

**Stellungnahme des „Aktionsbündnisses Stadtbaukultur“  
zum Höhenkonzept der Stadt Köln.**

**hier: Begleitbebauung der Nord-Süd-Fahrt mit besonderer Berücksichtigung  
der Bereiche Offenbachplatz und Tunisstraße**

Das Aktionsbündnis Stadtbaukultur lehnt nach wie vor eine Höherzonierung der Begleitbebauung der Nord-Süd-Fahrt, etwa bis zu einer Firstlinien-Höhe von ca. 40 Metern, ab. Besonders gilt diese Ablehnung für den oben genannten Abschnitt Offenbachplatz-Tunisstraße, den zentralen Bereich dieser innerstädtischen Verkehrsachse. Das Aktionsbündnis hält eine generelle Höchstbegrenzung für Neubaumaßnahmen im gesamten Gebiet der historischen Innenstadt auf eine Firstlinienhöhe von ca. 22,50 m für absolut geboten.

Begründung:

1. Geschichte der Straßendurchbrüche in der Kölner Innenstadt

1.1. Die Planung der 1930er Jahre

Der Straßenzug der sog. Nord-Süd-Fahrt stammt planerisch ebenso aus den 1930er Jahren wie die funktional zugehörige Ost-West-Achse zwischen dem Heumarkt und dem Rudolfplatz. Beide als Verkehrsbänder ausgewiesenen Straßenzüge sollten einer rascheren Durchquerung der damals noch dicht bebauten Kölner Altstadt dienen. Noch vor Kriegsbeginn wurden durch die damalige NS-Stadtverwaltung Grundstücke beiderseits der neu geplanten Trassen aufgekauft; mit Abbrucharbeiten an den dort stehenden Gebäuden wurde ab etwa 1936 begonnen. Im Kreuzungsbereich der neuen Achsen war die Anlage eines zentralen Platzes vorgesehen, an dem sich „Kulturbauten“ (Theater etc.) erheben sollten. Von allen diesen hier und entlang der Straßenzüge geplanten Hochbauten wurde bis 1945 nichts realisiert.

1.2. Planung und Realisierung nach 1945

Nach der weitgehenden Zerstörung der Kölner Alt- bzw. Innenstadt bis zum März 1945 durch Bombenwürfe der Alliierten wurde das gesamte Areal noch einmal neu überplant. Rudolf Schwarz, von 1946 bis 1952 Generalplaner der Stadt Köln, reduzierte die aus dem „Dritten Reich“ stammenden Straßenprofile, außerdem erhielten die Trassenführungen der beiden genannten Hauptachsen eine an vielen Punkten veränderte, oft auch „geschmeidigere“, d.h. leicht gekurvte Führung. Schwarz konnte –zeitgemäß– mehr Rücksicht auf stehengebliebene, zum Wiederaufbau vorgesehene Bauten (z.B. Kirchen) nehmen. Aus dem geplanten zentralen Platz im Kreuzungsbereich wurde so der leicht nach Norden verschobene, später „Offenbachplatz“ genannte Bereich rings um die neuen Spielstätten für Oper und Schauspiel, errichtet nach Plänen von Wilhelm Riphahn

und Mitarbeitern (von denen auch die Bauten entlang der neuen Hahnenstraße an der Ost-West-Achse stammten). Riphahns Opernhaus ragt seit seiner Eröffnung 1957 deutlich mit seinem Bühnenturm und den flankierenden Pylonen über die niedrigeren Begleitbauten am Offenbachplatz selbst, aber auch im engeren Bereich des hier Tunisstraße genannten Abschnitts der Nord-Süd-Fahrt hinaus. Diese Baukörpergestaltung entsprach zum einen den persönlichen ästhetischen Vorstellungen des Architekten Riphahn, zugleich aber auch denjenigen der damaligen Stadtplaner und Politiker, für die eine städtebaulich-architektonische Dominanz der Oper als einem der wichtigsten Kulturbauten der sich im Wiederaufbau befindenden Stadt Köln eine Selbstverständlichkeit bedeutete. Das neue Bühnenzentrum am Offenbachplatz (in der Namensgebung des neuen Platzes wurde zugleich der vormalige Standort der Kölner Altstadt-Synagoge, deren Kantor der Vater von Jacques Offenbach gewesen war, ehrend erinnert) besaß als kommunaler Kulturbau damals den gleichen Rang wie die neuen Museen, die Rathaus-Bauten oder der Gürzenich. Im Sprachgebrauch von Rudolf Schwarz bildete dieses kulturelle Ensemble zusammen mit dem Dom und den alten, zum Wiederaufbau vorgesehenen Kirchen die sog. „Hochstadt“. Dieser Hochstadt waren die Bereiche von Verwaltung und Kommerz sowie Wohnen zwar eindeutig zu-, jedoch deutlich nach- bzw. untergeordnet.

### 1.3. Die Gestaltungskriterien der 1950er Jahre und ihre spätere Missachtung

Das Prinzip der bewussten Inszenierung von „Hoch“ und „Niedrig“ gemäß der inhaltlich begründeten Ranghöhe der Bauaufgaben in der Kölner Alt- bzw. Innenstadt im Rahmen des ersten Jahrzehnts des Wieder- bzw. Neuaufbaus der Stadt nach dem Kriege wurde in den nachfolgenden Jahrzehnten nicht mehr beachtet. Neue Gebäudehöhen wurden genehmigt und stören seither nach der Meinung vieler Beobachter das dargestellte planerische Konzept der „frühen Jahre“. Erinnert sei an die maßstabsprengenden WDR-Bauten im Norden der Tunisstraße, aber auch an die Aufstockung der Baumasse bei der Neuerrichtung des C&A-Komplexes in den 1990er Jahren im Südosten des Offenbachplatzes. Gegenwärtig greift allein die in einem Wettbewerb 1997 festgelegte Bauhöhe des neuen Diözesanmuseums „Kolumba“ von Peter Zumthor das inhaltlich begründete Konzept der „Hochstadt“ von Rudolf Schwarz wieder auf: Es erhebt sich als „Kulturbau“ über dem Areal der kriegszerstörten Pfarrkirche St. Kolumba, deren ungefähre Turmhöhe seine neue Baumasse an zwei Stellen erreicht. Über die Öffnung der Ostflanke der Tunisstraße im Bereich der Einmündung von Glockengasse bzw. Brückenstraße spielt dieser –zurückgesetzte- Neubau im Rahmen der Begleitbauten rings um den Offenbachplatz nunmehr deutlich im städtebaulichen Konzert seinen Part. Vom Opernhaus gesehen geht er eine ästhetisch wirksame Verbindung ein mit den spitzen Türmen des Domes und der Minoritenkirche, die alle die niedrigzonierten Flankenbauten entlang des Straßenzuges bzw. des Platzes überragen.

## 2. Konsequenzen

In dieser städtebaulichen Gesamtwirkung liegt für das „Aktionsbündnis Stadtbaukultur“ die wichtigste Begründung für seine strikte Ablehnung einer Höherzonierung der Begleitbauten entlang der gesamten Nord-Süd-Fahrt. Das gilt besonders für das beschriebene Ensemble rings um den Offenbachplatz und die Tunisstraße. Die Verkehrsstraße „Nord-Süd-Fahrt“ zerschneidet zwar die

Fußgängerbeziehungen innerhalb des zentralen Altstadt- bzw. Innenstadtbereichs; sie besitzt aber durchaus städtebaulich-architektonische Qualitäten eigener Art, die den Intentionen der Nachkriegsstadtplanung, hier vor allem den Konzepten von Rudolf Schwarz und Wilhelm Riphahn entsprechen. Eine Wiederherstellung des dichten Straßen- und Häusergeflechts der Vorkriegszeit ist aus verschiedenen Gründen nicht mehr möglich. Aus der Sicht vieler Beobachter ist eine solche, eher romantisch motivierte Rückentwicklung auch nicht anzustreben, da sie die geschilderten Qualitäten der Nachkriegsgestaltung in diesem Bereich der Stadt Köln zerstören würde.

Die zweifellos bestehenden Defizite lassen sich nach Ansicht des „Aktionsbündnisses Stadtbaukultur“ mit geringen Mitteln beseitigen, ohne eventuelle spätere, andere Lösungen (z.B. Tieferlegungen) auszuschließen. Hierzu könnten beispielsweise gehören: Reduzierung der Fahrspuren, Verbreiterung des Bürgersteigs -vor allem an der Ostseite des Bereiches-, gestalterische Verbesserungen durch Baumpflanzungen entlang der Straßenfronten (Boulevard-Charakter), Pflege der Pflasterung und des Brunnens auf dem Offenbachplatz, Pflege der denkmalgeschützten Bauten, behutsame Erneuerung derjenigen Begleitbauten, die *nicht* unter Denkmalschutz stehen.

Durch eine Höherzonierung der Begleitbebauung sowohl hier als auch in anderen Bereichen der „Nord-Süd-Fahrt“ würde die seinerzeit gewollte und auch heute noch immer erwünschte und städtebaulich wirksame Dominanz der Kulturbauten, die alle zugleich auch Baudenkmäler sind, in der historischen Kölner Alt- bzw. Innenstadt verloren gehen. Eine heraufgezonte Begleitbebauung entlang der Nord-Süd-Fahrt würde den von Vielen als „Wunde im Stadtkörper“ empfundenen Charakter der Verkehrsstraße gleichsam „zementieren“. Seine schluchtartige Wirkung würde die Umwandlung in einen urbanen Boulevard für alle Zeit unmöglich machen.

Köln, 20.Oktober 2006