass damals Fragen wie die Einziehung der Straße Auf dem Brand, Straßenlandabtretungen oder Fluchtlinienanpassungen, deren Klärung für einen Baubeginn unabdingbar gewesen wäre, zur Sprache gekommen sind.

230 Siehe hierzu auch die vorangegangenen Auseinandersetzungen um die große, die Blickbeziehungen auf den Dom betreffende Neubaumaßnahme der Eisenbahndirektion am Kaiser-Friedrich-Ufer (Kap. 5.4.3).

231 Zur Installierung dieses beratenden Gremiums, das nach dem Vorbild anderer Städte gegründet worden ist, siehe: St.V. vom 12.5.1910: Errichtung eines Kunstbeirats; KStA vom 12.5.1910: Städtische Nachrichten; DBZ 44.1910, H. 67, S. 528. Ihm gehörten Carl Rehorst, Friedrich Carl Heimann und mehrere Direktoren der Kölner Museen sowie zahlreiche Architekten, Künstler und weitere im Kölner Kulturleben verankerte Persönlichkeiten an.

gen oder Neubauten in der Domumgebung eingeschaltet worden ist.²³² Das Wirken des Kunstbeirates ist von den Kölner Tageszeitungen intensiv verfolgt worden. Da sämtliche Hinweise auf eine Konkretisierung des Bauvorhabens fehlen, ist nicht auszuschließen, dass die von dem Konsortium in die Presse lancierten Projektberichte darauf ausgerichtet waren, weitere Interessenten für eine Aufstockung des Kapitals zu finden.

In einem Zeitungsbericht aus dem 1950er Jahren wurde der inflationsbedingte Verlust des Gründungskapitals nach dem Ersten Weltkrieg dafür verantwortlich gemacht, dass die Planung endgültig aufgegeben worden ist.²³³ Aus der rückblickenden Einschätzung scheinen jedoch von vornherein die mit diesem Großunternehmen einhergehenden Unwägbarkeiten und eine mangelnde wirtschaftliche Fundierung für das Scheitern verantwortlich gewesen zu sein. In planungsgeschichtlicher Hinsicht stand dieses Vorhaben, dessen visionärer Optimismus kennzeichnend für viele der vor dem Ersten Weltkrieg entwickelten, jedoch nicht realisierten Kölner Großprojekte war, am Beginn einer lange andauernden städtebaulichen Auseinandersetzung mit diesem schwierigen Areal. Wenige Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkrieges setzten neue Überlegungen über eine angemessene Nutzung und Bebauung des Geländes ein. Dabei begann nun auch die Rücksichtnahme auf die im Süden benachbarte Front des Martinsviertels eine Rolle zu spielen.²³⁴ Das inzwischen extrem vernachlässigte Areal hat erst in den 1980er Jahren mit dem neu errichteten Wallraf-Richartz-Museum / Museum Ludwig eine adäquate Bebauung erhalten.

5.4 Die Entwicklung entlang des altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufers

5.4.1 Das Kaiser-Friedrich-Ufer als Standort für den gehobenen Einfamilienhausbau

In Bezug auf die bauliche Entwicklung am altstädtische Kaiser-Friedrich-Ufer (siehe Abb. 55) seien noch einmal kurz die von 1896 bis 1897 formulierten Ziele und die Eigentumsverhältnisse in Erinnerung gerufen.²³⁵ Dem über die historischen Grenze der Altstadt hinausgreifenden Konzept entsprechend soll dabei auch der bis zum Deutschen Ring reichende Abschnitt in die Betrachtung einbezogen werden. Auf den neu definierten Baufeldern, die sich an das im Süden gelegene Eisenbahnver-

232 Zur generellen Beteiligung des Kunstbeirates in der Domumgebung siehe: KStA vom 25.8.1910: Städtische Nachrichten. Die konkreten Beispiele für die Beteiligung des Kunstbeirates beziehen sich vor allem auf die westliche Domumgebung, wo in den Jahren nach 1910 eine rege Bautätigkeit stattfand: 1910: Fassadenausbildung beim Neubau des Hotels Excelsior Ernst an der Trankgasse 1-5 (KStA vom 10.7.1910: Aus der Umgebung des Domes); 1911: Neubau des Hotels Fürstenhof an der Ecke Trankgasse und Marzellenstraße (KStA vom 22.4.1911: Aus der Umgebung des Domes); 1911: Neubau der Firma Pappermann an der Ecke Marzellenstraße und Komödienstraße 1 (KStA vom 1.7.1911: Aus der Umgebung des Domes); ab 1912: Planung des Bankhauses Deichmann & Cie. am Bahnhofvorplatz (Schillig 1994, S. 56 u. 241).

233 KStA vom 21.2.1953: Wo einst ein schöner Garten war.

234 Siehe hierzu unter anderem die von Fritz Schumacher bereits im Jahre 1921 entwickelten Überlegungen (Schumacher 1923, S. 243-244). Über das Projekt zum Bau eines Kaufmannshofes und über einen im Jahre 1922 zu diesem Zwecke durchgeführten Wettbewerb informiert unter anderem: Behr 1981, S. 24-27. Das Hotel du Nord hat bis 1925 bestanden und wurde danach niedergelegt (Breuer 1981, S. 59). Im Jahre 1930 fand eine intensive Auseinandersetzung mit einer möglichen Neubebauung des Areals auf dem Tag für Denkmalpflege statt (Tag für Denkmalpflege 1930, S. 136-161). Das alte Eisenbahnverwaltungsgebäude am Domhof wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört. Das Gelände hat bis zum Neubau des Museums als Busbahnhof gedient (Kier 1978a, S. 257).

235 Siehe Kap. 3.4.2.

waltungsgebäude anschlossen, war eine Villenbebauung in offener Bauweise vorgesehen. Während sich der größere Teil in eisenbahnfiskalischem Besitz befand, gehörte der nördlichste Baublock der Stadt. Im Norden dieser Zone rechnete man mit einer anspruchsvollen Wohnbebauung in geschlossener Bauweise und hatte zu deren Förderung Vorgärten festgesetzt. Davon betroffen waren einige private Gartengrundstücke im Norden St. Kuniberts und der auf dem Areal der ehemaligen Thürmchensbastion gelegene städtische Baublock zwischen dem Thürmchenswall und dem Deutschen Ring, der auf seiner Uferseite das etwa mittig gelegene Kunibertstürmchen einschloss. Für den Verkauf dieses Geländes hatte man die genaue Baustellenaufteilung und die dem Verkauf zugrunde zu legenden Grundstückspreise bereits im Jahre 1896 festgelegt.

Die Stadt hat schon vor beziehungsweise während des Straßenausbaus am Kaiser-Friedrich-Ufer damit begonnen, ihre eigenen Baustellen zu vermarkten. Im Jahre 1897 setzten die Verkäufe in dem neuen Baublock zwischen dem Thürmchenswall und dem Deutschen Ring ein. Im Jahre 1898 ging die Stadt daran, auch ihre Bauplätze im Südosten der Kunibertskirche zum Kauf anzubieten. Die frühe Vermarktung hat offensichtlich zwei Ziele verfolgt. Mit einer rasch einsetzenden Neubautätigkeit sollte ein Zeichen für die Aufwertung dieses Uferabschnittes gesetzt werden, von dem man sich eine Signalwirkung erhoffte. Gleichzeitig spielte die möglichst rasche Erwirtschaftung von Erlösen aus den Baulandverkäufen eine Rolle.

An der Front des zwischen dem Thürmchenswall und dem Deutschen Ring gelegenen Baublocks stand als städtische Hochbaumaßnahme die staatlich aufgegebenen Sanierung des historischen Kunibertstürmchens an. Sie wurde im Jahre 1898 von dem städtischen Architekten Adam Sesterhenn unter der Oberleitung Josef Stübbers vorgenommen²³⁶ (Abb. 130). Der Turm, für den eine Nutzung als Schaltstelle der städtischen Elektrizitätswerke vorgesehen war, erhielt dabei auf seiner Südostseite eine neue Freitreppe, über die er von der Uferseite aus zugänglich gemacht wurde. Das zugehörige Gelände, welches das historische Gebäude halbkreisförmig umgab, wurde im Jahre 1899 an die Käufer der beiden unmittelbar angrenzenden Baugrundstücke am Kaiser-Friedrich-Ufer vermietet.²³⁷

Bei dem im Jahre 1896 vorgenommenen Zuschnitt der Baustellen hatte man im Norden, wo der Deutsche Ring in einem spitzen Winkel auf die Uferstraße traf, eine eindeutige Gewichtung zugunsten der großen Ringstraße getroffen, indem die Hauptseite des nördlichen Eckgrundstücks der Ringseite zugeordnet worden war. Die Bauplätze auf der Uferseite hatten Frontbreiten von neuneinhalb bis elf Meter erhalten, die lediglich beiderseits der historischen Turmanlage um einige Meter großzügiger bemessen waren. Insgesamt waren sechs Baugrundstücke an der Uferfront vorgesehen, von denen sich vier im Süden des Kunibertsturms und zwei in dessen Norden befanden.²³⁸ Aufgrund seiner Zwickellage war das nördlichste Grundstück besonders klein bemessen.

236 St.V. vom 3.2.1898: Plan und Vorschlag für den Ausbau der Weckschnapp; Stübbers 1898b, S. 104; Vogts 1930, S. 135.

237 St.V. vom 27.4.1899: Verpachtung der Fläche um die Weckschnapp.

238 Der Zuschnitt und die Größe der Parzellen, die sich bis heute erhalten haben, lassen sich anhand der aktuellen Liegenschaftskarte des Amtes für Liegenschaften, Vermessung und Kataster der Stadt Köln nachvollziehen.

Die Stadt konnte diese Baustellen innerhalb kürzester Zeit veräußern. Es ist auffallend, dass sich unter den sechs Käufern allein drei Kölner Baumeister befanden, die die Chancen der neuen Uferlage erkannten, jedoch jeweils unterschiedliche Ziele verfolgten. Die Verkäufe fanden auf der Grundlage der früher festgelegten Quadratmeterpreise, die sich zwischen 130 und 150 Mark bewegten, statt.²³⁹ Stübben hat in der im Jahre 1898 veröffentlichten Hafenfestschrift angeführt, dass die Bauherren in den Kaufverträgen dazu verpflichtet worden sind, Vorgärten zu schaffen und die Gebäude mit Hausteinfassaden zu versehen.²⁴⁰ Das Ansinnen, durch die vertragliche Vorgabe des Fassadenmaterials Einfluss auf die Qualität der Neubauten zu nehmen, war nur wenige Jahre zuvor im Zusammenhang mit dem Verkauf städtischer Grundstücke am Deutschen Ring an der mangelnden politischen Zustimmung gescheitert, weil eine solche Auflage als unzumutbar galt.²⁴¹ Wenige Jahre später scheint diese Maßnahme an der Uferfront hingegen auf allgemeine Zustimmung gestoßen zu sein. Die Grundstücke waren bereits um 1900/01 bebaut.²⁴² Ausgenommen davon war lediglich die kleinste Baustelle im Norden dieser Reihe am Kaiser-Friedrich-Ufer 73. Der ursprüngliche Käufer, ein Kölner Architekt, hat das Grundstück weiterveräußert.²⁴³ Die Fertigstellung dieses letzten Gebäudes erfolgte erst um 1905/06.²⁴⁴

Die im Süden gelegene Eckbaustelle am Kaiser-Friedrich-Ufer 63 wurde von dem Kölner Architekten und Stadtverordneten Adolf Nöcker erworben.²⁴⁵ Er errichtete auf dem Grundstück, das sich mit seiner längeren Front dem Thürmchenswall zuwandte, ein anspruchsvolles viergeschossiges Mehrfamilienhaus. Der mit Werkstein verkleidete Neubau wurde an der Ecke zum Thürmchenswall von einem in die Dachzone ragenden Turm akzentuiert (siehe Abb. 79). Auf dem Nachbargrundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer 65 wurde ein viergeschossiges Wohngebäude mit langem Hinterhaus erbaut, dessen uferseitiges Vorderhaus eine werksteingegliederte Backsteinfront erhielt (Abb. 131). Architekt und Bauherr war der Kölner Baumeister Heinrich Berdel, der einen Teil des Gebäudes selbst bewohnte und hier auch sein Architekturbüro unterhielt. Die großzügigen Wohneinheiten in den übrigen Geschossen sind vermietet worden. Das daneben liegende Grundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer 67 wur-

239 Die Verkäufe mit Angabe der Flächengrößen und Preise sind für folgende drei Grundstücke belegt: Kaiser-Friedrich-Ufer 63 und 67 (St.V. vom 19.10.1897: Verkauf von Grundstücken am Kaiser-Friedrich-Ufer und Thürmchenswall) sowie Kaiser-Friedrich-Ufer 73 (St.V. vom 16.12.1897: Verkauf eines Grundstücks am Kaiser Friedrich-Ufer). Dass die restlichen drei Parzellen, über deren Verkauf die Stadtverordnetenbewilligungen fehlen, zeitnah veräußert worden sein müssen, lässt sich aus dem Zeitpunkt der Fertigstellung der Neubauten schließen.

240 Stübben 1898a, S. 69.

241 Siehe dazu die im Jahre 1893 geführte Diskussion, ob den Kaufinteressenten von städtischen Grundstücken auf der Innenseite des westlichen Teils des Deutschen Rings die Auflage zuzumuten sei, Hausteinfassaden zu errichten. Der Plan wurde aufgegeben, um die Vermarktungschancen der Baustellen nicht zu beeinträchtigen (St.V. vom 20.7.1893: Antrag des Stadtverordneten Pfeifer betr. die Facaden der Neubauten an der Südseite des Deutschen Ringes).

242 GA.

243 Bei dem Ersterwerb handelte es sich um den Kölner Architekten Georg Düssel (St.V. vom 16.12.1897: Verkauf eines Grundstücks am Kaiser Friedrich-Ufer). Spekulative Motive beim Ankauf dieses Grundstücks sind nicht auszuschließen.

244 GA.

245 Sofern nicht gesondert angeführt, beziehen sich die folgenden Angaben über die sechs Neubauten über die oben angegebenen Kaufbewilligungen hinaus auf: GA; Denkmälerverzeichnis Köln Neustadt 1983, S. 104-105 u. 184-185. Darüber hinaus wurde Bildmaterial aus der Fotothek des Konservators der Stadt Köln verwendet.

de von dem Kölner Rechtsanwalt Ferdinand Esser angekauft, der auch die rückwärtig mit dem uferseitigen Grundstück in Verbindung stehende Baustelle am Thürmchenswall 81 erwarb. Auf der Stromseite entstand ein repräsentativer, werksteinverkleideter Wohnsitz, dessen drei Geschosse, die sich über einem Souterrain erhoben, die Traufhöhe seiner viergeschossigen Nachbargebäude erreichten (siehe Abb. 131). Die Wirtschafterschließung des Wohnhauses erfolgte über eine Durchfahrt vom Thürmchenswall aus. Dort ließ der Bauherr ein Miethaus erbauen, in dem auch seine Kanzlei untergebracht war. Die Entwürfe lieferte der Architekt Heinrich Band. Der anschließende, unmittelbar im Süden des Kunibertstürmchens gelegene Bauplatz am Kaiser-Friedrich-Ufer 69 wurde von dem Bankier Fritz Eltzbacher erworben. Er ließ auf dem Areal, das mit seinem sich hinter dem Turm ausdehnenden Hinterland über die größte Fläche verfügte, eine Stall- und Remisenanlage errichten. Vor der hohen, auf einen baulichen Anschluss hin angelegten Brandwand des benachbarten Wohnhauses Esser kam dieses niedrige Gebäude kaum zur Geltung (siehe Abb. 79). Die Kölner Öffentlichkeit ging damals irrtümlich davon aus, dass es sich hierbei lediglich um eine vorübergehende Nutzung handele, während mit der endgültigen Schließung dieser Baulücke noch zu rechnen sei.²⁴⁶

Auf der Nordseite des Kunibertstürmchens entstand auf dem Grundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer 71 die dreigeschossige Villa des Kölner Kaufmanns Friedrich-Wilhelm Paas (Abb. 132), die bis unmittelbar an die Grenze des Turmgrundstücks herantrat. Durch den Verzicht auf ein Souterrain und gemäßigte Geschosshöhen, als sie beim Wohnhaus Esser zu beobachten sind, ordnete sich die Traufhöhe dieses Neubaus dem benachbarten Turm, der bis zur Oberkante seines Zinnenkranzes eine Höhe von 17,29 Meter erreichte²⁴⁷, ausdrücklich unter (siehe Abb. 79). Auch das auf der Südseite abgewalmte Dach nahm auf die Nachbarschaft des historischen Turms Rücksicht. Die Uferfassade dieses Wohnsitzes war mit Werkstein verkleidet, während die zum Turm weisende, durchfensterte Seitenfront in Putz ausgeführt war. An der Hauptfront des heute noch bestehenden Gebäudes zeugen die breitere Anlage der südlichen Fensterachse und ein dort befindlicher Erker von dem asymmetrischen Grundkonzept, das ursprünglich durch einen über den zwei nördlichen Achsen angeordneten Treppengiebel vervollständigt wurde. Bei dem letzten, erst einige Jahre später realisierten Gebäude am Kaiser-Friedrich-Ufer 73 handelte es sich um das zweigeschossige Wohnhaus für Carl Schnabel, den Teilhaber der Sanitärhandlung Schnabel & Steiner in der Kölner Innenstadt²⁴⁸ (siehe Abb. 132). Die auf eine malerische Wirkung hin angelegte Front dieser kleinsten Villa hob sich von den größeren Nachbarbauten durch eine bewegtere Gestaltung und die Verwendung unterschiedlichster Materialien ab.

Nach seiner Fertigstellung hat dieses durch Vorgärten zusammengebundene Neubauensemble am Kaiser-Friedrich-Ufer sowohl bautypologisch als auch in Bezug auf die Frontausbildung eine gewisse Heterogenität aufgewiesen. In zwei Fällen ist die Abweichung der Fassadenausbildung in Werkstein zu beobachten. Es ist nicht mehr nachvollziehbar, ob die Stadt hier im Interesse einer zügigen Grundstücksvermarktung bereits im Kaufvertrag auf diese Verpflichtung verzichtet hat. Ein besonders ekla-

246 KTBl vom 10.10.1904: Ein neues Verwaltungsgebäude.

247 Festschrift Hafen 1898, Tafel 58.

248 Das dritte Obergeschoss des heute noch existierenden Gebäudes ist auf den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg zurückzuführen.

tantes Beispiel für eine von der Stadt in dieser Form ursprünglich nicht intendierte Grundstücksnutzung stellten die von Fritz Eltzbacher erbauten Stallungen im Süden des Kunibertsturms dar. Auch in diesen Fall scheint man den individuellen Wünschen des Käufers entgegengekommen zu sein. Sonderregelungen haben eventuell auch bei dem Bauvorhaben von Wilhelm Paas eine Rolle gespielt, indem dem Bauherrn eine Bebauung bis unmittelbar an die Grenze des Turmgrundstücks zugestanden worden ist. Im Gegenzug mag die Stadt eine gewisse Rücksichtnahme auf den benachbarten Turm eingefordert haben.²⁴⁹ Diese Fragen lassen sich wegen der fehlenden Quellen nicht beantworten. Unabhängig davon gewinnt die Tatsache, dass die neu erschlossene Uferlage auf dem Gelände der ehemaligen Thürmchensbastion zur Ansiedlung von insgesamt drei Villen geführt hat, eine entscheidende Bedeutung. Denn diese Anwesen scheinen mit dazu beigetragen zu haben, das innerhalb der Ringstraße gelegene Kaiser-Friedrich-Ufer als 'erste Adresse' für den gehobenen Einfamilienhausbau zu etablieren.

Eine ähnliche Anstoßwirkung ist von der nur wenig später einsetzenden Vermarktung des im Südosten der Kirche St. Kunibert gelegenen städtischen Baugeländes ausgegangen. Die dort für die Errichtung freistehender Gebäude vorgesehenen Bauplätze richteten sich von vornherein an eine Bauherrenklientel mit besonders exklusiven Ansprüchen. Wie der Hausnummerzuweisung zu entnehmen ist, hatte die Stadt in diesem Block ursprünglich den Verkauf von vier Baugrundstücken veranschlagt.²⁵⁰ Als sie die Grundstücke im Jahre 1898 auf den Markt brachte, meldeten sich für die beiden äußeren Baustellen gleich mehrere Bauwillige, da die Ecklagen die weithin sichtbare Wirkung repräsentativer Wohngebäude begünstigten. Die Interessenten mit den Höchstgeboten erhielten den Zuschlag. Bereits im Frühjahr 1898 wurden die Kaufverträge für diese beiden Bauplätze abgeschlossen.

Das südliche Grundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer 21, das sich mit seiner Seitenfront zur Machabäerstraße wandte, wurde von Engelbert Kayser erworben. Er war der Inhaber eines florierenden Bronze-, Zinn- und Luxuswarenhandels an der Hohe Straße und wohnte bislang in seinem während der 1880er Jahre errichteten, luxuriösen Geschäfts- und Wohnhaus an Kölns Hauptgeschäftsstraße. Das nördliche Pendant Nr. 27 mit seiner langen, der öffentlichen Grünanlage vor St. Kunibert zugewandten Seitenfront wurde an den Kölner Unternehmer Max Charlier veräußert. Der bisherige Wohnsitz des Mitinhabers der bedeutenden Wagen- und Waggonfabrik van der Zypen & Charlier befand sich in der Nähe

249 Bezeichnenderweise sind die Verkaufsgenehmigungen der Stadtverordneten für die Grundstücke Kaiser-Friedrich-Ufer 65 (Berdel), Kaiser-Friedrich-Ufer 69 (Eltzbacher) und Kaiser-Friedrich-Ufer 71 (Paas) nicht protokolliert worden. Dies mag auf Sonderregelungen zurückzuführen sein, die in der nicht öffentlichen Sitzung der Stadtverordneten bewilligt worden sind.

250 Kaiser-Friedrich-Ufer Nr. 21 bis 27. Die Nr. 25 entfiel nach dem Abschluss der Grundstücksvermarktung. Sämtliche folgenden Angaben über die Verkäufe sowie die Größen und Preise der Grundstücke Kaiser-Friedrich-Ufer 21, 23 und 27 beziehen sich auf: St.V. vom 26.5.1898, 6.4. u. 14.9.1899 sowie 21.6.1900: Verkauf von Grundstücken am Kaiser Friedrich-Ufer.
Über die Bauherren und ihre Baumaßnahmen informieren folgende Quellen:
Villa Engelbert Kayser, Kaiser-Friedrich-Ufer 21: GA; Dietrich/Wagner 2011, S. 47-55.
Ausstellungsgebäude der Firma Pallenberg, Kaiser-Friedrich-Ufer 23: GA; KStA vom 12.9.1908: Ein Ausstellungsgebäude; LocA vom 20.9.1908: Heinrich Pallenberg; Molis 1930, S. 21; Bender 1922, S. 194-195.
Villa Max Charlier, Kaiser-Friedrich-Ufer 27: GA; Soénius/Wilhelm 2008, S. 101; Fotoaufnahmen des im Zweiten Weltkrieg teilzerstörten Gebäudes von 1946 in der Fotothek des Konservators der Stadt Köln.
Zum Werk der Architekten Kayser & von Groszheim siehe: Hagspiel 1996, Bd. 2, S. 844-845 u. 858-859; Hagspiel 2000.

des Deutzer Betriebsgeländes. Die Flächenansprüche dieser anspruchsvollen Käufer scheinen die Erwartungen der Stadt deutlich übertroffen zu haben. Allein der Bauplatz von Max Charlier wurde während der Entwurfs- und Bauphase noch zweimal durch den Zukauf weiterer Teilflächen erweitert, um den auf der Seite des neuen Domizils vorgesehenen Garten zu vergrößern.

Im Jahre 1900 erwarb die Firma Heinrich Pallenberg das zwischen den beiden äußeren Grundstücken verbliebene Gelände am Kaiser-Friedrich-Ufer 23. Damit sicherte sich das renommierte Unternehmen in der Nähe seines angestammten Firmensitzes Am alten Ufer²⁵¹ das attraktive Terrain in bester Uferlage für den Bau eines Ausstellungsgebäudes. Dieser Verkauf belegt, dass der Stadt nicht um jeden Preis an der Ansiedlung einer reinen Wohnnutzung gelegen war. Vielmehr ging es ihr um die Gewährleistung einer Baukonzeption, die sich unter der Wahrung der seitlichen Grenzabstände dem Charakter nach in eine gehobene und durchgrünte uferseitige Wohnbebauung einzufügen wusste. Die Veräußerung der drei Baugrundstücke (Abb. 133), die eine Fläche von 1.200 bis 1.350 Quadratmetern umfassten, erbrachte bei einem durchschnittlichen Quadratmeterpreis von 131,50 Mark den Erlös von etwa einer halben Million Mark. Damit war innerhalb von nur zwei Jahren der städtische Plan, zügig Einnahmen aus dem Verkauf dieses Areals zu gewinnen, aufgegangen.

Sowohl Engelbert Kayser als auch Max Charlier haben auf das seit Jahren im Rheinland erfolgreiche Berliner Architekturbüro Kayser & von Groszheim zurückgegriffen. Dies war in den jeweils individuellen Beziehungen der Bauherren zu diesem Atelier begründet.²⁵² Den spezifischen Bauherrenwünschen folgend brachten die Architekten hier zwei sehr eigenständige Varianten des Typus der freistehenden Villa zur Ausführung, deren bewegte und durch Türme belebte Dachlandschaft auf eine imposante Wirkung hin konzipiert war. Die stattlichen Wohngebäude wurden auf der Uferseite bis an die Vorgärten herangeschoben, während die Nebengebäude auf der Hinterseite der Grundstücke Platz fanden. Auf diese Weise konnte den Schauseiten an der Haupt- und an der Seitenfront besondere Geltung verliehen werden.

Die Planung und der Bau des Hauses Charlier (Abb. 134 u. 135) wurden rasch vorangetrieben. Der Neubau wurde bereits im Kölner Adressbuch von 1901 als bewohnt aufgeführt. Die großzügige Wirkung des Anwesens wurde durch den auf der Südseite an das Gebäude anschließenden Privatgarten unterstützt. Den wenigen auffindbaren Fotografien zufolge handelte es sich bei diesem Wohnbau, der eine gewaltige Bautiefe erreichte, um ein werksteinverkleidetes Gebäude mit zwei Hauptgeschossen, die sich über einem Souterrain erhoben. Der Eingang befand sich auf der langen Seitenfront, sodass die zum Rhein weisenden Räumlichkeiten ausschließlich Wohn- und Repräsentationszwecken vorbe-

251 Siehe Kap. 2.1.

252 Bei Engelbert Kayser lag dies auf der Hand, da sein Bruder Heinrich Kayser Teilhaber dieser Architektengemeinschaft war. Heinrich Kayser hatte bereits den Entwurf für das von 1884 bis 1885 an der Hohe Straße 85-87, Ecke Brückenstraße errichtete Geschäfts- und Wohnhaus für Engelbert Kayser geliefert (Dietrich/Wagner 2011, S. 46). Die Architektenwahl Max Charliers mag auf eine Empfehlung seines Geschäftspartners Julius van der Zypen zurückzuführen sein, denn im Jahre 1898 war das von Kayser & von Groszheim entworfene Stadtpalais van der Zypens in der Gereonstraße 25-27 fertiggestellt worden (Hagspiel 1996, Bd. 2, S. 859).

halten bleiben konnten. Bei der Gliederung der von zwei Giebeln abgeschlossenen Flussfassade und der von einem Turm akzentuierten Eingangsfassade verwendeten die Architekten etliche neoromanische Elemente. Ob dieser im großzügigen Villenbau damals beliebte Rückgriff auf romanische Formen in diesem speziellen Fall mit Rücksicht auf das benachbarte Kirchengebäude erfolgte, muss offen bleiben.

Bei der Villa Kayser (Abb. 136 und 137) handelte es sich um einen kompakten, auf nahezu quadratischem Grundriss errichteten zweigeschossigen Bau, der im Dachbereich an der Ecke zur Machabäerstraße von einem Turm dominiert wurde. Die Hausteilverkleidung des hohen Souterrains setzte sich bis zur Sohlbankhöhe des Erdgeschosses fort und definierte einen mächtigen Sockel, über dem sich die beiden backsteinsichtigen, mit einer reichen Werksteingliederung versehenen Hauptgeschosse entwickelten. Auch bei diesem Wohngebäude lag der Eingang an der Seitenfront. Auf der Rückseite erstreckte sich ein Garten, der bis zu einem zweigeschossigen Ateliergebäude reichte, das der Bauherr an der zur Kunibertsgasse gelegenen Hinterfront errichten ließ. Die Fertigstellung des Wohnhauses zögerte sich aufgrund der äußerst aufwendigen Innenausstattung, die auch die umfangreiche Kunstsammlung Engelbert Kayzers integrierte, bis zum Jahre 1904 hinaus. Eine Ausstellung, die das Kölner Museum für Angewandte Kunst im Jahre 2011 dem Kunstunternehmer Engelbert Kayser widmete, hat durch die Erschließung umfangreichen Fotomaterials aufzeigen können, welche Qualität und Opulenz dieses großbürgerliche Anwesen auch in seinem Inneren barg.²⁵³

Das von den beiden Villen flankierte Ausstellungsgebäude der Firma Pallenberg (siehe Abb. 135) wurde erst einige Jahre später errichtet und am 17. September 1908 mit einer Sonderausstellung eröffnet. Auch für diesen Neubau, bei dem Einrichtungsbeispiele, Materialmuster und Dokumentationen über ausgeführte Arbeiten des Unternehmens in adäquater Ambiente präsentiert werden sollten, wurden die Architekten Kayser & von Groszheim mit dem Entwurf beauftragt. Hier war die Architektenwahl offensichtlich in der bereits seit Jahren bestehenden Zusammenarbeit der Firma Pallenberg mit dem Architekturbüro begründet. Die Parzelle wurde bis auf den auf der Flussseite vorgeschriebenen Vorgarten und die seitlichen Bauwiche mit einem großen, weitgehend zweigeschossigen Ausstellungsgebäude überbaut, wobei dem langgestreckten Hauptbau an der rückwärtigen Seite ein niedrigerer Trakt für die An- und Ablieferung angefügt wurde (siehe Abb. 133). Die Bauaufgabe, die innere Raumorganisation und der hohe Anspruch der Bauherrin nach Gediegenheit haben zu einem streng achsensymmetrisch angelegten Gebäudekonzept geführt. Auf der Flussseite wurde der Neubau mit einem repräsentativen Eingangsportal versehen. Die zurückhaltend mit neoklassizistischem Dekor ausgestattete Kalksteinfassade kontrastierte dabei wirkungsvoll mit den grün lasierten Ziegeln des abschließenden Mansarddaches. Obwohl sich dieses Gebäude typologisch und formal bewusst von seinen beiden Nachbarbauten absetzte, wurde das von Grün gerahmte Ensemble von den Zeitgenossen als „die drei Rhein villen von Kayser, Pallenberg, Charlier“²⁵⁴ wahrgenommen.

253 Dietrich/Wagner 2011, S. 48-54.

254 KStA vom 2.4.1909: Städtische Nachrichten: Mehr Grün!

Die baulichen Veränderungen auf den von der Stadt Köln veräußerten Baustellen blieben nicht ohne Folgen. Nur wenige Jahre nach dem Einsetzen der dortigen Neubautätigkeit wurden auch die minder genutzten Privatgrundstücke im Norden der Pfarrkirche St. Kunibert (siehe Abb. 30) von dieser Entwicklung erfasst. Damit erfüllte sich die Hoffnung der Planer, dass der Attraktivitätszuwachs des Kaiser-Friedrich-Ufers eine entsprechende Dynamik in Gang setzen würde. Gleichzeitig profitierten diese Alteigentümer nun von dem enormen Wertgewinn ihrer Flächen, der im Zusammenhang mit dem gescheiterten Versuch, Straßenanliegerbeiträge zu erheben, prognostiziert worden war.²⁵⁵ Die Eigentums- und Parzellenstruktur innerhalb dieses Baublocks, der sich von der Kuniberts Klostergasse im Süden bis zur Dagobertstraße im Norden erstreckte, hat diesen Prozess erleichtert. Die Grundstücke, die sich den schon früher im Süden dieses Baublocks errichteten Schulbauten anschlossen, wiesen auf der Uferseite eine Breite auf, die sich für den gehobenen Wohnungsbau in geschlossener Reihe besonders eignete. Zudem bestand in allen Fällen entweder ein Zugang zur rückwärtigen Straße Kuniberts Kloster oder die Option zur Herstellung einer solchen Wirtschafterschließung auf der Hinterseite, die für besonders aufwendig geführte Haushalte nahezu unerlässlich war.²⁵⁶

Als erster Bauherr kaufte um 1902 Albert Heimann, der Direktor des bedeutenden „A. Schaaffhausen'schen Bankvereins“, einer Witwe die gesamte in der Mitte dieses Baublocks gelegene Liegenschaft Kuniberts Kloster 14 ab. Das Grundstück wies auf der Rückseite des zum Ufer gewandten Baugeländes (später Kaiser-Friedrich-Ufer 33) einen schmalen Zugang zum Kuniberts Kloster auf. Etwa zwei Jahre später erwarb der Bankier Ferdinand Rinkel, der soeben Teilhaber der Kölner Privatbank „Sal. Oppenheim jr. & Cie.“ geworden war, das nördlich benachbarte Gartengelände auf der Uferseite (später Kaiser-Friedrich-Ufer 35) von dem Eigentümer des Grundstücks Kuniberts Kloster 18. Wenige Jahre später gelang Ferdinand Rinkel auch der Erwerb des rückwärtigen Hausgrundstücks, wodurch sein stromseitiger Bauplatz ebenfalls eine Anbindung an das Kuniberts Kloster erhielt. Im Jahre 1904 veräußerte die Kirchengemeinde St. Kunibert ihr zwischen den Schulgrundstücken im Süden und der Baustelle von Albert Heimann gelegenes Grundstück Kuniberts Kloster 12 (später Kaiser-Friedrich-Ufer 31) an den Kölner Weinhändler André Pfeiffer. André Pfeiffer hatte während der 1880er Jahre den in der nordwestlichen Altstadt gelegenen, alteingesessenen Weingroßhandel von Franz Hermann Wolff übernommen und bewohnte seitdem ein Haus in der Nähe des Betriebs. In der Mitte des neu erworbenen Grundstücks, das in ganzer Breite den Block durchstieß, befand sich die ehemalige Probstei des Kunibertstiftes. Der mit einem Treppengiebel abschließende Altbau aus dem 16. Jahrhundert (siehe Abb. 30) hatte der Pfarrgemeinde seit dem frühen 19. Jahrhundert als Pastorat ge-

255 Siehe Kap. 4.3.

256 Die folgenden Ausführungen zu den Bauherren und ihren Neubauten am Ufer beziehen sich auf folgende Quellen:

Villa André Pfeiffer, Kaiser-Friedrich-Ufer 31: GA; Renard 1906, S. 35; LocA vom 21.1.1906: Auf dem Kuniberts Kloster; Kisky 1911, S. 40; Denkmälerverzeichnis Köln Altstadt und Deutz 1979, S. 86-87 (Kuniberts Kloster 16); Hagspiel 1996, Bd. 2, S. 896 (zum Architekten Alfred Müller-Grah).

Villa Albert Heimann, Kaiser-Friedrich-Ufer 33: GA; LocA vom 13.8.1902: Die Pfarrkirche St. Kunibert; Renard 1906, S. 69; Architektur des XX. Jahrhunderts 7.1907, H. 2, S. 22 u. Tafel 46; DBZ 41.1907, H. 81, S. 569-570; Simon 1999, S. 42-46, 279 u. 364; Soénius/Wilhelm 2008, S. 226.

Villa Ferdinand Rinkel, Kaiser-Friedrich-Ufer 35: GA; KStA vom 3.2.1904: Städtische Nachrichten; Renard 1906, S. 71; DBZ 41.1907, H. 81, S. 569-570; Simon 1999, S. 282 u. 361-363.

dient. Der Verkauf dieser Liegenschaft ermöglichte der Kirchengemeinde wiederum, pfarreigene Neubauten im unmittelbaren Umfeld der Kirche zu errichten.²⁵⁷ An diese drei Bauplätze schloss sich im Norden ein bis zur Dagobertstraße reichendes, auf der Stromseite besonders breites Gelände an, für das die Stadt im Hinblick auf zwei nebeneinander Platz findende Neubauten die Hausnummern Kaiser-Friedrich-Ufer 37 und 39 vergeben hatte. An der Dagobertstraße befand sich ein älteres Remisen- und Stallgebäude, die der am Kuniberts kloster wohnende Eigentümer vermietet hatte. Die stabilen Einnahmen scheinen ihn zunächst nicht zu einem Verkauf des Geländes veranlasst zu haben.²⁵⁸

Somit konzentrierte sich in den Jahren von 1902 bis 1906 die Entwurfs- und Bautätigkeit zunächst auf die drei nebeneinander am Ufer entstehenden Villengebäude. Mit dem Wechsel an das attraktive Rheinufer haben die drei Bauherren den entscheidenden Sprung zu adäquaten Domizilen vollzogen, die mit entsprechenden Raumansprüchen und Repräsentationsbedürfnissen verbunden waren. Die Wahl eines renommierten Architekten war daher verpflichtend. Albert Heimann hat die angesehene Kölner Architektengemeinschaft Schreiterer & Below mit der Planung seines Heims beauftragt. Auch sein Nachbar Ferdinand Rinkel griff wenige Jahre später auf diese Architekten zurück, was wohl in deren vorheriger Tätigkeit für das Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Cie. begründet war.²⁵⁹ André Pfeiffer wählte hingegen den bekannten Kölner Architekten Alfred Müller-Grah. In allen drei Fällen entstanden dreigeschossige, traufständige Stadtvillen in geschlossener Bauweise mit aufwendigen Werksteinfronten, die die beachtliche Bautiefe von etwa 23 Metern erreichten. Damit standen sie in Bezug auf ihre Wohnfläche den in ihrem Süden errichteten freistehenden Villenbauten von Max Charlier und Engelbert Kayser kaum nach (siehe Abb. 133).

Die Villa Heimann wurde im Jahre 1905 als erster Neubau fertiggestellt (Abb. 138). Zu der Baumaßnahme gehörte ein zweigeschossiger Torbau auf der Rückseite am Kuniberts kloster. Das auf der Nordseite gelegene Wohnhaus Ferdinand Rinkels wurde im folgenden Jahr bezugsfertig (Abb. 139). An der Uferfront wiesen diese beiden von denselben Architekten entworfenen Wohnbauten trotz individueller Bauherrenwünsche strukturelle Ähnlichkeiten auf. Sie zeugen von der sensiblen Anpassung des etwas später entstandenen Entwurfs für das Haus Rinkel an denjenigen für das Nachbargebäude. Bei beiden Neubauten wurde auf schwere Sockelzonen verzichtet. Die Fronten waren ab den Erdgeschoss in große Fenster aufgelöst, mit denen sich die Räume zur Uferseite öffneten. Auch war den beiden neoklassizistisch gegliederten, bewusst auf eine strenge Achsensymmetrie verzichtenden Werksteinfassaden eine gewisse zurückhaltende Eleganz und Leichtigkeit zu Eigen. Nicht zuletzt trugen die Mansarddächer zu einer Harmonisierung dieser beiden Nachbargebäude bei (siehe Abb. 134).

257 Siehe Kap. 5.4.2.

258 Die ehemals im Besitz des Jacob Bernhard Mumm von Schwarzenstein befindliche Liegenschaft war zusammen mit dem am Kuniberts kloster 20 gelegenen Wohnhaus in der 1890er Jahren in das Eigentum des Amtsrichters Heinrich Schnell übergegangen, der die damals schon bestehenden Stallungen (später unter der Anschrift Dagobertstraße 90) vermietete (GA).

259 Siehe zu dem von 1901 bis 1902 in der Großen Budengasse von den Architekten Schreiterer & Below für das Bankhaus errichteten Neubau: Simon 1999, S. 110-114 u. 420.

Die Errichtung des Wohnhauses von André Pfeiffer konnte erst im Jahre 1905 in Angriff genommen werden, als die Pfarrgemeinde St. Kunibert ihre Ersatzbauten neben der Kirche hergestellt hatte. Der Neubau war bereits im Jahre 1906 bezugsfertig (Abb. 140). Mit diesem Gebäude wurde auf der Rheinseite der Lückenschluss zwischen der Villa Heimann und der im Süden gelegenen städtischen Mädchen- und Knabenschule Kunibertslostergasse 1 und 3 vollzogen. Der Entwurf setzte dieses Wohnhaus, dessen hohes Satteldach den First der auf beiden Seiten gelegenen Nachbargebäude um Etliches überragte, deutlich von seiner Umgebung ab (siehe Abb. 134 u. 135). Das in seinen Grundzügen symmetrisch angelegte Gliederungskonzept der dreigeschossigen Front schloss im Dachbereich mit zwei unterschiedlich dimensionierten Treppengiebeln ab, von denen der größere die Firstlinie überschritt. Es ist anzunehmen, dass dieser weithin sichtbare Giebel zusammen mit dem sparsamen, der Renaissance entlehnten bauplastischen Dekor der Fassade bewusst Bezug auf die niedergelegte Probstei des ehemaligen Kunibertsstiftes genommen hat. Die Wahl dieses eher auf Traditionsmomenten beruhenden Konzeptes scheint auf ein generelles Interesse des Bauherren an der Historie des Ortes zurückzuführen zu sein. So wurde damals die neue Einfriedung des Grundstücks am rückwärtigen Kunibertsloster unter der Wiederverwendung von Originalteilen des historischen Probsteizugangs errichtet.

Erst nach der Fertigstellung dieses hinter den Schmuckanlagen am Kaiser-Friedrich-Ufer (siehe Abb. 135) gelegenen Villenensembles ist auch das sich im Norden anschließende Gelände veräußert worden. Offensichtlich hat sich der bisherige Grundstückseigentümer durch wirtschaftliche Schwierigkeiten zu einem Verkauf gezwungen gesehen.²⁶⁰ Das bis zur Dagobertstraße reichende Grundstück wurde um 1908 von dem Dekorationsmaler und Farbenfabrikant Otto Betzler erworben, der seinen beengten Wohn- und Firmensitz an der Marzellenstraße 31-33 an das expandierende Druck- und Verlagshaus J. P. Bachem in der unmittelbaren Nachbarschaft hatte verkaufen können.²⁶¹ Das ausgedehnte Grundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer bot dem Käufer die Chance zum Bau eines neuen Wohnsitzes und zur Neuansiedlung seines Unternehmens. Im unmittelbaren Anschluss an die Villa Rinkel ließ Otto Betzler sein Wohnhaus errichten. Es verfügte lediglich über zwei Geschosse und eine deutlich geringere Bautiefe als die benachbarten Villenbauten. Allerdings lehnte es sich formal an die herrschaftlichen, von Schreiterer & Below entworfenen Wohnbauten an und übersetzte deren Konzept in einen kleineren Maßstab (siehe Abb. 134). Von dem Wohnsitz durch eine Einfahrt in das Blockinnere getrennt, entstand an der Ecke zur Dagobertstraße ein zweigeschossiges Geschäfts- und Ateliergebäude, das zu dem an der Dagobertstraße errichteten Fabriktrakt überleitete (Abb. 141). Das werksteinverkleidete Eckgebäude hob sich mit seinem von einer Gitterbrüstung abgeschlossenen Flachdach zwar bewusst von dem Wohnhaus des Firmeninhabers ab, fügte sich jedoch dem Charakter nach in die Uferbebauung ein. Insgesamt zeugt dieser um 1909/1910 fertiggestellte Neubau, dessen

260 Dies lässt sich daraus schließen, dass das im Eigentum des Vorbesitzers verbleibende Hausgrundstück am Kunibertsloster 20 ab Anfang 1911 zur Zwangsversteigerung aufgerufen wurde (KSTA vom 8.2.1911: Oeffentliche Verkäufe (Zwangsversteigerungen)).

261 GA. Die Angaben über das Neubauprojekt Otto Betzlers am Kaiser-Friedrich-Ufer 37/39 und an der Dagobertstraße 90 beziehen sich auf folgende Quellen: GA; Bender 1926, Anhang Firmenanzeigen; Denkmälerverzeichnis Köln-Altstadt und Deutz 1979, S. 84-85.

Entwurfsverfasser nicht bekannt ist, von dem Anspruch des Bauherrn, der prominenten Uferlage seine Referenz zu erweisen und mit einer anspruchsvollen Architektur für seinen Erfolg und die Qualität seiner Produkte zu werben.

Damit waren am Kaiser-Friedrich-Ufer drei Baugruppen entstanden, die überwiegend dem gehobenen Einfamilienhausbau dienten. Abgesehen von zwei Mehrfamilienhäusern auf dem Gelände der ehemaligen Thürmchensbastion hatten sich mit dem Ausstellungsgebäude der Firma Pallenberg, dem Firmengebäude Otto Betzlers und den auf der Südseite des Kunibertstürmchens errichteten Stallungen des Bankiers Eltzbacher am Kaiser-Friedrich-Ufer auch einige Nutzungen angesiedelt, die nicht dem Wohnen dienten. Wie an den jeweiligen Umständen zu erkennen ist, lässt sich aus dieser abweichenden Verwertung der Grundstücke nicht auf ein mangelndes oder nachlassendes Interesse von Bauherren schließen, sich mit ihren Domizilen am nördlichen Altstadtufer niederzulassen. Die grundsätzliche Frage nach der Tragfähigkeit des Zieles, am altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer eine Villenbebauung zu etablieren, ließe sich allerdings nur beantworten, wenn auch die eisenbahnfiskalischen Villengrundstücke auf dem Immobilienmarkt angeboten worden wären. Jedoch wurden diese Baustellen durch die schon erwähnten eigenen Baupläne der Kölner Eisenbahndirektion dem Wohnungsmarkt entzogen. Auch eine sich erst nach der Planung für das Kaiser-Friedrich-Ufer eröffnende Chance, weitere Privatflächen am nördlichen Uferdrittel in die Entstehung des gehobenen Wohnbaus einzubeziehen, ist nicht zum Tragen gekommen. Die auf diesen beiden Arealen vor sich gehenden Entwicklungen sollen nach einem kurzen Blick auf baulichen Aktivitäten der Kirchengemeinde von St. Kunibert gesondert betrachtet werden.²⁶²

5.4.2 Die Neubauten der Kirchengemeinde St. Kunibert

Während sich das stromseitige Umfeld St. Kuniberts massiv verändert hatte, präsentierte sich das Kirchengrundstück zunächst weiterhin in seinem überkommenen Zustand. Dies betraf insbesondere den im Norden des Kirchengebäudes gelegenen Teil. Er wurde von einer hohen Mauer umfriedet, die auf der Stadtseite bis zu dem im Nordwesten des Langhauses gelegenen Kircheneingang reichte. Auf der Flussseite des Geländes lag der Kohlenlagerplatz der Kirchengemeinde. In Querrichtung wurde das Areal von einem schmalen, zweigeschossigen Küstergebäude durchschnitten. Der von einem Pultdach abgeschlossene Bau mit seiner zur Flussseite weisenden, nur notdürftig verputzten Rückwand beeinträchtigte nicht nur das Uferbild (siehe Abb. 30), sondern verstellte den sich von Norden nähernden Passanten auch den Blick auf maßgebliche Teile des Kirchengebäudes (Abb. 142). Innerhalb der aufgewerteten Umgebung bot dieser Zustand in seiner ganzen „Armseeligkeit“²⁶³ schon bald Anlass für öffentliche Kritik.

262 Siehe Kap. 5.4.3 und Kap. 5.4.4.

263 KStA vom 27.4.1899: Gärtnerische Anlagen am Kaiser Friedrich-Ufer. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf folgende Quellen: KStA vom 22.5.1900: St. Cunibert; LocA vom 13.8.1902: Die Pfarrkirche St. Kunibert; KStA vom 24.12.1904: Kunibertskirche; KStA vom 5.3.1905: Die Kunibertskirche; KStA vom 16.6.1905: Kunibertskirche; LocA vom 16.7.1905: Die alte und die neue Pastorat von St. Kunibert; KStA vom 21.7.1905: Bauten an St. Kunibert; Kisky 1911; Ewald/Rathgens 1916, S. 252-253; St. Kunibert 1965, S. 7; Machat 1984, S. 309-317; Lennartz 1984, S. 392 u. 447-448; Dux 1992, Bd. 1, S. 328-330.

Die Situation der Kirchengemeinde St. Kunibert war bereits seit langem durch einen akuten Mangel an pfarreigenen Räumlichkeiten bestimmt, zumal das schon erwähnte, seit dem Jahre 1820 als Pastorat genutzte ehemalige Probsteigebäude am Kuniberts Kloster Nr. 12 sehr baufällig war. Schon in den 1880er Jahren hatte sich der Kirchenvorstand mit Plänen zur Errichtung von Gemeindevorrichtungen und zum Bau eines neuen Pfarrgebäudes auf der Nordseite der Kirche getragen. Diese Überlegungen waren jedoch am Widerstand der Aufsichtsbehörde gescheitert, die ihre Zustimmung zu Neubauten verweigert und die Freilegung des Kirchenbaus von allen Aufbauten gefordert hatte. Im Jahre 1898 beschloss der Kirchenvorstand von St. Kunibert eine durchgreifende Erneuerung des Außenbaus, deren Kosten aus pfarreigenen Mitteln aufgebracht werden mussten. Hierdurch wurden die finanziellen Kapazitäten der Gemeinde für die nächsten Jahre ausgeschöpft. Durch den Ausbau der Uferstraße und die Aussicht, das im Wert steigende Pastoratgrundstück gewinnbringend veräußern zu können, eröffnete sich die Chance, die langersehnten Neubauten finanzieren zu können. Nach neuerlichen Schwierigkeiten wurde der Pfarre um die Jahrhundertwende die grundsätzliche kirchenbehördliche Zustimmung zu ihren Plänen erteilt. Neben der Einsicht in die praktischen Bedürfnisse der Gemeinde kam hier wohl auch das zeittypische Abrücken von dem Ideal der isolierenden Freilegung von Kirchenbauten zum Tragen. Im Frühjahr 1900 wurde das alte Küstergelände niedergelegt.

Der Architekt Eduard Endler, der im Jahre 1901 den Baumeister Heinrich Nagelschmidt in der Betreuung der Renovierungsarbeiten am Kirchenbau ablöste, begann offensichtlich schon bald darauf mit der Planung für die Errichtung eines modernen Pfarrgebäudes, eines Gemeindesaals und neuer Sakristeiräume. Als im Jahre 1904 der Verkauf der alten Probstei an André Pfeiffer gelang, war die Planung so ausgereift, dass sofort mit den Bauarbeiten auf der Nordseite des Kirchengeländes begonnen werden konnte. Die Arbeiten erfolgten unter größtem Zeitdruck und waren bereits im Jahre 1905 beendet, als auch die Sanierung des Kirchengeländes selbst zum Abschluss kam. Sofort wurden der Umzug der Pfarrnutzungen vom Kuniberts Kloster 12 in die neuen Räumlichkeiten vorgenommen und das ehemalige Probsteigebäude abgerissen.

Eduard Endler verstand es, durch eine geschickte Gruppierung und Höhenstaffelung der Neubauten (Abb. 143) sowohl der zur Westseite orientierten Eingangsseite als auch der neu gewonnenen Flussansicht mit ihren sensiblen Blickbeziehungen auf den Kirchenbau gerecht zu werden. Das über zwei Geschosse und etliche Nutzflächen im Dachbereich verfügende Pfarrhaus wurde auf die Nordwestseite des Grundstückes platziert und nahm hier die Gebäudeflucht entlang der Straße Kuniberts Kloster auf. Zeitgenössischen Angaben zufolge bezog sich Endler bei diesem Neubau bewusst auf die alte Probstei, indem er den Altbau auf der Eingangsseite des neuen Pfarrhauses am Kuniberts Kloster mit einem Treppengiebel zitierte. Dagegen wurde das Dachvolumen auf der Rheinseite in zwei abgewalmte Giebel mit Blendfachwerk aufgelöst.²⁶⁴ Zwischen dem Langhaus und dem Pfarrhaus vermittelte der deutlich niedriger gehaltene Trakt mit dem neuen Gemeindesaal, sodass im Unterschied zur Vorgängersituation der Blick von der Uferpromenade auf das westliche Querhaus ermöglicht wurde.

264 Damit griff Endler auf ein auch bei den von ihm entworfenen Wohnhäusern gern angewandtes Motiv zurück (Hagspiel 1996, Bd. 1, S. 184-188).

Die Baugruppe wurde durch einen im Osten vorgelagerten eingeschossigen Flügel ergänzt, der an eine ältere Seitenhalle anschloss und die neuen Sakristeiräume aufnahm. Nach der Niederlegung der alten Umfassungsmauer wurde auf der Rheinseite eine transparente Gitterumfriedung errichtet, die das in das Grün des Pfarrgartens eingebettete und durch ein kleines Gartenhaus bereicherte Ensemble zur Uferseite öffnete. Die malerische Wirkung der Neubauten und die dem bedeutenden Kirchenbau würdige Gestaltung seines direkten Umfeldes fanden in der zeitgenössischen Kölner Tagespresse große Anerkennung.

5.4.3 Das südliche Kaiser-Friedrich-Ufer und die Neubaumaßnahmen der Königlichen Eisenbahndirektion Köln

Die Königliche Eisenbahndirektion Köln hat noch während des Ausbaus der Rheinuferstraße die Front ihres alten Verwaltungsgebäudes am südlichen Kaiser-Friedrich-Ufer durch einen aufwendig bepflanzten Vorgarten aufgewertet²⁶⁵ (siehe Abb. 75). Das sich im Norden daran anschließende eisenbahnfiskalische Baugelände, für das die Stadt bei der Vergabe von Hausnummern an der neuen Uferstraße insgesamt neun Villengrundstücke vorgesehen hatte²⁶⁶, lag danach allerdings etliche Jahre lang brach. Den Kölnern hat sich auch nach der Fertigstellung der Uferstraße von Nordosten annähernd der Blick auf den Dom eröffnet (Abb. 144), der ihnen bereits von der ehemaligen Trankgassenpromenade aus vertraut war. Über die Pläne der Grundstücksbesitzerin war in der Öffentlichkeit zunächst nichts bekannt.

In den folgenden Jahren wurde die Aufmerksamkeit zweimal aus Anlass spektakulärer Großveranstaltungen auf dieses Areal gelenkt. Im Juli 1903 entstand nach dem Entwurf des Kölner Architekten Heinrich Krings für die 50. Generalversammlung der Deutschen Katholiken auf einem Teil des Geländes eine in Holz gefertigte Festhalle für 8.000 Besucher.²⁶⁷ Ihre durch vier Türme bereicherte Schauseite war zum Ufer ausgerichtet (Abb. 145). Als unmittelbar nach dem Ende der Veranstaltung mit dem Abbruch der soliden und elegant ausgestatteten Versammlungsstätte begonnen wurde, berichtete die Kölner Lokalpresse: „Die vielfach verbreitete Ansicht, die schöne Halle würde für andere festliche Gelegenheiten erhalten werden, bestätigt sich somit nicht.“²⁶⁸ Im Jahre 1905 diente das gesamte eisenbahnfiskalische Baugelände vorübergehend der Ausstellung von Handwerks- und Kunsthandwerkserzeugnissen des Regierungsbezirks Köln.²⁶⁹ Für die Ausstellungshallen der prestigeträchtigen

265 KStA vom 9.5.1899: Vorfläche ehemaliges Verwaltungsgebäude der Eisenbahndirection.

266 Siehe die neun ungeraden Hausnummern, die zwischen dem alten Eisenbahnverwaltungsgebäude (Nr. 1) und dem von Engelbert Kayser erworbenen Eckgrundstück (Nr. 21) veranschlagt waren.

267 Für diese Veranstaltung stellte die Eisenbahn vorübergehend die Fläche zwischen der Servasgasse im Süden und dem Anschlussgleis der Firma J. J. Langen & Söhne im Norden zur Verfügung. Siehe: KStA vom 21.7.1903: Der riesige Hallenbau; LocA vom 21.7.1903: Richtfest; LocA vom 7.8.1903: Die Festhalle der Jubelversammlung der Katholiken Deutschlands; KStA vom 21.8.1903: 50. Generalversammlung der Katholiken Deutschlands.

268 KStA vom 4.9.1903: Städtische Nachrichten.

269 Die Stadt Köln komplettierte das Ausstellungsgelände durch das Straßenland der verlängerten Servasgasse und durch rückwärtige Straßenanteile um weitere 2.000 Quadratmeter, sodass beiderseits des aus diesem Anlass eingehausten Anschlussgleises der Firma J. J. Langen eine überbaubare Fläche von insgesamt über 8.000 Quadratmetern zusammenkam. Siehe: KStA vom 28.11.1904, 13. u. 30.3. sowie 8. u. 24.6.1905: Handwerks-Ausstellung 1905 in Köln; DBZ 39.1905, H. 3, S. 20 u. H. 11, S. 72; Der Baumeister 3.1904/05, H. 6, S. B67; Handwerksausstellung Cöln 1905; Menne-Thomé 1980, S. 138.

Leistungsschau wurde eigens ein Wettbewerb unter den Architekten des Regierungsbezirks Köln ausgelobt. Das zur Ausführung gelangte Konzept des Kölner Architekten Franz Brantzky war dem Jugendstil verpflichtet und steigerte den in der Mitte der 120 Meter langen Haupthalle auf der Rheinseite gelegenen Zugang zu einer monumentalen Eingangssituation (Abb. 146). Die anspruchsvolle Ausstellungsarchitektur fand lobende Erwähnung. Das enorme Volumen der Halle führte den Kölnern allerdings auch signifikant vor Augen, wie stark der Blick auf den Dom durch eine Bebauung an dieser Stelle beeinträchtigt wurde.²⁷⁰

Die Eisenbahndirektion hat sich im Unterschied zur Stadt mit dem Verkauf ihrer Baugrundstücke am Kaiser-Friedrich-Ufer von Anfang an zurückgehalten. Dies scheint auf bahninterne Entwicklungen zurückzugehen, die für die Grundstücksbesitzerin wenige Jahre zuvor in diesem Ausmaße noch nicht absehbar waren. So erwies sich die Unterbringung der Dienststellen dieser großen Direktion, die einen stetigen Aufgaben- und Mitarbeiterzuwachs erfuhr, zunehmend als problematisch. Um das Jahr 1900 waren die Verwaltungsstellen auf sechs bahneigene Liegenschaften in der Altstadt und in Deutz sowie auf diverse angemietete Räumlichkeiten verteilt.²⁷¹ Vor diesem Hintergrund ist die Kölner Direktion offensichtlich schon frühzeitig dazu übergegangen, ihre Bauflächen am Kaiser-Friedrich-Ufer für eigene Zwecke in Reserve zu halten. Im Laufe des Jahres 1904 veranlasste der damalige Präsident der Kölner Eisenbahndirektion, Paul von Breitenbach, die Zusammenfassung sämtlicher Dienststellen zu einem modernen Verwaltungsstandort im Umfeld des alten Verwaltungsgebäudes am Kaiser-Friedrich-Ufer.²⁷² Noch im selben Jahr ließ die Kölner Eisenbahndirektion ihre Neubaupläne durch die Kölner Tagespresse bekannt geben. Dabei wurden die städtebaulichen und architektonischen Vorzüge des monumentalen Verwaltungssitzes für das mittlerweile bereits durch mehrere bemerkenswerte Neubauten bestimmte Kaiser-Friedrich-Ufer herausgestellt.²⁷³

Der Plan zur Schaffung eines neuen Verwaltungszentrums bildete den letzten Baustein innerhalb des von der Kölner Eisenbahndirektion von langer Hand vorbereiteten Programms zu einer tiefgreifenden Umgestaltung der links- und rechtsrheinischen Eisenbahnverhältnisse.²⁷⁴ Die etwa auf das Jahr 1898 zurückgehenden Bestrebungen zu einer umfassenden Modernisierung der rechtsrheinischen Bahnanlagen sind bereits im Zusammenhang mit den städtischen Brückenplänen angesprochen worden. Der hierüber im Jahre 1904 zwischen der Stadt Köln und der Staatlichen Eisenbahn abgeschlossene Vertrag hat die endgültigen Voraussetzungen geschaffen.²⁷⁵ Damit war auch der Weg geebnet für etliche auf die linke Rheinseite übergreifende Verbesserungen. Hierzu gehörte die Verlängerung des früher am Rande der Neustadt errichteten Eisenbahnringes, der durch eine weitere Eisenbahnbrücke im Süden der Stadt den Anschluss an die rechtsrheinischen Bahnanlagen erhalten sollte. Nun konnten auch

270 KTbl vom 22.7.1906: Stimmen aus dem Leserkreis: Festhalle.

271 GA.

272 ZdBV 33.1913, H. 95, S. 645.

273 KTbl vom 10.10.1904: Ein neues Verwaltungsgebäude.

274 Über die im Jahre 1904 endlich konkrete Züge annehmenden Gesamtausbaumaßnahmen der Eisenbahn auf beiden Rheinseiten siehe: KStA vom 17.7.1904: Die Umgestaltung der Kölner Bahnhofsanlagen. Zu den verkehrstechnischen Defiziten der alten Dombrücke und des linksrheinischen Kölner Hauptbahnhofs siehe: Krings 1977, S. 33-34; Hammer 1997, S. 33-34.

275 Siehe Kap. 5.2.

eine Erweiterung der bislang lediglich zweigleisigen Dombrücke und die Verbreiterung der zwischen der Brücke und dem Bahnhof vermittelnden Gleiseinführung ins Auge gefasst werden. Diese Maßnahmen waren wiederum Voraussetzung für den Umbau des Kölner Hauptbahnhofs zu einem leistungsstarken Durchgangsbahnhof. Die zunächst geplante Erweiterung der Dombrücke um einen nördlichen Brückenzug wurde wenige Jahre später zugunsten eines kompletten Brückenneubaus aufgegeben.

Die Mittel für den Ausbau des neuen Verwaltungssitzes der Kölner Eisenbahndirektion in Höhe von 3,3 Millionen Mark wurden im Reichsetat 1905 bewilligt. Das Raumprogramm und die Abfolge der in mehreren Teilschritten geplanten Umsetzung standen zu diesem Zeitpunkt bereits fest. Die Kölner Öffentlichkeit wurde im Sommer des Jahres 1905 durch einen ausführlichen Pressebericht über die Maßnahmen informiert.²⁷⁶ Da dies zu diesem Zeitpunkt nur schriftlich geschah, soll ein erst später publizierter Lageplan zur Veranschaulichung der im Jahre 1905 mitgeteilten Absichten dienen (Abb. 147). Der erste Bauabschnitt bezog sich auf den historischen Baublock zwischen der Trankgasse und der Kostgasse im Südwesten der alten Eisenbahndirektion, wo der Eisenbahn schon seit längerer Zeit Hausgrundstücke gehörten. Um Platz für die vorgesehene Gleiserweiterung der Brücke zu schaffen, war in jüngster Zeit der Ankauf weiterer Häuser forciert worden. Hier sollte ein neues Dienstwohnungs- und Bürogebäude die räumliche und funktionale Klammer zwischen dem nahe gelegenen Bahnhof und den uferseitigen Direktionsbauten schaffen. In einem weiteren Bauabschnitt war am Ufer die Errichtung eines mehrgeschossigen Verwaltungsbaus vorgesehen, der im Norden des alten Verwaltungsgebäudes als eigenständiger Baukörper geplant war. Dieses bis zur Servasgasse reichende Dienstgebäude sollte die Aufnahme sämtlicher Beamten des Innendienstes ermöglichen. Dem neuen Verwaltungsgebäude sollte im nächsten Baublock ein niedrigerer Baukomplex folgen, der neben ergänzenden Büroräumen einen Saal und eine Dienstvilla des Eisenbahnpräsidenten aufnehmen sollte. Es war geplant, alle Bauten über die Straßen hinweg durch Brücken miteinander in Verbindung zu bringen. Am Ende der Maßnahmen waren der Umbau und die Aufstockung des alten Verwaltungsgebäudes am südlichen Kaiser-Friedrich-Ufer vorgesehen. Nach der Verlagerung sämtlicher Dienststellen in den neuen Direktionssitz war beabsichtigt, einen großen Teil der alten Liegenschaften, zu denen unter anderem auch das schon erwähnte Verwaltungsgebäude am Domhof gehörte²⁷⁷, zu veräußern.

Wie schon in der im Jahre 1904 veröffentlichten Kurznachricht haben auch in diesem von der Bauherin in die Presse lancierten Bericht die Bauabsichten am eigentlichen Kaiser-Friedrich-Ufer eine Sonderstellung eingenommen und wurden in Bezug auf ihre städtebauliche Einfügung besonders lobend hervorgehoben: „Das Erweiterungsgebäude ist als selbstständiger monumentaler Bau in einer für die Lage an der bevorzugten Rheinfront und für die Zusammenstimmung mit dem übrigen Stadtbilde an dieser Stelle passenden Architektur gedacht. [...] Nördlich an die Servasgasse anschließend soll das Dienstwohngebäude des Eisenbahn-Direktionspräsidenten mit seinem Garten liegen. Diese einheitliche Gebäudegruppe wird ein stattliches Schaubild für diesen Teil der städtischen Rheinfront schaffen,

276 KStA vom 18.8.1905: Die Neubaupläne der Staatseisenbahn in Köln.

277 Siehe Kap. 5.3.3.

vermittelnd von dem hohen Massiv des Domes, der Brücke und der Bahnhofshalle zu der Villen- und Gartengruppe am Kaiser-Friedrich-Ufer überleiten und das heute nicht sonderlich schöne Bild der Bebauung am alten Ufer dem unmittelbaren Einblick vom Rhein entziehen.“²⁷⁸

Die von der Kölner Eisenbahndirektion selbstbewusst an die Öffentlichkeit getragenen Neubaupläne stellten das für das Kaiser-Friedrich-Ufer mit der Stadt vertraglich vereinbarte Villenkonzept, das seit 1901 auch in der Kölner Bauordnung verankert war²⁷⁹, von Grund auf infrage. Es ist nicht sicher, ob hierüber im Vorfeld eine Abstimmung mit der Stadt Köln stattgefunden hat. Auch über die Reaktionen, die das Projekt der mächtigen Grundstückseigentümerin in der Kölner Verwaltung und Politik ausgelöst hat, ist nichts bekannt, da hierüber striktes Stillschweigen gewahrt worden ist. Einer im Jahre 1909 rückblickend gemachten Bemerkung des Stadtverordneten Theodor Kyll, der als Mitglied der Tiefbaukommission in die Hintergründe eingeweiht war, ist allerdings zu entnehmen, dass die Stadt der Eisenbahndirektion in hohem Maße entgegengekommen ist.²⁸⁰ Die vielfältigen Abhängigkeiten der städtischen Interessen von den anstehenden Großbaumaßnahmen der Eisenbahn scheinen den Schlüssel für die damalige Haltung der Stadt zu liefern, die wohl kaum in der Lage gewesen wäre, auf einer Realisierung der vereinbarten Villenbebauung zu bestehen.

Ende des Jahres 1905 setzten zwischen der Kölner Eisenbahndirektion und der Stadt Verhandlungen ein, in denen diverse planungsrechtliche und liegenschaftliche Klärungen erfolgten, die zur Umsetzung des Bauprojektes der Eisenbahn erforderlich waren. Darüber hinaus räumte die Stadt der Bauherrin einige Sonderrechte ein. Die Ergebnisse schlugen sich 1906 und 1907 im Abschluss mehrerer Verträge²⁸¹ und in einer zweimaligen Änderung des im Jahre 1897 beschlossenen Fluchtlinienplanes für das Kaiser-Friedrich-Ufer²⁸² nieder. Im Zuge dieses Anpassungsprozesses wurden die kleinteiligen, für eine Villenbebauung vorgesehenen Blockstrukturen am Ufer (siehe Abb. 55) geändert, um die Voraussetzungen zum Bau des fast 120 Meter langen und 42 Meter tiefen Verwaltungsgebäudes zu schaffen. Dafür wurde die verlängerte Penzgasse eingezogen und durch eine öffentliche Straße zwischen dem alten und dem geplanten Verwaltungsgebäude ersetzt. Auf der Flussseite des geplanten Verwaltungsbaus wurde die parallel zur Uferstraße projektierte Anliegerstraße aufgegeben und die Bauflucht bis auf eine Vorgartenzone in Richtung der Uferstraße vorgerückt. Insgesamt erweiterte die Eisenbahn auf diese Weise das Baugelände für ihr neues Verwaltungsgebäude am Ufer zulasten des öffentlichen Straßenlandes um nahezu 1000 Quadratmeter. Zudem wurden Überbauungsrechte der öffentlichen Straßen für die geplanten Verbindungsbrücken zwischen den Gebäuden sowie für die Unterbauung der Servasgasse zur haustechnischen und organisatorischen Verbindung der beiden neuen Uferbauten vereinbart. Überliefert ist, dass die Stadt die Gewährung dieses Unterbauungsrech-

278 KStA vom 18.8.1905: Die Neubaupläne der Staatseisenbahn in Köln.

279 Siehe Kap. 3.4.2.

280 St.V. vom 7.4.1909: Antrag Froitzheim-Wiethoff betreffend den Bau der Rheinbrücke.

281 St.V. vom 9.2.1906: Vertrag mit der Eisenbahn-Verwaltung über Neubauten derselben am Kaiser Friedrich-Ufer und an der Trankgasse; St.V. vom 7.6.1907: Nachtragsvertrag zu dem Verträge mit der Eisenbahnverwaltung betreffend die Mitbenutzung der Penzgasse, des Alten Ufers und der Servasgasse.

282 Die erste Änderungen des Fluchtlinienplans Nr. 592 wurde gemäß Planeintrag am 27.6.1906 bearbeitet; die Feststellung erfolgte am 25.7.1907. Die Bearbeitung der zweiten Änderung wurde am 25.8.1907 vorgenommen; die Feststellung erfolgte am 4.1.1908. Die Änderungsgenehmigungen durch die Stadtverordneten fanden offensichtlich in nicht öffentlichen Sitzungen statt und sind daher nicht überliefert.

tes von gewissen Zugeständnissen der Eisenbahn im Zusammenhang mit der damals in der Planung begriffenen Eisenbahnbrücke im Süden der Stadt abhängig gemacht hat.²⁸³ Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Stadt ihr Entgegenkommen in Bezug auf den neuen Verwaltungsstandort am Kaiser-Friedrich-Ufer auch an anderer Stelle der damaligen Eisenbahnprojekte dazu genutzt hat, städtische Vorteile auszuhandeln. Ob es zwischen beiden Parteien auch zu einer offiziellen Änderung der früher abgeschlossenen Vertragsinhalte über die Zweckbestimmung des Geländes am Kaiser-Friedrich-Ufer gekommen ist, ließ sich im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht ermitteln. Gleiches gilt für die Frage, ob die Stadt die Kölner Eisenbahndirektion vertraglich aus den am Ufer geltenden Bestimmungen der offenen Bauweise entlassen hat, denn diese wurden nicht nur durch das große Verwaltungsgebäude, sondern auch durch den niedrigeren Baukomplex in dessen Norden unterlaufen.²⁸⁴ Interessanterweise hat die Eisenbahndirektion später mehrfach gezielt den Eindruck erweckt, dass sie die unmittelbar an der Uferstraße errichteten Neubauten zwingend aus den bereits früher bestehenden städtebaulichen Vorgaben entwickelt habe. Auf diese Weise hat sie einer legitimierenden Legendenbildung über die Herleitung ihres Baukonzeptes Vorschub geleistet.²⁸⁵

Während der noch laufenden Unterhandlungen zwischen den beiden Parteien wurde am 1. März 1906 eine der Königlichen Eisenbahndirektion angegliederte Hochbauabteilung eingerichtet.²⁸⁶ Ihr Vorstand und bauleitender Dezernent, der Regierungs- und Baurat Carl Biecker, zeichnete für die Entwürfe des neuen Direktionskomplexes verantwortlich. Mitarbeiter waren die Regierungsbaumeister Adolf Kayser und Martin Kießling. Die Oberleitung oblag Alexander Rüdell aus der Eisenbahnabteilung des Berliner Ministeriums der Öffentlichen Arbeiten, wobei Paul von Breitenbach, der im Jahre 1906 das Berliner Ministerium der Öffentlichen Arbeiten übernommen hatte, in einigen Fällen selbst in den Entwurfsprozess eingriff.²⁸⁷

Bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1906 begannen die Abbrucharbeiten für die Realisierung des Wohn- und Bürogebäudes auf der Südwestseite der alten Eisenbahndirektion.²⁸⁸ Noch kurz vor dem Beginn der Abrissarbeiten hatte die Eisenbahn mithilfe eines Kölner Immobilienmaklers den Baublock um die allerletzten der insgesamt 20 Hausgrundstücke arrondieren können. Das neue Gebäude hatte entlang der umgebenden Straßen in die schon Jahre zuvor festgelegten Fluchtlinien zurückzutreten²⁸⁹ (siehe Abb. 47). Damit trug es zu der schon lange erhofften Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei, was insbesondere der stark befahrenen Trankgasse zugute kam.

283 St.V. vom 21.3.1907: Verträge mit der Eisenbahnverwaltung über die südliche Eisenbahnbrücke.

284 Die maximal zulässige Frontlänge in der Bauklasse IV betrug gemäß der Bauordnung für den Stadtkreis Köln vom 1. Juni 1901, § 11, Nr.4 und § 13 30 Meter (LocA vom 17.6.1901: Bauordnung für den Stadtkreis Köln). Dieses Frontmaß wurde von den beiden am Ufer geplanten Baukörpern deutlich überschritten.

285 „Die Form des Geländes sowie die Trennung in zwei Baustellen, eine für geschlossene und eine für offene Bebauung, führten zur Errichtung zweier Bauten, Hauptbau und Nebenbau, welche durch die Servasgasse von einander getrennt [...] sind.“ (LocA vom 23.1.1910: Das neue Eisenbahn-Direktionsgebäude; vgl. ZdBV 33.1913, H. 99, S. 685-686).

286 KStA vom 13.2.1906: Neubau eisenbahnfiskalischer Gebäude.

287 ZdBV 33.1913, H. 99, S. 688.

288 Die Ausführungen über diesen Neubau beziehen sich auf folgende Quellen: GA; LocA vom 4.4.1906: Zur Umgestaltung und Erweiterung der Eisenbahnverwaltungsgebäude; KStA vom 10.1.1907: Die umfangreichen Abbrucharbeiten in der Trankgasse; KStA vom 21.3. u. 1.9.1908: Der stattliche Neubau; LocA vom 19.9.1908: Das Dienstwohn- und Inspektionsgebäude; ZdBV 33.1913, H. 99, S. 686-687.

289 Siehe Kap. 3.3.1.

Der viergeschossige Neubau mit der Adresse Am alten Ufer 1 / Kostgasse 2-6 (Abb. 148) nahm in den zum Rhein und zur Trankgasse hin orientierten Gebäudeteilen insgesamt zwölf Wohnungen für höhere Beamte auf. Auf der den Schienen zugewandten Rückseite und an der Kostgasse wurden die Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter untergebracht. Diese Differenzierung wurde auch am Außenbau kenntlich gemacht, indem der Bau nur entlang der Wohnfronten mit barockisierenden Werksteinfassaden versehen wurde, mit denen ein hohes Mansarddach korrespondierte. Die großzügigere Ausgestaltung der Wohntrakte kam darüber hinaus in einer umlaufenden, auf Konsolen ruhenden Balkonzone im ersten Obergeschoss sowie durch einen mit Säulenvorlagen ausgezeichneten Erker auf der Rheinseite zum Ausdruck, dessen bekrönender Giebelabschluss in die Dachzone reichte. Auf ausdrückliches Geheiß aus Berlin war der im Eckbereich Am alten Ufer und Trankgasse gelegene Bauteil hinter eine Gartenanlage zurückversetzt worden, um den Wohnräumen in dem bis an die Straße tretenden Nordtrakt eine Südlage sowie eine gute Aussicht auf den Rhein zu ermöglichen. Dem Blick vom Ufer weitgehend entzogen, schlossen die Büroräume auf der Ebene des ersten Obergeschosses mit einer Brücke an das alte Eisenbahnverwaltungsgebäude an. Während die Wohnungen schon im September 1908 bezugsfähig waren, konnten Ende desselben Jahres auch die Büros in Benutzung genommen werden.

Durch das neue Gebäude erhielt die platzartige Erweiterung des Kaiser-Friedrich-Ufers, die auf ihrer Nordseite durch die Haupteingangfront des alten Eisenbahngebäudes bestimmt wurde und vormals durch das Trankgassentor vom Ufer getrennt war, auf ihrer Rückseite endlich eine den neuen Verhältnissen würdige räumliche Fassung. Allerdings blieben die Planung und der fortschreitende Neubau der benachbarten Hohenzollernbrücke sowie die damit einhergehende Erweiterung der Gleiseinführung nicht ohne Folgen für diese Platzsituation, auf deren Südseite sich das erst im Jahre 1900 fertiggestellte Betriebs- und Verwaltungsgebäude der Pumpstation befand (siehe Abb. 74). Während die unter der Dombrückenrampe errichtete Pumpstation in die Gewölbe der neuen Hohenzollernbrücke an der Frankenwerftunterführung integriert werden konnte, schnitt die erweiterte Gleisrampe das Verwaltungsgebäude der Pumpstation um einige Meter an.²⁹⁰ Mit Rücksicht auf die monumental konzipierte Brückenarchitektur legte das Kölner Hochbauamt im Frühjahr 1909 den Entwurf für einen in großen Teilen zweigeschossigen, bis an die Trankgasse vorrückenden Neubau vor. Seine sachlich und ruhig gehaltene Form und Dachkonzeption war bereits mit dem Architekten des Brückenbauwerks, Franz Schwechten, abgestimmt. Es hat damals allerdings viel Überzeugungskraft gekostet, die Kölner Stadtverordneten von dieser puristischen Lösung zu überzeugen. Denn es gab etliche Politiker, die den idyllisch anmutenden, in Grün eingebetteten Verwaltungsbau gerne erhalten hätten und deshalb für eine Verschiebung des Gebäudes um einige Meter nach Norden plädierten.²⁹¹ Im Herbst des Jahres 1910 war das neue Gebäude im Rohbau fertiggestellt. Erst jetzt stellte sich heraus, dass der Neubau den Blick von der Trankgasse auf das Reiterstandbild Friedrichs III., das auf der Stadtseite des

290 Siehe zum Neubau der Pumpstation: St.V. vom 27.5., 9. u. 24.6. sowie 31.7.1909: Neubau der Pumpstation; KStA vom 16.11. u. 27.12.1910: Pumpstation; LocA vom 26.1.1911: Vom Frankenwerft.

291 Zu der damals geführten Grundsatzdebatte sei Carl Rehorsts Bewertung des alten Verwaltungsgebäudes zitiert: „Es hat allzu sehr Villen-Charakter, und es zeigt etwas allzuviel Architektur, die sich sehr wohl und hübsch in einem Park oder Wald ausgenommen hätte, die aber dort mit der Umgebung nicht harmoniert.“ (St.V. vom 27.5.1909: Neubau der Pumpstation).

Brückenportals in erhöhter Position seinen Platz finden sollte, stören würde. Nach einem Teilabriss wurde das Gebäude mit einer reduzierten Höhe zu Ende gebracht. So präsentierte sich das neue Betriebs- und Verwaltungsgebäude der Pumpstation zu Füßen der mächtigen Brückenarchitektur als weitgehend eingeschossiger Bau, dessen Dachlandschaft die Sicht auf das auf einem Sockel stehende Herrscherdenkmal freigab (Abb. 149).

Während der Auseinandersetzungen über den Neubau der Pumpstation war das Bauvorhaben der Eisenbahndirektion planmäßig vorangetrieben worden. Unmittelbar nach dem Abschluss des ersten Bauabschnitts begannen Anfang des Jahres 1909 die Ausschachtungs- und Gründungsarbeiten für die beiden Neubauten am eigentlichen Kaiser-Friedrich-Ufer, wo der Baugrund durch schwere Betonpfähle stabilisiert werden musste.²⁹² Die sichtbaren Veränderungen auf dem Gelände führten den Kölnern erst jetzt die flächenmäßigen Dimensionen des Neubauprojektes vor Augen. Zudem hat das Wissen um die angekündigte Monumentalität des im Süden geplanten Verwaltungsgebäudes in der Öffentlichkeit große Unruhe hervorgerufen, zumal die uferseitigen Bauabsichten der Eisenbahn zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht im Bild veröffentlicht waren.

Etlliche der im Hinterland ansässigen Bewohner wandten sich damals in Leserbriefen an die Kölner Tagespresse.²⁹³ In ihnen wurde unter anderem die jeglicher realistischen Grundlage entbehrende Forderung erhoben, das Baugelände für öffentliche Grünanlagen zur Verfügung zu stellen. Wie schon Jahre zuvor an der Frankenwerft²⁹⁴ kam dabei durchweg die Klage über die lange Vernachlässigung der rückwärtigen Wohnquartiere zum Ausdruck, deren Situation es nun im Interesse der Anwohner aufzuwerten gelte. Während in den Leserbriefen vereinzelt auch die Sorge um den Erhalt des Domblickes angeklungen war, gewannen die Widerstände eine neue Dimension, als sich der der Pflege kölnischer Eigenart verpflichtete Verein „Alt-Köln“ der Sache annahm. Im Mai 1909 gab der Verein eine Protesterklärung ab. Aufgrund der Brisanz des Themas initiierten seine Mitglieder daraufhin eigens einen „Verein zur Rettung des Domblicks am Kaiser-Friedrich-Ufer“.²⁹⁵ Kurz darauf nahm der Kölner Stadtverordnete Carl Trimborn in seiner Funktion als Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses die dortige Beratung des Eisenbahnetats zum Anlass, die ernsthaften Sorgen der Kölner um eine Verbauung des Domblicks zum Ausdruck zu bringen. Unter großem Beifall verwies er auf die auch die staatlichen Behörden verpflichtenden Inhalte des 1907 erlassenen Preußischen Verunstaltungsgesetzes und richtete an Minister von Breitenbach in Bezug auf das geplante Verwaltungsgebäude den dringenden Appell: „Wir möchten dann, daß der Bau so eingerichtet wird, daß der Blick auf den Dom soweit wie möglich erhalten bleibt, [...] also eine bescheidenere Gestaltung des Baues, niedrigere Geschosse und ein zierliches, fein ausgestaltetes Dach, eine Anordnung, die den Durchblick auf den Dom noch einigermaßen gestattet“.²⁹⁶

292 KStA vom 24.1.1909: Eisenbahn-Direktionsgebäude.

293 Siehe unter anderem: KStA vom 18.2.1909: Sprechsaal: Der Kölner Hauptbahnhof und die nördliche Rheinpromenade; KStA vom 2.3.1909: Sprechsaal: „Zum Rhein! Zum Rhein!“; KStA vom 2.4.1909: Städtische Nachrichten: Mehr Grün!

294 Siehe Kap. 3.4.3.

295 KStA vom 11.5.1909: Alt-Köln; KStA vom 13.5.1909: Ein Verein zur Rettung des Domblicks; Alt-Köln. Zeitschrift Zur Erhaltung Kölnischer Eigenart und Pflege Kölnischer Geschichte 2.1909/10, H. 2, S. 8.

296 LocA vom 15.5.1909: Der Domblick am Kaiser-Friedrich-Ufer.

Es ist nicht sicher, ob Carl Trimborn die Hochbauplanungen der Eisenbahndirektion für das Ufer überhaupt bekannt gewesen sind. Seine Position darf jedoch stellvertretend für den Teil der Kölner Ratspolitiker gewertet werden, die – abweichend von der offiziell vertretenen Linie der Stadt – einer monumentalen Bauentwicklung an diesem sensiblen Standort grundsätzlich skeptisch gegenüberstanden. Die Eisenbahn reagierte auf diese Angriffe kurz darauf mit einem Bericht in der Kölner Tagespresse, in dem sie noch einmal die für den Standort sprechenden Sachzwänge aufgelistet hat. Der Artikel kam zu dem ernüchternden Schluss: „Man kann vielleicht bedauern, daß durch den Neubau ein reizvoller Blick zum Dom verbaut wird, aber darüber muß man sich klar sein, daß für die Eisenbahnverwaltung ein anderes Gelände gar nicht in Frage kommen konnte. Der Neubau gehört eben in die Nähe des Hauptbahnhofes.“²⁹⁷ Am Ende verwies der Bericht dezidiert auf den fortgeschrittenen Stand der Planung, durch den mittlerweile jeglicher Protest aussichtslos sei.

Im Januar 1910 wurde die erst kurz zuvor abgeschlossene Planung mit einem Lageplan und einer perspektivischen Zeichnung (Abb. 150) in den Kölner Tageszeitungen vorgestellt.²⁹⁸ Nun gewannen die Kölner erstmals einen Eindruck von dem Neubauensemble am Ufer, das von dem großen Verwaltungsbau dominiert werden und im Norden der Servasgasse in einer niedrigeren Baugruppe ausklingen sollte. Unmittelbar danach sind die Hochbauarbeiten in Angriff genommen worden, die im Wesentlichen auf der Basis dieser Planung zur Ausführung gekommen sind²⁹⁹ (Abb. 151).

Die geplante Verteilung des Raumprogramms auf zwei nebeneinander liegende Gebäude hat es ermöglicht, den großen Verwaltungsbau am Kaiser-Friedrich-Ufer 3 als einen in seinem Inneren äußerst effizient organisierten Funktionsbau mit niedrigen Geschosshöhen zu konzipieren. Dagegen konnte die Unterbringung eines repräsentativen Saals, dessen Raumhöhe die Dispositionen des Bürogebäudes gesprengt hätte, dem im Norden gelegenen Nebengebäude am Kaiser-Friedrich-Ufer 5-7 überlassen und dort mit der Anordnung weiterer Verwaltungsräume kombiniert werden. Mit der Angliederung einer Dienstvilla für den Direktionspräsidenten, dessen Wohnung sich bislang in dem alten Eisenbahnverwaltungsgebäude befunden hatte³⁰⁰, wurde endlich eine zeitgemäße Trennung der Wohnräume des Behördenvorstehers von den Geschäftsräumlichkeiten möglich. Für die Kölner Eisenbahndirektion, die mittlerweile die Führungsposition unter den 22 Direktionen der Staatseisenbahnverwaltung einnahm³⁰¹, standen die in exponierter Lage am Rheinufer geplanten Neubauten zugleich symbolhaft für die Überwindung der veralteten, noch auf die Zeit der Privatbahnen zurückgehenden Kölner Eisenbahnverhältnisse und der unzulänglichen Unterbringung ihrer Diensträume.

297 KStA vom 28.5.1909: Der Domblick.

298 LocA vom 23.1.1910: Das neue Eisenbahn-Direktionsgebäude; KStA vom 26.1.1910: Das neue Eisenbahn-Direktionsgebäude am Kaiser-Friedrich-Ufer.

299 Sofern nicht gesondert gekennzeichnet, beziehen sich die folgenden Ausführungen über die Errichtung des Hauptgebäudes am Kaiser-Friedrich-Ufer 3 und des benachbarten Neubaukomplexes am Kaiser-Friedrich-Ufer 5-7 auf folgende Quellen: KTbl vom 24.9.1911: Kölner Bauten; KStA vom 29. u. 30.3.1913: Das neue Eisenbahndirektions-Gebäude; LocA vom 29.3.1913: Das neue Eisenbahndirektions-Gebäude; ZdBV 33.1913, H. 95, 645-649 u. H. 99, S 685-689 (mit Grundrissen und Schnitten, auf die sich die folgenden Angaben über die innere Raumorganisation sowie die Gebäudeausmaße und -höhen beziehen); Architektur des XX. Jahrhunderts 13.1913, H. 4, S. 45 u. Tafeln 87-89; DBZ 47.1913, H. 29, S. 264; Denkmälerverzeichnis Köln-Altstadt und Deutz 1979, S. 84-85; Becker, Kr. 1996, S. 287.

300 GA.

301 ZdBV 33.1913, H. 95, S. 647.

Bei dem neuen Verwaltungsgebäude (Abb. 152) hatte neben der praktischen Bewältigung des gewaltigen Bauvolumens eine zentrale Entwurfsaufgabe darin bestanden, den Bürobau auf seiner Stromseite so repräsentativ auszugestalten, dass er der Bedeutung der Königlichen Eisenbahndirektion Köln gerecht werden konnte. Gerade diesem Gebäude wurde aufgrund seiner Ausmaße und Höhe die Bestimmung zuteil, „vom Rhein, von der Hohenzollernbrücke und vom Deutzer Ufer aus gesehen [...] einen wirkungsvollen Eindruck“ zu machen.³⁰² Zu diesem auf eine imposante Fernwirkung hin angelegten Konzept gehörte es auch, den Neubau deutlich von dem benachbarten, flachgedeckten Altbau der Eisenbahnverwaltung mit seinem horizontalen Fassadenschema abzusetzen.

Der achsensymmetrisch angelegte Verwaltungsneubau gruppierte sich um mehrere Lichthöfe und verfügte faktisch über fünf voll nutzbare Bürogeschosse, deren obere Ebene sich bereits in der Dachzone befand. Diese war im Hinblick auf eine geringere Gesamthöhe als Mansarddach ausgebildet. An den Straßenseiten erreichte das Gebäude fast die bauordnungsrechtlich zulässige Traufhöhe von 20 Metern und überragte damit den benachbarten Altbau nur unwesentlich (siehe Abb. 150 u. 151). Umso größerer Wert ist auf eine vertikale Gliederung der Fassaden gelegt worden. Sie wurde oberhalb eines rustizierten Sockels durch eine kolossale Pilasterordnung vorgenommen. Beherrschendes Moment auf der Stromseite war ein den Haupteingang aufnehmender Mittelrisalit, dem eine monumentale Säulenvorhalle aus zehn freistehenden Kolossalsäulen ionischer Ordnung vorgeordnet war.³⁰³ Die Auszeichnung der Mittelpartie setzte sich im Dachbereich fort. Oberhalb des umlaufenden Schlussgesimses erhob sich hier eine Attikazone, über der ein hohes Walmdach ansetzte, das die seitlichen Dachpartien überragte. Der auf die Flussseite konzentrierte Mehraufwand spiegelte sich auch in dem Fassadenmaterial wieder. Das Gebäude verfügte lediglich auf seiner Stromseite und an wenigen im Sichtbereich der Uferstraße gelegenen Achsen der Schmalseiten über eine Muschelkalksteinfront. Die auf barocke Formen zurückgehenden bauplastischen Gliederungselemente waren in diesen Partien extrem vergrößert und bis zur Abstraktion vereinfacht worden. Die übrigen Außenwände wurden in Edelputz mit einem reduzierten Fassadenschema ausgeführt. Die wuchtige Wirkung des Neubaus wurde unterstützt, indem auf eine Begrünung der straßenseitigen Vorfläche verzichtet wurde.

Das jenseits der Servasgasse gelegene Grundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer 5-7, auf dem der Büro- und Saaltrakt mit der Präsidentenvilla errichtet wurden, reichte im Norden bis zur Machabäerstraße, auf deren gegenüberliegender Seite sich die Villa von Engelbert Kayser erhob. Da auf der Stromseite dieses Uferabschnitts die mittels einer Allee von der eigentlichen Uferstraße geschiedene Parallelstraße der früheren Planung beibehalten worden war, trat dieser Gebäudekomplex gegenüber dem benachbarten Verwaltungsneubau zurück. Dies hat zu dem spannungsreichen Kontrast beigetragen, in den diese Nebengebäude zu dem Hauptgebäude traten (Abb. 153). Von entscheidender Bedeutung für die Dispositionen auf diesem Teil der eisenbahnfiskalischen Bauflächen war darüber hinaus die Existenz des zur Hafensbahn vermittelnden Gütergleises der Zuckerfabrik J. J. Langen & Söhne, das

302 Zitat aus der Festrede des Kölner Eisenbahndirektionspräsidenten Martini bei der Einweihungsfeier am 29. März 1913 (KStA vom 29.3.1913: Das neue Eisenbahndirektions-Gebäude).

303 Versuchsweise war im Herbst des Jahres 1909 ein maßstäbliches Holzmodell zweier Säulen an der Kostgassenfront des dort kurz zuvor fertiggestellten Wohn- und Bürogebäudes errichtet worden (LocA vom 8.9.1909: Das Eisenbahndirektionsgebäude).

das nördliche Drittel des Geländes von dem übrigen Bauterrain abtrennte. Im Unterschied zu dem früheren Villenkonzept ließ sich der Erhalt dieses Schienenanschlusses nicht mehr mit den Bauplänen der Eisenbahndirektion in Einklang bringen. Allerdings hat die Planung darauf Rücksicht genommen, den für den im Hinterland gelegenen Industriebetrieb existenziellen Gleisanschluss während der laufenden Erstellung der Hochbauten so lange wie möglich aufrechterhalten zu können.³⁰⁴ Die überbaute Fläche, die mit der Präsidentenvilla abschloss, endete deshalb im Norden unmittelbar vor dem Langen'schen Gütergleis. Jenseits des Anschlussgleises verblieb ein ausgesprochen großes, bis zur Machabäerstraße reichendes Gelände, das dem Wohnhaus des Direktionspräsidenten als Garten vorbehalten blieb (Abb. 154). Diese besondere Konstellation hat zu einer starken baulichen Konzentration im Süden des Bauterrains geführt. Von der Uferstraße nicht erkennbar, reichte der größere Bauteil des zweigeschossigen, ober- und unterirdisch mit dem Hauptbau in Verbindung stehenden Gebäudekomplexes rückwärtig bis zur Straße Am alten Ufer (siehe Abb. 147). Er nahm das gesamte Kassenwesen der Kölner Eisenbahndirektion auf. In dem der Stromseite zugewandten Teil des Obergeschosses befand sich der große Saal für die Sitzungen des Bezirkseisenbahnrats mit seinen Nebenräumen. Die unmittelbar angegliederte Dienstvilla erlaubte es dem Präsidenten, von seiner Wohnung aus die repräsentativen Räume der Direktion für eigene festliche Anlässe zu nutzen.

Kennzeichnend für den Entwurf dieses Nebenkomplexes, der in einigen Elementen wie dem Fassadenmaterial und dem Mansarddach mit dem Hauptgebäude korrespondierte, war dessen äußerst geschickte Gruppierung auf der Uferseite. Durch Vor- und Rücksprünge ist es gelungen, die Baumasse des Gebäudes, das die beachtliche Frontlänge von 72 Metern erreichte, möglichst kleinteilig aufzulösen. Die verhaltene, neoklassizistische Gliederung der Werksteinfassaden setzten es deutlich von der wuchtigen Formensprache des großen Verwaltungsgebäudes ab. Im Süden trat der Mittelteil mit dem erhöht liegenden Saal als Risalit vor die Flucht. Er durchstieß das umlaufende Kranzgesims und zitierte mit seinem die seitlichen Partien überragenden Dachabschluss motivisch das benachbarte Hauptgebäude. Den Schlusspunkt bildete die hinter die Flucht tretende Präsidentenvilla. Ihre Front gab zugunsten der Gesamtkomposition eine Eigenständigkeit vor, die die im Gebäudeinneren zum Teil fließend ineinander übergehenden Wohn- und Diensträumlichkeiten überspielte. Mit einer besonders ausgebildeten Vorfahrt präsentierte sie sich als herrschaftliches Wohnhaus. Die streng achsensymmetrisch angelegte Front wurde durch eine giebelüberkrönte Mittelachse betont, die den von Säulen flankierten, repräsentativen Eingang aufnahm. Die zum Garten weisende Seitenfront war hingegen bewegter gegliedert.

Die Baugruppe am Kaiser-Friedrich-Ufer 5-7 wurde im Sommer 1912 fertiggestellt. Schon Anfang 1909 waren einige große Bäume aus dem Umfeld des alten Verwaltungsgebäudes in das Gelände des zukünftigen Präsidentengartens im Norden des Langen'schen Gütergleises versetzt worden.³⁰⁵ Während der Gleisanschluss noch bis zum Jahre 1911 bestehen blieb, wurde die Bepflanzung des

304 Die zwischen der Kölner Eisenbahndirektion und der Zuckerfabrik getroffenen Vereinbarungen über den Zeitpunkt des Entfalls des bisherigen Überfahrtsrechtes sind nicht bekannt. Es scheint jedoch eine Regelung getroffen worden zu sein, die der Firma die Aufrechterhaltung des Gleisanschlusses bis kurz vor dem Abschluss der Bauarbeiten garantierte.

305 KStA vom 5.1.1909: Eisenbahn-Direktionsgebäude.

Gartens weiter vorangetrieben. Bereits im Sommer des Jahres 1911 berichtete der Kölner Stadtanzeiger: „In dem [...] Garten grünt und blüht alles, als ob die Anlage schon lange Jahre bestände.“³⁰⁶ Die Arbeiten an dem großen Verwaltungsneubau wurden im Frühjahr 1913 beendet. Aus diesem Anlass fand am 29. März 1913 ein feierlicher Einweihungsakt unter Anwesenheit des Ministers von Breitenbach statt. In seiner Festrede hob der amtierende Kölner Direktionspräsident noch einmal auf die Bemühungen der Bauherrin um eine sensible Einfügung der Uferbauten in das Kölner Rheinpanorama ab. Deshalb sei gerade der Hauptbau „in seinen Umrisslinien möglichst einfach gehalten, ohne besondere Giebel und Türme mit Rücksicht auf das bereits turmreiche Städtebild.“³⁰⁷ In der zweiten Hälfte 1913 wurde die mit einer Gesamtinvestitionssumme von fast viereinhalb Millionen Mark verbundene Ausbaumaßnahme mit einer gründlichen technischen Aufrüstung des alten Verwaltungsgebäudes am Kaiser-Friedrich-Ufer abgeschlossen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Aufstockung eines niedrigen Teils des Nordflügels auf die Höhe des Vorderbaus vorgenommen. Zu Beginn des folgenden Jahres wurden die letzten extern untergebrachten Dienststellen in den modernisierten Altbau verlagert.³⁰⁸

In Fachkreisen hat das Bauensemble der Königlichen Eisenbahndirektion am Kaiser-Friedrich-Ufer großen Anklang gefunden. Insbesondere der große Verwaltungsneubau ist wegen seiner Monumentalität bei gleichzeitiger Einfachheit und Zurückhaltung als gelungenes Beispiel für die qualitätssteigernden Bemühungen der staatlichen Baubehörden gewürdigt worden.³⁰⁹ Zu der positiven Rezeption haben auch die fortschreitenden Entwicklungen auf der rechten Rheinseite beigetragen, die nun eine neue und die größeren Zusammenhänge erfassende Perspektive ermöglichten. So hat insbesondere die im Jahre 1914 eröffnete Werkbundaustellung, die im Norden des alten Deutz auf einem bisher von militärischen Anlagen und Güterschienen bestimmten Areal untergebracht wurde, den Besuchern einen bislang ungewohnten Blick auf den nördlichen Teil des linksrheinischen Stadtbildes eröffnet. Aus der Fernsicht erwies sich, dass sich der große Verwaltungsneubau der Eisenbahndirektion durchaus dem Massiv des Domes unterordnete. Nicht von ungefähr ist der von dem Uferweg des Ausstellungsgeländes aus fotografierte Ausschnitt, der von der neuen Hohenzollernbrücke und der Kirche St. Kunibert gerahmt wurde, zu einem beliebten Motiv geworden, mit dem die Stadt für sich warb³¹⁰ (Abb. 155).

Erwähnt werden muss, dass die alteingesessene Zuckerraffinerie J. J. Langen & Söhne im Januar 1911 in einem Rundschreiben an ihre Kunden ihren Entschluss angekündigt hat, den Betrieb am 1. April desselben Jahres zu liquidieren. Als vorrangigen Grund gaben die Eigentümer den Entfall des Eisenbahnanschlusses an die Hafensbahn an. Dabei verhehlten sie jedoch nicht, dass auch die man-

306 KStA vom 23.7.1911: Der monumentale Bau der Eisenbahndirektion.

307 KStA vom 29.3.1913: Das neue Eisenbahndirektions-Gebäude.

308 KStA vom 18.9.1913: Das alte Eisenbahndirektionsgebäude; KStA vom 6.2.1914: Das alte Eisenbahnverwaltungsgebäude am Kaiser-Friedrich-Ufer.

309 Brückner 1913; Klapheck 1914, S. 14.

310 Siehe zum Beispiel die entsprechende Verwendung dieser Fotografie als Vorsatzblatt in der von der Stadt Köln im Jahre 1914 herausgegebenen Jubiläumsschrift über die Verfassungsgeschichte der Stadt (Neuhaus 1914).

gelnden Erweiterungsmöglichkeiten in der eng bebauten Umgebung für die Aufgabe der Fabrik mitverantwortlich seien.³¹¹ Insofern ist die im Jahre 1911 vorgenommene Schließung dieses Betriebes nicht allein als Folge der eisenbahnfiskalischen Baumaßnahmen am Kaiser-Friedrich-Ufer zu werten. Vielmehr steht sie auch für die zunehmend ungünstiger werdenden altstädtischen Standortbedingungen für Industrieanlagen mit entsprechenden Expansionsbedürfnissen. Mit dem Abbruch der Zuckerfabrik entfiel der Betrieb, der im Jahre 1885 zusammen mit der benachbarten Warenkreditanstalt ursächlich für die Entscheidung verantwortlich gewesen war, das altstädtische Ufer bis zur Machabäerstraße im Norden mit einer Hafensbahn auszustatten.³¹² Die Entfernung des querenden Gütergleises der Firma J. J. Langen & Söhne hat zugleich einen entscheidenden Störfaktor für den Verkehr der Rheinuferstraße beseitigt. Im Jahre 1912 erfolgte auch der Abriss des Elevators an der Trankgassenwerft.³¹³ Damit verschwanden die letzten Spuren der früher am nördlichen Altstadtufer bestimmenden Wirtschaftsinteressen.

Auf dem zwischen der Straße Am alten Ufer und der rückwärtigen Johannisstraße gelegenen Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik wurde innerhalb kürzester Frist ein großer Neubau errichtet. Im Jahre 1913 wurde das nach Entwürfen des Kölner Architekten Carl Moritz errichtete „Gewerbehause“, das kleinen und mittleren Betrieben modern ausgestattete Firmenräumlichkeiten zur Verfügung stellte, vollendet.³¹⁴ Bedingt durch den vorgelagerten Garten des Eisenbahndirektionspräsidenten ist dieser Neubau maßgeblich in die Wirkung der Rheinfront einbezogen worden (siehe Abb. 154). Es war den besonderen Lagebedingungen geschuldet, dass das hohe Dach des Gewerbehauses die sorgfältig komponierte Dachlandschaft der niedrigen Baugruppe der Eisenbahndirektion am Ufer überschnitten hat (siehe Abb. 151).

5.4.4 Das letzte freie Grundstück am Kaiser-Friedrich-Ufer und der Neubau der Rheinischen AG für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation

In dem nördlichsten altstädtischen Baublock am Kaiser-Friedrich-Ufer, an der früheren Thürmchengasse, lag im Anschluss an einige aus dem mittleren 19. Jahrhundert stammenden Wohnbauten viele Jahre lang ein großes, unbebautes Grundstück, dessen Front sich über zwei Drittel der Blocklänge erstreckte. Erst unmittelbar vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs sind auf dem Gelände die Vorbereitungen für eine Neubaumaßnahme getroffen worden. Bis in das späte 19. Jahrhundert hatte sich hier im Hinterland einer älteren Mantelbebauung die Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei befunden.³¹⁵

311 KStA vom 4.1.1911: Stilllegung eines alten Kölner Werkes.

312 Siehe Kap. 3.1.7.

313 Nachdem das Mühlenunternehmen Heinrich Auer seinen Betrieb im Sommer 1909 in den neuen Industriehafen in Deutz verlagert hatte, war der Elevator im Jahre 1910 von der „Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft“ übernommen worden. Er wurde jedoch kaum genutzt. Im Frühjahr 1912 wurde die Anlage niedergelegt (St.V. vom 7.4.1910: Ueberlassung des Elevatorturmes; St.V. vom 18.4.1912: Niederlegung des Elevatorturms am Trankgassenwerft; KStA vom 15.5.1912: Der Elevatorurm am Trankgassenwerft).

314 KStA vom 7.9.1911: Handwerkshaus; Die Bauwelt 2.1911, H. 104, S. 13; LocA vom 30.7.1912: Ein Gewerbehause in Köln; KTbl vom 8.2.1913: Das Gewerbehause.

315 Siehe Kap. 2.1.

Die früher von der Stadt im Hinblick auf die bevorstehenden Uferveränderungen vorgenommenen Dispositionen seien an dieser Stelle noch einmal kurz aufgezählt. Im Jahre 1889 war für die sich der Brauerei auf der Uferseite vorlagernden Kleinstgrundstücke das zukünftige Zurücktreten der straßenseitigen Baufluchten um einige Meter festgesetzt worden.³¹⁶ Im Falle eines Abrisses der Aufbauten hätten diese Grundstücke allerdings nicht mehr selbstständig, sondern nur unter der Verwendung des rückwärtigen Brauereigeländes neu bebaut werden können. Es bleibt offen, ob die Stadt damals tatsächlich mit einer baldigen Aufgabe des Brauereistandes gerechnet hat. Vieles deutet darauf hin, dass es sich hier eher um eine der zeitgenössischen Fluchtlinienplanungen gehandelt hatte, die den Altbaubestand schematisch und ohne Rücksicht auf eine Wiederbebaubarkeit der Grundstücke erfassten. Als die Bauverwaltung um die Mitte der 1890er die konkrete Planung für das nördliche Drittel des Altstadtufer vornahm, war sie offensichtlich um eine realistische Einschätzung der Gesamtsituation bemüht und ging nun von dem weiteren Fortbestehen der Brauerei sowie der sie am Rande umgebenden Altbauten aus. Nur so lässt sich erklären, dass die Stadt damals trotz ihrer ambitionierten Ziele, das nördliche Altstadtufer mit einer Villenbebauung aufzufüllen, in diesem Bereich auf die Festsetzung von Vorgärten an der Uferfront verzichtet hat³¹⁷ (siehe Abb. 55).

Die Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei hatte allerdings schon einige Jahre früher damit begonnen, kleinere vorgelagerte Liegenschaften an der alten Thürmchengasse und am Thürmchenswall anzukaufen.³¹⁸ Dies lässt darauf schließen, dass sie schon damals über eine Aufgabe ihres altstädtischen Traditionsstandortes nachgedacht haben könnte, ohne die Stadt darüber in Kenntnis zu setzen. Die Motive einer Neuausrichtung der Firmenpolitik sind zwar nicht überliefert. Jedoch sind derartige Überlegungen wohl in den Zusammenhang mit der zeitgenössischen Entwicklung zu bringen, untergärtige Brauereien auf großen Geländen außerhalb der Kölner Altstadt anzusiedeln und dort mit neuester Produktionstechnik auszustatten.³¹⁹ Solch modernen Anforderungen konnte der alte Standort an der Thürmchengasse wohl nicht mehr gerecht werden. Offensichtlich drohte auch der Wettbewerbsvorteil, der jahrelang durch die Auslagerung eines Teils der Produktion in den Eifeler Ort Niedermendig mit seinen natürlichen Felsenkellern gegeben war, zu entfallen, nachdem die jüngeren Kölner Brauereibetriebe mittlerweile durchweg über künstliche Kühlsysteme verfügten.³²⁰ Und nicht zuletzt scheint die Aussicht, das um seine Umgebungsgrundstücke ergänzte Firmengelände am Kölner Rheinufer in Zukunft höherwertig vermarkten zu können, eine erhebliche Rolle gespielt zu haben.

Im Jahre 1896 ging die Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei in der seit 1872 im Kölner Vorort Ehrenfeld gelegenen Adler-Brauerei auf. Letztere wurde in diesem Zuge selbst in eine Aktien-Gesellschaft umgewandelt. Der am altstädtischen Rheinufer gelegene Grundbesitz der Köln-Niedermendiger Ak-

316 Siehe Kap. 3.3.1.

317 Siehe Kap. 3.4.2. Von einer Aufhebung der früher festgesetzten, hinter die Straße zurücktretenden Fluchtlinie wurde allerdings abgesehen (siehe deren nachrichtliche Übernahme in den Fluchtlinienplan Nr. 592).

318 Das Kölner Adressbuch von 1892 nennt die Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei erstmals als Eigentümerin der Grundstücke Thürmchengasse 11 und 13 und der beiden kleinen Grundstücke Thürmchenswall 104 und 106, die sich zwischen den bereits seit längerem zum Firmengelände gehörigen Grundstücken Nr. 98-102 und Nr. 108 befanden (GA).

319 Klersch 1946, S. 25.

320 Zur Einführung der Eismaschinen und der dadurch abnehmenden Bedeutung Niedermendigs siehe: Klersch 1946, S. 23.

tien-Brauerei ging zum Teil direkt in den Besitz der Adler-Brauerei AG über. Im nächsten Jahr wurden das Gelände um die noch fehlenden Kleingrundstücke am Blockrand arrondiert.³²¹ Es ist davon auszugehen, dass die Ehrenfelder Adler-Brauerei AG auch in den folgenden Jahren die Eigentümerin des Geländes geblieben ist und in dieser Rolle ihre ganz eigenen Verwertungsinteressen verfolgt hat.³²² Im Frühjahr 1898 erfolgte der Abbruch sämtlicher Aufbauten an der Thürmchengasse, am Thürmchenswall und in deren Hinterland.³²³

Aus städtischer Sicht eröffneten die überraschenden Veränderungen endlich die Möglichkeit, auch dieses große Areal mit einer Frontlänge von 86 Meter in die erwünschte Villenentwicklung am Kaiser-Friedrich-Ufer einzubeziehen. Die Stadt ist sofort aktiv geworden. Im Jahre 1898 wurden vorsorglich entlang der Flussfront des frei gewordenen Baugrundstücks fünf Meter tiefe Vorgärten festgesetzt³²⁴ (siehe Abb. 53). Aus der im selben Jahr vorgenommenen Neuzuteilung der Hausnummern an der früheren Thürmchengasse 5 bis 19 (Kaiser-Friedrich-Ufer Nr. 49 bis 61) ist ersichtlich, dass auf dem im Norden jetzt bis zum Thürmchenswall reichenden Gelände die Entstehung von sieben Baugrundstücken in geschlossener Bauweise mit einer durchschnittlichen Frontbreite von zwölf Metern veranschlagt worden ist.³²⁵ Auch bei der schon erwähnten, im Jahre 1898 in Erwägung gezogene Erhebung von Straßenanliegerbeiträgen an der alten Kuniberts- und Thürmchengasse hat die Stadt eine entsprechende Wertsteigerung dieses großen Baugeländes angesetzt.³²⁶

Die weitere Entwicklung belegt allerdings, wie gering die städtischen Möglichkeiten zur Steuerung des Baugeschehens auf privaten Grundstücken waren. Denn die Grundstückseigentümerin hatte offensichtlich keine Eile bei der Vermarktung des Areals. Vielmehr scheint sie auf eine Gelegenheit gewartet zu haben, um die attraktive und mit einem Flächeninhalt von circa 4.800 Quadratmetern für altstädtische Verhältnisse ungewöhnlich große Liegenschaft en bloc und mit größerem Gewinn veräußern zu

321 In der umfangreichen Literatur über die Entwicklung des Kölner Brauwesens, auf die hier im Einzelnen nicht näher eingegangen wird, gibt es etliche Angaben über das Ende der Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei, die nicht zutreffen. Hans Trinius gehört zu den wenige Autoren, die einen Übergang an die Ehrenfelder Adler-Brauerei anführen (Trinius 1924, 28). Dies wird durch die firmen- und grundstücksbezogenen Informationen in den zeitgenössischen Adressbüchern bestätigt. Demnach wechselte der vormalige Direktor der Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei im Jahr 1896 in gleicher Funktion zur Adler-Brauerei AG. Im Jahr 1897 verzeichnete das Kölner Adressbuch die Ehrenfelder Adler-Brauerei anstelle der Köln-Niedermendiger Aktien-Brauerei als neue Eigentümerin sämtlicher Grundstücke am Thürmchenswall sowie derjenigen an der Thürmchengasse 5, 11 und 13. Die Aufbauten auf den Grundstücken an der Thürmchengasse 5 bis 19 und am Thürmchenwall 102 bis 108 wurden im Jahre 1898 als 'niedergelegt' angeführt (GA).

322 Da die Adressbücher bei unbebauten Grundstücken keine Eigentümer anführten, sind die Besitzverhältnisse nach der Jahrhundertwende nicht mehr eindeutig zu klären.

323 GA; KölnZ vom 13.3.1898: Köln am Rhein.

324 St.V. vom 22.12.1898: Fluchtlinienplan für die Thürmchengasse zwischen Thürmchenswall und Dagobertstraße; siehe die Änderung des Fluchtlinienplans Nr. 592 (ohne Angabe des Feststellungsdatums).

325 Zu den Hausnummern siehe die Angaben in den Adressbüchern (GA). Die bestehenden Häuser an der südlichen Thürmchengasse 1B bis 3 erhielten damals die neuen Hausnummern Kaiser-Friedrich-Ufer 41 bis 47. Die durchschnittliche Breite der Neubaugrundstücke lässt sich aus der Katasterunterlage des Fluchtlinienplans Nr. 592 ermitteln.

326 Siehe Kap. 4.3. In dem im Sommer 1898 erstellten Gutachten wurde das Gesamtgelände Thürmchengasse 5 bis 19 und Thürmchenswall 98 bis 108 mit einem entsprechend hohen Anliegerbeitrag veranschlagt (LocA vom 5.6.1898: Die Platzanlage an der Cuniberts- und Thürmchengasse).

können, als es der Einzelverkauf für Wohnungszwecke versprach.³²⁷ In der Folge blieb das abgeräumte Grundstück inmitten der am nördlichen Kaiser-Friedrich-Ufer inzwischen entstandenen Neubauten als Brachfläche liegen.

Die Erwartungen schienen sich im Jahre 1909 zu bestätigen.³²⁸ Wie die Tagespresse damals berichtete, hatte sich eine eigens gegründete „Sporthallen-Aktien-Gesellschaft“ das Areal gesichert, um hier ein großes Sporthallen- und Veranstaltungsgebäude zu errichten. Die Rede war von einem Grundstückspreis in der Höhe von einer Million Mark, woraus sich der ansehnliche Quadratmeterpreis von 210 Mark errechnen lässt. Laut Aussage der Presse stand Interessenten noch die Möglichkeit offen, die Zeichnung von Aktien vorzunehmen. Den Beschreibungen dieses nicht im Bild überlieferten Projektes zufolge sollte das Zentrum eine Multifunktionshalle bilden, deren Dimensionen die Kapazitäten der wenigen damaligen Kölner Versammlungssäle erheblich überstiegen hätten. Bei Sportereignissen mit einer künstlichen Eisbahn oder einer Rollschuhbahn ausgestattet, sollten die Hallenränge 1.200 Zuschauern Platz bieten. Bei Konzerten, Bällen, Ausstellungen oder Versammlungen hätte die Halle unter Hinzunahme der Mittelfläche 4.000 Personen aufnehmen können. Des Weiteren waren auf der Rheinseite, wo Terrassen den prachtvollen Blick auf den Strom freigeben sollten, Café- und Restaurationsräume für 1.400 Gäste vorgesehen. Die Entwürfe einschließlich einer Baukosten- und Rentabilitätsermittlung für das Unternehmen, das eine Gesamtinvestitionssumme von 2,5 Millionen Mark umfassen sollte, hatte der Kölner Architekt und Stadtverordnete Carl Moritz geliefert.³²⁹ Die Reaktionen der Öffentlichkeit fielen allerdings sehr unterschiedlich aus. Die Befürworter sahen in dem Projekt, das sich bereits drei Jahre früher als das Hotel- und Börsenprojekt in der Nähe des Doms und der Hohenzollernbrücke³³⁰ mit der in Köln diskutierten Festhallenfrage auseinandersetzte, endlich eine privat finanzierte Lösung zur Abhilfe dieses Defizits. Kritische Stimmen zweifelten jedoch von vornherein die solide wirtschaftliche Basis dieses Großprojektes an. In der Tat scheint die mangelnde Kapitaldeckung dafür verantwortlich gewesen zu sein, dass das Unternehmen nicht über die Konzeptphase hinausge-
langt ist.

Einige Jahre später richtete sich das Interesse der „Rheinischen Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation“ auf das Grundstück.³³¹ Die 1908 gegründete Gesellschaft stand in der noch jungen Tradition der rheinischen Braunkohlenindustrie, durch Zusammenschlüsse den Absatz

327 Einschränkung ist allerdings anzumerken, dass nicht bekannt ist, ob es Versuche gegeben hat, das Gelände auf dem privaten Grundstücksmarkt für Wohnungszwecke zu veräußern.

328 Soweit nicht gesondert gekennzeichnet, beziehen sich die folgenden Angaben auf: KStA vom 28.8.1909: Eis- und Sporthallen in Köln; KStA vom 20.11.1909: Sporthallen-Aktiengesellschaft in Köln; LocA vom 29.11.1909: Stimmen aus dem Leserkreis: Die neue Sporthalle am Kaiser-Friedrich-Ufer.

329 Ob Carl Moritz, der sich im Laufe seiner Tätigkeit als Privatarchitekt auch mit finanziellen Beteiligungen in zahlreiche Firmen und Gesellschaften einbrachte (Hagspiel 1998, S. 59), über die Entwurfstätigkeit hinaus wirtschaftlich an dem Unternehmen beteiligt war, ist in den Quellen nicht angegeben worden.

330 Siehe Kap. 5.3.3.

331 Die folgenden Angaben beziehen sich, sofern nicht gesondert gekennzeichnet, auf folgende Quellen: KStA vom 4.7., 11.9. u. 8.10.1914 sowie vom 10.2., 13. u. 25.3.1915: Thürmchenswall; Die Bauwelt 5.1914, H. 26, S. 15 (Wettbewerbe); Bau-Rundschau 5.1914, H. 26, S. 247 (Wettbewerbe); Denkmälerverzeichnis Köln-Altstadt und Deutz 1979, S. 84-85; Schillig 1994, S. 61-63 u. 247-249; Buschmann 2008, S. 66-68, 134 u. 411-418.

der Brikettfabrikation in einem Kartell zu fördern. Seit ihrer Gründung hatte die Aktiengesellschaft, die innerhalb von wenigen Jahren zu einem der führenden Unternehmen der Branche avancierte, ihren Sitz in einem ursprünglich als Wohnhaus errichteten Gebäude in der westlichen Kölner Neustadt. Wachsender Raumanspruch veranlasste sie nun zu dem Neubau eines eigenen Verwaltungsgebäudes. Der prominente Bauplatz am Rhein schien dem Bedürfnis nach Repräsentation zu entsprechen, zumal sich das nördliche Altstadtufer durch die Neubauten der Kölner Eisenbahndirektion mittlerweile auch als Standort für anspruchsvolle Verwaltungssitze zu etablieren begonnen hatte.³³² Zudem bot das Areal, das in einem ersten Bauabschnitt nur zum Teil bebaut werden sollte, über den akuten Raumbedarf hinaus Erweiterungspotenziale.

Die Gesellschaft war bereits intensiv planerisch tätig geworden, bevor das Gelände am 5. Juni 1914 per Kaufvertrag endgültig in ihren Besitz überging. Die Planung des Neubaus, der sich als Vierflügelanlage auf annähernd quadratischem Grundriss um einen großen Lichthof gruppierte, erfolgte durch den hauseigenen Architekten der Bauherrin. Er legte die Platzierung auf dem nördlichen Teil des Grundstücks mit Fronten am Kaiser-Friedrich-Ufer und am Thürmchenswall (siehe Abb. 133), die Zahl der Geschosse, die detaillierte Grundrisseinteilung sowie die Lage des Eingangs in der Mitte des zum Rhein gewandten Haupttraktes fest. Einer gängigen Praxis folgend, wurde auf dieser Grundlage im Mai 1914 ein Fassadenwettbewerb ausgelobt. Dieser blieb auf ausgewählte Kölner Architekten beschränkt. Die Vorstellungen über die äußere Erscheinung des Gebäudes wurden im Auslobungstext präzise formuliert. Die Fassaden sollten im Barockstil unter „Verwendung holländischer Klinker“ und Kalksteinmaterials sowie unter „Ablehnung sämtlicher sogenannter moderner Motive“ gehalten sein.³³³ Mit diesen Vorgaben scheint sich die Gesellschaft gezielt an ersten, in Köln soeben realisierten Beispielen für die Verwendung von Klinker mit kontrastierenden Werksteingliederungen als Fassadenmaterial für Verwaltungsbauten, die der Wiedereinführung der traditionellen niederrheinischen Bauart den Weg ebneten sollten, orientiert zu haben.³³⁴

Den ersten Preis errang der Kölner Architekt Heinrich Müller-Erkelenz. Eine der drei von ihm eingereichten Entwurfsvarianten (Abb. 156), die wohl die Grundlage für die später überarbeitete Ausführungsfassung bildete, band die beachtliche Baumasse des auf den Straßenseiten über fünf Vollgeschosse verfügenden Verwaltungsgebäudes in ein Fassadenkonzept, das die beachtliche Höhenentwicklung durch prägnante, umlaufende Horizontalgliederungen zu überspielen suchte. Das optisch bis zur Brüstung des folgenden Stockwerks erweiterte und dort durch ein Gesims abgeschlossene Erdgeschoss erhielt den Charakter eines Sockelgeschosses, dem eingetiefte Rundbogenfenster zusätzliche

332 Siehe Kap. 5.4.3.

333 Zitiert nach Buschmann 2008, S. 411.

334 Zum Beispiel hatte der Architekt Hermann Pflaume für den nach seinen Plänen 1913 in der Gertrudenstraße 24-28, Ecke Wolfstraße für die Kölnische Rückversicherungs-Gesellschaft fertiggestellten Erweiterungsbau des Stammhauses an der Breite Straße holländische Handstrichziegel mit hellen Werksteingliederungen gewählt. Das Fassadenkonzept zeigte Anklänge an den Barock. Der Neubau wurde in Bezug auf sein Fassadenmaterial als ungewöhnlich für Köln bezeichnet, stieß jedoch auf äußerst positive Resonanz (KStA vom 28.1.1913: Zur Wiedereinführung des Backsteinbaues; DBZ 47.1913, H. 96, S. 870-871; Klapheck 1914, S. 33 u. Abb. S. 33-35).

Schwere verliehen. Die schlichte, lediglich durch die Werksteinrahmung der hochrechteckigen Fenster gegliederte Wand der drei darüber aufgehenden Büroetagen wurde von einem gewaltigen Sims begrenzt. Damit erhielt das vierte, leicht zurücktretende Obergeschoss die Wirkung einer Attikazone. Der zur Flussseite weisende Haupttrakt sollte von einem hohen, sich über drei Dachebenen entwickelnden Walmdach abgeschlossen und durch einen breiten Mittelrisalit betont werden. Darüber war ein volutengeschmückter Frontgiebel mit gesprengtem Abschluss vorgesehen. Das in der Mittelachse gelegene, barockisierende Hauptportal wurde von Säulen und Stützen flankiert, die einen Balkon mit schmiedeeisernem Brüstungsgitter trugen. Die Entwurfszeichnung deutete bereits eine spätere Erweiterung des Gebäudes an, die auf der Rheinseite gegenüber dem Haupttrakt zurücktreten sollte. Ähnlich wie bei den Direktionsgebäuden der Eisenbahn schlug der Architekt zugunsten der monumentalen Wirkung den Verzicht auf die Begrünung der mit einer niedrigen Werksteinmauer einzufriedenden Vorgartenzone vor.

Die Ausschachtungsarbeiten begannen im Juli 1914, wurden danach jedoch kriegsbedingt mehrmals unterbrochen und schließlich im Jahre 1915 eingestellt. Nach ihrer Wiederaufnahme im Jahre 1919 überarbeitete Müller-Erkelenz den Fassadenentwurf noch einmal. Die vor dem Krieg entwickelte Grunddisposition wurde zwar beibehalten, allerdings kam in einer stärkeren Prononcierung der Simse sowie der Giebel- und Portalzone eine mittlerweile geänderten Architekturauffassung zum Ausdruck. Das Gebäude wurde im Jahre 1922 fertiggestellt und unter der Adresse Kaiser-Friedrich-Ufer 55-61 geführt (Abb. 157). Die für eine spätere Erweiterung vorgesehene Grundstücksfläche im Süden des Neubaus wurde als Garten angelegt und blieb in der Folge unbebaut.

Mit diesem entwicklungsgeschichtlich noch der Vorkriegsphase angehörenden und lediglich in seiner Ausführung verzögerten Verwaltungsneubau kam die äußerst dynamische Bauentwicklung am altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer zum Abschluss. Obwohl das Gebäude bauordnungsrechtlich zulässig war, sprengte es den Maßstab der in seiner unmittelbaren Umgebung errichteten Wohnungsbauten. So ist dieser letzte Neubau zugleich Zeuge für die von der vormaligen Grundstückseigentümerin verfolgten Vermarktungsziele geworden, durch die eine aus dem Kontext gelöste Verwendung und Bebauung des Grundstücks vorgezeichnet war. Kennzeichnend für die isolierte Stellung des Neubaus ist, dass er schon kurz nach seiner Fertigstellung als „anmaßender Punkt im Stadtbild“³³⁵ bezeichnet worden ist. Auch in einem im Jahre 1927 publizierten Rückblick auf die jüngere Tätigkeit der Kölner Privatarchitekten kam die Kritik an der mangelnden Einfügung des Gebäudes zum Ausdruck: „Weniger glücklich ist die Lösung beim Hause der Rhein. A.-G. für Braunkohlenbergbau von Müller-Erkelenz. Die Architektur ist an sich ohne Tadel im Aufbau und in der harmonischen Abstimmung der Einzelheiten. Städtebaulich aber ist anfechtbar, daß das Gebäude sich nicht in den Horizontalismus der Uferbebauung einfügt, wie ihn die Stadtkrone als freiwillige Unterordnung fordern kann.“³³⁶

335 KStA vom 25.8.1923: Städtische Nachrichten: Warum in Köln so viel verloren geht.

336 Lampmann 1927, S. 170; vgl. Schillig 1994, S. 63.

5.5 Die städtische Straßenbrücke anstelle der Schiffbrücke und die Überlegungen zur baulichen Fassung der altstädtischen Brückenrampe

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Leystapels und seines Hinterlandes sind die Schwierigkeiten geschildert worden, die mit der Trassenfestlegung für eine neue Straßenbrücke verbunden waren, durch die die alte Schiffbrücke ersetzt werden sollte.³³⁷ Nach dem Zustandekommen des 1904 zwischen der Stadt und der Staatseisenbahnverwaltung abgeschlossenen Vertrags über die Umgestaltung der Deutzer Eisenbahnanlagen hatte das städtische Brückenprojekt einen mehrjährigen Genehmigungsprozess durchlaufen. Ende des Jahres 1907 lag die Zustimmung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Regierungen der Rheinuferstaaten sowie der zuständigen Ministerien vor.³³⁸ Damit waren die strombautechnischen Voraussetzungen für die neue Brücke, deren Lage gegenüber der alten Schiffbrücke leicht verschoben werden sollte, geklärt. Die Entscheidung über den eigentlichen Brückentypus stand dagegen noch aus.

Die langwierige und der Kenntnis der Öffentlichkeit entzogene Einholung der Genehmigungen hat dazu geführt, dass die Stadt während dieser Jahre mehrmals der `Geheimnistuerei` bezichtigt wurde. So wünschten die Mitglieder des Architekten- und Ingenieur-Vereins für Niederrhein und Westfalen bereits Anfang des Jahres 1905, von der Verwaltung besser über den Stand der städtischen Brückenangelegenheit informiert zu werden. Mittlerweile waren die Pläne der Staatlichen Eisenbahn zur Erweiterung der Dombrücke und zum Bau einer neuen Rheinüberquerung im Süden der Stadt bekannt geworden.³³⁹ Daher richteten sich die Forderungen des Fachvereins auch darauf, stärker in die staatlichen Brückenprojekte für Köln eingebunden zu werden.³⁴⁰ Im Laufe des Jahres 1907 stieg die Ungeduld.³⁴¹ Das Klima hatte sich verschärft, nachdem der Kölner Local-Anzeiger Anfang 1907 über die Umorientierung der Pläne für die alte Dombrücke, die nun durch einen Neubau ersetzt werden sollte, berichtet hatte. Der Artikel hatte durchblicken lassen, dass die Entscheidungen für die Ausführung des Projekts bereits gefällt seien und hierzu eine von Minister von Breidenbach im Berliner Abgeordnetenhaus vorgebrachte Äußerung zitiert: „Es werde Wert darauf gelegt, die Brücke, wenn auch einfach, so doch ästhetisch befriedigend und der Umgebung würdig herzustellen; wofür auch die Wahl des Bau-meisters [Franz Schwechten, A.d.V.] bürge. Es müsse ein nichtgotischer Stil gewählt werden, um nicht mit dem herrlichen Dome in Konkurrenz treten zu müssen.“³⁴²

Die in Berlin getroffene Entscheidung zugunsten einer von monumentalen Aufbauten bestimmten Bogenbrücke (siehe Abb. 123 u. 126), die das Kölner Uferbild in Domnähe entscheidend beeinflussen würde, rief in Köln sowohl ästhetische als auch verfahrenstechnische Bedenken hervor. Auch hier

337 Siehe Kap. 5.2.

338 Bauer, W. 1915b, S. 504.

339 Zu den damaligen Umstrukturierungsplänen der Staatlichen Eisenbahn vgl. Kap. 5.4.3.

340 Mitteilungen des AIV NW 1905, 9.1.1905.

341 Mitteilungen des AIV NW 1907, 25.3.07 u. 21.10.1907.

342 LocA vom 27.2.1907: Umgestaltung der Bahnanlagen und neuen Rheinbrücke bei Köln. Siehe zu den seit dem Jahre 1905 von Franz Schwechten im staatlichen Auftrag entwickelten Entwürfen für die Erweiterung beziehungsweise für den Neubau der Dombrücke: Hammer 1997, S. 35-41.

boten die Monatsversammlungen des Architekten- und Ingenieurvereins ein Forum für die Kritik, wobei nun auch die dem Verein angehörigen Mitglieder der Kölner Bauverwaltung das Wort ergriffen. So bemerkte Friedrich Carl Heimann im November 1907, „dass die jetzige Form der Brücke in ihrer ruhigen Linienführung noch viele vermischen würden. Die Verbindung der romanischen Formen mit der modernen Eisenkonstruktion entspreche nicht unsern Anschauungen. Es sei zu bedauern, dass wir erst jetzt, wo die Pläne im Grossen und Ganzen feststünden, etwas Näheres darüber erführen.“³⁴³ Auch Carl Rehorst, der dem Verein unmittelbar nach seinem Wechsel nach Köln beigetreten war, bedauerte hier vor seinen Fachkollegen, „dass die Stadt auch erst in den letzten Stadien von den staatlichen Plänen Kenntnis erhalten habe. Eine Konkurrenz wäre das beste gewesen.“³⁴⁴ Er kündigte an, dass die Stadt für ihr eigenes Brückenprojekt einen öffentlichen Wettbewerb ausloben werde.

Mit einem solchen Vorgehen schloss sich die Stadt Köln der gängigen Praxis an, für diese große technische Bauaufgabe im Rahmen eines Konkurrenzverfahrens eine möglichst breite Auswahl an Lösungsvorschlägen von spezialisierten Brückenbauunternehmen einzuholen.³⁴⁵ In der Regel wurde von den Wettbewerbsteilnehmern gefordert, zusammen mit dem Entwurf ein verbindliches Kostenangebot für die Ausführung des Brückenbauwerkes vorzulegen. Um zwischen der Präsentation der Angebote und dem Zeitpunkt der Bauausführung keine unvorhersehbaren Kostensteigerungen zu riskieren, musste in Köln die Auslobung des Wettbewerbs zeitlich mit dem voraussichtlichen Baubeginn der Brücke koordiniert werden. Wegen der Abhängigkeit des Brückenprojektes von der Übergabe des Deutzer Eisenbahnstranges, die unverbindlich für das Jahr 1912 vorausgesagt worden war, nahm die Kölner Bauverwaltung das Jahr 1910 als Termin für die Durchführung des Wettbewerbes in Aussicht.³⁴⁶

Die kritische Auseinandersetzung mit den staatlichen Neubauplänen für die Dombrücke hat in Köln bereits im Jahre 1908 die Auffassung heranreifen lassen, für die anstelle der Schiffbrücke geplante städtische Straßenbrücke eine moderne Konzeption zu wählen. Unabhängig von der Frage, ob dabei das System einer Hänge- oder einer Bogenbrücke zu wählen sei, hat Carl Rehorst damals signalisiert, es solle sich um ein bedeutendes Werk der Ingenieurkunst handeln, „das voraussichtlich nicht in ähnlicher Weise wie die Dombrücke durch den Aufbau von großen Architekturteilen, Portalbauten, Türmen usw. verbrämt wird.“³⁴⁷ Eine solche im Rahmen des damaligen deutschen Großbrückenbaus ungewöhnlich innovative Lösung³⁴⁸ war zum einen der zentralen Lage der Brücke und den dadurch bedingten Rücksichten auf das Stadtbild geschuldet. Gleichzeitig stand ein modernes Brückenkonzept für die grundlegenden verkehrsinfrastrukturellen Erneuerungen, die man sich von der lange vermissten festen Brückenverbindung erhoffte. Und nicht zuletzt sollte die Brücke das entscheidende Binde-

343 Mitteilungen des AIV NW 1907, 18.11.1907.

344 Ebenda.

345 Siehe die Aufzählung zahlreicher Beispiele bei: Hammer 1997, S. 117-144.

346 Diese zeitlichen Abhängigkeiten erläuterte der Beigeordnete Julius Zschirnt angesichts der nicht abreißen den Fragen nach dem Zeitpunkt der Durchführung des Wettbewerbs und dem Baubeginn der Brücke den Kölner Stadtverordneten in: St.V. vom 7.4.1909: Antrag Froitzheim-Wiethoff betreffend den Bau der Rheinbrücke.

347 St.V. vom 22.10.1908: Fluchtlinienplan betreffend den Straßendurchbruch vom Heumarkt zum Rhein.

348 Auch in dieser Beziehung wird auf die von Lothar Hammer angeführten Beispiele verwiesen: Hammer 1997, S. 117-144.

glied innerhalb eines großen, das Kölner Stadtgebiet zukünftig auf beiden Rheinseiten in Ost-West-Richtung passierenden Straßenzuges bilden. In der Altstadt wurden die Arbeiten an dem dazu notwendigen Durchbruch der „Gürzenichstraße“ auf der Westseite des Heumarktes mittlerweile unter Hochdruck vorangetrieben.³⁴⁹ Auf der Deutzer Seite ermöglichten die Neuordnung der dortigen Eisenbahnverhältnisse und die bereits in Gang gekommene Entfestigung³⁵⁰ die Durchführung eines geraden, von Restriktionen befreiten Straßenzuges im Verlauf der Brückenachse und der Freiheitstraße. Nicht von ungefähr wurde die im Werden begriffene, beide Rheinseiten vereinigende Ost-West-Achse in Köln seit dem Jahre 1908 erwartungsvoll mit dem Begriff der zukünftigen „Schlagader Groß-Kölns“ belegt.³⁵¹

Die Herstellung der auf beiden Uferseiten erforderlichen Rampen nahm innerhalb der geplanten Brückenbaumaßnahme eine besondere Stellung ein. Die Rampenstraßen sollten sowohl auf der linken als auch auf der rechten Rheinseite mehr oder weniger stark in dicht bebautes Terrain eingreifen. Dies bedingte den rechtzeitigen Ankauf der Liegenschaften. Gleichzeitig war absehbar, dass die Ausgaben für den Grunderwerb einen beachtlichen Teil der Gesamtkosten bilden würden.³⁵² Daher spielten bei den Erwägungen über die Verwertung und die Wiederbebauung der von den Rampenstraßen durchtrennten Areale auch wirtschaftliche Aspekte eine Rolle. Und schließlich kristallisierte sich mit den konkreter werdenden Vorstellungen von einer Brücke, die selbst ohne die portalartige Inszenierung ihrer Einleitung in den links- und rechtsrheinischen Stadtkörper auskommen sollte, die Aufgabe heraus, der Bebauung der Rampenstraßen eine stärkere architektonische Gewichtung zu verleihen und die Funktion der eigentlichen Brückenköpfe zu übertragen. Es war beabsichtigt, die Lösung dieser komplexen und neuartigen Bauaufgabe, der auf beiden Rheinseiten unterschiedliche Voraussetzungen zugrunde lagen, zum Gegenstand des bevorstehenden Brückenwettbewerbs zu machen.³⁵³

Die Lage der Rampentrassen war bereits im Rahmen des genehmigten Brückenprojektes festgelegt worden.³⁵⁴ Auf der linken Uferseite sollte die sich zum Heumarkt absenkende Brückenrampe den nach dem Markthallenbau verbliebenen Teil des alten Rheinviertels zwischen dem Sassenhof im Süden und der Friedrich-Wilhelm-Straße im Norden (siehe Abb. 91) mittig durchstoßen. Soweit es sich nachvollziehen lässt, hat die Stadt hier bereits um die Jahre 1906 und 1907 mit dem Erwerb erster Liegenschaften begonnen.³⁵⁵ Die Ankäufe haben sich zunächst auf einige mit Flächenanteilen in die eigentli-

349 Siehe Kap. 5.2. Vgl. Sardemann 1993.

350 Siehe Kap. 5.2. Am 1. April 1907 war mit dem Abriss der ersten Festungswerke auf der Deutzer Seite begonnen worden (LocA vom 4.10.1908: Die Entfestigung von Deutz).

351 Siehe unter anderem: St.V. vom 4.6.1908: Vorentwurf für das Verwaltungsgebäude an der Sandbahn; KTbl vom 16.5.1912: Neues im alten Köln.

352 Dieser durch den Grunderwerb auf beiden Uferseiten bedingte Kostenfaktor war bereits bei den ersten Überlegungen über die Finanzierung des städtischen Brückenprojektes zur Sprache gekommen (St.V. vom 3. u. 4. 2.1905: Etatsberatung).

353 St.V. vom 22.10.1908: Fluchtlinienplan betreffend den Straßendurchbruch vom Heumarkt zum Rhein.

354 Siehe Kap. 5.2.

355 Im Unterschied zu dem früheren Grunderwerb für die Hauptmarkthalle (siehe Kap. 5.2) wurde ein großer Teil der für die linksrheinische Brückenrampe und ihre Umgebung getätigten Ankäufe von den Stadtverordneten in öffentlicher Sitzung genehmigt. Der früheste Ankauf, der auf diese Weise nachweisbar ist, bezog sich auf das Grundstück Thurnmarkt 63. Der Kaufvertrag wurde Anfang 1907 bewilligt (St.V. vom 17.1.1907: Grundstücksankauf).

che Rampentrasse fallende Grundstücke konzentriert.³⁵⁶ Diese Ankaufspolitik entsprach den bisher auf die Freistellung der eigentlichen Brückenrampe und auf die Beseitigung des älteren Gebäudebestandes in ihrer Umgebung gerichteten Vorstellungen über die Ausgestaltung der altstädtischen Brückeneinführung.³⁵⁷

Im Jahre 1908 setzte unter der Ägide des neuen Beigeordneten Carl Rehorst eine intensive Auseinandersetzung mit der zukünftigen Rampeneinführung und ihrer unmittelbaren Umgebung auf der Altstadtseite ein.³⁵⁸ Die Bauverwaltung hat sich damals anhand von zeichnerischen Studien mit der Lösung diverser städtebaulicher und architektonischer Probleme befasst, die sich aus der Implantierung des etwa 130 Meter langen und mit einem Gefälle versehenen Straßenzuges in das alte Quartier ergaben. Dabei wurden diverse Ideen entwickelt, die aus Kostengründen wieder verworfen wurden. Auch blieben etliche Fragen offen, die man den Wettbewerbsteilnehmern später als Aufgabe mit auf den Weg geben wollte. Aus dieser Orientierungsphase resultierte die wichtige Erkenntnis, dass eine anspruchsvolle architektonische Fassung der linksrheinischen Brückenrampe nur möglich sei, wenn man eine komplette Neubebauung bis zu den Außenkanten des von der Rampe durchschnittenen Areals vornähme. Die Realisierung der Neubauten sollte der privaten Bautätigkeit überlassen werden. Nach dem Ankauf sämtlicher Grundstücke durch die Stadt war die Veräußerung der neu zugeschnittenen Baustellen an entsprechende Bauinteressenten beabsichtigt. Die damaligen Überlegungen haben sich in der Aufstellung eines Fluchtlinienplans niedergeschlagen.³⁵⁹ Er wurde den Stadtverordneten im Herbst des Jahres 1908 zur Genehmigung vorgelegt. Bei dieser Gelegenheit hat der Dezernent den Ratsvertretern die neuen Pläne für den altstädtischen Brückenkopf erstmals bekannt gegeben.

Carl Rehorst hat damals die frühe Inangriffnahme der Planungen auf der linken Uferseite vor allem mit den hohen ästhetischen Anforderungen an die altstädtische Rampenstraße und an die sie säumenden Hochbauten begründet. Mit ähnlichen Argumenten begann der engagierte Dezernent etwa zur gleichen Zeit damit, entlang der im Ausbau befindlichen Gürzenichstraße die Ansiedlung qualitätvoller Geschäftsbauten zu forcieren, um die Wandlung dieses altstädtischen Straßendurchbruchs zu einer repräsentativen Großstadtstraße sicherzustellen, die bis zur Fertigstellung der städtischen Straßenbrücke abgeschlossen sein sollte.³⁶⁰ So sind die frühen planerischen Aktivitäten für die linksrheinische Brückenrampe vor allem in diesem Gesamtkontext zu sehen. Die Realisierung der linksrheinischen Brückenkopfbebauung erlangte vor diesem Hintergrund von Anfang an eine größere Dringlichkeit als diejenige auf der rechten Rheinseite, wo es zum damaligen Zeitpunkt keine planerische Entsprechung

356 Dies ist den Eintragungen in die Katasterunterlage, die dem im Jahre 1908 aufgestellten Fluchtlinienplan Nr. 812 zugrunde lag, zu entnehmen. Dort war der Gebäudebestand der bis zu diesem Zeitpunkt in städtischen Besitz übergegangenen Grundstücke gelb koloriert worden (siehe Abb. 158).

357 Siehe Kap. 5.2.

358 Die folgenden Angaben über die Planungsziele basieren auf den Erläuterungen, die Carl Rehorst den Stadtverordneten im Jahre 1908 gegeben und im Jahre 1914 rückblickend ergänzt hat: St.V. vom 22.10.1908: Fluchtlinienplan betreffend den Straßendurchbruch vom Heumarkt zum Rhein; St.V. vom 5.3.1914: Fluchtlinienplan betreffend die linksrheinische Rampenstraße zur neuen Brücke.

359 „Fluchtlinienplan betreffend den Stadtteil zwischen Friedrich-Wilhelmstr. u. Sassenhof“ (Nr. 812). Die Feststellung erfolgte, soweit die Linien nicht mittlerweile durch eine spätere Änderung von 1910 überplant worden waren, gemäß Planeintrag nachträglich am 1. Dezember 1913.

360 Sardemann 1993, S. 25-28.

gab.³⁶¹ Die im Jahre 1908 vorgenommene Fluchtliniensicherung für die linksrheinische Brückenrampe und ihre Umgebung scheint darüber hinaus jedoch auch maßgeblich durch den anstehenden Grunderwerb bedingt gewesen zu sein. Angesichts der hohen altstädtischen Bodenpreise war zu erwarten, dass es nicht in allen Fällen zu einer freiwilligen Einigung mit den Grundstückseigentümern kommen würde³⁶², sodass mit Enteignungsverfahren gerechnet werden musste. Diese setzten ein abgeschlossenes Fluchtlinienverfahren voraus.³⁶³ Gleichzeitig hat die Verwaltung im Herbst 1908 mit der Bekanntgabe der Neubaupläne implizit das Plazet der Stadtverordneten eingeholt, nun auch an den äußerst kostenträchtigen Ankauf der jüngeren Häuser am Rande des Quartiers zu gehen. Dies sollte sich schon kurz darauf in einer entsprechenden Ausweitung der städtischen Grundstücksankäufe niederschlagen.³⁶⁴

Da andere zeichnerische Belege aus dieser Planungsphase fehlen, ist der im Jahre 1908 aufgestellte Fluchtlinienplan das einzige Dokument, das zumindest im Grundriss veranschaulicht, wie sich die Bauverwaltung die zukünftige Neuorganisation des Areals vorstellte³⁶⁵ (Abb. 158). Das Kernstück dieses Plans bildete die mit einer Breite von etwa 18 Metern dimensionierte Rampenstraße, die aus ästhetischen Gründen mit einer leichten Schwingung vom Leystapel zum Heumarkt geführt werden sollte. Der parallel zur Rheinuferstraße verlaufende Thurnmarkt, der wegen seiner ufernahen Lage genügend Kopfhöhe bot, um die Brückenrampe über ihn hinwegzuleiten, sollte hinter dem Widerlager der Brücke als Ausweichpassage bei Hochwasser beibehalten werden. Die Rampenstraße sollte auf ihrer Süd- und Nordseite jeweils mit einer durch die flankierenden Neubauten hinabführenden Straße an die äußeren Parallelstraßen angebunden werden. In beiden Fällen orientierten sich diese Querstraßen an bereits vorhandenen Straßenbeziehungen innerhalb des alten Rheinviertels. Im Süden handelte es sich um die das Quartier etwa in der Mitte durchstoßende Straße „Auf der Aar“, die mit Rücksicht auf die Hauptmarkthalle mit verbreitertem Querschnitt von der Brückenrampe zum Sassenhof hinabgeführt werden sollte. Auf der Nordseite war vorgesehen, eine Straße anstelle der alten, parallel zur Heumarktfront verlaufenden „Klobengasse“ von der Brückenrampe zur Friedrich-Wilhelm-Straße hinabzuleiten. Aus der gegeneinander versetzten Lage dieser Straßen resultierte ein auf beiden Seiten der Rampenstraße variierender Blockzuschnitt. Die Planung einer direkten Zuleitung von

361 Für die dortige Umgebung der Brückenrampe scheinen die groben Ziele erst im Rahmen der späteren Wettbewerbsvorbereitungen formuliert worden zu sein. Die einzigen Fluchtlinienfestsetzungen, die sich auf der Deutzer Seite nachweisen lassen, bezogen sich auf die Trassenfreistellung der eigentlichen Brückenrampe und wurden erst Ende des Jahres 1912 beschlossen (St.V. vom 12.12.1912: Fluchtlinienplan betreffend die Freiheit- und Siegburger Straße).

362 Es ist davon auszugehen, dass die Stadt mittlerweile eine systematische Sondierungen der Verkaufsbereitschaft sämtlicher Grundstückseigentümer vorgenommen hatte.

363 Zu den enteignungsbezogenen Vorschriften des Preußischen Fluchtliniengesetzes siehe: Stübgen 1907, S. 362-363.

364 Beispielhaft sei der Ankauf der beiden stromseitigen Eckbauten am Leystapel angeführt. Ende des Jahres 1909 ging das Café Rheinberg an der Ecke der Friedrich-Wilhelm-Straße in städtischen Besitz über (St.V. vom 11.11.1909: Ankauf von Friedrich-Wilhelm-Straße 12). Im Sommer 1910 folgte der Ankauf der beiden Gebäude am Sassenhof 23 und 25 / Ecke Leystapel (St.V. vom 11.8.1910: Ankauf von Sassenhof 23 und 25).

365 Siehe auch hierzu die ergänzenden Erläuterungen von Carl Rehorst in: St.V. vom 22.10.1908: Fluchtlinienplan betreffend den Straßendurchbruch vom Heumarkt zum Rhein; St.V. vom 5.3.1914: Fluchtlinienplan betreffend die linksrheinische Rampenstraße zur neuen Brücke.

der Brückenrampe zur Hauptmarkthalle erscheint rückblickend plausibel, auch wenn wegen der Kürze der Straße eine starke Steigung in Kauf genommen wurde. Dagegen lassen sich aus der Aufrechterhaltung der alten Klobengassen-Verbindung keine zwingenden verkehrstechnischen Vorteile ableiten. Hier scheint vor allem eine Abtrennung des nordwestlichen Baufeldes der zukünftigen Rampenbebauung beabsichtigt gewesen zu sein, da sich dort offensichtlich schon früh besonders gravierende Grunderwerbsprobleme abgezeichnet haben.³⁶⁶ Auf diese Weise wurde eine separate Realisierung der dortigen Hochbauten ermöglicht.

Auf der Stromseite sahen die Fluchtlinien, die sich hier auf das Niveau oberhalb des Brückenwiderlagers bezogen, beiderseits der Brückenrampe das Zurücktreten der Neubauten in einer bis zum Thurnmarkt reichenden Tiefe vor, um auf der Ebene der hoch gelegenen Brückeneinleitung eine platzartige Erweiterung zu schaffen. Sie wurde von Carl Rehorst damals damit begründet, genügend Raum für die Einmündung der von der Uferstraße zur Brücke hinaufführenden Treppenanlagen zu schaffen. In der Zurücknahme dieser beiden in Zukunft auf der hohen Substruktion beiderseits des Brückenwiderlagers aufsitzenden Flankenbauten lässt sich zudem die Absicht erkennen, den Übergang von der Brückenbahn in die Stadt durch eine einladende Geste zu betonen.

Am 28. Juni 1910 genehmigten die Stadtverordneten die von der Verwaltung vorgelegten Bedingungen für die öffentliche Brückenkonkurrenz.³⁶⁷ Unmittelbar danach ist die Auslobung des Wettbewerbs, der sich an deutsche Brückenbaufirmen in Planungsgemeinschaften mit deutschen Architekten wandte, in sämtlichen überregionalen Fachzeitschriften bekannt gegeben worden.³⁶⁸ Damit setzte in Köln die Suche nach einer adäquaten Lösung für die städtische Straßenbrücke zu einem Zeitpunkt ein, als der Bau der anstelle der Dombrücke errichteten Hohenzollernbrücke bereits weit vorangeschritten war.³⁶⁹

Die Wettbewerbsbedingungen für das städtische Brückenprojekt legten den Teilnehmern im Interesse einer leicht wirkenden Brückenlösung, deren Tragwerk das Stadtpanorama möglichst wenig beeinträchtigen und den Brückenpassanten den ungehinderten Blick auf die Stadt ermöglichen sollte, die Wahl einer Kettenhängebrücke nahe.³⁷⁰ Sie gestanden allerdings auch die Wahl einer anderen Trägerform zu. Die allgemeinen Bestimmungen führten an: „Mit Rücksicht auf die in der Nähe der neuen Brücke auf der linken Rheinseite liegenden, für das schöne Stadtbild von Cöln so bedeutungsvollen Bauwerke des Domes, der Kirche Groß St. Martin, des Rathausturmes, mit Rücksicht auf die alte Heribertuskirche auf der rechten Rheinseite und insbesondere auf die Nachbarschaft der Dom- und Südbrücke mit ihren Tor- und Turmbauten wird sich ein großer Aufwand an architektonischen Zutaten

366 Wie sich später bestätigen sollte, gehörten einige zwischen dem Heumarkt und der Klobengasse gelegene Grundstücke zu den letzten Liegenschaften, die von der Stadt erworben werden konnten.

367 St.V. vom 28.6.1910: Ausschreibung eines Wettbewerbes für die neue feste Brücke.

368 Siehe beispielhaft: DBZ 44.1910, H.58, S. 456; ZdBV 30.1910, H. 63, S. 420.

369 Die Einweihung der Hohenzollernbrücke fand in zwei Schritten am 20. September 1910 und am 22. Mai 1911 statt (Hammer 1997, S. 31).

370 Siehe zu den Vorteilen dieses Brückensystems: Hammer 1997, S. 146.

für die neue Brücke umso mehr erübrigen, als die gewählte Rampenführung eine zwanglose Einmündung der Brücke in die Bebauung und damit ihre Einordnung in das Stadtbild vorbereitet. Es ist angenommen, daß die in unmittelbarer Umgebung der Brücke auf beiden Ufern entstehenden Neubauten so gestaltet werden, daß sie als architektonische Betonung der Brückenköpfe wirken.“³⁷¹

Es gehörte zu den Besonderheiten dieser Brückenkonkurrenz, dass sie für das eigentliche Brückenprojekt ausführungsfähige Entwürfe und verbindliche Kostenangebote verlangte, während die Anforderungen an die Bearbeitung der Brückenkopfvorschläge diejenigen eines Ideenwettbewerbs entsprachen. Dieser grundlegende Unterschied zeigte sich auch in dem geringeren Anspruch an das einzureichende Material, das die rampenbegleitenden Uferbauten betraf. Sie sollten von einigen vorgegebenen Standorten zusammen mit dem jeweiligen Brückenentwurf dargestellt werden, um ein Urteil über die Gesamtwirkung im Kölner Uferbild zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde lediglich je eine erläuternde Perspektive des links- und rechtsrheinischen Brückenkopfes gefordert. Eine weitere zeichnerische Vertiefung wurde den Teilnehmern allerdings freigestellt. Die Wettbewerbsbedingungen ließen offen, ob und inwieweit das Preisgericht die Vorschläge für die Hochbauten an den Brückentrampen in die Gesamtbewertung einfließen lassen würde.

Auf der Altstadtseite waren die im Jahre 1908 getroffenen Fluchtlinienfestsetzungen für die eigentliche Rampenstraße im Zusammenhang mit der Brückenkonkurrenz noch einmal geringfügig geändert worden, um den geschwungenen Verlauf der Rampenstraße straffer zu fassen.³⁷² In den Wettbewerbsunterlagen wurden nun auch die äußeren Umrisse für das von der Brückentrampe durchschnittene Gebiet angegeben (Abb. 159). Dabei wurden einige Korrekturen an den historischen Straßenbegrenzungen vorgenommen. Im westlichen Teil des Sassenhofs sollte die geplante Bebauung um einige Meter zurücktreten, um vor der gegenüberliegenden Hauptmarkthalle in Zukunft mehr Bewegungsfreiheit zu schaffen. Auf der Stromseite waren die beiden von der Rampe abrückenden Auftaktgebäude in eine annähernd spiegelsymmetrische Konstellation gebracht worden. Es blieb den Teilnehmern allerdings überlassen, für die Unterbringung der von der Uferstraße auf das Brückenniveau hinaufführenden Treppen auch andere Lösungen als die von der Stadt vorgesehene Aufweitung an der Brückeneinmündung vorzuschlagen. Für die Westseite der Rampenbebauung forderten die Wettbewerbsbedingungen, dass „auf eine angemessene Schließung der durch diesen Durchbruch und die beiden unmittelbar benachbarten Straßen stark zerrissenen östlichen Platzwandung des Heumarkts Bedacht“³⁷³ zu nehmen sei.

371 „Öffentliches Ausschreiben zur Erlangung von Entwürfen und Angeboten für die Erbauung einer festen Strassenbrücke über den Rhein in Cöln“ (HASTK, Acc. 335, Kasten 36). Auf diesen originalen Ausschreibungstext, der der Verfasserin aus einer früheren Recherche im Historischen Archiv der Stadt Köln vorlag, beziehen sich auch die folgenden Angaben über die Wettbewerbsbedingungen. Da die Anlagepläne, in denen die Wettbewerbsvorgaben für die Uferbauten zeichnerisch präzisiert worden sind, der Verfasserin nicht zur Verfügung standen, muss auf die Darstellungen in dem allgemeinen Lageplan des Brückenwettbewerbs zurückgegriffen werden, der von der zeitgenössischen Fachpresse publiziert worden ist.

372 St.V. vom 21.7.1910: Aenderung des Fluchtlinienplanes der linksrheinischen Brückentrampe. Siehe die entsprechende Änderung des Fluchtlinienplans Nr. 812. Die neuen Fluchtlinien wurden am 15. Dezember 1910 festgestellt.

373 HASTK, Acc. 335, Kasten 36.

Zum Vergleich seien auch die Vorgaben für die Bebauung an der Deutzer Brückenrampe erwähnt (siehe Abb. 159). Hier sollte die Rampentrasse unter Abriss eines beträchtlichen Altbaubestandes auf die Südseite der Freiheitstraße zu liegen kommen. Die Freiheitstraße selbst sollte in Zukunft auf der Nordseite der Brückenrampe mit verringertem Querschnitt ebenerdig bis zum Ufer geführt werden. Wie auf der linken Rheinseite war auch auf der Deutzer Seite beabsichtigt, die hoch gelegene Brückeneinmündung durch eine platzartige Aufweitung zu betonen. Vor dort aus sollte ein breiter Steg über die Freiheitstraße führen, um auf der Platzebene zwischen den beiderseits der Erschließungsachse geplanten Neubauten zu vermitteln. Im Norden der Freiheitstraße bezog die geplante Bebauung den umfangreichen Komplex des alten Schiffbrückenbahnhofs ein. Das hier vorgesehene Bauwerk sollte auf der Uferseite deutlich vor die Flucht der im Süden der Brückenrampe geplanten Neubauten treten. Durch die unregelmäßige Gesamtkonstellation hob sich die im Umfeld der Deutzer Brückenrampe geplante Baugruppe von dem auf eine strenge Achsensymmetrie hin angelegten Konzept für die linksrheinische Brückenkopfbebauung ab. Darüber hinaus wurde den Wettbewerbsteilnehmern vorgeschrieben, auf der Stromseite der Deutzer Neubauten Terrassen vorzusehen, die den Bürgern die Chance eröffnen sollten, von hier aus den Blick auf das „unvergleichliche Bild von Cöln“³⁷⁴ zu genießen.

Trotz dieser Unterschiede enthielten die Wettbewerbsbedingungen einige entscheidende Bestimmungen, die für die Uferbauten auf beiden Rheinseiten gleichermaßen galten. In Bezug auf die erwünschte Verdichtung und Höhe wurde festgelegt, dass „auf eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung der Grundstücke unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Cölnner Bauordnung Rücksicht zu nehmen“³⁷⁵ sei. Als unterer Bezugspunkt für die bauordnungsrechtlich zulässige Höhe wurde das Niveau der Brückeneinmündungen angenommen. Damit war auf beiden Uferseiten von vornherein eine die Umgebung überragende Höhenentwicklung der Brückenkopfbebauung vorgezeichnet. Innerhalb der fixierten Außengrenzen für die Bebauung konnten die Teilnehmer auf beiden Flusseiten Abänderungsvorschläge machen, sofern sie sich in einem ökonomisch vertretbaren Rahmen bewegten. Wohl mit Rücksicht auf die noch völlig offene Bauherrenfrage und ein eher auf Massenstudien ausgerichtetes Entwurfsprofil trafen die Wettbewerbsbedingungen keinerlei Aussage über die zukünftige Nutzung der Brückenkopfbauten.

Der damalige Wettbewerb stieß auf große Resonanz.³⁷⁶ Es gingen 29 Entwürfe von nahezu sämtlichen renommierten deutschen Firmen ein, die im zeitgenössischen Brückenbau tätig waren. Allein 20 Entwürfe zeigten Hängebrücken. Die zum Teil zu Planungsgemeinschaften zusammengeschlossenen Unternehmen hatten entweder einen Kölner oder einen auswärtigen Architekten hinzugezogen. Einige Firmen hatten mehrere Konzepte eingereicht, die sie in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Baukünstlern entwickelt hatten. Unter den beteiligten Architekten befand sich eine große Zahl überregio-

374 Rehorst in: St.V. vom 28.6.1910: Ausschreibung eines Wettbewerbes für die neue feste Brücke.

375 HASTK, Acc. 335, Kasten 36.

376 Siehe zu der endgültigen Zusammensetzung des Preisgerichts und den Wettbewerbsergebnissen die ausführlichen Berichte in der zeitgenössischen Fachpresse und -literatur: Bauwelt 2.1911, H. 110, S. 37-42; Bernhard 1911; Eiselen 1911; Landsberg 1911; Mehrstens/Bleich 1912. Vgl. Hammer 1997, S. 146-151.

nal bekannter Fachkollegen. Dem Preisgericht gehörten neben dem Kölner Oberbürgermeister, Vertretern der Kölner Bauverwaltung und einigen Stadtverordneten diverse auswärtige Fachleute an, unter denen sich auch der seit 1904 im preußischen Finanzministerium tätige Josef Stübben befand.³⁷⁷ Die Jury fällte am 21. Juli 1911 ihr Urteil. Von den fünf mit einem Preis ausgezeichneten und den vier angekauften Entwürfen wies lediglich einer der letztgenannten Vorschläge einen Bogenträger auf. Die Ergebnisse wurden damals unter brückenbautechnischen Gesichtspunkten sowohl von den Preisrichtern als auch von der Fachpresse äußerst positiv bewertet. Allerdings hat selbst der mit dem ersten Preis bedachte Brückenentwurf keinen Zuschlag für die Ausführung bekommen.

In Bezug auf die Uferbauten hat der Wettbewerb eine unerwartet große Fülle unterschiedlichster Vorschläge erbracht.³⁷⁸ Die besondere Aufgabenstellung und die von der Stadt Köln eingeräumten Spielräume hatten den Architekten, die in vorherigen Wettbewerben wesentlich stärker in die Ausgestaltung der Brücken- und Portalarchitekturen eingebunden waren³⁷⁹, ein neues Betätigungsfeld eröffnet. Viele von ihnen haben dies nach Kräften genutzt und die Bebauungsvorschläge zum Teil mit aufwendigem zeichnerischen Material belegt. Die Entwürfe lassen darauf schließen, dass die Verfasser durchweg von einer Büronutzung ausgegangen sind.³⁸⁰ Die eingereichten Bebauungsstudien sind von den Preisrichtern zwar unter künstlerischen und wirtschaftlichen Aspekten bewertet worden, jedoch scheint die ihnen dabei zugemessene Qualität nicht ausschlaggebend für die Auswahl der neun mit Preisen bedachten oder angekauften Brückenentwürfe gewesen zu sein.³⁸¹

Um einen Eindruck von der Bandbreite der eingereichten Bebauungsvorschläge zu vermitteln, sollen einige aus der Gruppe dieser neun Wettbewerbsbeiträge kurz angesprochen werden. Zunächst ist der mit dem ersten Preis bedachte Wettbewerbsbeitrag „Alaaf Colonia“ anzuführen, den die Gutehoffnungshütte aus Oberhausen in Verbindung mit der Frankfurter Firma Philipp Holzmann eingereicht hatte. Mitarbeiter der Planungsgemeinschaft war Franz Schwechten aus Berlin, der als Architekt auch für die Entwürfe der Kölner Hohenzollernbrücke und der Kölner Südbrücke verantwortlich gezeichnet hatte.³⁸² Schwechten gehörte zu den Entwerfern, die der zeichnerischen Darstellung der Uferbauten besonders großen Wert beigemessen haben (Abb. 160 bis 162). Auf der linken Rheinseite hat sich

377 Siehe zu Stübbens Eintritt in den preußischen Staatsdienst: Karnau 1993, S. 56.

378 Insbesondere die repräsentativen Perspektivzeichnungen der Uferbauten sind in den zeitgenössischen Fachartikeln über den Brückenwettbewerb veröffentlicht worden. Inhaltlich sind die Autoren allerdings nur am Rande auf die Uferbauten eingegangen.

379 Heinrich Kayser von der Technischen Hochschule Darmstadt, der als Experte dem Preisgericht bei dem 1912 ausgelobten engeren Kölner Brückenwettbewerb angehörte, hat aus Anlass dieser zweiphasigen Brückenkonkurrenz den schwindenden Entwurfsanteil der Architekten folgendermaßen charakterisiert: „Ingenieur-technische Notwendigkeiten und Forderungen sind es bei diesem Bauwerke in erster Linie, welche seine Form und Gestalt und hiermit die Wirkung nach außen bedingen. Hiergegen verschwindet die Arbeit des beratenden Architekten in höherem Maße, als es bei früheren Bauwerken der Ingenieurkunst der Fall war, bei denen der Architekt seine wesentliche Aufgabe darin sah, das vorhandene Ingenieurwerk durch Turmaufbauten und andere architektonische Zutaten zu verkleiden.“ (Kayser 1913, S. 62).

380 Vgl. Hammer 1997, S. 147.

381 Siehe hierzu das Protokoll des Preisgerichtes: „Zur Beurteilung der eingegangenen Wettbewerbsentwürfe für die zweite feste Strassenbrücke über den Rhein in Cöln. Köln 1911“ (HASTK, Acc. 335, Kasten 36). Etliche der Entwurfsdetails sind lediglich durch ihre Erwähnung in den damaligen Urteilen der Preisrichter überliefert. Sämtliche folgenden Zitate des Preisgerichtes sind diesem Protokoll entnommen.

382 Hammer 1997, S. 31-46 u. 131-136.

Schwechtens Bebauungsvorschlag an die vorgegebene Grundrissdisposition gehalten. Auf der Uferseite hat er die beiden hoch gelegenen, auf beiden Seiten der Rampe zurücktretenden Baukörper als eingeschossige, pavillonartige Bauten ausgebildet. Unter ihnen setzten die durch Bogenöffnungen vom Leystapel aus zugänglichen Treppen an, die oben an der dem Vorplatz zugewandten Seite dieser Eingangsbauten austraten. Auf der Westseite des Thurnmarktes erhoben sich mehrgeschossige Flankenbauten, deren auf der Stromseite aufgewertete Frontseiten das repräsentative, auf eine Staffelung der Baumassen hin angelegte Konzept unterstützten. Auf der stadtzugewandten Seite am Heumarkt hat der Vorschlag Schwechtens die Rampenbebauung mit einem Riegel abgeschlossen, der sich nur für den Durchlass der Rampenstraße öffnete. Das Preisgericht bemerkte dazu kritisch: „Die korbbofgenförmige Überbauung am Heumarkt würde besser wegfallen.“ Am Deutzer Ufer sah Schwechtens Bebauungsvorschlag den dortigen Bedingungen entsprechend zwar unterschiedlich ausgebildete Architekturen auf beiden Seiten der Rampe vor. Sie wurden jedoch durch die Anordnung von gleich ausgestalteten Türmen miteinander in Beziehung gesetzt. Damit unterschied sich Schwechtens Konzept von einigen anderen Entwürfen, in denen die unregelmäßige Anlage der Deutzer Uferbebauung durch eine hohe, lediglich auf eine Seite konzentrierte Turmanlage besonders hervorgehoben wurde. Schwechtens Vorschlag stieß auf die Anerkennung der Preisrichter: „Anordnung der Uferbauten besonders an der Deutzer Seite, geschickt.“

Die Anführung der weiteren Beispiele soll sich lediglich auf die jeweiligen Bebauungsvorschläge für die linke Uferseite beschränken. Den mit dem fünften Preis ausgezeichneten Entwurf „Gitterkette“ hatte die Düsseldorfer Brückenbaufirma Heinrich Lehmann & Co. A.-G. unter Mitwirkung des Berliner Architekten Bruno Möhring eingereicht (Abb. 163). Auch der Bebauungsvorschlag Möhrings gehörte zu den Entwürfen, die die Heumarktfront bis auf eine Tordurchfahrt schlossen und rampenbegleitenden Flankenbauten zum Ufer hin öffneten. Wie auch andere Architekten nutzte Möhring den sich auf der Stromseite durch die Verlängerung des Brückenwiderlagers ergebenden Unterbau dazu, der Brückenkopfbebauung eine Terrasse vorzulagern. Im Unterschied zu Schwechtens Vorschlag sollten die beiden an der Brückeneinmündung zurücktretenden Bauteile die Funktion hoher Kopfbauten übernehmen, die mit ihren über die anschließenden Bauten hinausragenden Zeltdächern das beherrschende Moment bildeten. Die Jury attestierte diesem Vorschlag „eine vorteilhafte Gesamterscheinung, wenn auch etwas weniger Gliederung erwünscht wäre.“

Ein Beispiel für eine besonders eigenwillige Auslegung hat der Bebauungsvorschlag geliefert, der zusammen mit dem angekauften Brückenentwurf „Köln-Deutz II“ eingereicht worden ist (Abb. 164). Hier war die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. in Verbindung mit der Firma Grün & Bilfinger eine Planungsgemeinschaft mit dem Karlsruher Architekten Hermann Billing eingegangen. Billings Vorschlag nutzte die Substruktion auf der Stromseite offensichtlich als blockartigen Unterbau für die Anlage einer Terrasse, die sich auch über den Thurnmarkt hinweg erstreckte. Dahinter war ein die ganze Breite einnehmender Querbau angeordnet, der lediglich einen Durchlass für die Brückenrampe aufwies. Das Preisgericht hob den „sehr schweren und massigen Eindruck“ dieser Lösung hervor und kam zu dem Schluss: „Die architektonische Wirkung der vorgelagerten, durch Obeliskten teilweise verstellten Terrassen rechtfertigt nicht die unwirtschaftliche Ausnutzung des Baugeländes.“

Besonders hervorgehoben haben die Preisrichter damals die mit dem angekauften Brückenentwurf „Neuzeit“ in Verbindung stehenden städtebaulichen Bemühungen um die Uferbebauung (Abb. 165). Es handelte sich auch hier um einen Beitrag der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und der Firma Grün & Bilfinger, die in diesem Fall mit dem Kölner Architekten Carl Moritz zusammengearbeitet hatten. Carl Moritz war in seiner Funktion als Kölner Stadtverordneter ursprünglich als Preisrichter nominiert worden. Er war jedoch im Zusammenhang mit seiner eigenen Wettbewerbsteilnahme als Jurymitglied wieder zurückgetreten.³⁸³ Sein Gespür für die mit der Einleitung der Brücke verbundenen Hochbauten ist umso mehr nachvollziehbar, als er durch seine Baukommissionszugehörigkeit mit den zuvor erörterten Fragestellungen besonders vertraut war. Soweit es seinen Vorschlag für die linksrheinische Rampenbebauung betraf, sind allerdings nicht alle Anregungen auf die Zustimmung der Preisrichter gestoßen. Kritisch bewertet wurde damals sein Vorschlag, auf den Thurnmarkt, dessen Erhalt den Baukomplex in Querrichtung durchschneiden sollte, gänzlich zu verzichten und die Fläche in die Neubebauung beiderseits der Brückenrampe einzubeziehen. Wie Hermann Billing und andere Teilnehmer hat auch Carl Moritz eine Schließung des Baukomplexes auf der Uferseite in Aussicht genommen. Die von ihm vorgeschlagene Überbrückung der Rampenstraße sollte allerdings hinter die beiden stromseitigen Auftaktflügel zurücktreten und dadurch in ihrer abriegelnden Wirkung gemildert werden. Als „sehr bemerkenswert“ bezeichnete das Preisgericht den Vorschlag, an der Flussfront und entlang der Seitenfronten des uferseitigen Vorplatzes Arkadengänge anzubringen. Positiv ist darüber hinaus die Lösung auf der Heumarktseite bewertet worden. Dort hatte Moritz die Aufweitung der Flankenbauten auf beiden Seiten der Rampenausmündung vorgesehen und dadurch nach Aussage der Preisrichter die Chance zu einem besonders wirkungsvollen Ausklingen der Neubauten auf der Stadtseite aufgezeigt.

Das Preisrichterkollegium kam damals für die altstädtische Uferbebauung zu folgendem Fazit: „Eine Überbauung des Brückenzugangs kann weder an der Uferseite noch am Heumarkt gutgeheißen werden. [...] Am Ufer ist eine wirtschaftliche Ausnutzung der Baublöcke zwischen Leystapel und Thurnmarkt wohl möglich, wie mehrere Entwürfe beweisen. Nur müßten diese Bauten am Brückenkopf eine auf das Zusammenwirken mit den großen Konstruktionsmassen der Brücke und auf die Fernsicht berechnete monumentale und großzügige Ausbildung erhalten, während beim anschließenden Straßenzug bis zu den Eckbauten am Heumarkt dies zwar erwünscht, aber nicht erforderlich erscheint.“ Und in Bezug auf die rechte Rheinseite wurde ergänzt: „Auf der Deutzer Seite, bei der die unregelmäßige Grundrißbildung auf eine mehr malerische Gestaltung hinführt, sind mit Rücksicht auf die nahe liegende alte Heribertuskirche große Höhenentwicklungen zu vermeiden. Eine recht ruhige, breitgelagerte Architektur dürfte hier das Richtige treffen.“ Mit diesem Urteil hat das Preisgericht die unterschiedlichen Anforderungen, die auf der Altstadtseite auf eine kraftvollere und monumentalisierende Lösung hinausliefen, noch einmal hervorgehoben. Bis auf die konkrete Empfehlung, auf der linken Rheinseite auf jeglichen brückenartigen Zusammenschluss der Flankenbauten zu verzichten, schienen die Preisrichter der weiteren Entwicklung nicht vorgreifen zu wollen.

383 St.V. vom 7.7.1910: Wahl der Preisrichter für den Wettbewerb zur neuen Brücke; St.V. vom 28.7.1910: Wahl eines Preisrichters für den Wettbewerb zum Brückenbau an Stelle des Herrn Moritz.

Die öffentliche Aufmerksamkeit hat sich damals vor allem auf die spektakulären Bebauungsstudien für die linksrheinische Brückeneinmündung gerichtet. Die zeitgenössische Fachpresse hat den zum Teil extremen Widerspruch zwischen den um Sachlichkeit und Transparenz bemühten Brückenentwürfen und der Massenentwicklung der Bebauungsvorschläge hervorgehoben.³⁸⁴ In der Kölner Öffentlichkeit, der die Wettbewerbsbeiträge unmittelbar nach der Entscheidung in einer Ausstellung präsentiert worden sind, haben insbesondere die Entwürfe für die altstädtische Uferseite extremes Befremden ausgelöst. Exemplarisch sei ein Bericht der Kölnischen Zeitung angeführt. Demnach befriedigten viele der Projekte „in ihren architektonischen Teilen nicht, die manchmal fast südlichen Palastbauten gleichkommen, oder für dieses Bild unmögliche Barockformen aufweisen, oder Torbögen vorsehen von fast mittelalterlicher Wucht und Schwere, oder wie ländlich gestellte Vorhöfe, die alle nicht in den nach einer ganz bestimmten Richtung gearteten Charakter der Stadtansicht passen.“³⁸⁵ Der Autor mahnte bei allem Verständnis für einen gewissen monumentalen Charakter der Brückeneinführung am altstädtischen Ufer einen stärkeren Ortsbezug an. Hier müssten die Neubauten „als Verschmelzung, Ergänzung und Förderung des Bestehenden“³⁸⁶ angelegt werden. Nach der zurückliegenden Diskussion über eine dem spezifischen Kölner Uferbild angemessene Bebauung an der unmittelbar benachbarten Frankenwerft kann die damalige Skepsis kaum verwundern.

Nach dem Abschluss des Wettbewerbsverfahrens kamen Zweifel auf, ob die aus der Konkurrenz hervorgegangenen Brückenentwürfe in konstruktiver und statischer Hinsicht tatsächlich die an das Bauwerk gestellte Forderung nach einem von der Brückenbahn ungehinderten Blick auf die Stadt erfüllen könnten. Der in der Kölner Lokalpresse und in zahlreichen Fachblättern geführte Diskurs hat den Fokus etwa ein Jahr lang in einem so starken Maße auf die Lösung der technischen Brückenfragen gelenkt³⁸⁷, dass die Hochbauaufgaben im Umfeld der Brückenrampen völlig in den Hintergrund getreten sind. Die Stadt hat daraufhin im Sommer des Jahres 1912 unter großem Zeitdruck einen engeren Wettbewerb unter den fünf Brückenbaufirmen ausgelobt, deren Entwürfe zuvor mit Preisen bedacht worden waren. Unter mittlerweile angepassten technischen Bedingungen wurden erneut ausführungsfähige und von Kostenangeboten begleitete Entwürfe für das Brückenbauwerk verlangt, wobei der Typus des Brückenträgers offen gelassen wurde. Der Zeitpunkt für die Fertigstellung der Brücke war mittlerweile verbindlich auf den 15. Juli des Jahres 1915 festgelegt worden.³⁸⁸

384 Fritz Eiselen kam im Jahre 1911 im Rahmen einer ausführlichen Besprechung des Kölner Brückenwettbewerbs in der Deutschen Bauzeitung zu dem Schluss, dass die Teilnehmer bei der Brücke selbst „meist bis zum völligen Verzicht auf jede die Umrißlinien beeinflussende Kunstform an dem eisernen Tragwerk der Brücke gegangen sind. Dagegen sind die Gebäudegruppen an den Brückenzugängen z. T. bis zu erheblicher Wirkung gesteigert, und einige Verfasser haben sogar geglaubt, durch Ueberwölbung der Rampe am Kölner Ufer torartige Abschlüsse schaffen zu sollen.“ (Eiselen 1911, S. 563).

385 KölnZ vom 15.8.1911: Von der dritten Rheinbrücke in Köln.

386 Ebenda.

387 Kayser 1913, S. 1-2.

388 St.V. vom 29.8.1912: Vorlage über die neue Rheinbrücke.

Auch diesmal wurde den Teilnehmern aufgetragen, die Bebauung der Brückenrampen zu thematisieren. Die Vorgaben der vorangegangenen Wettbewerbsphase wurden weitgehend beibehalten.³⁸⁹ Allerdings scheint den Teilnehmern in Anlehnung an das Urteil des Preisgerichts nahegelegt worden zu sein, auf der altstädtischen Seite auf eine Überbrückung der rampenbegleitenden Bauten zu verzichten.³⁹⁰ Die Anforderungen an die Bearbeitung der Hochbauten waren noch einmal reduziert worden. Jetzt waren nur noch die unmittelbar dem Strom zugewandten Bebauungspartien zusammen mit dem Brückenentwurf in einigen Perspektiven darzustellen und in einem Modell zu veranschaulichen.³⁹¹ Die nochmalige Minderung des Anforderungsprofils hat der Stadt später den Vorwurf der Intransparenz eingebracht, weil sie der Eindruck erweckt habe, die Frage der Uferbauten später in einem gesonderten Wettbewerb lösen zu wollen.³⁹² Tatsächlich scheint sich die Stadt bei der Auslobung des engeren Wettbewerbs alle Optionen offen gehalten zu haben.

Die aufgeforderten Firmen sind zum Teil neue Planungsgemeinschaften mit einem anderen Architekten eingegangen oder haben erneut mehrere Entwürfe eingereicht, die sie mit unterschiedlichen Baukünstlern entwickelt hatten.³⁹³ Dies erklärt einschließlich diverser Varianten die große Zahl von insgesamt 30 Brückenentwürfen, die im Januar des Jahres 1913 eingingen. Auch diesmal wurden neben Hängebrücken einige Bogenbrücken vorgeschlagen. Das Preisgericht hat am 17. März 1913 empfohlen, den eigentlichen Brückenentwurf „Freie Bahn“ (Abb. 166 bis 168) zur Ausführung zu bringen. Es handelte sich um eine Hängebrücke, die mit ihren schlanken eisernen Pylonen und ihren seitlichen Versteifungsträgern, die die Brückenbahn lediglich in Geländerhöhe überragten, überzeugte. Der Entwurf war von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg in Verbindung mit der Firma Grün & Bilfinger eingereicht worden, die erneut eine Planungsgemeinschaft mit Carl Moritz eingegangen war. Am 2. April 1913 schlossen sich die Kölner Stadtverordneten einstimmig der Empfehlung des Preisgerichtes an.³⁹⁴ Schon am 19. Mai 1913 wurde der Bau der Brücke mit den Vorbereitungen zur Errichtung des linksrheinischen Strompfeilers eingeleitet.³⁹⁵

Soweit es die Uferbauten betraf, haben wiederum einige der Architekten den engeren Wettbewerb dazu genutzt, sich in zeichnerischen Studien intensiv mit diesen Hochbauaufgaben auseinanderzusetzen.³⁹⁶ Das Preisrichterkollegium scheint die Bebauungsvorschläge diesmal allerdings nicht mehr

389 Die Quellenlage ist schwierig, zumal der Verfasserin der originale Auslobungstext für den engeren Wettbewerb nicht vorlag. Aus den Erwähnungen in der zeitgenössischen Fachpresse lässt sich allerdings schließen, dass die Vorgaben für die Uferbauten mit denen der vorherigen Wettbewerbsphase im Grundsatz identisch waren (Eiselen 1913, S. 296-298; Kayser 1913, S. 3-4). Auch der allgemeine Lageplan mit seinen Angaben zu den Uferbauten ist im engeren Wettbewerb beibehalten worden.

390 Dies ist zu schließen aus einer Kurzbeschreibung der eingelieferten Entwürfe in: Eiselen 1913, S. 298.

391 Zu den bei dem engeren Wettbewerb geänderten Forderungen an die Darstellung der Uferbauten siehe: St.V. vom 29.8.1912: Vorlage über die neue Rheinbrücke; St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes.

392 Siehe hierzu die Kontroverse zwischen dem Stadtverordneten Robert Perthel und dem Kölner Oberbürgermeister in: St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes.

393 Zu den brückenbezogenen Ergebnissen des engeren Wettbewerbs siehe: Eiselen 1913; Kayser 1913; vgl. Hammer 1997, S. 146-147.

394 St.V. vom 2.4.1913: Vorlage über die neue Brücke.

395 Bericht Gemeindeangelegenheiten 1913/14, S. 8.

396 Siehe die Veröffentlichung einiger Zeichnungen in: Eiselen 1913; Kayser 1913.

in seine offizielle Bewertung einbezogen zu haben.³⁹⁷ Auch in der Fachpresse traten die landseitigen Bebauungsvorschläge fast völlig hinter die Diskussion der brückentechnischen Wettbewerbsergebnisse zurück. Lediglich Fritz Eiselen fand in der Deutschen Bauzeitung zumindest die altstädtischen Bebauungsvorschläge in aller Kürze erwähnenswert: „Von einem torbogenartigen Abschluß am Eingang zur Brücke, der beim ersten Wettbewerb vielfach vorgeschlagen war, ist im allgemeinen abgesehen worden. [...] Meist sind die Baublöcke am Kölner Ufer vor dem Thurn-Markt in niedriger Bebauung liegen geblieben. Für die intimere Ausgestaltung des Platzes am Kölner Ufer sind vielfach Arkaden zur Umschließung gewählt, so auch in dem zur Ausführung bestimmten Entwurf.“³⁹⁸

Obwohl Eiselen hier den im Rahmen des Wettbewerbsbeitrages „Freie Bahn“ erarbeiteten Bebauungsvorschlag von Carl Moritz für die Altstadtseite in einem Zuge mit den anderen Beiträgen nannte, wies der Entwurf dieses Kölner Architekten einige markante Unterschiede auf (siehe Abb. 166 u. 167). Carl Moritz hatte einige seiner früheren Anregungen weiterentwickelt und nun mit neuen Ideen kombiniert. Erneut war der Thurnmarkt in die Bebauung einbezogen worden. Die Flankenbauten wurden auf der Stromseite nun unmittelbar an die Rampenstraße herangerückt, sodass die Brückenbahn ohne eine platzartige Erweiterung in die Rampenstraße übergang. Entlang des östlichen Teils der Rampenstraße und an den Flussfronten wurden die sich auf dem Unterbau erhebenden Gebäudeflügel von einer zweigeschossigen, oben von einer schmalen Terrasse abgeschlossenen Sockelzone bestimmt, die von mächtigen Kolossalsäulen zusammengebunden wurde. Die untere Ebene sollte sich als Kolonnadengang öffnen. Beiderseits der Rampenstraße nahm dieser Gang die von der Uferstraße hinaufführenden Treppenaufgänge in sich auf. Die beiden oberen Geschosse dieser die Umgebungsbebauung um die Höhe der Brückeneinführung überragenden Gebäude³⁹⁹ traten zurück und sollten von großen Walmdächern abgeschlossen werden.

Das von Moritz für die altstädtische Uferseite entwickelte Baukonzept hat auf sehr geschickte Weise die Vorteile einer äußerst wirtschaftlichen Ausnutzung des Baugrundes mit Elementen des zeitgenössischen Neoklassizismus verbunden, die eine monumentalisierende und repräsentative Einleitung der Brückenbahn in die Altstadt sicherzustellen versprochen. Auf der rechten Rheinseite hatte Carl Moritz eine um einen Ausgleich bemühte Baugruppe angedeutet, die im Unterschied zu anderen Wettbewerbsbeiträgen auf hohe, die Dachzone überragende Türme verzichtete (siehe Abb. 166 u. 168). Dass die Entwürfe mit diesen Merkmalen den früheren Empfehlungen des Preisgerichtes und den lokalen Bedürfnissen entgegenkamen, zeugt erneut von dem Einfühlungsvermögen des mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Architekten. Aus Anlass einer Ausstellung der eingegangenen Wettbewerbsbeiträge stießen sowohl der eigentliche Brückenentwurf als auch die von Carl Moritz gefertigten

397 Das Protokoll des Preisgerichtes stand der Verfasserin nicht zur Verfügung. Jedoch geben einige spätere Bemerkungen zu dieser Vermutung Anlass (St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes).

398 Eiselen 1913, S. 298.

399 Hierzu wird auf eine von Lothar Hammer publizierte Perspektive der linksrheinischen Uferbauten von Carl Moritz verwiesen, in der der Architekt die Giebellandschaft an der Frankenwerft angedeutet hat: Hammer 1997, S. 148, Abb. 135.

Bebauungsstudien auf äußerst positive Resonanz. So berichtete der Kölner Stadtanzeiger anerkennend: „Der Übergang der Brückenköpfe zu den Straßenzeilen ist würdig und die Brückenlinie auf der Kölner Seite durch die fortgeführten Kolonnaden sogar feinsinnig ausklingend.“⁴⁰⁰

Die Verwaltung hat sich bereits wenige Tage nach dem Beschluss der Stadtverordneten, den Brückenentwurf „Freie Bahn“ ausführen zu lassen, mit dem weiteren Vorgehen in Bezug auf die Brückenköpfe beschäftigt. Auf ihre Empfehlung hin hat sich die Tiefbaukommission am 21. April 1913 dafür ausgesprochen, „den Preisträger, Herrn Moritz, zur Abgabe eines Angebotes und Aufstellung eines Projektes über die Bebauung der beiden Rheinseiten heranzuziehen.“⁴⁰¹ Der Kölner Oberbürgermeister hat diesen Vorschlag später den Stadtverordneten gegenüber mit den mangelnden Planungskapazitäten der Bauverwaltung und mit den Vorteilen der Zeitersparnis begründet, die sich aus der Auftragsvergabe an den in die Aufgabenstellungen bereits eingeführten Baumeister ergäben.⁴⁰² Abgesehen von diesen Sachargumenten spielte sicher auch die große Sympathie, die man in Köln den Bebauungsvorschlägen des Architekten entgegenbrachte, eine Rolle. Es folgten Honorarverhandlungen mit Carl Moritz und die Prüfung umfangreicher vergaberechtlicher Fragen. Insbesondere die Klärung, wie die Stadt sich die größtmögliche Unverbindlichkeit gegenüber dem Architekten sichern und der in zahlreiche Kölner Grundstücksgeschäfte involvierte Carl Moritz in Bezug auf eigene Immobiliengeschäfte im Bereich der Brückenkopfbauten eingeschränkt werden könne, hat etliche Zeit in Anspruch genommen. Nachdem die Zustimmung diverser Fachkommissionen eingeholt worden war, konnte die Auftragsvergabe den Stadtverordneten im November 1913 zur endgültigen Genehmigung vorgelegt werden.⁴⁰³

Als die Absicht im Spätherbst 1913 öffentlich bekannt wurde, reagierten die freischaffenden Kölner Architekten mit einem Sturm der Entrüstung und warfen der Stadt die Begünstigung von Carl Moritz vor. Unterstützt von der Tagespresse forderten sie wegen der außerordentlichen Bedeutung dieser großen Bauaufgaben einen erneuten Wettbewerb unter Kölner Baukünstlern ein, selbst wenn sich die Herstellung der Rampenbauten dadurch verschieben werde.⁴⁰⁴ In äußerst aufgeheizter Stimmung berieten die Stadtverordneten am 26. November 1913 über die Erteilung des Planungsauftrags an Carl Moritz und die mit dem Architekten zu treffenden Vereinbarungen.⁴⁰⁵ Bei dieser Gelegenheit wies

400 KStA vom 11.4.1913: Ausstellung der Brückenentwürfe.

401 Dies berichtete der Kölner Oberbürgermeister rückblickend in: St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes.

402 Ebenda.

403 Zu den Verhandlungen mit dem Architekten und der Behandlung in der Tiefbau- und Finanzkommission siehe: St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes. Die bereits für den September 1913 angesetzte Beratung der Stadtverordneten musste wegen der Einschaltung der Verfassungskommission und der Klärung weiterer Fragen zweimal verschoben werden (St.V. vom 25.9. u. 16.10.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes an Herrn Baurat Moritz).

404 KStA vom 3. u. 5.11.1913: Die Bebauung des Rheinuferes.

405 St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes. Die Stadt behielt sich das Recht vor, einen Verkauf der Grundstücke an jedwede Einzelkäufer vorzunehmen. Für den Fall, dass sie die Grundstücke selbst bebauen wolle, blieb ihr die freie Wahl eines Architekten überlassen. Carl Moritz verpflichtete sich in einer Erklärung dazu, sich in seiner Funktion als Architekt und als Teilhaber an mehreren im Kölner Immobiliengeschäft aktiven Firmen nur mit der Genehmigung durch die Stadt an der Grundstücksvermittlung im Bereich der Rampenbebauung zu beteiligen.

der Oberbürgermeister darauf hin, dass Carl Moritz mittlerweile seinen Sitz in der Hoch- und Tiefbaukommission aufgegeben habe, sodass keine Interessenkonflikte zu erwarten seien. Nach einer heftigen Diskussion, in der vor allem einige dem Baufach angehörende Stadtverordneten massive Bedenken vorbrachten, stimmten die Stadtverordneten am Ende der Vergabe zu. Damit war mehr als drei Jahre nach der Auslobung der ersten Wettbewerbsstufe der entscheidende Schritt zu einer planerischen Konkretisierung der Rampenbebauung auf beiden Uferseiten vollzogen.

Von den daraufhin von Carl Moritz offensichtlich in enger Abstimmung mit der Kölner Bauverwaltung entwickelten Entwürfen ließ sich lediglich eine perspektivische Zeichnung aus dem Jahre 1914 ermitteln. Diese bezieht sich auf die altstädtische Uferseite (Abb. 169) und vermittelt damit zumindest einen Eindruck von dem Teil der Entwurfsaufgabe, der in der vorliegenden Arbeit im Vordergrund steht. Die Studie zeigt den Blick von der linksrheinischen Brückeneinmündung durch die Rampenstraße nach Westen und erfasst dabei auch einen Teil der Uferfronten. In diesem Entwurfsstadium waren die vorher nur auf das Erdgeschoss bezogenen Kolonnaden mittlerweile zu hohen Wandelhallen ausgereift, die das Bauwerk auf seiner Stromseite und entlang des östlichen Teils der Rampenstraße begleiten sollten. Damit wurde der repräsentativen Einleitung der Brücke in das Kölner Zentrum ein noch größerer Nachdruck verliehen. Als neues Element waren auf der Innenseite zwei gedrungene Türme hinzugekommen, die den Übergang von der von Kolonnaden begleiteten Rampenstraße zu dem zum Heumarkt hinabführenden Straßenabschnitt akzentuieren sollten. Zwischen den Türmen war eine leichte Straßenbrücke über einer korbogenförmigen Durchfahrt vorgesehen, die der funktionalen Zusammenbindung der Flankenbauten diene.

Auf der Basis dieser Planung ist im Frühjahr 1914 für die linke Uferseite ein Fluchtlinienplan aufgestellt worden⁴⁰⁶ (Abb. 170). Er hat die früher getroffenen Festsetzungen ersetzt beziehungsweise mit den aktuellen Dispositionen in Einklang gebracht. Der Quellenwert dieses Planes ist in zweifacher Hinsicht von Bedeutung. Zum einen belegt er, dass die Stadt nun forciert daran ging, auf der linken Rheinseite die Voraussetzungen für die Umsetzung der Moritz'schen Planung zu schaffen. Zum anderen ergänzt der Plan die oben angeführte perspektivische Zeichnung, indem er den Grundriss der Gesamtanlage zeigt. Der Neubaukomplex, der sich beiderseits der mit einer endgültigen Breite von 18,50 Meter dimensionierten, in einer leichten Schwingung verlaufenden Brückenrampe erstrecken sollte, war mittlerweile einer straffen Organisation unterzogen worden. Die früher vorgesehene Unterbrechung der Hochbauten durch den Thurnmarkt war aufgegeben worden. Dagegen wurden die Straße Auf der Aar und die Klobengasse weiterhin aufrechterhalten, woraus sich eine Aufteilung des Komplexes in vier Baublöcke ergab. Auf der Stromseite erhielten die beiden Flankenbauten nun exakt dieselbe Frontlänge. An der stadtzugewandten Einmündung der Brückenstraße in den Heumarkt sollten die die Rampenausmündung begleitenden Neubauten in Form eines Viertelkreisbogens zurücktre-

406 St.V. vom 5.3.1914: Fluchtlinienplan betreffend die linksrheinische Rampenstraße zur neuen Brücke; „Fluchtlinienplan betreffend den Stadtteil zwischen Friedrich-Wilhelm-Strasse, Am Leystapel, Sassenhof und Heumarkt, sowie den Block zwischen Sassenhof Heumarkt und auf dem Himmelreich“ (Nr. 823). Die hier dargestellten Fluchtlinien wurden gemäß Planeintrag vorläufig am 17. Juni 1914 und endgültig am 28. Januar 1916 festgestellt.

ten. Ob eine rechteckige Aussparung sinnvoller sei, sollte allerdings noch anhand eines von der Verwaltung zu erstellenden Modells geklärt werden. Auf der Nordseite des Sassenhofs war die aufgeweitete Fluchtlinie nun in eine parallele Ausrichtung zu der Hauptfront der gegenüberliegenden Hauptmarkthalle gebracht worden. Mit den Veränderungen wurden die historischen Fluchten des alten Rheinviertes endgültig zugunsten der neuen Großstrukturen aufgegeben. Die städtebauliche Neuordnung sollte auch auf die alte Bauzeile, die zwischen der Markthalle und dem Heumarkt verblieben war, ausgedehnt werden. Der dortige Baubestand wurde durch neue Fluchtlinien auf allen Seiten radikal beschnitten, um hier eine moderne, mit den benachbarten Großbauten korrespondierende Bebauung auf der Ostseite des Heumarkts vorzubereiten.

Erst im Zuge der Erarbeitung der Moritz'schen Brückenkopffentwürfe hat die Kölner Verwaltung ihr bisher verfolgtes Ziel, die Uferbauten durch private Bauherren errichten zu lassen, aufgegeben. Dieser Umdenkungsprozess lässt sich vor allem an den damaligen Auseinandersetzungen mit der altstädtischen Rampenbebauung festmachen. Früher war man davon ausgegangen, die privaten Käufer von Grundstücken an der linksrheinischen Brückenrampe durch Vertragsklauseln zu der Einhaltung städtischer Gestaltungsvorgaben zu verpflichten⁴⁰⁷ und auf diesem Wege eine einheitliche Erscheinung der Neubauten zu gewährleisten. Mittlerweile war offenkundig geworden, dass eine qualitätvolle Umsetzung des gestalterisch stringenten Baukonzeptes von Carl Moritz die Errichtung aus einer Hand erfordere. Darüber hinaus war wohl allen Beteiligten bewusst, dass die Suche nach Investoren mit einem abermaligen Zeitverlust einhergehen würde.⁴⁰⁸ Als den Stadtverordneten am 9. Juli 1914 erstmals die von Carl Moritz erarbeiteten Bebauungsvorschläge für die links- und rechtsrheinischen Uferbauten vorgestellt wurden, bat die Verwaltung gleichzeitig um die Genehmigung, „die Brückenköpfe in städtischem Besitz zu behalten und stadtseitig zu bebauen.“⁴⁰⁹ Auch wenn sich der Beschluss auf beide Uferseiten bezog, stand die zügige Realisierung des linksrheinischen Brückenkopfes im Vordergrund. Während über die zukünftige Nutzung der Deutzer Uferbauten noch indifferente Vorstellungen herrschten⁴¹⁰, hatte man auf der Altstadtseite offensichtlich eine Vermietung an Banken, Versicherungen oder sonstige Verwaltungen ins Auge gefasst. Mit dem Vorhaben, als Bauherrin für Nutzer aus der Kölner Privatwirtschaft aufzutreten und die mit diesem Modell verbundenen Rentabilitätsrisiken auf sich zu nehmen, betrat die Stadt bislang unbekanntes Terrain.⁴¹¹ Jedoch schien diese unmittelbar vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges getroffene Entscheidung aus der damaligen Sicht der einzige Weg zu sein, die ambitionierten Hochbaupläne insbesondere auf der Altstadtseite zumin-

407 Eiselen 1913, S. 298.

408 Schon Ende des Jahres 1913 hatte der Kölner Stadtverordnete und Bauunternehmer Robert Perthel im Zusammenhang mit seiner Kritik an dem Planungsauftrag an Carl Moritz angemerkt, dass eine zügige Herstellung der linksrheinischen Rampenbauten wohl nur möglich sei, wenn die Stadt diese Baumaßnahme „auf eigene Rechnung“ durchführe (St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes).

409 St.V. vom 9.7.1914: Vorschläge des Herrn Baurats Moritz über die Bebauung an der links- und rechtsrheinischen Rampe der neuen Brücke.

410 Im November 1913 war davon die Rede, dass man sich hier ein „Museum, Verwaltungsgebäude, Hotel usw.“ vorstellen könne (St.V. vom 26.11.1913: Übertragung der Bearbeitung eines generellen Aufteilungsplanes über die Grundstücke an den Rampen der zu errichtenden neuen Rheinbrücke).

411 Die Stadt war bis dahin vor allem als Bauherrin für kommunal genutzte Hochbauten aufgetreten, sieht man von Sonderfällen wie den Hochbauten im Rheinauhafen oder entlang der Werften ab.

dest in zeitlicher Nähe zu der geplanten Eröffnung der Brücke verwirklichen zu können. Ob sich die städtischen Erwartungen, für den Standort an der linksrheinischen Brückenauffahrt entsprechende Mietinteressenten aus der privaten Wirtschaft zu finden, ohne den Ausbruch des Krieges tatsächlich bewahrheitet hätten, muss allerdings dahingestellt bleiben.⁴¹²

Auch ohne den Krieg hätten wahrscheinlich auch die Probleme mit dem Grunderwerb die zeitlichen Perspektiven, die sich mit dem im Sommer des Jahres 1914 getroffenen Beschluss für die Altstadtseite zu eröffnen schienen, infrage gestellt beziehungsweise lediglich eine Teilrealisierung zugelassen. Etliche Grundstückseigentümer waren den städtischen Ankaufsbestrebungen gegenüber äußerst selbstbewusst aufgetreten, sodass zahlreiche Enteignungsverfahren⁴¹³ und mühsame Unterhandlungen erforderlich geworden waren. Der Ankauf vieler Grundstücke verschob sich in der Folge gegenüber den ursprünglichen Erwartungen deutlich nach hinten. Dabei scheint die Stadt bei den in die eigentliche Rampentrasse fallenden Liegenschaften zu größeren finanziellen Konzessionen bereit gewesen zu sein, um den Bau der Brückenrampe nicht zu gefährden. Die spektakulären Abrissarbeiten⁴¹⁴ hatten im Sommer des Jahres 1913 am Leystapel eingesetzt (siehe Abb. 92) und Zug um Zug den Kern des Rheinviertels erfasst. Im Frühjahr 1914 berichtete die Presse, dass von den insgesamt 62 Häusern des alten Quartiers noch etliche Gebäude stünden, die jedoch bis zum Ende des Jahres endgültig niedergelegt sein würden.⁴¹⁵ Danach sind unter Hochdruck weitere Abbrüche erfolgt, durch die große Teile des im Süden der alten Schiffbrückeneinmündung gelegenen Rheinviertels verschwanden. In den Randbereichen blieben jedoch einige Häuser weiterhin in Privatbesitz⁴¹⁶, die erst nach und nach in städtisches Eigentum überführt und abgerissen wurden. Auf der dem Heumarkt zugewandten Seite sollten einige Bauten sogar noch bis in die 1920er Jahre stehen bleiben.⁴¹⁷ Insbesondere in dem zwischen dem Heumarkt und der Klobengasse gelegenen Areal haben sich die Eigentümer der beiden Liegenschaften Heumarkt 58 und 60 besonders lange gegen einen Verkauf gewehrt (Abb. 171) und damit die sich wohl schon früher abzeichnenden Schwierigkeiten bestätigt. Die Bauten wurden erst im Jahre 1928 niedergelegt.⁴¹⁸

412 Vergleiche dazu auch die Schwierigkeiten, für den in Heumarktnähe und damit außerhalb des altstädtischen Geschäfts- und Verwaltungszentrums gelegenen Ostteil der Gürzenichstraße Investoren für Neubauten zu finden (Sardemann 1993, S. 62).

413 St.V. vom 1.12.1910 u. 11.5.1911: Enteignung von Grundstücken. Ein Teil der von den Enteignungen betroffenen Grundstückseigentümer hat sich laut Ausweis der späteren Ankaufsbewilligungen durch die Stadtverordneten doch noch zu einem freiwilligen Verkauf entschlossen.

414 Siehe hierzu einige Berichte der Kölner Tagespresse: KStA vom 24.5. u. 14.7.1913: Thurnmarkt; KStA vom 31.8.1913: Die fortschreitenden Arbeiten für den Brückenneubau; KStA vom 3.10.1913: Thurnmarkt; KStA vom 20.2.1914: Zum Bau der Ersatz-Schiffbrücke, KStA vom 9.4.1914: Vom Brückenbau; KStA vom 10.7.1914: Der Häuserblock für den Brückenbau.

415 KStA vom 8.3.1914: Für die beiden Rampenbauten der Hängebrücke.

416 Die Kölner Adressbücher führten einige außerhalb der eigentlichen Brückentrasse gelegene Hausgrundstücke noch über die Jahre 1914 und 1915 hinaus als Privatbesitz an (GA).

417 Hierzu gehörte das bereits seit längerem in städtischem Besitz befindliche ehemalige Hotel Viktoria am Heumarkt 46-50. Im Herbst des Jahres 1914 hatte zunächst nur ein Teilabriss für den Bau der Brückenrampe stattgefunden. Der Rest des zu großen Teilen auf der Südseite der Brückenrampe gelegenen Gebäudes wurde für städtische Bürozzwecke weitergenutzt und erst im Jahre 1923 niedergelegt (KStA vom 15.10.1914: Zum Brückenbau; Kölsch Levve 5.1924, H. 1, S. 24).

418 GA; vgl. Künstler-Brandstädter 2004, S. 507 u. 512.

Die Kosten für den Grunderwerb sind nach der Fertigstellung der Brücke im Jahre 1915 zusammengestellt worden und wurden zu diesem Zeitpunkt bereits mit der Summe von 4,5 Millionen Mark für beide Rheinseiten beziffert. Die Herstellungssumme für den eigentlichen Brückenbau betrug 7,8 Millionen Mark (Bauer, W. 1915b, S. 505).

Auf der rechten Rheinseite war der Deutzer Eisenbahnstrang im November 1913 an die Stadt übergeben worden.⁴¹⁹ Unmittelbar danach wurde der alte Bahnhof neben der Schiffbrückeneinmündung geschlossen. Zunächst wurden allerdings nur untergeordnete Partien des Gebäudes abgerissen. Die Vermietung des verbleibenden Gebäudetraktes sollte der Stadt bis zur Klärung der sich auf dieser Uferseite als schwieriger erweisenden Nutzungs- und Bebauungsfragen weiterhin Einnahmen verschaffen. Der auf der Südseite der alten Schiffbrückeneinmündung gelegene Bahndamm blieb zum Teil erhalten. Er wurde provisorisch zu einem Promenadenweg ausgebaut, um den auswärtigen Ausstellungsbesuchern der im Mai 1914 eröffnenden Werkbundaustellung einen besonders guten Ausblick auf das zentrale Stadtbild Altkölns zu ermöglichen. Mit dieser Inszenierung, die die berühmte Silhouette Altkölns zusammen mit den jüngsten städtebaulichen Erfolgen an der Frankenwerft in das Blickfeld der Gäste rückte, wurde die Aufmerksamkeit allerdings auch auf die Lücke gelenkt, die sich durch die damaligen Abbrüche für die Brückeneinmündung auftat. Dies hat den öffentlichen Druck auf die Stadt massiv erhöht, durch eine Neubebauung hier so schnell wie möglich Abhilfe zu schaffen.⁴²⁰

Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges sind die auf die Umsetzung der altstädtischen Brückenkopfbebauung gerichteten Aktivitäten zunächst aufrechterhalten worden. Im Februar 1916 ließ die Stadt durch die Presse die endgültige Feststellung der Fluchtlinien bekannt geben. Bei dieser Gelegenheit wurde berichtet: „Die Südseite der Friedrich-Wilhelmstraße wird prächtige Bauten erhalten, die hauptsächlich für Banken, große Bureaus und Geschäftsräume Verwendung finden. In der Verwaltung wird die Art der Bebauung noch erwogen, da man auch auf die Rentabilität Rücksicht zu nehmen hat.“⁴²¹ Dies lässt vermuten, dass die Stadt damals mit Interessenten in Verhandlung stand und zumindest mit einer baldigen Realisierung des nördlichen Gebäudeflügels rechnete. Dazu sollte es nicht mehr kommen.

Trotz der kriegsbedingten Einschränkungen ist die Brücke fristgerecht fertiggestellt worden. Auf der linken Rheinseite wurde die zwischen dem Leystapel und dem Heumarkt vermittelnde Rampenstraße in Abstimmung mit der Moritz'schen Planung hergestellt.⁴²² Das Rampenbauwerk wurde in seinem dem Ufer zugewandten Teil um die schmale Zone, die in der Planung für die Kolonnaden vorgesehen war, verbreitert ausgebaut. Am Leystapel hat man beiderseits des Brückenwiderlagers provisorische Treppenaufgänge errichtet. Die Brückenrampe wurde größtenteils unterkellert und nahm Lagerräume für die benachbarte Hauptmarkthalle und das städtische Tiefbauamt auf (Abb. 172). Am 15. Juli 1915 wurde die städtische Straßenbrücke ihrer Bestimmung übergeben (Abb. 173). Eine große Einweihungsfeier wurde auf Friedenszeiten verschoben.⁴²³

419 Hier hatte die Niederlegung der Privathäuser im Hinterland des Deutzer Eisenbahnstrangs zur Freistellung der Brückenrampe bereits im Jahre 1912 eingesetzt (KStA vom 10.4.1912: Vorarbeiten für den Bau der dritten Brücke). Zur Übergabe des Eisenbahnstrangs und den damit in Verbindung stehenden Veränderungen siehe: KStA vom 12.11.1913: Das Werden und Vergehen der Bergisch-Märkischen Bahn; KStA vom 20.11.1913: Beseitigung der Schiffbrückenlinie in Deutz; KStA vom 27.2.1914: Das Ende des Bergisch-Märkischen Bahnhofes; KTbl vom 22.3.1914: Für Deutz und seine Entwicklung.

420 KStA vom 28.6.1914: Das Stadtbild an der neuen Rheinbrücke; Pipping 1914.

421 KTbl vom 12.2.1916: Die Umgebung der neuen Brückenrampe am Heumarkt.

422 Siehe zu den Ausbaudetails: ZdBV 35.1915, H. 43, S. 280.

423 St.V. vom 8.7.1915: Eröffnung der neuen Rheinbrücke.

Auf der Altstadtseite endete die Brückenstraße innerhalb eines weitgehend ausgeräumten Areals. Jedoch beeinträchtigten die Abbruchkanten und Hinterhäuser der noch bestehenden Gebäude auf der Heumarktseite (siehe Abb. 171) das Brückenentree in das Zentrum der Stadt noch etliche Jahre lang. Dies mag erklären, warum diese Eingangssituation in den Jahren nach der Eröffnung der Brücke so gut wie kaum fotografisch festgehalten worden ist. Die meisten Aufnahmen datieren aus der Zeit, in der die letzten baulichen Zeugen, die an die frühere Situation erinnerten, bereits niedergelegt waren. Hingegen haben sich das moderne Brückenbauwerk selbst sowie der nun aus erhöhter Position mögliche Blick von der Hängebrücke auf das linksrheinische Herzstück des altstädtischen Ufers zu einem beliebten Motiv für die zeitgenössischen Fotografen entwickelt (Abb. 174; siehe Abb. 115).

Die fehlende architektonische Fassung der altstädtischen Brückenrampe hat in den Jahren nach dem Ende des Ersten Weltkrieges zu einem der Altstadtprobleme gehört, deren Lösung als besonders dringend galt.⁴²⁴ Die schwierige Wirtschaftslage der Nachkriegsjahre hat dazu geführt, dass bereits im Jahre 1919 der Plan, die Bebauung der Brückenrampe in städtischer Regie auszuführen, aufgegeben worden ist. Daraufhin sind erste Hochhauspläne entwickelt worden, um mit einer gegenüber der Vorkriegsplanung entsprechend erhöhten Geschossfläche das Interesse potenzieller Investoren wecken zu können. Zwei groß angelegte Wettbewerbe sowie der Streit um die Stadtbildverträglichkeit des 'Hochhauses am Heumarkt' haben die Öffentlichkeit in der ersten Hälfte der 1920er Jahre in Atem gehalten. Danach geriet das Thema in den Hintergrund. Die gewaltige Leerstelle im zentralen Uferbereich der alten Stadt blieb als Dauerzustand bestehen (siehe Abb. 172). Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb das Areal an der Rampe der neu errichteten „Deutzer Brücke“, das sich mittlerweile auf seiner Südseite um das Gelände der zerstörten und abgeräumten Markthalle und der sie einfassenden Gebäudezeilen erweitert hatte, jahrzehntelang unbebaut liegen. Erst in den 1980er Jahren ist eine Schließung im Süden der Brückenrampe durch den Neubau eines Hotelkomplexes erfolgt.

424 Siehe zu Folgendem: Schumacher 1923, S. 255-265; Behr 1981, S. 20-21 u. 30-41; Hammer 1997, S. 147-149; Hagspiel 2004, 232-233 u. 236-238.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Das von der Bayen- und der Thürmchensbastion eingefasste Ufer der alten Handelsstadt Köln ist im frühen und mittleren 19. Jahrhundert unter preußischen Festungsbedingungen an zahlreiche Neuerungen angepasst worden, die an dieser Stelle noch einmal kurz zusammengefasst werden sollen. Die zuerst installierten Einrichtungen, die Schiffbrücke nach Deutz, die Dampfschiffahrtsgesellschaften am Leystapel und der Zollhafen haben sich auf die schmalen Werften vor dem alten Wirtschaftsschwerpunkt der Stadt im zentralen Uferbereich konzentriert. Hier entstanden intensiv genutzte Uferzonen, die aufgrund ihrer niedrigen Lage häufig dem Rheinhochwasser ausgesetzt waren, während im Hinterland die hochverdichteten Handelsviertel der alten Stadt in ihrem überkommenen Zustand verharrten. Am Leystapel, wo die flusseiteigen Privatbauten zugleich die Aufgabe der Kehlbefestigung erfüllten, entwickelte sich ein früher Hotelschwerpunkt. Die neu errichteten Gasthäuser haben die Fundamente ihrer Vorgängerbauten genutzt und die hier an einigen Stellen in die Uferzone vortretenden Halbtürme und Rondells der mittelalterlichen Rheinmauer festgeschrieben. Der schon früh unternommene Versuch, die Friedrich-Wilhelm-Straße, die die Schiffbrücke an die Stadt anschloss, in ganzer Länge zu verbreitern, ist an den hohen Bodenwerten eines solchen Neubaus gescheitert. Der an der Ecke zum Leystapel auf den Grundmauern eines alten Bollwerks errichtete Gasthof versperrte weiterhin die Passage auf der Uferseite und in der Schiffbrückenachse bis auf wenige Meter. Der zwischen der Schiffbrückeneinmündung und der alten Martinsbastion platzierte, hermetisch geschlossene Zollhafen hatte auf der Stadtseite die vorhandenen Bauten als Lagerhäuser einbezogen, die bis auf das historische Stapelhaus erneuert wurden. Die markanteste Veränderung brachte das achtgeschossige, an die Südmauer des Stapelhauses angeschlossene Lagerhaus Ahren mit sich, das sich auf der Flussseite vor die Chorpartien der ehemaligen Abteikirche Groß St. Martin schob. Die Erneuerung der Martinsbastion als bombensichere Defensionskaserne, die in den frühen 1840er Jahren den neupreußischen Festungsausbau des Kölner Ufers einleitete, trug zur Abriegelung des Martinsviertels von dem ihm vorgelagerten Ufer bei. Gleichzeitig verwies sie an der zentralen Uferfront weithin sichtbar auf den Festungsstatus der Stadt. Die Anlage, in der das preußische Hauptzollamt seine Unterkunft fand, ging in das Eigentum des Steuerfiskus über.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts sind die Uferbereiche außerhalb dieser Kernzonen umgebaut, auf ein höheres Niveau gebracht und mit neuen Verteidigungsanlagen versehen worden. Wie zuvor die historische Rheinbefestigung gingen auch die neuen Festungseinrichtungen in das Eigentum des preußischen Militärfiskus über. Im Norden waren die Umbauten durch die Einführung der Gleise der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vor das Ufer der Stadt begründet, die aus strategischen Gründen auf einem in den Fluss erweiterten Gelände außerhalb der Kehlbefestigung erfolgen musste. Auf der Stadtseite wurde die mittelalterliche Rheinmauer vom Hauptzollamt bis zum nördlichen Ende der Stadt durch eine preußische, nur von wenigen Toren durchbrochene Neuanlage ersetzt. Auf der Stromseite baute die Stadt im südlichen Teil, der dem ehemaligen Domquartier vorgelagert war, die Frankenwerft aus. Die mit senkrechten Kaimauern versehene Werft wurde als Standort für die zollfrei handelnden Speditionsunternehmen in die intensive Nutzung der zentralen Uferpartien einbezogen.

Ab der Trankgasseneinmündung schuf die private Bahngesellschaft vor dem nördlichen Uferdrittel ein neues, sich an der Thürmchensbastion zu einem schmalen Festungsdurchlass verjüngendes Ufergelände, das im Gegenzug in ihren Besitz überging. Auf der Stromseite des Eisenbahnterrains wurde damals eine schmale städtische Straße gelegt, die als sogenannte 'Trankgassenpromenade' zu den beliebten reinnahen Ausflugszielen der Kölner vor den Toren der Stadt führte. Sie war lediglich durch die Trankgasse an die Stadt angebunden und bot mit ihrer steilen Uferböschung ungünstige Bedingungen für die Warenlöschung.

Das mit großen Erwartungen begonnene Ausbauprogramm der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, das den Anschluss des Ufers an die Personengeleise und die Schienenvernetzung der Kölner Werften bis an ihr Süden vorsah, ist jedoch nie zur vollen Geltung gekommen. Die an der Trankgasseneinmündung vor der alten Stadtkante errichtete Personenendstation hat schon wenig später durch die neue Dombrücke und den in Domnähe errichteten Kölner Zentralbahnhof ihre Bedeutung verloren. Der große Solitär wurde später zum Verwaltungssitz der Eisenbahngesellschaft umgebaut. Nachdem die Gesellschaft auch ihr Interesse an dem der Stadt vertraglich zugesagten Ausbau der Güterschienen verloren hatte, kam es lediglich zu einer unzulänglichen Gleisvernetzung der Frankenwerft und des Zollhafens. Die mangelnde Vertragserfüllung blieb in den folgenden Jahren ein ständiger Anlass für Auseinandersetzungen mit der Stadt. Die jahrzehntelange Fixierung auf die Verlängerung der Gleise als Mittel zur Verbesserung der Kölner Hafenbedingungen mag erklären, dass die Kölner Handelskammer auch später noch lange an dieser Lösung festgehalten hat. Auf der durch die Festungsmauern abgekoppelten Stadtseite der sogenannten 'Rheinstation' ist im Süden der ehemaligen Stiftskirche St. Kunibert, die einstmals diesen Uferabschnitt beherrschte, die schon früh einsetzende Entwicklung eines Gewerbe- und Industriestandortes zu verzeichnen, wobei einige Betriebe wie die große Zuckerfabrik von J. J. Langen & Söhne im Laufe ihrer Entwicklung besonders von der Nähe der Gütergleise profitierten. Im Norden der Kunibertskirche folgte die sukzessive und lückenhafte Auffüllung der freien Gelände in Stadtrandlage mit Wohngebäuden und anderen Nutzungen.

Der damals vor dem südlichen Drittel des Kölner Ufers entstandene Sicherheitshafen an der Rheinau hat hier insofern Sonderbedingungen geschaffen, als die Festungsanlagen auf die Flussseite der das Hafenbecken einfassenden Halbinsel, die selbst als Erholungsanlage diente, verlegt worden sind. Die Innenseite des Hafenbeckens, die den Verlauf der alten, damals niedergelegten Rheinmauer nachvollzog, erhielt eine mit senkrechten Werftmauern abgeschlossene und vergleichsweise breite Uferzone. Ähnlich wie im Norden etablierte sich auch an dem sich aus der Bayenstraße und dem Holzmarkt zusammensetzenden Straßenzug ein von Wohngebäuden durchsetzter Industriestandort. Die Werftzone blieb wegen des fehlenden Gleisanschlusses für den Warenumsatz bedeutungslos.

Man kann am damaligen Ufer von der Ausbildung von insgesamt vier in ihrem Charakter, der Werftausbildung und -nutzung, den uferseitigen Passagemöglichkeiten sowie den Strukturen auf der Stadtseite unterschiedlichen Abschnitten sprechen. Dabei wies die durch den Zollhafen und die Frankenwerft gebildete Uferpartie, die sich dem Martinsviertel und Teilen des ehemaligen Domquartiers

vorlagerte, in sich die größten Unterschiede auf. Kennzeichnend für die im 19. Jahrhundert entstandene Ufersituation war, dass sich aufgrund der mangelnden Eignung der beiden äußeren Uferdrittel das Hafengewerbe sowie die Einrichtungen für den überregionalen und lokalen Personentransport per Schiff im Wesentlichen auf die zentralen Uferpartien konzentrierten. Die Hafenforschung hat aufgezeigt, wie die Kölner Hafenwirtschaft zunehmend unter der in ihren Ansätzen steckengebliebenen Schienenvernetzung der Werften und dem Mangel an modernen Lagerhäusern litt. Die vorliegende Arbeit hat ergänzend dargestellt, wie die Ansprüche der innerhalb ihrer Mauern dynamisch wachsenden Stadt an ihr Ufer stiegen. Die Quellen lassen erkennen, dass bereits in den 1870er Jahren die wachsenden landseitigen Uferverkehre, das auf die zentralen Uferpartien gerichtete Verkehrsaufkommen und der stetig steigende Schiffbrückenverkehr unter den engen Verhältnissen kaum noch zu bewältigen waren. Gleichzeitig lassen sich erste Widerstände gegen das Abdrängen der Hafengeschäfte in die Randbereiche beobachten, wobei sich diese Proteste bezeichnenderweise an der von bürgerlichen Kreisen geschätzten Trankgassenpromenade festmachten.

Als die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft Ende der 1870er Jahre im Rahmen eines großen Investitionsprogramms die Vorstreckung der Eisenbahnschienen bis in den Süden und den Bau eines großen Lagergebäudes an der Frankenwerft projektierte, traten die Konflikte in der Kölner Stadtverordnetenversammlung erstmals offen zutage. Während das Lagerhausprojekt an der einhelligen Sorge um eine Schädigung des Stadtbildes im zentralen Uferbereich scheiterte, hat die geplante Verlängerung der Gleise zu massiven Kontroversen geführt. Die Kritiker befürchteten von einer stark befahrenen Güterstrecke am Ufer die Behinderung des Schiffbrückenverkehrs und der Zugänglichkeit der Personenanlegestellen. Dagegen bestanden die der Handelskammer nahe stehenden Lokalpolitiker auf dem traditionellen Vorrang der Hafeninteressen am altstädtischen Ufer und setzten sich damit am Ende durch. Auch wenn das Projekt schließlich durch den Einspruch der Aufsichtsbehörden zu Fall gebracht worden ist, steht die damals geführte Diskussion für den grundsätzlichen Dissens über die Rolle des Ufers vor der alten Stadt, der auch in den folgenden Jahren seine Bedeutung beibehalten sollte.

Damals wurde offensichtlich, dass die konfligierenden Ansprüche an das Kölner Ufer auf Dauer nur durch die Auslagerung der schweren Hafennutzungen in einen neuen Verkehrshafen und die Verlegung des Zollhafens von seinem bisherigen Standort zu bewältigen wären. Zudem rief die unmittelbar bevorstehende Planung des Stadterweiterungsgebietes in stadtbautechnischer und verkehrlicher Hinsicht nach einer Gesamtlösung für das Ufer der damals vor dem Umbruch stehenden Stadt. Die Modernisierung und Hebung des altstädtischen Ufers war sowohl im Interesse des Hochwasserschutzes als auch wegen eines die Alt- und Neustadt gemeinsam erfassenden Entwässerungssystems erforderlich. Gleichzeitig war der Ausbau einer durchgehenden Rheinuferstraße, die durch eine neustädtische Ringstraße komplettiert werden sollte, für die Bewältigung des zukünftigen Verkehrs unumgänglich. Dies führte im Jahre 1880 zur Aufnahme dieser Ziele in das Programm des Stadterweiterungswettbewerbs. Obwohl die Kehlbefestigungsfrage noch völlig offen war, antizipierte der Wettbewerb eine in Zukunft von Festungsanlagen befreite Ufersituation zwischen der am Rande des ringförmigen Stadterweiterungsgebietes neu errichteten Umwallung. Die Verortung des mit einem neuen, von Sü-

den herangeführten Eisenbahnanschluss versehenen Hafens im südlichen Stadterweiterungsgebiet war vor allem mit den hier vermuteten flusseitigen Aufweitungschancen des Ufers begründet. Man setzte den Erhalt des Sicherheitshafens an der Rheinau voraus und ging somit im Grundsatz von der Beibehaltung des altstädtischen Straßen- und Werftzustandes auf der Innenseite des Hafenbeckens aus.

Josef Stübbers Wettbewerbsbeiträge haben in Bezug auf die uferrelevanten Fragen großen Wert auf eine funktional und gestalterisch adäquate Verknüpfung der Uferstraße mit der von ihm bis auf eine Blocktiefe an die alte Stadt herangerückten Ringstraße gelegt. Dem hafengewerblichen Schwerpunkt im Süden setzten sie in dem in Zukunft von Schienen befreiten nördlichen Stadterweiterungsgebiet anspruchsvolle Wohnquartiere in Rheinnähe entgegen. Schon damals formulierte Stübber die Idee, vor diesen Villenquartieren eine breite Uferallee anzulegen, die über die Grenzen des Stadterweiterungsgebietes hinaus zu den dort gelegenen Erholungsanlagen führen sollte. Darüber hinaus hat er die durch den Entfall des Zollhafens und der Rheinstation vor der nördlichen Hälfte des Altstadtufer gegebenen Potenziale für die Ausbildung einer neuen, durch eingestreute Grünpartien akzentuierten Stadtfront als Teil der Gesamtaufgabe formuliert. Stübber hat diese Ziele nach seinem Amtsantritt als Kölner Stadtbaumeister mit Nachdruck verfolgt.

Der Wettbewerb ist zwar als Auftakt der städtischen Bemühungen um eine Lösung der Kölner Hafen- und Uferneuordnung zu werten. Wie die Realität erweisen sollte, war die planerische Inangriffnahme jedoch in erster Linie davon abhängig, ob die mittlerweile verstaatlichte Eisenbahn dazu bereit war, das kommunale Großprojekt durch die Verlagerung der uferseitigen Schienen in den Süden mitzutragen. Auch der Kriegsminister hat in den auf den Wettbewerb folgenden Jahren mit seiner äußerst indifferenten Haltung zu allen Fragen der bestehenden und zukünftigen Kehlbefestigung maßgeblich zur Verunsicherung der Stadt beigetragen. Ein weiteres Erschwernis hat die mühsame Entflechtung der Eigentumsverhältnisse am altstädtischen Ufer gebildet, durch die die Stadt erst im Zuge vieler Einzelschritte in den Besitz der für eine Uferumgestaltung unerlässlichen fiskalischen Schlüsselgrundstücke gelangte. Als besonders problematisch hat sich dabei das Aufrechnen der liegenschaftlichen Werte gegen die Kosten für die Ersatzanlagen, die der Stadt als Verursacherin der Veränderungen angelastet werden sollten, erwiesen. Wie sich im Rahmen der vorliegenden Untersuchung aufzeigen ließ, haben insbesondere die örtlichen Behörden der preußischen Hoheitsträger, also die Königliche Eisenbahndirektion Köln, das Gouvernement der Festung Köln und die Königliche Provinzialsteuerdirektion dabei eine besonders harte Position eingenommen, um ihre finanziellen Interessen zu wahren.

In den unmittelbar auf den Wettbewerb folgenden Jahren hat die Staatlichen Eisenbahn der Stadt für den Fall einer Verlagerung des Gleisanschlusses in den Süden die Abtretung von Teilen des eisenbahnfiskalischen Geländes am nördlichen Ufer für den Bau einer Uferstraße zugesichert und sich selbst ein Neubaugelände im Anschluss an das alte Eisenbahnverwaltungsgebäude vorbehalten. Mit diesen Bauansprüchen sollte der Eisenbahnfiskus ein wichtiger Akteur am nördlichen Altstadtufer bleiben. Die eigentliche Verlegung der Schienen wurde der Stadt jedoch verwehrt. Die Kölner Handelskammer hat daraufhin im Jahre 1883 gefordert, in Berlin erneut um die Verlängerung der vorhan-

denen Gleise entlang des Altstadtufers nachzusuchen, auf den Ausbau eines neuen Verkehrshafens zu verzichten und den Zollhafen an seinem Standort zu belassen. Die Sorge um Kölns Wettbewerbsfähigkeit als Hafenstandort hat damals die Mehrheit der Kölner Stadtverordneten – trotz massiver Kritik aus den eigenen Reihen – dazu veranlasst, dem Vorhaben zuzustimmen. Diese offizielle Rücknahme der Wettbewerbsziele hat zur Bildung einer heftigen Gegenbewegung zugunsten einer zukunftssträchtigen Hafen- und Uferlösung geführt, die maßgeblich von den Industrieanrainern am altstädtischen Ufer getragen wurde. Allerdings bestanden die Inhaber der am nördlichen Ufer gelegenen Industriebetriebe darauf, dass ihre bestehenden Standortvorteile auch in Zukunft durch einen untergeordneten, weiterhin von Norden vor das altstädtische Ufer geführten Eisenbahnanschluss gesichert würden.

Im damaligen Köln waren die Lokalpolitik sowie die Wirtschafts- und Handelskreise zutiefst zerstritten über die zukünftig am altstädtischen Ufer zu setzenden Prioritäten und über die im Falle einer neuen Hafenerlösung zu wahren Partikularinteressen. Währenddessen trieb die Bauverwaltung unter Hochdruck den Ausbau des Stadterweiterungsgebietes voran, wobei sämtliche das Ufer betreffenden Fragen vorerst zurückgestellt werden mussten. Um unter diesen Voraussetzungen die Hafenerfrage voranzutreiben, ist Ende 1883 eine Fachkommission aus acht Stadtverordneten gegründet worden, die unter dem Vorsitz des Kölner Oberbürgermeisters eigens für die Hafen- und Uferfragen zuständig war. Die Installierung dieses mit umfangreichen Kompetenzen ausgestatteten Gremiums muss als Beginn der systematisch vorangetriebenen Klärung der Kölner Uferbelange gewertet werden. Die Kommission hat in den folgenden Jahren im Namen der Stadt die entscheidenden Verhandlungen mit den in die Uferproblematik involvierten staatlichen Stellen geführt und mit ihren den Stadtverordneten gegebenen Empfehlungen auf kommunalpolitischer Ebene als wichtiger Katalysator gewirkt. Im Jahre 1884 hat sie zunächst eine umfassende technische Untersuchung der Kölner Ufersituation veranlasst, durch die die Voraussetzungen für die Erweiterung und Anhebung des linksrheinischen Ufers abgeklärt wurden. Auf dieser Grundlage wurde die Bauverwaltung damit beauftragt, drei Projekte auszuarbeiten, mit deren Hilfe in Berlin die Lösung der Eisenbahnfrage geklärt werden sollte.

Die strömungstechnischen Untersuchungen haben zu der überraschenden Erkenntnis geführt, dass das Kölner Ufer mehr flussseitige Aufweitungspotenziale aufwies, als man bisher angenommen hatte. Vor dem Ufer des südlichen Stadterweiterungsgebietes bestätigte sich die hier vermutete Verbreitungsfähigkeit des Ufers, wobei sich nun auch beträchtliche Erweiterungsmöglichkeiten auf der Stromseite der Rheinauhalbinsel erwiesen, die einige Jahre später die Entscheidung zum Ausbau des alten Sicherheitshafens zu einem Verkehrshafen begünstigen sollten. Von besonderer Bedeutung war jedoch, dass sich auch an den übrigen Teilen des Kölner Ufers die Chance zu einer Ausdehnung der Uferlinie in Stromrichtung auftat. Im Interesse der Wahrung eines geschlossenen Stromprofils waren die Verbreitungsmöglichkeiten vor den mittleren Partien des Altstadtufers allerdings auf ein Maß, das lediglich bis zu zehn Meter erreichte, begrenzt. Dagegen zeigten sich vor dem nördlichen Uferdrittel der alten Stadt und den sich anschließenden Partien Erweiterungschancen auf, die mit 25 bis 35 Metern deutlich größer waren. Damit war der Grund für die bei den bevorstehenden Uferumrüstungen bereits vor dem altstädtischen Ufer einsetzende ausbautechnische Differenzierung gelegt. Darüber

hinaus stand in Bezug auf die wichtige Frage der zukünftigen altstädtischen Werftausbildung fest, dass die zentralen Uferpartien auch in ihrem erweiterten Zustand senkrechte Kaimauern aufweisen mussten und Spielräume zum Ausbau liegender Werften allenfalls entlang des nördlichen Uferdrittels bestanden.

Im Grundsatz haben die strombautechnischen Ergebnisse die Eignung des Kölner Ufers im Sinne der Wettbewerbsziele bekräftigt und darüber hinaus deutlich verbesserte Konditionen aufgezeigt. Stübben hatte die Chance, dies in einer der drei damals angewiesenen Projektstudien, dem sogenannten 'Südprojekt', nachzuweisen. Hier nutzte er die größeren Aufweitungsmöglichkeiten am nördlichen Ufer dazu, die schon früher für das nördliche Neustadtufer angedachte Promenadenstraße bereits an der Trankgassenachse ansetzen und damit diesem Teil des Altstadtufer die Vorzüge einer großzügigeren Ausbildung zugutekommen zu lassen. Die beiden anderen Varianten, die von der Beibehaltung des Schienenanschlusses von Norden ausgingen, beließen den Zollhafen vor der Stadt beziehungsweise rechneten mit etappenweise zu realisierenden Hafenerweiterungen und belasteten das altstädtische Ufer auch in Zukunft mit Gütergleisen. Das Südprojekt hat damals als einzige Lösung die uneingeschränkte Zustimmung des Berliner Ministers der Öffentlichen Arbeiten gefunden. Das Konzept wurde den Stadtverordneten Ende 1885 als Grundlage für die Verhandlungen mit der örtlichen Eisenbahndirektion über die Verlegung des Eisenbahnanschlusses zur Bewilligung vorgelegt. Es traf hier wegen der Furcht vor den kaum absehbaren wirtschaftlichen Konsequenzen des Hafenerneubaus allerdings auf massiven Widerstand, der die schon bekannten Gegensätze erneut aufflammen ließ. Stübben trat damals vehement für eine Entscheidung zugunsten des Südprojektes ein, um die hiermit verbundenen Vorteile für die Lösung der Verkehrs- und Hafenprobleme zu wahren und für das weitere Vorgehen am alt- und neustädtischen Ufer endlich Planungssicherheit zu gewinnen. Es ist nicht zuletzt seiner Überzeugungskraft zu verdanken, dass die Kölner Stadtverordneten am Ende für das Südprojekt votierten. Die politische Mehrheitsfähigkeit war allerdings nur unter der Maßgabe zu erlangen, dass im Interesse der nördlichen Uferanrainer in Zukunft eine Hafenbahn von Süden aus am altstädtischen Ufer entlang bis zur Machabäerstraße im Norden geführt werden musste. Dieser Kompromiss, mit dessen Hilfe den stadtinternen Konflikten ein Ende gesetzt werden konnte, hat später die Gleisvernetzung des größten Teils der altstädtischen Werften und den senkrechten Ausbau der neuen Kais bis zum Endpunkt der Hafenbahn bedingt.

Die schwierigen Verhandlungen mit der Kölner Eisenbahndirektion haben die Stadt allerdings weiterhin über die endgültige Lösung der Hafen- und Uferfragen im Ungewissen gelassen. Um einige der schlimmsten Zustände am altstädtischen Ufer zu beseitigen, haben dort bereits um die Mitte der 1880er Jahre einige bedeutende und kostenträchtige Erweiterungen und Anhöhungen der Werften im Rahmen der mittlerweile genehmigten neuen Uferlinie eingesetzt. Sie stellen in ausbautechnischer Hinsicht den Beginn der Kölner Ufermodernisierungen dar. Die Maßnahmen umfassten den Ausbau des Leystapels und des südlichen Teils der Zollhafenwerft. Gleichzeitig sahen sie Verbesserungen im Bereich der neuralgischen Schiffbrückeneinmündung vor. Im Norden der Trankgassenachse setzten die Arbeiten auf der Stromseite des Ufers wieder ein und schufen hier auf einer der Trankgassenpromenade vorgelagerten Strecke zusätzliche Werften für die großen Speditionsunternehmen. Planungs-

geschichtlich ist es bezeichnend für die Umrüstungen des altstädtischen Ufers, dass sich viele dieser Umbauten zunächst lediglich auf die Stromseite der noch von Hafen- und Schieneneinrichtungen eingenommenen Uferzonen beschränken mussten, während die von der endgültigen Lösung der Hafensfrage abhängige Aufteilung der Uferzonen einem späteren Zeitpunkt überlassen bleiben musste.

Der bei dieser Gelegenheit vorgenommene Ausbau des Leystapels, dessen Kai auch in Zukunft den hier traditionell ansässigen Dampfschiffahrtsgesellschaften vorbehalten bleiben sollte, hat innerhalb der damaligen Arbeiten eine Sonderstellung eingenommen. Neben ihrer stromseitigen Aufweitung und Anhebung erfuhr die gesamte, bisher ungegliederte und verengte Uferzone ihren endgültigen Ausbau, zu dem im Hinblick auf die erhoffte Gesamtlösung auch die Schaffung einer leistungsfähigen Uferstraße gehörte. Auf der Stadtseite gelang es der Stadt nur unter Androhung von Enteignungsverfahren, zumindest einige der stark in die Uferzone vortretenden Privatbauten zu beseitigen. Hierzu gehörte auch das Gasthaus an der Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße, dessen spektakulärer Abriss zugleich die Schiffbrückenachse freistellte. Stübben hat dieser ersten, nach modernsten Kriterien vorgenommenen Ausbauplanung große Bedeutung beigemessen, zumal die hier angewandten Prinzipien später auch auf andere Teilstücke des Altstadtufer übertragen werden sollten. Auf der Werftseite wurden die Einrichtungen der Dampfschiffahrtsgesellschaften neu geordnet. Für den Stückguttransport der Gesellschaften errichtete die Stadt in Eigenregie an der Stelle der alten Warenschuppen eine moderne Halle, auf deren architektonische Ausbildung großer Wert gelegt wurde. Dies wurde später auch für das Vorgehen der Stadt an den anderen altstädtischen Werften verbindlich. Besonders wichtig war Stübben die strikte Teilung der verbleibenden Uferzone in eine eigene Trasse für den Werft- und Hafenbahnverkehr sowie eine davon unbehelligte Führung der Uferstraße. Dies sollte mittels eines erhöhten, mit einer Baumreihe ausgestatteten Mittelweges geschehen. Es spricht für die frühe Zeitstellung dieser Ausbauplanung, dass sowohl das Separationsprinzip als auch der baumbestandene Gehweg, der die Passanten zum Flanieren einlud, bei den Gegnern einer modernen Uferlösung auf Ablehnung stießen. Ein Planungsfehler hat letztlich den Verzicht auf die Bäume erzwungen. Trotz dieser Einschränkung hat Stübben die Profilierung des Leystapels wenige Jahre später als vorbildliches Beispiel für Uferzonen mit niveaugleich abzuwickelndem Straßen- und Werftverkehr in sein Standardwerk 'Der Städtebau' aufgenommen.

Erst im Jahre 1888 ist zwischen der Stadt und der Staatlichen Eisenbahn eine Einigung über die Verlegung des Eisenbahnanschlusses erfolgt. Ihr war die Entscheidung vorausgegangen, den Sicherheitshafen an der Rheinau zum Verkehrshafen auszubauen, den Zollhafen auf die Stromseite der in den Fluss erweiterten Halbinsel zu verlegen und das südliche Stadterweiterungsufer mit Handelswerften auszustatten. Nach langem Planungsstau wurde nun die Projektierung des Hafens, des Uferausbaus und der großen Rheinuferstraße, die auch Uferteile der inzwischen eingemeindeten linksrheinischen Vororte erfasste, in Gang gesetzt. Erst jetzt setzten die Verhandlungen über die in die Hafen- und Uferplanung zu integrierenden militärischen Ersatzanlagen und den Wert der alten Festungsgrundstücke am Ufer ein, wobei nahezu unüberbrückbare Gegensätze den offiziellen Vertragsabschluss zwischen der Stadt und dem Militärfiskus bis zum Jahre 1891 verzögert haben. Die Auflagen für die neue Kehlbefestigung dürfen jedoch als Erfolg gewertet werden, auch wenn ihr generelles Er-

fordernis aus der Rückschau anzweifelbar ist. Die nun das Alt- und Neustadtufer zusammenfassenden Einrichtungen beschränkten sich bis auf einige feste Einbauten, zu denen je eine uferseitige Kaponiere in der Achse der Ringstraßeneinmündungen gehörte, auf mobile, lediglich im Armierungsfall zu installierende Elemente und ermöglichten eine weitgehend von fortifikatorischen Hemmnissen befreite Uferplanung.

Die im Sommer 1891 von den Stadtverordneten bewilligte Ausbauplanung für den neuen Rheinauafen und das große linksrheinische Uferumbauvorhaben hat das Signal für den sofortigen Baubeginn gesetzt. Das Ziel waren die zügige Herstellung des Hafens sowie die Ausführung sämtlicher Straßen- und Werftarbeiten, sodass nach der Verlegung des altstädtischen Zollhafens und nach der Beseitigung der Rheinstation mit dem Endausbau dieser letzten Teilstrecken die baldige Inbetriebnahme der großen Uferstraße und ihr Anschluss an die neustädtische Ringstraße möglich wurde. Die Planung hat am altstädtischen Ufer vor allem die ausbautechnische Integration der beiden äußeren Uferdrittel in die Gesamtmaßnahme und den jeweiligen Anschluss an die geplanten neustädtischen Abschnitte der Uferstraße vorbereitet. Im Süden konnte auf der Basis dieser Planung die Umrüstung der alten, auf der Innenseite des alten Rheinaubeckens gelegenen Uferzone, die in ihren Grundzügen beibehalten werden sollte, zusammen mit dem Ausbau des Hafens vorgenommen werden. Vor dem nördlichen Uferdrittel wurden nun die stromseitigen Arbeiten für die große, an der Trankgassenachse ansetzende Promenadenstraße durchgeführt. Dabei wurden ab der Machabäerstraße die alt- und die neustädtische Uferstraße hinter einer sich absenkenden Werft vereinigt. Dagegen blieb der planerische Zugriff auf die bestehenden Uferzonen vor der gesamten nördlichen Hälfte des altstädtischen Ufers, also die Dispositionen für die bauliche Ausbildung einer neuen Stadtfront und für die endgültige Profilierung der Uferstraße, aufgrund offener liegenschaftlicher Fragen einem späteren Zeitpunkt vorbehalten. Dieses nur schrittweise mögliche Vorgehen hat sich später allerdings als Vorteil erwiesen. Als die konkreten Planungen in der zweiten Hälfte der 1890er Jahre in zwei aufeinander folgenden Verfahren vorgenommen wurden, konnte man flexibel auf mittlerweile geänderte Verkehrsanforderungen und anders gesetzte Prioritäten reagieren.

Kennzeichnend für die Phase der Ausbauplanung, in der erstmals die finanziellen Dimensionen des gewaltigen Ausbauvorhabens offenbar wurden, war ein enormer Kostendruck. Nachdem zuvor beachtliche Investitionen für den Umbau der altstädtischen Werften getroffen worden waren, wandte sich das Interesse nun bezeichnenderweise von den alten, in Zukunft nicht mehr für die schweren Hafengeschäfte benötigten Uferpartien ab. So wurde damals entschieden, aus Einsparungsgründen auf die Erweiterung des bei den vorgezogenen Werftausbauten ausgesparten Teilstücks der Zollhafenwerft zu verzichten und an dieser zentralen Uferpartie das dauerhafte Einspringen der Werftkante in Kauf genommen. Erst einige Jahre später, als sich der wirtschaftliche Erfolg des Hafenunternehmens abzeichnete, wurde die Entscheidung wieder zurückgenommen. Damit wurde eine einheitliche Straßen- und Werftkonzeption in dem zwischen der Schiffbrücken- und der Trankgassenachse gelegenen Uferabschnitt, der nun in ganzer Länge als Frankenwerft bezeichnet wurde, möglich. Darüber hinaus hat die nicht durch Anleihen mögliche Mittelbeschaffung für den Bau der Uferstraße gerade die städtischen Flächen entlang des altstädtischen Ufers in starkem Maße belastet. So waren die ersten, die

Ausbauplanung informell begleitenden Studien über die zukünftig an der Stadtfront zu realisierenden Baufelder vor allem davon bestimmt, durch die größtmögliche Vermarktung städtischer Baustellen zur Refinanzierung der Straßenausbaukosten beitragen zu können. Unter diesen Voraussetzungen muss der damalige Vorschlag der Bauverwaltung, das historische Stapelhaus von den Abrissen der Zollhafenbauten auszunehmen, als ausgesprochen mutig gewertet werden. Selbst Stübgen musste im Jahre 1891 einräumen, dass die finanziellen Zwänge eine weniger starke bauliche Verdichtung und das Einstreuen von Grünanlagen ausschließen würden. Auch in dieser Beziehung sollte sich erst im Laufe der nächsten Jahre ein Wandel vollziehen.

Zeitgleich mit der Erstellung der Ausbauplanung sind in der altstädtischen Uferregion vorsorglich zahlreiche, die engen Straßen aufweitende Fluchtlinienfestsetzungen vorgenommen worden. Sie basierten auf der festen Überzeugung, dass die neue Rheinuferstraße zwangsläufig belebende Impulse auf die Bautätigkeit in den ufernahen Quartieren haben werde. Hervorzuheben sind insbesondere die damaligen, sowohl verkehrlich als auch wohnungshygienisch begründeten Festsetzungen in den zentralen, historischen Handelsvierteln beiderseits der Schiffbrückenachse, wo man mit einer sukzessiven Erneuerung des Baubestandes rechnete. Besonders ins Blickfeld rückte dabei das hinter der Leystapelfront liegende Rheinquartier, das in der zweiten Hälfte der 1880er Jahre bereits an verschiedenen Stellen für die Einführung der Rampe einer festen Brücke anstelle der Schiffbrücke in Betracht gezogen worden war. Es wurde nun durch eine große Fluchtlinienmaßnahme überplant und mittels eines projektierten Straßendurchbruchs zwischen dem Leystapel und dem Heumarkt unterteilt. Diese schon früh auf eine weitgehende Beseitigung der Altbauten ausgerichteten Bestrebungen haben wesentlich zu der seit 1895 betriebenen Implantierung der städtischen Hauptmarkthalle in das Quartier beigetragen und sollten später die Beseitigung der restlichen Gebäude für die Rampenausbildung der festen Brücke beeinflussen.

Kommt man auf die Veränderungen der einzelnen altstädtischen Uferbereiche zu sprechen, durch die der bereits fertiggestellte Leystapel ergänzt worden ist, so ist zunächst der das Hafenbecken begleitende Abschnitt zu nennen. Die alte Uferzone, deren Straße früher lediglich lokal bedeutsam gewesen war, erfuhr nun als Teil der großen Uferstraße und durch ihre Einbindung in die Haupterschließung des vorgelagerten Hafens eine immense Umwertung. Im Zuge der gewaltigen Ufervorschiebungen auf der Stromseite rückte der mittelalterliche, vormals an der Uferkante stehende Bayenturm, der auf Geheiß der staatlichen Denkmalpflege erhalten blieb, jetzt auf die stadtseitige Grenze der neuen Werftanlagen. Hier bildete er den Abschluss der Gleisanlagen für die Übergabe der Güter von der Staatlichen Eisenbahn an die städtische Hafenbahn, deren altstädtischer Gleisstrang entlang der Beckeninnenseite nach Norden geführt wurde. Gleichzeitig verwies der Turm, der das südliche Anschlussstück der Bayenstraße an die neustädtische Uferstraße und den Ubierring flankierte, eindrücklich an die frühere Ausdehnung der historischen Stadt. Dabei erlangte die vom Fluss abgerückte Verknüpfung des neustädtischen Ringboulevards mit der hinter den Werften verlaufenden Uferstraße nicht die großartige Ausgestaltung wie ihr nördliches, frei dem Ufer zugewandtes Pendant. Die früher durch eine Allee getrennte, niveaugleiche Uferzone wurde wie der anschließende Leystapel nach dem Separationsprinzip ausgebaut und durch eine Baureihe gegliedert. Durch die Veränderung der Hafenein-

fahrt erfuhr der nördliche Auftakt dieses Uferabschnitts eine markante Veränderung, indem der Malakoffturm an das Ufer angebunden wurde. Der Erhalt des in einen neuen Funktionszusammenhang gebrachten Turms der alten Rheinausicherung belegt, dass es keine Berührungsängste bei der Verwendung akzentsetzender Elemente der preußischen Kehlbefestigung gab. Außer den veränderten funktionellen Anforderungen an diese alte Uferpartie darf auch der atmosphärische Wandel, der mit der Massierung der neuen Hafenhochbauten auf der Rheinauhalbinsel einherging, nicht außer Acht gelassen werden. So ist überliefert, wie störend die Wohnhausbesitzer an der Bayenstraße und am Holzmarkt die Versperrung des früher über die Erholungsanlagen hinweg gegebenen Blicks auf den Rhein empfunden haben. Die Inbetriebnahme des Rheinauhafens hat in den folgenden Jahren auf der Stadtseite zwar diverse kleinere Neubauten angeregt, jedoch keine radikale Umstrukturierung initiiert. Lediglich das von 1901 bis 1907 an der südlichen Bayenstraße errichtete Proviantamt der Kölner Garnison hat sich als blockeinnehmendes Neubauvorhaben die Umschlagvorteile des benachbarten Hafens zunutze gemacht.

Den größten Wandel haben damals zweifellos die Uferpartien vor der nördlichen Hälfte des altstädtischen Ufers, die bislang von Hafen- und Schienenanlagen sowie von unmittelbar der Stadtkante vorgeordneten Festungseinrichtungen geprägt waren, erfahren. Durch ihre Lage, die stadtsseitigen Strukturen und die Besitzverhältnisse brachten diese beiden Konversionsmaßnahmen von vornherein unterschiedliche Voraussetzungen mit. Die Differenz war durch die frühe planerische Entscheidung zugunsten einer großzügigen Uferstraße im Norden, durch die ab der Trankgassenachse ein markanter Wechsel vorgegeben war, bekräftigt worden. So stand an der zentralen Frankenwerft, an der die Stadt über entscheidende Flächen entlang der geplanten Uferstraße verfügte, die Auseinandersetzung mit dem zukünftig frei der neuen Uferstraße zugewandten Martinsviertel an. Dagegen handelte es sich im Norden der Trankgassenachse um eine industriell geprägte Stadtrandlage, in deren südlichem Bereich der Eisenbahnfiskus der Haupteigentümer der hier zwischen der alten Stadtkante und der neuen Uferstraße gelegenen Neubauf Flächen war.

Stübbens Planung hat der großen Promenadenstraße von Beginn an eine über die historische Grenze des altstädtischen Ufers hinausgreifende Konzeption zugrunde gelegt. Dem auf der Stadtseite einmündenden Deutschen Ring, dem als nördlichem Endstück des neustädtischen Ringboulevards eine besonders opulente Ausgestaltung zgedacht war, wurde die dominierende Stellung eingeräumt und das Ufer der alten Stadt um einen auf dem Gelände der ehemaligen Thürmchensbastion geplanten Baublock `erweitert`. Die in der Ringachse angeordnete Kaponniere wurde auf der Stromseite geschickt in die Werft integriert und von den Festungsbehörden als Aussichtsplattform für die am Ufer flanierenden Passanten freigegeben. Die repräsentative Wirkung dieses Konzeptes wurde ab 1896 durch das Projekt eines dem Fluss zugewandten Reiterdenkmals für den preußischen Kaiser Friedrich III. auf dem Deutschen Ring ergänzt, das im Jahre 1903 zur Ausführung gekommen ist. In dem gemeinsamen Namen Kaiser-Friedrich-Ufer für die alt- und neustädtische Uferstraße kam der übergeordnete Zusammenhang zum Ausdruck.

Schon Jahre zuvor waren die ufernahen Zonen des Stadterweiterungsgebietes durch bauordnungsrechtliche Vorschriften offiziell einer Villenbebauung zugewiesen worden. So schien es nur konsequent, auch am altstädtischen Teil des Kaiser-Friedrich-Ufers eine anspruchsvolle Wohnbebauung anzusiedeln und auf diese Weise möglichst rasch einen adäquaten baulichen Wandel an der neuen Uferstraße zu bewirken. Als in der Mitte der 1890er Jahre die Detailplanungen für das Gelände der ehemaligen Rheinstation einsetzten, war von entscheidender Bedeutung, dass der Eisenbahnfiskus dieses Ziel mittrug und sich vertraglich dazu verpflichtete, seine Baustellen ausschließlich zur Errichtung von freistehenden Villen zu veräußern. Komplettierend sollte auf einigen mindergenutzten Privatflächen im Norden St. Kuniberts und auf dem zur Ringstraße vermittelnden Gelände der Thürmchensbastion durch die Festsetzung von Vorgärten die Entstehung gediegener Wohnhäuser in geschlossener Bauweise gefördert werden. Des Weiteren gelang es im Zuge dieser Planung, auf der Innenseite der Uferstraße eine aufwendige Ausstattung mit Bäumen und Schmuckanlagen vorzusehen, die dem altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer später einen besonders großzügigen Charakter verliehen.

Das Villenkonzept am altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer hat sich zumindest in Teilen umsetzen lassen. Die Stadt hat dies durch die früh einsetzende Vermarktung ihrer eigenen Baugrundstücke unterstützt. Dass dabei dem historischen Kunibertstürmchen, dessen Erhalt die staatliche Denkmalpflege vorgegeben hatte, innerhalb der umgebenden Neubauten nur ein äußerst geringer Schutzabstand zugestanden wurde, ist vor allem auf den Verwertungsdruck zurückzuführen. Die bevorzugte Rheinlage ist auf eine interessierte Bauherrenklientel gestoßen, die sich hier mit repräsentativen Eigenheimen niederließ. Dank günstiger Grundstückszuschüsse sind auch etliche Privatgrundstücke im Norden St. Kuniberts in diese Entwicklung einbezogen worden. Der Verkauf ihres alten Pastorats als Villengrundstück versetzte auch die Kirchengemeinde von St. Kunibert in die Lage, auf der Nordseite der Kirche neue Pfarr- und Gemeindebauten zu errichten und sich an der neuen Uferstraße angemessen zu präsentieren.

Die Kölner Eisenbahndirektion, die kurz nach der Wende zum 20. Jahrhundert an die Planung eines großen Verwaltungsschwerpunktes in Bahnhofsnähe ging und dabei die repräsentative Uferlage ihres Bauterrains für eigene Zwecke nutzte, hat das mit der Stadt vereinbarte Villenkonzept gesprengt. Es ließ sich im Rahmen dieser Arbeit nicht klären, ob die Stadt Köln im Vorfeld in diese Entscheidung eingebunden worden war. Durch die Errichtung eines monumentalen Bürogebäudes mit anschließender Direktorenvilla erhielt das südliche Kaiser-Friedrich-Ufer den Charakter eines Verwaltungsschwerpunktes. Im Zusammenhang mit den Neubauten der Kölner Eisenbahndirektion ist darüber hinaus auf den Verlust der Eisenbahnanbindung der Firma J. J. Langen & Söhne hinzuweisen, der kurz darauf für die Schließung dieses Betriebes mitverantwortlich war. Auch ein weiteres, ehemals gewerblich genutztes Gelände an der Ecke des Thürmchenswalls wurde der Entwicklung zu einem gehobenen Wohnstandort durch die Eigentümer entzogen. Hier zeigte sich der zeitgenössische Mangel rechtlicher Einflussmöglichkeiten auf die bauliche Entwicklung von Privatgrundstücken. Als Bauherrin fand sich schließlich die Rheinische Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation, die den attraktiven Standort für die Errichtung ihres Verwaltungsgebäudes nutzte. Die durch den Ersten

Weltkrieg unterbrochenen Bauarbeiten wurden erst nach dem Kriegsende fortgeführt. Trotz der massiven Abweichungen von dem kleinteiligen Ursprungskonzept ist die äußerst dynamische Bauentwicklung an diesem Teil des altstädtischen Ufers bemerkenswert, die in den Jahren nach dem Ausbau des altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufers sämtliche für eine Bebauung verfügbaren Grundstücke erfasste. Auch wenn die Mischung von Einfamilienhäusern und Verwaltungsbauten zu einem sehr heterogenen Charakter beitrug, war der Wandel von einer gewerblich geprägten beziehungsweise mindergenutzten Stadtrandlage zu einer anspruchsvoll ausgestalteten Stadtfront vollzogen.

An der zentralen Frankenwerft haben die Ankaufsverhandlungen für das Gelände des alten Hauptzollamtes und die Suche nach einer adäquaten Nachnutzung für das Stapelhaus die Konkretisierung der Detailplanung bis kurz vor der Fertigstellung des Hafens verzögert. Beiderseits des Stapelhauses taten sich vor dem historischen Martinsviertel zwei unterschiedliche Handlungsfelder auf, die jedoch gleichermaßen auf der Überzeugung beruhten, dass das Stadtbild an der zukünftigen Uferstraße nur durch eine moderne Bebauung zu vertreten sei. Dabei hatte man die Ansiedlung von Wohn- und Geschäftshäusern vor Augen. In beiden Fällen deckten sich die Neubauziele mit dem schon erwähnten Erfordernis, durch den Verkauf von Bauland Erträge zu erwirtschaften, die hier sowohl zur Refinanzierung der Uferstraße als auch zum Erwerb des alten Zollamtes dienen mussten. Im Süden des Stapelhauses war die bis auf etwa acht Meter an die zukünftige Uferstraße tretende Zeile von schmalen Giebelhäusern an der tiefer gelegenen alten Hafengasse aus der damaligen Sicht nur durch eine radikale Neuordnung zu lösen. Hier hoffte man auf den Anreiz für die privaten Hausbesitzer, die um den Vorlandstreifen erweiterbaren Grundstücke für eine zur Uferstraße orientierte Neubebauung zu nutzen, zumal auch die hier bauordnungsrechtlich zulässigen Maximalwerte eine deutlich bessere Grundstücksausnutzung versprachen. Im Norden des Stapelhauses waren zwei bis zur Dombrücke reichende Neubauriegel projektiert. Die nun konkreter werdende Absicht, das Stapelhaus in Zukunft für festliche Zwecke zu nutzen, hatte bereits zu einem Verzicht auf einen Teil der ursprünglich vorgesehenen Neubaufächen geführt, um dem Altbau mehr Freiflächen zuzuordnen. Gleichzeitig führte die publikumswirksame Verwendung des Stapelhauses zu einer Änderung des Uferzonenprofils. Anstelle des ursprünglich geplanten Separationsmodells wurde nun ein großzügiger, von Bäumen gesäumter Gehweg auf die Innenseite der Uferstraße gelegt. Der Protest der Anwohner des Martinsviertels hat schließlich den gänzlichen Verzicht auf die im Norden des Stapelhauses geplanten Neubauriegel initiiert, an deren Stelle nun öffentliche Grün- und Spielflächen vorgesehen wurden. Gemessen an den Ausgangsbedingungen zeigt dieser am Ende des Jahres 1898 erreichte Planungsstand eine bemerkenswerte Lösung aus wirtschaftlichen Zwängen, die den Wandel der Frankenwerft zu einem Anziehungspunkt für die Kölner vorbereitet hat. Erwähnt werden muss jedoch auch, dass nun die hinter den zukünftigen Grünanlagen in den Sichtbereich der Uferstraße fallenden historischen Bürgerbauten des Martinsviertels in die Kritik gerieten. Mit dem Einräumen erweiterter Baufluchten auf der Uferseite hoffte man, auch diese Eigentümer möglichst bald zur Errichtung von Neubauten zu veranlassen.

An der Frankenwerft setzte die bauliche Umstrukturierung unmittelbar nach der Niederlegung des Zollhafens mit dem Umbau des Stapelhauses ein, das im Erdgeschoss eine Gaststätte und darüber das Naturhistorische Museum der Stadt aufnahm. Friedrich Carl Heimann, dem damaligen Leiter des

Kölner Hochbauamtes, gelang eine äußerst geschickte Inszenierung, die sich während der Umbauzeit allerdings gegen die konkurrierenden Ansprüche des Kirchenvorstandes von Groß St. Martin um eine stärkere Berücksichtigung der Kirche im Uferbild durchzusetzen hatte. Heimanns Konzept eines `Erinnerungsbaus´ basierte auf der zeitgenössischen Erfahrung, dass der Untergang der Zeugen der bürgerlichen Bau- und Wohnkultur nicht aufzuhalten sei. So wurden zum Teil noch im letzten Moment Kopien oder Originalteile aus abgebrochenen Bürgerhäusern in das Gebäude und seine Außenanlagen integriert. Ergänzt um einen großen Konzertgarten und eine Außengastronomie für das einfachere Publikum sind das Stapelhaus sowie die in seinem Norden entstandenen Grünanlagen zum beliebten Ziel der Kölner geworden.

Dagegen ließ die kritische Auseinandersetzung mit den Neubauzielen im Umfeld des Stapelhauses die Frankenwerft aufgrund ihrer exponierten Lage zum Experimentierfeld der zeitgenössischen Denkmal- und Stadtbildpflegebestrebungen werden. Im Jahre 1900 hat Stübben in seiner Funktion als Kölner Stadtverordneter die Auslobung eines Fassadenwettbewerbs für die Neubauten an der Hafengasse in die Wege geleitet. Dies ist von der Forschung ausgiebig gewürdigt worden. Kaum bekannt ist hingegen, dass Stübben damals im Norden des Stapelhauses gegen erbitterte Widerstände die Rücknahme der kurz zuvor festgesetzten Fluchtlinien erwirkte. Sein erklärtes Ziel war es, die dortigen altkölnischen Bürgerhäuser des 17. und 18. Jahrhunderts zu erhalten und ihnen in der Uferwirkung Geltung zu verschaffen. Diese Methode der städtebaulichen Denkmalpflege zum Erhalt bürgerlicher Profanbauten kam in Köln hier erstmals zur Anwendung. Die Erneuerungsbestrebungen konzentrierten sich in der Folge ausschließlich auf die Bauzeile im Süden des Stapelhauses. Hier sind insbesondere die im Jahre 1905 vom Kölner Hochbauamt initiierten Maßnahmen für den nördlichen Teil der alten Hafengasse zu erwähnen, die ursprünglich durch das Zurücksetzen der Bauflucht eine bessere Sicht auf das Stapelhaus erzielen sollten. Daraus hat sich im Zusammenwirken mit dem Provinzialkonservator und unter maßgeblichem Einfluss der aus dem Baufach stammenden Stadtverordneten ein Programm entwickelt, das sich den Charakteristika der Altbauten anzunähern und mit den Bedürfnissen der Bauherren in Einklang zu bringen suchte. Diese Planungen sind bereits vor Carl Rehorsts Amtsantritt als Kölner Stadtbaumeister zum Abschluss gekommen und sollten in der Forschung in Zukunft als Leistungen des Kölner Hochbauamtes eine stärkere Anerkennung finden. Köln war damals auf theoretischer Ebene `am Puls der Zeit´. Jedoch hat man die von der neuen Uferstraße ausgehenden Anreize für einen baulichen Wandel deutlich überschätzt. Die äußerst geringe Bautätigkeit an der alten Hafengasse lässt sich auf die mangelnde Finanzkraft der Alteigentümer, die erschwerende Zusammenlegung der schmalen Hausgrundstücke und die fehlende Attraktivität an dem außerhalb der Kölner City gelegenen Rheinufer zurückführen. Als Folge der mehrjährigen Auseinandersetzungen ist die wachsende öffentliche Wertschätzung der Maßstäblichkeit der historischen Front des Martinsviertels zu verzeichnen, auch wenn der Altbaubestand an der alten Hafengasse weiterhin infrage gestellt wurde. Die Kleinteiligkeit der Giebelhäuschen vor dem Hintergrund der turmüberhöhten Ufersilhouette hat im Verein mit der geschickten Inszenierung des Stapelhauses die zentrale Kölner Uferfront schon wenige Jahre nach dem Uferstraßenausbau zum sogenannten `Herzstück Altkölns´ werden lassen.

Im Zusammenhang mit diesem Teil der Kölner Uferfront müssen noch die beiden im frühen 20. Jahrhundert entstandenen altstädtischen Brückenneubauten angesprochen werden. Die staatliche Hohenzollernbrücke ist als eine von monumentalen Architekturaufbauten bestimmte Bogenbrücke an der Stelle der Dombrücke im Jahre 1911 fertiggestellt worden. Sie hat zu einer massiven und in Köln heftig beanstandeten Veränderung der zentralen Flussperspektive beigetragen. Die Trassenführung des von langer Hand geplanten städtischen Projektes einer festen Straßenbrücke anstelle der alten Schiffbrücke hatte Ende 1907 die strombautechnische Genehmigung erhalten. Die konzeptionellen Ziele für diese wichtige und prestigeträchtige städtische Infrastrukturmaßnahme sind von Carl Rehorst in kritischer Auseinandersetzung mit den zuvor bekannt gewordenen Plänen der Hohenzollernbrücke formuliert worden. Er regte einen modernen Brückentypus mit einer jeweils in den links- und rechtsrheinischen Stadtkörper zurückgesetzten architektonischen Fassung der Brückenrampen an. Das Brückenprojekt ist in den Jahren 1910 und 1912 zum Gegenstand zweier spektakulärer Wettbewerbe gemacht worden, die zu der Entscheidung führten, eine Hängebrücke zu errichten. Die im Sinne eines Ideenwettbewerbs eingeforderten Vorschläge für die Bebauung der Rampen haben insbesondere für die Altstadtseite etliche extrem wuchtige Entwürfe erbracht. Sie sind in Köln angesichts des zurückliegenden Diskurses über eine ortsbildverträgliche Bebauung an der benachbarten Frankenwerft auf großes Befremden gestoßen. Der Auftrag für die Entwürfe der Rampenbebauung ist im Jahre 1913 dem Architekten der Brücke, Carl Moritz, erteilt worden, dessen monumentales, dem zeitgenössischen Neoklassizismus verpflichtetes Konzept insbesondere auf der linken Rheinseite die repräsentative Einleitung der Brückenbahn in den altstädtischen Stadtkörper sicherzustellen versprach. Es war intendiert, dass die mit großer Symbolkraft behaftete Hochbauaufgabe, die zugleich zum Anlass für den Abriss der verbliebenen Teile des alten Rheinviertels genommen wurde, bewusst den traditionellen Maßstab der altstädtischen Uferfront sprengen sollte. Zu der unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg von der Stadt in Eigenregie geplanten Umsetzung ist es nicht mehr gekommen. Nach der Eröffnung der Brücke im Jahre 1915 blieb die große Leerstelle an der altstädtischen Leystapelfront jahrzehntelang bestehen.

Fasst man die Uferentwicklung mit Blick auf die Vorgeschichte zusammen, so ist nach einer langen, durch interne und externe Widerstände geprägten 'Inkubationszeit' der Wandel des bislang von Verteidigungsanlagen eingeschlossenen Ufers des alten Köln zu einem modernen Großstadtufer in erstaunlich kurzer Zeit erfolgt. Die weitgehende Beschränkung auf mobile Festungseinrichtungen haben der Stadt auf ihrer Uferseite eine Entwicklung ohne sichtbaren Festungscharakter beschert. Vor allem an dem im Norden sich frei dem Ufer zuwendenden Übergang von Alt- und Neustadt sind die historischen Ufergrenzen überspielt worden, so dass sie kaum noch erfahrbar waren. Die organische Einbindung in den neustädtischen Kontext stand hier im Vordergrund. Die lediglich in Einzelschritten möglichen Ausführungsarbeiten am altstädtischen Ufer haben eine besondere Herausforderung dargestellt, zumal sie zum Teil bei laufendem Betrieb der Hafengeschäfte stattgefunden haben. Im Grundsatz ist die Einteilung in die vier bereits durch die Entwicklung des 19. Jahrhunderts vorgegebenen Uferpartien beibehalten worden. In den meisten Fällen kam es abschnittsweise zu einer Vereinheitlichung beziehungsweise Neuordnung der alten Straßen- und Werftnamen. Kennzeichnend ist die starke Individualisierung der jeweiligen Straßenpartien und Werftabschnitte, deren Gliederung und

Baumausstattung den jeweiligen Gegebenheiten angepasst worden sind. Als einheitliches und die gesamte – auch über die Grenzen der Altstadt hinaus reichende – Uferstraße mit ihren wechselnden Profilen zusammenbindendes Element ist die ausschließliche Verwendung von Linden als Straßenbaum hervorzuheben, durch die der Charakter der großen Durchgangsstraße unterstützt worden ist. Aufgrund der verschiedenen Ausbauschritte ist die Beleuchtung und Möblierung am Altstadtufer weniger einheitlich gewesen als in den in einem Zuge realisierten Partien außerhalb der Ringstraßenachsen. Zudem hat der Ausbau des lokalen und regionalen Schienenverkehrs insbesondere am Altstadtufer diverse Nachrüstungen notwendig gemacht. Der gewerbliche Anteil der altstädtischen Werften hat auch nach der Hafeneröffnung eine Rolle gespielt. Hierzu hat nicht zuletzt die Hafenbahn beigetragen, die den am Ufer verbliebenen Schifffahrtsgesellschaften eine prosperierende Entwicklung ihrer Stückgutgeschäfte ermöglichte. Dies war durchaus im Sinne der Stadt, die an der Erwirtschaftung von Werfteinnahmen und Hafenbahngebühren interessiert war. Dass die Gäste der Einrichtung für die Personenschifffahrt die Gleise der Hafenbahn passieren mussten und ein Teil der Anlegestellen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Verladeeinrichtungen lagen, scheint aus der zeitgenössischen Sicht jedoch kein Widerspruch gewesen zu sein. Denn die Kölner Bürger haben die Zugänglichkeit des Rheinuferes und die ungehinderte Passage am Fluss als immensen Qualitätssprung wahrgenommen.

Die vorliegende Arbeit hat an etlichen Stellen darauf hingewiesen, dass aufgrund der schwierigen Quellenlage gewisse Sachverhalte nur unter Vorbehalt zu rekonstruieren waren. Es bleibt zu hoffen, dass sich im Nachgang zu dieser Untersuchung doch noch ergänzendes Plan- und Schriftmaterial auffinden lässt. Auch könnten in einigen Fällen tiefer gehende Recherchen, die in diesem Rahmen nicht leistbar waren, zur Klärung mancher offen gebliebener Frage beitragen. Die damaligen Uferumrüstungen in anderen Flussstädten sind in dieser Fallstudie bis auf die Erwähnung weniger Einzelaspekte bewusst ausgelassen worden. Es wäre wünschenswert, wenn die Ergebnisse dieser Arbeit im Rahmen einer auf den Vergleich der zeitgenössischen Ufermodernisierungen angelegten Überblicksarbeit Berücksichtigung finden würden, um die Kölner Uferplanungen besser einordnen zu können. Auf der Ebene der Kölner stadtbaugeschichtlichen Forschung wäre eine Untersuchung der zeitgenössisch in der Kölner Altstadt durchgeführten Stadtumbaumaßnahmen interessant, durch die die Entwicklung am altstädtischen Ufer in einen größeren Kontext gestellt werden könnte. Darüber hinaus fehlt bisher ein umfassender Beitrag, der insbesondere die altstädtische Kölner Uferentwicklung mit ihren Veränderungen und Kontinuitäten bis in die Gegenwart verfolgt.

7 Anhang

7.1 Literaturverzeichnis

Die vorliegende Arbeit bezieht sich zu einem Teil auf Berichte und kleine Nachrichten aus der zeitgenössischen Tagespresse, überregionalen Bauzeitschriften und den Organen der örtlichen Fachvereine. Diese Artikel sind in der Regel nur dann in das Literaturverzeichnis aufgenommen worden, wenn der Name ihres Verfassers bekannt ist. In den übrigen Fällen wird auf die Angaben in den Fußnoten verwiesen.

Adams/Bauer, J. 2001: Adams, Werner; Bauer, Joachim: Vom Botanischen Garten zum Großstadtgrün. 200 Jahre Kölner Grün. Köln 2001 (= Stadtspuren – Denkmäler in Köln, Bd. 30).

Algermisen 1892: Algermisen, Johann Ludwig: Neuester Kölner Führer. Köln 1892⁵.

Algermisen 1899: Algermisen, Johann Ludwig: Die neuen Hafen- und Werft-Anlagen in Köln. In: Allgemeine Bauzeitung 64.1899, S. 9-18.

Atlas Garnisonspläne Köln: Atlas VIII. Armee-Corps-Garnisonspläne Köln. Um 1912.

Aus dem alten Köln 1900-1908: Aus dem alten Köln. Eine Sammlung älterer Profanbauten und Straßenbilder (hrsg. im Auftrag des AIV NW von F. C. Heimann, K. Kaaf, K. Schellen und Balduin Schilling). 4 Lieferungen. Köln 1900, 1903 u. 1908.

Bartels 1970: Bartels, Heinrich: Kölner Zucker. 100 Jahre Pfeifer & Langen. Köln 1970.

Bauer, W. 1888: Bauer, Wilhelm: Schiffahrtsanlagen. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur 8. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 351-370.

Bauer, W. 1898a: Bauer, Wilhelm: Der Rhein und seine Ufer bei Köln von der französischen Zeit bis zum Beginn der Stadterweiterung (1794-1881). In: Neue Werft- und Hafenanlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898. Köln 1898, S. 31-46.

Bauer, W. 1898b: Bauer, Wilhelm: Beschreibung der Baulichkeiten und Einrichtungen. In: Neue Werft- und Hafenanlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898. Köln 1898, S. 71-96.

Bauer, W. 1898c: Bauer, Wilhelm: Die Bauausführung und die Baukosten. In: Neue Werft- und Hafenanlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898. Köln 1898, S. 133-148.

Bauer, W. 1903: Bauer, Wilhelm: Der Hafen zu Köln. Sonderdruck aus der Festschrift zum Deutschen Geographentag. Köln 1903.

Bauer, W. 1915a: Bauer, Wilhelm: Die Werft- und Hafenanlagen. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 474-490.

Bauer, W. 1915b: Bauer, Wilhelm: Die Brücken. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 499-505.

Becker, Herm. 1908: Becker, Hermann: Historische Spaziergänge durch die Straßen von Alt-Köln. Trankgassentor. Frankenturm. In: KStA vom 22.11.1908 (Sonntagsbeilage).

Becker, Kr. 1996: Becker [Ruschepaul], Kristin: Öffentliche Gebäude des 20. Jahrhunderts in Köln (mit Ausnahme der Schulbauten). (Diss. Univ. Bonn 1995) Bonn 1996.

Behnke/Schwörbel 1903-1906: Behnke, Werner; Schwörbel, Ludwig: Die Straßennamen der Stadt Köln. In: KStA vom 1.1.1903 - 13.1.1906.

- Behr 1981: Behr, Michael [u.a.]: Für Köln geplant – nicht gebaut – am Beispiel Dom Rheinumgebung von 1900 bis 1980. Köln 1981.
- Beines 2007: Beines, Johannes Ralf: Friedrich Carl Heimann (1850-1921). Stadtbaumeister und Kölns erster Stadtkonservator. In: Hagspiel, Wolfram (Red.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der Städtischen Baubehörden seit 1821 (hrsg. vom Architektur Forum Rheinland e. V.). Köln 2007 (= Publikationen des Kölnischen Stadtmuseums, Bd. 9), S. 87-100.
- Bender 1922: Bender, Franz (Bearb): Deutschlands Städtebau. Köln. Berlin-Halensee 1922.
- Bender 1926: Bender, Franz (Bearb): Deutschlands Städtebau. Köln. Berlin-Halensee 1926³.
- Benner 2003: Benner, Iris: Kölner Denkmäler 1871-1918. Aspekte bürgerlicher Kultur zwischen Kunst und Politik. (Diss. Univ. Köln 2002) Köln 2003 (= Publikationen des Kölnischen Stadtmuseums, Bd. 5).
- Bericht Gemeindeangelegenheiten: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Köln. Köln 1880/81ff.
- Bericht Straßenbahnen: Bericht über die Verwaltung der Städtischen Straßenbahnen. Köln 1900/01ff.
- Bernhard 1911: Bernhard, Karl: Der Wettbewerb um den Entwurf einer Straßenbrücke über den Rhein bei Köln (Sonderdruck aus der `Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure´ 55.1911). Berlin 1911.
- Bilstein 2009: Bilstein, Nicole: Geschichte und bauliche Entwicklung des Kölner Rheinauhafens. (Diss. Univ. Köln 2007) Köln 2009.
- Blum 1909: Blum, Otto: Städtebahnen mit besonderer Berücksichtigung des Entwurfes für eine elektrische Städtebahn zwischen Düsseldorf und Köln. Köln 1909.
- Blunck 1913: Blunck, Erich: Denkmalpflege und Städtebau. Berlin 1913 (= Städtebauliche Vorträge, Bd. 6,2).
- Bohrer 1907: Bohrer, Alois: Zur Festhallenfrage. Was ist nötig? Was ist wünschenswert? Beitrag zur Beleuchtung einer modernen Kulturfrage unter Berücksichtigung Kölner Verhältnisse. Köln 1907.
- Bollenbeck 1969: Bollenbeck, Karl Joseph: Der Kölner Stadtbaumeister Johann Peter Weyer. 2 Bde. Diss. RWTH Aachen 1969.
- Bolte 1914: Bolte, Fritz: Die Verwendung alter Bauteile für Neubauten. In: Mitteilungen des RVDH 8.1914, H. 2, S. 131-140.
- Borger/Zehnder 1986: Borger, Hugo; Zehnder, Frank Günter: Köln. Die Stadt als Kunstwerk. Stadtansichten vom 15. bis 20. Jahrhundert. Köln 1986².
- Breuer 1981: Breuer, Judith: Die Kölner Domumgebung als Spiegel der Domrezeption im 19. Jahrhundert. (Diss. Univ. Bonn 1980) Köln 1981 (= Arbeitshefte der rheinischen Denkmalpflege, Bd. 10).
- Brix 1985: Brix, Michael: Fassadenwettbewerbe. Ein Programm der Stadtbildpflege um 1900. In: Meckseper, Cord; Siebenmorgen, Harald (Hrsg.): Die alte Stadt: Denkmal oder Lebensraum. Die Sicht der mittelalterlichen Stadtarchitektur im 19. und 20. Jahrhundert. Göttingen 1985, S. 67-89.
- Brückner 1913: Brückner, Peter: Köln und die neue Baukunst. In: KTBl vom 3.5.1913.
- Bündgen 1989: Bündgen, Eduard: Rheinuferbahn Cöln-Bonn 1906-1925. Nordhorn 1989 (= Geschichte der Köln-Bonner Eisenbahnen, Bd. 1).
- Bündgen 1994: Bündgen, Eduard: Die Köln-Bonner Eisenbahnen 1891-1992. Freiburg 1994.

- Buschmann 2008: Buschmann, Walter [u.a.]: Braunkohlenbergbau im Rheinland. Worms 2008 (= Die Bau- und Kunstdenkmäler von Nordrhein-Westfalen, Bd. 1,2).
- Christophe 1911: Christophe, Georg (Hrsg.): Führer durch die links- und rechtsrheinischen Hafent- und Werftanlagen der Stadt Cöln mit einem amtlichen Plane und Bildern nach photograph. Aufnahmen. Köln 1911.
- Creutz 1913: Creutz, Max: Die Neugestaltung des Kölner Stadtbildes. In: DWB-Jahrbuch 2.1913, S. 79-85.
- Creutz 1927: Creutz, Max: Banken und andere Verwaltungs- und Geschäftsgebäude der Architekten B.D.A. Karl Moritz und Albert Betten zu Köln. In: Neue Baukunst. Berlin 1927.
- Denkmälerverzeichnis Köln Altstadt und Deutz 1979: Denkmälerverzeichnis Köln Altstadt und Deutz (hrsg. vom Landeskonservator Rheinland). Köln 1979.
- Denkmälerverzeichnis Köln Neustadt 1983: Denkmälerverzeichnis Köln Neustadt (hrsg. vom Landeskonservator Rheinland). Köln 1983.
- Denkschrift Städtebahn Cöln-Düsseldorf 1912: Denkschrift der Stadt Mülheim am Rhein zum Entwurf einer rechtsrheinischen Städtebahn von Cöln nach Düsseldorf. Mülheim a. Rh. 1912.
- Deres 2001: Deres, Thomas: Der Kölner Rat. Biographisches Lexikon. Bd. 1: 1794-1919. Köln 2001.
- Dietmar/Rakoczy 2002: Dietmar, Carl; Rakoczy, Csaba Peter: Köln, der Rhein und das Meer. 2000 Jahre Kölner Schifffahrts- und Hafengeschichte. Köln 2002.
- Dietrich/Wagner 2011: Dietrich, Gerhard; Wagner, Eckard (Hrsg.): Kayserzinn. Engelbert Kayser. Jugendstil-Zinn aus Köln. Katalog zur Ausstellung im Museum für Angewandte Kunst in Köln vom 4. September bis 20. November 2011. Stuttgart 2011.
- Dux 1992: Dux, Holger: Heinrich Nagelschmidt, Leben und Werk eines Kölner Privatbaumeisters 1822-1902. 2 Bde. Diss. RWTH Aachen 1992.
- Eiselen 1911: Eiselen, Fritz: Vom Wettbewerbe um eine feste Straßenbrücke über den Rhein bei Köln. In: DBZ 45.1911, H. 65, S. 561-564; H. 69, S. 593-596; H. 71, S. 611-616; H. 72, S. 612-624; H. 75, S. 653-656.
- Eiselen 1913: Eiselen, Fritz: Vom zweiten Wettbewerb um die dritte feste Rheinbrücke in Köln. In: DBZ 47.1913, H. 29, S. 257-261; H. 31, S. 279-283; H. 32, S. 288-291; H. 33, S. 294-298; H. 34, S. 301-306; H. 35, S. 315-320; H. 43, S. 394-398; H. 44, S. 401-407.
- Ennen 1877: Ennen, Leonard: Führer durch die Stadt Köln für Einheimische und Fremde. Köln 1877.
- Ewald/Rathgens 1916: Ewald, Wilhelm; Rathgens, Hugo (Bearb.): Die kirchlichen Denkmäler der Stadt Köln. Düsseldorf 1916 (= Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz, Bd. 6,4; Die Kunstdenkmäler der Stadt Köln, Bd. 1,4).
- Eyll 1975: Eyll, Klara van: Wirtschaftsgeschichte der Stadt Köln vom Beginn der preußischen Zeit bis zur Reichsgründung. In: Kellenbenz, Hermann (Hrsg.): Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft. Bd. 2. Köln 1975, S. 163-266.
- Festschrift Hafen 1898: Neue Werft- und Hafen-Anlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898. Köln 1898.
- Foy 1915: Foy, Willi: Das Rautenstrauch-Joest-Museum für Völkerkunde. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 190-196.
- Fuchs 1991: Fuchs, Peter (Hrsg.): Chronik zur Geschichte der Stadt Köln, Bd. 2: Von 1400 bis zur Gegenwart. Köln 1991.
- GA: Greven's Adressbuch für die Stadtgemeinde Köln sowie die Umgebung Köln's. Köln 1850ff.

- Genzmer 1888: Genzmer, Felix: Schlachthäuser und Markthallen. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur 8. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 567-576.
- Greven 1888: Greven, Anton Carl: Neuester illustrirter Führer durch Köln und Umgegend. Köln 1888.
- Großstadt im Aufbruch 1988: Großstadt im Aufbruch - Köln 1888. Katalog zur Ausstellung des Historischen Archivs der Stadt Köln vom 15. April bis 1. Juli 1988 (hrsg. vom HASTK). Köln 1988.
- Gürtler 1907: Gürtler, Josef: Die Johannisstraße in Köln. In: LocA vom 15.8.1907.
- Haake 1916: Haake, Ludwig: Treppentürme im alten Köln: In: Alt-Köln-Kalender 4.1916, S. 47-50.
- Hafenhochbauten Köln 1893: Hafenhochbauten in Köln. In: Deutsche Konkurrenzen 2.1893, H. 8, S. 1-23.
- Hafen- und Werftanlagen in Köln 1898: Die neuen Hafen- und Werftanlagen in Köln. In: ZdBV 18.1898, H. 21, S. 247-248.
- Hafen- und Werftanlagen zu Köln 1898: Die neuen Hafen- und Werftanlagen zu Köln. In: DBZ 32.1898, H. 43, S. 269-270 u. H. 45, S. 281-282.
- Hagspiel 1996: Hagspiel, Wolfram: Köln: Marienburg. Bauten und Architekten eines Villenvorortes – einschließlich der Villengebiete von Bayenthal. 2 Bde. Köln 1996 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 8).
- Hagspiel 1998: Hagspiel, Wolfram: Carl Moritz (1863-1944), der „Hausarchitekt“ des Barmer Bank-Vereins. In: Busmann, Johannes [u.a.] (Hrsg.): Kunst und Architektur. Festschrift für Hermann J. Mahlberg zum 60. Geburtstag. Wuppertal 1998, S. 58-65.
- Hagspiel 2000: Hagspiel, Wolfram: Berliner Glanz in rheinischen Städten. Das Architekturbüro Kayser & von Groszheim und sein Wirken in den Rheinlanden. In: Polis. Zeitschrift für Architektur und Stadtentwicklung 11.2000, H. 1, S. 44-46.
- Hagspiel 2004: Hagspiel, Wolfram: Türme, Turmhäuser, Hochhäuser. Hochhausträume der 1920er Jahre in Köln und Düsseldorf. In: Der Traum vom Turm. Hochhäuser: Mythos – Ingenieurkunst – Baukultur. Katalog zur Ausstellung im NRW-Forum Kultur und Wirtschaft, Düsseldorf, vom 6. November 2004 bis 20. Februar 2005). Ostfildern-Ruit 2004, S. 230-243.
- Hagspiel 2007: Hagspiel, Wolfram: Die Entwicklung der stadtkölnischen Bauämter von 1821 bis 1945 und ihr Beitrag zur Baukultur. In: Ders. (Red.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der Städtischen Baubehörden seit 1821 (hrsg. vom Architektur Forum Rheinland e.V.). Köln 2007 (= Publikationen des Kölnischen Stadtmuseums, Bd. 9), S. 37-70.
- Hammer 1997: Hammer, Lothar: Köln - die Hohenzollernbrücke und die deutsche Brückenarchitektur der Kaiserzeit. (Diss. Univ. Bonn 1998) Köln 1997 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 25).
- Handwerksausstellung Cöln 1905: Katalog der Handwerksausstellung des Regierungsbezirks Cöln zu Cöln im Jahre 1905. Köln 1905.
- Hansmann 1989: Hansmann, Wilfried: Der „Tauzieher“ am Kölner Rheinauhafen. In: Denkmalpflege im Rheinland 6.1989, H. 2, S. 1-4.
- Heimann 1908: Heimann, Friedrich Carl: Bauwesen und Wohnungsverhältnisse. In: Krautwig, Peter (Hrsg.): Naturwissenschaft und Gesundheitswesen in Cöln. Köln 1908, S. 107-113.
- Heimann 1911: Heimann, Friedrich Carl: Aus der Baugeschichte des Gürzenichs und Fischkaufhauses. In: Mitteilungen des RVDH 5.1911, H. 1, S. 49-63.
- Heimann 1915: Heimann, Friedrich Carl: Die öffentlichen Hochbauten. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 307-340.

- Heimann 1921: Heimann, Friedrich Carl: 100 Jahre Friedrich-Wilhelm-Straße. In: ZA-Slg. Bayer, Bd. 23, S. 461.
- Hotel du Nord 1905: Souvenir. Hotel du Nord, Köln am Rhein. Berlin 1905.
- Janson 1915: Janson, Otto: Das Museum für Naturkunde. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 200-203.
- Jasper 1976: Jasper, Karlbernhard: Der Urbanisierungsprozeß dargestellt am Beispiel der Stadt Köln. Diss. Univ. Köln 1976.
- Karnau 1990: Karnau, Oliver: Der Düsseldorfer Hafen. Wirtschaftspolitik und Stadtausbau in Wilhelminischer Zeit. Düsseldorf 1990 (= Studien zur Düsseldorfer Wirtschaftsgeschichte, Bd. 4).
- Karnau 1996: Karnau, Oliver: Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876-1930. (Diss. ETH Zürich 1993) Braunschweig [u.a.] 1996.
- Karnau 2002: Karnau, Oliver: Düsseldorf am Rhein. Die architektonische und städtebauliche Neugestaltung des Rheinuferes um 1900. Düsseldorf 2002.
- Kayser 1913: Kayser, Heinrich: Engerer Wettbewerb für die Erbauung einer festen Straßenbrücke über den Rhein in Cöln. (Sonderdruck aus der Zeitschrift `Der Brückenbau´ 13.1913, H. 10-18). Darmstadt 1913.
- Kier 1978a: Kier, Hiltrud: Die Kölner Rheinfronten aus der Sicht der Denkmalpflege. Wortlaut des am 18. April 1978 vor dem Ortsverband Köln des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz gehaltenen Vortrages. In: Rheinische Heimatpflege 15.1978, H. 4, S. 250-259.
- Kier 1978b: Kier, Hiltrud: Die Kölner Neustadt. Planung, Entstehung, Nutzung. Düsseldorf 1978 (= Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland, Bd. 23).
- Kier 1999: Kier, Hiltrud [u.a.] (Hrsg.): Architektur der 30er und 40er Jahre in Köln. Materialien zur Baugeschichte im Nationalsozialismus. Köln 1999 (= Schriften des NS-Dokumentationszentrums der Stadt Köln, Bd. 5).
- Kier 2007: Kier, Hiltrud: Hermann Josef Stübben (1845-1936). Der große Städtebauer des 19. Jahrhunderts. In: Hagspiel, Wolfram (Red.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der Städtischen Baubehörden seit 1821 (hrsg. vom Architektur Forum Rheinland e. V.). Köln 2007 (= Publikationen des Kölnischen Stadtmuseums, Bd. 9), S. 71-86.
- Kier/Schäfke 1994: Kier, Hiltrud; Schäfke, Werner: Die Kölner Ringe. Geschichte und Glanz einer Straße. Köln 1994.
- Kisky 1911: Kisky, Hans: Geschichte des Stiftes und der Pfarre St. Kunibert. In: Die Pfarre und Kirche St. Kunibert in Köln. Festschrift, dem hochwürdigen Herrn Pfarrer Anton Ditges zum fünfzigjährigen Priesterjubiläum gewidmet von der Pfarre St. Kunibert. Köln 1911, S. 1-45.
- Klamt 1920: Klamt, Hermann Heinz: Das Bau- und Wohnungswesen der Stadt Köln a.Rh. im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Diss. Univ. Tübingen 1920.
- Klapheck 1914: Klapheck, Richard: Die Stadt Cöln a. Rh. in ihrer neuen baulichen Entwicklung. In: Moderne Bauformen 13.1914, H. 6 (Sonderheft).
- Klapheck 1916: Klapheck, Richard: Die Baukunst am Nieder-Rhein. 2 Bde. Düsseldorf 1916.
- Klein-Meynen 1996: Klein-Meynen, Dieter [u.a.]: Kölner Wirtschaftsarchitektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau. Köln 1996.
- Klersch 1946: Klersch, Joseph: Die Geschichte des Brauereigewerbes in Köln. In: Kölner Brauerverband e.V. (Hrsg.): Köln und sein Bier. 1396-1946. Köln 1946, S. 7-40.

- Klersch 1994: Klersch, Joseph: Von der Reichsstadt zur Großstadt. Stadtbild und Wirtschaft in Köln. 1794-1860. Nachdruck der Originalausgabe von 1925. Köln 1994 (= Beiträge zur kölnischen Geschichte, Sprache und Eigenart, Bd. 72).
- Klutmann 1915: Klutmann, Wilhelm: Die Bahnen und ihre Vorläufer. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 621-663.
- Knoll 1988: Knoll, Gabriele Marita: Herausbildung, Dynamik und Persistenz von Standorten und Standortgemeinschaften im Großstadttourismus der Innenstadt von Köln im 19. und 20. Jahrhundert. Eine historisch-geographische Untersuchung. (Diss. Univ. Bonn 1987) Köln 1988 (= Geostudien. Sonderfolge, Bd. 1).
- Köln und seine Bauten 1888: Köln und seine Bauten. Festschrift zur VIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888.
- Konferenz bessere Bauweise 1908: Protokoll über die Konferenz betr. Herbeiführung einer besseren Bauweise am 17.12.1908 in Bonn, veranstaltet vom Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz. In: Mitteilungen des RVDH 3.1909, H. 1, S. 10-63.
- Kowallek 1898: Kowallek, Adolf: Die öffentlichen Anlagen der Stadt Köln. In: Lent, Eduard (Hrsg.): Köln in hygienischer Beziehung. Köln 1898, S. 92-99.
- Krabbe 1989: Krabbe, Wolfgang R.: Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Einführung. Göttingen 1989.
- Krings 1977: Krings, Ulrich: Der Kölner Hauptbahnhof. Köln 1977 (= Arbeitshefte der rheinischen Denkmalpflege, Bd. 22).
- Krings 1990: Krings, Ulrich: Der Rheinauhafen in Köln. In: Denkmalpflege im Rheinland 7.1990, H. 1, S. 1-11.
- Krings 1997: Krings, Ulrich: Einleitung. In: Dreher, Bernd (Red.): Köln: 85 Jahre Denkmalschutz und Denkmalpflege 1912-1997. Bd. 1: Texte von 1912-1976. Köln 1997 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 9.1), S. IX-XVI.
- Krings 2011: Krings, Ulrich: Die Geschichte des Rheinauhafens. In: Severit, Frauke (Red.): Köln – seine Bauten. Der Rheinauhafen (hrsg. vom AIV KB e. V. von 1875). Köln 2011, S. 2-17.
- Köln. Bauliche Entwicklung 1927: Köln. Bauliche Entwicklung 1888-1927. Festgabe zum deutschen Architekten- und Ingenieurtag 1927 (hrsg. vom AIV NW und Köln). Köln 1927.
- Kroth 2006: Kroth, Claudia: Die Köln-Bonner Eisenbahnen. 100 Jahre Rheinuferbahn 1906-2006. Köln 2006.
- Künstler-Brandstädter 2004: Künstler-Brandstädter, Karen: Der Heumarkt. Die Geschichte des Platzes von der Entstehungszeit des Denkmals für Friedrich Wilhelm III. bis heute. In: Beines, Ralf [u.a.] (Hrsg.): Köln. Das Reiterdenkmal für König Friedrich Wilhelm III. von Preußen auf dem Heumarkt. Köln 2004 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 31), S. 490-523.
- Kupka 2010a: Kupka, Andreas: Barocke Bastionen. Die „Neue Fortification“ des 17. Jahrhunderts. In: Meynen, Henriette (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010, S. 30-33.
- Kupka 2010b: Kupka, Andreas: Die Herrschaft über die Rheinschiffahrt links des Rheins. Die linksrheinische Rheinuferbefestigung vom Mittelalter bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. In: Meynen, Henriette (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010, S. 262-275.
- Lampmann 1927: Lampmann, Gustav: Die Tätigkeit der Kölner Privat-Architekten seit 1918. In: Köln. Bauliche Entwicklung 1888-1927. Festgabe zum deutschen Architekten- und Ingenieurtag 1927 (hrsg. vom AIV NW und Köln). Köln 1927, S. 152-187.

- Landé 1902: Landé, Richard (Bearb.): Vorbilder für Häuserfronten an der Rheinuferstraße zu Cöln. Das Ergebnis des Wettbewerbes, ausgeschrieben durch die Stadt Cöln. Leipzig 1902.
- Landsberg 1911: Landsberg, Friedrich: Der Wettbewerb für den Bau einer festen Straßenbrücke über den Rhein in Köln. In: ZdBV 31.1911, H. 67, S. 413-418; H. 69, S. 429-431; H. 70, S. 434-436; H. 71, S. 439-446; H. 73, S. 453-456; H. 77, S. 476-479; H. 79, S. 488-491.
- Lauer 1984: Lauer, Rolf: Groß St. Martin. In: Kier, Hiltrud; Krings, Ulrich (Hrsg.): Köln. Die Romanischen Kirchen. Von den Anfängen bis zum Zeiten Weltkrieg. Köln 1984 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 1), S. 410-446.
- Lennartz 1984: Lennartz, Arno: Architekt Eduard Endler 1860-1932. Diss. RWTH Aachen 1984.
- Lent 1898: Lent, Eduard (Hrsg.): Köln in hygienischer Beziehung. Köln 1898.
- Lindemann 2002: Lindemann, Doris: Kölner Mobilität. 125 Jahre Bahnen und Busse (hrsg. von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG). Köln 2002.
- Machat 1984: Machat, Christoph: St. Kunibert. In: Kier, Hiltrud; Krings, Ulrich (Hrsg.): Köln. Die Romanischen Kirchen. Von den Anfängen bis zum Zeiten Weltkrieg. Köln 1984 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 1), S. 306-330.
- Macherey 1921: Macherey, Lambert: Kölner Kneipen im Wandel der Zeit (1846 bis 1921). Köln 1921.
- Marggraff 1915: Marggraff, Eugen: Die Entwicklung der Polizei-Bauordnungen. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 388-401.
- Marx 1993: Marx, Hein: Köln-Bonner Eisenbahnen AG im Wandel der Zeit. In: Hürther Heimat 1993, H. 71/72, S. 90-113.
- Mehrtens/Bleich 1912: Mehrtens, Georg Christoph; Bleich, Friedrich: Der Wettbewerb um den Bau einer Rheinstraßenbrücke in Köln. Leipzig 1912.
- Menne-Thomé 1980: Menne-Thomé, Käthe: Franz Branzky. 1871-1945. Ein Kölner Architekt in seiner Zeit. Diss. Univ. Köln 1980 (= Veröffentlichung der Abteilung Architektur des Kunsthistorischen Instituts der Universität Köln, Bd. 17).
- Menne-Thomé 1995: Menne-Thomé, Käthe: City-Bildung in der mittelalterlichen Altstadt. Zum langsamen Umbau von Köln. In: Fehl, Gerhard (Hrsg.): Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik. Basel [u.a.] 1995, S. 148-167.
- Meynen 1979: Meynen, Henriette: Die Kölner Grünanlagen. Die städtebauliche und gartenarchitektonische Entwicklung des Stadtgrüns und das Grünsystem Fritz Schumachers. 2 Bde. Düsseldorf 1979 (= Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland, Bd. 25).
- Meynen 2001a: Meynen, Henriette: Spaziergänge. In: Adams, Werner; Bauer, Joachim: Vom Botanischen Garten zum Großstadtgrün. 200 Jahre Kölner Grün. Köln 2001 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 30), S. 25.
- Meynen 2001b: Meynen, Henriette: Das ehemalige Werthchen. Rheinau-Anlage. In: Adams, Werner; Bauer, Joachim: Vom Botanischen Garten zum Großstadtgrün. 200 Jahre Kölner Grün. Köln 2001 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln Bd. 30), S. 26-27.
- Meynen 2001c: Meynen, Henriette: Wall- und Glacispromenaden. In: Adams, Werner; Bauer, Joachim: Vom Botanischen Garten zum Großstadtgrün. 200 Jahre Kölner Grün. Köln 2001 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 30), S. 27-28.
- Meynen 2001d: Meynen, Henriette: Eigelstein-Glaxis. In: Adams, Werner; Bauer, Joachim: Vom Botanischen Garten zum Großstadtgrün. 200 Jahre Kölner Grün. Köln 2001 (= Stadts Spuren – Denkmäler in Köln, Bd. 30), S. 29.

- Meynen 2010: Meynen, Henriette: Auswirkungen auf das Stadtbild. Festungsbedingte städtebauliche Entwicklung von 1907 bis heute. In: Dies. (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010, S. 446-453.
- Molis 1930: Molis, Hubert: Die Pallenbergs. In: Alt-Köln. Zeitschrift zur Erhaltung kölnischer Eigenart und Pflege kölnischer Geschichte 19.1930, H. 1, S. 13-21.
- Neuhaus 1914: Neuhaus, Georg (Bearb.): Übersicht über die Verfassungsgeschichte der Stadt Coeln seit der Römerzeit und über ihre Verwaltung im 20. Jahrhundert (hrsg. von der Stadt Köln). Köln 1914.
- Neuhaus 1915: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2: Die Verwaltung der Stadt Cöln seit der Reichsgründung in Einzeldarstellungen (hrsg. von der Stadt Köln). Köln 1915.
- Neuhaus 1916: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft 1815-1915. Bd. 1,2: Die Entwicklung der Stadt Cöln von der Errichtung des deutschen Reiches bis zum Weltkrieg (hrsg. von der Stadt Köln). Köln 1916.
- Oechelhäuser 1910: Oechelhäuser, Adolf von (Hrsg.): Denkmalpflege. Auszug aus den stenographischen Berichten des Tages für Denkmalpflege 1900-1909. Vorbildungen und Stilfragen, Gesetzgebung, Staatliche und Kommunale Denkmalpflege. Leipzig 1910.
- Oepen-Domschky 2003: Oepen-Domschky, Gabriele: Würfelzucker, Gasmotoren und Kirchenbau. Der protestantische Kölner Wirtschaftsbürger Eugen Langen (1833-1895). In: Soénius, Ulrich S. (Hrsg.): Bewegten, verbinden, gestalten. Unternehmer vom 17. bis zum 20. Jahrhundert. Köln 2003, S. 235-250.
- Opladen 1954: Opladen, Peter: Groß St. Martin. Geschichte einer stadtkölnischen Abtei. Anhang: Die Geschichte der Pfarre Groß St. Martin. Düsseldorf 1954 (= Studien zur Kölner Kirchengeschichte, Bd. 2).
- Padtberg 1984: Padtberg, Beate-Carola: Kölns zweiter Anschluß an Preußen. Die Eisenbahnbrücke über den Rhein. In: Geschichte in Köln 15.1984, S. 85-103.
- Pfotenhauer 1993: Pfotenhauer, Angela: Köln: Der Gürzenich und Alt St. Alban. Köln 1993 (= Stadtspuren – Denkmäler in Köln, Bd. 22).
- Pipping 1914: Pipping, Wilhelm: Das Stadtbild an der neuen Rheinbrücke. In: KStA vom 2.7.1914.
- Precht von Taboritzki 1999: Precht von Taboritzki, Barbara: Der Kölner Rheinauhafen. Köln 1999 (= Rheinische Kunststätten, Bd. 446).
- Raschke 2001: Raschke, Eva-Christine: Köln: Schulbauten 1815 – 1964. Geschichte, Bedeutung, Dokumentation. (Diss. Univ. Bonn 1997) Köln 2001 (= Stadtspuren – Denkmäler in Köln, Bd. 15).
- Rathgens 1911: Rathgens, Hugo (Bearb.): Die kirchlichen Denkmäler der Stadt Köln. Düsseldorf 1911 (= Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz, Bd. 7,1; Die Kunstdenkmäler der Stadt Köln, Bd. 2,1).
- Renard 1906: Renard, Edmund: Bund Deutscher Architekten B.D.A. Werke der Ortsgruppe Cöln 1906 (Sonderheft der Zeitschrift `Architektur des XX. Jahrhunderts´, 1906, H. 6). Berlin 1906.
- Rheinbrücke Köln-Mülheim 1929: Neue Rheinbrücke Köln-Mülheim. Festschrift zur Eröffnungsfeier am 13. Oktober 1929 (hrsg. von der Stadt Köln). Köln 1929.
- Rheinuferbahn 1895: Rheinuferbahn Köln-Wesseling-Bonn (hrsg. von der Actien-Gesellschaft der Vorgebirgsbahn). Köln 1895.

- Rodriguez-Lores 1995: Rodriguez-Lores, Juan: Stadt-Umbau und Elendsviertel. Zur Grundrentenbildung in der Innenstadt. In: Fehl, Gerhard; Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.): Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik. Basel 1995 (= Stadt Planung Geschichte, Bd. 17), S. 319-334.
- Rohde 2010: Rohde, Jens: Ordnung muss sein. Die Preußen bauen Kasernen in Köln. In: Meynen, Henriette (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010, S. 294-319.
- Roth 1998: Roth, Erik: „...um die Vorstellung des alten heiligen Köln wach zu halten“. Das Kölner Rheinviertel – Sanierung und Wiederaufbau 1900 - 1956. In: Dreher, Bernd (Red.): Köln: 85 Jahre Denkmalschutz und Denkmalpflege 1912-1997. Bd. 2: Texte von 1980-1997. Köln 1998 (= Stadtspuren – Denkmäler in Köln, Bd. 9.2), S. 580-607.
- Rüther/Martinsdorf 1998: Rüther, Martin; Martinsdorf, Eva Maria: Brügelmann in Köln. Geschichte eines Familienunternehmens von 1820 bis heute. Köln 1998.
- Sardemann 1993: Sardemann, Ute Beatrix: Der Durchbruch der Gürzenichstraße in Köln. Eine städtebauliche Maßnahme zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Unveröffentlichte Magisterarbeit Univ. Köln 1993.
- Schäfer 2012: Schäfer, Werner: Vom Aufstand zum Untergang. Kölns Häfen von 1000 bis 1945. In: Ders. (Hrsg.): Hafenstadt Köln. Köln 2012, S. 76-149.
- Scherz 1888: Scherz, Florian: Gebäude für gewerbliche Zwecke. Lagerhäuser und Verkehrsanstalten. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur VIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 754-806.
- Schillig 1994: Schillig, Christiane: Das Werk des Architekten Heinrich Müller-Erkelenz (1878-1945). Diss. Univ. Köln 1994. Köln 1994 (= Veröffentlichung der Abteilung Architekturgeschichte des Kunsthistorischen Instituts der Universität zu Köln, Bd. 49).
- Schilling 1906: Schilling, Balduin: Die neue Hauptmarkthalle in Köln. Sonderdruck aus der `Zeitschrift für Bauwesen´ 56.1906, H. 4-6. Berlin 1906.
- Schreiterer 1888: Schreiterer, Emil: Gasthäuser und Wirthschaften. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur 8. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 604-627.
- Schultz 1907: Schultz, Franz: Vortrag über die früheren Kölner Rheinbrückenprojekte. In: Mitteilungen des AIV NW 1907, 18.11.1907, S. 1-3.
- Schultz 1910: Schultz, Franz: Gescheiterte Projekte für den Ersatzbau der Kölner Schiffbrücke. In: KTBl vom 18.12.1910.
- Schumacher 1923: Schumacher, Fritz: Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt. München 1923.
- Sievers 1997: Sievers, Anke D. (Bearb.): Köln von seiner schönsten Seite. Bd. 1. Das Kölner Stadtpanorama in Drucken vom 15. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts in der Graphischen Sammlung des Kölnischen Stadtmuseums und der Kreissparkasse Köln. Bonn 1997.
- Sievert 2010: Sievert, Peter: Der äußere Schutzschirm. Der erste Gürtel detachierter Forts. In: Meynen, Henriette (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010, S. 82-91.
- Simon 1999: Simon, Sabine: Schreiterer & Below. Ein Kölner Architekturbüro zwischen Historismus und Moderne. (Diss. RWTH Aachen 1998) Aachen/Mainz 1999.
- Soénius/Wilhelm 2008: Soénius, Ulrich S.; Wilhelm, Jürgen (Hrsg.): Kölner Personen-Lexikon. Köln 2008.
- Steinebach 1992: Steinebach, Gabi: Das Bild der Stadt im Werk von Jakob und Wilhelm Scheiner. Ein Beitrag zur Kunst- und Kulturgeschichte des Rhein- und Siegerlandes im 19. Jahrhundert. Diss. Univ. Bonn 1992.

- Steuernagel 1888: Steuernagel, Carl: Die Canalisation. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur 8. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 299-329.
- Steuernagel 1906: Steuernagel, Carl: Die Entwässerung der Stadt Cöln und die Unterbringung der Kanalwässer. In: Weyl, Theodor (Hrsg.): Die Assanierung von Cöln. Leipzig 1906, S. 88-157.
- Steuernagel 1915: Steuernagel, Carl: Die Entwässerungsanlagen. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 270-285.
- St. Kunibert 1965: Pfarrkirche und frühere Stiftskirche St. Kunibert Köln. Ein Führer durch ihre Geschichte und zu ihren Kunstwerken (hrsg. vom Kath. Pfarramt St. Kunibert Köln). Köln 1965.
- Stoob 1979: Stoob, Heinz (Hrsg.): Deutscher Städteatlas Köln. Dortmund 1979 (= Deutscher Städteatlas Lfg.II, Nr. 6).
- Stooß 1914: Stooß, Alfred: Kölns neue Entwicklung. In: Mitteilungen des RVDH 8.1914, H. 2, S. 164-172.
- Stooß 1915: Stooß, Alfred: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Cöln. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 356-387.
- Stooß 1922: Stooß, Alfred: Neuzeitliche Baukunst. In: Bender, Franz (Bearb.): Deutschlands Städtebau. Köln. Berlin-Halensee 1922, S. 90-107.
- Stübben 1888a: Stübben, Josef: Der Stadtplan und die Stadterweiterung. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur 8. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 254-263.
- Stübben 1888b: Stübben, Josef: Die Bevölkerungs- und Wohnungsverhältnisse. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur 8. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 245-254.
- Stübben 1890: Stübben, Josef: Der Städtebau. Darmstadt 1890 (= Handbuch der Architektur, Bd. 4,9).
- Stübben 1893: Stübben, Josef: Unsere Werft- und Hafenbauten (Vortrag, gehalten im Gürzenich am 13. Januar 1893). In: KStA vom 14., 16., 17., 20., 23. u. 25.1.1893.
- Stübben 1898a: Stübben, Josef: Die Kölner Werft- und Hafenanlagen, ihre Umgestaltung und Erweiterung seit Beginn der Stadterweiterung. In: Neue Werft- und Hafenanlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898. Köln 1898, S. 47-70.
- Stübben 1898b: Stübben, Josef: Beschreibung der Baulichkeiten und Einrichtungen. Sonstige Hochbauten. In: Neue Werft- und Hafenanlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898. Köln 1898, S. 100-106.
- Stübben 1898c: Stübben, Josef: Die Wohnungsverhältnisse. In: Lent, Eduard (Hrsg.): Köln in hygienischer Beziehung. Köln 1898, S. 61-64.
- Stübben 1907: Stübben, Josef: Der Städtebau. Stuttgart 1907² (= Handbuch der Architektur Bd. 4,9).
- St.V.: Verhandlungen der Stadtverordneten-Versammlung zu Köln. Köln 1875ff.
- Tag für Denkmalpflege 1930: Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz, Köln 1930. Tagungsbericht und Beiträge zur Heimat- und Kunstgeschichte Kölns und des rheinischen Landes. Berlin 1931.
- Trinius 1924: Trinius, Hans: Die neuste Entwicklung der Kölner Brauindustrie. Diss. Univ. Köln 1924.

- Turck 2010: Turck, Martin: Von Wachtgebäuden bis zur Garnisonsbäckerei. In: Meynen, Henriette (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010, S. 328-341.
- Vinken 2010: Vinken, Gerhard: Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau. (Habil.-Schr. Univ. Bern 2008) Berlin 2010.
- Vogts 1912: Vogts, Hans: Bauteile aus Kölner Bürgerhäusern im Schnütgen-Museum. In: KStA vom 28.1. u. 4.2.1912 (Sonntagsbeilage).
- Vogts 1930: Vogts, Hans (Bearb.): Die profanen Denkmäler. Düsseldorf 1930 (= Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz, Bd. 7,4; Die Kunstdenkmäler der Stadt Köln, Bd. 2,4).
- Vogts 1966: Vogts, Hans: Das Kölner Wohnhaus bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 2 Bde. Neuss 1966 (= Jahrbuch des RVDH 1964/65).
- Wacker 2010: Wacker, Bernhard: Eine neue Zeit bricht an. Die neupreußische Befestigung und die Stadtentwicklung. In: Meynen, Henriette (Hrsg.): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. Köln 2010, S. 38-43.
- Wegweiser Cöln 1872: Wegweiser für Cöln. Mit einem sauber lithographierten Plan von Cöln, einer genauen Bezeichnung der Lage der Straßen, Hotels, öffentlichen Gebäude, Kirchen und Sehenswürdigkeiten Cölns. Köln 1872.
- Werft- und Hafen-Frage 1888: Die Entwicklung der Kölner Werft- und Hafenfrage. In: KölnVZ vom 10.-14.1.1888.
- Wieger 1925: Wieger, Hermann (Hrsg.): Handbuch von Köln. Köln 1925.
- Wiethase 1888: Wiethase, Heinrich (Bearb.): Baugeschichtliche Entwicklung. In: Köln und seine Bauten. Festschrift zur VIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Köln vom 12. bis 16. August 1888 (hrsg. vom AIV NW). Köln 1888, S. 1-242.
- Wirringhaus 1903: Wirringhaus, Alexander: Das Verkehrswesen im Gebiete der Stadt Köln. Köln 1903.
- Witzel 1915: Witzel, Georg: Marktwesen und Markthallen. In: Neuhaus, Georg (Bearb.): Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft. 1815-1915. Bd. 2. Köln 1915, S. 491-498.
- Zander 1944: Zander, Ernst: Befestigungs- und Militärgeschichte Kölns (einschließlich der früher selbstständigen Städte Deutz und Mülheim) vom Beginn der Franzosenzeit (1794) bis zum Ende der britischen Besatzungszeit (1926). Köln 1944.
- Zey 1993: Zey, René: Parks in Köln. Ein Führer durch die Grünanlagen. Köln 1993.

7.2 Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktien-Gesellschaft
AIV KB	Architekten- und Ingenieur-Verein KölnBonn
AIV NW	Architekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen
DBZ	Deutsche Bauzeitung
DWB	Deutscher Werkbund
HASStK	Historisches Archiv der Stadt Köln
KölnVZ	Kölnische Volkszeitung
KölnZ	Kölnische Zeitung
KStA	Kölner Stadtanzeiger
KTbl	Kölner Tageblatt
LocA	Kölner Local-Anzeiger
LVR	Landschaftsverband Rheinland
RBA	Rheinisches Bildarchiv
RhZtg	Rheinische Zeitung
RVDH	Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz
WB	Westdeutscher Beobachter
ZA-Slg. Bayer	Zeitungsausschnittsammlung Josef Bayer im HASStK
ZdBV	Zentralblatt der Bauverwaltung

7.3 Straßenkonkordanz

In der vorliegenden Arbeit werden etliche Straßen angeführt, die heute nicht mehr existieren. Insbesondere im Rheinviertel haben die zeitgenössischen Abrisse für die Hauptmarkthalle und für die Rampe der Hängebrücke zum Untergang etlicher historischer Straßen und Gassen geführt. Einige der Straßen, die die Hauptmarkthalle umgaben, sind auch nach der Zerstörung der Halle im Zweiten Weltkrieg namentlich weiterhin aufgeführt worden. Sie wurden erst im Zuge der Neubebauung des Areals während der 1980er Jahre endgültig aufgegeben. Die nachfolgende Auflistung bezieht sich lediglich auf solche Straßen, die heute noch unter einem anderen Namen bestehen.

Deutscher Ring	heute: Theodor-Heuss-Ring
Freiheitstrasse (Deutz)	heute: Deutzer Freiheit
Friedrich-Wilhelm-Straße	heute: Markmannsgasse
Hafengasse	heute: Frankenwerft
Holzwerft	ursprünglich Bezeichnung des Uferabschnittes im Süden des Leystapels zwischen der Großen Witschgasse und der Rheingasse; ab 1898 namentlich in den Leystapel einbezogen; heute: Leystapel
Kaiser-Friedrich-Ufer	heute: Konrad-Adenauer-Ufer
Krahnengäßchen/Krahnengasse	heute: Dagobertstraße
Kunibertgasse	1902 in Kaiser-Friedrich-Ufer umbenannt; heute: Konrad-Adenauer-Ufer
Thürmchengasse	1902 in Kaiser-Friedrich-Ufer umbenannt; heute: Konrad-Adenauer-Ufer

7.4 Abbildungen



Abb. 1 Pieter van der Keere: Colonia Agrippina. Kupferstich 1613/15, aus vier Teilen zusammengesetzt.
Quelle: RBA

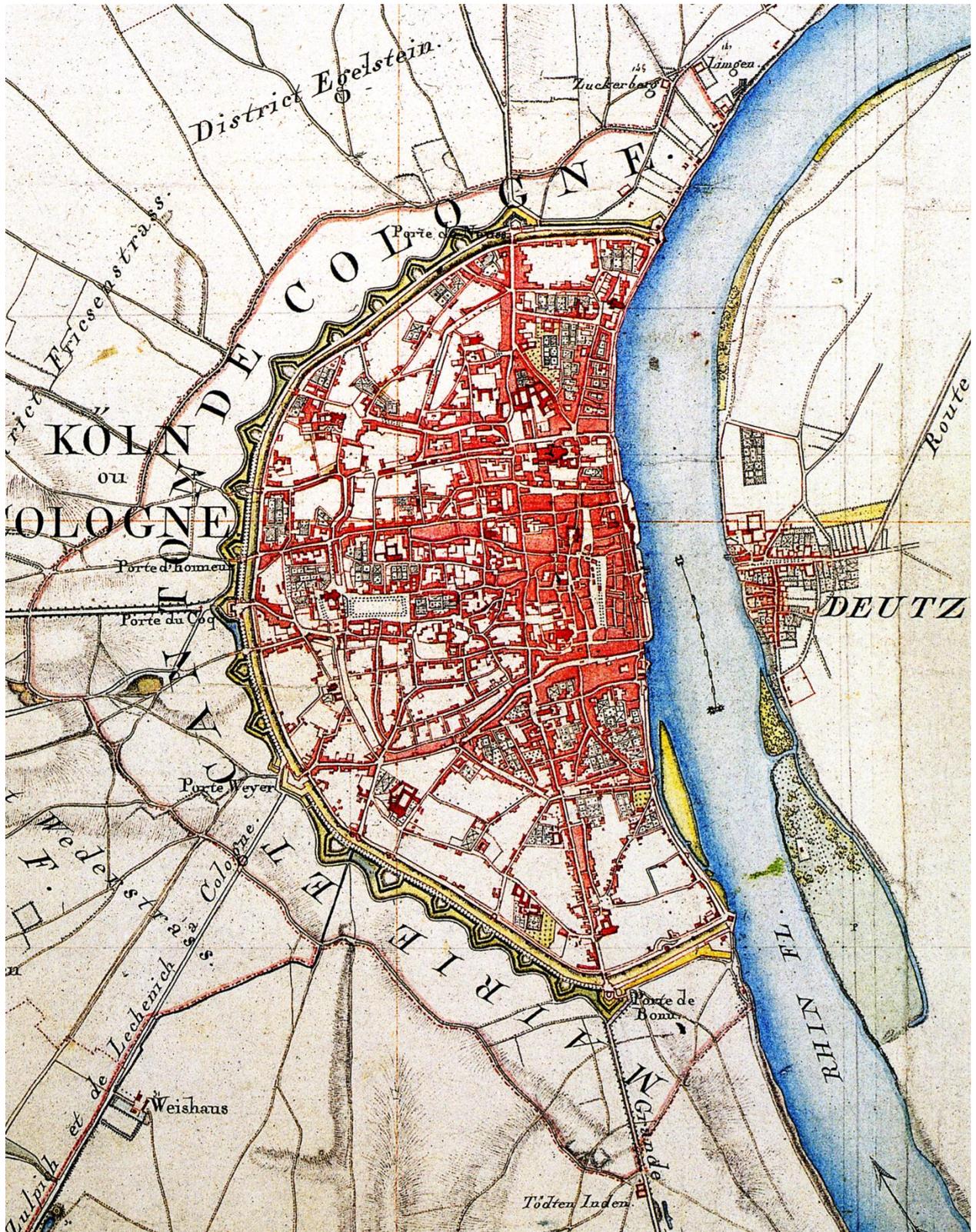


Abb. 3 Jean Joseph Tranchot: Kartenaufnahme der Rheinlande, 1807/08, Blatt 72: Köln (Ausschnitt).
Quelle: Staatsbibliothek zu Berlin



Abb. 4 Johann Heinrich Hintze: Kölner Rheinpanorama. Gemälde, um 1830. Auf diesem vom rechtsrheinischen Deutz aus festgehaltenen Blick auf den zentralen Teil des linken Rheinufer ist im Vordergrund die Schiffbrücke zu sehen. Bei dem hellen, dreigeschossigen Gebäude neben der linksrheinischen Brückeneinmündung handelt es sich um den im Jahre 1822 fertiggestellten Gasthof „Großer Rheinberg“. Die sich rechts anschließenden Uferbauten zeigen den Zollhafen mit seinen Aufbauten vor der in den 1830er Jahren vorgenommenen Modernisierung.

Quelle: RBA

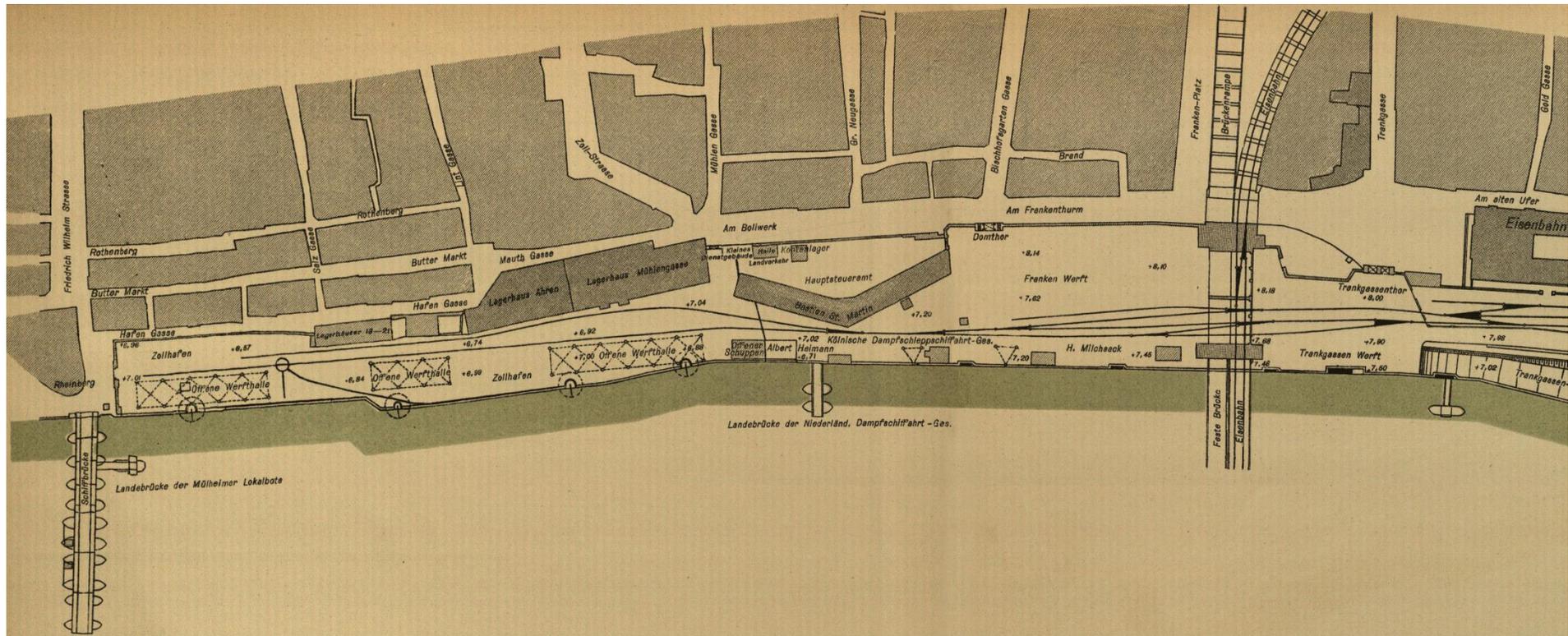


Abb. 5 Lageplan der Werft- und Hafenanlagen nördlich der Schiffbrücke zu Köln im Jahre 1884 (Ausschnitt). Der Zollhafen und die Frankenwerft. Am linken Bildrand die Friedrich-Wilhelm-Straße, rechts die Dombrückenrampe und der sich im Norden anschließende Abschnitt der Trankassenwerft.
 Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 10b



Abb. 6 Postkarte mit dem Kölner Stadtpanorama (Vorlage: Fotografie von Johann Franz Michiels, 1856).
Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 7 Blick aus der Straße Buttermarkt nach Norden zum Fischmarkt und in die Mauthgasse. Rechts im Hintergrund die geschlossenen Rückseiten des Lagerhauses Ahren und des Stapelhauses. Links die Einmündung der Lintgasse und die Häuser am Fischmarkt unterhalb der Kirche Groß St. Martin. Fotografie von Wilhelm Scheiner, 1890.
Quelle: RBA



Abb. 8 Blick in die Hafengasse nach Norden. Im Hintergrund sichtbar das Lagerhaus Ahren. An den rechten Bürgersteig schloss unmittelbar die Mauer des Zollhafens an. Fotografie von Wilhelm Scheiner, 1890.
Quelle: RBA



Abb. 9 Das Rheinufer zwischen der Schiff- und der im Jahre 1859 fertiggestellten Dombrücke von Südosten, um 1893. Zu erkennen ist das Ensemble von Zollhafen und Defensionskaserne, das für Jahrzehnte das zentrale Kölner Uferbild bestimmte.
Quelle: RBA



Abb. 10 Blick in die Straße Am Bollwerk nach Süden. Links vorne die Dienstgebäude des Hauptsteueramtes, dahinter das Stapelhaus. Zwischen ihnen ist das Zollhafentor zu erkennen. Fotografie von Wilhelm Scheiner, 1890.
Quelle: RBA



Abb. 11 Blick in den Straßenzug Am Frankenturm – Am Bollwerk nach Süden mit dem Bestand an historischen Bürgerhäusern auf der Stadtseite, um 1900. Zu diesem Zeitpunkt war das früher gegenüberliegende Hauptzollamt bereits niedergelegt. Rechts vorne ist die Einmündung der Bischofsgartenstraße zu sehen.
Quelle: RBA

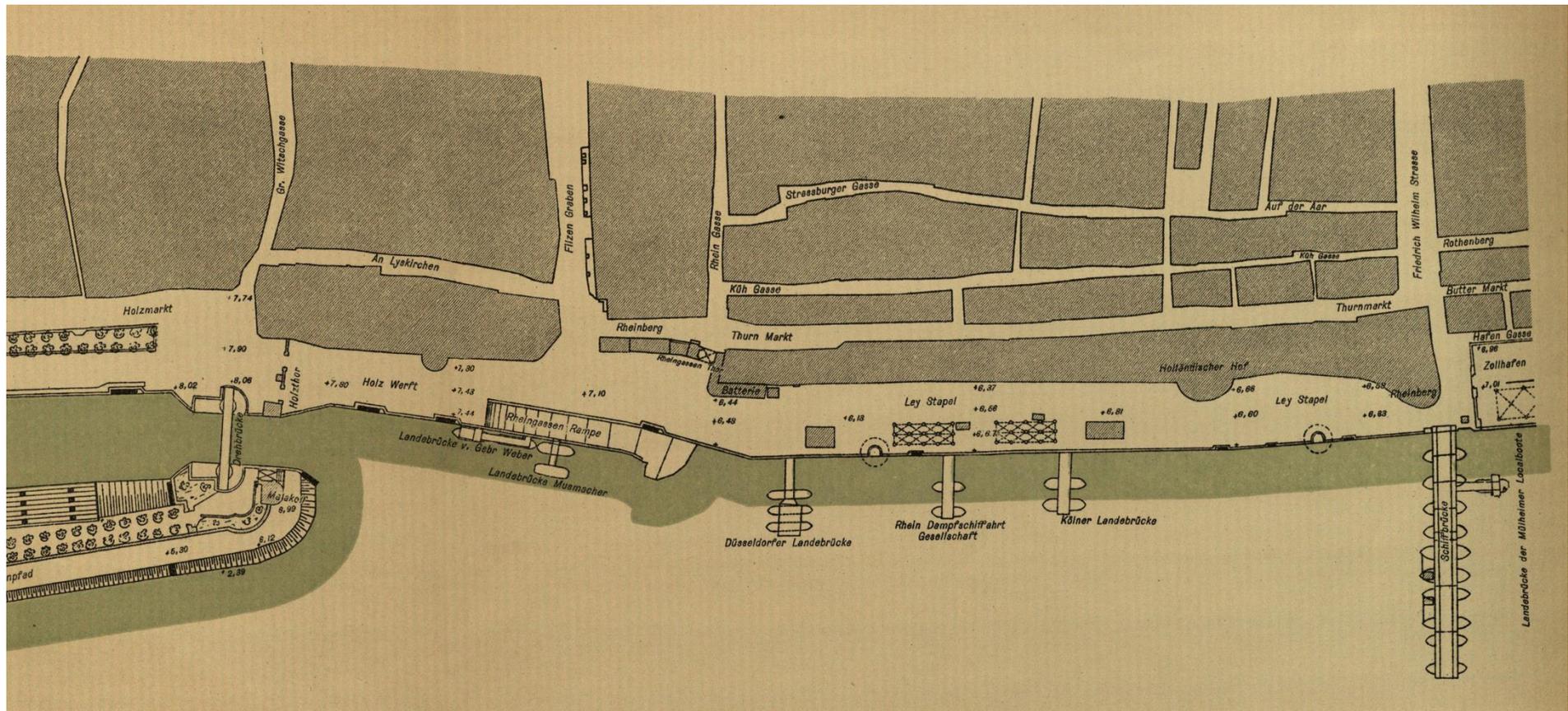


Abb. 12 Lageplan der Werft- und Hafenanlagen südlich der Schiffbrücke zu Köln im Jahre 1884 (Ausschnitt). Die Holzwerft (links) und der Leystapel (rechts).
 Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 10a



Abb. 13 Blick über die Schiffbrücke nach Westen, um 1880. Links die Hotelbauten am Leystapel. Bei dem großen Gebäude mit dem abschließenden Bellevue-Geschoss handelte es sich um den Hauptbau des Hotels Hof von Holland.

Quelle: RBA



Abb. 14 Blick vom Malakoffturm nach Norden, um 1875. Im Vordergrund die Holzwerft mit dem historischen Rheingassentor. Daran anschließend der Leystapel mit den Landungsbrücken und Warenschuppen der Dampfschiffahrtsgesellschaften. Im Hintergrund die in den Straßenraum des Leystapels ragenden Gasthäuser Hof von Holland und Großer Rheinberg.

Quelle: RBA

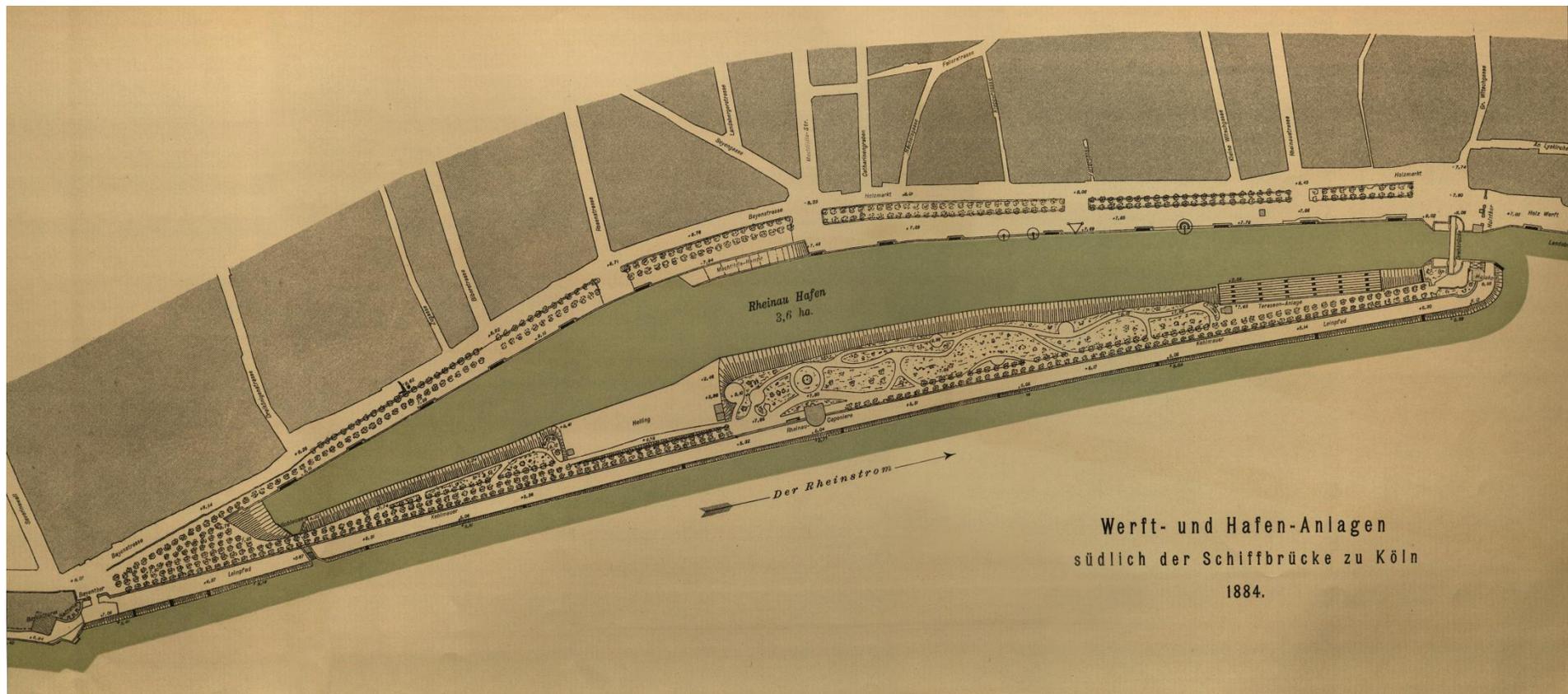


Abb. 15 Lageplan der Werft- und Hafenanlagen südlich der Schiffbrücke zu Köln im Jahre 1884 (Ausschnitt). Der Sicherheitshafen an der Rheinau.
 Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 10a



Abb. 16 Postkarte mit dem mittelalterlichen Bayenturm und der Bayenbastion vor der Stadterweiterung von Süden, um 1880. Rechts im Hintergrund ist der enge Pfad zu erkennen, der die Bastion auf der Stromseite begleitete.
Quelle: Sammlung Peter Ditgen



Abb. 17 Postkarte mit dem Sicherheitshafen an der Rheinau von Süden, um 1878. Rechts die auf der Halbinsel des Hafens gelegenen Grünanlagen. Auf der Innenseite des Hafenbeckens die Bayenstraße und der Holzmarkt. Die gewerbliche Durchmischung der hier gelegenen Quartiere ist an den diversen Schornsteinen zu erkennen. Hinter dem Eckhaus am unteren Bildrand ist das Gelände zu sehen, auf dem später das Proviantamt der Kölner Garnison errichtet wurde.
Quelle: Sammlung Peter Ditgen



Abb. 18 Blick von Norden auf den Hafeneingang des Sicherheitshafens an der Rheinmündung im Jahre 1884. Rechts die Holzwerft mit der vorgelagerten Rheingassenrampe. Auf der Spitze der Halbinsel der Malakoffturm, gegenüber auf der Landseite ein Blockhaus und das Holztor, das unmittelbar im Süden der Kirche St. Maria Lyskirchen an die stadtheitigen Häuser anschloss.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 8



Abb. 19 Blick vom Malakoffturm nach Nordwesten auf die Holzwerft im Jahre 1875. Links die spätstauische Pfarrkirche St. Maria Lyskirchen mit dem im 18. Jahrhundert auf der Rheinseite errichteten Küster- und Sakristeigebäude. In der Bildmitte ein wahrscheinlich auf einen ehemaligen Halbturm der Stadtbefestigung zurückgehendes Rondell, das in den Straßenraum vorsprang. Am rechten Bildrand ist das Rheingassentor zu sehen.
Quelle: RBA

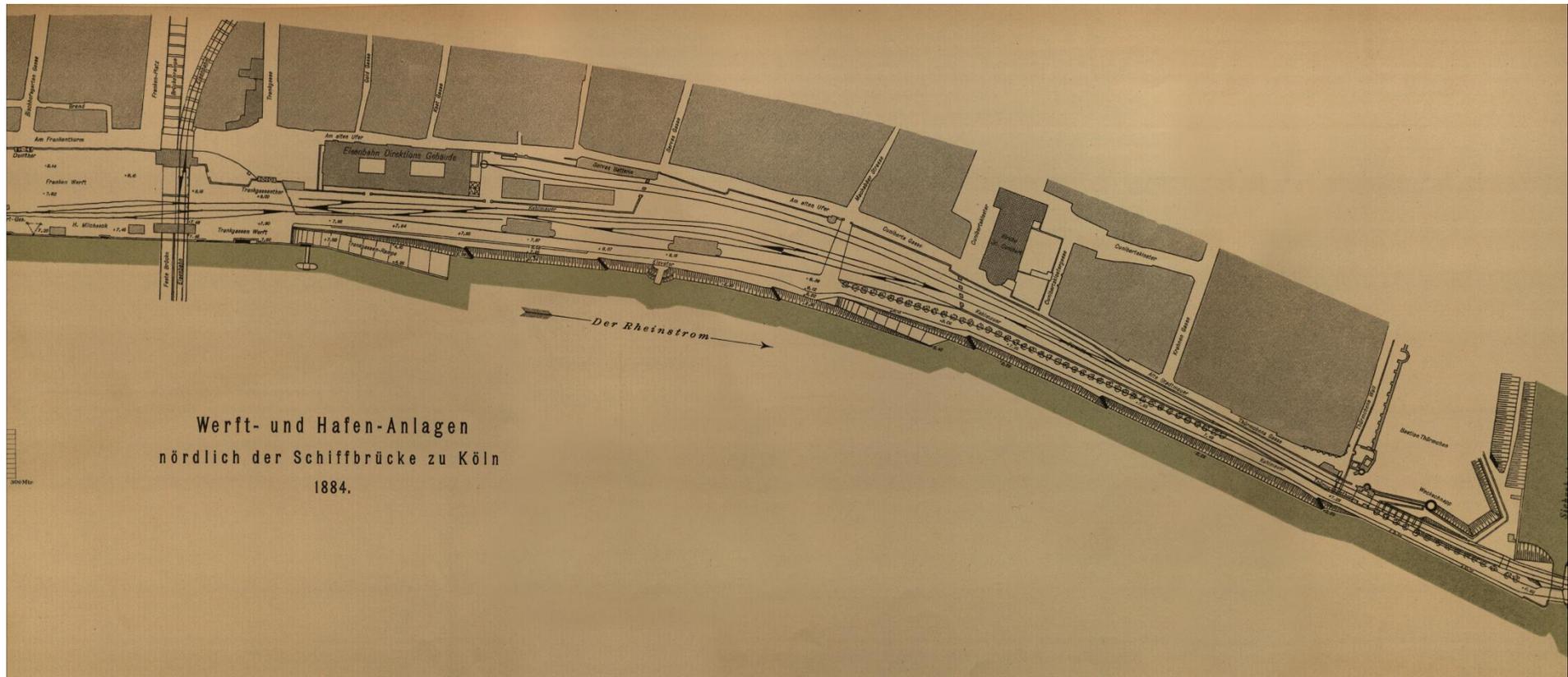


Abb. 20 Lageplan der Werft- und Hafenanlagen nördlich der Schiffbrücke zu Köln im Jahre 1884 (Ausschnitt). Links die Dombrücke, rechts die Thürmchensbas-
sion, dazwischen die Gleise der Rheinstation.

Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 10b



Abb. 21 Die Frankenwerft von Osten. Ausschnitt aus einer vom Deutzer Ufer um 1868 aufgenommenen Fotografie des Doms und der Dombrücke. Links angeschnitten das Bischofsgartentor, rechts die Dombrücke. Dazwischen die auf der Stadtseite der Frankenwerft verlaufende Festungsmauer. Hinter der Mauer die im nördlichen Teil der Straße Am Frankenturm gelegenen Giebelhäuser, dahinter das Hotel du Nord.

Quelle: RBA



Abb. 22 Der Straßenzug Am Bollwerk – Am Frankenturm mit Blick nach Nordosten im Jahre 1898. Rechts die Rückseite des Hauptsteueramtes, daran anschließend die Festungsmauer und das Bischofsgartentor. Im Hintergrund die hoch gelegene Einführung der Dombrücke in die Stadt mit der Überbrückung der Straße Am Frankenturm. Kurz nach der Aufnahme dieser Fotografie wurden das Hauptsteueramt und die Festungsanlagen niedergelegt.

Quelle: RBA



Abb. 23 Die Feldseite des Bischofsgartentors im Jahre 1898 kurz vor der Niederlegung der Kehlbefestigung.
Quelle: RBA



Abb. 24 Der nördlichste Teil des altstädtischen Kölner Rheinufer von Süden in den beginnenden 1880er Jahren (Ausschnitt aus Abb. 25). Links im Bild die Kirche St. Kunibert, im Hintergrund das Thürmchenstör, durch das die festungsgesicherte Einleitung der Schienen vor das Ufer erfolgte.

Quelle: RBA



Abb. 25 Blick von der Dombrücke auf das im Norden gelegene Rheinufer mit den Schienenanlagen der Rheinstation in den beginnenden 1880er Jahren. Am unteren Bildrand links ist die Einmündung der Trankgasse in die Trankgassenpromenade am Ufer zu erkennen. Links der ehemalige Trankgassenbahnhof, der mittlerweile der Kölner Eisenbahndirektion als Verwaltungsgebäude diente, mit den ihn umgebenden Festungsmauern, dahinter die Industriebetriebe am nördlichen Ufer. Das Foto hält den Zustand vor der Errichtung der Neubauten der Firma J. J. Langen & Söhne sowie des sogenannten „Elevators“ fest.

Quelle: RBA

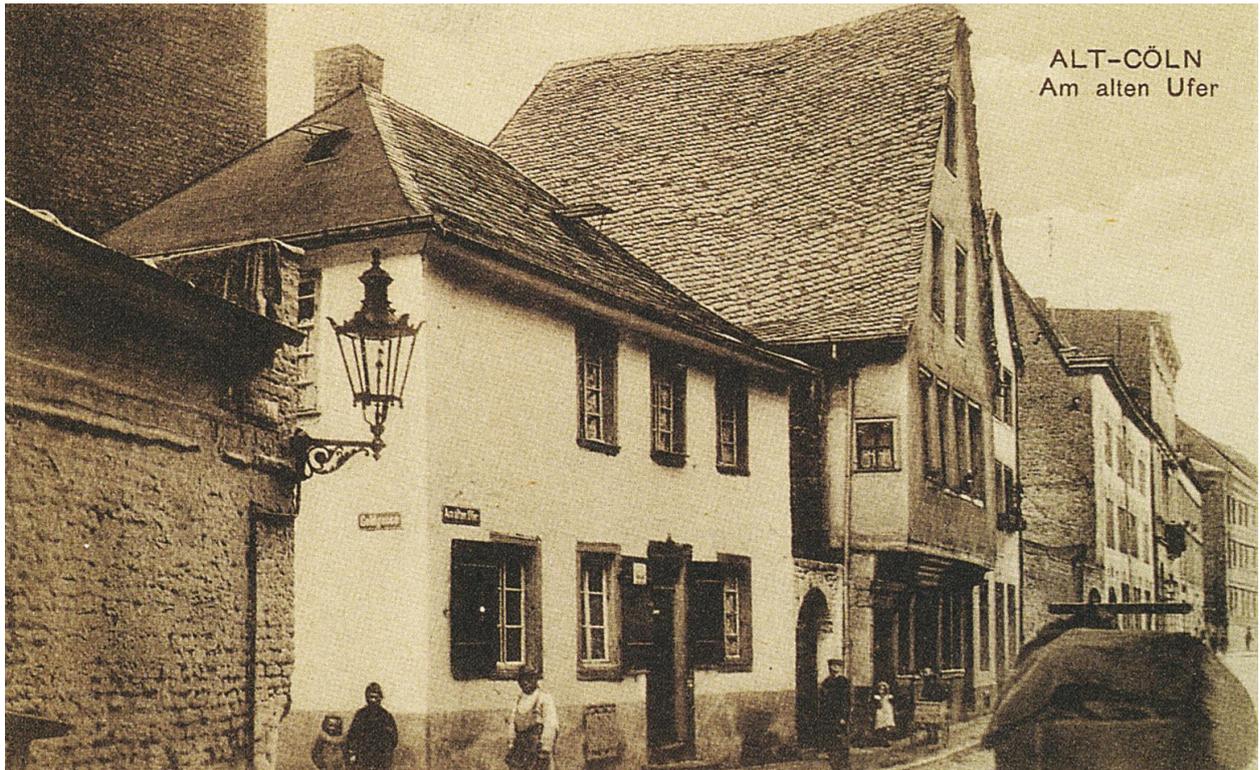


Abb. 26 Postkarte mit Blick in die Straße Am Alten Ufer nach Norden, um 1909. Links die Einmündung der Goldgasse. Der hier gezeigte Straßenabschnitt befand sich auf der Rückseite des alten Eisenbahnverwaltungsgebäudes.

Quelle: Sammlung Peter Ditgen



Abb. 27 Georg Osterwald (Zeichner), Johann Poppel (Stecher): Blick vom Deutzer Ufer auf Köln, um 1865. Die dem Stahlstich zugrundeliegende Zeichnung wurde vom Hotel Bellevue am Deutzer Ufer aus angefertigt, dessen Gartenanlagen im Vordergrund zu sehen sind. Links die geöffnete Schiffbrücke, rechts im Hintergrund die Dombrücke.

Quelle: Borger/Zehnder 1986, S. 279



Abb. 28 Schaubild der Zuckerraffinerie J. J. Langen & Söhne, Am alten Ufer, von Nordosten im Jahre 1883 mit den gerade fertiggestellten Firmenneubauten (rechts). Der bildhafte Zusammenhang mit dem Kölner Dom ist idealisierend dargestellt. Nur im Ansatz gezeigt wird die damals bereits im Bau befindliche Förderbrücke der Elevatoranlage der Cölner Lagerhaus-Gesellschaft; der zum Ufer vermittelnde Teil fehlt.

Quelle: Bartels 1970, S. 2



Abb. 29 St. Kunibert von Südosten im Jahre 1859. Fotografie von Johann Jakob Burbach. Hinter der erst wenige Jahre zuvor fertiggestellten Festungsmauer mit den davor verlaufenden Schienen sind die beiderseits der Kirche noch un bebauten Areale des ehemaligen Stiftsbezirks zu sehen.

Quelle: RBA



Abb. 30 Die Kirche St. Kunibert und ihre Umgebung von Osten, nach 1882. Die Fotografie zeigt das mittlerweile auf beiden Seiten von Neubauten eingefasste Kirchengebäude. Ganz links die auf dem Gelände des früheren Schlachthofs errichteten Wohnbauten im Süden der Machabäerstraße, daneben die Wohngebäude an der südlichen Kunibertsgasse. Rechts von der Pfarrkirche St. Kunibert die neuen Schulbauten. Im Anschluss daran sind die Rückfronten der an der Straße Kuniberts-kloster gelegenen Gebäude mit ihren zum Ufer weisenden Gärten zu erkennen.

Quelle: RBA



Abb. 31 Plan der Stadt Köln vor Beginn der linksrheinischen Stadterweiterung (Ausschnitt). Unten das rechtsrheinische Deutz.
 Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 9



Abb. 32 Die Schiffbrücke mit Blick nach Osten bei ausgefahrenen Brückenjochen, um 1890. Gerade passiert ein Dampfschiff den Durchlass der Schiffbrücke. Im Vordergrund die auf die Öffnung der Schiffbrücke wartenden Fuhrwerke und Passanten. Im Hintergrund das Deutzer Rheinufer mit dem Bahndamm der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.
Quelle: RBA



Abb. 33 Die Schiffbrücke in geöffnetem Zustand mit Blick nach Osten, um 1890.
Quelle: RBA

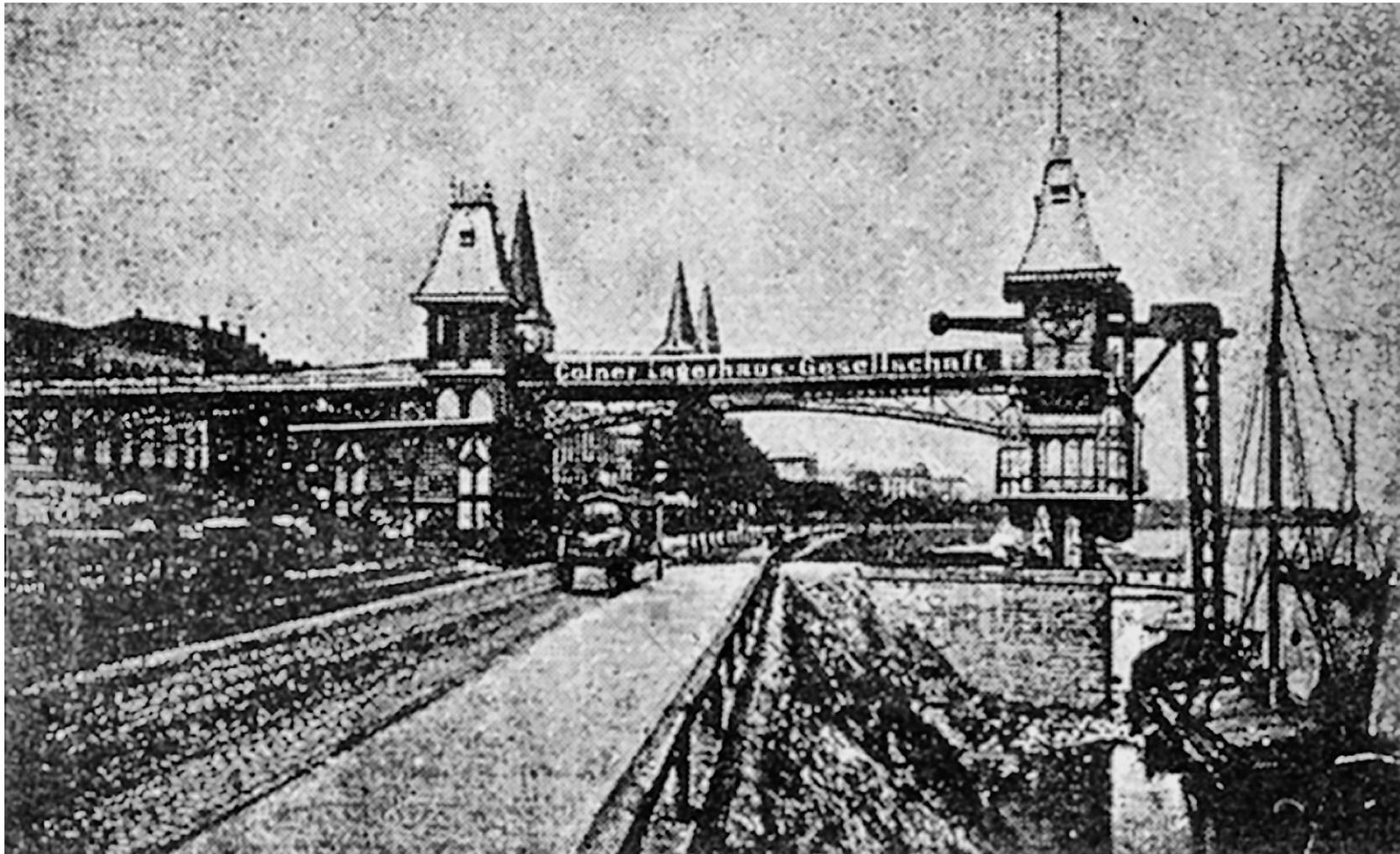


Abb. 34 Blick über die Trankgassenpromenade nach Norden, nach 1884. In der Mitte die in diesem Abschnitt bereits um ihre Bäume entledigte Straße, links die Gütergleise der Rheinstation, rechts das Rheinufer. Zu erkennen ist die 1883/84 fertiggestellte Elevator-Anlage der Cölner Lagerhaus-Gesellschaft mit ihren zum Gleis- und Schiffstransport notwendigen Absack- und Fördertürmen.
Quelle: Köln und seine Bauten 1888, Abb. 596

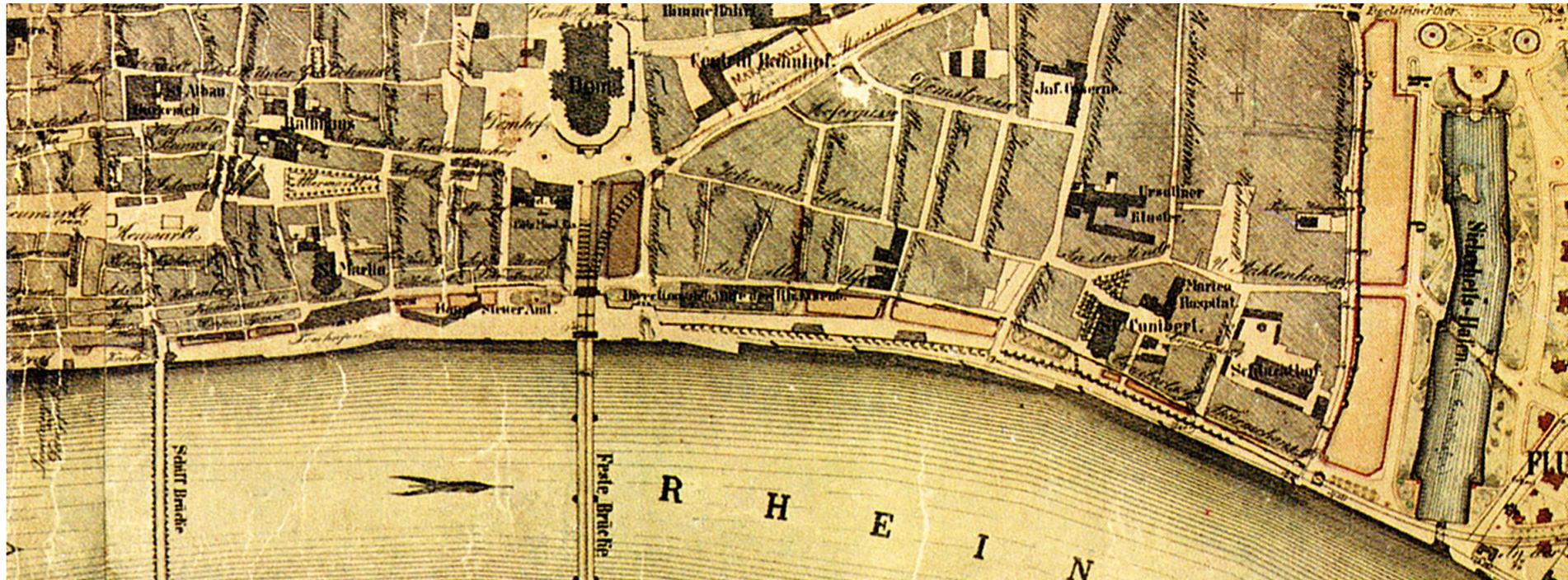


Abb. 35 Der mit dem 1. Preis ausgezeichnete Wettbewerbsentwurf „König Rhein“ für das Kölner Stadterweiterungsgebiet von Stübben und Henrici. Hier handelt es sich um den Ausschnitt, der die Vorstellungen der Entwurfsverfasser über die Ausgestaltung der nördlichen Hälfte des Kölner Altstadtufers zeigt. Die neuen Bauflächen sind rot unterlegt.

Quelle: Kier/Schäfer 1994, vorderes Vorsatzblatt (Original im HASTK)

Allgemeine Bürger-Versammlung

^a Montag den 29. October 1883,
präcise 8¹/₂ Uhr abends,
im

Großen Gürzenich-Saale.

Zur Besprechung der Frage der Errichtung von
neuen Lagerhaus-, Quai- u. Hafen-
Anlagen für Köln

laden die Unterzeichneten ihre Mitbürger von
Köln u. die Bewohner der Vororte dringend ein.

Tagesordnung:

1. Besprechung der Errichtung neuer Lagerhaus-, Quai- und Hafen-Anlagen.
2. Fassung von darauf bezüglichen Resolutionen.
3. Wahl eines ausführenden Comités zur Förderung dieser Angelegenheit.

Carl Nickel. Jos. Alberti. Paul Altmann, Director. Carl Altpeter. J. C. Altpeter. Carl Arnspurger. Casar Astfald. J. P. Bachem. Sulpiz Boifferee jr. Peter Bollmann. Hanns Bürgers, Rechtsanwält. J. C. Brandhorst. Titus Bredt jr. Heinr. Brinkmann. Franz Clouth, Nippes. Otto Demmich, Wasserbau-Inspector. Jean Diez, Deutz. Dirksen, Geheimer Regierungs- u. Oberbaurat. Otto Arn. Engels. Franz Erben. Wilh. Fenten, Betriebsinspector. Fritz Gollé. Dr. Grüneberg. J. C. Guillecume, Commercierrat. Gottfried Hagen. E. Hardt. Franz Kay. J. N. Heidemann, Generaldirector. Louis Herberich. Dr. Hesse, Ober-Stabsarzt. Robert Heuser, Stadtverordneter. Wm. Hilgers. S. M. Holländer, Weichhaus. Carl Joest. Max Kemmerich. S. Künzel, Director. Julius Kug. Albert Langen. Eugen Langen, Commercierrat. Jacob Langen. Franz D. Leiden, Consul. Dr. Lohmer. B. Lensing. C. Massenez. Jul. Maull. Franz Mertens. Chr. Merzerich. Jul. Milchack. Th. Movius, Director. W. A. Niestras. C. von Tppenheim. L. von Othegraven. Eugen vom Rath. Eugen Nautenstrauch. Gust. Risch. Aug. Rothschild. J. W. Rothschild. Sardemann, Regierungsbaumeister. W. Scheben. Th. Schleifing, Director. Friedrich Schmalbein. Oswald Schmitz, Consul. B. Schnarr (für William Egan). F. Schönleber. Franz Schuly, Deutz. Joh. Schumacher. Th. Schumacher. Dr. Steinmann-Bucher. Jean Steven. Pet. Jos. Stollwerck. Jos. Ströver. Hugo Traine. Wilh. Vogel. Jul. Vorster. Wilh. Walther, Kalk. Aug. Wasserfuhr. Hch. Weithase, Baumeister. Franz Willid. Max Heimr. Windscheid. Jac. Winter. Wilh. Wolff jr. Otto Zimmermann. Jul. van der Zypen, Deutz.*

Abb. 36 Aufruf zu einer Allgemeinen Bürgerversammlung am 29. Oktober 1883 im Kölner Gürzenich, von der sich später der Name „Gürzenich-Comité“ ableitete.

Quelle: KStA vom 28.10.1883 (Anzeigenteil)



Abb. 37 Blick vom Malakoffturm nach Norden auf die Holzwerft und den Leystapel im Jahre 1898. In der Bildmitte die neuen Werfthallen der Dampfschiffahrtsunternehmen am Leystapel; im Vordergrund links der neu angelegte, baumbestandene Platz zwischen den Straßen Filzengraben und Rheingasse. Im Hintergrund die alten Werfthallen des Zollhafens kurz vor ihrem Abriss.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 20

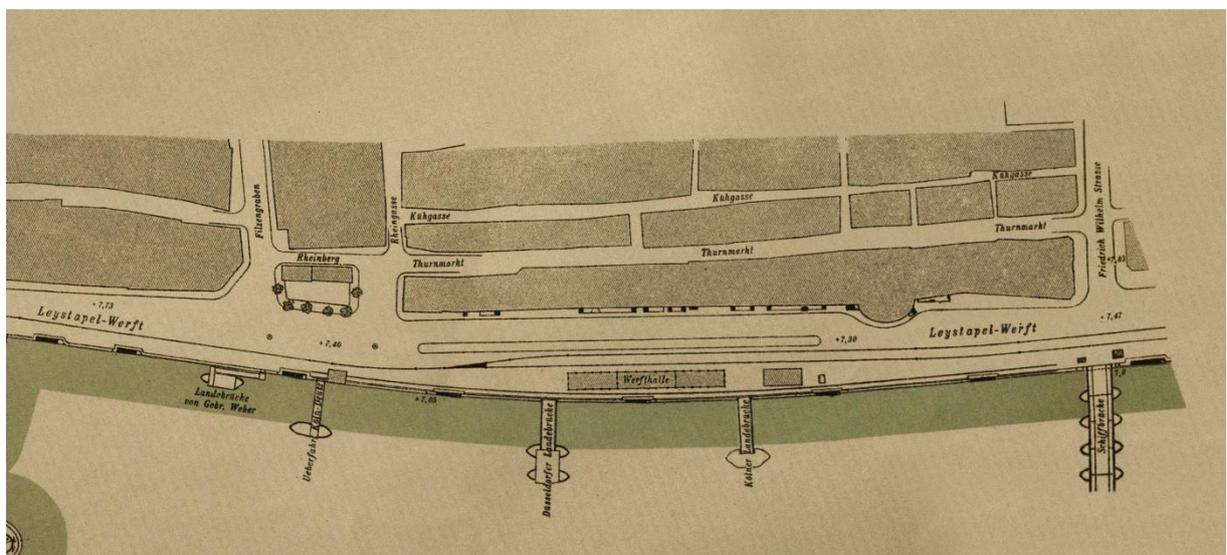


Abb. 38 Lageplan der Werft- und Hafen-Anlagen südlich der Schiffbrücke nach der Vollendung im Jahre 1898 (Ausschnitt). Rechts der Leystapel. Vor der stadtseitigen Gebäudekante sind die neu errichteten Treppen eingetragen, die zu den Untergeschossen führten. Links die ehemalige Holzwerft, die mittlerweile in Leystapel umbenannt worden war.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 12



Abb. 39 Die Steinguthandlung Johann Weber im Untergeschoss des Hauses Thurnmarkt 44- an der Leystapelfront (später Leystapel 51) nach der Höherlegung des Leystapels.
Quelle: RBA

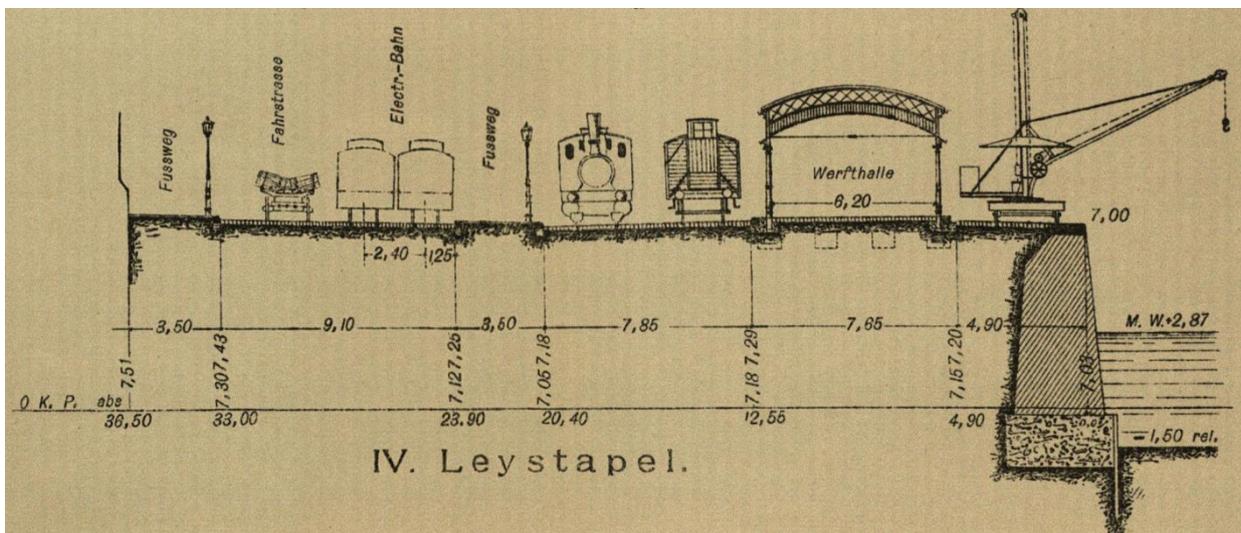


Abb. 40 Querprofile des neuen Kölner Rheinufers (Ausschnitt). Der Leystapel.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 26/27



Abb. 41 Postkarte mit Blick auf den Leystapel nach Nordwesten, nach 1908. An der Werft die Aufbauten und Landungsstellen der Schiffahrtsgesellschaften. Links angeschnitten das Eckhaus Thurnmarkt 4 an der Ecke zur Rheingasse; rechts im Hintergrund das Stapelhaus an der Frankenwerft nach seiner Sanierung.
Quelle: Sammlung Peter Ditgen



Abb. 42 Postkarte mit Blick in die Friedrich-Wilhelm-Straße nach Westen, vor 1903/04. Links die Nordfront des 1888 fertiggestellten Eckgebäudes Friedrich-Wilhelm-Straße 12, Ecke Leystapel (Café Rheinberg). Rechts der Altbau Friedrich-Wilhelm-Straße 15 an der Ecke zur Hafengasse (Frankenwerft).

Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 43 Postkarte mit Blick von der Schifflücke nach Westen in die Friedrich-Wilhelm-Straße. Links der 1888 fertiggestellte Eckbau des Café Rheinberg; rechts der 1904 errichtete Neubau Friedrich-Wilhelm-Straße 15 an der Ecke zur Hafengasse (Frankenwerft).

Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 44 „Fluchtlinienplan betreffend die Straßen zwischen Heumarkt, Friedrich-Wilhelm-Strasse, Leystapel, Rheingasse u. Börsengässchen“ (Nr. 388) aus dem Jahre 1892. Am unteren Bildrand der Leystapel, oben die Heumarktfront, rechts die Friedrich-Wilhelm-Straße.
 Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)

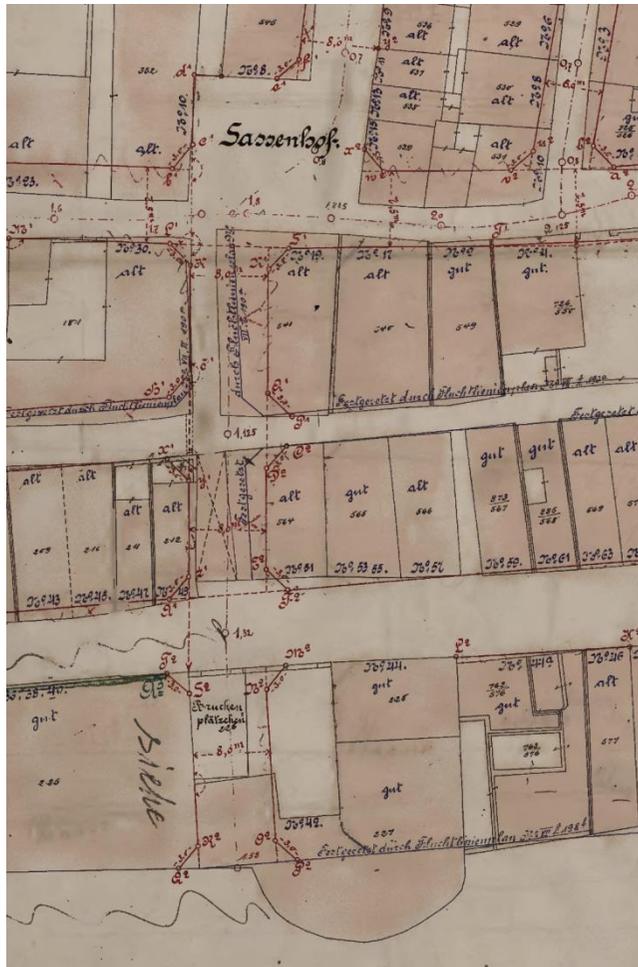


Abb. 45 Ausschnitt aus dem Fluchlinienplan Nr. 388 aus dem Jahre 1892 (Abb. 44). Oben die vom Heumarkt kommende Straße Sassenhof, die mit einem Versatz bis zum Leystapel (unten) verlängert werden und dort die Liegenschaft des Hotels Hof von Holland durchbrechen sollte.
Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)

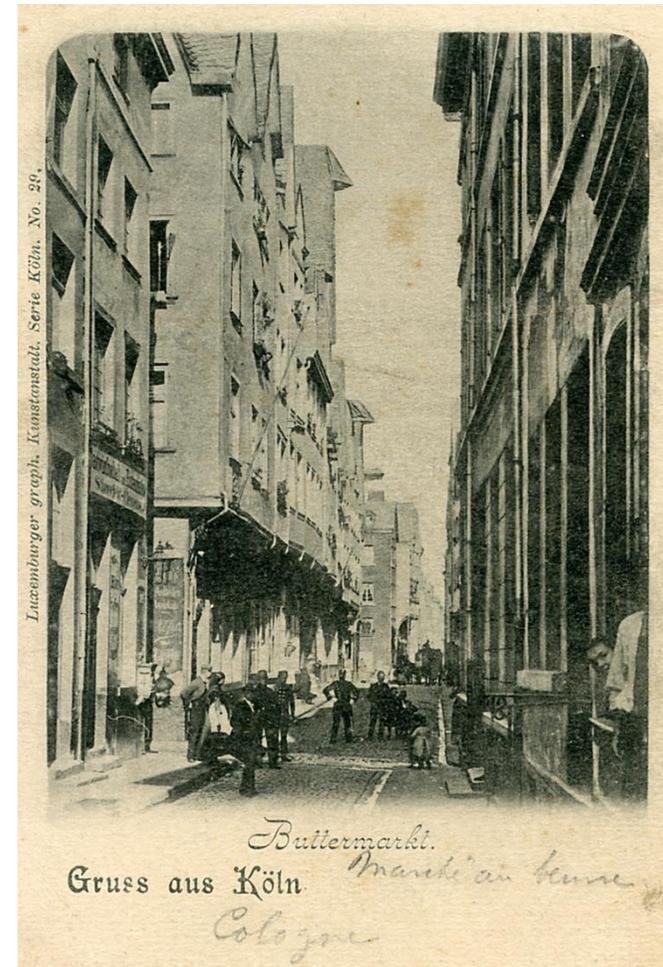


Abb. 46 Postkarte mit Blick in den Buttermarkt nach Norden, um 1900. Auf beiden Straßenseiten sind die altkölnischen Häuser erkennbar, von denen eine große Zahl durch Fluchlinien überplant waren. Rechts die Bauzeile auf der Ostseite des Buttermarktes, auf deren zum Rhein gewandter Rückseite die Hafengasse verlief.
Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 47 „Fluchtlinienplan der Johannisstrasse, Servasgasse, Penzgasse, Goldgasse, Kostgasse, Trankgasse, Am alten Ufer, Machabäerstrasse und An der Linde“ (Nr. 332) aus dem Jahre 1889 (Ausschnitt). Am oberen Bildrand rechts das Eisenbahnverwaltungsgebäude mit dem durch Festungsmauern eingefriedeten, bis zur Servasgasse reichenden Gelände des ehemaligen Kopfbahnhofs. Unmittelbar darunter sind die entlang der Straße Am alten Ufer vorgesehenen Aufweitungen der Fluchtlinien erkennbar. Rechts im Bild die Trankgasse und die benachbarte Kostgasse, unten die Johannisstraße.
 Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)



Abb. 48 Blick durch die Mauthgasse nach Süden zum Fischmarkt. Im Hintergrund die Straße Buttermarkt. Rechts die später niedergelegten Giebelhäuser zu Füßen Groß St. Martins. Aquarell von Wilhelm Scheiner, 1891, nach einer fotografischen Aufnahme des Künstlers aus dem Jahre 1890.

Quelle: RBA



Abb. 49 Der Fischmarkt und Groß St. Martin von Südosten. Lithographie nach einer Zeichnung von Ludwig Lange, 1836.

Quelle: RBA

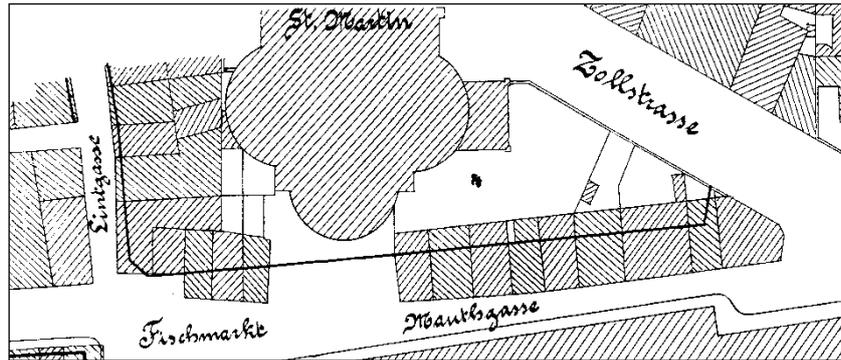


Abb. 50 Lageplan der Situation am Fischmarkt und an der Mauthgasse nach dem in den Jahren 1891 und 1892 vorgenommenen Abbruch der Häuser zu Füßen Groß St. Martins. Eingetragen ist die im Jahre 1889 neu definierte Fluchtlinie für die Häuser zwischen der Lintgasse und der Zollstraße. Unten angeschnitten das Stapelhaus.
Quelle: Landé 1902, Tafel 1 u. 2 (Ausschnitt)



Abb. 51 Blick auf den Fischmarkt, die Mauthgasse und das Stapelhaus (rechts) von Südosten, um 1938. Das Grün und die Bierschenke auf der Südseite des Stapelhauses waren zum Zeitpunkt der Aufnahme bereits abgeräumt. Links die beiden Giebelhäuser Fischmarkt 1 und 3, daneben das Gelände der niedergelegten Häuser mit der freigelegten Ostkonche Groß St. Martins.
Quelle: Stadt Köln, Konservator

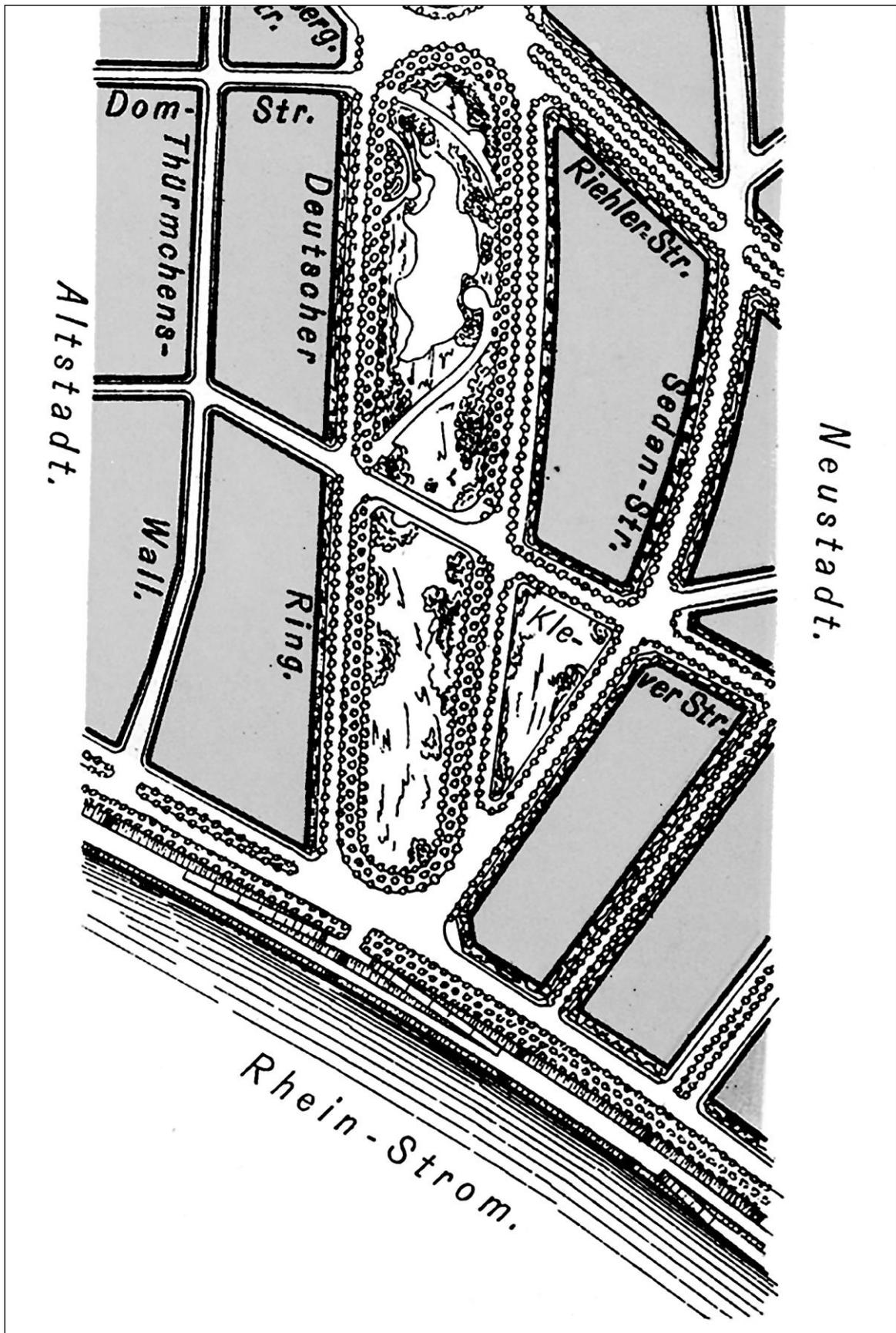


Abb. 52 Lageplan der Ringstrasse zu Köln. Nördlicher Teil (Ausschnitt Deutscher Ring), Planungsstand erste Hälfte der 1890er Jahre. Unten die Einmündung des Deutschen Rings in die Rheinuferstraße.

Quelle: Lent 1898, Tafel vor S. 55



Abb. 53 „Fluchtlinienplan betreffend das bisherige Eisenbahngelände und die Rheinuferstrasse von der Trankgasse bis zum Thürmchenswall“ (Nr. 592) aus dem Jahre 1897, hier in einer 1901 gefertigten Kopie des Originalplans. Links die Trankgasse, rechts die Ringstraßeneinmündung. Rot angelegt sind die geplanten Bau­blöcke an der Rheinuferstraße zwischen dem Eisenbahnverwaltungsgebäude und der Kirche St. Kunibert.
 Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)

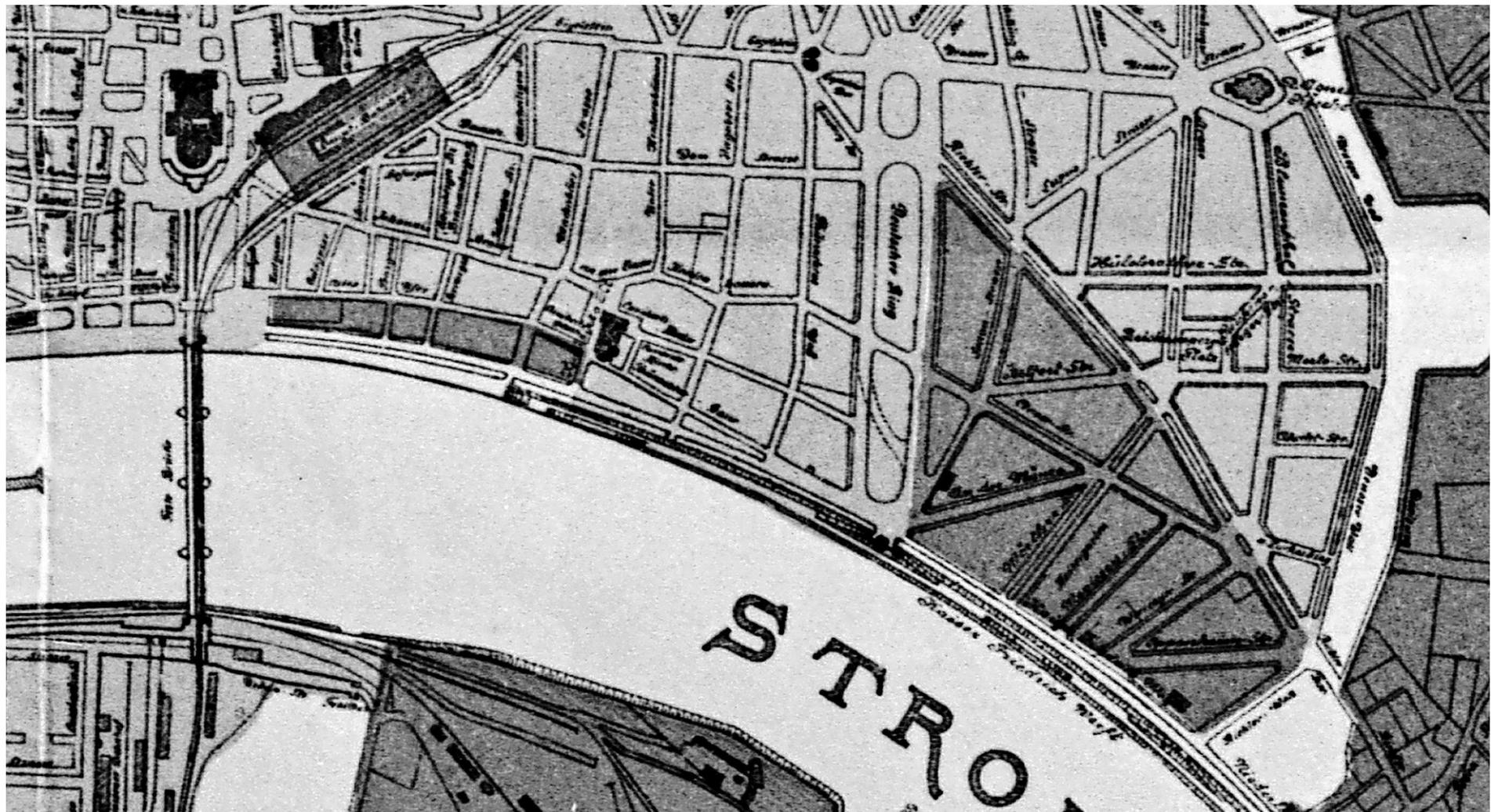


Abb. 54 Übersichtsplan zur Bauordnung für den Stadtkreis Köln vom 1. Juni 1901 (Ausschnitt). Links der nordöstliche Teil der Kölner Altstadt, rechts der dem Rhein zugewandte Teil des nördlichen Stadterweiterungsgebietes. Dunkel unterlegt sind die der Bauklasse IV zugeordneten Zonen am nördlichen Altstadtufer sowie das neustädtische Villengebiet im Norden der Ringstraße.
Quelle: Bildarchiv Foto Marburg

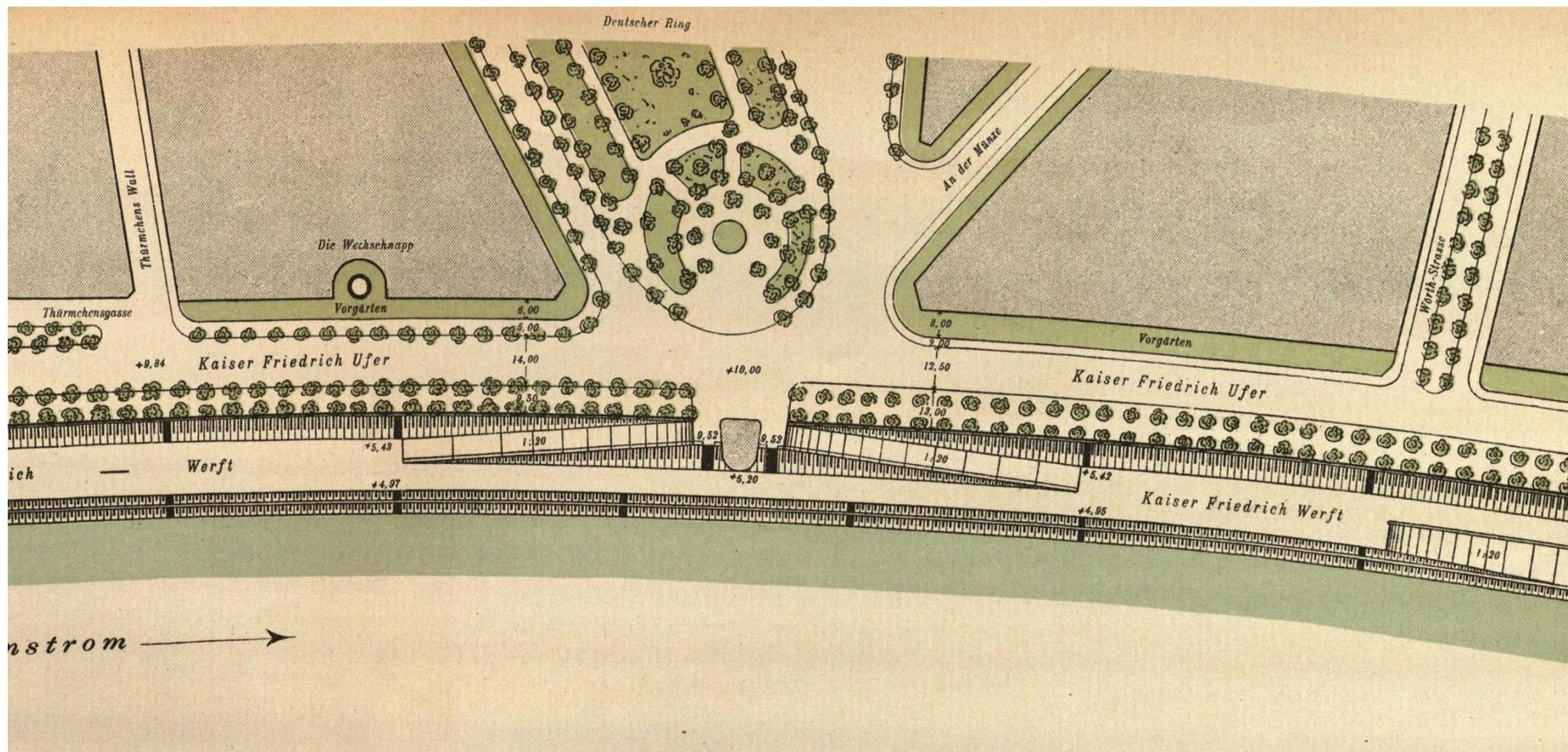


Abb. 56 Lageplan der Werft- und Hafen-Anlagen nördlich der Schiffbrücke nach der Vollendung (Ausschnitt). Einmündung des Deutschen Rings in das Kaiser-Friedrich-Ufer, Planungsstand im Jahre 1898. In den Grünanlagen der Ringstraße das Rondell, das als Standort für das Denkmal Kaiser Friedrichs III. vorgesehen war. In der Achse der Ringstraße die Kaponniere. Links der anstelle der Thürmchensbastion geplante Baublock mit dem Kunibertstürmchen, rechts die Bebauung des nördlichen Stadterweiterungsgebietes.

Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 85

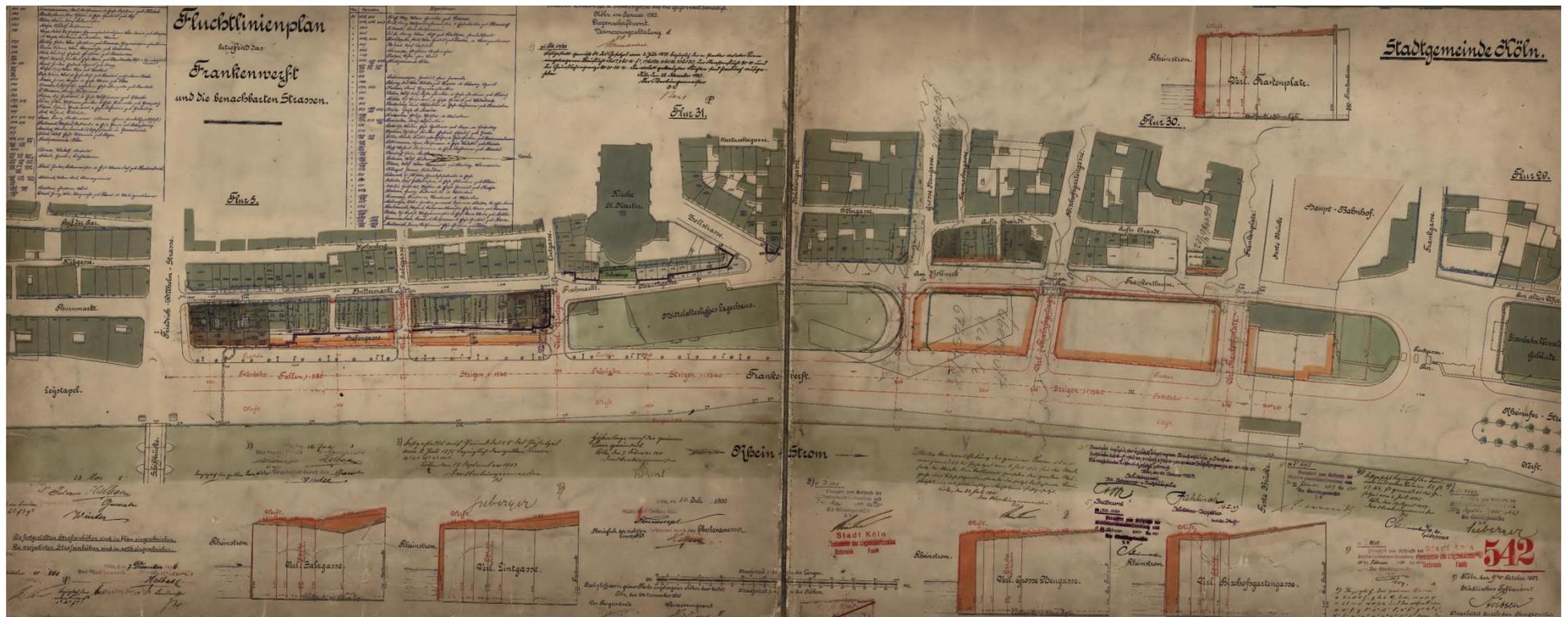


Abb. 57 „Fluchtblinienplan betreffend das Frankenwerft und die benachbarten Strassen“ (Nr. 542) aus dem Jahre 1898. Links der Leystapel und die Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße, rechts das Kaiser-Friedrich-Ufer, angeschnitten das Eisenbahnverwaltungsgebäude. In der Mitte das in Gartenanlagen eingebettete Stapelhaus. Die rote Umrandung lässt die Neubauf Flächen erkennen, die an der Uferfront im Süden und Norden des Stapelhauses geplant waren.
 Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)

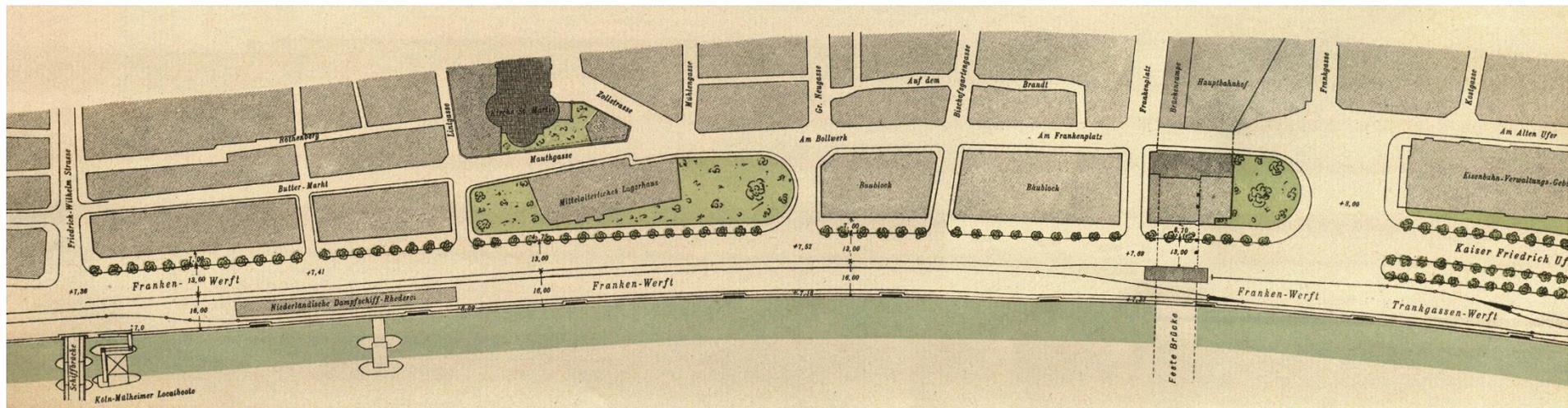


Abb. 58 Lageplan der Werft- und Hafen-Anlagen nördlich der Schiffbrücke (Ausschnitt). Die Frankenwerft, Planungsstand Frühjahr 1898. Links die Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße, rechts das Kaiser-Friedrich-Ufer, angeschnitten das Eisenbahnverwaltungsgebäude. In der Mitte das Stapelhaus innerhalb der geplanten Gartenanlagen, rechts davon die zwei im Norden des Stapelhauses vorgesehenen Neubaublocke.
 Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 85



Abb. 59 Blick auf einige der alten Häuser an der Hafengasse im Jahre 1898 während des Abrisses des Zollhafens.

Quelle: RBA

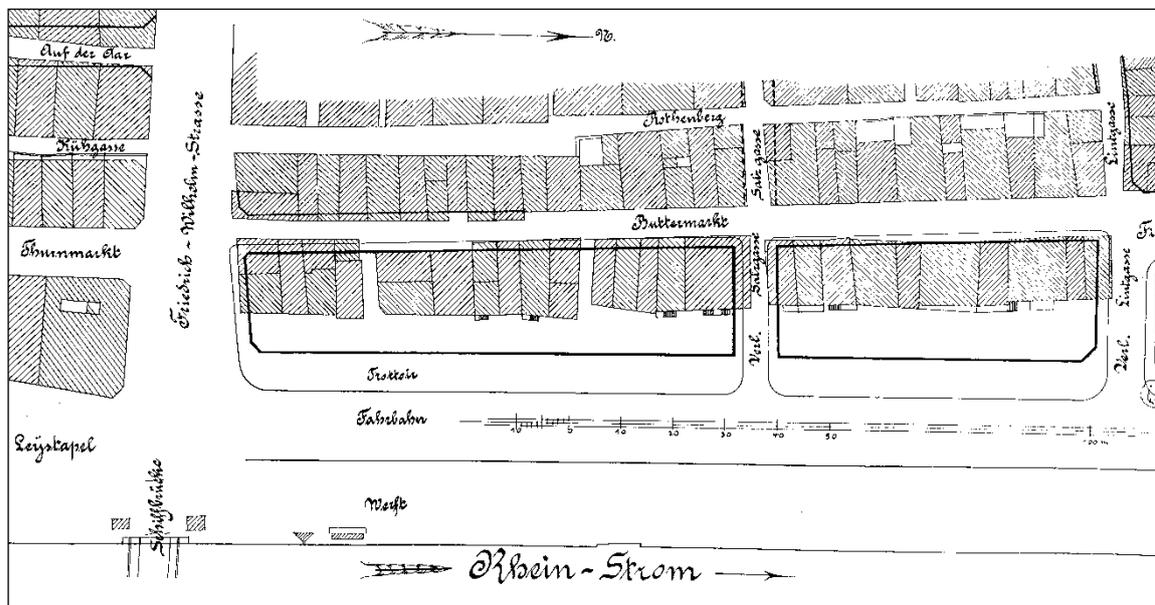


Abb. 60 Die Fluchtlinienfestsetzungen von 1898 für die Neubebauung im Bereich der alten Hafengasse, dargestellt in einem später publizierten Lageplan. Links die Friedrich-Wilhelm-Straße, rechts die bis zum Ufer verlängerte Lingasse. Unten die neue Straßen- und Werftzone an der Frankenwerft. Mit starkem Strich umrissen sind die neuen Bauzeilen, die in Zukunft vom begrabigten Buttermarkt bis zum Gehweg der Uferstraße reichen sollten.

Quelle: Landé 1902, Tafel 1 u. 2 (Ausschnitt)

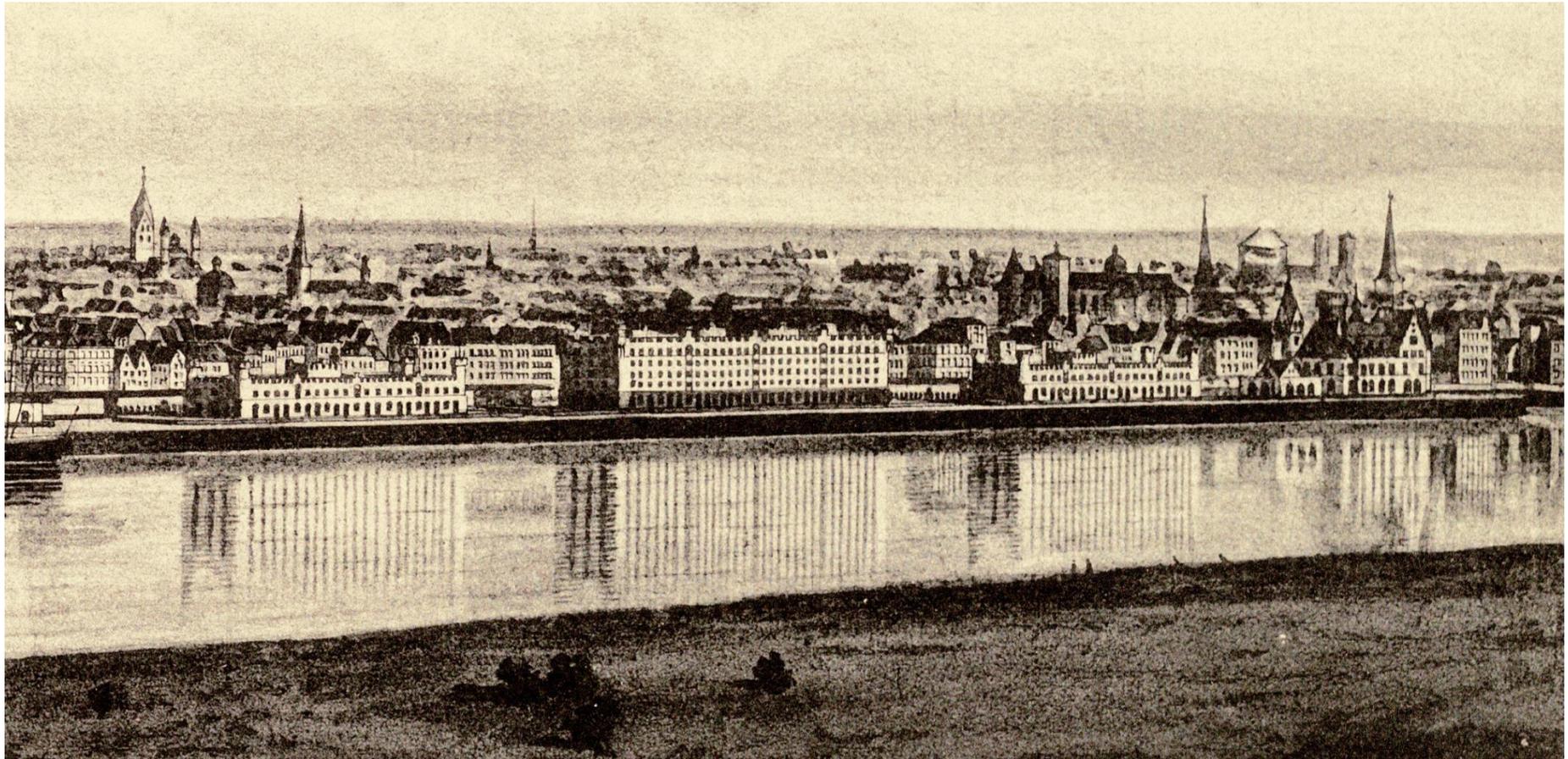


Abb. 61 Ansicht der linksrheinischen Werft- und Hafenanlagen, vom Deutzer Ufer aus gesehen (Ausschnitt). Die zeichnerische Abwicklung gibt die dem Strom zugewandten neuen Zollhafenbauten auf der Halbinsel des Rheinauhafens wieder. Rechts im Bild das Hauptsteueramt auf der Spitze der Halbinsel.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel o. Nr.

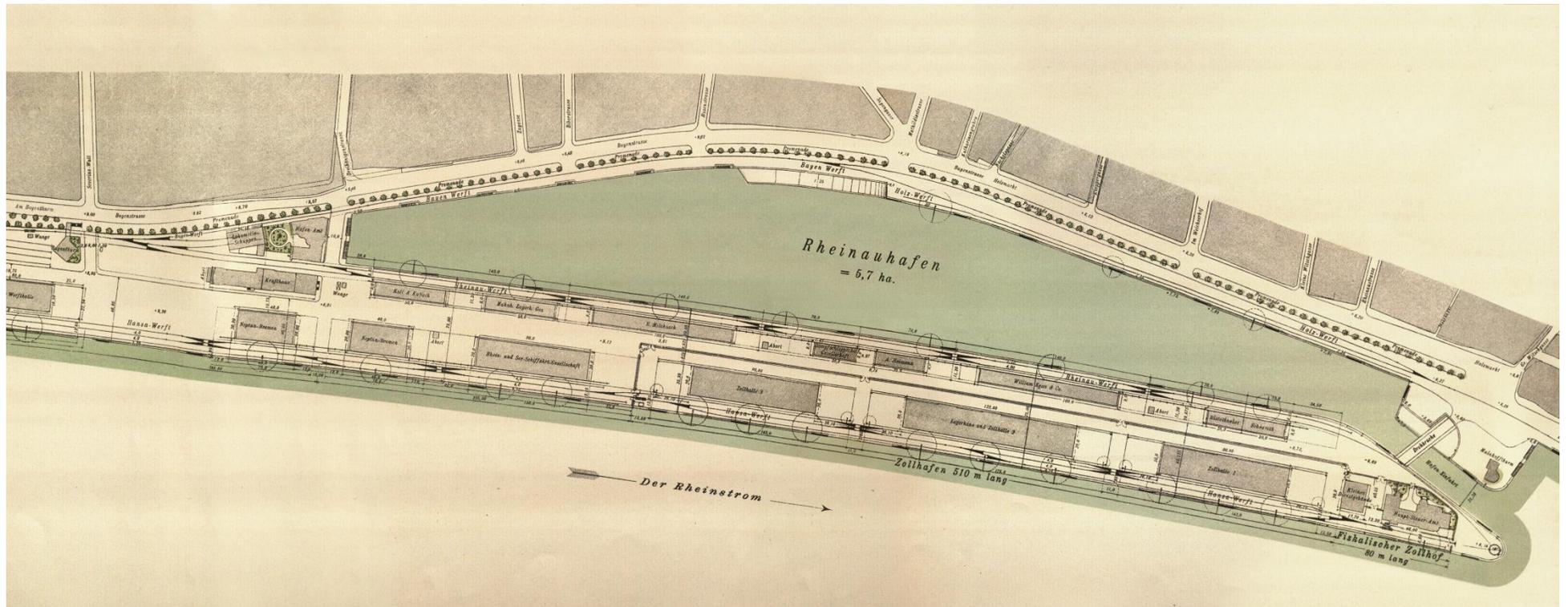


Abb. 62 Lageplan der Werft- und Hafen-Anlagen südlich der Schiffbrücke im Jahre 1898 (Ausschnitt). Der neue Rheinauhafen vom Bayenturm (links) bis zur Hafeneinfahrt im Norden (rechts) mit neuer Drehbrücke und dem an die Landseite angebundenen Malakoffturm. Auf der Stadtseite des Hafenbeckens die Bayenstraße und der Holzmarkt.

Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 12



Abb. 63 Blick vom südlichen Teil des Leystapels (vormals Holzwerft) nach Süden im Jahre 1898. Links die neue Hafeneinfahrt mit dem Hauptsteueramt auf der Spitze der Rheinauhalsinsel. In der Mitte der an das Ufer angebundene Malakoffturm, rechts die Kirche St. Maria Lyskirchen. Links im Vordergrund die bereits bis zum Zollhafen verlegten Gleise der Hafenbahn.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 19



Abb. 64 Der Bayenturm nach seiner Wiederherstellung im Frühjahr 1898 von Nordwesten. Im Vordergrund die bereits modernisierte Bayenstraße.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 57



Abb. 65 Postkarte mit dem Bayenturm von Süden, um 1920. Im Vordergrund die Straße Am Bayenturm, im Hintergrund das Hafenampt des Rheinauhafens.
Quelle: Sammlung Peter Ditgen

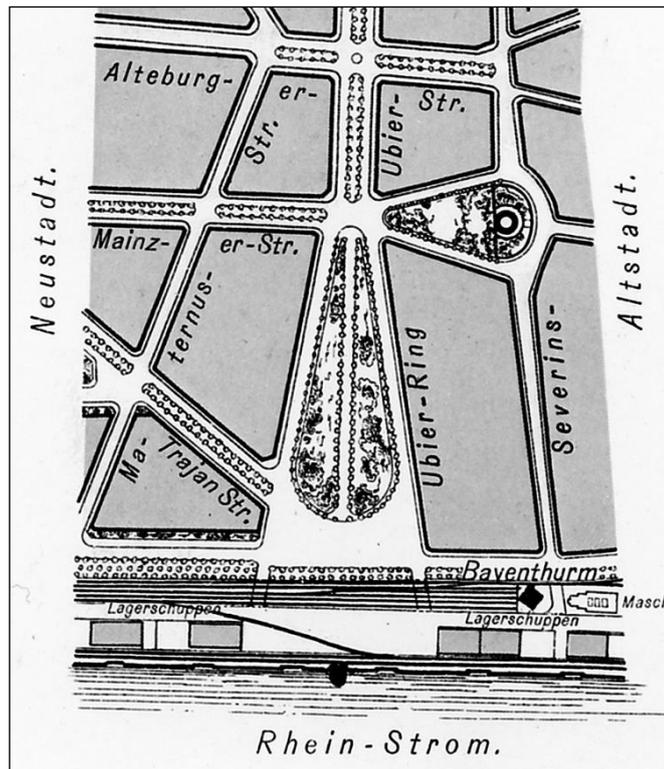


Abb. 66 Lageplan der Ringstrasse zu Köln (Ausschnitt Ubiering), Planungsstand erste Hälfte der 1890er Jahre. Unten die Agrippina-Werft und die Rheinuferstraße, darüber die trichterförmig geplante Einmündung des Ubierings.
 Quelle: Lent 1898, Tafel vor S. 55



Abb. 67 Postkarte mit der Einmündung des Ubierings in die Rheinuferstraße von Osten im Jahre 1912. In der Mitte der parkartigen Mittelpartie des Ubierings ist die während der 1880er Jahre gepflanzte Ulmenallee zu erkennen.
 Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 68 Ausschnitt aus einer Panorama-Postkarte, auf der die neuen Kölner Hafenanlagen im Jahre 1898 wiedergegeben werden. Hier sind die auf der Innenseite des Hafenbeckens verlaufende Holzwerft und der Holzmarkt mit Blick nach Süden erfasst. Zwischen der Werft und der Straße ist der neue, mit einer Baumreihe ausgestattete Mittelgehweg zu erkennen.

Quelle: Archiv der Verfasserin

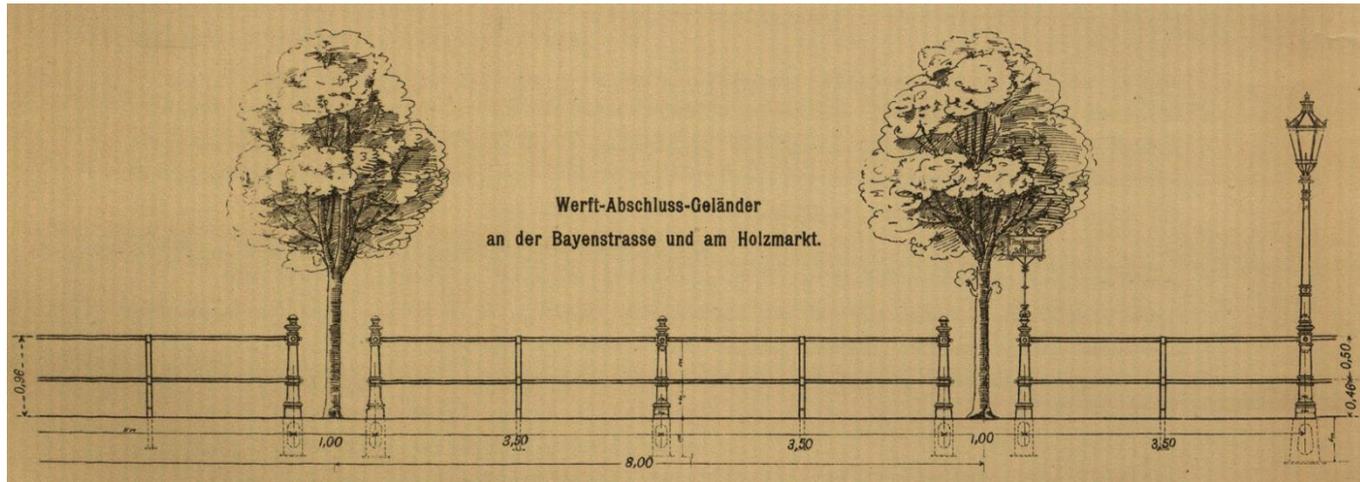


Abb. 69 Das Werftabschlussgeländer auf dem Mittelgehweg am Holzmarkt und an der Bayenstrasse mit Straßenbeleuchtung und Baumreihe.

Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 26/27 (Ausschnitt)



Abb. 70 Die Frankenerwerft von Süden im Jahre 1898 während des Abbruchs des Zollhafens. Links die Häuser an der Hafengasse, in der Mitte das hohe Lagerhaus Ahren kurz vor seinem Abriss, dahinter das Stapelhaus.
Quelle: RBA



Abb. 71 Das spätere Kaiser-Friedrich-Ufer mit St. Kunibert von Nordosten im Jahre 1898. Die Entfernung der Gleise der Rheinstation ist im Gange, der Abriss der Kehlmauer hat bereits eingesetzt.
Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 72 Blick von der neuen Uferstraße auf die Häuser an der tiefer gelegenen Hafengasse im September 1900.
Quelle: RBA



Abb. 73 Postkarte mit Blick auf die Frankenturm nach Süden, um 1910. Rechts die Grünanlagen im Norden des Stapelhauses, links die Abfertigungshalle der Niederländischen Dampfschiff-Reederei.
Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 74 Der Betriebs- und Verwaltungsbau der Pumpstation für das Tiefland im Norden der Dombrücke mit Blick nach Süden im Jahre 1900. Links die Rheinuferstraße, im Vordergrund die Trankgasse, rechts der in die Trankgasse mündende nördliche Teil der Straße Am Frankenturm.
Quelle: RBA



Abb. 75 Der südliche Teil des altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufers mit Blick nach Norden, nach 1905. Links das alte Eisenbahnverwaltungsgebäude, im Anschluss daran das noch unbebaute eisenbahnfiskalische Baugelände, im Hintergrund St. Kunibert. Rechts die Trankgassenwerft.
Quelle: RBA

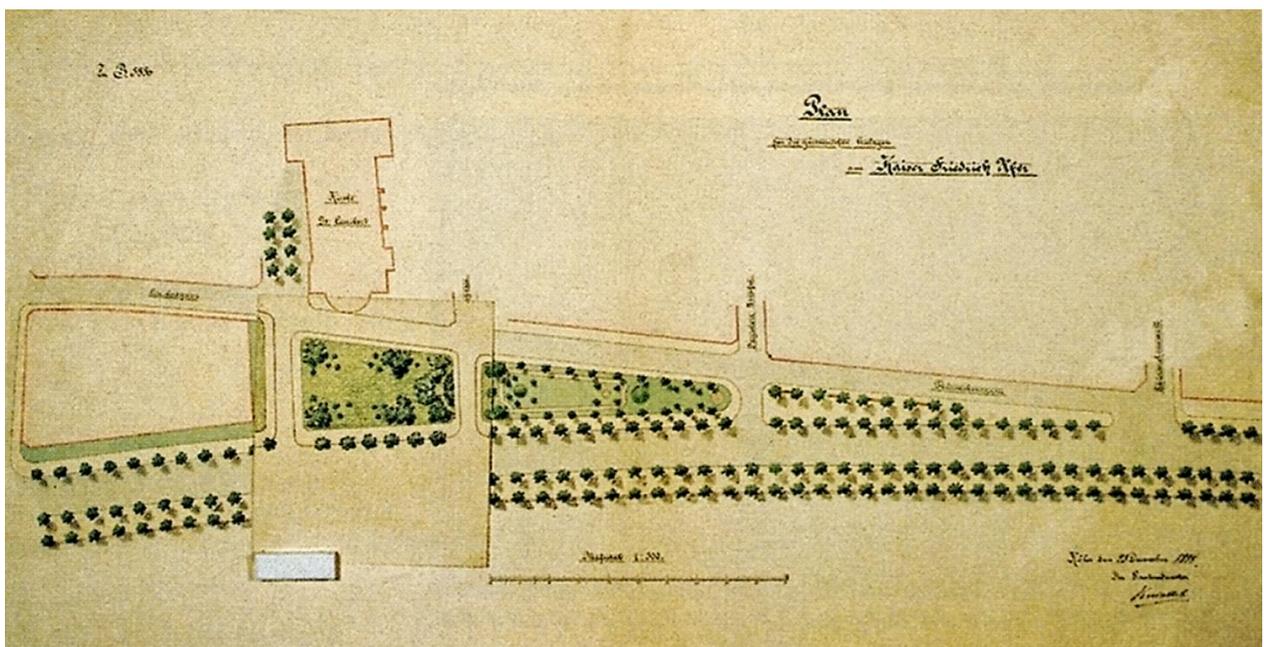


Abb. 76 Die Gartenanlagen und Baumpflanzungen am altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufer. Entwurf von Adolf Kowallek, Dezember 1898.
Quelle: Adams/Bauer, J. 2001, S. 39 (Original im HASTk)



Abb. 77 Blick von der Kaponniere nach Süden, um 1902. Links die tiefer gelegene Kaiser-Friedrich-Werft, rechts das Kaiser-Friedrich-Ufer mit der sich hinter der Brüstungsmauer erstreckenden Alleepromenade.
Quelle: Stadt Köln, Konservator

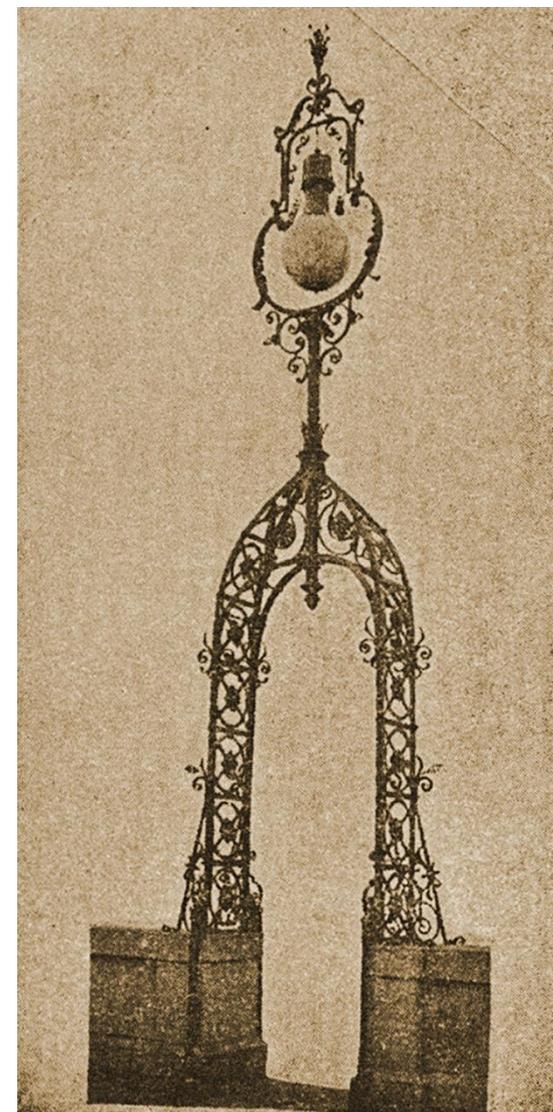


Abb. 78 Portalartiger Lampenträger auf der Brüstungsmauer am Kaiser-Friedrich-Ufer.
Quelle: Festschrift Hafen 1898, Abb. 38



Abb. 79 Postkarte mit Blick von der Kaponniere nach Süden, um 1905. Im Vordergrund die auf der Plattform der Kaponniere eingerichtete Aussichtsterrasse. Am rechten Bildrand das von Neubauten umgebene Kunibertstürmchen.

Quelle: www.bilderbuch-koeln.de



Abb. 80 Das Denkmal Kaiser Friedrichs III. am Deutschen Ring im Jahre 1903. Im Vordergrund die Rheinuferstraße.

Quelle: RBA

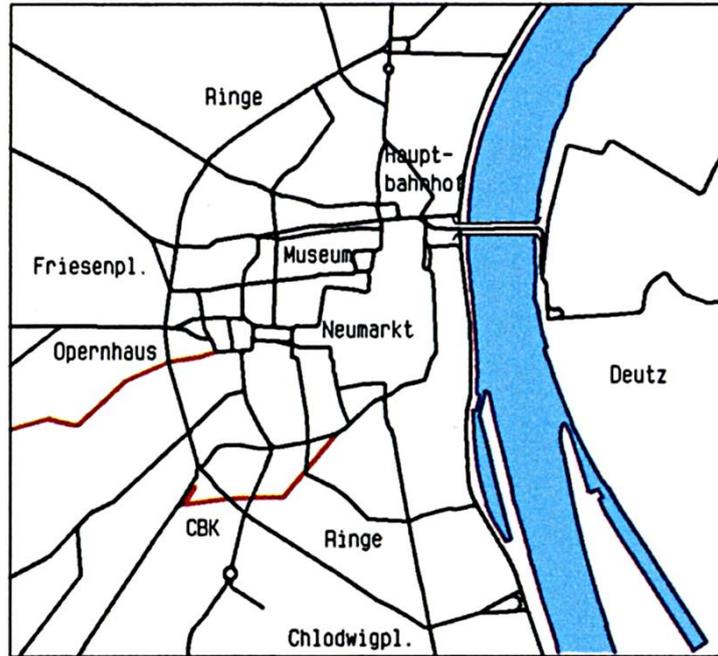


Abb. 81 Plan der innerstädtischen Kölner Straßenbahnen nach der Elektrifizierung im Jahre 1905.
Quelle: Lindemann 2002, S. 389



Abb. 82 Der Leystapel mit Blick nach Norden, nach 1904. Links das Café Rheinberg an der Ecke Friedrich-Wilhelm-Straße. Zu erkennen ist die in diesem Teil des Leystapels erst im Jahre 1902 fertiggestellte Mittelinsel zwischen der Werft- und Straßenzone. Auf der Rheinuferstraße verkehrt ein Wagen der 1902 in Betrieb genommenen elektrischen Uferbahn Dom – Rodenkirchen.
Quelle: Stadt Köln, Konservator

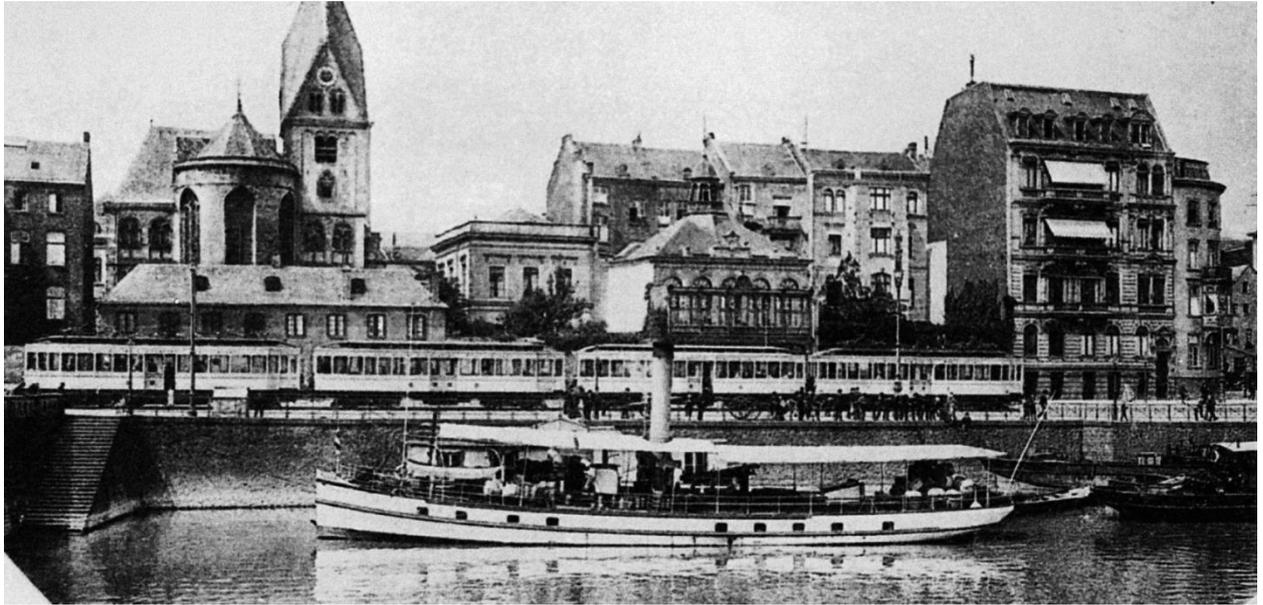


Abb. 83 Blick vom Rhein nach Westen auf den südlichen Teil des Leystapels mit der Rheinuferbahn, nach 1906. Links die Kirche St. Maria Lyskirchen.
Quelle: Bündgen 1989, S. 13

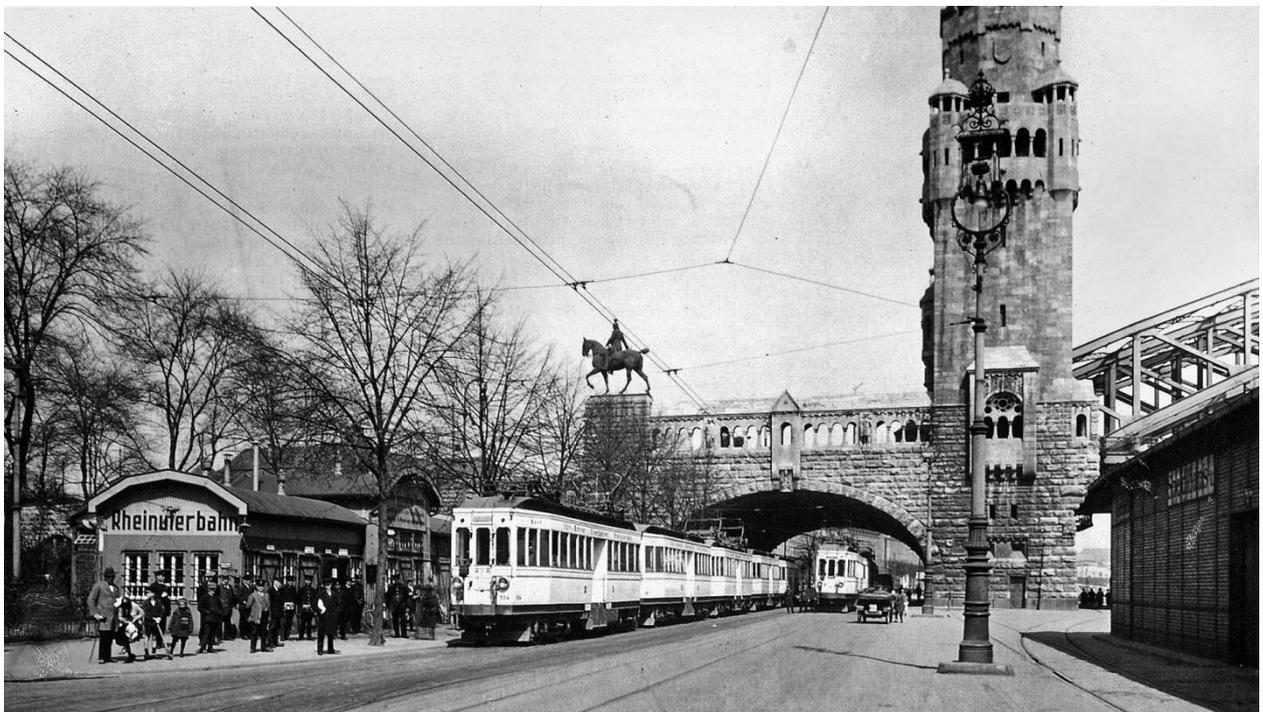


Abb. 84 Die Frankenturm mit Blick nach Norden, nach 1911. Im Hintergrund die Hohenzollernbrücke. Links die provisorische Endhaltestelle der Rheinuferbahn, rechts im Vordergrund angeschnitten die Halle der Niederländischen Dampfschiff-Reederei.
Quelle: Bündgen 1989, S. 6

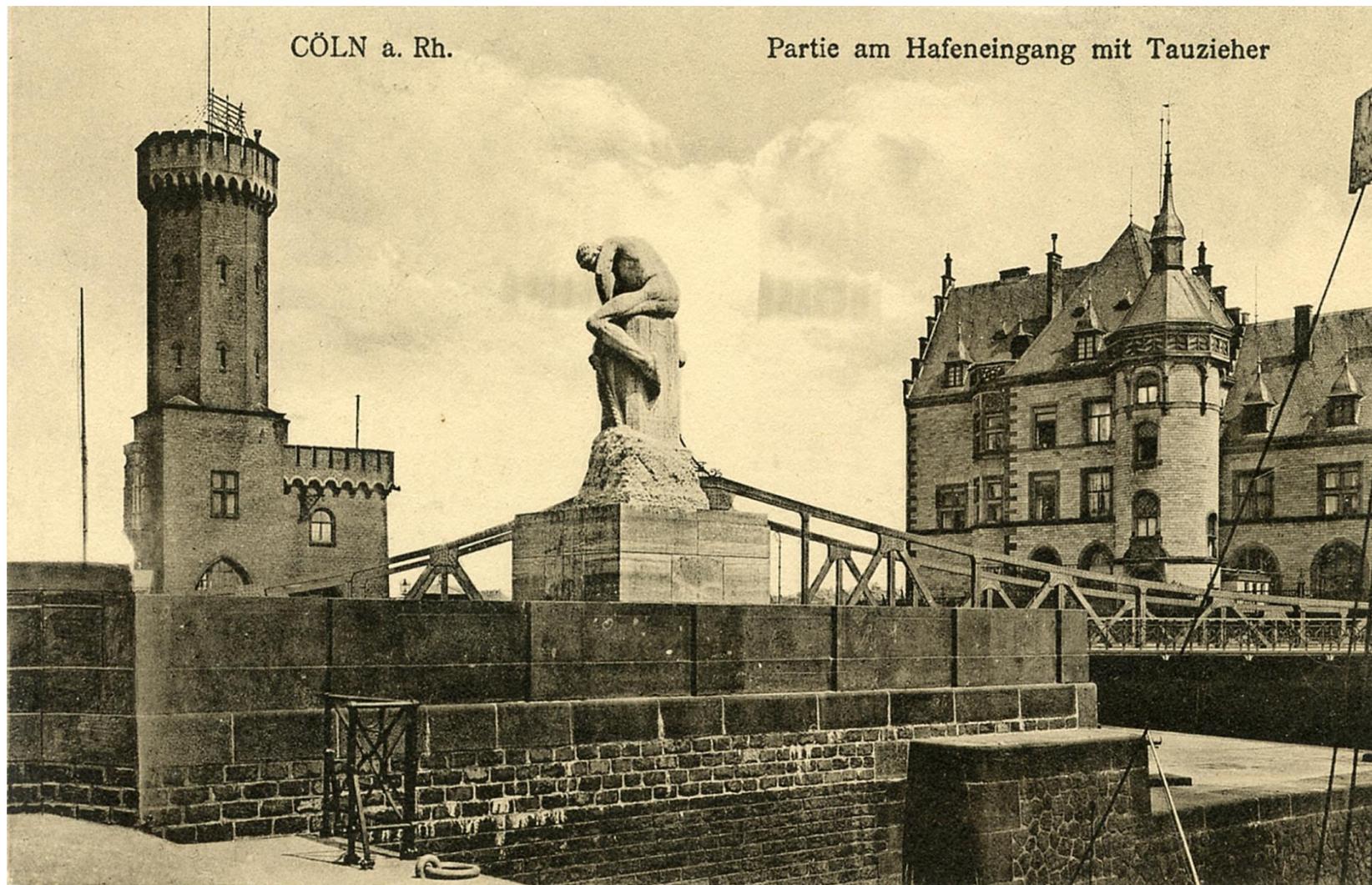


Abb. 85 Postkarte mit Blick von der Holzwerft nach Südosten auf das Denkmal des „Taufziehers“ von Nikolaus Friedrich, nach 1911. Links der Malakoffturm, rechts das auf der Spitze der Rheinauhalbinsel errichtete Hauptzollamt, im Hintergrund des Denkmals die über den Hafeneingang vermittelnde Drehbrücke.
Quelle: Archiv der Verfasserin

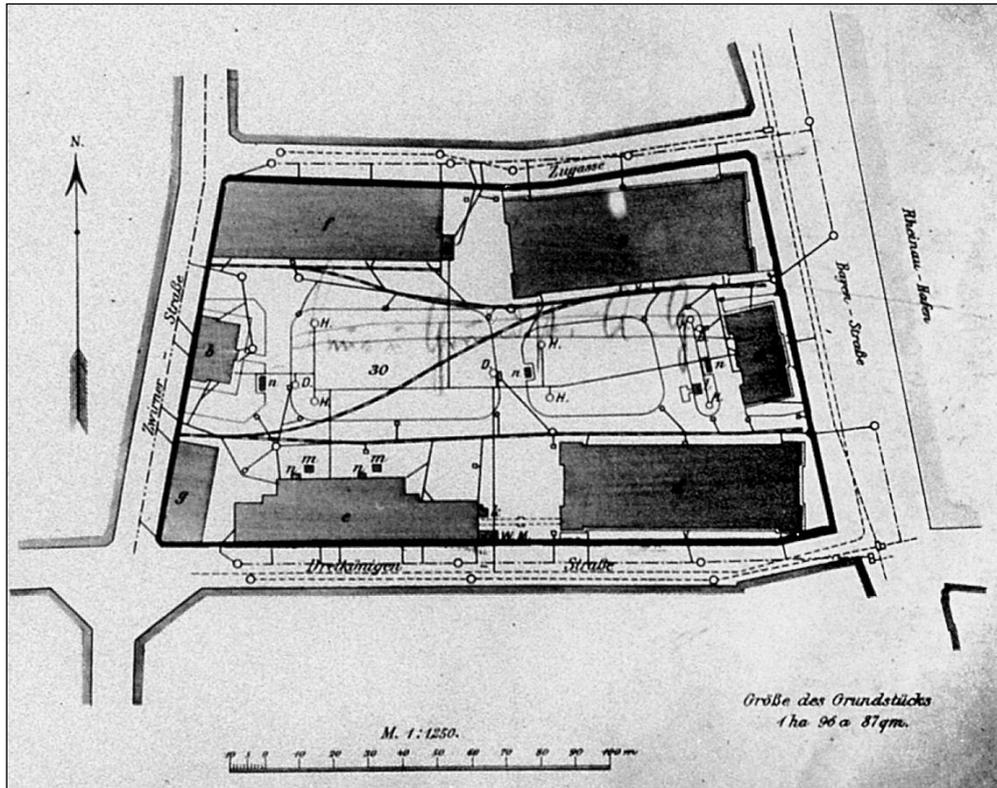


Abb. 86 Lageplan des Proviantamtes an der Bayenstrasse 45-47. Rechts die Bayenstrasse mit dem Amts- und Dienstwohngebäude, das von den großen Speichergebäuden an den Ecken Dreikönigenstrasse (unten) und Zugasse (oben) flankiert wurde.
Quelle: Atlas Garnisonspläne Köln, S. 43a



Abb. 87 Die Vorderfront des Proviantamtes an der Bayenstrasse 45-47. Links das Amts- und Dienstwohngebäude, rechts der Körnerspeicher an der Ecke Bayenstrasse und Zugasse.
Quelle: Zander 1944, Bd. 2, S. 632



Abb. 88 Hofansicht des Hauses Bingen, Holzmarkt 67, im Jahre 1899. Im Erdgeschoss eine zum Hof gewandte, dreiteilige Arkade mit Diamantquadern aus dem ausgehenden 16. Jahrhundert, rechts eine Holzgalerie mit geschnitztem Pfosten.
Quelle: Aus dem alten Köln 1900-1908, Tafel IV.12

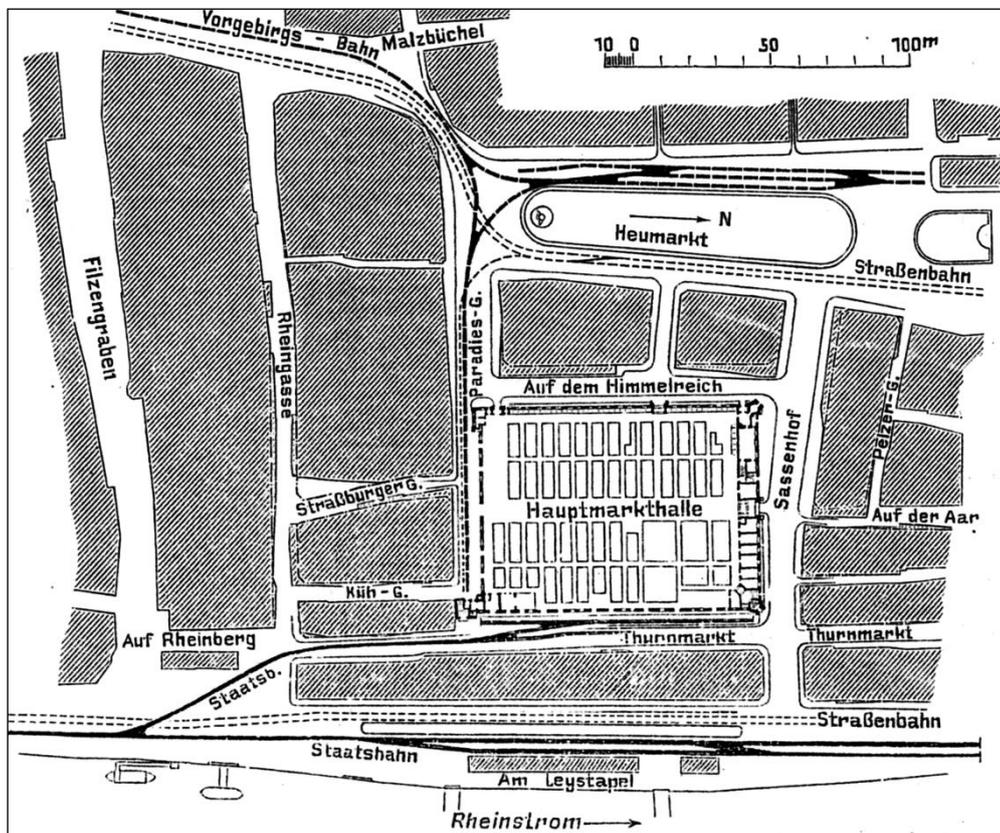


Abb. 89 Lageplan der im Jahre 1904 eröffneten Kölner Hauptmarkthalle am Sassenhof. Unten der Leystapel, oben der Heumarkt.
Quelle: Schilling 1906, Abb. 8



Abb. 90 Postkarte mit dem im Jahre 1899 fertiggestellten Verwaltungsgebäude der „Spedition- und Lagerhaus Aktiengesellschaft“ am Leystapel 49 von Nordosten. Rechts die Einmündung des verlängerten Sassenhofs in den Leystapel.
Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 91 Postkarte mit Blick vom Deutzer Ufer über die Schiffbrücke auf den Leystapel, um 1910. An der Leystapelfront (links der Bildmitte) das Gebäude der „Spedition- und Lagerhaus Aktiengesellschaft“, rechts daneben das Wohn- und Geschäftshaus Sassenhof 25, Ecke Leystapel. In der linken Bildhälfte ist hinter der Uferbebauung die Dachlandschaft der Hauptmarkthalle erkennbar. Am rechten Bildrand das Café Rheinberg an der Ecke Leystapel und Friedrich-Wilhelm-Straße.
Quelle: Kroth 2006, S. 40



Abb. 92 Die im Jahre 1900 errichteten Neubauten Sassenhof 23 und 25 von Südosten im Jahre 1914. Im Vordergrund der Leystapel, links die Einmündung des Sassenhofs in die Uferstraße. Zu diesem Zeitpunkt sind die Nachbarbauten am Leystapel bereits niedergelegt, um Platz für die im Zuge der städtischen Straßenbrücke erforderliche Rampe zu schaffen. Rechts erkennbar die Arbeiten zum Bau der Überbrückung des Leystapels.

Quelle: RBA



Abb. 93 Blick vom Thurnmarkt auf die Abbruchstelle für die Hauptmarkthalle von Nordosten. Fotografie von Wilhelm Scheiner, 1901.

Quelle: RBA

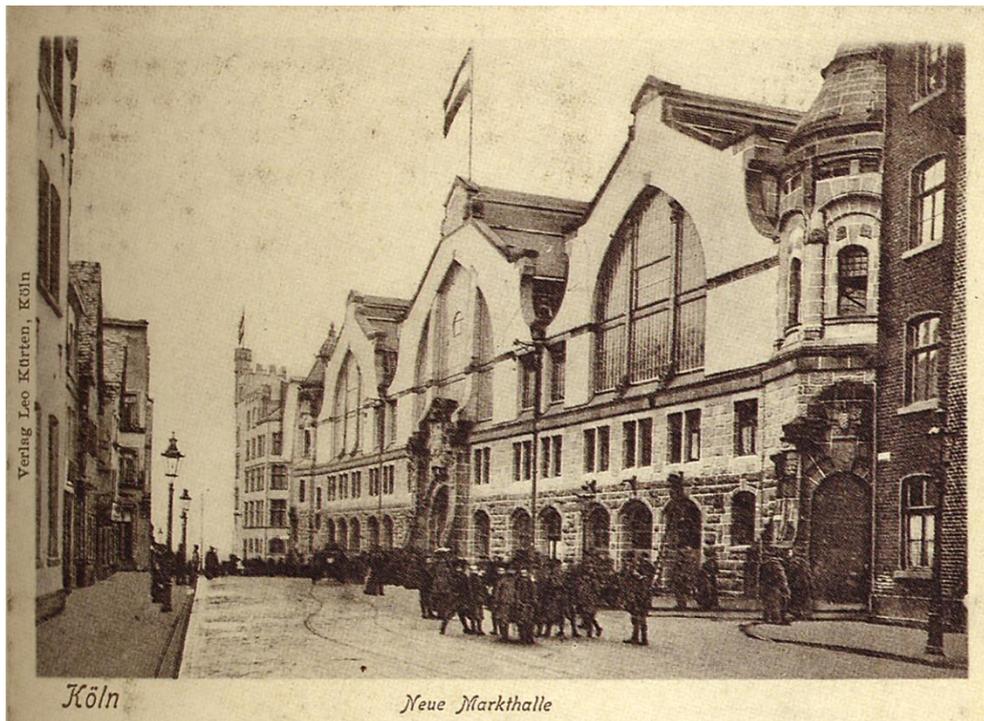


Abb. 94 Postkarte mit Blick von Westen in den Sassenhof mit der im Jahre 1904 fertiggestellten Hauptmarkthalle (rechts). Im Hintergrund das im Jahre 1899 errichtete Eckgebäude Leystapel 49.
Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 95 Blick aus der Straße Auf dem Himmelreich nach Nordosten auf die der Markthalle gegenüberliegende Front des Sassenhofs. Sämtliche Gebäude wurden später für die Errichtung der Brückenrampe und der sie einfassenden Neubebauung niedergelegt.
Quelle: Stadt Köln, Konservator

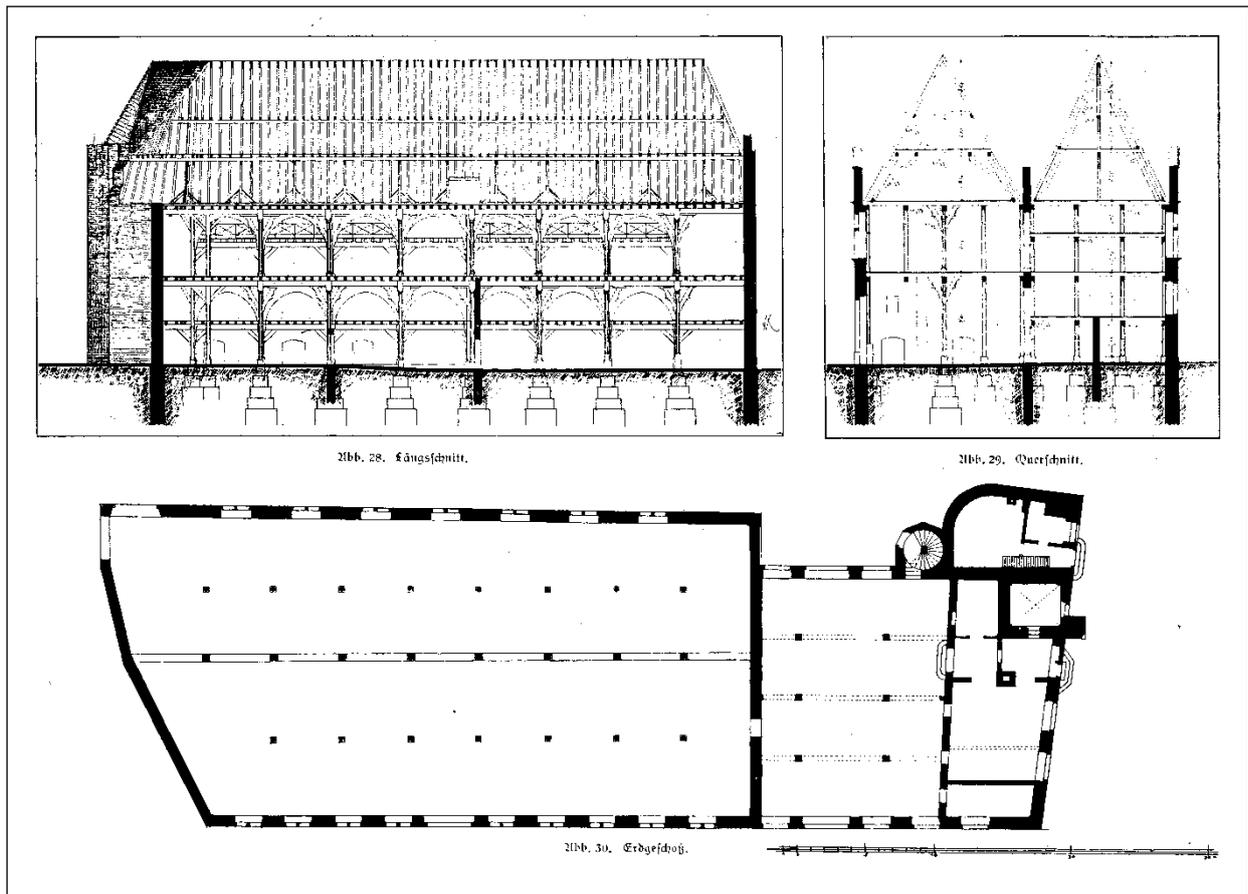


Abb. 96 Schnitte und Erdgeschossgrundriss des Stapelhauses vor dem Umbau.
 Quelle: Heimann 1911, Abb. 28-30

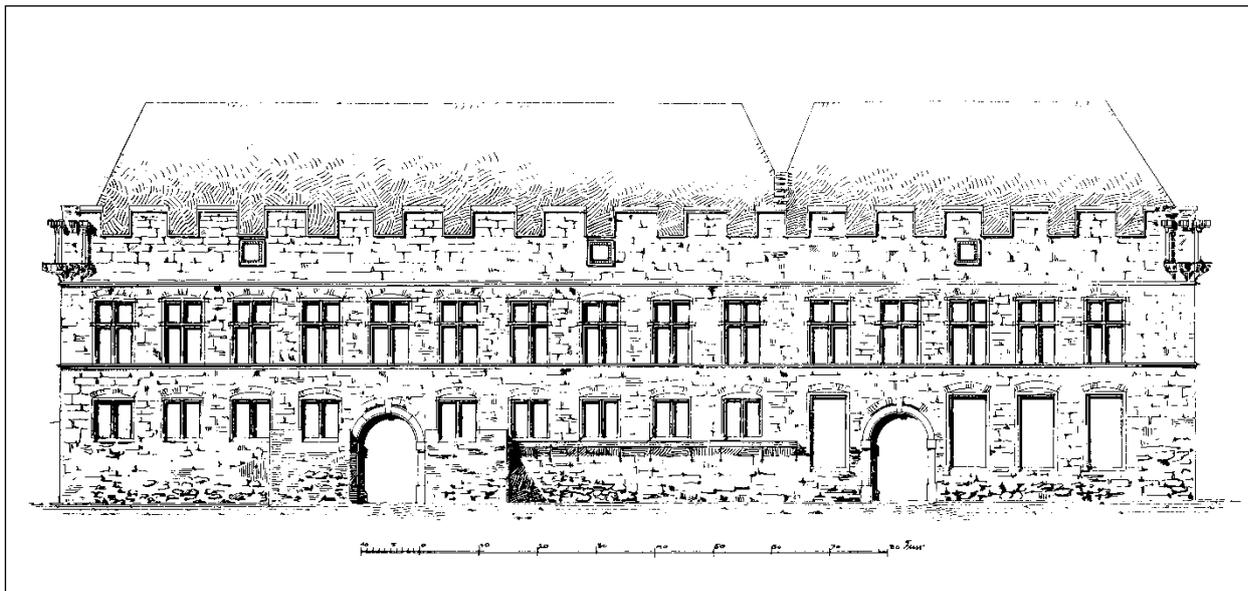


Abb. 97 Zeichnerische Aufnahme der Rheinflucht des Stapelhauses vor dem Umbau.
 Quelle: Heimann 1911, Abb. 32

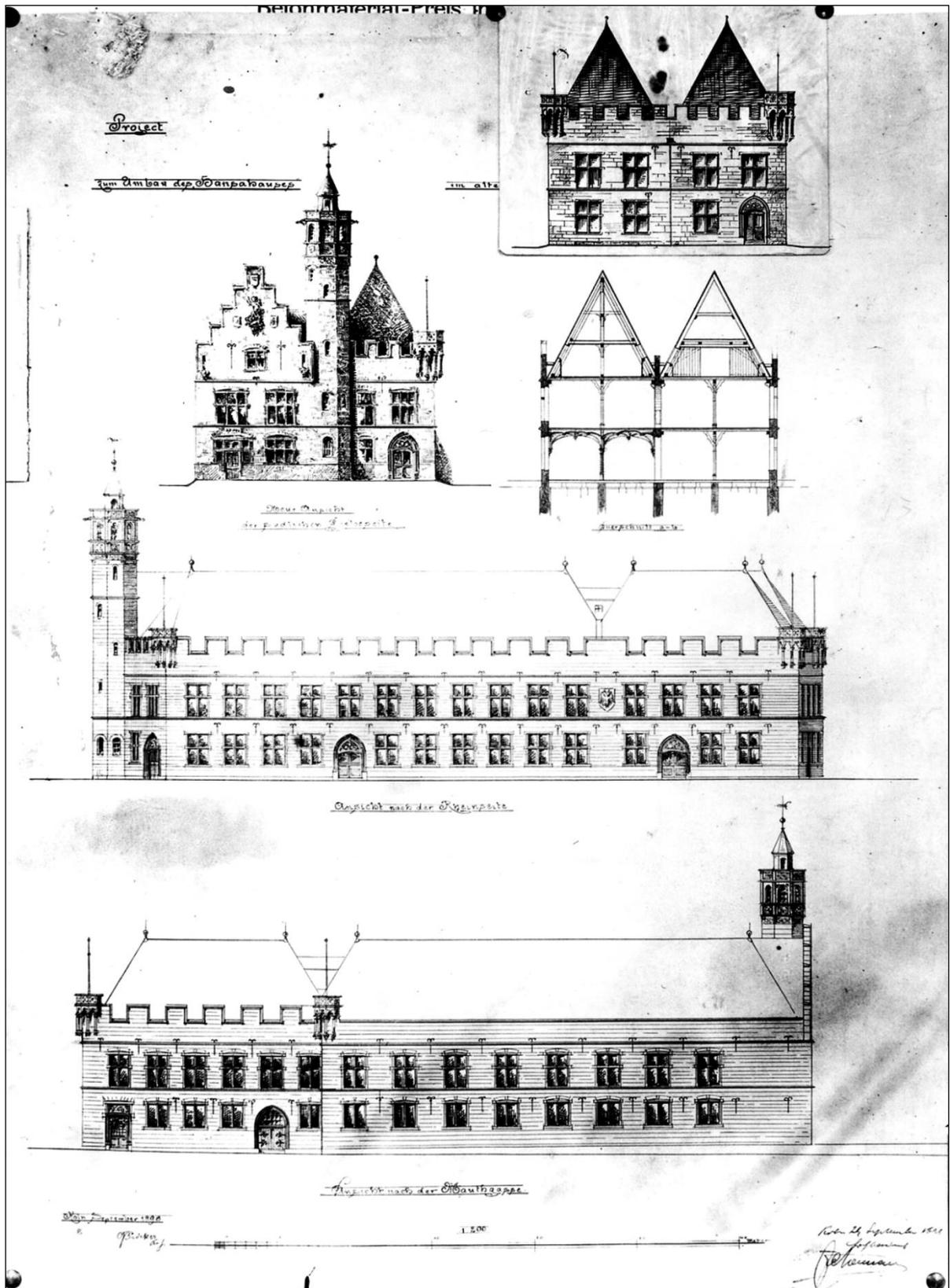


Abb. 98 Der Vorentwurf für das Stapelhaus mit Ansichten und einem Querschnitt, gezeichnet von Carl Bädecker im September 1898, schlussgezeichnet von Friedrich Carl Heimann am 24. September 1898. Es handelt sich um die Variante, die die Südwand (oben links) mit einem Turm und einem Treppengiebel ausstattete. Darunter die zugehörigen Ansichten auf der Rheinseite (oben) und an der Mauthgasse (unten). Am oberen Planrand ist als Deckblatt die Variante zu sehen, die das Fassadenschema der Rheinfront auf die Südwand übertrug.
Quelle: RBA



Abb. 99 Die eingezäunte Baustelle des Stapelhauses (rechts) nach der Niederlegung des benachbarten Lagerhauses Ahren im Januar 1900.
Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 100 Die Frankenturm im Jahre 1899 von Südosten. Rechts das Stapelhaus mit dem vor seiner Südwand präsentierten Turmmodell.
Quelle: RBA



Abb. 101 Der von Carl Bädecker gefertigte und von Friedrich Carl Heimmann am 24. April 1899 schlussgezeichnete Entwurf für die Südwand des Stapelhauses.
Quelle: LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Planarchiv

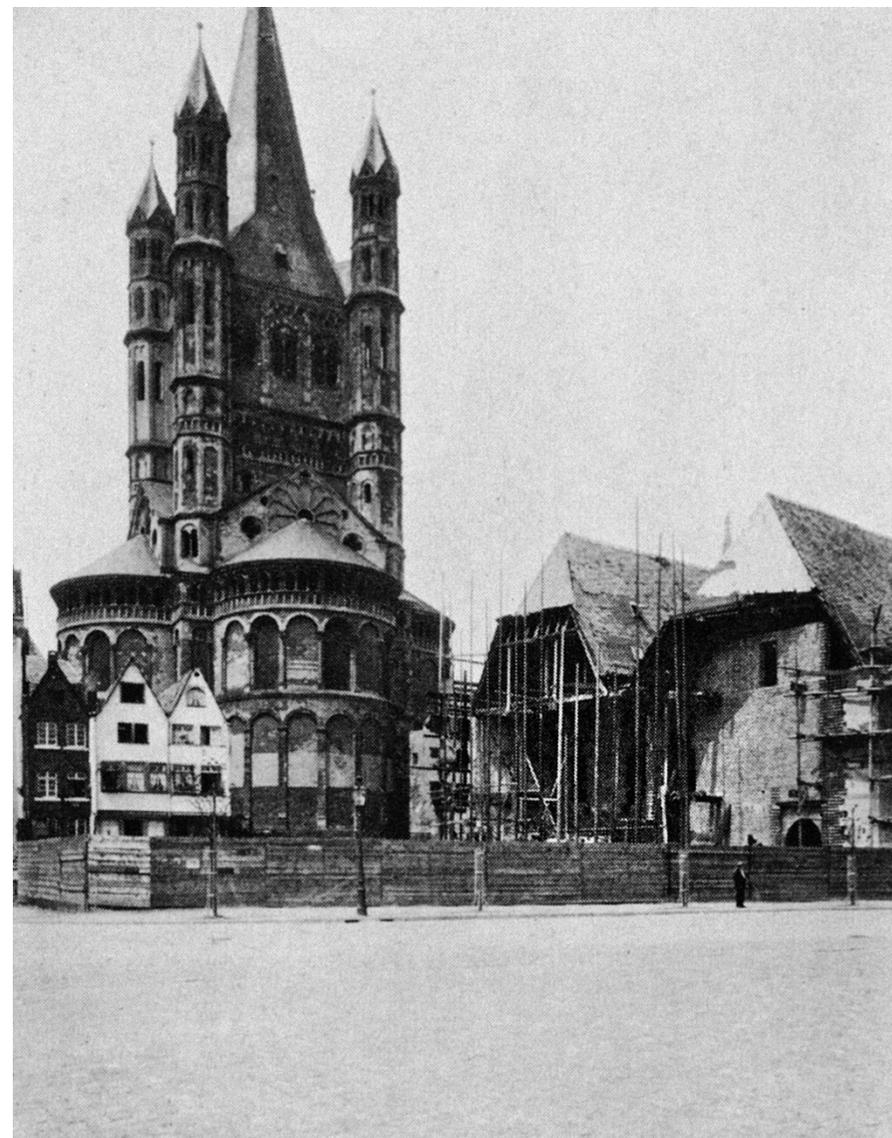


Abb. 102 Das Stapelhaus im Frühjahr 1900 mit der niedergelegten Süd-
wand und dem abgestützten Dachwerk. Fotografie von Carl Bädecker.
Quelle: RBA



Abb. 103 Das im Außenbau nahezu fertiggestellte Stapelhaus von Südosten, Anfang 1901. Der Turm mit Aussichtsstube und abschließender Plattform war bereits fertiggestellt, der obere Abschluss fehlte noch.
Quelle: RBA

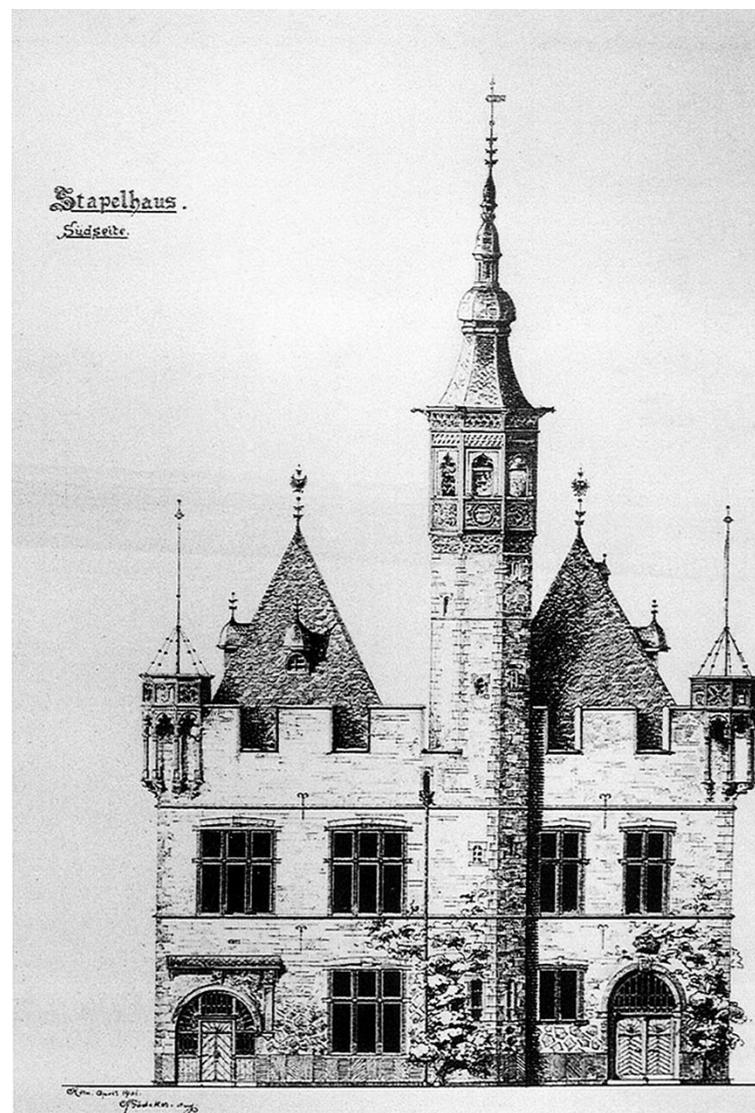


Abb. 104 Der im Bereich des Turmabschlusses modifizierte Entwurf für die Südwand des Stapelhauses in der endgültig ausgeführten Fassung. Gezeichnet von Carl Bädcker im April 1901.
Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 105 Blick von Nordosten auf die Frankenwerft mit dem Stapelhaus (links), um 1905. Rechts der mit einem Musikpavillon ausgestattete Konzertgarten, der auf seiner Rückseite von einer Gartenhalle abgeschlossen wurde. Im Hintergrund die altkölnischen Bürgerhäuser an der Straße Am Bollwerk.
Quelle: RBA



Abb. 106 Postkarte mit den Häusern an der nördlichen Hafengasse, Groß St. Martin und dem fertiggestellten Stapelhaus von Südosten, um 1904. In der Bildmitte die im Süden des Stapelhauses errichtete Schenkwirtschaft.
Quelle: Archiv der Verfasserin

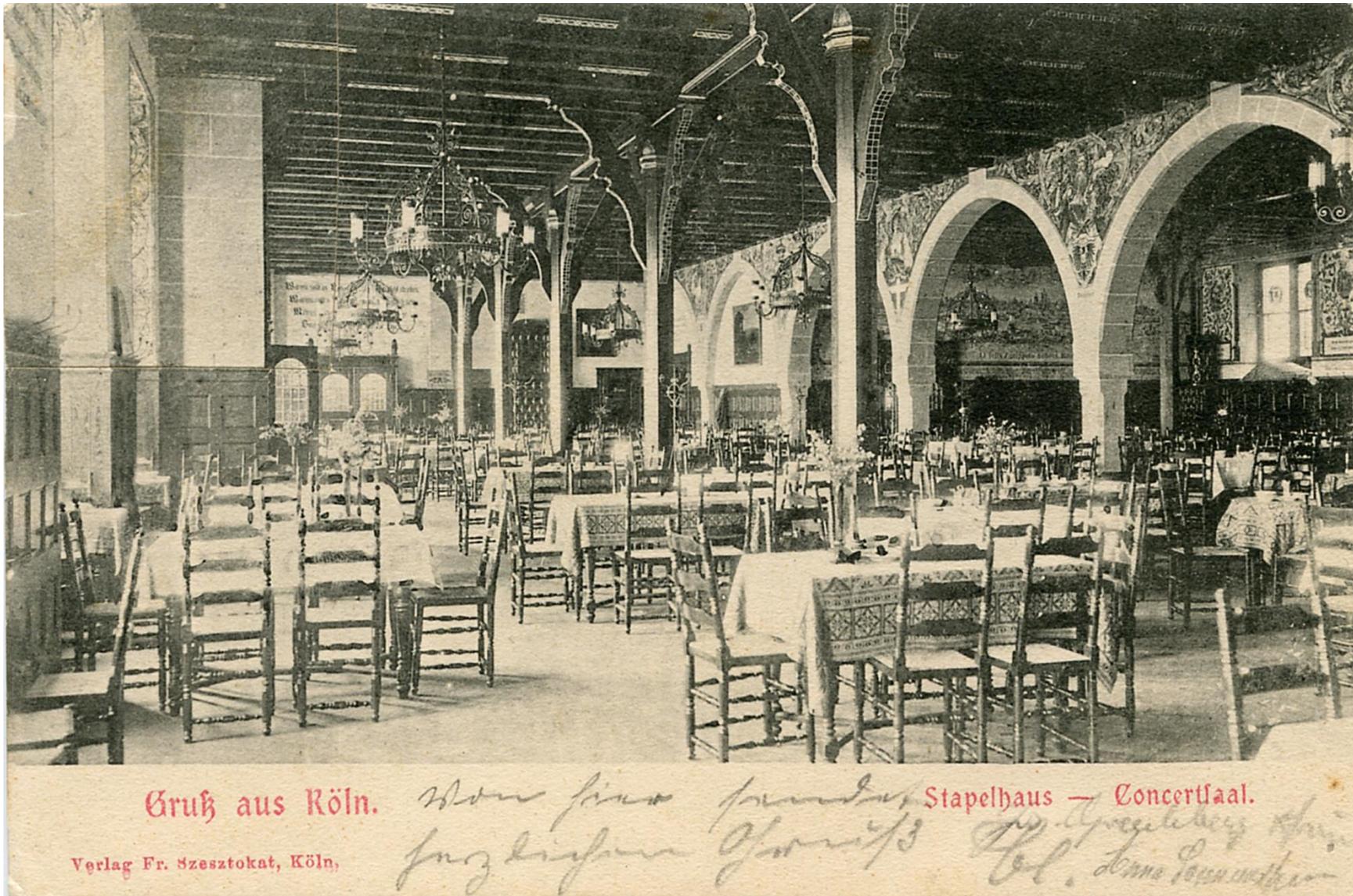


Abb. 107 Postkarte mit Blick in den großen Gastraum des Stapelhauses (Konzertsaal). Im Hintergrund rechts das „Cölner Zimmer“.
Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 108 Altkölnische Ausleger und Grinköpfe, die von den für die Hauptmarkthalle niedergelegten Häusern im Rheinviertel stammten. Das Foto zeigt sie aufgeschichtet auf dem Gelände des späteren Konzertgartens im Norden des Stapelhauses. Im Hintergrund die alte Häuserfront an der Straße Am Bollwerk. Fotografie von Carl Bädecker, 1901.
Quelle: Aus dem alten Köln 1900-1908, Tafel IV.18



Abb. 109 Altkölnische Fensterpfosten derselben Provenienz, gelagert im Norden des Stapelhauses. Fotografie von Carl Bädecker, 1901.
Quelle: Aus dem alten Köln 1900-1908, Tafel IV.18



Abb. 110 Blick aus der Mühlengasse nach Osten, um 1905. Rechts das Stapelhaus, links die Rückseite der Halle des im Sommer 1902 eröffneten Konzertgartens. Zwischen diesen Gebäuden die Arkade des im Jahre 1899 niedergelegten Hauses Bingen, Holzmarkt 67.
Quelle: RBA

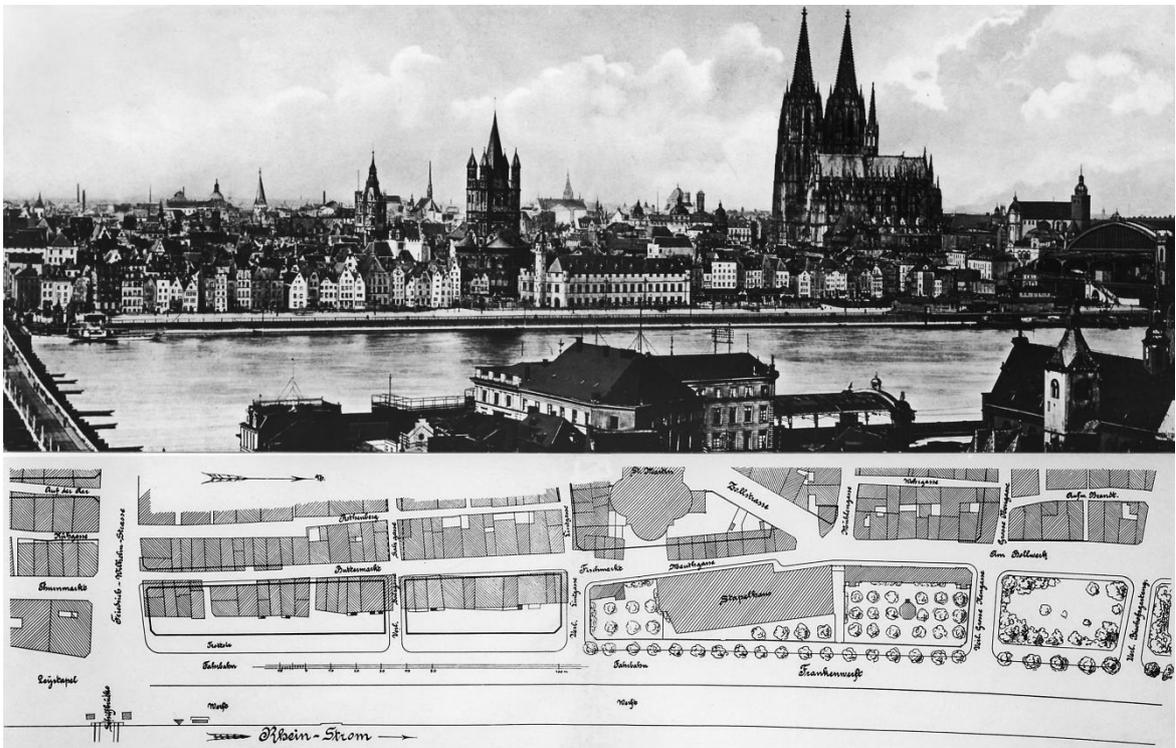


Abb. 111 Wettbewerb für mustergültige Fassaden an der Rheinuferstraße, 1901. Den Wettbewerbsunterlagen beigefügter Lageplan und fotografische Ansicht der Rheinfront an der Frankenerwerft, aufgenommen vom Deutzer Ufer. Links die Schiffbrücke, in der Mitte das Stapelhaus. Dazwischen die Häuser an der alten Hafengasse.
Quelle: Landé 1902, Tafel 1 u. 2

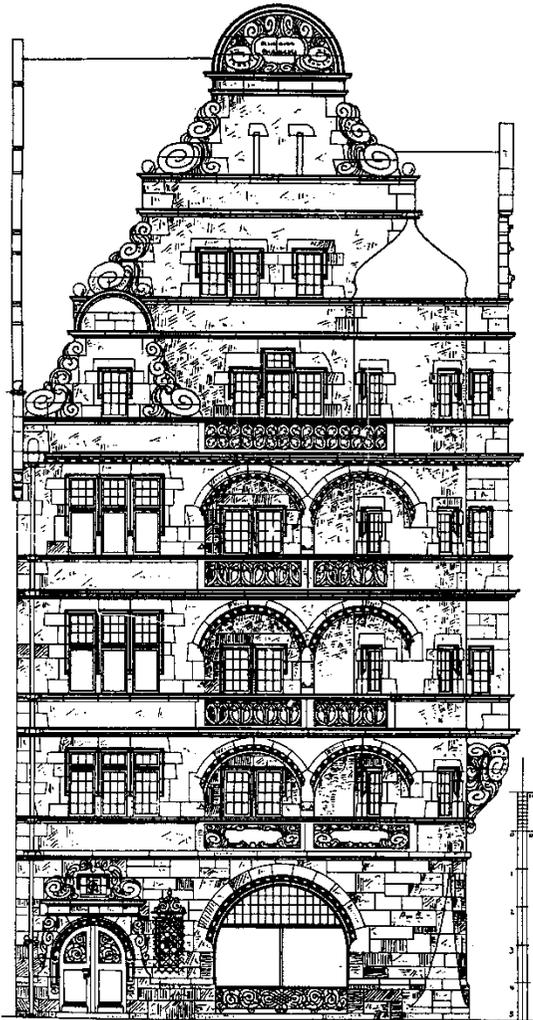


Abb. 112 Wettbewerb für mustergültige Fassaden an der Rheinuferstraße. Karl Roth (Darmstadt), erster Preis.
Quelle: Landé 1902, Tafel 3

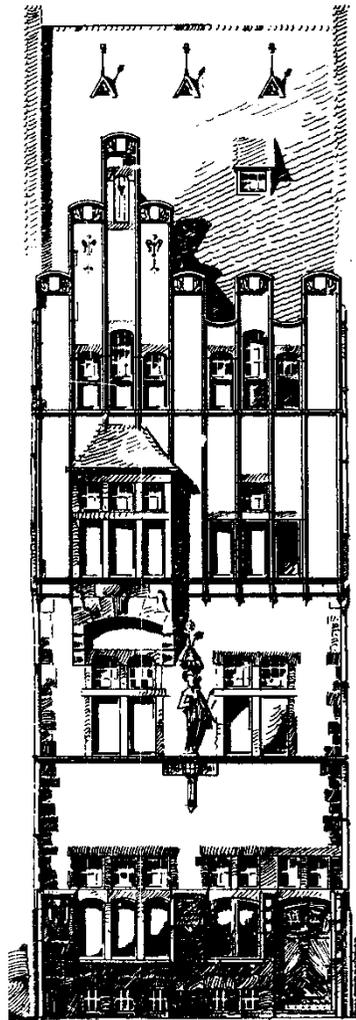


Abb. 113 Gebr. Schaupp-meyer (Köln), einer der zweiten Preise.
Quelle: Landé 1902, Tafel 6

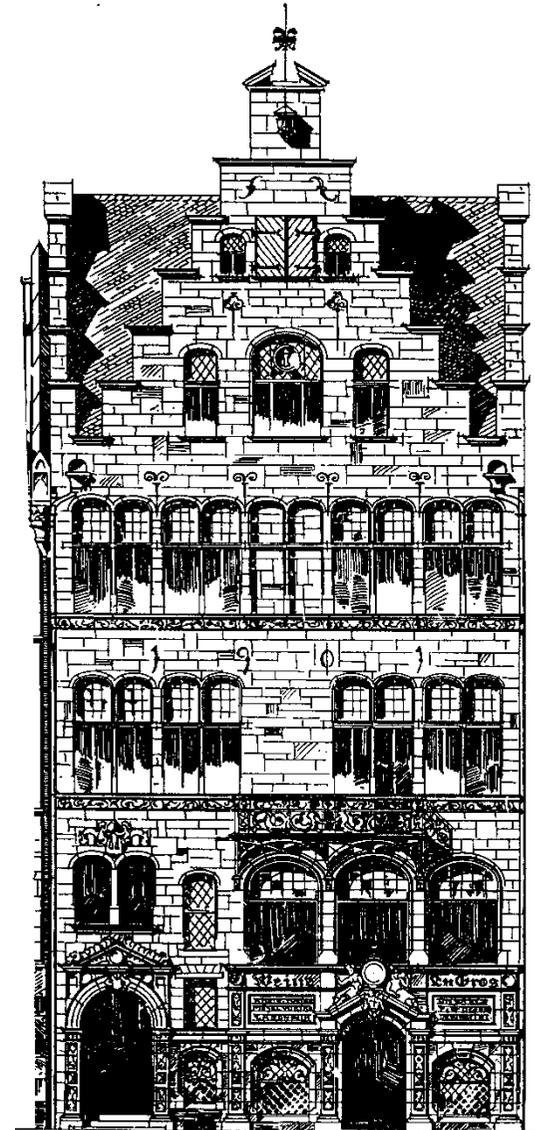


Abb. 114 Otto Müller-Jena (Köln), Ankauf.
Quelle: Landé 1902, Tafel 36



Abb. 115 Blick von der städtischen Straßenbrücke (heute Deutzer Brücke) nach Nordwesten auf die Frankenwerft in den 1920er Jahren. Links die hohen, an die Uferstraße herantretenden Neubauten Friedrich-Wilhelm-Straße 15 sowie Frankenwerft 1, 3 und 5. Rechts daneben die niedrigen Altbauten an der ehemaligen Hafengasse.
Quelle: RBA



Abb. 116 Der südliche Teil der Frankenwerft von Nordosten, um 1935. Links die Bauten Friedrich-Wilhelm-Straße 15 sowie Frankenwerft 1, 3 und 5. Im Anschluss die Altbauten an der tiefer gelegenen ehemaligen Hafengasse.
Quelle: RBA



Abb. 117 Blick von Süden auf das Stapelhaus, nach 1902. Links die im Norden der Salz-
gasse gelegenen Häuser an der ehemaligen Hafengasse, rechts die Rheinuferstraße. Die
neuen Straßenbäume der Uferstraße stehen in dem noch unbefestigten stadtsseitigen Geh-
weg. Die anstelle der Altbauten geplanten Gebäude sollten in Zukunft bis auf wenige Meter
an die Baumreihe heranrücken.

Quelle: Stadt Köln, Konservator

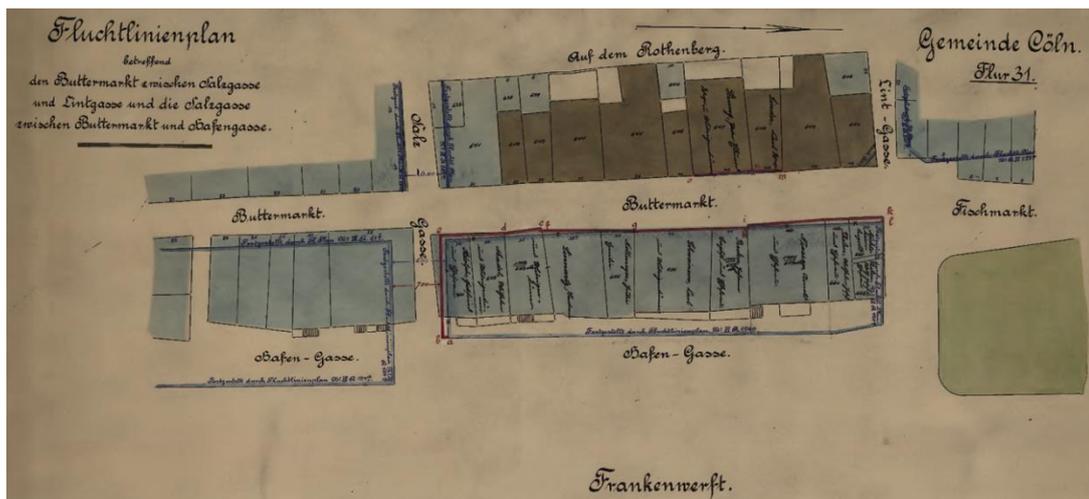


Abb. 118 „Fluchtlinienplan betreffend den Buttermarkt zwischen Salzgasse und Lintgasse
und die Salzgasse zwischen Buttermarkt und Hafengasse“ (Nr. 704) aus dem Jahre 1908.
In diesen Plan wurde die im Jahre 1905 vorgenommene Rückversetzung der Fluchtlinie an
der Hafengasse zwischen der Salzgasse und der Lintgasse nachrichtlich übernommen.
Diese Darstellung wird ersatzweise herangezogen, weil die ursprünglich in dem älteren
Fluchtlinienplan Nr. 542 (siehe Abb. 58) vorgenommene Fluchtlinienänderung von 1905
aufgrund der vielen Änderungen kaum erkennbar ist.

Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)



Abb. 119 Blick von Osten auf die freigeräumten Bauplätze für die beiden Neubauten Frankenwerft 27 und 29 im Frühjahr 1910. Im Hintergrund die Altbauten auf der Westseite des Buttermarktes. Rechts die Gartenanlage im Süden des Stapelhauses. Quelle: RBA



Abb. 120 Blick von Südosten auf den mittleren Teil der Frankenwerft mit Groß St. Martin, dem Stapelhaus und den Domtürmen im Hintergrund. Links die beiden neuen Gebäude an der Frankenwerft 27 und 29, das im Jahre 1912 eröffnete Rhein-Hotel und der 1911 fertiggestellte Neubau Thelen an der Ecke der verlängerten Lintgasse. Quelle: RBA



Abb. 121 Die Neubauten an der Frankenwerft im Jahre 1912. Links angeschnitten das Rhein-Hotel, daneben der leicht zurückgesetzte Neubau Thelen, Frankenwerft 29, mit der zur verlängerten Lintgasse vermittelnden Ecklösung.
Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 122 Blick vom Fischmarkt nach Süden auf die Nordfront des Neubaus Frankenwerft 29. Links die Bierschenke des Stapelhauses, rechts der Buttermarkt.
Quelle: Stadt Köln, Konservator

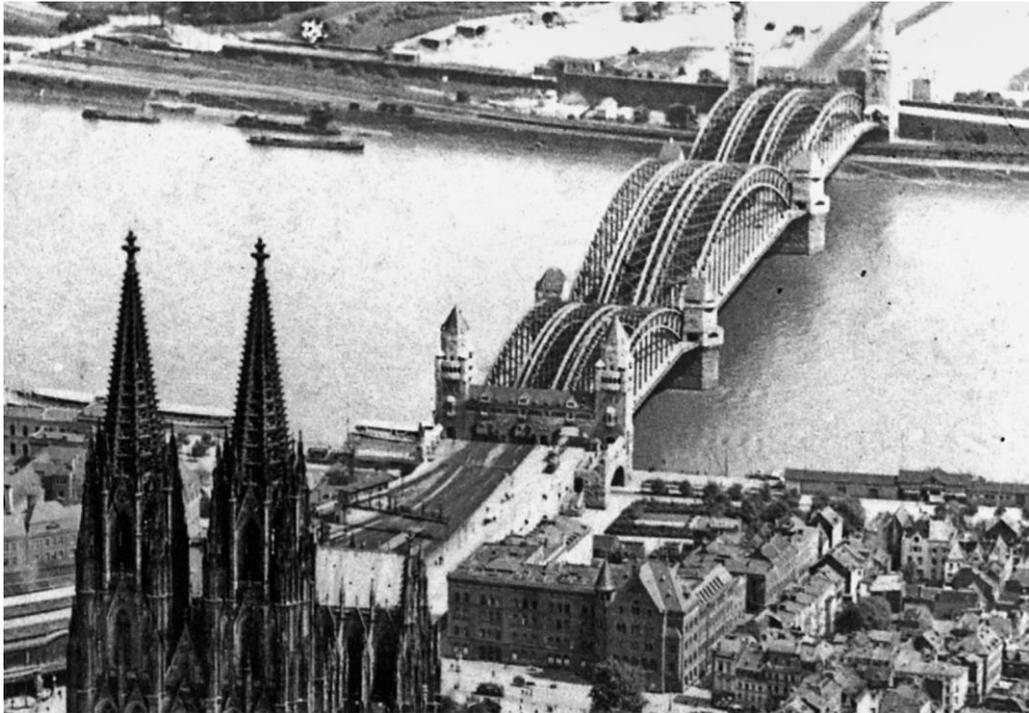


Abb. 123 Luftbild mit Blick von Westen auf das linksrheinische Domumfeld in Ufernähe sowie die Hohenzollernbrücke, 1913/14. Am oberen Bildrand das Deutzer Rheinufer. Rechts neben der linksrheinischen Brückenrampe das Geviert, das am Domhof mit dem Verwaltungsgebäude der früheren Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft abschloss, dahinter das Hotel du Nord.

Quelle: Werner Strumann, Münster

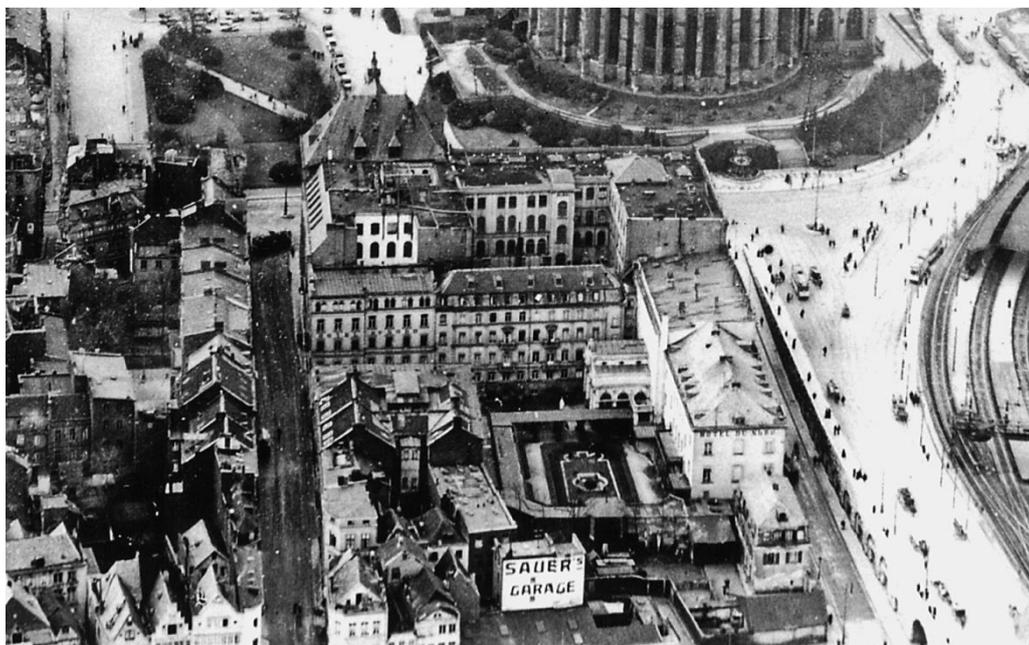


Abb. 124 Luftbild mit Blick von Osten auf den Baublock zwischen der Bischofsgartenstraße (links) und der Rampe der Hohenzollernbrücke (rechts), 1913/14. Oben angeschnitten der Chor des Domes, in der Bildmitte das Hotel du Nord mit seiner Gartenanlage. Unten die zum Teil freigeräumten Areale zwischen den Straßen Auf dem Brand und Am Frankenturm.

Quelle: Werner Strumann, Münster



Abb. 125 Blick über den Garten des Hotel du Nord nach Osten im Jahre 1905. Im Hintergrund links einer der linksrheinischen Portaltürme der Dombrücke, rechts die an der Straße auf dem Brand verbliebenen Wohnbauten.
Quelle: Hotel du Nord 1905



Abb. 126 Blick von Südwesten auf den linksrheinischen Landpfeiler der Hohenzollernbrücke, nach 1911. Im Zentrum der Portalbau und die Aussichtsgalerie oberhalb der Frankfurterunterführung.
Quelle: RBA

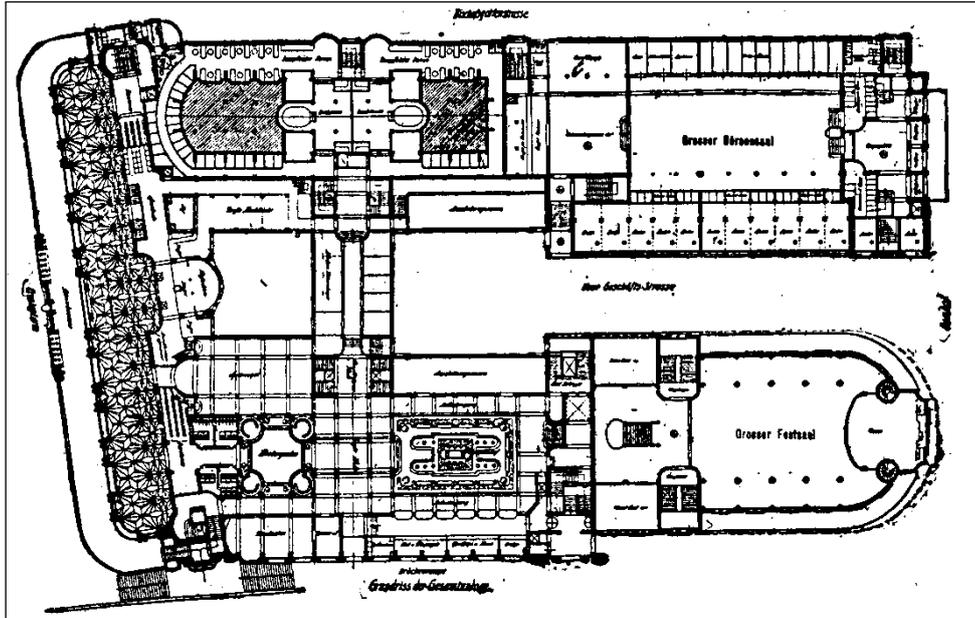


Abb. 127 Das Hotel- und Börsenprojekt im Süden der linksrheinischen Rampe der Hohenzollernbrücke. Grundriss der 0-Ebene. Links die zum Rhein gewandte Seite an der Straße Am Frankenturm, rechts der Domhof.
Quelle: KStA vom 10.5.1913

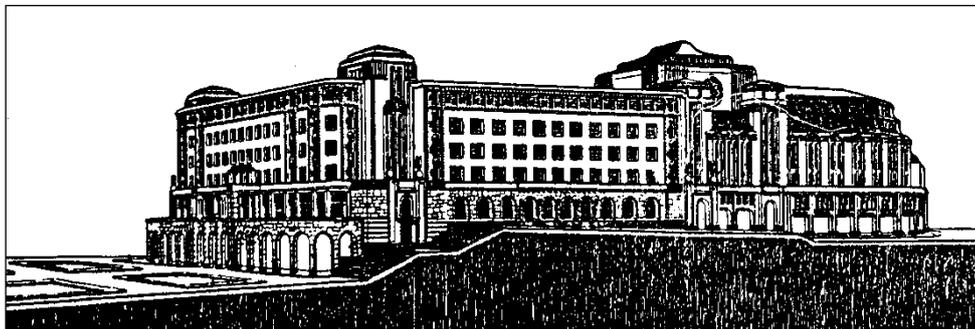


Abb. 128 Das Hotel- und Börsenprojekt. Perspektivische Darstellung von Nordosten. Links die Rheinfront, rechts die zur Dombrückenrampe weisende Nordseite.
Quelle: KStA vom 10.5.1913

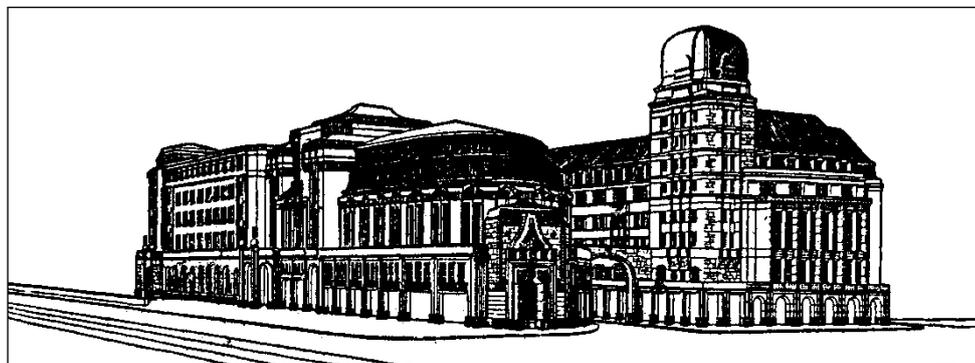


Abb. 129 Das Hotel- und Börsenprojekt. Perspektivische Darstellung von Nordwesten. Links die der Brückenrampe zugewandte Nordfront, rechts die Seite am Domhof mit der in den Neubaukomplex einleitenden Straße und dem Börsenturm.
Quelle: KStA vom 10.5.1913

Die „Weckschnapp“ nach der Wiederherstellung.

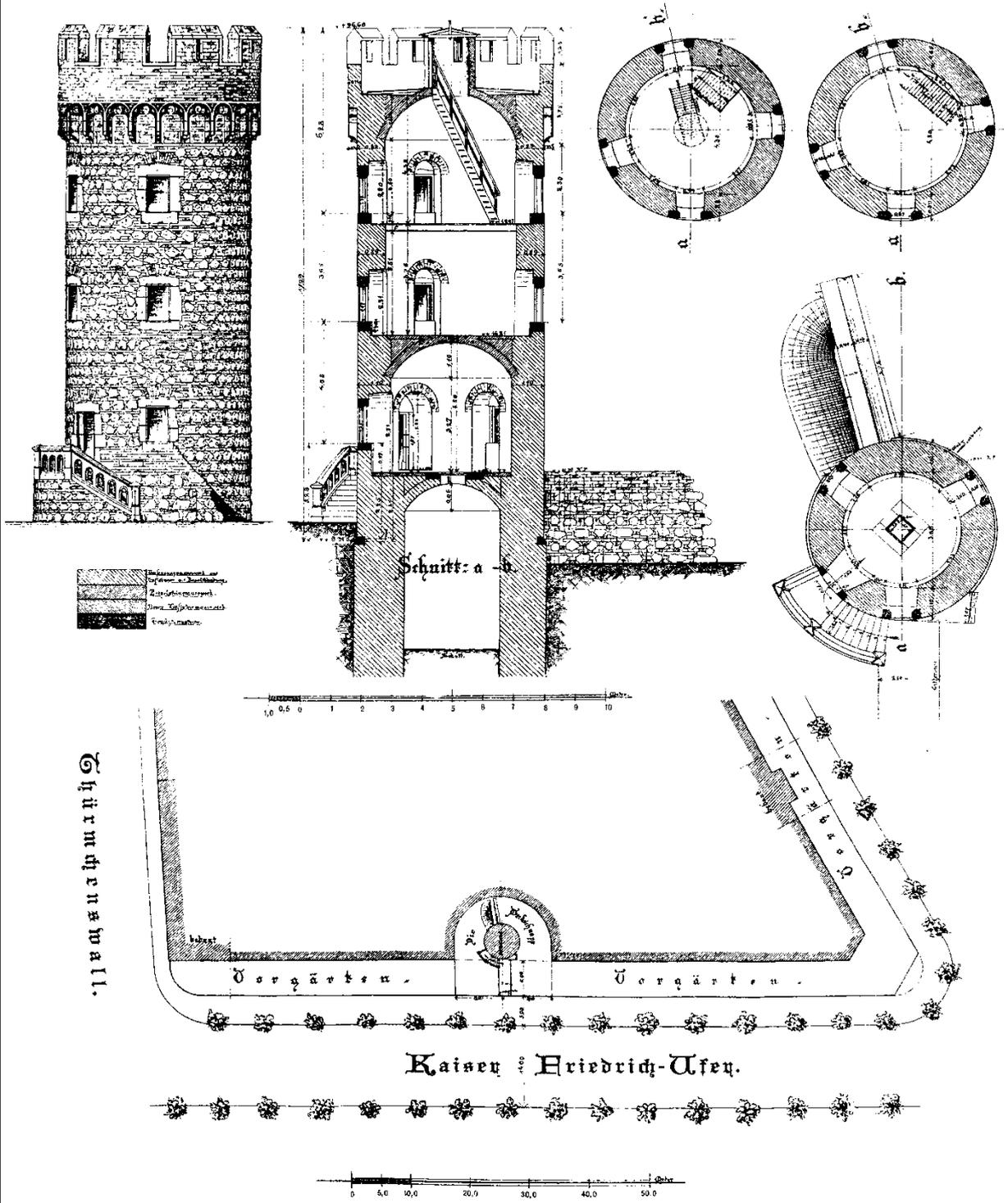


Abb. 130 Ansicht, Schnitt, Grundrisse und Lageplan des Kunibertstürmchens („Weckschnapp“) nach der Wiederherstellung im Jahre 1898.

Quelle: Festschrift Hafen 1898, Tafel 58



Abb. 131 Die erhaltenen Wohnbauten am Konrad-Adenauer-Ufer 65 (links) und 67 (rechts), ehemals Kaiser-Friedrich-Ufer 65 und 67, im Jahre 2013. Die ursprünglichen Dächer sind heute verändert.
Quelle: Fotografie der Verfasserin



Abb. 132 Die erhaltenen Wohnbauten am Konrad-Adenauer-Ufer 71 (links) und 73 (rechts), ehemals Kaiser-Friedrich-Ufer 71 und 73, im Jahre 2013. Die ursprünglichen Dächer sind heute verändert.
Quelle: Fotografie der Verfasserin

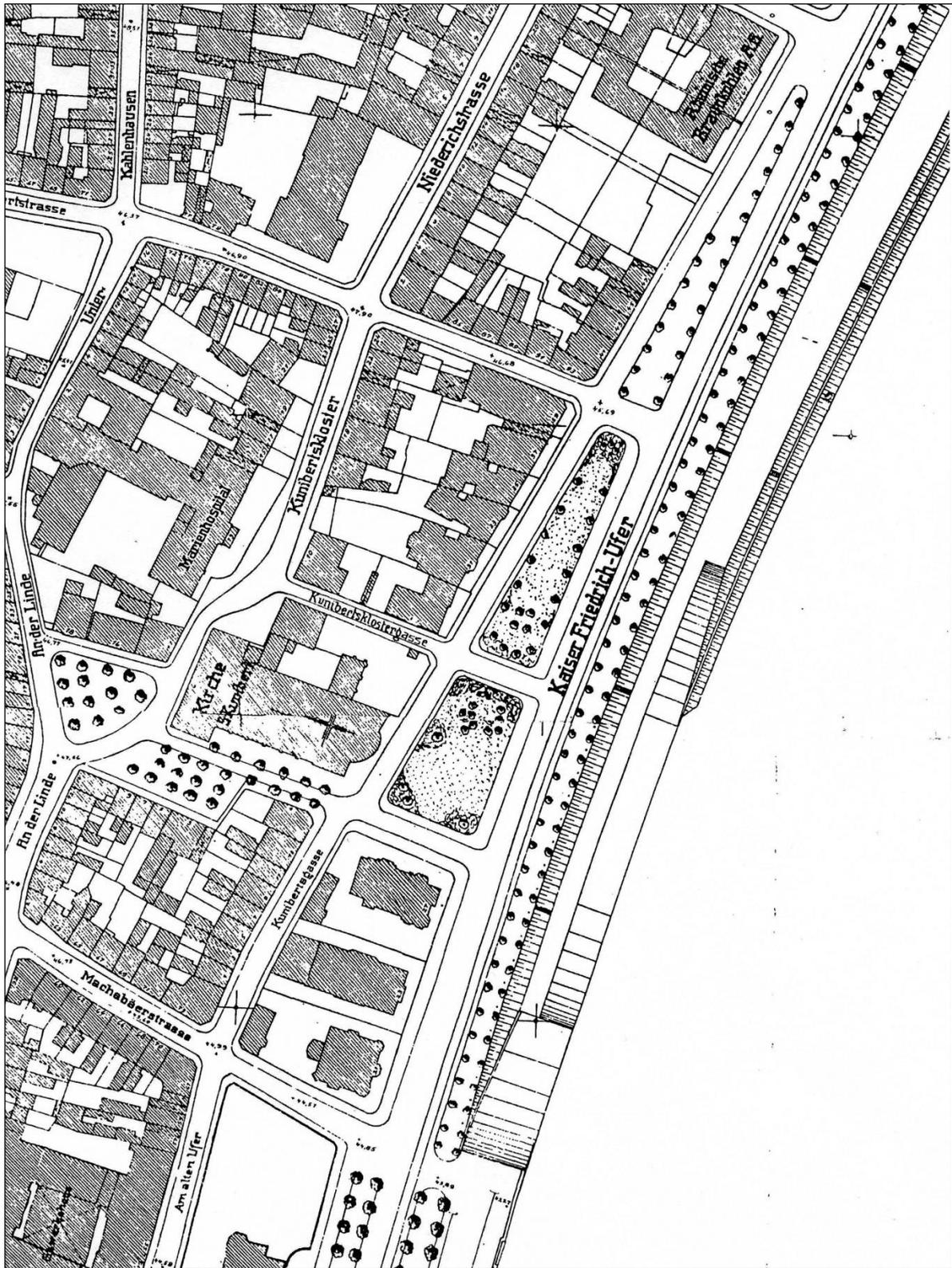


Abb. 133 Katasterplan der Kölner Altstadt aus den 1920er Jahren. Ausschnitt des Quartiers um St. Kunibert mit dem nördlichen Teil des altstädtischen Kaiser-Friedrich-Ufers. Auf der Uferseite unten angeschnitten das Gelände der Kölner Eisenbahndirektion mit der Direktionsvilla und dem zugehörigen Garten. Darüber der zwischen der Machabäerstraße und dem Kunibertskloster gelegene Baublock mit den Neubauten Kaiser-Friedrich-Ufer 21, 23 und 27. Im Norden des Kirchengrundstücks von St. Kunibert die älteren Schulbauten; daran anschließend die Neubauten Kaiser-Friedrich-Ufer 31 bis 37/39, Ecke Dagobertstraße. Oben rechts der Verwaltungsbau der „Rheinischen Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation“, Kaiser-Friedrich-Ufer 55-61, Ecke Thürmchenswall.

Quelle: Stadt Köln, Konservator

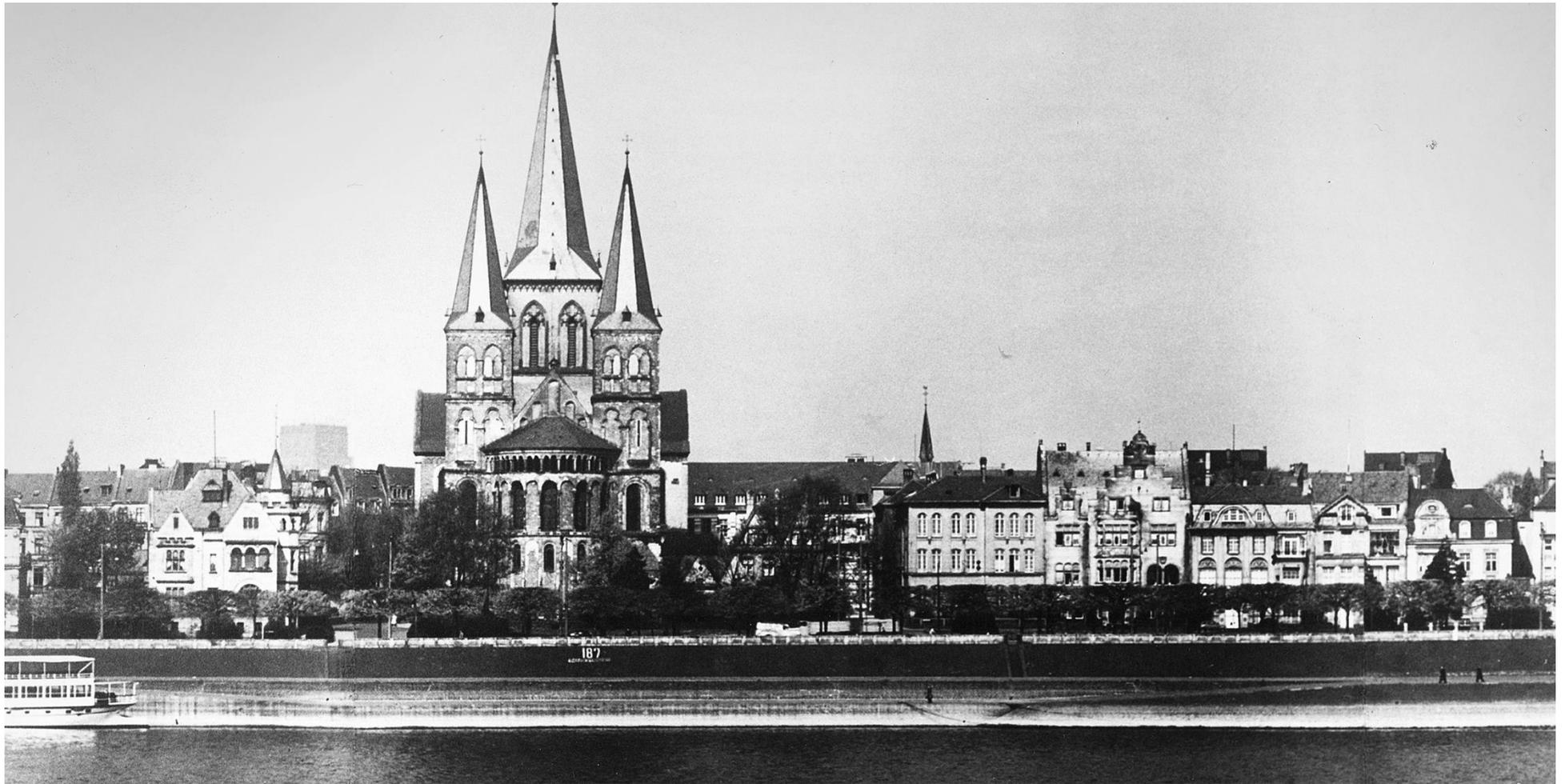


Abb. 134 Blick von Osten auf das Kaiser-Friedrich-Ufer in den 1920er Jahren. Links neben St. Kunibert die Villa Max Charlier, Kaiser-Friedrich-Ufer 27. Rechts neben der Kirche die städtische Mädchen- und Knabenschule Kunibertslostergasse 1-3, daran anschließend die Wohnhäuser von André Pfeiffer, Albert Heimann, Ferdinand Rinkel und Otto Betzler am Kaiser-Friedrich-Ufer 31 bis 37/39.

Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 135 Luftbild mit St. Kunibert und Umgebung von Südosten im Jahre 1934. Links unten sichtbar das Dach der Villa Kayser am Kaiser-Friedrich-Ufer 21. Es folgen das Ausstellungsgebäude der Firma Pallenberg sowie die Villa Charlier, Kaiser-Friedrich-Ufer 23 und 27. Rechts neben St. Kunibert die städtische Mädchen- und Knabenschule Kuniberts Kloster-gasse 1-3 sowie die sich daran anschließende Zeile mit den Villen Pfeiffer, Heimann, Rinkel und Betzler, Kaiser-Friedrich-Ufer 31 bis 37/39.

Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 136 Die Villa Engelbert Kayser am Kaiser-Friedrich-Ufer 21 von Südosten im Jahre 1904. Links die Front an der Machabäerstraße mit dem Haupteingang, dahinter der niedrigere Atelierbau an der Ecke Machabäerstraße/Kunibertsgasse.
Quelle: Dietrich/Wagner 2011, Abb. 42



Abb. 137 Die Rückfront und der Garten der Villa Engelbert Kayser am Kaiser-Friedrich-Ufer 21 von Westen im Jahre 1904.
Quelle: Dietrich/Wagner 2011, Abb. 50



Abb. 138 Das Wohnhaus von Albert Heimann am Kaiser-Friedrich-Ufer 33 im Jahre 1906.
Quelle: Renard 1906, S. 69



Abb. 139 Das Wohnhaus von Ferdinand Rinkel am Kaiser-Friedrich-Ufer 35 im Jahre 1906.
Quelle: Renard 1906, S. 71

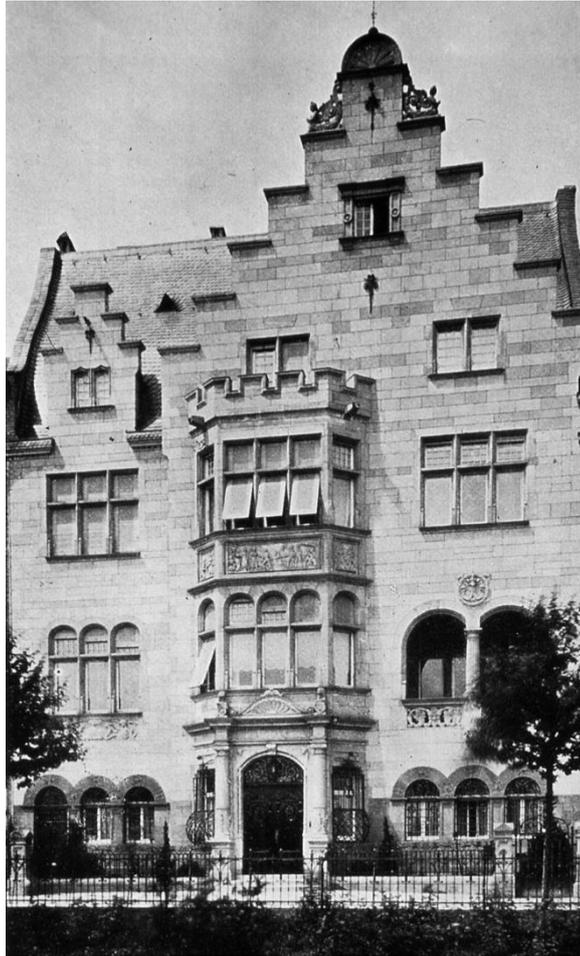


Abb. 140 Das Wohnhaus von André Pfeiffer am Kaiser-Friedrich-Ufer 31 im Jahre 1906.
Quelle: Renard 1906, S. 35



Abb. 141 Der Neubaukomplex Otto Betzlers am Kaiser-Friedrich-Ufer 37/39, Ecke Dagobertstraße, in den 1920er Jahren von Nordosten. Links angeschnitten das Wohnhaus, vorne das Geschäfts- und Ateliergebäude, rechts im Hintergrund die Fabrik an der Dagobertstraße 90.
Quelle: Bender 1926 (Anhang Firmenanzeigen)



Abb. 142 St. Kunibert von Nordosten, vor 1898. Im Vordergrund der eingefriedete Kohlenlagerplatz, rechts die Rückseite des Küstergebäudes auf der Nordseite der Kirche.
Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 143 St. Kunibert von Nordosten, nach 1905. Im Vordergrund die an der Uferstraße vorgelagerten öffentlichen Grünflächen. Neben der Kirche die Gemeindeneubauten, vorne die Sakristei, rechts im Hintergrund das Pfarrhaus.
Quelle: Stadt Köln, Konservator



Abb. 144 Das Kaiser-Friedrich-Ufer mit Blick nach Südwesten, um 1904. Auf der Straßeninnenseite das noch unbebaute Gelände des Eisenbahnfiskus. Links im Hintergrund das alte Eisenbahnverwaltungsgebäude. Rechts die Zuckerfabrik von J. J. Langen & Söhne an der Straße Am alten Ufer.
Quelle: RBA

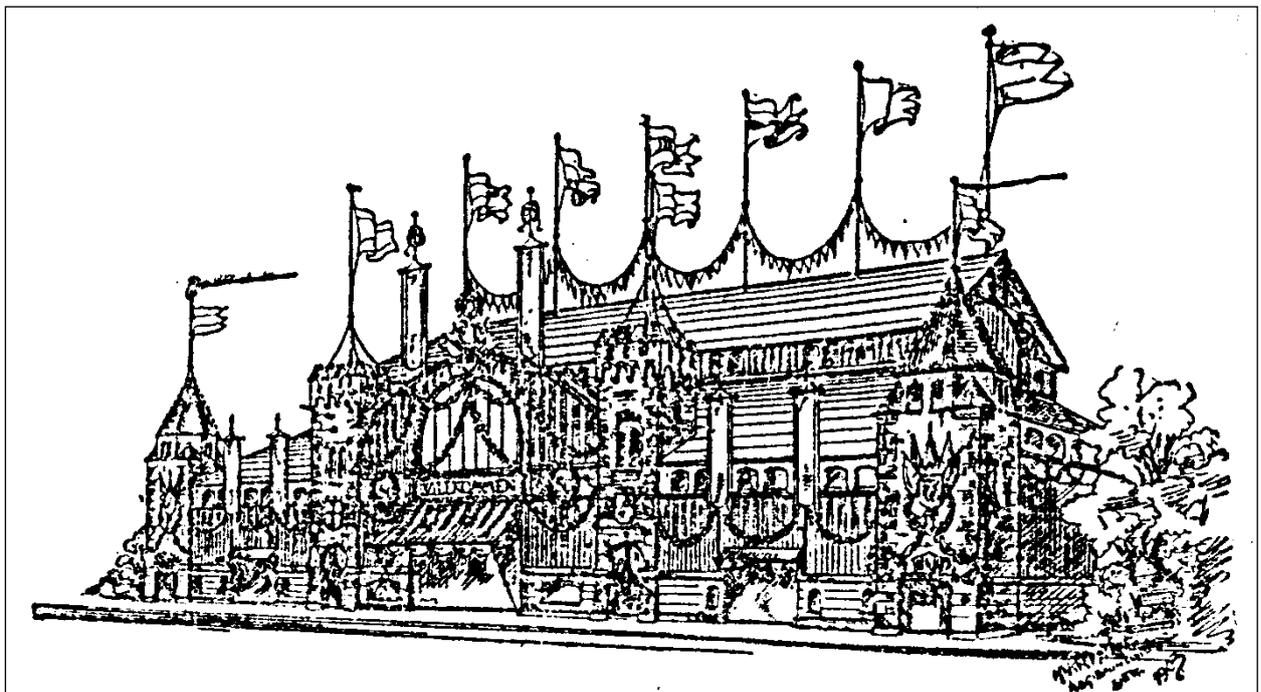


Abb. 145 Perspektivische Zeichnung der im Jahre 1903 für die 50. Generalversammlung der Deutschen Katholiken am Kaiser-Friedrich-Ufer als Holzbau errichteten Festhalle.
Quelle: LocA vom 7.8.1903



Abb. 146 Der Haupteingang der im Jahre 1905 für die Ausstellung von Handwerks- und Kunsthandwerkserzeugnissen des Regierungsbezirks Köln am Kaiser-Friedrich-Ufer errichteten Halle von Nordosten.
Quelle: Renard 1906, S. 10

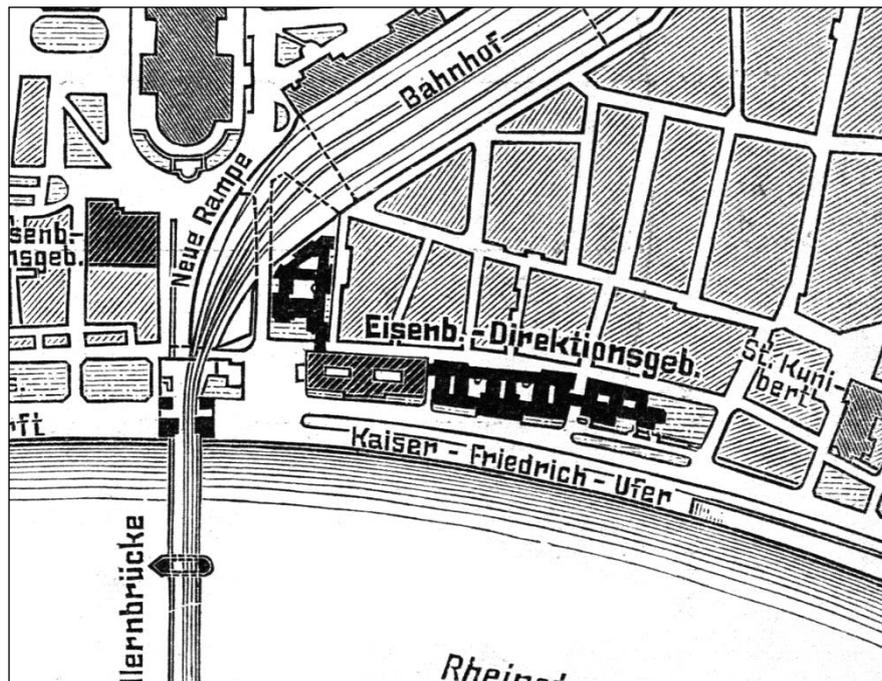


Abb. 147 Lageplan der Baumaßnahmen der Kölner Eisenbahndirektion am Kaiser-Friedrich-Ufer.
Quelle: ZdBV 33.1913, H. 95, S. 647, Abb. 7



Abb. 148 Postkarte mit Blick vom südlichen Kaiser-Friedrich-Ufer nach Westen, um 1910. Links im Hintergrund der Dom. Im Zentrum die uferseitige Front des neuen Wohn- und Bürogebäudes der Eisenbahndirektion Köln, Am alten Ufer 1/Kostgasse 2-6. Rechts im Bild die Südfront des alten Eisenbahnverwaltungsgebäudes am Kaiser-Friedrich-Ufer mit dem dort gelegenen Haupteingang.
Quelle: Archiv der Verfasserin



Abb. 149 Blick von der Trankgasse nach Südosten, nach 1911. Vorne das neue Betriebs- und Verwaltungsgebäude der Pumpstation, dahinter die Hohenzollernbrücke mit dem linksrheinischen Portalbau und dem Reiterstandbild Friedrichs III.
Quelle: RBA

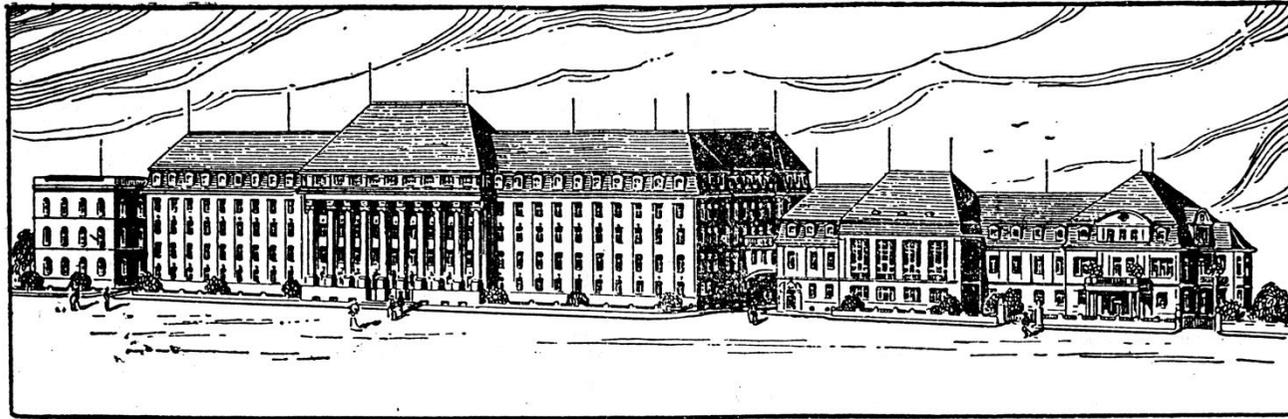


Abb. 150 Perspektivische Zeichnung der geplanten Neubauten der Kölner Eisenbahndirektion am Kaiser-Friedrich-Ufer. Links einige Achsen des alten Eisenbahnverwaltungsgebäudes, daneben der neue Verwaltungsbau. Rechts der Büro- und Saaltrakt mit der anschließenden Villa des Direktionspräsidenten.
Quelle: KStA vom 26.1.1910

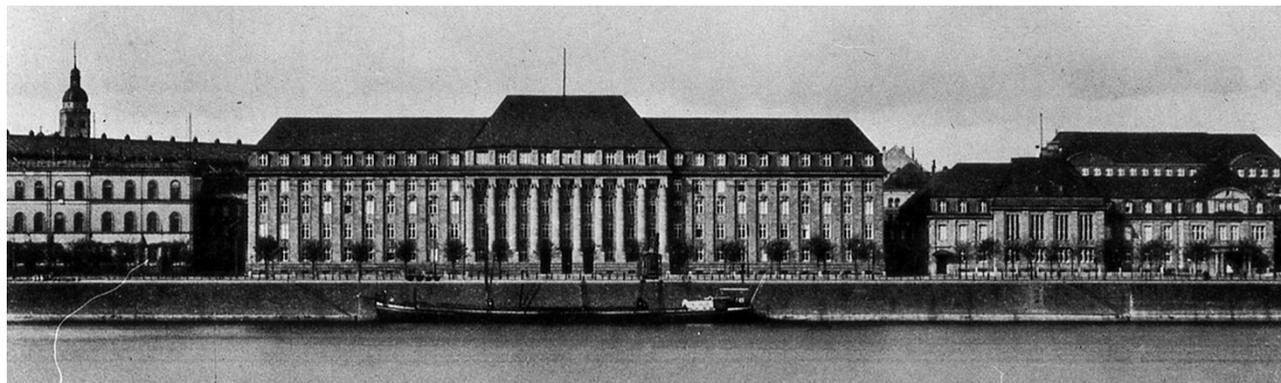


Abb. 151 Die Bauten der Kölner Eisenbahndirektion am Kaiser-Friedrich-Ufer im Jahre 1914. Links das alte, in der Mitte das neue Verwaltungsgebäude. Rechts das neue Nebengebäude mit dem Büro- und Saaltrakt sowie der Villa des Direktionspräsidenten. Dahinter erkennbar das Walmdach des im Jahre 1913 fertiggestellten Gewerbehause Am alten Ufer.
Quelle: Klapheck 1914, S. 14



Abb. 152 Das neue Verwaltungsgebäude der Eisenbahndirektion am Kaiser-Friedrich-Ufer 3 von Nordosten im Jahre 1914. Im Hintergrund links der alte Verwaltungsbau, rechts angeschnitten der an der Uferfront zurücktretende Büro- und Saaltrakt des Nebengebäudes.

Quelle: Klapheck 1914, S. 15

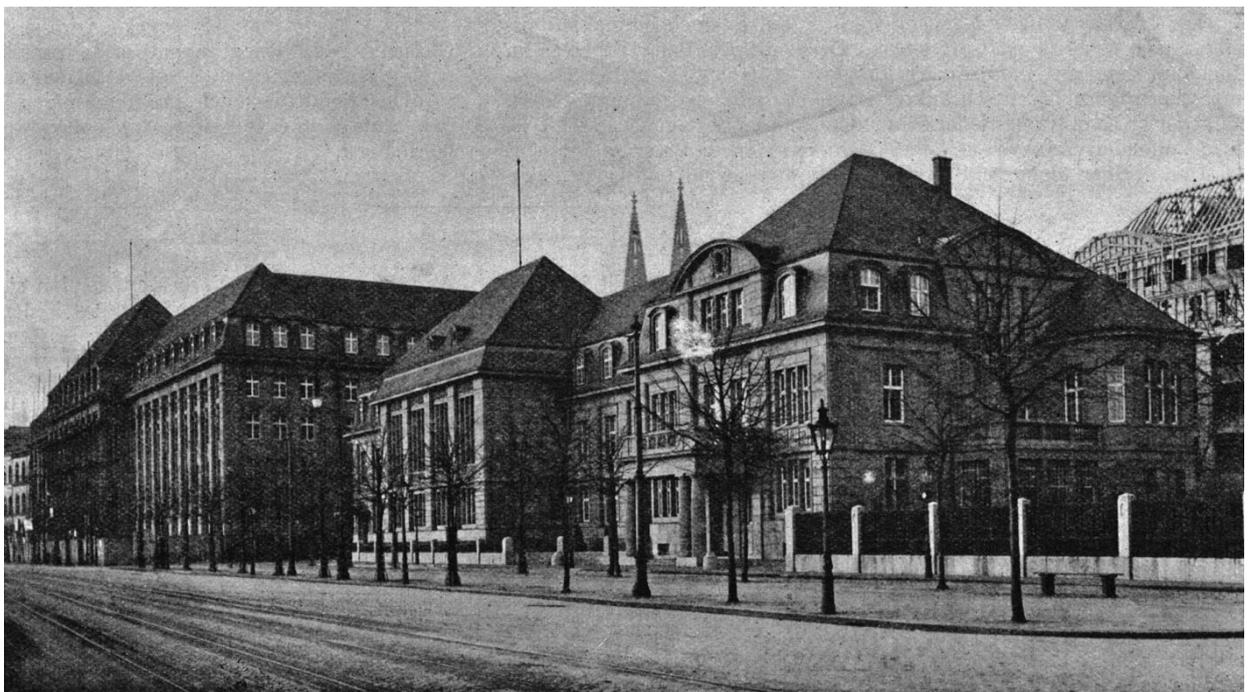


Abb. 153 Die Dienstvilla des Direktionspräsidenten (rechts) und der anschließende Büro- und Saaltrakt der Eisenbahndirektion am Kaiser-Friedrich-Ufer 5-7 von Nordosten im Jahre 1913. Links im Hintergrund das neue Verwaltungsgebäude. Am rechten Bildrand das im Bau begriffene Gewerbehaus an der Straße Am alten Ufer.

Quelle: ZdBV 33.1913, H. 95, S. 649, Abb. 10



Abb. 154 Blick von Nordosten auf das Nebengebäude der Eisenbahndirektion (links) und den Garten der Villa des Direktionspräsidenten (rechts) am Kaiser-Friedrich-Ufer im Jahre 1914. Rechts im Hintergrund das fertiggestellte Gewerbehaus Am alten Ufer.
Quelle: Klapheck 1914, S. 15



Abb. 155 Blick vom Gelände der Werkbundausstellung in Deutz nach Südwesten auf das altstädtische Ufer zwischen der Hohenzollernbrücke (links) und St. Kunibert (rechts) im Jahre 1914.
Quelle: Neuhaus 1914, Abb. vor S. 1

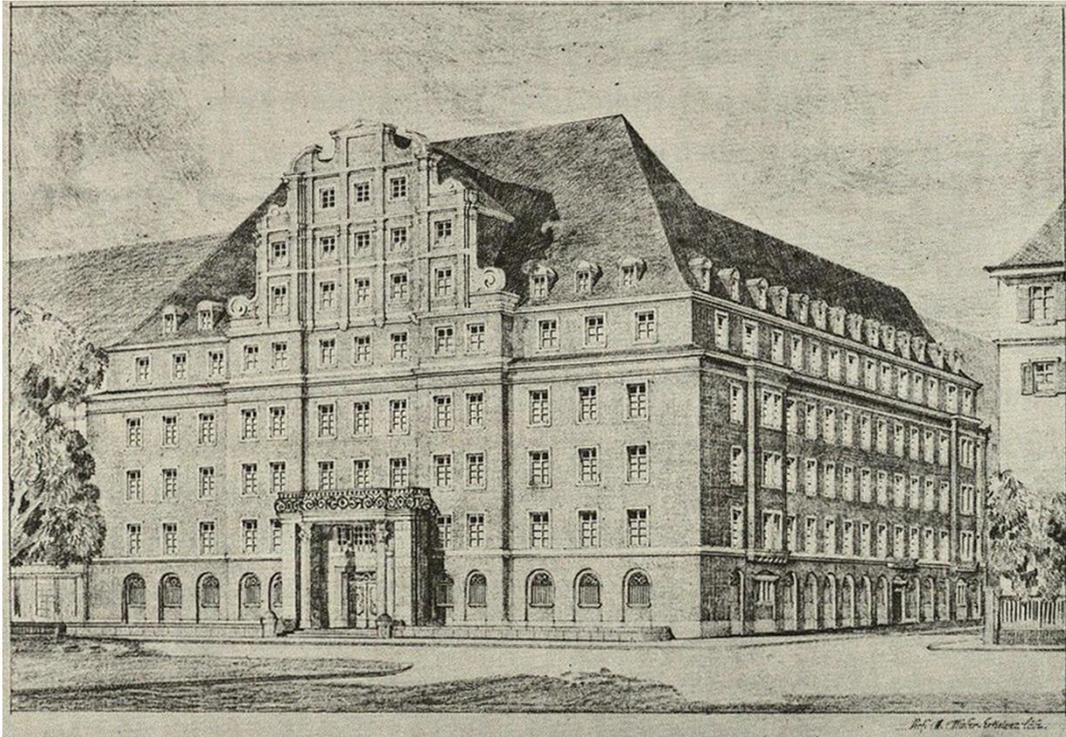


Abb. 156 Entwurf für das Verwaltungsgebäude der Rheinischen Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation, Kaiser-Friedrich-Ufer 55-61, Ecke Thürmchenswall. Es handelt sich um eine von drei Varianten, die der Architekt Heinrich Müller-Erkelenz im Rahmen eines im Jahre 1914 ausgelobten Fassadenwettbewerbs einreichte. Quelle: Buschmann 2008, Abb. 311



Abb. 157 Verwaltungsgebäude der Rheinischen Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation, Kaiser-Friedrich-Ufer 55-61. Der im Jahre 1922 nach einigen Änderungen des Wettbewerbsentwurfs von 1914 fertiggestellte Neubau von Nordosten. Quelle: Köln. Bauliche Entwicklung 1927, S. 169

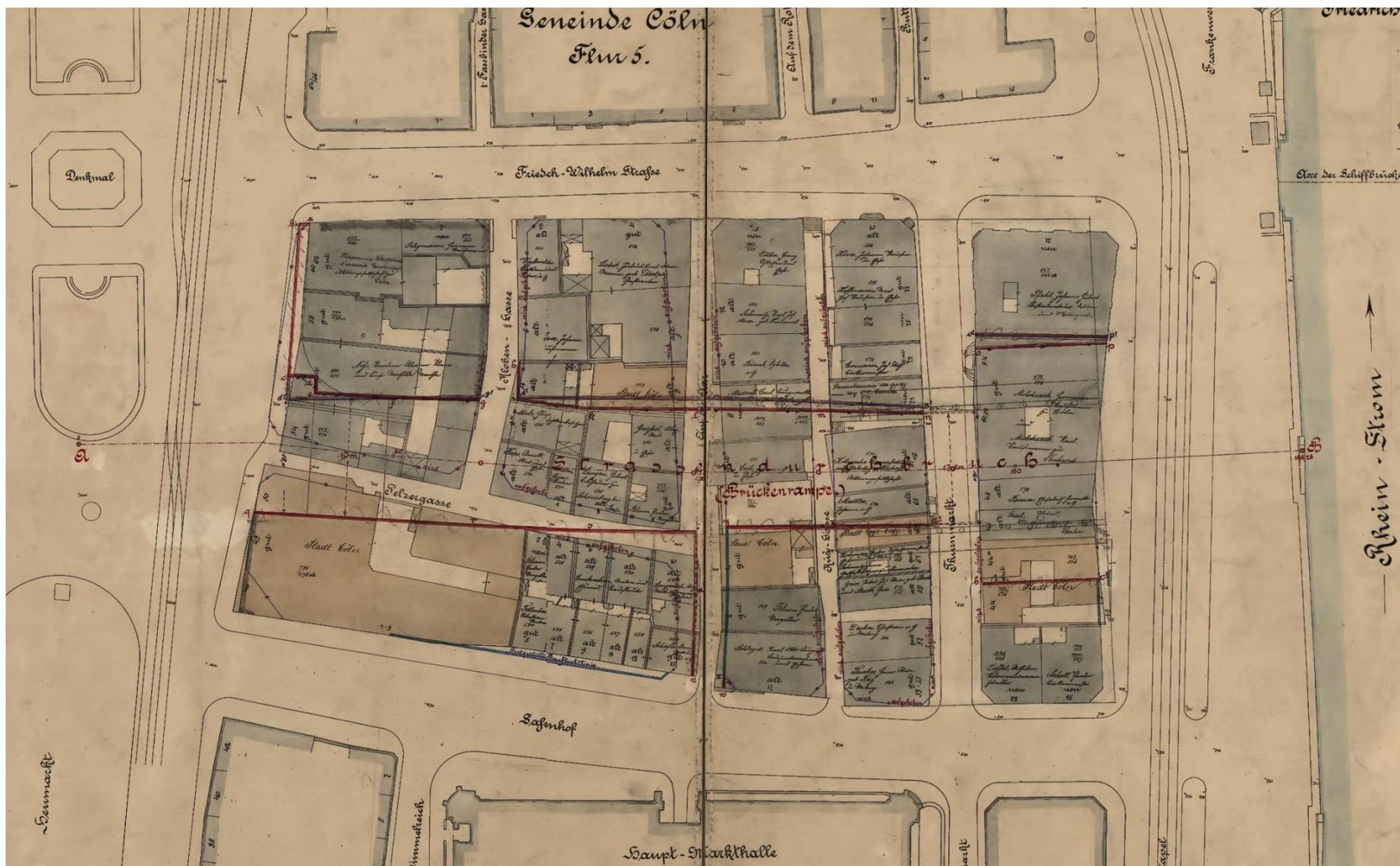


Abb. 158 „Fluchtlinienplan betreffend den Stadtteil zwischen Friedrich-Wilhelmstr. u. Sassenhof“ (Nr. 812) aus dem Jahre 1908 (rote Linien) mit Änderungen aus dem Jahre 1910 (violette Linien). Links der Heumarkt, rechts das Rheinufer, unten angeschnitten die Hauptmarkthalle.
 Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)

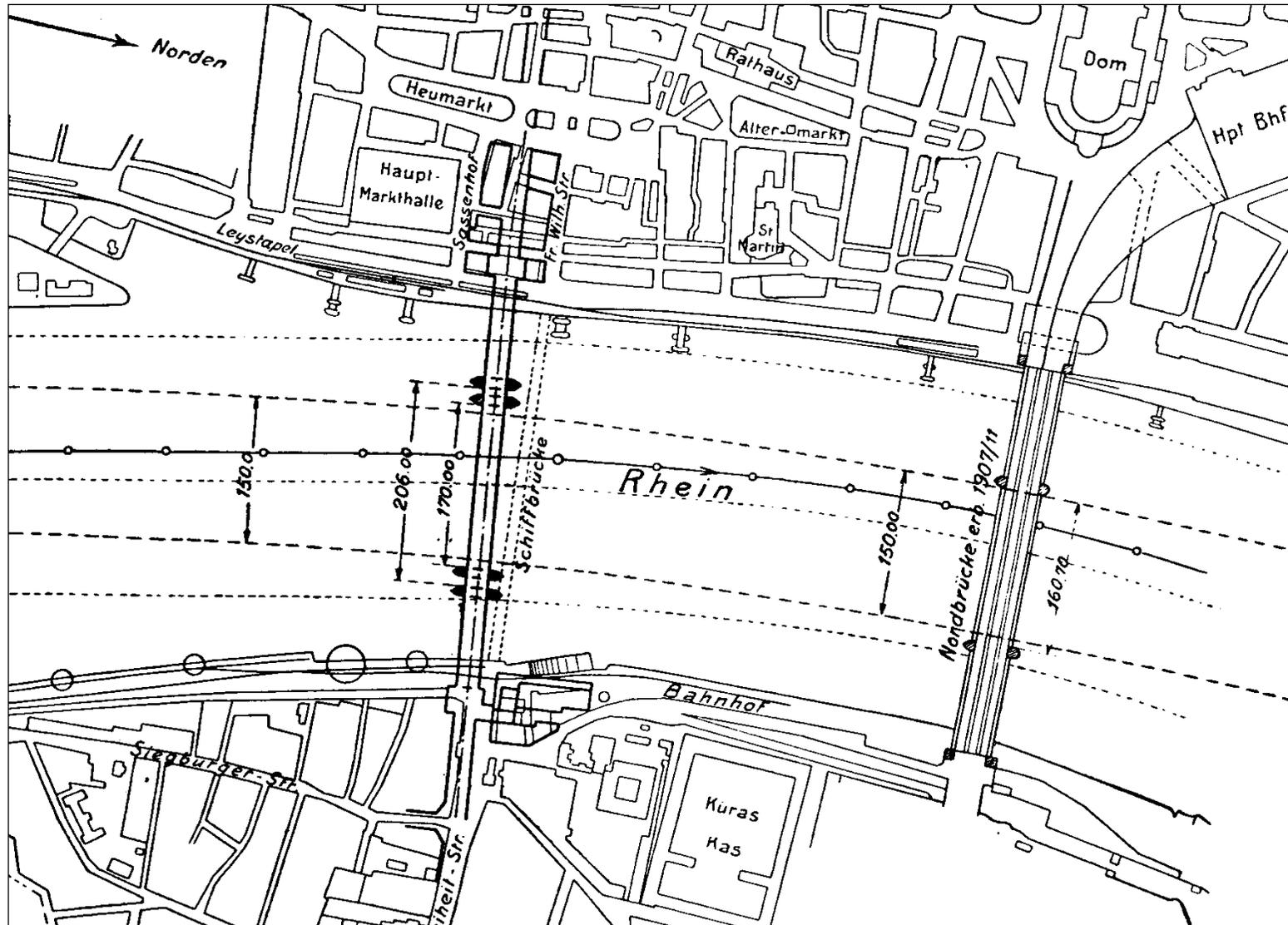


Abb. 159 Allgemeiner Lageplan des 1910/11 öffentlich und 1912/13 beschränkt durchgeführten Wettbewerbs für die städtische Straßenbrücke (Ersatz Schiffbrücke). Der Plan enthält Angaben über die geplante Bebauung in der Umgebung der Brückenrampen am altstädtischen Ufer (oben) und auf der Deutzer Seite (unten). Rechts die Trasse der von 1907 bis 1911 anstelle der ehemaligen Dombrücke errichteten Hohenzollernbrücke.

Quelle: Kayser 1913, Abb. 2

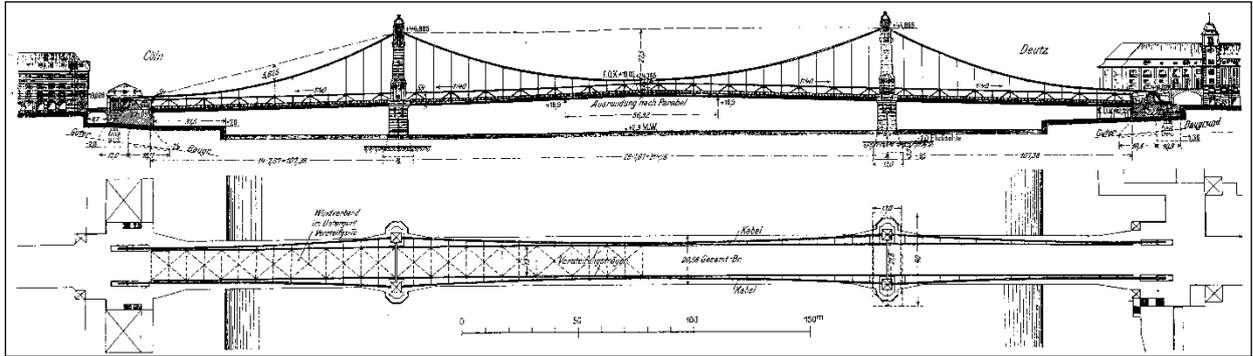


Abb. 160 Wettbewerb von 1910/11 für die städtische Straßenbrücke. Entwurf „Alaaf Colonia“ (1. Preis). Verfasser: Gutehoffnungshütte, Oberhausen; Ph. Holzmann, Frankfurt a. M.; Architekt: Franz Schwechten, Berlin. Längsschnitt und Grundriss.
Quelle: DBZ 45.1911, H. 71, Abb. 15 u. 16



Abb. 161 Entwurf „Alaaf Colonia“. Blick von Südosten auf den linksrheinischen Brückenkopf.
Quelle: ZdBV 31.1911, H. 67, S. 417, Abb. 9



Abb. 162 Entwurf „Alaaf Colonia“. Blick von Südwesten auf den rechtsrheinischen Brückenkopf.
Quelle: Mehrtens/Bleich 1912, S. 16, Abb. 25

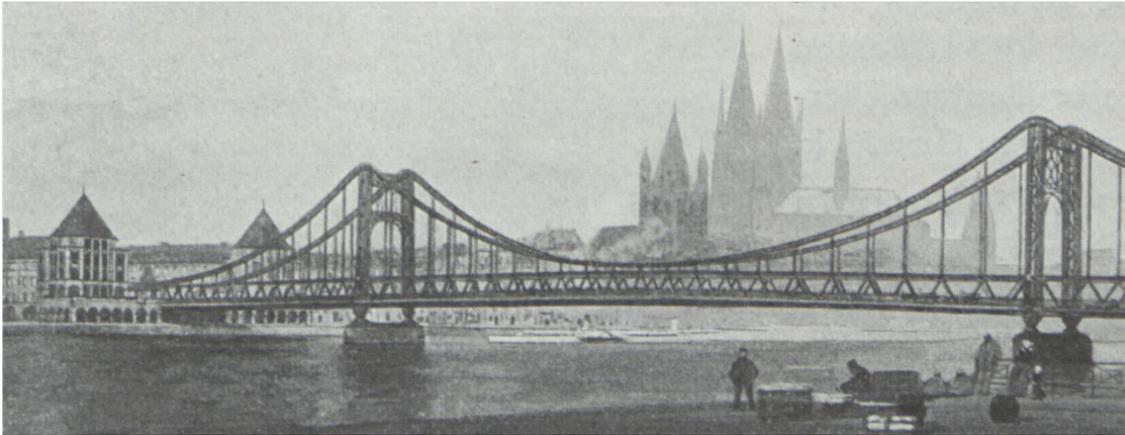


Abb. 163 Wettbewerb von 1910/11 für die städtische Straßenbrücke. Entwurf „Gitterkette“ (5. Preis). Verfasser: Heinr. Lehmann & Co. A.-G., Düsseldorf-Oberbilk; Maschinenbauanstalt Humboldt, Köln-Rath; Architekt: Bruno Möhring, Berlin. Schaubild mit Blick von Südosten auf die Brücke und die linksrheinische Brückenkopfbebauung.
Quelle: Mehrtens/Bleich 1912, Abb. 10



Abb. 164 Wettbewerb von 1910/11 für die städtische Straßenbrücke. Entwurf „Köln-Deutz II“ (Ankauf). Verfasser: Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg bei Mainz; Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim; Architekt: Hermann Billig, Karlsruhe. Schaubild mit Blick von Südosten auf die Brücke und die linksrheinische Brückenkopfbebauung.
Quelle: Mehrtens/Bleich 1912, Abb. 11



Abb. 165 Wettbewerb von 1910/11 für die städtische Straßenbrücke. Entwurf „Neuzeit“ (Ankauf). Verfasser: Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg bei Mainz; Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim; Architekt: Carl Moritz, Köln. Schaubild mit Blick von Südosten auf die Brücke und die linksrheinische Brückenkopfbebauung.
Quelle: Mehrtens/Bleich 1912, Abb. 12

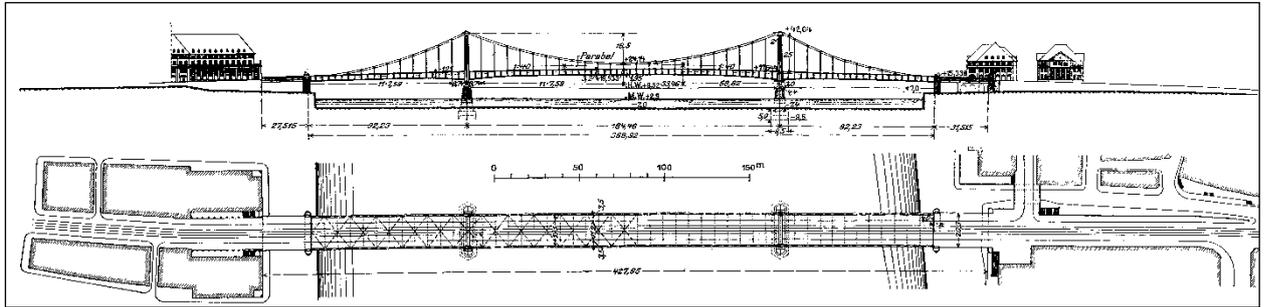


Abb. 166 Engerer Wettbewerb von 1912/13 für die städtische Straßenbrücke. Der zur Ausführung empfohlene Entwurf „Freie Bahn“. Verfasser: Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg bei Mainz; Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim; Architekt: Carl Moritz, Köln. Längsschnitt und Grundriss.
Quelle: DBZ 47.1913, H. 43, Abb. 37

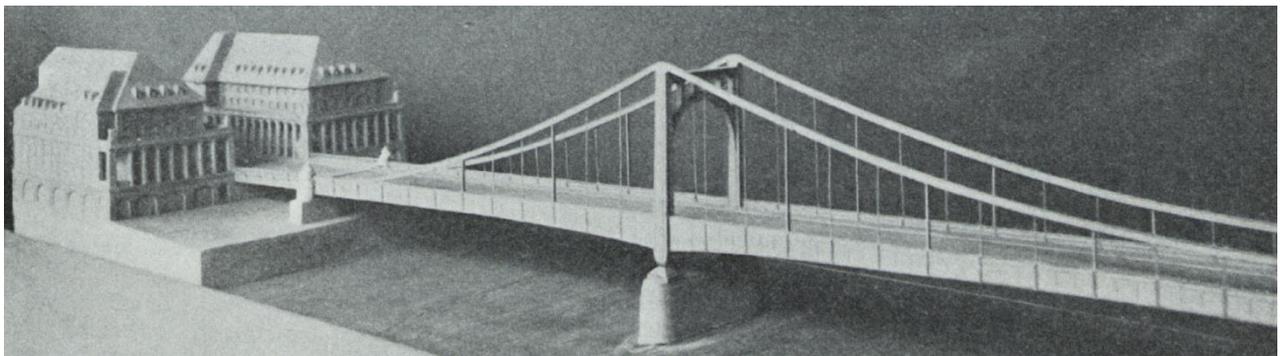


Abb. 167 Engerer Wettbewerb von 1912/13 für die städtische Straßenbrücke. Der zur Ausführung empfohlene Entwurf „Freie Bahn“. Fotografie des Modells mit Blick von Südosten auf die Brücke und die linksrheinische Brückenkopfbebauung.
Quelle: DBZ 47.1913, H. 34, Abb. 25

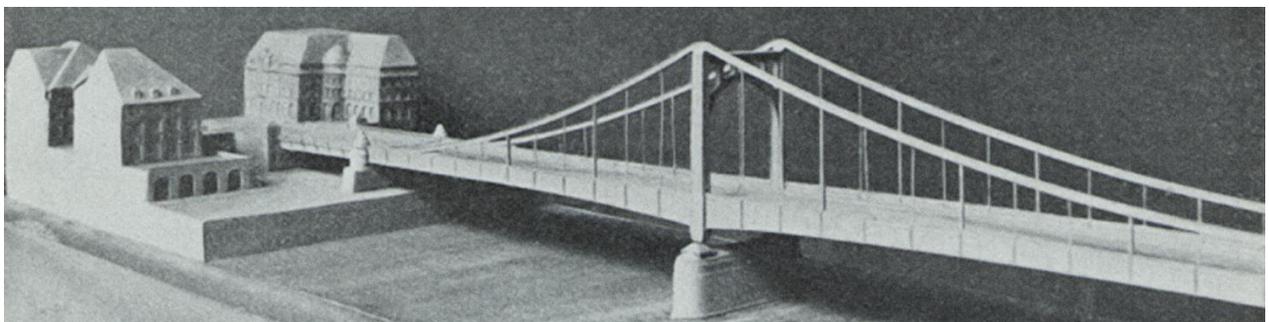


Abb. 168 Engerer Wettbewerb von 1912/13 für die städtische Straßenbrücke. Der zur Ausführung empfohlene Entwurf „Freie Bahn“. Fotografie des Modells mit Blick von Nordwesten auf die Brücke und die rechtsrheinische Brückenkopfbebauung.
Quelle: DBZ 47.1913, H. 34, Abb. 24

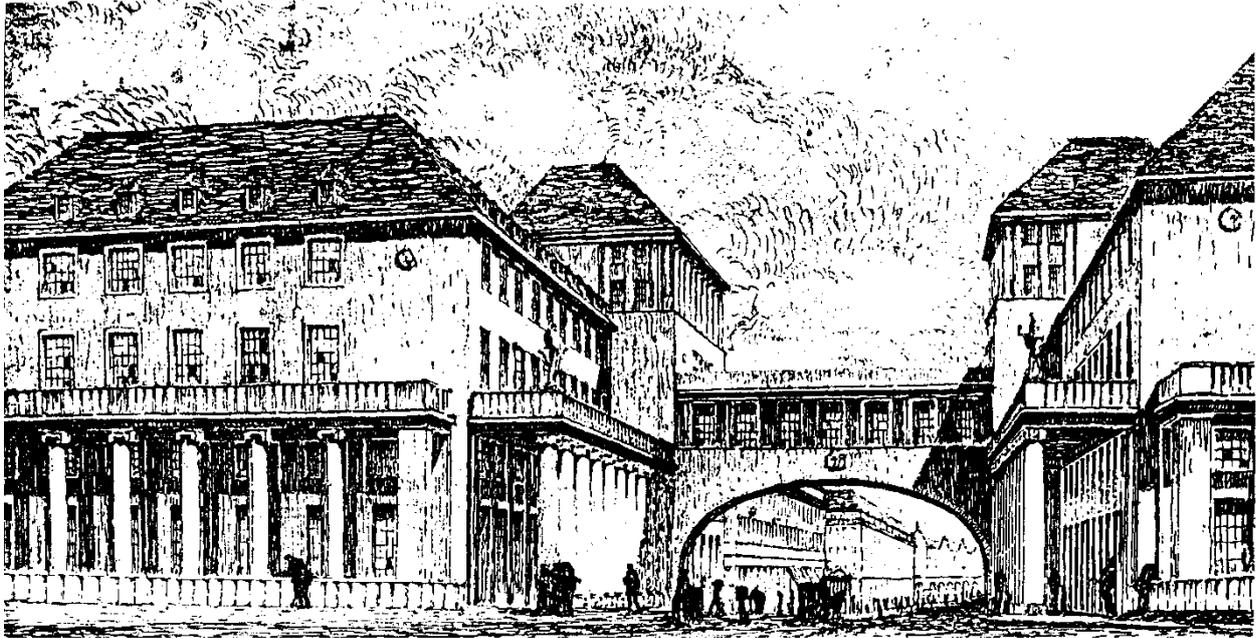


Abb. 169 Entwurf für die Bebauung der linksrheinischen Brückensrampe von Carl Moritz aus dem Jahre 1914 mit Blick von der Brückeneinmündung nach Westen.
 Quelle: Creutz 1927, S. 90

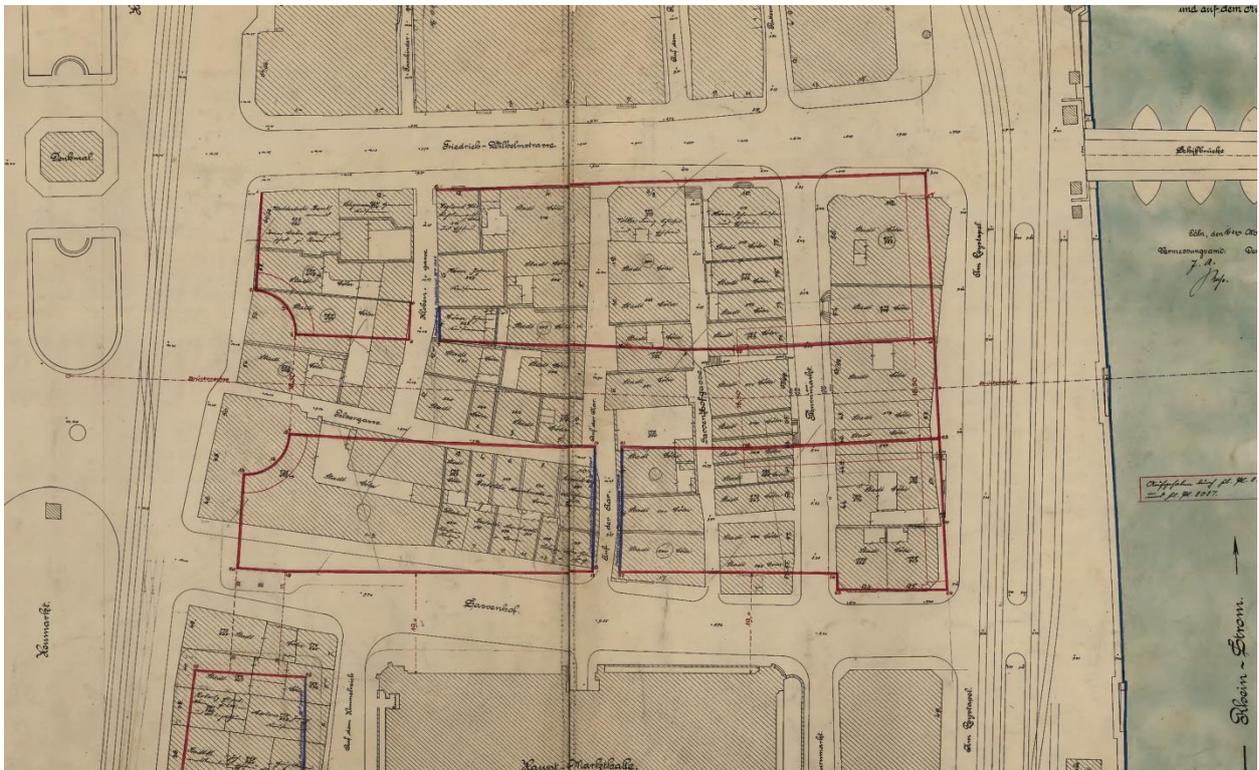


Abb. 170 „Fluchtlinienplan betreffend den Stadtteil zwischen Friedrich-Wilhelm-Strasse, Am Leystapel, Sassenhof und Heumarkt, sowie den Block zwischen Sassenhof Heumarkt und auf dem Himmelreich“ (Nr. 823) aus dem Jahre 1914 (Ausschnitt). Links der Heumarkt, rechts das Rheinufer. Unten angeschnitten die Hauptmarkthalle. Der Plan nimmt die Anpassung der Fluchtlinienfestsetzungen für die Bebauung der Brückensrampe an die Planung von Carl Moritz vor. Links unten sind die Fluchtlinien erkennbar, durch die der historische Baublock zwischen der Markthalle und dem Heumarkt beschnitten werden sollte.
 Quelle: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (234/3)



Abb. 171 Blick von Süden auf die Häusergruppe Heumarkt 58 und 60 im Jahre 1928. Die auf der Nordseite der linksrheinischen Brückenrampe gelegenen Gebäude wurden kurz danach niedergelegt.
Quelle: RBA



Abb. 172 Luftbild mit Blick von Süden auf die Gesamtsituation zwischen dem Heumarkt (links) und dem Rheinufer (rechts), um 1938. In der Bildmitte die linksrheinische Rampe der Hängebrücke inmitten des mittlerweile abgeräumten Quartiers des ehemaligen Rheinviertels. Darunter die Hauptmarkthalle.
Quelle: RBA



Abb. 173 Luftbild mit Blick von Osten auf die Hängebrücke und ihre Einmündung in das linksrheinische Köln in den 1930er Jahren.
Quelle: RBA



Abb. 174 Blick von der Hängebrücke nach Nordwesten auf das zentrale linksrheinische Uferbild in den 1930er Jahren.
Quelle: RBA