

Die Geschichte des Rheinauhafens

Geschichte und Aussehen des zwischen 1892 und 1898 angelegten Flusshafens mit seinen modernen technischen Anlagen und repräsentativen Hochbauten werden ebenso dargestellt wie sein weiteres Schicksal im 20. Jahrhundert: die Erweiterungen, die Kriegszerstörungen, der Wiederaufbau und sein Ende um die Jahrtausendwende.

Not only the history and appearance of the river harbour – constructed between 1892 and 1898 with its modern technology and prestigious buildings – are portrayed, but also its later fortunes in the 20th century: extensions, war damage, reconstruction and a final chapter at the start of the new millennium.

Der historische Rheinauhafen war eine etwa 2 km lange und im Maximum etwa 200 m breite Hafenanlage mit einer Gesamtfläche von ca. 14,2 ha, die unter Einbeziehung älterer Strukturen gleicher Bestimmung zwischen 1892 und 1898 bzw. 1909 und 1922 errichtet wurde. Er war zu etwa der Hälfte der Kölner Altstadt, zur Hälfte der Neustadt Kölns östlich vorgelagert und spielte zusammen mit dem gegenüberliegenden rechtsrheinischen Deutzer und dem stromabwärts, gleichfalls rechtsrheinisch gelegenen Mülheimer Hafen über Jahrzehnte eine zentrale Rolle im Binnenschiffverkehrsverkehr Kölns.

Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts drängten neue größere Hafenanlagen für die Braunkohlenverladung wie für die Petrochemie (Niehl im Norden und Godorf im Süden), für die Ford-Werke (gleichfalls in Niehl) und für das Bayer-Werk in Leverkusen zunehmend die drei genannten Hafenanlagen ins Abseits. Im Hafengesamtkonzept der Stadt Köln, in den 1970/80er Jahren erarbeitet und beschlossen, wurde für den Rheinauhafen das Ende seiner angestammten Nutzung bis zur Jahrtausendwende festgelegt. Der Nordbereich sollte bis 1992, der Südbereich bis 2002 durch Auslaufen der Mietverträge freigestellt werden.

Unter Wahrung der denkmalwerten Substanz sollte hier, so die verschiedenen Programme und Perspektiven, die Schaffung einer neuen urbanen Zone mit großzügigen Grün- und Freiflächen für Kultur, Freizeit, Erholung, Wohnen und nicht störendem Gewerbe entstehen. Die Darstellung und Bewertung des Ergebnisses aus unterschiedlichen Blickwinkeln ist Inhalt dieses Buchs.

Die Rheinauinsel im Südosten der Stadt und die historischen Kölner Hafenanlagen

Schon das römische Köln nutzte das Rheinufer mit Insel und dem später verlandeten Flussarm als Hafengelände; die unter Groß St. Martin archäologisch nachgewiesenen Lagerhallen (»horrea«) zeugen davon ebenso wie zahlreiche weitere Befunde. Auch der seit dem hohen Mittelalter erneut aufblühenden Rheinschiffahrt diente das natürliche Ufer des Stroms vor der rheinseitigen Stadtmauer zwischen Bayenturm im Süden und Kunibertsturm im Norden als Anker- und Verladeplatz. Im Schutz der seit dem späten 12. Jahrhundert neu errichteten Rheinmauer siedelten sich vornehmlich Kaufleute an. Altermarkt und Heumarkt lagen ebenfalls hier und wurden sukzessive von entsprechenden Wohn- und Vorrathäusern gesäumt. Die Grenze zwischen der von der



Das römische Köln mit der vorgelagerten Insel im 3./4. Jahrhundert; Vogelschau von Roderic Stokes

Römermauer definierten, seit dem 7./8. Jahrhundert wieder verstärkt besiedelten Kernstadt und der sich im vormaligen Inselbereich neu bildenden mittelalterlichen Kaufmannssiedlung am Rheinufer begann sich zu verwischen. Das Rathaus, das seit dem 12. Jahrhundert inmitten des jüdischen Viertels errichtet wurde, erhielt seinen Platz exakt auf der Grenze zwischen dem ehemals römischen Areal und der neuen Rheinvorstadt. Pfarrkirchen wie St. Maria Lyskirchen, Klein St. Martin oder St. Brigiden, letztere bauverbunden mit Groß St. Martin, rivalisierten jetzt zunehmend mit den älteren und größeren Stifts- und Abteikirchen. Kölns Reichtum basierte sehr wesentlich auf dem Stapelrecht von 1259, das 1355 bestätigt worden war und erst 1832 enden sollte. Das besagte: Alle vom Ober- zum Niederrhein und umgekehrt auf Rheinschiffen transportierten Waren mussten drei Tage lang in Köln feilgeboten werden. Von zentraler Bedeutung war der Wein- und Holzhandel. Hafenartige Uferbefestigungen sind seit dem frühen 15. Jahrhundert bildlich überliefert; öffentliche Lagerhäuser, Kräne, Schiffswerften – vor allem auf dem »Werthchen«, der später sogenannten Rheinauinsel – bestätigten auf den immer präziser werdenden Stadtpanoramen zunehmend das Bild eines regen Hafenbetriebs vor der rheinseitigen Stadtmauer [vgl. Bild, S. 4].

Der schwere Eisgang vom Februar 1784 brachte große Zerstörungen. Hierdurch wurde eine Diskussion über die Neuanlage von Hafenbecken und die Befestigung der Uferbereiche ausgelöst, die nach dem Ende der reichsstädtischen Zeit 1794 und mit der Eingliederung Kölns in den französischen Staatsverband im Jahre 1800 auf neuer politischer Grundlage fortgesetzt wurde. Der neue »Sicherheitshafen« nördlich der Kunibertsbastion »Thürmchen«, mit dessen Bau 1811 begonnen worden war, konnte erst 1824, also in preußischer Zeit, vollendet werden. Wegen seiner etwas abseitigen Lage und wegen der schwierigen Zufahrt blieb ihm jedoch ein dauerhafter Erfolg versagt; an seine Position erinnert heute die Grünanlage des Theodor-Heuss-Rings. Das angestammte Hafengelände vor dem zentralen Altstadtbereich konnte hingegen durch laufende Modernisierungsmaßnahmen seine Bedeutung wahren und festigen. Zwischen der heutigen Markmanns- sowie der Mühlengasse wurde ab 1804 ein Frei- oder Zollhafen angelegt, der mit eigenen Mauern und Toren vom weiterhin ummauerten Stadtgebiet getrennt war. Der Bau der Schiffsbrücke 1822 trug zur Belebung des Verkehrs zwischen dem Kölner und dem Deutzer Ufer bei; die ab 1820 einsetzende Dampfschiffahrt ließ das allgemeine Handelsaufkommen weiter



Die Rheinainsel (»Werthchen«)
vor St. Severin; Holzschnitt des
 Anton Woensam von Worms,
 1523 (Ausschnitt)

anwachsen. An den Zoll- und Freihafen schlossen sich im Norden Ankerplätze der niederländischen, im Süden solche der preußischen bzw. deutschen Schifffahrtslinien für den Personen- und Frachtverkehr an. Den Lagerhallen des zentralen Hafensbereichs entsprachen hier zunehmend neue Hotelbauten. 1835 – 38 entstand vor dem turmbekrönten Chor der ehemaligen Abteikirche Groß St. Martin ein voluminöses städtisches Lagerhaus, genannt »Ahren«, in unmittelbarer Nachbarschaft des schon 1558 – 68 errichteten Lagerhauses »Mühlengasse«, dem später sogenannten »Stapelhaus«. Das von Stadtbaumeister Johann Peter Weyer (1794 – 1864) errichtete Lagerhaus Ahren war in seiner Formensprache dem 1437 – 44 erbauten städtischen Fest- und Kaufhaus Gürzenich – also dem Hauptwerk der profanen Gotik der Stadt – verpflichtet; ein frühes Beispiel für einen stadtkölnischen Historismus. Ab 1839 kam mit der zunächst privatwirtschaftlich organisierten Eisenbahn ein neues, zunehmend als Konkurrenz zur Dampfschifffahrt empfundenes modernes Verkehrsmittel hinzu. Der Güterumschlag von der Wasserstraße auf den Schienenweg erforderte neue bauliche Maßnahmen, die 1851 – 56 in der Anlage des Bahnhofs »Rheinstation« (am Ort des heutigen Breslauer Platzes) und 1854 – 59 in der Errichtung der ersten festen Rheinbrücke (»Dombrücke«) seit der Antike, die gleichzeitig dem Eisenbahn- wie auch dem Landverkehr diente, gipfelten. Gleise, Umladestationen und Brückenbauten bestimmten jetzt zusätzlich zu den Zollmauern und der teils noch mittelalterlichen, teils neuzeitlichen Stadtbefestigung das Bild der



**Hafenbetrieb vor der rheinseitigen
 Stadtmauer;** Holzschnitt des
 Anton Woensam von Worms,
 1523 (Ausschnitt)

zentralen Kölner Rheinuferlandschaft. Bis Ende der 1880er Jahre wuchs dieses Hafengelände auf rund 14.000 m² bei 9.300 m² Nutzfläche der Lagerhäuser an.

Ab etwa 1840 können Pläne für eine Verlegung des Hafenbetriebs bei gleichzeitig deutlicher Kapazitätserweiterung dokumentiert werden. Sie bezogen zunehmend auch die Rheinainsel, das »Werthchen«, mit ein, das der südlichen Altstadt vorgelagert war. Wie erwähnt, hatte sich hier im Mittelalter der städtische Schiffsbau- platz befunden; im frühen 19. Jahrhundert war die Insel parkartig gestaltet worden und diente seither der Kölner Bevölkerung, die mit Grünflächen nicht gerade verwöhnt war, zur Erholung.



**Schiffsbrücke, Hafenbauten und
 Lagerhaus »Ahren«** vor
 Groß St. Martin; Foto um 1870



»Werthchen« und Holzwerft
im Hintergrund der Bayenturm;

Aquarell von Tillmann Wattler,
1850

Unter Stadtbaumeister Bernhard Wilhelm Harperath (1802 – 1864) und dem Festungsingenieur Schnitzler wurde zwischen 1850 und 1855 die Insel an ihrem Süde-nde mit dem festen Ufer verbunden. Das hierdurch neu entstandene, nur von Norden her zu erreichende Hafenbecken wurde jetzt allseitig von senkrechten Werftmauern eingefasst. Zur Bewachung der nördlichen Einfahrt wurde um 1853 auf der Inself Spitze der Malakoffturm in neugotischen Formen errichtet, der dem mittelalterlichen Bayenturm in seiner Gestaltung nachempfunden war [vgl. Bild, S. 7]. Er bezog eine ältere Rundbastion mit ein und wurde so integraler Bestandteil der durch die preußische Militärverwaltung seit 1815 Schritt für Schritt erneuerten Stadt- bzw. Rheinuferbefestigung. »Der Name leitete sich ab von dem Fort Malakow in Sebastopol, das 1855 während des Krimkrieges durch den französischen Marschall Jean Jacques Pelissier gestürmt worden war« (Precht von Taboritzki, 1999, S. 13). Die um die damalige Jahrhundertmitte in Ziegelbauweise errichteten Förder-türme im rheinisch-westfälischen Industrievier wurden ebenfalls »Malakofftürme« genannt. Eine hydraulisch betriebene (erste) Drehbrücke diente der Verbindung der nunmehrigen »Halb«-Insel mit dem Uferbereich; dieser war ebenfalls verbreitert und mit neuen Kehlmauern eingefasst worden. Dort, also an der Stadtkante, lagen jetzt die neuen Hafen- bzw. Lagerbauten. Die an den Enden 10 m, in der Mitte 40 m breite Halbinsel diente in ihrer südlichen Hälfte weiterhin als Erholungsgelände, genannt »Rheinau-Anlage«; die restliche Fläche nahm neben den Festungsbauten eine Schiffshelling auf.



Mechtildisrampe im
ersten Rheinauhafen;

Foto J. H. Schoenscheidt, 1884

In Zusammenhang mit der ab 1881 realisierten Stadterweiterung, der Anlage der »Neustadt« auf dem Gelände des bisherigen preußischen Festungs-rings samt Glacis, sowie den umfassenden Neugestaltungsabsichten der seit 1880 verstaatlichten Eisenbahnen geriet die Hafenfrage erneut in das Blickfeld der Zeitgenossen. 1884 konstituierte sich ein »Comité«, das schließlich in einer »Denkschrift« drei Varianten für einen Hafenneubau vorstellte: Die Alternativen waren: 1. eine Anlage im Norden, 2. eine im Süden oder 3., wie bisher, in der Mitte der Rheinfront vor der mittleren Altstadt. Am 5. November 1885 entschied sich die Stadtverordnetenversammlung zugunsten des »Südprojekts«, sie favorisierte also den Platz des 1850–55 angelegten Rheinauhafenbeckens als Keimzelle für einen neuen, vergrößerten Hafen. Planender Kopf war Stadtbaumeister Hermann Josef Stübben (1845–1936), der als Gewinner des Wettbewerbs 1880 auch das Konzept für die Kölner Neustadt gemeinsam mit Karl Henrici (1842–1927) entwickelt hatte und seit 1881 in Diensten der Stadt deren Realisierung verantwortlich betrieb.

Das Jahr 1888 brachte die Einigung mit der preußischen Eisenbahnverwaltung über die Neuanlage des Gleisnetzes im Bereich des Hafens. Außerdem war jetzt als Folge der Eingemeindung der rechtsrheinischen Orte Deutz und Poll die politische und verwaltungsmäßige Voraussetzung für die strömungstechnisch wichtigen Komplementärmaßnahmen im dortigen Uferbereich gegeben, inklusive der Projektierung eines eigenen Deutzer Handels- und Industriehafens unter Einbeziehung des

traditionell »Schnellert« genannten, durch eine Insel vom Hauptstrom getrennten Rheinarms.

Nachdem 1891 die Finanzierung gesichert war, konnte im Frühjahr 1892 mit den Bauarbeiten vor der Kölner Stadtkante begonnen werden, die am 14. Mai 1898 mit der feierlichen Einweihung des neuen Rheinauhafens abgeschlossen wurden. Unter der Herausgeberschaft von (Hermann) Josef Stübben erschien im selben Jahr die sogenannte Hafenfestschrift mit Beiträgen zahlreicher Fachautoren, ein hervorragendes Quellenwerk, dem auch diese Darstellung weitgehend verpflichtet ist; der Titel: »Neue Werft- und Hafenanlagen zu Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898«.

Hier die wichtigsten Neuerungen gegenüber dem Zustand seit den 1850er Jahren: Vergrößerung der Gesamtanlage auf 26.200 m² bei 16.300 m² Nutzfläche in den Lagerhäusern; komplette Neuanlage und Vergrößerung des Hafenbeckens (an der Stelle der natürlichen, nunmehr vollständig verschwundenen Insel) auf 5,7 ha bei gleichzeitiger Expansion und Neugestaltung des festen Uferbereichs (»Bayenwerft« und »Holzwerft«) vor der alten Stadtkante; Anschüttung und Gründung der neuen Halbinsel inmitten des Rheinstroms samt umlaufender Befestigung mit senkrechten Werftmauern (Kais) an der Strom- wie an der Beckenseite; Verbreiterung dieser neuen Halbinsel von bisher 40 m in der Mitte auf jetzt 75 m auf der gesamten Länge; ferner die Bebauung mit hafenspezifischen Hochbauten, die im folgenden Abschnitt dargestellt werden; endgültige Aufgabe der südlichen Grünanlage; Neugestaltung des Uferbereichs südlich des Bayenturms (»Agrippina-« und »Oberländer Werft«); dort lag jetzt die (einzige) Eisenbahnzufahrt aus Richtung Süden, vom neuen Eisenbahnring ausgehend mit eigenem »Übergabebahnhof« am Bayenturm; im Süden Anschluss an den damaligen Industrievorort Bayenthal; flankierende stromtechnische Regulierungsarbeiten als Folge der Veränderung des Querschnitts des Rheinbetts auf beiden Ufern; Anlage einer etwa 8,4 km langen Uferstraße vor der gesamten Stadtfront als Folge der Verlegung der bisherigen Hafen- und Gleiseinrichtungen in den neuen Rheinauhafen; Abbruch der letzten Zoll- und Festungsmauern. Erst aus dieser Zeit (also

etwa ab 1900) datiert die architektonische Wirkung der jetzt freigelegten ersten Häuserzeile des später so genannten Martinsviertels innerhalb der Kölner Rheinfront. Der Turmchor von Groß St. Martin wurde jetzt infolge des Abbruchs des Lagerhauses Ahren teilweise freigestellt; die nach Norden anschließenden historischen Lagerbauten aus dem 16. Jahrhundert wurden durch Stadtbaumeister Friedrich Carl Heimann (1850 – 1921) historisierend restauriert; das seither als »Stapelhaus« bekannte Bauwerk erhielt an seiner komplett neu gestalteten Südfassade einen achteckigen Turm mit Zwiebelhaube als Vertikalakzent, Hommage an die spätmittelalterliche Tradition Kölnischer Patrizierhäuser.

Der 1898 eröffnete Rheinauhafen

Die komplette Neugestaltung der nördlichen Einfahrt in das neu ausgehobene Hafenbecken hatte zur Folge, dass der Malakoffturm nun auf das stadtseitige Ufer (»Leystapel«) gleichsam »hinüber wechselte«. Durch den Wegfall seiner fortifikatorischen Bestimmung konnte er jetzt die hydraulische Maschinerie für den Betrieb der neuen, bis heute erhaltenen und funktionsfähigen Drehbrücke über die Hafeneinfahrt hinweg aufnehmen.

Die neu angeschüttete und befestigte Halbinsel gliederte sich in den 510 m langen Zollhafen (das entsprach sieben damaligen Schiffslängen) im Nordosten und in das restliche Gelände mit Lagerhallen und Schiffswerften für verschiedene privatwirtschaftlich arbeitende Gesellschaften. Zum Zollhafen gehörten die Hochbauten des staatlichen (preußischen) »Hauptdienstgebäudes« an der Nordspitze gegenüber dem Malakoffturm, weiter des sogenannten »kleinen Dienstgebäudes« sowie der Lagerhallen 1, 2 und 3 (später als Hallen 10, 11 und 12 bezeichnet). Ihnen war stromseitig vorgelagert jeweils ein Portalkran sowie ein dreiteiliger Gleiskörper entlang des sogenannten »Hansawerfts«. Richtung Hafenbecken, also im Westen, lagen außerhalb der Zollgrenze vier Lagerschuppen im Besitz von privaten Handelsgesellschaften. Im Süden schlossen sich drei weitere Lagergebäude unterschiedlicher Größe und Baukonstruktion an. Allen diesen Bauten waren Gleisanschlüsse sowie Kranbahnen und Kräne verschiedener Konstruktionsweise zugeordnet [vgl. Bilder, S. 8, 125 unten]. Am Südenende des Hafenbeckens ragte das turmbekrönte Gebäude des

Der Kopf des neuen Rheinaufens mit Malakoffturm und Hafenzollamt; Foto 1898



7



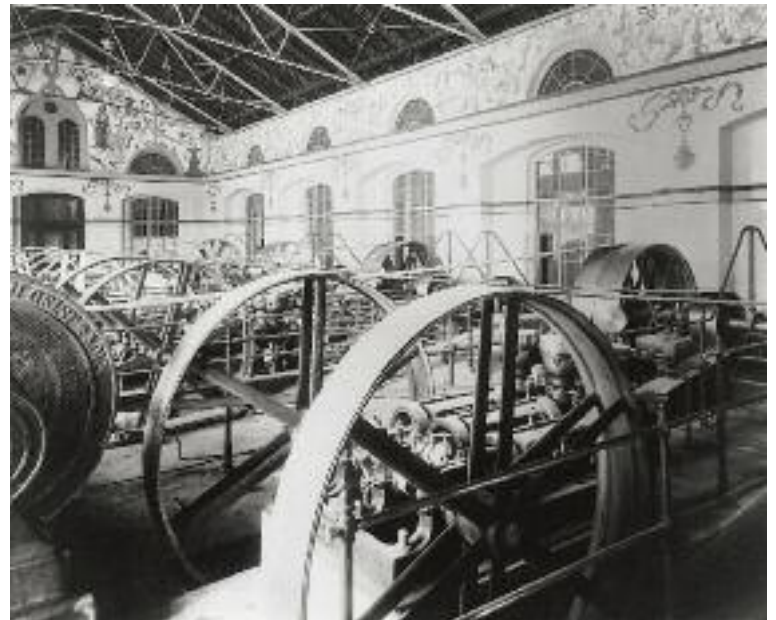
Malakoffturm, Zollamt und Hafeneinfahrt;

Foto J. H. Schoenscheidt, um 1900

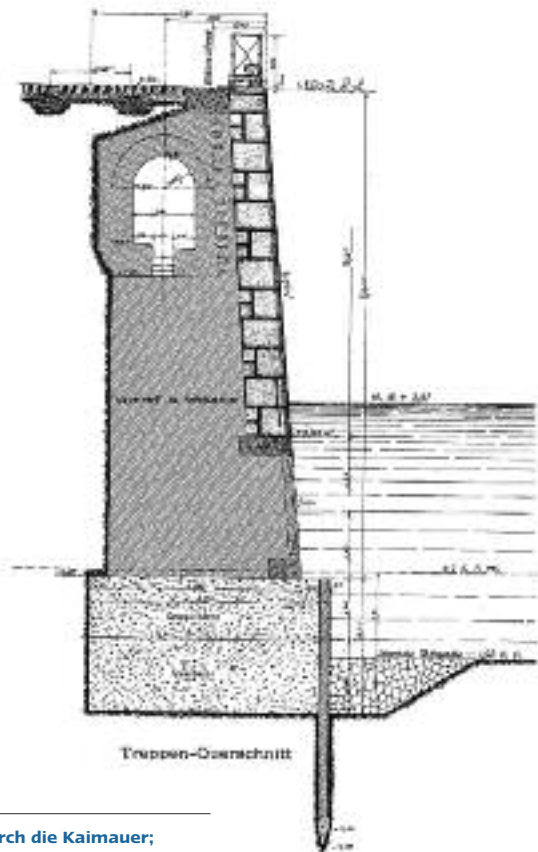


Blick vom Malakoffturm auf den neuen Hafen; Foto R. Dohmen, vor 1898. **Maschinenhalle im Krafthaus;** Foto Th. Schoenscheidt, 1898

städtischen »Hafenamts« empor, dem südlich ein niedriger Lokomotivschuppen mit Satteldach folgte, während im Osten, Richtung Stromkante, das sogenannte »Krafthaus« lag. Dieses diente der Energieversorgung des gesamten Hafens und seiner Bauten. Hier wurde das Druckwasser für die hydraulisch betriebenen Anlagen, unter anderem auch für die 24 fahrbaren Portalkräne mit je 1,8 t Tragkraft aufbereitet. Im Maschinenraum standen die Presspumpen, der Hochbehälter im Turm diente der Sammlung des Presswassers, das den Hebevorrichtungen durch Leitungen zugeführt wurde. Diese lagen in ausgemauerten Tunnelkanälen, die die befestigte Halbinsel durchzogen. Das Innere des Maschinenhauses war mit allegorischen Darstellungen zum Thema Kraft und Elektrizität in Grisaille-Technik ausgeschmückt. Spruchbänder mit Reimversen gaben über Sinn und Zweck des Bauwerks »poetische« Auskunft [vgl. *Krafthaus*, S. 256–263].



Der unter Stadtbaumeister Stübßen durch Adam Sesterhenn [s. u.] restaurierte mittelalterliche Bayenturm schloss im Süden das eigentliche Hafengelände dieses ersten Bauabschnitts ab. Sein nach Westen ausgreifender Stadtmaueranbau wurde historisierend zu einer Tordurchfahrt für die Eisenbahnen umgestaltet. Über einen zierlichen Torbau, eine Freitreppe und einen »Wehgang« in Fachwerk erfolgte der Zugang für Fußgänger von der neuen Rheinuferstraße. Sein Inneres wurde für Museumszwecke ausgebaut [vgl. *Bayenturm*, S. 278–291, Bild S. 5].



Schnitt durch die Kaimauer;
Hafenfestschrift 1898

Die in der Hafenfestschrift von 1898 als »Hochbauten« bezeichneten Bauwerke waren hinsichtlich Funktion und Konstruktion vom städtischen Bauamt unter Hermann Josef Stübben vornehmlich durch den Architekten Hugo Clef entworfen worden. Ausschließlich zur Festlegung ihrer architektonischen Detailgestaltung hatte man 1893 einen Architektenwettbewerb ausgeschrieben. Danach waren »die Fassaden in mittelalterlichen Formen (...) zu entwerfen. Nur solche architektonischen Zuthaten, Auf- und Ausbauten, wie Türme, Erker, Giebel und dergleichen sind zulässig, welche dem inneren Organismus der Gebäude entsprechen. Als Material sind Tuffziegel mit mäßiger Verwendung von Hausteinen anzunehmen. Es wird nicht eine kostspielig reiche, sondern eine sparsam charakteristische Ausbildung der Fassaden und eine harmonische Zusammenwirkung derselben gewünscht« (Deutsche Concurrenzen, 1893). In der Jury saßen in der »Mehrzahl große Kenner der mittelalterlichen Architektur (...) z. B. Hermann Josef Stübben, Friedrich Carl Heimann, Hermann Otto Pflaume und Heinrich Nagelschmidt, die an der Restaurierung solcher Bauten beteiligt waren« (Geis, 1994, S. 38).

Hafenzollamt, Drehbrücke,
Kleines Dienstgebäude und Kopf
der Zollhalle I (Halle 10);

Foto 1898



Aus dem Kreis von 16 Teilnehmern wurden mit dem ersten Preis Bernhard Below, mit dem zweiten Preis Georg Eberlein, mit dem dritten Preis Gustav Herbst ausgezeichnet; Letzterer war schon seit 1890 mit der Hochbauplanung des Hafens befasst. Bernhard Below erhielt den Auftrag für die drei Zollhallen, zu denen das mehrgeschossige »Hauptniederlagsgebäude« [Halle 2 bzw. 11, vgl. Bild S. 10] gehörte, Georg Eberlein den für das »Hauptzollamt« am nördlichen Kopf der Halbinsel [vgl. Bilder S. 7], während Gustav Herbst »die weitere Bearbeitung der übrigen Entwürfe« (Deutsche Concurrenzen, 1893) übertragen wurde. Die Architektur des städtischen Hafenamts sowie des Lokomotivschuppens und des Krafthauses (es handelte sich hier um »Ziegelbauten mit sparsamen Werksteingliederungen«) entwarf Adam Sesterhenn [vgl. Bilder S. 60, 61], der gleichzeitig auch die Restaurierung von Bayenturm und Weckschnapp (im Norden der Stadt bei St. Kunibert gelegen) leitete (das Zitat bei Bauer, 1898 (II), S. 144). Weitere Architektenamen, denen keine der heute bekannten Hochbauten direkt zugeordnet werden können, sind: Edmund Grosse, Stadtbauinspektor Wilhelm Bauer sowie Ludwig und Philipp Mertes. Die Ingenieurarbeiten leiteten Adam Meyer sowie die Herren Krecke, Frahn und Tellmann. Im Kreise der Baufirmen waren die damals bekanntesten Firmen des Hoch-, Tief und Stahlbaus vertreten.



Der erhöhte architektonisch-gestalterische Aufwand rechtfertigte sich nach Aussage der Planer deswegen, »weil es sich beim Kölner Hafen nicht bloß um gewöhnliche Speicher- und Schuppenbauten handelte, weil vielmehr das Antlitz der Stadt umgestaltet werden sollte, weil ein weitgehender Eingriff sich vollzog in die Rheinansicht der Stadt, in das seit dem Mittelalter berühmteste und auch in der Gegenwart bedeutendste Stadtpanorama Deutschlands. Die Vertretung der Stadt bewilligte aus eigenem Antriebe erhöhte Mittel, um dieser Seite der Aufgabe gerecht zu werden (...). Das städtische Hafenamts am oberen und das fiskalische Hauptsteueramt am unteren Hafeneende, ferner die drei mit den Revisionshallen verbundenen Lagerhäuser des Zollhafens wurden monumental gestaltet, nicht im Sinne eines weitgehenden Formenreichtums, sondern aus echten Baustoffen in einfacher, den Kunstformen aus Kölns alter Blütezeit angepaßter Ausbildung. Das Hafenamts erinnert an die romanische, die Lagerhäuser erinnern an die gotische Zeit, das Hauptsteueramt mit Nebengebäude an die frühe Renaissance. Geringere Ansprüche sind an die Gestaltung der minder bedeutenden Nutzbauten, nämlich der Speditionsschuppen und Werfthallen, des Lokomotivschuppens, der Stellwerkhäuschen und des Krafthauses gestellt worden. Es sind dies einfache Ziegelbauten, theils massiv, zum kleineren Theil in Holzfachwerk, zum größten Theil in Eisenfachwerk. Aber auf ein gefälliges Äußeres und auf das Fernhalten des Unschönen wurde doch Werth gelegt. So glaubte die Stadt, es den Schifffahrttreibenden nicht freistellen zu dürfen, ihre Schuppen selbst nach eigenem Geschmack oder Ungeschmack zu errichten, sondern es sind alle Baulichkeiten für städtische Rechnung hergestellt und die

Zollhalle II (Halle 11) von
Nordwesten und **Gewölbehalle**
im Erdgeschoss;
Fotos Th. Schoenscheidt, 1900



Schuppen gegen entsprechende Pacht den Privaten überwiesen. Dadurch macht die neue Hafenanlage einen ungewöhnlichen, einheitlichen und zugleich großartigen, auch architektonisch befriedigenden Eindruck« (Deutsche Bauzeitung, 1898, S. 270).

Nachzutragen bleibt, dass das innere Traggerüst der drei Zollhallen, die hinsichtlich ihrer Fassadengestaltung in Werkstein (Basalt, Tuff- und Sandstein) deutlich dem Gürzenich sowie dem erwähnten, 1900 abgebrochenen Lagerhaus Ahren verpflichtet waren, in Stahlskelettbauweise errichtet wurde, wobei der größere, mittlere Bau, die Halle 2 bzw. 11 mit ihrem massiven zweiten Wölbungskellergeschoss, dem ersten einfachen Stahlstützenkellergeschoss, der »Zollrevisionshalle« im Erdgeschoss (Massivwölbungen über Eisenstützen in der Formensprache romanischer Säulen mit Würfelkapitellen) und den vier Stahlstützenobergeschossen den technisch interessantesten Baukörper darstellte. Die drei Treppenhausrisalite setzten an der lang gestreckten Westfassade zum Hafenbecken kräftige Vertikalakzente; Zinnen, Blendmaßwerk und Eckwarten über reich skulptierten Masken-Konsolen bildeten den kranzartigen Abschluss der lagernden Gebäudequader, die ursprünglich sämtlich flache Dächer besaßen.



Schnitt durch die Hafensinsel und Zollhalle II (Halle 11);
aus R. Wuttke, Die Deutschen Städte, 1904

Der Hafen im 20. Jahrhundert

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg erhielten diese drei Hallenbauten voluminöse Walmdachaufbauten mit Spitzhelmgiebeln in den Achsen der Treppenhaus-Risalite der Westfassade zur Erweiterung ihrer Speicherkapazität. Entwurfsverfasser war der damalige Stadtbaumeister Hans Verbeek (1873 – 1954), der zuvor schon, in den Jahren 1909 – 10 südlich des Bayenturms auf der »Agrippinawerft« einen neuen Speicherbau geschaffen hatte, den der Volksmund später als »Danziger Lagerhaus« oder »Siebengebirge« titulierte. Es handelte sich hier um eines der frühesten Bauwerke in Deutschland, das komplett in Stahlbeton-Skelettbauweise errichtet wurde; die Betonfassaden wurden anschließend verputzt. Mit der reich gegliederte Dachlandschaft (zur Stromseite neun, zur Landseite sieben verschieferne Zwerchhausgiebel, daher der volkstümliche Name) und den eingestellten

Treppentürmen war der Bau stilistisch der Heimatschutzarchitektur zuzurechnen. Es gelang Hans Verbeek, den 170 m langen Riesenbaukörper in das historische Stadtgefüge einzubinden, und zwar unter Verzicht auf jenen stadtkölnischen Historismus, der bei den drei älteren Zollhallen sowie den übrigen Bauten aus den 1890er Jahren noch vorherrschte [vgl. das Zitat von 1898 auf S. 10]. Auf dem Platz vor der Drehbrücke, die ja den wichtigsten Zugang für Fußgänger und nicht-schienegebundene Fahrzeuge vom Stadtgebiet zum Hafenbereich bildete, wurde 1911 das Bildwerk des »Tauziehers« errichtet, das 1908 – 10 von dem 1865 in Köln geborenen, 1914 in Berlin gestorbenen Nikolaus Friedrich aus Muschelkalk geschaffen worden war.

11

Das Hafenbecken von Süden,
die drei Zollhallen mit den Dachaufbauten von H. Verbeek, 1913;
Foto A. Sander, 1938



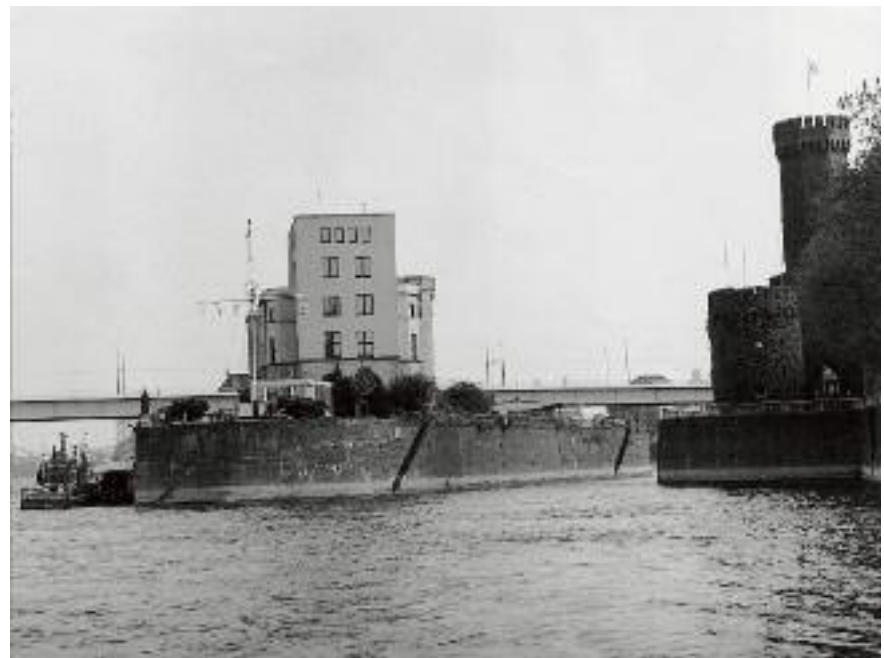
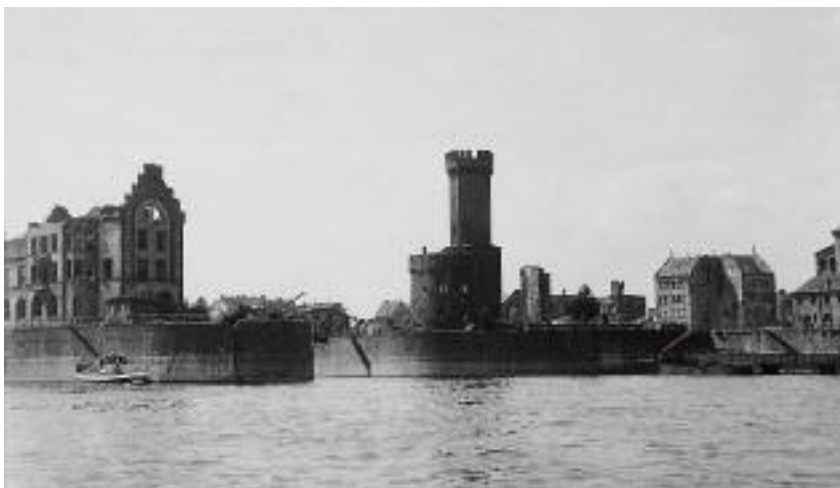


12

obere Reihe: **Das »Siebengebirge« von Südwesten**; Foto um 1910;
und **im Bau von Nordwesten**;
Foto von 1909/10
Mitte: **Das Lagerhaus »Neptun Bremen« auf der Hafensinsel**;
Foto vor 1939



Der »Tauzieher«, geschaffen
1908 - 10 von Nikolaus Friedrich
links: **Ehemalige Zollhalle I**
(Halle 10); Foto 1943/44



oben: **Ehemalige Zollhalle II**
(Halle 11): Rheinseite; Foto
Celia Körber-Leupold, 1989
unten: **Hafenzollamt und**
Malakoffturm; Foto um 1949

oben: **Ehemalige Zollhalle II**
(Halle 11) von Südwesten;
Foto um 1980
unten: **Hafenzollamt und**
Malakoffturm; Foto Celia
Körber-Leupold, 1992



Hafenpanorama von Südosten
(Poller Wiesen); Foto 1980



Rheinuhafen von Südwesten
vor dem Bau der Severinsbrücke;
Foto Paul Sprenger, 1956

Rheinauhafen von Nordosten
mit Severinsbrücke und Schokoladenmuseum; Foto 1993

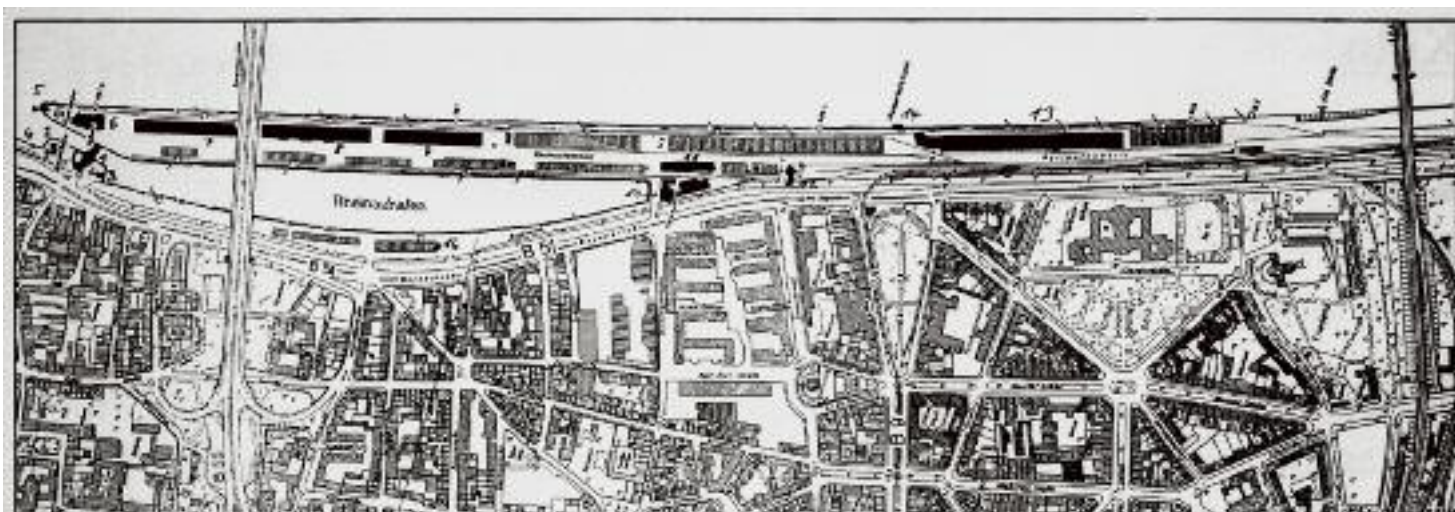


In den 1920er und 1930er Jahren wurden weitere Speicherbauten, hochstrebende Silos und lang gestreckte Lagerhallen errichtet, u. a. das noch heute erhaltene Lagerhaus »Rhenania« auf der Stadtseite des Beckens sowie nördlich des Hafenamts auf der Halbinsel der Beton-Skelettbau mit expressionistischer Doppelturmgestaltung für die »Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun Bremen« (Architekt: Otto Müller-Jena); durch Bomben stark beschädigt, wurde dieser Bau nach dem Zweiten Weltkrieg abgebrochen [vgl. Bild S. 12]. Zwischen 1941 und 1945 waren nahezu alle Hochbauten ebenso wie das gesamte Gelände des Rheinauhafens mehr oder minder beschädigt worden; im Vergleich zum 90-prozentigen Zerstörungsgrad der Kölner Innenstadt blieb jedoch vieles erhalten: Während das städtische Hafenamtsamt samt Lokomotivschuppen und Krafthaus nahezu unversehrt

blieben, brannten die beiden kleineren (»Gürzenich«-)Lagerhallen (1 und 3 bzw. 10 und 12) vollkommen aus. Ihr Inneres wurde beim Wiederaufbau mit neuen Binderkonstruktionen aus Stahlbeton versehen und so wieder nutzbar gemacht. Das mittlere Gebäude erhielt einige Bombenvolltreffer an der nordöstlichen Stromseite. Hier wurde die Bresche mit einfachen baulichen Mitteln in den 1950er Jahren geschlossen [vgl. Bild S. 13 oben links]. Im Innern blieb vor allem die gewölbte »Zollrevisionshalle« mit ihrer romanisierenden Kryptenanmutung erhalten. Alle drei Lagergebäude büßten in den Wiederaufbaujahren die weitgehend erhaltene reiche ornamentale Ausgestaltung ihrer Fassaden besonders im Bereich der Mauerkronen samt den Eckwarten ein; Historistische Schmuckelemente hatten in den ersten Jahrzehnten

**Plan der denkmalgeschützten
Objekte im Rheinauhafen,**

1990



1 Köln, Rheinauhafen, Gesamtplan mit denkmalgeschützten Objekten: 1. Drehbrücke, 2. Malakoffturm, 3. »Tauszieher«, 4. Ufergeländer, 5. Nikolausfigur, 6. Hafen-Zollamt, 7. Lagergebäude 10 (ehemals 1), 8. Lagergebäude 11 (ehemals 2), 9. Lagergebäude 12 (ehemals 3), 10. Städt. Hafenamts (und Lokomotivschuppen), 11. »Krafthaus«, 12. Bayenturm, 13. Lagergebäude Agrippinawerft (»Siebengebirge«), 14. ehem. Rheinbastion, 15. Einfriedungsmauer, (16. Rhenania-Künstler-Haus)

16

nach dem Zweiten Weltkrieg keine Lobby; die Fassaden wurden hier wie auch sonst gnadenlos purifiziert! Erst 1993 tauchten die Masken-Konsolen von Halle 11 wieder auf und wurden im Depot des Stadtkonservators gelagert (vgl. Geis, 1994). Flachdächer bildeten jetzt bei allen historischen Gebäuden den oberen Abschluss. Das ehemalige Hauptzollamt auf der Spitze der Halbinsel hatte im Krieg stärker gelitten; es wurde aufgestockt und ebenfalls mit Flachdächern versehen. Eine nur als »trivial« zu bezeichnende Fassade entstand Richtung Norden, zur Hafenspitze; sie wurde ebenso wie die Fassaden der übrigen Neubauteile helltonig verputzt [vgl. Bilder S. 13, 138]. Die Ruine des sogenannten kleinen Dienstgebäudes Richtung Halle 10 wurde abgerissen.

Während der Malakoffturm und die Drehbrücke sowie die Skulptur des Tausziehers von 1911 erhalten blieben, war der mittelalterliche Bayenturm im Süden sehr stark beschädigt worden; er wurde in den 1950er

Jahren nur bis zum zweiten Obergeschoss provisorisch wiederhergestellt. Erst 1992 war die denkmalgerechte Rekonstruktion des Äußeren (eine Initiative der Stadtkonservatorin Hiltrud Kier) durch das Amt des Stadtkonservators und das städtische Hochbauamt abgeschlossen; die Einrichtung des von Alice Schwarzer gegründeten Feministischen Archivs in seinem neu gestalteten Innern (Architekten: GATERMANN + SCHOSSIG) war 1994 vollendet [vgl. Bayenturm, S. 5].

Die übrigen Hallenbauten und Lagerschuppen waren mit einfachen Mitteln instand gesetzt oder durch anspruchslose Neubauten ersetzt worden. Der Verbeeksche Speicherbau (»Siebengebirge«) blieb nahezu unzerstört; ihm war allerdings schon 1939 ein voluminöses Silogebäude (Nr. 23) im Süden angefügt worden, dem nach dem Zweiten Weltkrieg weitere Anschlussbauten Richtung Südbrücke folgten. Einen gravierenden Eingriff in das ganze Hafensreal bedeutete der Bau der Severinsbrücke in den Jahren 1956–59: Der optische Zusammenhang zwischen der nördlichen und der mittleren der drei ehemaligen Zollhallen (1 und 2 bzw. Halle 10 und 11) ist seither verloren [vgl. Bilder S. 14, 15].

Die Situation am Ende des 20. Jahrhunderts

1975 wurde das Stadtgebiet Kölns im Zuge der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen erheblich erweitert. Das auf dieser neuen Grundlage erarbeitete Hafengesamtkonzept der Stadt zielte auf die komplette Freistellung des Rheinauhafengeländes von der angestammten Hafennutzung bis zum Ende des Jahrhunderts. Alle Verträge sollten bis 1992 bzw. 2002 auslaufen. Der Ratsbeschluss vom 13. Juli 1976 stellte die Konversion des Hafengeländes in eine »Freizeit- und Erholungsanlage« in Aussicht.

Das in den 1970er Jahren vom Stadtkonservator Köln (Amtsleiter bis 1978: Fried Mühlberg; von 1978–90: Hiltrud Kier) in Zusammenarbeit mit dem damaligen Rheinischen Amt für Denkmalpflege (Amtsleiter: Günther Borchers) erstellte Denkmälerverzeichnis wies 15 Einzelbauten und Kleindenkmale als denkmalwert aus. Davon wurden 14 als seinerzeitiger städtischer Besitz am 1. Juli 1980 nach § 3 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) in die Denkmalliste der Stadt Köln eingetragen. Das ehemalige staatliche Hauptzollamtsgebäude auf der Hafenspitze, seit 1949 im Besitz der Bundesrepublik Deutschland, wurde zwar ebenfalls als denkmalwert eingestuft, blieb aber als staatliches Eigentum bis 1992 ohne gesetzlich verankerten Schutz [s. *unter Schokoladenmuseum*, S. 134–139]. Bei allen Überlegungen, die in der Stadtverwaltung seit den 1970er Jahren bezüglich Umwidmung und Umgestaltung angestellt wurden, waren die genannten Denkmalpfleger und -pflegerinnen samt ihren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen beteiligt; von diesen sind vor allem die wissenschaftlichen Referenten Axel Föhl und Georg Mörsch vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege, sowie Wolfram Hagspiel und Henriette Meynen vom Stadtkonservator zu nennen; außerdem Josef Breuer und Martin Hennes aus dem Bereich der praktischen Denkmalpflege des Stadtkonservators.

Nach Gründung der »Häfen Köln GmbH« wurde das Hafengelände 1986 formell aus dem Besitz der Stadt Köln entlassen und dieser Gesellschaft übereignet. Der Eigentumswechsel war für den denkmalrechtlichen Aspekt ohne Belang. Die Denkmalpflege war also bei allen Diskussionen um die geplante Entwidmung, die Umnutzung und Umwandlung des Hafengeländes in eine Freizeit-, Erholungs- und Wohnanlage samt Bauten für »nicht störendes Gewerbe« offiziell zu beteiligen. [*Zur Fortsetzung s. Die Umnutzung des Hafengeländes aus der Sicht der Denkmalpflege*, S. 32–69]. ■

Literaturangaben

- **Bauer, Wilhelm (I): Der Rhein und seine Ufer bei Köln von der französischen Zeit bis zum Beginn der Stadterweiterung (1794 – 1881), in: Stübben, J., 1898 (I), S. 31 – 46**
- **Bauer, Wilhelm (II): Die Bauausführung und die Baukosten, in: Stübben, J., 1898 (I), S. 133 – 148**
- **Die neuen Hafen- und Werftanlagen zu Köln, in: Deutsche Bauzeitung, 23. 1898, S. 269 – 282**
- **Hafenhochbauten in Köln, in: Deutsche Concurrenzen, 1893, Heft 20, S. 1 – 23**
- **Geis, Walter: Eine Chance für das Rheinpanorama, in: Denkmalpflege im Rheinland, 11. 1994, Nr. 1, S. 36 – 40. Wiederabdruck in: Stadts Spuren-Denkmäler in Köln, Bd. 9.II., Köln 1998, S. 38 – 42**
- **Hansen, Joseph: Das Rheinufer bei Köln und seine Bedeutung für die Entwicklung der Stadt bis zum Schlusse der reichsstädtischen Zeit, in: Stübben, J., 1898 (I), S. 3 – 30**
- **Hansmann, Wilfried: Der »Tauzieher« am Kölner Rheinauhafen, in: Denkmalpflege im Rheinland, 6. 1989, Nr. 2, S. 1 – 4**
- **Krings, Ulrich: Der Rheinauhafen in Köln vor einer attraktiven Zukunft?, in: Denkmalpflege im Rheinland, 7. 1990, Nr. 1, S. 1 – 11. Wiederabdruck in: Stadts Spuren-Denkmäler in Köln, Bd. 9.II., Köln 1998, S. 25 – 37**
- **Osteneck, Volker: Bauten von Hans Verbeek, in: Jahrbuch der Rheinischen Denkmalpflege, 30/31, 1985, S. 123 – 146**
- **Precht von Taboritzki, Barbara: Der Kölner Rheinauhafen, Köln/Neuss 1999, S. 13 (Rheinische Kunststätten, Heft 446)**
- **Stübben, Josef (Hg./I): Neue Werft- und Hafenanlagen in Köln. Festschrift zum 14. Mai 1898, Köln 1898 (»Hafenfestschrift«)**
- **Stübben, Josef (II): Die Kölner Werft- und Hafenanlagen, ihre Umgestaltung und Erweiterung seit Beginn der Stadterweiterung, in: Stübben, J., 1898 (I), S. 47 – 70**