Ulrich Krings

Die Umnutzung des Hafengeländes aus der Sicht der Denkmalpflege

In nahezu 20-jähriger Planungs- und Bauzeit ist vor der historischen Rheinfront ein neues »Köln am Wasser« entstanden, das die Denkmalpflege positiv bewertet: Die denkmalgeschützten Bauten und Anlagen wurden erhalten und kreativ umgenutzt, ihr Einfluss auf die Gestaltfindung zahlreicher Neubauten ist ablesbar, nicht zuletzt bei der symbolkräftigen Trias der Kranhäuser.

The new »Cologne on the water« that has arisen along the historic Rhine front in an almost 20-year period of planning and construction has met with the approval of conservationists: the protected buildings and installations have been preserved and creatively re-used, and their influence on the design process of many new buildings is evident, not least in the powerfully symbolic triad of »Crane Buildings«.

1. Das Gesamtgelände

1.1. Die Vorbereitung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs 1992

Die »Vorgeschichte« denkmalpflegerischer Aktivitäten rings um das Areal des Rheinauhafens während des Zeitraums von 1975 bis 1990 wurde gegen Ende des Beitrags von Ulrich Krings [*Die Geschichte des Rheinauhafens, S. 2 – 17*] kurz beleuchtet. In den verwaltungsinternen Verhandlungsrunden, die seit 1989/90 im Vorfeld der Auslobung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs stattfanden, war es das vordringliche Ziel der stadtkölnischen Denkmalpflege, gemeinsam mit den anderen beteiligten Dienststellen ein Konzept zu erarbeiten, das neben der selbstverständlichen städtebaulichen Entwicklungsperspektive zugleich die Bewahrung des Gesamtcharakters des alten Hafengeländes zum Inhalt hatte. Der Stadtkonservator warnte immer wieder davor, lediglich die Schaffung einer reinen Freizeit- und Grünanlage – gleichsam ohne »historisches Gedächtnis« – anzustreben. Dabei galt es, vor allem gegen das Wunschbild einer möglichen Wiederkehr des idyllischen, begrünten »Werthchens« aus dem 19. Jahrhundert bei zeitbedingt »grün« denkenden Politikern und Planern stets erneut offensiv zu argumentieren.

Schmerzhaftes Desiderat war lange Zeit eine umfassende Inventarisation besonders der technischen »Innenwelten« der steinernen Gebäude, ebenso eine Bestandsaufnahme und nachfolgende Unterschutzstellung der 1990 noch vorhandenen Kräne, Spills, Gleisanlagen etc. Die Eintragung der 15 Einzelbauten und Kleindenkmale in die Denkmalliste der Stadt Köln am 1. Juli 1980 hatte einseitig das kunsthistorisch definierte architektonische Erscheinungsbild der Hochbauten berücksichtigt. Erst zu einem sehr späten Zeitpunkt, nämlich ab 2001, konnte Walter Buschmann vom damaligen Rheinischen Amt für Denkmalpflege (RhAD, heute LVR-Amt für Denkmalpflege) eine umfassende Inventarisation der damals noch vorhandenen techni-

schen Infrastruktur durchführen, die dann allerdings nur noch sehr bedingt Berücksichtigung finden konnte [*s. u.*]. Das denkmalrechtliche Verfahren zur Eintragung der Gruppe der beweglichen Kräne, die im Laufe der 1990er Jahre auf lediglich fünf Exemplare geschrumpft war, kam erst sehr spät, und zwar am 22. August 2000 mit der einvernehmlich durchgeführten Eintragung in die Denkmalliste der Stadt Köln, zum Abschluss [*vgl. Historische Kräne, S. 124 – 133*].

Im vorläufigen Entwurf des Dezernats für Hochbau und Stadterneuerung (Beigeordneter: Gerhard Lohmann) zu den Wettbewerbsunterlagen, der um die Jahreswende 1989/90 vorlag, war Folgendes zu lesen: »Entsprechend den Vorgaben der Stadtentwicklungsplanung ist vorrangige Planungsaufgabe die Schaffung
– großzügiger Grün- und Freiflächen für Kultur, Freizeit und Erholung,
– von Gebäuden durch Umnutzung des Baubestandes und durch Neubauten für Zwecke der Kultur, des Wohnens und des verträglichen Dienstleistungsgewerbes.

Die nicht denkmalwerte Bausubstanz kann (...) abgebrochen werden. Als Bindeglied zwischen Strom und steinerner Stadt sowie dem Rheingarten im Norden und der Uferlandschaft im Süden soll – unter Verflechtung mit dem vorhandenen Grün – ein anspruchsvoller urbaner Raum geschaffen werden (...). Die denkmalwerten Gebäude mit einer Bruttogeschoßfläche von insgesamt ca. 56.500 qm sind zu erhalten. Zusätzlich können neue Gebäude mit einer Bruttogesamtfläche von maximal 45.000 qm geplant werden.

Für die vorhandenen Grundstücks-/Wasserflächen und Gebäude stehen bisher die folgenden Nutzungen fest: 1. Lagerhalle 10 (bzw. 1) und die gesamte westlich und südlich gelegene Fläche bis zur Severinsbrücke: Deutsches Sportmuseum. Die Freifläche bis zur Nordspitze muß freigehalten werden. 2. Bayenturm: Feministisches Archiv (nach stilkonformem Wiederaufbau, U. K.). 3. Das Hafenbecken soll zum Sporthafen ausgebaut werden (...). In diesem Zusammenhang sind großzügige Zugänge zum Wasser zu schaffen und Räumlichkeiten für Sporthafen-Versorgungsbetriebe, für Vereine und für ein Restaurant vorzusehen. Neben diesen standortgebundenen Nutzungen ist insbesondere auf der Westseite des Hafenbeckens Wohnnutzung denkbar.

Es ist den Wettbewerbsteilnehmern freigestellt, die im Sporthafen-Bereich stehende, derzeit von freien Künstlern genutzte (nicht denkmalgeschützte, U. K.) Lagerhalle 2 (›Rhenania-Haus‹) zu erhalten, auszugestalten oder abzureißen. Bei Abriß oder Umnutzungsvorschlägen sind für die Künstler entsprechende Nutzflächen (ca. 3000 qm) an anderer Stelle vorzusehen.

Weitere Nutzungsvorhaben bestehen nicht. Jedoch ist z. B. für die Lagerhallen 11 und 12 eine Nutzung als Verkehrsmuseum denkbar (damals galt es, die herrenlos gewordene KHD-Motoren-Sammlung an geeigneter Stelle unterzubringen, *s. 2.3.2. Halle 11, S. 54 – 57, 2.3.3. Halle 12, S. 58 f.*). Weitere Nutzungswünsche betreffen ein internationales Kulturzentrum, eine offene Jazz-Haus-Schule (als Ersatz für das jetzt anderweitig genutzte Erdgeschoss des Bayenturms, U. K.), ein Theater-Haus mit Schauspielschule und Ausstellungsräumen für die theaterwissenschaftliche Sammlung, ein Literaturhaus, ein Künstlerhaus mit Ateliers.« Es folgten dann Hinweise auf Sanierungsvorstellungen für die dem Hafengelände benachbarten Teile der Alt- wie der Neustadt (Georgs- und Severinsviertel) sowie die folgenden Gestaltungsvorgaben: »Die Grün- und Freiflächen sollen, soweit nicht funktionsgebunden, möglichst naturnah und standortgebunden gestaltet werden, wobei im Südbereich die beispielhafte Ausbildung einer Uferlandschaft erwartet wird. Unter denkmalpflegerischen Aspekten soll die Hafennutzung als Reminiszenz erhalten bleiben. Die Neubebauung soll sich dem Maßstab der Umgebungsbebauung einfügen. Die schützenswerten Sichtbeziehungen sind zu berücksichtigen.«

Die städtische Denkmalpflege war mit diesem Text nur sehr bedingt zufrieden. Ulrich Krings fasste damals seine Meinung in »Denkmalpflege im Rheinland«, (1990, S. 11), wie folgt zusammen: »Nur unter Wahrung der denkmalgeschützten Einzelbauwerke, nur bei ihrer sinnvollen Umnutzung und behutsamen Restaurierung, nur bei Respektierung des Gesamtcharakters des Hafengeländes und nur bei einer adäquaten Umgestaltung und Erweiterung kann hier die genannte urbane Zone mit ihren vielfältigen Aktivitäten entstehen, die einerseits, wie gewünscht, den Wohn-, Erlebnis-, Freizeit- sowie ganz allgemein den kulturellen Wert der Kölner Innenstadt um ein wesentliches Element zu bereichern imstande sein wird, andererseits aber auch mehr als nur ›Reminiszenzen‹ der 100jährigen originären Nutzung des Areals bewahren kann.«

1.2. Der städtebauliche Ideenwettbewerb 1992

Im Juni 1991 legte die Verwaltung den endgültigen Auslobungstext in Form einer gebundenen Broschüre mit Fotobeilagen und Plänen vor. Federführend war im Rahmen des Dezernats für Wirtschaft und Stadtentwicklung (Beigeordneter: Klaus Otto Fruhner) wie bisher die »Projektgruppe Altstadt-Dom/Rhein-Rheinauhafen« (Amtsleiter: Ludwig Rühle). Die Ausgabe der Unterlagen erfolgte am 16. September 1991; das Kolloquium fand am 8. November 1991 statt; für die Abgabe der Arbeiten war der 21. Januar 1992, für die Abgabe des Modells der 4. Februar 1992 festgesetzt. Das Preisgericht tagte vom 2. bis zum 4. April 1992. Eingeladen waren Architekten bzw. Büros mit Sitz in Deutschland, zugeladen wurden die folgenden vier ausländischen Architekturbüros: Martorell, Bohigas, Mackay/Barcelona; Moore, Ruble, Yudell & Partner/Santa Monica, Calif.; B. Tschumi, New York; Zaha M. Hadid, London.

Die Ziele wurden auf den Seiten 10–16 unter Bezugnahme auf den Ratsbeschluss vom 13. Juli 1976 definiert. Gegenüber den oben zitierten Aussagen des Vorjahrs hatten sich keine gravierenden Änderungen ergeben. Die Hinweise auf ein im Vorfeld erwogenes Verkehrsmuseum in den Hallen 11 und 12 tauchten jetzt nicht mehr auf; allgemein wurde nur noch von »Flächen für Ausstellungen jeder Art« gesprochen. Festgelegt war mittlerweile allerdings die neue Nutzung für das Gebäude des ehemalige Zollamts; hier galt jetzt: »Schokoladenmuseum, private Trägerschaft« (S. 13); der Umbau hatte bereits begonnen [*s. Schokoladenmuseum, S. 134–139*]. Die »Gestaltungsvorgaben« (S. 14 f.) hatten sich ebenfalls kaum geändert. Unter dem Stichwort »Entwicklungsziele« (ab S. 11) war jetzt u. a. aufgeführt: »Die Umwidmung des Rheinauhafens soll auch zum Anlaß genommen werden, über die Neugestaltung der Rheinuferbebauung des Severinsviertels nördlich des Sanierungsgebietes sowie über die bauliche Fassung der westlichen Brückenrampe der Severinsbrücke nachzudenken (...)« (S. 13). Als »Anlage 9« waren die exakt vermaßten Grundrisse der denkmalgeschützten Bauwerke beigefügt. Als »Anlage 10« erschien die »Denkmalpflegerische Stellungnahme« des damaligen Stadtkonservators Ulrich Krings, die mit dem Rheinischen Amt für Denkmalpflege abgestimmt worden war. Unter Bezugnahme auf die Ziffern des beigefügten Denkmallageplans war hier aufgeführt:

»1. Das Gesamtgelände sollte wesentliche Gestaltungsmerkmale und die Atmosphäre der einstigen Hafenbenutzung bewahren und nicht zu einer beliebigen Freizeit- und Parklandschaft umfunktioniert werden. D. h.: Die Kaimauern, die noch erhaltenen Kranbahnen und Kräne sind zu bewahren. Im unmittelbaren Bereich der genannten Baudenkmäler ist die ursprüngliche Pflasterung zu erhalten. Die Gleisanlagen sollten besonders im Bereich der Kräne und der Lagerhallen für die Aufstellung wie für die mögliche Bewegung der dem geplanten Verkehrsmuseum (Objekt 9) zugeordneten historischen Eisenbahnobjekte beibehalten werden. Unter Umständen ist auch eine Gleisverbindung als generelle Erschließung des Geländes vorzusehen. Der Bayenturm (Nr. 14), dessen Wiederaufbau beschlossen ist, sollte in einen sinnvollen funktionalen und gestalterischen Bezug zum Hafengelände gebracht werden. Hier ist ein entsprechendes Umfeld zu gestalten.

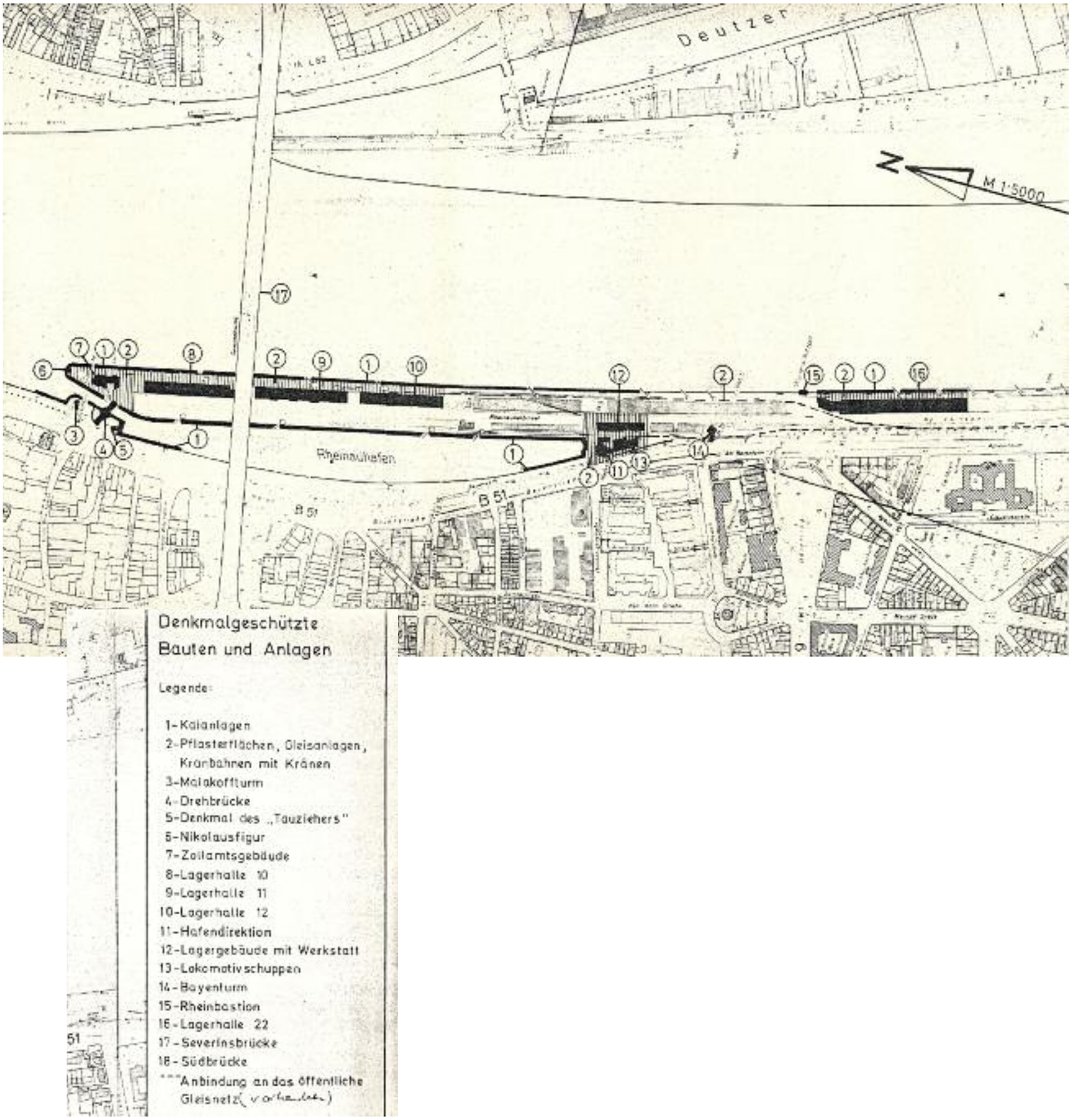
2. Der heutige Bestand der genannten Baudenkmäler ist hinsichtlich ihrer Kubatur, ihres überlieferten Aussehens (Fassaden) und des erhaltenen historischen Innenausbaus unbedingt zu wahren (s. u.). Die Drehbrücke ist funktionsfähig zu erhalten (Maschinerie im Malakoffturm).

3. Bei den Gebäuden Nr. 7, 8, 9 und 10 gibt es kriegsbedingte Reduzierungen vor allem hinsichtlich des originalen Bestands an Bauzier. Das Objekt 9 (Lagergebäude 11) hat eine großenteils neue, schlichte Ostfassade zum Rhein erhalten. Bei Objekt Nr. 7 (Zollamt) ist zudem die ursprüngliche, bei den Objekten 8, 9 und 10 die aus der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts stammende Dachlandschaft verloren. Der Nachkriegs-Innenausbau der Objekte 8 und 10 ist nicht denkmalwert. Den Wettbewerbsteilnehmern sind hinsichtlich dieser genannten Gebäude folgende Alternativlösungen freigestellt:

3.1. Die historische Gestalt wird auf dem Wege einer exakten Rekonstruktion wiederhergestellt.

3.2. Der vorhandene Zustand wird in seinem historisch überlieferten Umfang erhalten, lediglich schadhafte Partien werden stilkonform restauriert. Neue, funktionsbedingte Bauelemente werden in zeitgenössischer Konstruktion und Formensprache hinzugefügt und somit kenntlich gemacht.

Lageplan der Denkmalbauten und -anlagen, 1991



3.3. Die historische Bauzier der Objekte 8, 9, 10 wird auf dem Wege einer exakten Rekonstruktion wieder hergestellt, neue, funktionsbedingte Innenausbauten führen jedoch zu neuen Dachkonstruktionen. Diese sowie evtl. notwendig werdende Anbauten werden in zeitgenössischer Formensprache ausgeführt.

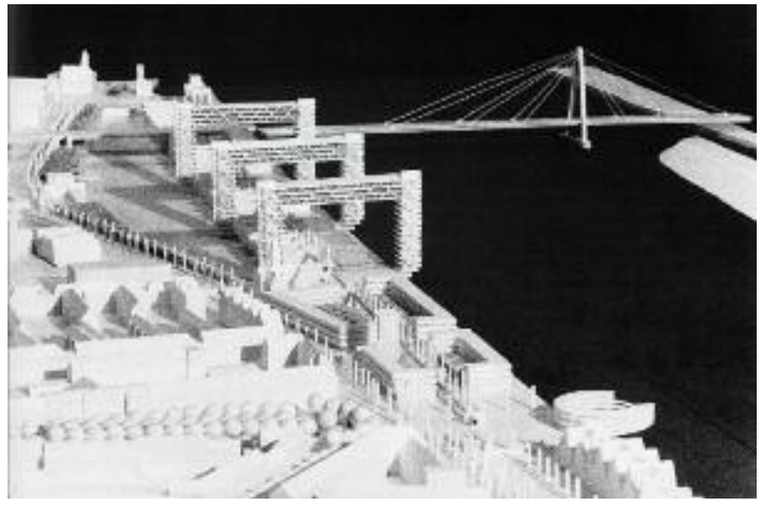
3.4. Da die genannte Gebäudegruppe ursprünglich eine in sich symmetrische Anlage darstellt, müssen die gewählten Alternativen dann bei allen drei Gebäuden in einer entsprechenden einheitlichen Form durchgeführt werden.

4. Bei allen übrigen Objekten (11, 12, 13, 15, 16) sind die Dachlandschaft, die Fassaden und die wesentlichen Elemente der inneren Strukturen zu erhalten.«

Das Ergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs wurde 1992 in einer offiziellen Publikation der Stadt Köln (dieselbe Herausgeberschaft wie beim Auslobungstext; Projektleiter: Detlef Fritz; Redaktion: Günther B. Sellen) dokumentiert. Das Projekt Rheinauhafen firmierte jetzt unter dem Logo: »neue city am strom«.

Nach dieser Quelle waren 112 Arbeiten eingereicht worden; das Preisgericht hatte unter Vorsitz von Günter Behnisch, Stuttgart, in der Halle 10 getagt. Die Jury bestand aus Fach- und Sachpreisrichtern; die Denkmalpfleger, Stadtkonservator Ulrich Krings und sein Stellvertreter, Hans-Werner Zawisla (zuvor in der Funktion des Vorprüfers), hatten »Beraterstatus mit Rederecht«. Beide betreuten auch in den nachfolgenden Jahren den Planungs- und Realisierungsprozess (Hans-Werner Zawisla vor allem jeweils »im Detail«), und zwar stets in enger Abstimmung mit Thomas Goege vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege, was unterschiedliche Standpunkte zu verschiedenen Aspekten natürlich nicht ausschloss [*s. u.*]. Nach dem Ausscheiden von Ulrich Krings aus dem Dienst Ende April 2005 übernahm im August 2006 Stadtkonservatorin Renate Kaymer als neue Amtsleiterin die Verantwortung für die denkmalpflegerische Betreuung.

Wettbewerb 1992: Aus der ersten Preisgruppe: Entwurf Hadi Teherani (BRT)



Das Preisgericht nahm 1992 folgende Bewertungen vor:

1. Preisgruppe: Hadi Teherani/Hamburg; Alfons Linster/Trier
2. Preisgruppe: kister scheithauer gross/Köln; Pysall-Stahrenberg und Partner/Braunschweig
3. Preisgruppe: Orawiec und Stadler/Aachen; Gottfried und Paul Böhm/Köln

1. Ankauf: Zaha M. Hadid/London
2. Ankauf: Walter A. Noebel/Berlin
3. Ankauf: Stüben und Breuer/Frankfurt
4. Ankauf: Bodo Marciniak/Köln

Die Rangliste der übrigen Beteiligten ist der angegebenen Literatur zu entnehmen. Eine Charakteristik des Wettbewerbsergebnisses inklusive der ambivalenten Entscheidung des Preisgerichts aus der Sicht eines Architekten bringt Walter von Lom [*vgl. Der Rheinauhafen in Köln – Städtebauliche Idee, Planung und Qualitätssicherung der Umsetzung, S. 70–81*]. Die meisten der ausgezeichneten Architekturbüros hatten sich in Bezug auf die denkmalgeschützten Bauten an die Vorgaben gehalten; es gab die unterschiedlichsten Vorschläge für den Umgang mit der Altsubstanz der vordergründig wenig spektakulären Hallenbauten 10, 11 und 12, die man als »brav, frech, respektlos«, doch zumeist auch als »kreativ« bezeichnen könnte. Die integral erhaltenen übrigen Denkmalbauten wurden in der Regel respektvoll, jedoch nicht immer sonderlich inspiriert, in die unterschiedlichen Vorschläge zur Neustrukturierung des Gesamtgeländes integriert.

Wettbewerb 1992: Aus der zweiten Preisgruppe: **Entwurf kister scheithauer gross** (KSG)

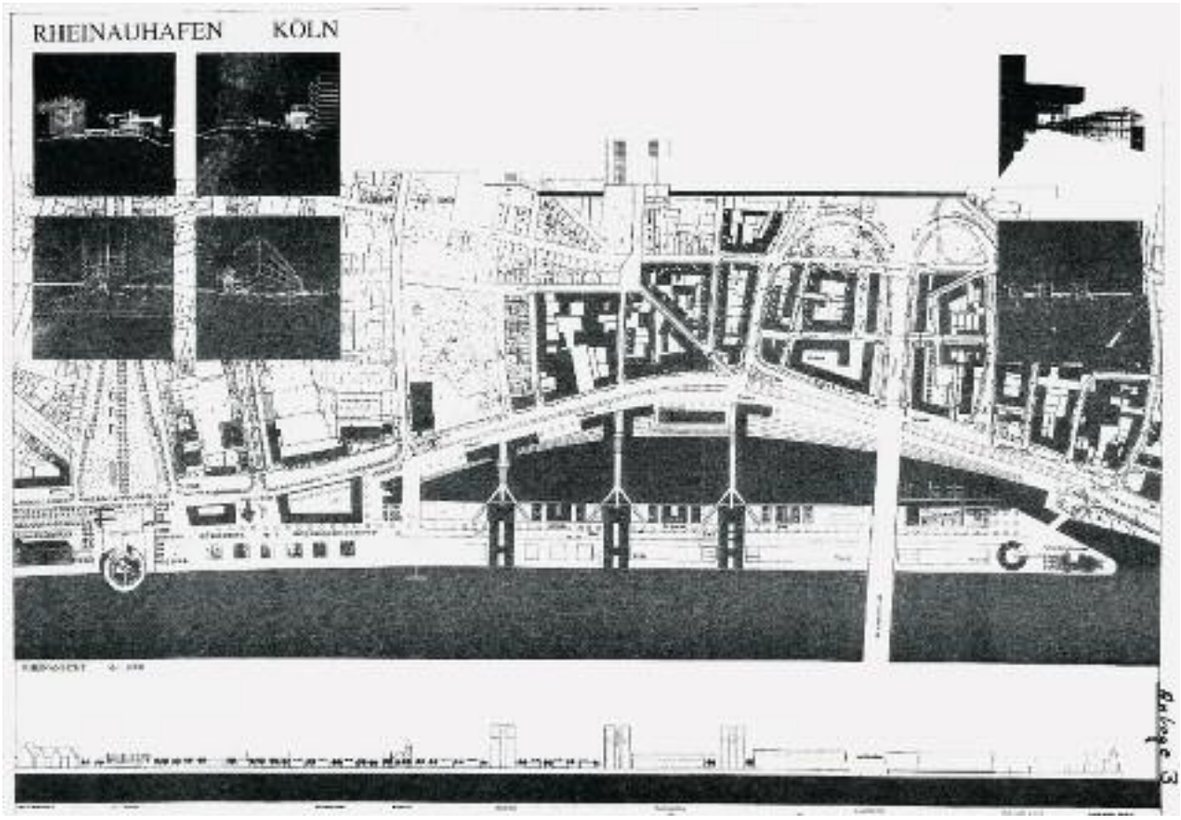
Wettbewerb 1992: Aus der zweiten Preisgruppe: **Pysall-Stahrenberg und Partner**

Die beiden städtischen Denkmalpfleger lagen in ihren Urteilen zu einzelnen Entwürfen häufig nicht allzu weit entfernt von der Mehrheit der fachlich kompetenten Mitglieder der Jury; das kann besonders hinsichtlich derjenigen Projektverfasser gesagt werden, die in das zu bearbeitende lang gestreckte und eher gleichförmig angelegte Hafengelände architektonische Groß- bzw. Hauptstrukturen eingefügt hatten, mit denen Bezug genommen werden sollte auf den spezifischen Genius loci des Areals. Die große Tradition der »sprechenden Architektur«, der »architecture parlante«, wurde hier aufgegriffen; es wurden Baukörper entwickelt, in denen Kräne, Werftanlagen, sonstige Industriebauten, aber beispielsweise auch Schiffe, zitiert wurden. In der ersten Preisgruppe war es Hadi Teherani, der drei großmaßstäbliche, damals sogenannte »Brückenhäuser« vorgeschlagen hatte, inspiriert von hafenspezifischen »Portalkränen«. Diese sollten sich in der Folge zu den ab 2000 auch baulich realisierten drei »Kranhäusern« weiter entwickeln. Alfons Linster hatte den stadtseitigen Kai des Hafenbeckens mit zungenartig vorspringenden, an Lastenkräne erinnernden Baukörpern besetzt, die allerdings im Maßstab der vorherrschenden Bauhöhe des Altbestands verpflichtet waren. In der zweiten Preisgruppe waren es kister scheithauer gross, die eine lang gestreckte Fachwerkbinderstruktur, ebenfalls in einem großen Maßstab, vorschlugen, die deutlich an Werftanlagen orientiert war. Hier sollten verschiedene Baukörper differierender Funktionen gleichsam schwebend, ohne Berührung des Bodens, »eingehängt« werden können. Erinnerungen an Industrienlagen oder an Schiffstypen spielten ebenfalls eine Rolle in den Beiträgen von Pysall-Stahrenberg, den Böhms, von Zaha M. Hadid, Stüben und Breuer, Böttger & Partner, Mronz und Kottmair sowie Walter von Lom.

Andreas Rossmann führte in seinem Beitrag »Bauen vor Flußlandschaft« (Deutsche Bauzeitung, 1992, S. 138 – 140) nach der Beschreibung der wichtigsten Aspekte der Arbeiten der Erstplatzierten (besonders Teherani, Linster und Kister) Folgendes aus: »Die experimentierfreudige Lösung, welche die Insel im Erdgeschoss frei (und trocken!) hält, wird von Stadtkonservator Ulrich Krings favorisiert. Denn sie bringt das Kunststück fertig, die Denkmäler zu bewahren und das Neue im technischen Charakter und der Formensprache des Vorhandenen einzugliedern.«

1.3. Die Projektentwicklung von 1992 bis 1998

Am 11. Mai 1992 wurde unter Federführung von Detlef Fritz eine sogenannte »Große Projektgruppe Rheinauhafen« ins Leben gerufen, in der qualifizierte Mitarbeiter der Verwaltung die städtebaulichen und technischen Aspekte der weiteren Planung, besonders auch unter dem Aspekt der Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse, erörtern sollten. Ende Mai war der Entwurf einer entsprechenden Ratsvorlage zur Beauftragung der vom Preisgericht ausgewählten Architekturbüros zur Überarbeitung ihrer Pläne fertig, verbunden mit detaillierten

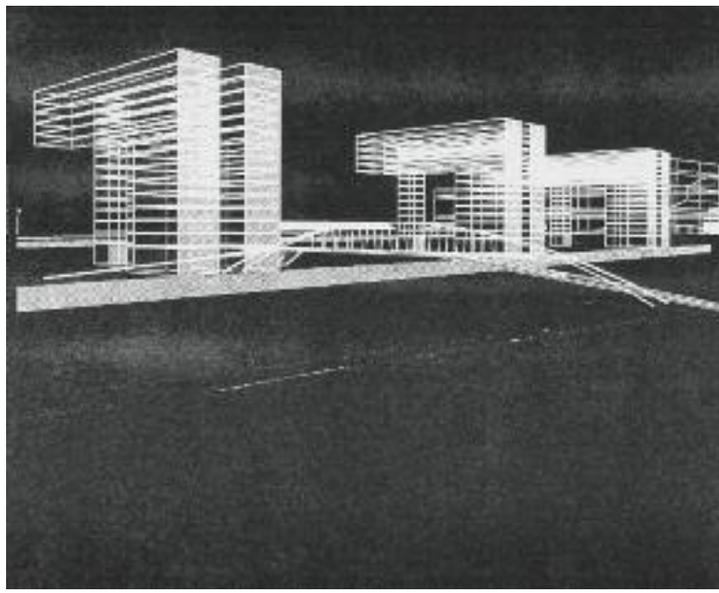


Workshop 1993: Gemeinschaftsprojekt von Teherani, Linster, Bauturm Köln; Grundriss

Beurteilungen der Entwürfe der sechs erstplatzierten Architekturbüros. Die Denkmalpflege hatte hier ihre Bedenken gegen einzelne Aspekte bezüglich des Umgangs mit den Denkmalbauten (u. a. die inakzeptablen Vorstellungen Teheranis zum Hafenamt und seinen südlichen Annexen, *s. u.*) mit Erfolg einbringen können. In den Herbstmonaten 1992 wanderte die Vorlage durch die Ratsgremien, allerdings ohne in einen Ratsbeschluss zu münden. Vielmehr wurde in den ersten Monaten des Jahres 1993 von der »Großen Projektgruppe« ein »Städtebauliches Gesamtkonzept Rheinauhafen« entwickelt, dessen Text in eine neue Beschlussvorlage münden sollte. In der Präambel wurde auf einen Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 21. Januar 1993 Bezug genommen und Folgendes ausgeführt: »(...) die zugrundeliegende städtebauliche Idee ist weitgehend aus dem Entwurf der Architekten Kister und Scheithauer, Köln, entwickelt worden. Eine Beratung durch die Architekten bei der weiteren Realisierung wird vorgeschlagen. (...) Um dem vom Rat formulierten Anspruch einer ausreichenden Durchgrünung des Hafengeländes gerecht zu werden, sollte in Abstimmung mit der Denkmalpflege die Flächenversiegelung bei der verkehrlichen Erschließung und der Gestaltung der Grün- und Freiflächen minimiert werden.«

Auf Anregung der zuständigen Ratsausschüsse hatten zudem die beiden Preisträger der ersten Gruppe, Teherani und Linster, gemeinsam mit den Kölner »Bauturm«-Büros, Erich Schneider-Wessling und Busmann & Haberer, unter Moderation des Psychologen Gerd Abbing, Mitglied der Ratsfraktion »Die Grünen«, eine »Workshop-Gemeinschaft« gebildet. Der abschließende »Workshopbericht« lag am 18. Mai 1993 dem Stadtentwicklungsausschuss als Alternative zum oben vorgestellten Verwaltungskonzept vor. Aus der Kombination (d. h. der »Verschmelzung«) der Zungenbauten Linsters auf dem Westkai mit den »Brückenbauten« Teheranis auf der Halbinsel (im Text taucht der architekturhistorische Begriff »Wolkenbügel« auf) war jetzt die Trias der später so benannten »Kranhäuser«, die über Brückenstege mit dem Westkai des Hafenbeckens sowie den Straßen des Severinsviertels verbunden werden sollten, in einem kreativen Prozess entstanden. Die aktuelle Bezeichnung für die drei markanten Hochbauten mit insgesamt jeweils 16 Geschossen, davon fünfgeschossige Auskragungen, war zu diesem Zeitpunkt noch mehrheitlich »Kopfgebäude«; diese besaßen aus Sicht der Projektverfasser »bei geringer Basisfläche die Form von überdimensionierten Kränen«. Die Verwaltung hatte in ihrem Gutachten besonders diese Großbauten aus verschiedenen Gründen eher negativ beurteilt. Vor der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24. Juni 1993 setzten sich vor allem »Die Grünen« im Kölner Rat für diesen »Workshopentwurf«

Workshop 1993: Gemeinschaftsprojekt von Teherani, Linster, Bauturm Köln; Schaubild von Südwesten



ihres Fraktionsmitglieds Abbing ein; weiterhin forderten sie ein eindeutiges Votum für den Erhalt aller Denkmalbauten, besonders auch von Krafthaus und Lokschuppen südlich des Hafenamts, was von Teherani aktuell infrage gestellt worden war.

Der Gestaltungsbeirat unter seinem damaligen Vorsitzenden Walter von Lom machte am 28. Juni 1993 der Verwaltung den Vorschlag, unter den sechs ersten Preisträgern einen neuen, nunmehr beschränkten Wettbewerb auszuloben, um »Alternativkonzepte« zu erhalten und um »das Spektrum städtebaulich visionärer Alternativen« zu überprüfen. Eingefordert wurden auch eindeutige Stellungnahmen und Empfehlungen der Verwaltung zur Umsetzung. Für alle Einzelprojekte sollten dann jeweils »beschränkte oder offene Wettbewerbe oder Gutachterverfahren« veranstaltet werden, »um jedes Projekt einer optimierten Gestaltung innerhalb der Rahmenvorgaben zuzuführen«. Folgende Charakterisierungen des bisher Erreichten wurden – stichwortartig – formuliert:

»– Stadtkante im Bereich der Uferstraße; Halbinsel als vorgelagerte Sondersituation vor der Stadt.

– Grundlage: lineare einfache Struktur vorgegeben durch die historischen Bauten, ergänzt und alternierend überstülpt (keine Querbauten als akzentuierende Riegel).

– Erlebbare Mittelachse.

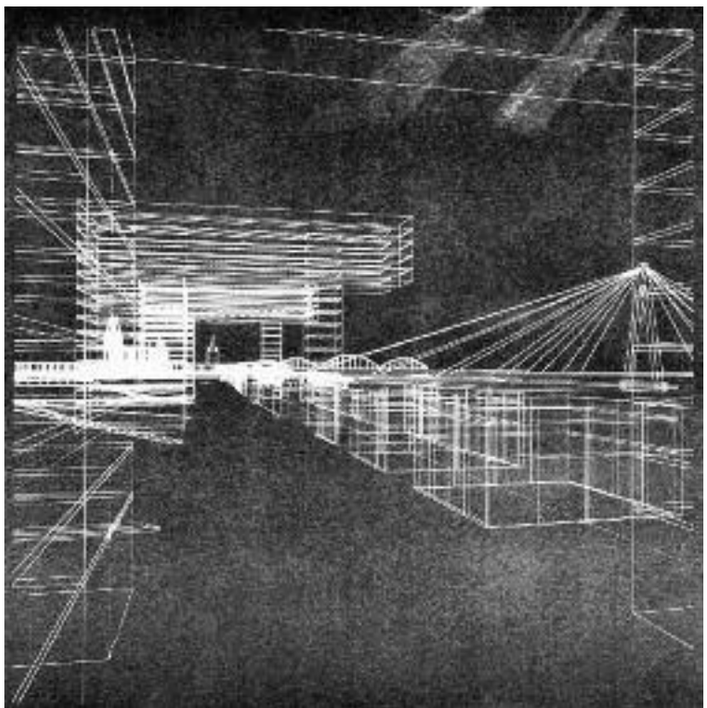
– Inhalte: vorderer Bereich Kultur (Museen, Theater); Mittelteil Mischgebiet; Bereich Ubierring Wohnen; Bereich Siebengebirge Hotel und Zusatznutzungen (tertiäre Nutzungen); Bereich Hindenburgpark Anschluß Rheinpark; Bereich Südbrücke zusätzlich Schwimmbad; Freizeit/Park.

– Verbindendes Element Park und Außengestaltung, die sich aber am »Hafen« orientiert, also versteinert Technik + Grün (nicht vergleichbar dem Rheinpark zwischen Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke)«.

Am 11. Oktober 1993 präzisierte der Gestaltungsbeirat seine Vorstellungen wie folgt: »Es ist unumgänglich, daß vor der scheibchenweisen Vermarktung (...) eine städtebauliche Grundkonzeption verabschiedet werden muß, in die langfristig alle Teilprojekte eingebunden werden können. (...) Dieser Findungsprozeß sollte unter Anlegung höchster Qualitätsmaßstäbe, die diesem einmaligen städtebaulichen Ort entsprechen, abgeschlossen werden.« Die übrigen Aussagen bekräftigten noch einmal im Wesentlichen die im Juni 1993 aufgestellten Forderungen.

In den folgenden Jahren blieb es auf dem Gesamtgelände in puncto Neubauaktivitäten erst einmal ruhig. Nur die »Sonderentwicklung« des Schokoladenmuseums auf der Inselspitze [*s. Schokoladenmuseum, S. 134 – 139*], sodann die Einrichtung des Deutschen Sport- und Olympiamuseums in der Halle 10 [*s. u. und Deutsches Sport- und Olympiamuseum, S. 140 – 145*] wurden weiter

Workshop 1993: Gemeinschaftsprojekt von Teherani, Linster, Bauturm Köln; Schaubild von Süden



betrieben und 1993 bzw. 1999 zu Ende gebracht. Es gab Umbau- und Restaurierungsaktivitäten im Bereich von Hafenamt, Krafthaus und Lokschuppen [*s. u. und Hafenamt und Lokschuppen, S. 244–255, Krafthaus, S. 256–263*]; das Projekt Bayenturm/Feministisches Archiv wurde 1992 bzw. 1994 vollendet [*s. Bayenturm, S. 278–291*].

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und die Stadt Köln beschäftigten sich in den 1990er Jahren intensiv mit Fragen der Verkehrsführung, der Zuwegung, des Bedarfs an Parkierungsflächen sowie den drängenden Problemen des Hochwasserschutzes; Letzterer war durch zwei spektakuläre Hochwasserperioden allen Beteiligten nachhaltig ins Bewusstsein getreten. Für sämtliche Gebäude auf der Halbinsel galt es ab jetzt besondere Schutzmaßnahmen zu entwickeln. Das sollte gravierende Folgen für die Ausbildung der Keller- und sonstigen Fundamentbereiche bei Neubauten oder für die bestehenden Sockelzonen bei den Denkmalbauten haben. Besonders betroffen waren das sowieso schon umstrittene Projekt der Parkierungsgarage, außerdem die Gestaltung der Freiflächen zwischen den alten und neuen Gebäuden; die Denkmalpflege war ob dieser Perspektiven natürlich »not amused« [*s. u.*].

Am 10. Dezember 1996 beauftragte der Rat die Verwaltung, »(...) Vertragsverhandlungen mit der (...) HGK aufzunehmen mit dem Ziel,
– zwischen Stadt und HGK einen städtebaulichen Vertrag auszuhandeln, mit dem die HGK zur Erstellung eines durch den Rat zu beschließenden städtebaulichen Gesamtkonzeptes für den Rheinauhafen verpflichtet wird sowie
– einen oder mehrere Vorhaben- und Erschließungspläne zwischen Stadt und HGK einzuleiten, durch die das notwendige Planungsrecht für dieses Städtebauprojekt geschaffen wird.«

Der damalige Planungsstand wurde Anfang 1998 rückblickend wie folgt charakterisiert: »Die HGK hatte seinerzeit das vorliegende, aus einem der beiden 1. Preise des städtebaulichen Ideenwettbewerbs hervorgegangene städtebauliche Konzept unter Beteiligung einer der Preisträger (Bothe, Richter, Teherani) weiterentwickelt. Dieses Konzept sieht eine Umnutzung des Bestandes und eine Neubebauung im Umfang von insgesamt ca. 210.000 qm Bruttogeschoßfläche vor.«

In dem zitierten Schriftstück folgte dann die Darstellung des zu diesem Zeitpunkt gültigen Konzepts für die Bebauung und Nutzung der drei Hauptbereiche: 1. Rheinauhalbinsel (ohne Spitze, d. h. Schokoladenmuseum) mit den drei Lagerhallen und den drei geplanten »Wolkenbügeln«, insgesamt mit wenig verdichteter Bebauung, 2. der Bereich Hafenamt/Bayenturm bis »Siebengebirge« als verdichtetes Zentrum des Ganzen, 3. der Bereich »Siebengebirge« und südliche Zone bis zur Südbrücke. »Im Hinblick auf Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit« schätzte die Verwaltung das jetzt vorliegende Konzept für die geplante, von Nord nach Süd durchgehende Erschließungs- und Parkierungsanlage von 1,8 km Länge, die auch den Hochwasserschutz berücksichtigen sollte, als problematisch ein. Es bedeute nämlich, dass dieses Bauwerk quasi als »sachliche Vorleistung« (geschätzte Kosten: ca. 100 Millionen DM) für alle weiteren Entwicklungs- und Baumaßnahmen durch die HGK vorab herzustellen sei, wobei eine Refinanzierung durch den anschließenden Verkauf der einzelnen Grundstücke »bei der derzeitigen Marktlage kaum innerhalb eines überschaubaren Zeitraums gesichert werden kann, und die zukünftige Neubebauung nur eingeschränkt Spielräume hinsichtlich Ausdehnung und Erschließung läßt«. Als dritter Punkt wurde angeführt, dass »das Konzept aus städtebaulichen Gründen neben der Herstellung der zentralen Erschließungs- und Parkierungsebene vor allem auch die gleichzeitige Errichtung größerer Bauvolumina aus einer Hand erfordert (z. B. die drei ›Wolkenbügel‹)«. Aus allen diesen Gründen erschien das bisherige Konzept »ohne erhebliche wirtschaftliche und städtebauliche Risiken nicht realisierbar« (Zitate nach der Beschlussvorlage 1998).

Im Laufe des Jahres 1997 hatten unter Federführung des Hochbaudezernenten Béla Dören die Vorbereitungen für ein Bebauungsplanverfahren begonnen, das allerdings die vorherige Aufhebung des Ratsbeschlusses vom 10. Dezember 1996 erforderlich machte. Die Tradition regelmäßiger Gesprächsrunden mit allen beteiligten Ämtern sowie der »Grundstückseigentümerin und Vorhabenträgerin«, der HGK, wurde jetzt unter der Bezeichnung »Jour fixe« wiederbelebt. Seitens der Denkmalfpflege nahm hier in der Regel Hans-Werner Zawisla teil. Die entsprechende Ratsvorlage für das »Städtebauprojekt Rheinauhafen«, aus dem hier auch im Folgenden zitiert wird, konnte im Januar 1998 auf den parlamentarischen Weg gebracht werden. Als Ziel galt jetzt die Gewinnung

größerer Flexibilität in planerischer wie finanzieller Hinsicht. Die »städtebauliche, lineare Grundstruktur des Wettbewerbsentwurfs« sollte zwar beibehalten, in allen genannten »Hauptbereichen« des Gesamtgebiets sollte jedoch jeweils ein vergleichbarer Nutzungsmix möglich werden; zu vermeiden waren demnach unnötige Vorausfestlegungen, durch die Entwicklungen der Zukunft präjudiziert oder eingeschränkt würden. Es galt also »eine kleinteilige und abschnittsweise Realisierung und Neubebauung zu gewährleisten«, u. a. sollten dadurch auch »das Hochwasserproblem städtebaulich abgewogen gelöst, sowie unwirtschaftliche oder erheblich risikobehaftete technische Vorleistungen vermieden werden«. Auf der Rheinauhalbinsel wurde jetzt eine größere Baudichte mit höheren Geschosszahlen als bisher vorgesehen. Anstelle der drei »Wolkenbügel« sollte jetzt auch die Errichtung einzelner »Punkthäuser geringerer Höhe auf der Rheinseite« (d. h. auf der Halbinsel) möglich werden. »Die Entscheidung, welche Hochhausvariante zur Ausführung kommen soll, muß durch eine intensive Fachdiskussion im Rahmen der anstehenden Bürgerbeteiligung vorbereitet werden.« Wichtig für die Freiflächengestaltung war der folgende Passus: »Wegen der Dichte der Bebauung und der Priorität der Aufenthaltsfunktion in diesem Bereich bleibt die Rheinauhalbinsel oberirdisch weitgehend dem Fußgänger vorbehalten (Fußgängerzone mit Anlieferverkehr). Diese Mittelachse soll gegenüber der derzeitigen Straßenhöhe nur auf das Maß des bisher höchsten Hochwassers (10,69 m Kölner Pegel, ca. 1,30 m über dem vorhandenen Gelände) angehoben werden.« Im Folgenden wurde immer wieder betont, dass die Bebauung stets entweder »in einer Hand« oder aber in kleinen Baufeldern, also einzeln, jedoch unter strenger Beachtung der planerischen Gesamtvorgaben (»lineare Struktur«) möglich sein sollte. Für den Bereich um den Bayenturm, der als Sitz des »Feministischen Archivs« bzw. als »FrauenMediaTurm« seit seiner Eröffnung 1994 eine eigenständige Kraftentfaltung erfahren hatte, wurde Folgendes festgelegt: »Vorgaben sind die Festlegung von Baufeldern, die den Bayenturm rheinseitig sichtbar lassen und ihm eine Grünfläche zuordnen sowie die Vorgabe einer maximalen Bauhöhe von ca. V (= fünf) Vollgeschossen.« Neu war jetzt auch eine dezidierte Aussage zu einem »4. Bereich Kunsthaus Rhenania/Holzmarkt« sowie einem »5. zum »Hafenbecken«. Abschließend wurde zur Umsetzung der Planvorgaben formuliert: Das neue kleinteilige, in jeder Hinsicht flexibel zu handhabende Konzept »erfordert ein ›Betriebskonzept‹ für den neuen Rheinauhafen, das seine Entwicklung einer langfristig tragfähigen Nutzung sicherstellt und verhindert, daß sich die einzelnen Nutzungen verselbständigen und/oder gegeneinander wirken. Dieses Konzept hat auch insbesondere den öffentlichen Raum einzubeziehen mit dem Ziel, ihn zu einem Kultur- und Erlebnisraum zu entwickeln. Der beschriebene Planungsansatz hat auch eine Offenheit hinsichtlich der architektonischen Gestaltung der Um- und Neubauten zur Folge. Soll das o. g. ›Betriebskonzept‹ eine langfristig tragfähige Nutzungsstruktur sicherstellen, muß ein parallel hierzu entwickeltes Gestaltungskonzept einen verbindlichen Rahmen für die architektonische Gestaltung definieren oder aber ein Verfahren festlegen, das z. B. durch die Durchführung von Realisierungswettbewerben eine optimale Gestaltung sichert«. Vorgeschlagen wurde der Abschluss eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und der HGK.

Hier waren also die Grundlagen für das weitere Vorgehen formuliert. Im Auftrag des Stadtentwicklungsausschusses vom 5. März 1998 lud der Beigeordnete Béla Dören für den 5. und 6. Juni 1998 namens der Verwaltung zu einem Workshop ein, um wichtige Einzelfragen zu klären. Das zitierte Papier war der Einladung als Anlage beigefügt. Im Vorfeld hatte der Gestaltungsbeirat am 23. März 1998 kritische Fragen vor allem in Bezug auf die Höherlegung der Mittelachse (Parkierungsflächen/Hochwasserschutz) gestellt. Am 18. Mai 1998 setzte sich Barbara Precht von Taboritzki seitens des Ortsverbands Köln des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz kritisch mit dem damaligen Stand der Planung auseinander. U. a. lehnte sie die drei »Wolkenbügel« als Maßstabsverletzung des historischen Bestands ab (sie seien so hoch wie die Severinsbrücke) und kritisierte die Tiefgaragen-bedingte Höherlegung des Mittelbereichs (mit der negativen Folge einer Proportionsstörung für die Denkmalbauten); vor allem warnte sie vor der »Einkeilung« des Bayenturms durch heterogene Baukörper. Abgelehnt wurde auch der Bau stadtseitiger Parallelriegel zum »Siebengebirge«. Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz hatte also »erhebliche Bedenken gegen den vorliegenden Entwurf (...) und hofft(e), dass dieses Konzept nicht zum Tragen kommt«. Am

13. April 1999 sollte Barbara Precht von Taboritzki im Rahmen der Reihe »Denkmal des Monats« einen Pressetermin »Rheinauhafen« in der Halle 14 veranstalten, verbunden mit einer kleinen Ausstellung. Dasselbe Jahr sah dann die Veröffentlichung der Autorin in den »Rheinischen Kunststätten« des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz als Heft 446 unter dem Titel »Der Kölner Rheinauhafen«.

1.4. Der Workshop am 5. und 6. Juni 1998

Unter Vorsitz des Schweizer Architekten Ernst Gisel tagten in Halle 23 des Rheinauhafens als eine Art Jury neben Vertretern städtischer Fachdienststellen inklusive der Denkmalpflege u. a. folgende Fachleute: Tom Sieverts, Werner Ruhnau/Essen, Ina Bimberg (Landschaftsarchitektin), Erich Schneider-Wessling/Köln sowie Wolfgang Felder (Vorsitzender des Gestaltungsbeirats); neben Mitgliedern der Ratsfraktionen und der Bezirksvertretung 1 waren Vertreter des Projektentwicklers »modernes köln« sowie von Banken anwesend. Eingeladen zur Teilnahme waren außerdem die beiden ersten Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs von 1992, Hadi Teherani und Alfons Linster. (Die vorherigen und folgenden Zitate stammen aus der Verwaltungsvorlage zum Stadtentwicklungsausschuss am 9. Juni 1998.) »In offenen und angeregt geführten Diskussionen wurde das bisher erarbeitete städtebauliche Planungskonzept positiv bewertet und somit der bisher eingeschlagene Weg bestätigt.« Kontrovers war die Diskussion allerdings bei den Themen »Westseite/Holzmarkt« sowie »Kranhäuser«. Zur Westseite: Anstelle der bisher geplanten drei Baufelder erschien den Teilnehmern eine punktuelle Bebauung sinnvoller. Zu den Kranhäusern: »Der Workshop kommt zum Ergebnis, dass die drei Gebäude realisiert werden sollen. Die Häuser müssen nicht unbedingt vollständig gleich, aber gleichartig gebaut werden, hierbei ist auf eine höchstmögliche ›Tranparenz/filigrane, leichte Ausführung‹ zu achten. Sie sollten gleichzeitig errichtet werden. Unbedingte Voraussetzung ist aber eine städtebauliche und funktionale Lösung im jeweiligen ›Fußbereich‹ der Gebäude.« Auf weitere Vorschläge kann hier nicht eingegangen werden. Interessant ist, dass seit diesem Workshop zunehmend von »Kranhäusern« gesprochen wurde; die Begriffe »Brückenhäuser«, »Bügelhäuser« oder »Wolkenbügel« tauchten zwar noch ab und an auf, verschwanden dann aber allmählich.

1.5. Die Entwicklung seit dem Jahre 1999: Freiflächenplanung, Mehrfachbeauftragung und Bebauungsplanverfahren 1999 – 2002

Zwischen Februar und April 1999 fanden folgende Veranstaltungen statt:

1. Ein beschränkter Realisierungswettbewerb für die Freiraumgestaltung der gesamten Rheinauhafeninsel: Teilnahme von fünf Planungsbüros.

2. Die Mehrfachbeauftragung von fünf Planungsbüros für den Bereich Holzwerft und gegenüberliegende Halbinsel.

3. Die Vorbereitung eines Werkvertrags für die Erarbeitung von Varianten für die Kranhäuser.

Das Preisgericht tagte am 15. April 1999. Die Preisträger zu 1: das Büro Bödeker und Partner (BW&P)/ Düsseldorf, zu 2: Bernhard Winking/Hamburg sowie kister scheithauer gross (KSG)/Köln, zu 3: das Büro Bothe, Richter, Teherani (BRT)/Hamburg, basierend auf dem gemeinsamen Workshop-Entwurf mit Alfons Linster aus dem Jahr 1993.

Vor dem Gestaltungsbeirat erläuterte Bela Dören am 14. Juni 1999, »dass es bei dem Verfahren nicht um die Architektur einzelner Gebäude, sondern um die Verteilung von Baumassen und Freiflächen (gehe), die als Vorgaben für die Festsetzungen im aufzustellenden Bebauungsplan dienen sollen«. Der Gestaltungsbeirat (Vorsitzender: Wolfgang Felder) äußerte: »(...) architektonische Qualität des Entwurfs von Teherani (basierend auf dem gemeinsamen Workshop-Entwurf mit Alfons Linster aus dem Jahr 1993, U.K.) wird anerkannt; er könnte jedoch nur dann zur Weiterbearbeitung empfohlen werden, wenn sichergestellt wäre, daß der gesamte Planbereich, insbesondere die Bügelhäuser, von ihm ›aus einem Guß‹ gebaut werden könnte. Dieses ist aber mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Deshalb empfiehlt der Gestaltungsbeirat, daß die beiden vorgestellten Entwürfe von Winking und Kister, Scheithauer + Partner weiterentwickelt und mit einem höheren Bearbeitungsgrad als zur Zeit hier wieder vorgestellt werden sollten«.

Der 48. Jour fixe am 27. Mai 1999 befasste sich u. a. mit möglichen Gestaltungsvorschriften für die Neubauten; es herrschte »Einvernehmen, dass unabhängig vom auszuführenden städtebaulichen Entwurf Gestaltungsvorschriften über Materialien, Dachformen und Farben erforderlich sind, damit bei der zu erwartenden architektonischen Selbstdarstellung der künftigen Investoren Gebäude entstehen, die miteinander harmonieren. Diese Vorgaben könnten als Gestaltungssatzung nach BauO NW

(Landesbauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen, U. K.) in den Bebauungsplan aufgenommen (dann aber nur als Eingrenzung der möglichen Bandbreite) oder im Rahmen der Grundstücksverträge verbindlich festgelegt werden«.

Am 16. Juni 1999 gab der Gestaltungsbeirat u. a. folgende Empfehlungen:
»– Die Hafenkante und das Ufer sollen begehbar und erlebbar bleiben.
– Die Freiräume und Plätze sollen durch eine entsprechende Freiraumplanung Aufenthaltsqualitäten erhalten.
– Bei der Einbindung des Plangebiets in die Umgebung sollen die historischen Straßenachsen des benachbarten Severinsviertels beachtet und Sichtbeziehungen von diesen Straßen auf das Hafengelände eröffnet werden.«

Während des 51. Jour fixe am 22. Juli 1999 gab Ulrich Krings (Stadtkonservator) zwei Anregungen zu Protokoll: »a) zu Tagesordnungspunkt 3: Vorgaben zur Materialwahl bei Neubauten: ›Herr Dr. Krings bevorzugt für die Fassadengestaltung grautonige, stumpfe Materialien, die durch Metall ›in technischen Farben‹ (schwarz-anthrazit-silber-Töne) ergänzt werden können. Er lehnt zuviel Farbe an den Fassaden der Hallenneubauten ab, wenngleich er sie sich an Gebäuden südlich des Hafenamtes ›im Rahmen‹ vorstellen kann. BG (Beigeordneter) Dören pflichtet dieser Meinung zu, betont aber, ein gewisser Gestaltungsspielraum sollte dem Bauherrn bleiben. Daher rät er, eine Gestaltungsrichtlinie für die Fassadengestaltung der Neu- und Umbauten zu erarbeiten.‹

b) zu Tagesordnungspunkt 6: Betreffend die beabsichtigte Dokumentation des Wettbewerbsverfahrens: ab Zeile 4 ist eine Neuformulierung erwünscht: ›Herr Dr. Krings bittet dringend darum, den historischen Abriß im Vorwort so zu gestalten, daß die Bedeutung der Rheinauhalbinsel nicht zu sehr in ihrer Rolle als ehemalige grüne Freifläche (›Werthchen‹) gesehen wird, die man wiederherzustellen habe, sondern darin, daß hier seit über 100 Jahren ein bedeutendes Hafen-Ensemble bestehe, dessen denkmalgeschützte bauliche Hinterlassenschaft kreativ einzubringen sei in eine neue, städtebaulich interessante Gesamtgestaltung.‹«

Die im Juni 1999 durch modernes köln veröffentlichten »Gestaltungsvorgaben« stellten im Einleitungstext kurz den denkmalgeschützten Gebäudebestand vor. Dann folgte die Aussage: »Diese sehr dominant wirkenden Gebäude haben selbstverständlich Einfluß auf die Gebäudeform und die Fassadengestaltung der neuen Gebäude. Mit der neuen Architektur will man sich keinesfalls in Disharmonie mit dem Bestand stellen, dennoch soll sie nicht einfach eine Kopie der bestehenden, denkmalgeschützten Substanz werden. Auf dem Gelände des Rheinauhafens gibt es die Chance, neue, auch experimentelle Architektur mit dem Bestand in Einklang zu bringen. Die von der HGK in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln erstellte Erstgestaltung der Außenanlagen bleibt grundsätzlich als Vorgabe für die zukünftige Nutzung erhalten. Ergänzungen in Bezug auf Material, Beleuchtung, Möblierung und Werbeanlagen stimmen die Eigentümer mit der HGK oder einer für die Verwaltung der Gemeinschaftsflächen eingerichteten Betreibergesellschaft unter Federführung der HGK ab.«

Ab April 2000 wurde der Bebauungsplanentwurf in allen zuständigen Gremien und seitens aller Institutionen erörtert. Es herrschten weiterhin unterschiedliche Vorstellungen hinsichtlich der Gestaltfindung der drei Kranhäuser, für die jedoch eine Höhenbegrenzung auf ca. 50 m bei 15 Geschossen (10 plus 5) konsensfähig wurde; Differenzen bestanden außerdem hinsichtlich der Freiraumgestaltung. Der Stadtkonservator leitete jetzt das Unterschutzstellungsverfahren für die noch verbliebenen fünf beweglichen Kräne (vier auf der Halbinsel und einer auf der Holzwerft) ein, zusätzlich zu dem bereits bestehenden Denkmalschutz für den ortsfesten Kran »Alter Herkules« [*vgl. Historische Kräne, S. 124 – 133*].

Am 3. August 2000 erfolgte die Stellungnahme des Rheinischen Amts für Denkmalpflege (Autor: Thomas Goege) als Träger öffentlicher Belange nach § 4 Baugesetzbuch zum Bebauungsplanentwurf: »Der Rheinauhafen hat als Gesamtanlage Denkmalwert (Bezug Krings 1990). Die Planung berührt also nicht nur die (...) aufgeführten Einzelmonumente, sondern den gesamten Bereich des Hafens. Dazu gehören sämtliche Kaimauern mit Pollern und Befestigungsringen, historischen Geländern und Treppen, das Hafenbecken, die technischen Einrichtungen, Kräne und Kranbahnen und nicht zuletzt die noch vorhandene weitgehend originale Oberfläche des Hafengeländes mit Pflasterung und Gleisanlagen und den Resten der historischen Einfriedung. Es wird angeregt, dies als Vorbemerkung in die Erläuterungen unter Kapitel 4.1.6. aufzunehmen. Es wird weiterhin angeregt, den Text unter 4.1.6.1. um die folgende denkmalpflegerische Zielvorstellung zu ergänzen: Aus der Sicht der Denkmalpflege ist es notwendig, neben den aufgelisteten Einzeldenkmälern die originale Oberfläche des Hafenge-

ländes mit Pflasterung und Gleisanlagen, sowie die Kräne mit ihren Kranbahnen zu erhalten, um den hohen wirtschafts- und technikgeschichtlichen Zeugniswert des Rheinauhafens auch in Zukunft veranschaulichen zu können. Seitens des RhAD bestehen deshalb erhebliche Bedenken gegen die angehobene Erschließungsachse. Es wird angeregt, die Höhenlage der Verkehrsflächen und die Freiraumplanung unter der Prämisse der Erhaltung der originalen Flächengestaltung neu zu formulieren. Gegen die Teilverfüllung des Hafenbeckens bestehen erhebliche denkmalpflegerische Bedenken. Es wird angeregt, die Planung in diesem Punkt zu ändern und das Hafenbecken in seiner ursprünglichen Ausdehnung und Randfassung zu erhalten. Die Teilverfüllung würde einen erheblichen Engriff in die originale Struktur der Anlage bedeuten und darüber hinaus das Gebäude des Hafenamtes, das gewissermaßen als Kopfbau des Hafenbeckens anzusehen ist, in seinem Erscheinungsbild und seiner städtebaulichen Bedeutung beeinträchtigen. Es wird außerdem angeregt, sämtliche Hafenkräne einschließlich der Kranbahnen als Denkmal zu kennzeichnen und zu erhalten: hier ergibt sich die einmalige Chance, eine technikgeschichtliche Entwicklung von 1897 an (›Alter Herkules‹) bis in die heutige Zeit zu dokumentieren. Neben dem erwähnten Drehkran ›Herkules‹ wären dies der Vollportalkran Nr. 5 von 1906, die Halbportalkräne Nr. 14, 15, 34 von 1936/37 und der Halbportalkran 31a von 1963/64. Die dazugehörenden Kranbahnanlagen sollten – soweit noch vorhanden – als durchlaufende Bahn erhalten werden.«

Die Bezirksregierung Köln machte in ihrem Schreiben vom 16. August 2000 »keine Bedenken« geltend, verwies aber auf das Schreiben des Rheinischen Amts für Denkmalpflege vom 3. August 2000. In seiner Stellungnahme zu diesem Schreiben gegenüber dem Stadtplanungsamt äußerte der damalige Stadtkonservator Ulrich Krings am 30. August 2000 generell Zustimmung zu den Vorschlägen des Rheinischen Amts für Denkmalpflege hinsichtlich einer mehr den Hafencharakter betonenden Textgestaltung. Außerdem wurde die Liste der Baudenkmale bestätigt. Zu den auch im Kölner Denkmalamt kritisch beurteilten Planungen betreffend die Höherlegung der Mittelachse und die Verfüllung im Südbereich des Hafenbeckens, dessen Unvermeidbarkeit aber letztlich realistisch einkalkuliert wurde, verwies Krings diplomatisch auf das noch ausstehende denkmalrechtliche Genehmigungsverfahren. Im Rahmen des 62. Jour fixe am 14. September 2000 äußerte Krings anlässlich der denkmalpflegerischen Bedenken des Rheinischen Amts für Denkmalpflege, dass sein Amt der vorliegenden Planung sowohl für die Höherlegung der Mittelachse als auch für die partielle Zuschüttung des Hafenbeckens im Rahmen des §9-Verfahrens letztlich »mit Bedauern« zustimmen werde; eine Ministeranrufung des Rheinischen Amts für Denkmalpflege sei nicht zu erwarten. (Ulrich Krings und Hans-Werner Zawisla waren stets davon ausgegangen, dass bei der »Teilverfüllung« die originale Substanz der alten Beckenbefestigung, also die Kaimauern, im Südbereich erhalten bleiben würden; sie interpretierten die Verfüllung demnach als eine »reversible« Maßnahme; *s. u.*). Krings kündigte dann die bevorstehende Unterschutzstellung der fünf Kräne an; die zugehörigen Gleise sollten nur im engeren Umfeld der Kräne eingetragen werden. Er wies außerdem auf die erhaltenswerten historischen Stahlkonstruktionen an den Stirnseiten der Hallen 11 und 12 hin. Für die Bodendenkmalpflege erläuterte Hansgerd Hellenkemper vom Römisch-Germanischen Museum die neuesten Grabungsergebnisse, wie z. B. die aufgefundenen Stadtmauerreste und die sogenannte »Ark« am Bayenturm oder die Reste der preußischen Befestigungen im Bereich des Ubierrings; diese waren am 3. und 7. August 2000 in die Denkmalliste eingetragen worden. Das sollte Auswirkungen auf die konkrete Freiraumgestaltung in diesen Bereichen haben [*s. u.*]. Gegenüber dem Stadtplanungsamt formulierten die beiden Denkmalämter der Stadt Köln (Krings/Zawisla und Hellenkemper/Spiegel) im Oktober 2000 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung neben einigen Präzisierungswünschen hinsichtlich der Auflistung des Denkmalbestands Folgendes: »Aus der Sicht der Denkmalpflege ist die Höherlegung der Mittelachse auf der Halbinsel und ein teilweises Zuschütten des Hafenbeckens mit Ausbau zur Treppe im Süden vor dem Hafenamt problematisch.« Das vorformulierte »Fazit« erhielt durch einige Ergänzungen von Krings und Spiegel folgende konsensfähige Schlussfassung: »Die Planung bemüht sich um einen tragfähigen Kompromiss zwischen Baudenkmalschutz und dem Erhalt von Bodendenkmälern auf der einen und Ausbau sowie Neunutzung des historischen Geländes auf der anderen Seite. Unter weitgehendem Erhalt der denkmalwerten Substanz erhält das Gelände ein neues, unverwechselbares Gesicht. Hierbei soll die ehemalige Hafennutzung auch durch die besondere Gestaltung der Neubauten, wie z. B. durch die Form der ›Kranhäuser‹ assoziiert werden können. Der Kontakt der zukünftigen Nutzer und

Das Hafenbecken mit dem originalen Südabschluss vor dem Hafenamt vor 1990; Foto Celia Körber-Leupold

Besucher des Geländes zum Wasser soll durch den Erhalt des Yachthafens und durch die dort vorgesehene Treppe zum Hafenbecken eine Betonung erfahren. Die Erhöhung der Mittelerschließung der Halbinsel ist der Denkmalpflege allerdings nicht förderlich, da die Poportionen der historischen Bauwerke beeinträchtigt werden.« Diese Formulierung ging ein in den Entwurf zum Bebauungsplanverfahren von Anfang Januar 2001 (dortige S. 18; *s. u.*).

Im Januar 2001 setzt dann eine erneute Diskussion um die Art und Weise der geplanten Teilverfüllung des Hafenbeckens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein. Im Erläuterungsbericht von modernes köln (sogenannter Schüssler-Plan) vom 3. April 2001 wurde deutlich, dass die Verfüllung im Süden vor dem Hafenamt von 70 m Tiefe (und etwas geringerer Ausdehnung im Bereich des Malakoffturms im Norden) nicht nur »großzügige Plätze mit Aufenthaltsqualität« ermöglichen sollte, sondern dass die erweiterte Fläche eben auch für die dortige Einfahrt in die Tiefgarage sowie zu deren (geringfügiger) Vergrößerung dienen sollte. Die historischen Kaimauern sollten also nicht lediglich tangiert, sondern zerstört werden! Das war für die städtische Denkmalpflege ein neues Problem [*s. o.*]. Hans-Werner Zawisla äußerte am 25. Mai 2001 zu diesem Vorhaben erhebliche Bedenken und regte an, das Ganze in einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zu behandeln. Zuvor (16. Mai 2001) hatte sich das Rheinische Amt für Denkmalpflege (Thomas Goege) noch einmal äußerst kritisch geäußert. Eine undatierte Stellungnahme des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (Barbara Precht von Taboritzki) erreichte am 25. Mai 2001 den Stadtkonservator. Erneut wurde heftige Kritik am vorliegenden Gesamtkonzept geübt, besonders an den Kranhäusern (»zu hoch, falscher Maßstab, Einschränkung des Domblicks etc.«), aber auch an den beabsichtigen Eingriffen in die historische Substanz von Pflaster, Gleisen etc. Am 25. April 2001 erreichte abermals ein Schreiben des Rheinischen Amts für Denkmalpflege (Thomas Goege) das Stadtplanungsamt, in dem die bekannten Dissenzpunkte aufgeführt wurden. In der im Wortlaut ähnlichen Stellungnahme des Rheinischen Amts für Denkmalpflege gegenüber der Bezirksregierung Köln vom 6. August 2001 war zu lesen: »Seitens des RhAD bestehen erhebliche Bedenken gegen die Teilverfüllung des Hafenbeckens (Anschüttungen an der Drehbrücke und vor dem Hafenamt) im Kölner Rheinauhafen.

Das Hafenbecken mit seinen Kaimauern, historischen Geländern und Treppen bildet das zentrale Element des insgesamt denkmalwerten Rheinauhafens. Mit der Teilverfüllung ist nicht nur ein schwerwiegender Substanzverlust im Bereich der Kaimauern vor dem Hafenamt verbunden, sondern auch ein grundsätzlicher Verlust von historischer Aussagekraft, indem das technik- und industriegeschichtliche Denkmal zu einer Freizeitanlage umgedeutet wird und einen völlig anderen Charakter erhält. Weiterhin bedeutet die Teilverfüllung an der Südseite auch eine empfindliche Störung des städtebaulich wichtigen Bezugs vom Hafenbecken und seiner Wasserfläche zu dem repräsentativen, den Endpunkt einer Blickachse darstellenden Hafenamt, indem das Gebäude durch den neu entstehenden Platz und die Treppenanlage von der Wasserfläche getrennt wird.«

Im Laufe der folgenden Monate beriet der Stadtkonservator amtsintern über den Umgang mit diesem Problem. Angesichts des starken Drucks aus der übrigen Verwaltung und seitens der HGK war keine Lösung im Sinne der scharfen Kritik des Rheinischen Amts für Denkmalpflege, der man inhaltlich voll zustimmte, zu erzielen. Zum Jahresende 2001 wurde deutlich, dass jetzt beabsichtigt war, die Verfüllungsgrenze am Hafenamt, d. h. die Abschlusswand der Tiefgarage um 18 m nach Norden in das Hafenbecken hinein zu verschieben. Demgegenüber sollte nunmehr die beabsichtigte Verfüllung an der Drehbrücke entfallen. Am 17. Januar 2002 stimmte der Stadtkonservator dieser Projektvariante zu, »allerdings mit großem Bedauern bezüglich der Zerstörung historischer Bausubstanz des Hafenbeckens«.

Am 15. November 2000 stellte Walter Buschmann vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege an die HGK den Antrag auf Besichtigung und Dokumentation aller denkmalgeschützter Bauten und Anlagen im Hafenbereich. Der Stadtkonservator sicherte seine logistische Unterstützung zu und stellte den Kontakt zu modernes köln und HGK her. Die umfangreichen Recherchen führten dazu, dass das Rheinische Amt für Denkmalpflege (Walter Buschmann) am 29. Oktober 2001 den Antrag auf Eintragung des Areals als »hafentechnische Gesamtanlage« an die Stadt Köln richtete; der Text nahm ausdrücklich auf die vom Stadtkonservator 1989/90 im Vorfeld des Wettbewerbs verfassten »konservatorischen Auflagen« Bezug [*s. o.*]. Darin waren u. a. aufgeführt worden: die Kaianlagen, Pflasterflächen, Gleisanlagen, Kranbahnen und Kräne. Diese Liste wurde jetzt ergänzt um die Einfriedungen sowie das unter Erdniveau befindliche Stollensystem für die hydraulischen Anlagen.
Am 16. Januar 2002 gingen für folgende Bauten und Anlagen Anträge des Rheinischen Amts für Denkmalpflege (Walter Buschmann) auf Fortschreibung (d. h. Präzisierung) der Denkmalliste gemäß § 22, Absatz 3, Satz 1, Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen ein:

1. Das Danziger Lagerhaus, das sogenannte »Siebengebirge« (eine genaue Beschreibung war angefügt)

2. Die Zollhallen 10, 11, 12 (eine genaue Beschreibung war angefügt)

Am 17. Dezember 2001 übergab das Rheinische Amt für Denkmalpflege dem Stadtkonservator die Dokumentationsfotos.

Ende Januar 2002 teilte der Stadtkonservator dem Rheinische Amt für Denkmalpflege – bedauernd – mit, dass er sich nicht in der Lage sähe, dem Antrag Folge zu leisten, verbunden mit dem Hinweis, dass am 22. August 2000 die fünf beweglichen Kräne eingetragen worden seien. Seine Begründung lautete: »Während des gesamten letzten Jahrzehnts sind zwei Wettbewerbe für die Neu- bzw. Umgestaltung des gesamten Geländes mit Einbeziehung der Denkmalpflege der Stadt Köln durchgeführt worden. Auf dieser Basis ist der B-Plan (Bebauungsplan, U. K.) entwickelt worden, dessen endgültige Verabschiedung in diesem Jahre 2002 zu erwarten ist. Eine Erweiterung der Objekte bezüglich des Denkmalschutzes ist aus diesem Grunde nicht zu verantworten. Meines Erachtens hätte zu Beginn der 1990er Jahre die Chance bestanden, den Umfang der Schutzobjekte zu erweitern. Im Jahre 2002 ist es dafür zu spät.«

Das Bebauungsplanverfahren wurde mit Ratsbeschluss vom 5. August 2002 zum Abschluss gebracht. Im Herbst 2001 hatte man mit dem Abriss aller nicht denkmalgeschützten Bauten begonnen. Am 5. Juni 2002 setzte der damalige Oberbürgermeister Fritz Schramma in einer feierlichen Spatenstich-Zeremonie den Startschuss für den Ausbau des ehemaligen Hafengeländes.

In den Jahren 2002 bis 2004 folgten zahlreiche Besprechungstermine zur Freiraumgestaltung wie auch zum Beleuchtungskonzept, an denen für die Denkmalpflege in der Regel Hans-Werner Zawisla teilnahm. Besonders die Anschlusszonen zwischen dem neuen hochliegenden Garagenbauwerk und den Denkmalbauten erforderten sensible Lösungen, die von dem Büro BW&P Landschaftsarchitekten Düsseldorf (Fenner, Steinhauer, Weisser) in engem Kontakt zu BRT erarbeitet wurden.

Der im Juli 2003 vorliegende Entwurf zur Freiraumplanung machte zum »Themenbereich Denkmalpflege« folgende Aussagen, die die bis dato erzielten Ergebnisse wiedergaben:

- »Die rheinseitigen historischen Rampen der Hallen 10, 11 und 12 werden saniert und mit vorhandenem Material ergänzt.
- Die neu entstehenden Rampen bzw. Mauern werden Corten-Stahl verblendet.
- Die eingelagerte Stahlkonstruktion der Halle 11 wird im Süden der Halle 12 analog zur Stahlkonstruktion im Süden der Halle 10 wiederaufgebaut.
- Die Kaimauer im Bereich des ehemaligen Hafenbeckens wird unter Verwendung der ehemaligen Kaimauerabdeckung bodenbündig in der (neuen) Platzfläche (vor dem Hafenamt) nachgezeichnet.
- Um den Gebäudesockel des Krafthauses zur Mittelachse sichtbar zu erhalten, wird eine Sitzstufenanlage vor dem Krafthaus errichtet, sodass der Sockelbereich frei sichtbar bleibt. Die Erschließung des Gebäudes wird über zwei Stahlstege von der Mittelachse erfolgen.
- Der Freiraum am Bayenturm lehnt sich in seiner Gestaltung an die historischen Bodendenkmäler an.
- Die vorhandenen Lastenkräne bleiben erhalten und werden in Patenschaft mit den jeweiligen Investoren saniert und unterhalten.«

Für die Wegeflächen wurden »großformatige Betonplatten (200 × 200 bzw. 200 × 130) und wieder verwendetes Natursteinpflaster« vorgesehen.

1.6. Fazit

Der heutige Rheinauhafen, Ergebnis intensiver Planungs- und Realisierungsarbeiten aus einem Zeitraum von gut 20 Jahren, ist aus der Sicht des Verfassers, eines zwischen 1989/90 und 2005 an diesen Prozessen aktiv beteiligten Denkmalpflegers, weitgehend positiv zu bewerten. Das städtebauliche Gesamtkonzept, das auf den Entwürfen von BRT und Linster von 1992 sowie weiterer, auf Seite 29 genannter Architekten und Planer basiert, wurde von HGK, moderner stadt und der Stadt Köln kreativ weiterentwickelt und konsequent durchgeführt. Zahlreiche gute und oft auch originelle Detaillösungen sind den verschiedenen Bauherren samt den von diesen jeweils engagierten Architekten zu verdanken; entscheidende Beiträge lieferten die Freiraum-, Beleuchtungs- und Grünplaner, die Schöpfer des gesamten »urban design« sowie die beauftragten Künstler. Dieses Konzept kann mit den Worten von Ines Waschkau (2008, S. 5) wie folgt beschrieben werden: »Das Rückgrat bildet eine Achse, die sich vom Schokoladenmuseum bis zum KAP am Südkai zieht. Wie an einer Perlenschnur wechseln sich Gebäude und Plätze ab. Um nicht in Konkurrenz zu den denkmalgeschützten Gebäuden zu treten, sind die neuen Wohn- und Bürohäuser zwar modern, (und als Folge individueller Auftragsvergabe an verschiedene, durch Wettbewerbe ermittelte Architekturbüros, U. K.) dennoch von eher zurückhaltender (und in den Dimensionen maßvoller, U. K.) Architektur. Signalwirkung haben allein die Kranhäuser (die seitens BRT-Architekten, Linster und Bauturm Köln aus den »Brückenhäusern« von 1992 in mehreren Schritten entwickelt worden waren, U. K.). Auf 30 Baufeldern und 145.000 Quadratmetern entstand Kölns neuestes ›Veedel‹. Ein Stadtteil mit Wohn- und Geschäftshäusern, liebevoll sanierten Altbauten, mit Galerien, Restaurants und einem Hotel.«

Leider konnten die seitens des Verfassers schon 1989/90 benannten technik- und verkehrsbezogenen Objekte, die der Industriedenkmalpfleger Walter Buschmann vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege 2001 noch einmal in erweitertem Umfang auflistete, großenteils nicht erhalten werden. Das ist ohne Wenn und Aber zu bedauern. Negativ zu bewerten ist auch, dass auf der Halbinsel und ihrer südlichen Fortsetzung in Folge der Höherlegung der Mittelachse die historischen Pflasterungen mit den Gleisanlagen nicht gehalten werden konnten, und dass die Verfüllung des Südbereichs des Hafenbeckens vor dem Hafenamt nicht zu verhindern war. Thomas Goege vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege, der stets gegen diese Veränderungen angekämpft hatte [*s. o.*], kommt in seinem Beitrag »Vom Hafen-Areal zur Nobel-Adresse« in der Zeitschrift »Die Denkmalpflege« von 2008, zu folgendem Urteil: »(...) es ist nicht geglückt, den Industriecharakter des Rheinauhafens zu bewahren und damit die Anlage als denkmalwerte Einheit zu erhalten. Heute muss man konstatieren, dass die von der Hafennutzung geprägten und gestalteten Verkehrsflächen weitgehend verschwunden sind und die historischen Bauten sich in einer einem modischen Design verpflichteten neuen Umgebung wiederfinden. (...) Insgesamt stehen die Denkmäler buchstäblich im Schatten der Neubauten – übermächtig macht sich die schicke Architektur breit.«

Kräne und Kranhäuser; Foto Dorothea Heiermann, 2009

Die Hafeneinfahrt mit Drehbrücke, Schokoladen- und Deutschem Sport- und Olympiamuseum von Nordwesten; Foto Dorothea Heiermann, 2009 [*vgl. Bild S. 49 rechts*]

Tatsache ist jedoch andererseits, dass keins der 1980 eingetragenen Baudenkmale verloren gegangen ist. Im Gegenteil: Die genannten Bauten und Anlagen sowie zusätzlich sechs historische Kräne blieben bewahrt und wurden in den Konversionsprozess kreativ mit einbezogen. Einzelheiten werden nachfolgend vorgestellt. Zudem konnten sie in hohem Maße auf die Dimensionen und die Gestalt der Neubauten Einfluss ausüben, nicht zuletzt ja auch auf die konkrete Gestalt der Trias der Kranhäuser mit ihrer symbolsetzenden Fernwirkung im gesamten rheinnahen Stadtbild. Die städtische Denkmalpflege hatte aus Überzeugung von Anfang an die Gestaltfindung dieser Beispiele »sprechender Architektur« des 20./21. Jahrhunderts gefördert.

Stromseitige Kaianlagen: alt und neu; Foto Dorothea Heiermann, 2009

Im Gegensatz zu Thomas Goege kommt der Verfasser zu einem anderen Gesamturteil: Aus seiner Sicht konnte der »Hafencharakter« in wesentlichen Zügen bewahrt und in die neue Existenzform des heutigen Stadtteils »Rheinauhafen« transferiert werden. So ist hier eben gerade nicht eine »grüne« Freizeitanlage, sondern ein attraktives urbanes Areal »mit historischem Gedächtnis« entstanden. Dazu haben nicht nur die genannten Denkmalbauten und -objekte ihren Beitrag geleistet: Es waren und sind vor allem auch die senkrechten Wände der Kaianlagen mit ihren Treppenläufen, oder auch die Hafeneinfahrt mit Drehbrücke und Malakoffturm, die besonders bei Niedrigwasser dem gesamten Hafenensemble, das aus erneuerten bzw. restaurierten ebenso wie aus unterschiedlich gestalteten kompletten Neubauten besteht, einen markanten und durchaus monumentalen Sockel, eine fast körperlich wahrnehmbare »Basis« geben. Die angestammte Hafennutzung hatte in den 1990er Jahren ihr Ende gefunden, und die Konversion war politischer Wille; Verluste im denkmalwerten Bestand sind bei solchen Prozessen unvermeidlich – als Frage bleibt: Ist das Glas nun halbvoll oder halbleer?

2. Einzelne Bauten und Anlagen: Anmerkungen aus denkmalpflegerischer Sicht

Hier sollen in der Regel – mit wenigen Ausnahmen – nur Ergänzungen zu den jeweiligen Darstellungen der denkmalgeschützten Objekte durch die verschiedenen Autoren dieser Publikation folgen. Ziel ist, die denkmalpflegerischen Überlegungen, die entsprechenden Entscheidungssituationen in ihrem jeweiligen historischen Kontext sowie die letztlich gefundenen Lösungen zu verdeutlichen, zu dokumentieren und ab und an aus der Sicht des Jahres 2010 zu bewerten. Der jeweilige Ausgangspunkt, d. h. der Zustand des Gebäudes zu Beginn der umnutzungsbedingten Eingriffe, geht aus der oft stichwortartigen denkmalpflegerischen »Bewertung« hervor, die den Abschnitten in der Regel vorangestellt wird. In diesem Zusammenhang sei auch auf den Beitrag von Ulrich Krings »Die Geschichte des Rheinauhafens« verwiesen, in dem sowohl der ursprüngliche Zustand der Bauten als auch ihr späteres Schicksal, besonders auch der Nachkriegszustand beschrieben bzw. thematisiert wird [*vgl. S. 2 – 17*]. Entsprechendes Bildmaterial dient hier als notwendige Unterstützung. Quelle ist, wie auch schon für die vorangehenden Kapitel, das Archiv des Stadtkonservators, das der Verfasser in der ersten Jahreshälfte 2010 nutzen konnte. Hierfür sei Stadtkonservatorin Renate Kaymer sowie Hans-Werner Zawisla, stellvertretender Stadtkonservator und über viele Jahre verantwortlicher Denkmalpfleger für den Rheinauhafen, herzlich gedankt. Die zitierte wie auch weiterführende Literatur wird jeweils angegeben.

2.1. Malakoffturm, Drehbrücke und historische Kräne

Diese Themen behandelt Ute Reuschenberg ausführlich in ihren Beiträgen [*vgl. Malakoffturm und Drehbrücke, S. 116 – 123; Historische Kräne, S. 124 – 133*].

2.2. Das Schokoladenmuseum im ehemaligen staatlichen Hafenzollamt

Dieses Gebäude wird von Ulrich Krings [*vgl. Schokoladenmuseum, S. 134 – 139*] dargestellt.

2.3. Die Hallen 10, 11 und 12

2.3.1. Halle 10

In der denkmalpflegerischen Bewertung hieß es: »Die ehemalige Zollhalle I wurde 1892 – 98 nach Plänen von Bernhard Below erbaut. Langgestreckter, zweigeschossiger Baukörper mit vier Ecktürmchen, nach WK II Dach verändert, Werksteinfassaden mit Gliederungen, Fenster und Türen weitgehend verändert; Sockel aus Werkstein (Verladerampen); stromseitig eiserne Kranbahn auf Eisenkonsolen.« Der Nachtrag von 2001 führte aus: »Nach Süden eingeschossiger Anbau auf der Plattform der

Halle 10 (ehemalige Zollhalle 1); Foto um 1900

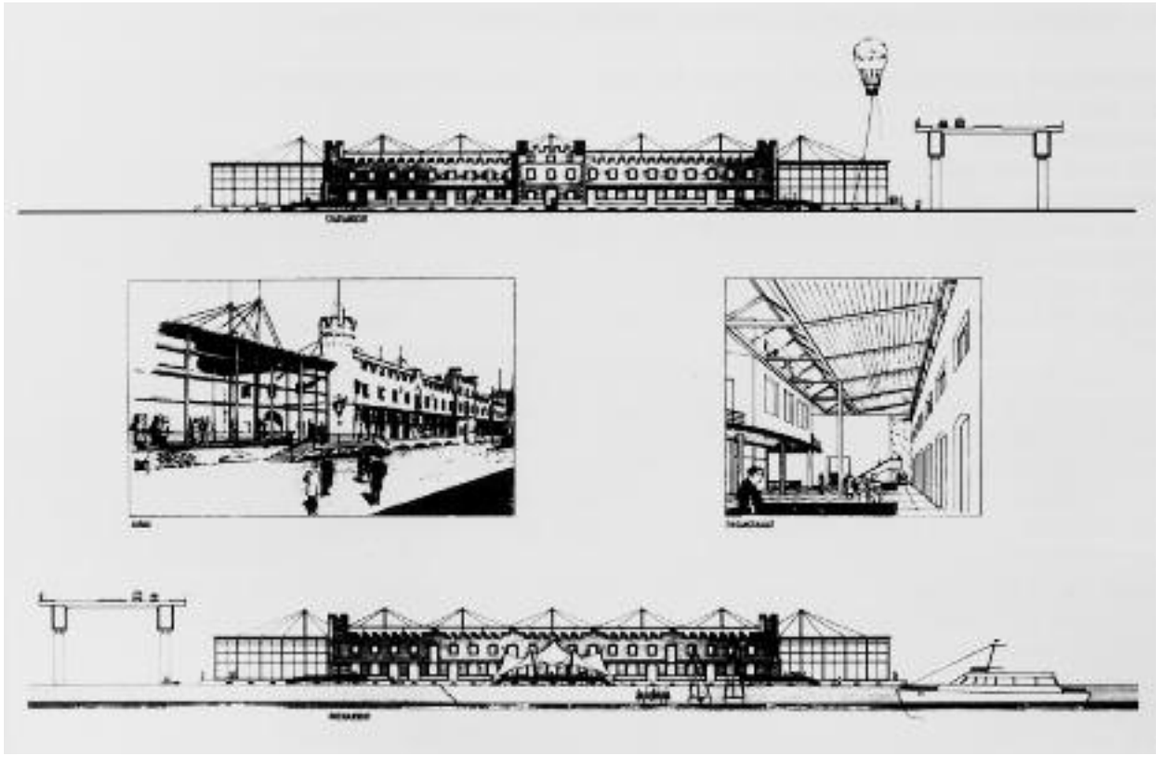
Halle 10: Rheinseite; Foto aus den 1980er Jahren [***vgl. Bild S. 53 unten***]

Ladebühne mit originaler Binder- und Stützenkonstruktion in genieteter Stahlbauweise von 1912/13 bei erneuerter Ausfachung, dreischiffig. Nach Süden unterbodig: Ehem. Ölkeller von 1892 – 98; flach gemauerte Kappendecken zwischen Eisenträgern auf gusseisernen Stützen; oberirdisch als Sockel aus Basalt (ehem. Ladebühnen) mit gepflastertem Klinkerboden, flach segmentbogig abschließenden Fensteröffnungen und Treppen an den äußeren Ecken gebildet.«

2.3.1.1. Der Umbau zum Deutschen Sport- und Olympiamuseum

Das Konzept Wolfgang Felder/BauCoop Köln und Hochbauamt der Stadt Köln 1989/90

In den Akten des Stadtkonservators sind seit 1980 verschiedene Konzeptentwicklungen bzw. Planüberlegungen überliefert. Im Januar 1980 machte der Galerist Bogislav von Wentzel aus Hamburg den Vorschlag, einen Skulpturenpark auf der Inselspitze nördlich der Halle 10 einzurichten; diese selbst war als »Skulpturenhalle« gedacht; als möglicher Architekt wurde Hanns F. Hoffmanns/Köln benannt. Stadtkonservatorin Hiltrud Kier äußerte sich hierzu positiv und formulierte als denkmalpflegerisches Ziel, »die Dachzone zu rekonstruieren«. Die Pläne von Wentzels zerschlugen sich, und seit 1982 existierte der Vorschlag, in Halle 10 das »Deutsche Sportmuseum« unterzubringen. Diese Idee war offenbar von Willy Daume im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen 1972 in München entwickelt worden. Seit 1978 war Köln wegen der dort ansässigen Deutschen Sporthochschule Favorit für den Museumsstandort. Am 16. Dezember 1982 wurde in Köln ein Förderverein gleichen Namens gegründet; erster Vorsitzender wurde Günter Heidecke, die Trägerschaft übernahmen der Deutsche Sportbund (DSB) und das Nationale Olympische Komitee für Deutschland (NOK); die Stadt Köln wurde ordentliches Mitglied. Am 1. Dezember 1982 nahm der Projektleiter, der Sporthistoriker Manfred Lämmer, mit Hiltrud Kier Kontakt auf; diese äußerte sich am 9. Dezember 1982 grundsätzlich positiv zu einer Umnutzung. Auch jetzt wurde die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands der Halle als denkmalpflegerisches Ziel definiert. Am 16. Februar 1987 formulierte Kier gegenüber dem Hochbaudezernenten Gerhard Lohmann: »Keine Aufstockung, Wiederherstellung des Zinnenkranzes«. In den Akten haben sich Skizzen des Architekten Harald Deilmann/Münster (datiert 1983 oder 1985) erhalten; sie zeigen den Zinnenkranz sowie eine geringfügige Aufstockung im Mittelbereich der Halle. In den Jahren 1989 und 1990 wurde zwischen Kier einerseits und Lohmann sowie dem Leiter des Hochbauamts, Ulrich Schweizer, andererseits über Fragen des denkmalpflegerischen Umgangs mit Halle 10 engagiert diskutiert; die beiden hatten das Kölner Architekturbüro BauCoop (Wolfgang Felder) mit entsprechenden Umbauplanungen beauftragt, die denkmalpflegerisch nicht abgestimmt waren. Am 14. März 1989 appellierten Heinz Bienefeld und Christel Drey vom Bund Deutscher Architekten Köln (BDA Köln) an Lohmann, den Auftrag nicht »frei zu vergeben«, sondern das Projekt Sportmuseum in den Wettbewerbsprozess für den Rheinauhafen insgesamt zu integrieren. Am 20. März 1989 antwortete Lohmann dem BDA, dass die »Planung in Arbeitsgemeinschaft von Hochbauamt der Stadt Köln und einem freien Architekten gefertigt« wurde. Es habe besondere Eilbedürftigkeit bestanden wegen der Bindungswirkung auf die öffentlichen Zuschussgeber Bund und Land zur finanziellen Sicherung des Projekts; es bestehe allerdings keinerlei Bindungswirkung bezogen auf den allgemeinen städtebaulichen Wettbewerb. Der Disput um das denkmalpflegerische Konzept, d. h. besonders bezüglich des Verhältnisses der geplanten neuen Dachkonstruktion zu den zu rekonstruierenden Zinnen und Eckwarten, ging unterdessen weiter. Am 30. März 1989 beklagte sich Paul Arthur Memmesheimer vom Düsseldorfer Ministerium (MSWV) gegenüber Wolfgang Felder, BauCoop Köln, dass seine Überlegungen bisher nicht mit Hiltrud Kier und Thomas Goege vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege abgestimmt seien: Beiden Behördenvertretern erscheinen »Ihre Überlegungen als zu stark in das Baudenkmal eingreifend und deshalb sowohl denkmalunverträglich als auch gem. § 9 DSchG (Denkmalschutzgesetz, U. K.) nicht genehmigungsfähig. Mag aus der Sicht der Denkmalpflege Ihre Planung unbefriedigend sein, so schließt dies doch nicht deren qualitätvollen architektonischen Rang aus. Bei der Umnutzung von Baudenkmälern wird stets die Originalsubstanz durch erforderliche Eingriffe gemindert. Dies darf aber nicht bis zu einer Verfremdung des Baudenkmals führen, bei der aus dem Baudenkmal ein echter ›Felder‹ wird. Leider müssen die Architekten dem Baudenkmal dienen und das scheint in diesem Falle hier geboten zu sein«. Im April 1989 sagten Lohmann und Felder zu, die Tragwerksplanung in einem Modell darstellen zu lassen. Diese sollte gemäß den Ausführungen des beauftragten Ingenieurbüros Polónyi (Ingenieurbüro für Bauwesen Professor Stefan Polónyi und Fink GmbH, Berlin und Köln) vom



Halle 10: Umbauprojekt zum Sport- und Olympiamuseum von BauCoop Köln 1989

August 1989 folgendermaßen aussehen: »Das Dach ist so konzipiert, dass es auf dem alten Mauerwerk nicht aufliegt. Es ist von Pylonen durch Seile (oder Rundstahl-Stäbe) abgespannt. (...) Das (bestehende) Dach des Gebäudes und die Stützen des Obergeschosses werden entfernt. Anstelle jeden vierten Stützenpaares werden neue Stahlrohrstützen gestellt, die über das Dach pylonenartig hinausragen. (...) In der Längsachse des Daches ist ein Stahl-Dreigurt-Fachwerkträger angeordnet, dessen verglaste Seitenflächen das Oberlicht bilden. Der Dreigurt-Fachwerkträger ist an den Pylonen direkt gelagert und durch Seile von den Pylonspitzen abgespannt. Die Querträger aus Stahlwalzprofilen lagern innen auf den Untergurten des Dreigurtträgers, außen sind sie von den Pylonspitzen abgespannt. Die Lasten der Randpfetten werden von den Querträgern aufgenommen.« Es folgten weitere Aussagen zur Dach- bzw. Deckengestaltung, außerdem zu den beiden Neubauflügeln: Diese sollten »voll verglaste Außenwände mit tragenden Stahlprofilen« erhalten. Nach dem Diskussionsstand vom Frühjahr 1989 war jetzt vorgesehen, diese Neubauelemente mit einem Baukörper zu kombinieren, der nach den Vorstellungen Kiers in seinen steinernen Details weitgehend auf den Vorkriegszustand zurückgeführt (d. h. rekonstruiert) werden sollte. Die Höhe der Pylonen sollte dabei die Zinnenbasis der neu zu errichtenden Eckwarten nicht übersteigen. Am 26. Mai 1989 ging Thomas Goege vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege seinerseits auf Distanz zu Kier und zu Memmesheimer vom MSWV: »Der wesentliche Einwand gegen die in Frage stehende Planung ist: Die Grundsatzentscheidung zur Rekonstruktion des ursprünglichen Bauzustandes schließt eine Ergänzung und Veränderung des Gebäudes durch eine moderne und sich markant absetzende Dachkonstruktion aus. Es erscheint denkmalpflegerisch fragwürdig, wenn einerseits die Wiederherstellung des historischen Erscheinungsbildes angestrebt wird, andererseits aber dieses Ziel zugunsten der Gestaltungsfreiheit des planenden Architekten in einem wichtigen Bereich von vornherein wieder aufgegeben werden soll. Eine Rekonstruktion, die nur unter Hinnahme eines solchen methodischen und gestalterischen Kompromisses realisierbar ist, sollte im Interesse der gebotenen fachlichen Schlüssigkeit nicht länger verfolgt werden. Aus der Sicht des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege ergeben sich hier zwei Lösungsansätze:

1. Rekonstruktion der zerstörten Zinnen und Turmbekrönungen bei zurückhaltender und dem Erscheinungsbild des Gebäudes angepasster Erneuerung des Daches, deutliche Zäsur zwischen historischem Baukörper und den neu zu errichtenden Anbauten;

2. Verzicht auf Rekonstruktion, Instandsetzung des Gebäudes in seiner überlieferten Nachkriegsfassung. Der zusätzliche Flächenbedarf wäre in den modernen Anbauten unterzubringen, die sich architektonisch durchaus eigenständig entfalten könnten.

Das (gegenwärtig) vorliegende Abstimmungsergebnis kann aufgrund der genannten grundsätzlichen Bedenken nicht mitgetragen werden, sondern wird seitens des RhAD lediglich zur Kenntnis genommen.«

Nachdem im August 1989 Ulrich Krings in Vertretung Kiers die kommissarische Amtsleitung des Stadtkonservators übernommen hatte, einigte man sich darauf, dass die Pylone den rekonstruierten Zinnenkranz der Eckwarten um ca. 1 m überschreiten durften. Der jetzt erreichte Planungsstand sah vor, dass die äußeren Fassaden erhalten, restauriert und im Bereich des ehemaligen Zinnenkranzes ergänzt werden sollten. Das Innere des Bauwerks mit seiner nicht denkmalwerten Nachkriegssubstanz wurde für Einbauten entsprechend dem Museumskonzept »freigegeben«: Die neue Dachkonstruktion mit neuen Belichtungszonen (Entwurf Stefan Polónyi) hätte natürlich auch dem äußeren Erscheinungsbild neue Elemente zugefügt. An beiden Schmalseiten war über den historischen Sockeln der ehemaligen Laderampen jeweils ein gläserner Pavillon vorgesehen. Über dessen Anschlüsse an den denkmalgeschützten Altbau wurde seinerzeit noch kein endgültiges Einvernehmen erzielt. Krings führte damals (Denkmalpflege im Rheinland, 1990, S. 11) aus: »Sollte dieses Konzept in der vorliegenden Form realisiert werden, bedeutet dies für die Widmung der südlichen Halle 12 (ehemals Zollhalle 3) zu einem Verkehrsmuseum eine nahezu bindende Gestaltungs-Vorgabe. Angesichts der Symmetrie der Zuordnung beider Hallen zueinander und zur Mittelhalle 11 (ehemals Zollhalle 2) fordert die Denkmalpflege hier eine gleichartige Behandlung. Bei dem großen, mehrgeschossigen Lagergebäude (Nr. 11, ehemals 2) kann aus denkmalpflegerischer Sicht entweder in vergleichbarer Weise verfahren werden; andererseits ist es jedoch auch denkbar, hier die schlichte Schließung der rheinseitigen Ostfassade beizubehalten und die übrigen, erhaltenen Werksteinfassaden nur zu restaurieren – ohne die ursprüngliche Mauerkronenzier zurückzuholen.« Am 22. August 1989 hatte Thomas Goege vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege seiner Ablehnung von »Rekonstruktion plus technisch bedingter Neugestaltung« erneut Ausdruck verliehen. Mit Blick auf den gesamten Denkmalbestand im Rheinauhafen führte er aus: »Die Rekonstruktion des ursprünglichen Erscheinungsbildes ist fachlich durchaus vertretbar, denkmalpflegerisch jedoch nicht unbedingt notwendig und im Hinblick auf den Erhaltungszustand der Gesamtanlage mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.« Unter Verweis auf sein Schreiben vom 26. Mai 1989 [*s. o.*] äußerte er erneut seine Skepsis bezüglich der Kombination von Rekonstruktion der Zinnen einerseits und der gestalterischen Vorgaben hinsichtlich der Dachdetails andererseits; er sah hier »nicht zu lösende Probleme«.

Im Juli 1989 wurden die Umbaupläne für das Sportmuseum der Öffentlichkeit vorgestellt; 1990 sollte der Baubeginn sein, für 1993 wurde die Fertigstellung erwartet.

Das Projekt wurde nicht realisiert. Da hier, wie ausgeführt, grundsätzliche Fragen des denkmalpflegerischen Umgangs mit dem Bestand der Hallen 10, 11 und 12 diskutiert wurden und eine gewisse Klärung der Standpunkte erreicht wurde, ist dieser Planungs- und Diskussionsprozess ausführlich dokumentiert worden.

Der Ausbau der Halle nach Plänen von Walter von Lom und Partner 1996 – 99
[vgl. hierzu Halle 10/Deutsches Sport- und Olympiamuseum, S. 140 – 145]

1996 übernahm die Gesellschaft zur Förderung des Städtebaues und der Gemeindeentwicklung mbH »moderne stadt« die Planungsaktivitäten für den Ausbau der Halle 10 zum Deutschen Sport- und Olympiamuseum. Der Kaufvertrag zwischen moderne stadt und dem Verein Deutsches Sportmuseum wurde am 5. Dezember 1996 unterzeichnet. Die Finanzierung war jetzt gesichert.

Am 13. März 1996 war zwischen moderne stadt und der städtischen Denkmalpflege, jetzt vertreten durch Hans-Werner Zawisla, Folgendes besprochen worden: »Die Hallen 10, 11, 12 sollen als denkmalpflegerisch zusammengehörendes Ensemble behandelt werden.« Für die Halle 10 wurde die »steingerechte Sanierung der Fassaden« vorgesehen; die Wiedererrichtung des historischen Zinnenkranzes wurde jetzt nur noch »empfohlen«, nicht mehr gefordert; Fenster und Türen galt es ebenso zu erhalten wie die historischen Treppen im Bereich der Schmalseiten; ansonsten war der Ausbau des Inneren, wie schon zuvor, »freigegeben«. In der ersten Notiz des Büros von Lom & Partner (Dierk Ellegiers) vom 11. Juni

Das Deutsche Sport- und Olympiamuseum in Halle 10, Ansicht von Südwest und Rheinseite; Fotos Dorothea Heiermann, 2009

1996 wurden folgende konkrete Absprachen zwischen Walter von Lom, seinem Mitarbeiter Ellegiers, Ulrich Krings sowie Horst Draheim von moderne stadt dokumentiert: »Neues Dach, keine Pylone mehr, Dachfläche als Ausstellungsfläche zu nutzen, optionaler Ausbau auf den Dachflächen; Erhalt der historischen Eisenbauten an den Schmalseiten; alle Maßnahmen sollen historisch ablesbar bleiben.« Das Thema »Zinnenkranz« fand hier keine Erwähnung. Am 12. Juni 1996 legte von Lom einen Katalog der seinerseits beabsichtigten »denkmalpflegerischen Maßnahmen« vor; bezüglich der Eckwarten hieß es jetzt: »In Anlehnung an die historischen Türme erfolgt die Rekonstruktion der Silhouette in verzinkter Profilstahlkonstruktion.« An der Halle sollte es insgesamt keinerlei Substanzverlust geben, jedoch auch keine Rekonstruktion verlorener Zustände; das Thema »Zinnenkranz« war seither nicht mehr aktuell [*s. u.*].

Im September 1996 wurde die Möglichkeit der zukünftigen Errichtung eines Staffelgeschosses vereinbart; weiter herrschte Einvernehmen dahingehend, »die denkmalgeschützte Fassade restaurativ zu überarbeiten. Neue, aus der Funktion abzuleitende Bauteile und Ergänzungen werden in klaren, ablesbaren Detaillösungen hinzugefügt. Das gesamte Gebäude lebt von seiner Lagerhausatmosphäre und seiner besonderen Lage zwischen Rhein und Hafen«. Im April 1997 begann das Bauantragsverfahren; im November 1997 hieß es: »Die Ecktürme werden jetzt nicht mehr ›massiv‹, sondern als (offene, U. K.) Stahlkonstruktion ausgebildet«, was von Hans-Werner Zawisla bedauert wurde.

Nachdem Krings am 24. Februar 1997 im Gestaltungsbeirat vorgetragen hatte, dass die denkmalpflegerischen Vorgaben für die Halle 10 auch für die Halle 12 maßgebend sein sollten, empfahl der Beirat »(...) aus diesem Grund auf die den Zinnen und Ecktürmen nachempfundenen Schmuckelemente zu verzichten und insgesamt für das Gebäude dem Charakter entsprechende strengere Elemente zu verwenden. Insbesondere sollte in der Addition der Bebauung ein nicht gewünschtes nostalgisches Erscheinungsbild verhindert werden. Es wird eine solide, keine modische, der heutigen Zeit entsprechende Gestaltung befürwortet.«

Die Denkmalpflege beschränkte sich fortan in ihren Auflagen nur noch auf die Wahrung des überlieferten architektonischen Bestands der Fassaden. Das bedeutete, dass eine Rekonstruktion der ursprünglichen neugotischen Bauzier nicht mehr gefordert wurde. Aus heutiger

Sicht kann festgestellt werden: Der historische Bestand blieb bewahrt, neue Zutaten wurden als solche ausgewiesen. Die Spuren der Zeit, incklusive aller »Verletzungen«, wurden nicht überdeckt, sondern blieben weiterhin sichtbar. Es erfolgte auch keine Restaurierung »hin auf Schönheit, sondern auf Historizität« (Zitat nach den Texten von Loms und aus der Pressemappe der Stiftung Deutsches Sport & Olympia Museum 1999).

1997 war das Architekturbüro Walter von Lom und Partner offiziell durch den Investor moderne stadt mit den Arbeiten betraut worden; die bauliche Realisierung erfolgte von März 1998 bis März 1999. Die Eröffnung des Museums war am 25. November 1999. Seit dem 15. Dezember 1998 fungierte die Stiftung Deutsches Sport & Olympia Museum als Träger des Museums; Gründungsdirektor war Karlheinz Wiegmann; die fachwissenschaftliche Abteilung des Museums leitete Manfred Lämmer vom Institut für Sportgeschichte der Deutschen Sporthochschule Köln. Die Kosten betrugen ca. 20 Millionen DM (Presseinformation Deutsches Sport & Olympia Museum e. V. vom 21. April 1999.)

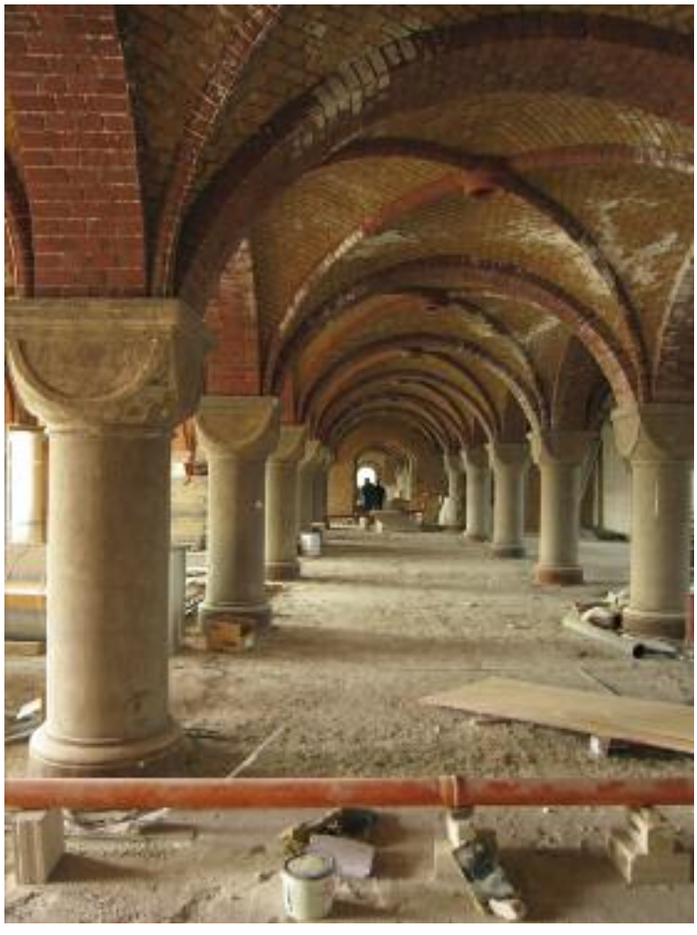
2.3.2. Halle 11

Die denkmalpflegerische Bewertung beschrieb den baulichen Zustand: »Ehemalige Zollhalle II. Erbaut 1892–98 nach Plänen von Bernhard Below. Langgestreckter, fünfgeschossiger Baukörper mit drei Treppenhausrisaliten (an der Westseite; jeweils drei Achsen), Dach verändert (Kriegsschäden), Veränderungen auch an der Stromseite in den nördlichen Gebäudeteilen. (Hier hatten zehn Achsen im südlichen Teil der ursprünglichen Fassade »überlebt«; der nördliche Teil war als einfache Putzfassade mit horizontalen Fensterstreifen ausgebildet worden, der kein Denkmalwert beigemessen wurde, U. K.). Jeweils drei Balkone mit originalem, schmiedeeisernem Gitter in den Seitenachsen an der westl. Beckenseite, Werksteinfassaden mit Gliederungen, Fenster weitgehend verändert, schmiedeeiserne Eingangstüren original. Im Innern original erhalten: In den Treppenhäusern Basalttreppen mit schmiedeeisernem Geländer, im EG auf gusseisernen Säulen mit romanisierenden Würfelkapitellen ruhendes Gewölbe aus zweifarbigem Klinker (Gurtbögen und Rippen rot, Kappen gelb, Schlussstein aus weniger hart gebranntem Ton).«

Zu den Verladerampen sowie zur Kranbahn vgl. den obigen Text zu Halle 10. Im Nachtrag von 2001 hieß es: »Ölkeller nach Süden [*vgl. 2.3.1. Halle 10, S. 50*], darüber Rampe/Sockel. Nach Süden auf dem Rampensockel Stahlträger-Dächer [*vgl. 2.3.1. Halle 10, S. 51*]; die dreischiffige Ausbildung mit Bezug auf die Säulenstellung im Innern, Stützen als Eisenträger auf gusseisernen profilierten Sockeln, drei-fache Querteilung durch flach satteldachförmige Querbinder.«

In den 1980er Jahren firmierte das Gebäude unter dem Namen »Lagergebäude Haniel im Zollhafen«. Seit 1991 wurde seine Eignung zur Einrichtung eines Verkehrsmuseums, gemeinsam mit Halle 12, überprüft; danach wurde die Gewölbehalle im Erdgeschoss von Möbel- und Designfirmen genutzt. Die denkmalpflegerischen Überlegungen zum konkreten Umgang mit dem Bauwerk bei möglichen Umnutzungsaktivitäten waren einem vergleichbaren Wandel unterworfen wie bei den Hallen 10 [*s.o.*] und 11. 1993 wurde im Umfeld des Bayenturms, an dem damals Bauarbeiten stattfanden, überraschend eine Anzahl von Basaltkonsolen der ehemaligen Eckwarten des Bauwerks entdeckt; sie waren in den 1950er Jahren abgenommen worden. Walter Geis, wissenschaftlicher Referent beim Stadtkonservator, plädierte daraufhin

links: **Halle 11 von Südwesten;** Foto von 1978; und von der **Rheinseite;** Foto aus den 1980er Jahren unten: **von Südwesten;** Foto Dorothea Heiermann, 2009 darunter: **Arbeiten in der Gewölbehalle** des Erdgeschosses; Foto Dorothea Heiermann, August 2008



vehement für eine Wiederanbringung dieser wichtigen neugotischen Bauzier, falls sich in Zukunft die Chance für eine durchgreifende Restaurierung der Halle 11 bieten würde (Geis 1994, S. 36 – 40). Wie schon im Zusammenhang mit Halle 10 ausgeführt, tendierte die Denkmalpflege seit Mitte der 1990er Jahre bei kriegsbedingt veränderten Bauwerken zunehmend in Richtung Substanzwahrung; die zuvor oft als Ziel formulierte Rekonstruktion verlorener Bauzustände, die dann mit zeitgenössischen Zutaten kombiniert werden sollten, war immer weniger gefragt. Als dann seit 2002 die Um- bzw. Neunutzung des Bauwerks aktuell wurde, stand die Wiederherstellung der originalen Bauzier nicht mehr zur Debatte; die Konsolen mit ihren charakteristischen Groteskköpfen nach dem Vorbild des Gürzenichs blieben demnach weiterhin im Depot des Konservators.

2003 fand der Realisierungswettbewerb zur Errichtung eines Wohn- und Bürohauses in der Halle 11 statt; der erste Preis ging an das Kölner Büro JSWD Architekten (Jaspert/Steffens/Watrin/Drehsen); Auftraggeber war »PLB Pareto Immobilien GmbH«. Zwischen 2004 und 2008 wurde das bauliche wie denkmalpflegerische Konzept entwickelt; die denkmalpflegerische Betreuung lag bei Hans-Werner Zawisla. 2009 wurde das Objekt fertiggestellt.

Zur Interpretation des architektonischen Konzepts, ein »gläsernes Implantat« in die Drei-Fassaden-Schale des Baudenkmals einzufügen, gibt der Beitrag von JSWD Architekten/Frank Peter Jäger Auskunft [*vgl. Halle 11, S. 172 – 181*]. Die Denkmalpflege konnte sich mit ihrem Anspruch der Erhaltung des gesamten überlieferten baulichen Bestands [*s. o.*] in vielen Punkten durchsetzen; die Natursteinfassaden aus Tuff und Basaltlava an der Nord-, West- und Südseite blieben mit allen Gliederungselementen erhalten und wurden steingerecht restauriert. Nur unwesentliche Eingriffe, wie der Einschnitt kleinformatiger Rechteckfenster, mussten aus Gründen notwendiger Belichtung hier vorgesehener Innenräume hingenommen werden. Erhalten blieb natürlich die großartige Gewölbehalle im Erdgeschoss einschließlich aller vier Fassaden aus dunkler Basaltlava. Erhalten blieb auch das Rastersystem des Bauwerks; die neuen Stützen aus Stahlbeton übernahmen die alten Achspunkte der Stahlkonstruktion. Weitere Details der historischen Binnenkonstruktion, wie zahlreiche stählerne Gerberträger, blieben ebenfalls bewahrt und wurden oft auch sichtbar belassen. Die drei Treppenhäuser hinter den Risaliten

Halle 11: Treppenhaus mit originalen Basaltstufen; Foto Dorothea Heiermann, Oktober 2007; **neue Betontreppen;** Foto Dorothea Heiermann, Dezember 2007
Treppenhaus mit neuen Betontreppen; Foto Dorothea Heiermann, August 2008

der Westfassade mussten allerdings aus Gründen des Brandschutzes und wegen ungünstiger Steigungsverhältnisse der Stufen in der Substanz (Beton gegen Basalt) ausgetauscht werden, verblieben aber in den ursprünglichen Achsen. Es gelang leider nicht, an der Stromseite alle zehn südlichen Achsen der originalen Ostfassade zu bewahren. Lediglich die isolierte Dreiergruppe der Achsen 6, 7 und 8 blieb erhalten, verschwand jedoch optisch weitgehend hinter den Glasscheiben der hier vorgeblendeten Loggien. Diese sind Teil der mit einer Auskragung von ca. 2 m vor der komplett neu errichteten Ostfassade gespannten Rasterstruktur, die als »zweite Fassade« vor den auskragenden Loggien und Balkonen liegt. Mit dieser die Rheinansicht des Gebäudes dominierenden raumhaltigen Metallstruktur konnte sich die architektonische Grundidee des »Implantats« als optisch wirksame Inszenierung voll auswirken! Die eigentliche Ostfassade mit breiten Öffnungen und Tuffplattenverkleidung hält die Flucht der originalen Ergeschossfassade ein und liegt ebenfalls bündig mit den genannten drei herauspräparierten Achsen der originalen Fassadenwand. Die gegenüber dem Nachkriegszustand leicht erhöhte neue Mauerkrone der drei historischen Fassaden wurde als moderner »Zinnenkranz« ausgebildet, gleichsam in »abstrakter« Gestalt, d. h. ohne Eckwarten und Maßwerkzier. Von Letzterer sind für den genauen Betrachter der Fassaden noch Spuren im Fugennetz der historischen Mauerwerkspartien zu entdecken.

Der Denkmalpflege wie den Architekten ist hinsichtlich des Umgangs mit den historischen Fassaden der Halle 11 äußerste Sensibilität zu bescheinigen. Die Nutzungsspuren blieben ebenso ablesbar wie die »Verletzungen« aus Kriegs- und Nachkriegszeit; hier bieten besonders die nördliche und südliche Schmalseite ein reiches Anschauungsmaterial. Durch die Wahl dunkler Basaltlava für die Verkleidung des außen sichtbaren Tragsystems der neuen Obergeschosse wird der angestammte Farbcharakter des Bauwerks ebenso respektiert und gleichsam »fortgesetzt« wie durch die helltonige Farbgebung der raumhaltigen Rasterstruktur aus Metall einschließlich der hier angebrachten Jalousien vor der oben beschriebenen neu errichteten Ostfassade zum Strom.

Weiterführende Literatur

Dobritz, Julia, 2008; sowie Walter Buschmann und Julia Dobritz auf den Internet-Seiten »Rheinische Industriekultur«, Köln_Zollhallen im Rheinauhafen

Halle 11: Abbrucharbeiten an der Rheinfassade; Foto Dorothea Heiermann, April 2007
die Baustelle von Südosten; Foto Dorothea Heiermann, Oktober 2007
Bauarbeiten am rheinseitigen Fassadenfragment der Achsen 6, 7, 8; Foto Dorothea Heiermann, Oktober 2007

Halle 11: Kran Nr. 14 vor der Rheinfassade; Foto Ulrich Krings, 2010
Details der Westfassade; Foto Ulrich Krings, 2010

2.3.3. Halle 12

Die denkmalpflegerische Bewertung liest sich nahezu wortgleich mit derjenigen zur »Zwillingshalle« Nr. 10 [*vgl. S. 48*]. Die »Vorgaben« der Denkmalpflege zum Umgang mit dem Bauwerk bei Umnutzungsaktivitäten waren ebenfalls wie diejenigen zu Halle 10 und 11 im Laufe der Jahre einem Wandlungsprozess unterworfen: Bis etwa 1990 war es auch hier das Ziel, den Außenbau mit allen Details seines Vorkriegszustands zu rekonstruieren [*s. o.*]. Seither galt die Maxime, vor allem die vorhandene denkmalgeschützte Nachkriegssubstanz zu bewahren. Alle neu hinzukommenden Strukturen waren in Abstimmung zwischen Bauherr, Architekt und Denkmalpflege zu entwickeln und sollten in ihrer zeitgenössischen Formensprache ablesbar sein. Allerdings wurde immer wieder betont, dass die Zwillingshallen 10 und 12 in gleicher Weise zu behandeln seien, und dass die zwischen ihnen positionierte Halle 11 [*s. d.*] ebenfalls in den zu wählenden Gestaltungsmodus einbezogen werden sollte. Insofern kam dem Umgang mit Halle 10 [*s. o.*] paradigmatische Bedeutung zu.

Das in den 1980er Jahren unter dem Namen »Lagergebäude Neska im Zollhafen« geführte Bauwerk wurde 1991 gemeinsam mit der mehrgeschossigen Halle 11 [*s. d.*] als möglicher Standort eines Verkehrsmuseums überprüft. Die Pläne zerschlugen sich jedoch. Erst seit etwa 2006 fanden sich wieder ernsthafte Interessenten. An einem 2007 ausgelobten Realisierungswettbewerb nahmen drei Investoren mit ihren jeweiligen Architekturbüros teil: 1. Kölbl/Kruse GmbH; 2. Global consulting partners, Architekten: Pedro M. Magueda/Juan Pablo Molestina; 3. Vivacon development, Architekten: Oxen und Römer. Das Projekt 2 (Global consulting/Magueda/Molestina) wurde von der Jury favorisiert; in der Selbstdarstellung hatte es geheißen: »Entwurfsgedanke: Entkernung der historischen Halle. Dabei wird die Fassade mit allen historischen Öffnungen komplett erhalten. Die neue Nutzung wird Inlay-artig in das Gebäude eingefügt/eingesetzt. Nutzung: EG: Cafés, Bistros, Restaurant, Showrooms und Läden. OG und Staffel-G: Wohnen mit Balkonen und Dachterrassen. Damit die Dachfläche von den Kranhäusern nicht einsehbar ist, werden auf dem Dach ›Segel‹ gesetzt, die sowohl dem Sonnen- als auch dem Sichtschutz dienen.«

Halle 12: Rheinseite und Inneres; Fotos Dorothea Heiermann, 2007

Halle 12: Die Baustelle von Südwesten; Foto Dorothea Heiermann, Juli 2009

Halle 12 zwischen den Kranhäusern; Foto Ulrich Krings, 2010

Die Jury, in der Renate Kaymer und Hans-Werner Zawisla die städtische Denkmalpflege vertraten, kam zu folgender Bewertung: »Der Entwurf überzeugt in seiner Leichtigkeit, die im Kontrast zur Schwere und Massivität des Altbaus steht und einem wohltuend erneuernden innovativen Konzept folgt, ohne dem Altbau seine Dominanz zu nehmen. (...) Das Thema Sonnensegel – die fünfte Fassade – ist dabei ein dominierendes Element für diese denkmalgeschützte Zollhalle und muss sensibel behandelt werden. Der Stadtkonservator unterstützt das Konzept unter der Voraussetzung der noch erfolgenden detaillierten Abstimmung mit ihm.«

Die Realisierung erfolgte zwischen 2008 und 2010 [*vgl. Halle 12, S. 196–201*]. Es kann festgestellt werden, dass auch hier die Bewahrung des Bestands gelang; insoweit fand die Vorgabe der »Gleichbehandlung« mit Halle 10 Berücksichtigung. Das »Implantat« bzw. »Inlay« mit seinen über die historische Gebäudekante hinausragenden geböschten, leicht glänzenden metallischen Außenfronten setzt sich, da anderer Funktion und anderer Entstehungszeit als das 1999 eröffnete Deutsche Sport- und Olympiamuseum in der Halle 10, deutlich von den dort realisierten Aufbauten ab. Das gilt auch für die modernen Ergänzungen der vier Ecktürme. Durch die spezifische Wahl der Farbe (»gold/beige«) soll eine Angleichung der Fassaden der neuen Gebäudezonen an den Farbduktus des Natursteinmauerwerks des Altbaus erreicht werden. Der »Zwillingscharakter« beider Hallen blieb vor allem im Bereich dieser historischen Gebäude-»Sockel« gewahrt. Hier finden sich jeweils auch die restaurierten Vordächer an den Westseiten sowie die Laderampen und Teile der originalen Kranbahnen mit dem restaurierten Kran Nr. 15 an der östlichen Stromseite [*vgl. Historische Kräne, S. 124–133*]. Halle 12 bewahrt im Innern des für Läden und Ähnliches genutzten Erdgeschosses die rohen, steinsichtigen Wände mit allen »Verletzungen« aus ihrer Geschichte.

2.4. Hafenamt, ehemaliger Lokschuppen und ehemaliges Krafthaus

2.4.1. Hafenamt und ehemaliger Lokschuppen

Die denkmalpflegerische Bewertung lautete: »Erbaut 1892–98, Architekt: Adam Sesterhenn. Freistehender, mehrteiliger Baukörper mit quadratischem Turm, drei Geschosse, ausgebautes Dachgeschoss mit Gauben und zwei Treppengiebeln, Eckerker mit loggiaartigem, überdachten Aufbau, runder Eckturm, Balkone, Maueranker, Backsteinfassaden mit Werksteingliederungen in Anklängen an die Romanik, portalartig ausgebaute Eingangssituation, Eingangstüre weitgehend original, Fenster weitgehend verändert. Im Innern original erhalten: Im Vestibül farbiger Fliesenboden; Holztreppe (mit neuerem Geländer). Bestandteil des Denkmals ist auch das historische Geländer im Bereich der Stichstraße vor dem Gebäude am südlichen Beckenende.«

Hafenamt, Lokschuppen und Krafthaus von Südwesten, 1930er Jahre; Foto A. Kreyenkamp

Lokschuppen und Hafenamt, 1978; Foto W. Ludwigs

Hafenamt, Krafthaus und Hafenbecken; Grafik aus der Hafenfestschrift 1898, Tafel 52 [*vgl. Bild S. 45*]; **Hafenamt, St. Severin und Südliches Krankhaus;** Foto Dorothea Heiermann, Juni 2009

Krafthaus, St. Severin und Hafenamt von Osten;
Foto R. Röttjer, 2003

Das im Zweiten Weltkrieg nur geringfügig beschädigte Gebäude, dessen Turmpyramide allerdings ihre vier mit den Vorkriegs-Kirchtürmen von St. Severin korrespondierenden Eckspitzen einbüßte, bildete in den Nachkriegsjahrzehnten eben dank des Turms mit seinem Spitzhelm die unbestrittene Dominante des nördlichen, älteren Hafenteils. Dazu trug nicht unwesentlich seine prominente Lage oberhalb des südlich abschließenden Kais des Hafenbeckens bei. Diese Dominanz wurde durch den Bau der drei Kranhäuser stark beeinträchtigt, außerdem ist der angestammte direkte optische Bezug zum Südkai des Hafenbeckens durch die Erweiterung des jetzt »Harry-Blum-Platz« genannten Vorgeländes nunmehr eingeschränkt. Die Denkmalpflege hat die hierzu vorgenommene Zuschüttung eines Teils des Beckens samt der Anlage einer weiteren Garageneinfahrt westlich des Hafenamts stets bedauert und lange zu verhindern gesucht [*vgl. S. 44 – 47*]. Die zwischen September 1999 und November 2000 durchgeführte Restaurierung, die durch den Denkmalpfleger Hans-Werner Zawisla betreut wurde, hat dem Bauwerk mit seinen farbenfrohen Fassaden allerdings viele Aspekte seines alten Glanzes zurückgegeben. Das Gleiche gilt für die historischen Teile des Inneren.

Der niedrige Lokschuppen im Süden wurde zwar ebenfalls denkmalgerecht restauriert, verlor jedoch durch die Wegnahme der alten Gleisanlagen vor seinen mächtigen südlichen Portalbögen einen Teil seiner historischen Aussagefähigkeit. Die Historie beider Gebäude wie auch die Um- und Ausbauaktivitäten der 1990er Jahre werden ebenso wie der moderne Erweiterungsbau des Hafenamts (für alles zeichneten die Architekten GATERMANN + SCHOSSIG verantwortlich) von Ira Scheibe ausführlich dargestellt [*vgl. Hafenamt und Lokschuppen, S. 244 – 255*].

2.4.2. Ehemaliges Krafthaus

In der denkmalpflegerischen Bewertung hieß es: »Erbaut 1892 – 98, Architekt: Adam Sesterhenn und Maschinenbauingenieure. Langgestreckter, mehrteiliger, ein- bis viergeschossiger Baukörper mit zweifarbigen Backsteinfassaden. Nördl. Teil: ein Geschoss, drei zu fünf Achsen, originales Satteldach, doppelläufige Freitreppe mit originalem schmiedeeisernem Gitter, Eingangstüre original, Fenster teilw. original. Im Innern original erhalten: Teilweise Hirnholzpflasterung, Laufkatze auf hochliegender Kranbahn, offener Dachstuhl über Fachwerkbindern aus Eisen, mit Holzpaneelen in Fischgrätmuster verkleidet.

Daran anschließend: Querriegel mit turmartigem Aufbau (heute im Innern verschiedene Stockwerksdecken), zwei bzw. vier Geschosse, (Nachkriegs-)Satteldächer, Fenster und Türen teilweise original. Südlicher Teil: Eingeschossiger Flügel mit originalem Satteldach und acht Achsen; er wird vom zweigeschossigen dreiachsigen Querriegel mit originalem Pfettendach sowie einem kleinen, eingeschossigen Bau abgeschlossen. Fenster (mit Eisensprossen) weitgehend original, Türen teilweise original. Im Innern original erhalten: Offener Dachstuhl, teilweise Schmiedeeinrichtung (eingeschossiger Flügel).« Die im Text hier folgende Darstellung der ursprünglichen Funktion ist in dem Beitrag von Ulrich Krings sowie dem vom Architekturbüro Bergrath Extra nachzulesen [*vgl. Die Geschichte des Rheinauhafens, S. 8; Krafthaus, S. 256 – 263*].

Leider hatte sich die gut dokumentierte Ausmalung nicht erhalten. Untersuchungen von Fachrestauratoren in den 1990er Jahren blieben ergebnislos. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude entsprechend seiner damaligen Funktion als »Werkstatt« bezeichnet.

Als eines der ersten der weitgehend erhaltenen historischen Gebäude des Hafens wurde das Krafthaus bis 1997 durch das Architektenteam Ludger Bergrath und Ralf Extra für die Kommunikationsagentur facts+fiction denkmalgerecht saniert und im Innern behutsam umgebaut; die konservatorische Betreuung lag bei Hans-Werner Zawisla. Im Innern wurden bei den eigenwilligen, allerdings die historische Substanz respektierenden Einbauten vornehmlich die Materialien Holz und Metall eingesetzt. Die Höherlegung der Mitteltrasse des Hafens als Folge des Tiefgaragenbaus und der Hochwasserschutzmaßnahmen forderten die Freiraumplaner BW & Partner ebenso wie den Denkmalpfleger Zawisla zu letztendlich akzeptablen, ja gelungenen Lösungen heraus. Die Gefahr einer optisch brutalen Abriegelung der Ostfassade des eher kleinformatigen Bauwerks konnte durch die Anlage von Treppen und Rampen abgewendet werden.

2.5. Der Bayenturm

Dieses älteste Bauwerk innerhalb des heutigen Hafenareals wird von Ira Scheibe ausführlich in seiner wechselvollen Geschichte und seiner heutigen Gestalt vorgestellt [*vgl. Bayenturm, S. 278 – 291*]. Die Stadtkonservatoren Kier und Krings haben 1994 die seinerzeitigen denkmalpflegerischen Überlegungen und Strategien ausführlich dokumentiert. Auf die entsprechende Literaturangaben bei Ira Scheibe sei hier verwiesen.

2.6. Die Rheinbastion/Kaponniere

Zu Geschichte und Gestalt dieses kleinen, heute den neu geschaffenen »Elisabeth-Treskow-Platz« sehr wesentlich prägenden Bauwerks gibt der Beitrag von Ira Scheibe Auskunft [*vgl. Rheinbastion/Kaponniere, S. 322 – 329*].

2.7. »Rheinkontor« und ehemalige Lagerhalle 22, das sogenannte »Siebengebirge«

Das heute »Rheinkontor« genannte Gebäude sowie die südlich anschließende ehemalige »Lagerhalle 22«, das im Volksmund wegen seiner sieben Zwerchhausgiebel an der Landseite so genannte »Siebengebirge« (an der Stromseite sind es neun Giebel!), gehören entstehungsgeschichtlich und funktional eng zusammen; sie sollen daher hier als bauliche Einheit unter dem Aspekt »Denkmalpflege« gemeinsam besprochen werden. Das 170 m lange Hauptgebäude diente als Getreidespeicher, der nördliche Kontorbau hingegen der zugehörigen Verwaltung sowie Wohnzwecken. Der Gesamtkomplex wurde 1909/10 nach Plänen von Hans Verbeek errichtet, nachmaliger Stadtbaumeister (seit 1913) und von 1925 –33 zweiter Stadtkonservator der Stadt Köln. Während das »Siebengebirge« als eines der ersten Bauwerke im damaligen Deutschland komplett als Stahlbeton-Skelettbau konstruiert wurde, mit Lochfassaden ebenfalls aus Beton und Dachflächen aus Bimsbeton und Schieferdeckung, wurde das Kontorgebäude in traditioneller Backsteinbauweise mit Betondecken ausgeführt sowie mit einem konventionellen Dachstuhl samt Schieferdeckung ausgestattet. Das Fundament bilden Betonpfähle; der Bauverlauf ging von Süd nach Nord vonstatten (Osteneck, 1985, S. 130). Bis zum Anbau des großen Silos (»Nr. 23«, *s. u.*) im Jahre 1939/40 hatte die südliche Fassade mit ihrer Giebelstaffelung sowie einem dreiseitigen Treppenhauserker frei gestanden.

»Siebengebirge« und Kontorhaus im Bau; Foto 1910 [*vgl. Bild S. 12*]

Das Südende des Rheinauhafens mit der Alten Universität in den 1930er Jahren

Die wohl in den 1920er Jahren, möglicherweise als Folge der 1919 vorgenommene Abtrennung Danzigs vom Deutschen Reich aufgekommene und auch heute immer noch begegnende Bezeichnung des Gebäudes als »Danziger Lagerhaus« wurde 1927 schon von Verbeek selbst, später (1977) noch einmal von Stadtkonservator Fried Mühlberg (Dienstzeit 1969–78) abgelehnt. Ulrich Krings plädiert heute ebenfalls dafür, diesen Namen nicht mehr zu gebrauchen. Verbeek schrieb 1927: »Bei dem großen Lagerhaus am Agrippinaufer von Verbeek (wurde), nicht um ein Altdanzig (sic!) vorzutäuschen, sondern um den auf dem Rheinschiff sich nähernden Reisenden auf den Maßstab der in der Ferne auftauchenden Stadt vorzubereiten und auch, um das naheliegende Universitätsgebäude nicht zu erdrücken, das beinahe 200 m lange Gebäude durch Giebel untergeteilt (sic!), so aber, daß der Eindruck eines einheitlichen Gesamtbaues erhalten blieb.« Fried Mühlberg äußerte sich 1977 gegenüber Axel Föhl, dem damaligen Fachmann für Industriebauten beim Rheinischen Amt für Denkmalpflege, wie folgt: »Die angebliche Bezeichnung ›Danziger Lagerhaus‹ hat sich glücklicherweise – weil falsch und irreführend – nicht durchgesetzt (dann wäre ›Lübecker Lagerhaus‹ schon zutreffender gewesen).« Mühlberg konnte seinerzeit allerdings den weiteren Gebrauch dieser Namensgebung nicht verhindern. Mühlberg hatte sich übrigens schon 1976 dafür eingesetzt, den Verbeekschen Hafenspeicher als denkmalwert einzustufen; er begründete das vor allem unter Hinweis auf die innovative Konstruktion und die städtebaulich gelungene Einfügung. Der damalige Stadtkonservator erhielt Unterstützung durch Fritz Hilgers, Professor für Architektur an der Fachhochschule Köln und Vorsitzender des Ortsverbands Köln des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz, der am 9. April 1976 im »Kölner Stadt-Anzeiger« ein Plädoyer für den Erhalt dieses wichtigen Bauwerks veröffentlichte. Hilgers forderte »ein neues denkmalpflegerisches Denken«. Am 22. April 1976 erschien ein

Kontorhaus und »Siebengebirge« in den 1970er Jahren links: **»Siebengebirge«, Kontorhaus und Silo 23** in den 1990er Jahren

zustimmender Leserbrief von Konrad Adenauer jr. im »Kölner Stadt-Anzeiger«. Adenauer trat vehement für den Erhalt des Bauwerks ein und übte harsche Kritik an der Kölner Stadtverwaltung, die »alles und jedes überbauen will, am liebsten mit gestalt-, geist- und geschichtslosen Betonmassen, die kein echter Kölner will«. Im April 1977 erklärte Landeskonservator Günther Borchers vier Bauwerke Kölns zu »technischen Denkmalen«: Die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs, das Pumpenhaus Zugweg, die Telegrafenstation Flittard und eben das »Siebengebirge«, hier wieder als »Danziger Lagerhaus« bezeichnet (laut »Kölner Stadt-Anzeiger« vom 27. April 1977). Nach dem Zweiten Weltkrieg begegnet in den Akten übrigens noch ein weiterer Name: Die angestammte Nutzung des Getreidespeichers durch die Firma Rhenus führte dazu, hier fälschlicherweise oft von »Rhenania-Speicher« zu sprechen.

Am 26. März 1976 hatte sich Ludwig Rühle von der städtischen Bauverwaltung noch skeptisch geäußert, ob das »Lagerhaus 22« wegen seiner Größe als denkmal- und erhaltenswert eingestuft werden könne. Damals wurde als zukünftige Nutzungsperspektive »Jugendherberge, Hotel u. ä.« angegeben. Hugo Borger, zu jener Zeit Generaldirektor der Kölner Museen, dachte über die Nutzung des Gebäudes als Depot für die Museen nach.

1979 gab es erste Kontakte zwischen der Hafenverwaltung und Stadtkonservatorin Hiltrud Kier wegen der beabsichtigten neuen Farbfassung des Äußeren. Eine »Sanierung« von Dach und Fassaden erschien sinnvoll, »da die Nutzung noch bis 2002 erfolgen soll und der Konservator das Gebäude als erhaltenswert eingestuft hat«. Zuvor hatte sich der ganze Komplex nur grautonig (zementfarben) dargestellt. Im November 1979 berichtete die Presse über die vollendete Farbgebung der Stromseite: »heller Ocker«. Gleichzeitig erhielt der nördliche Verwaltungskopfbau (»Rheinkontor«) ockergelbe und rote Fassadenpartien; das Silogebäude im Süden wurde rot gefasst. Die Fassaden an der Landseite der drei Gebäude wurden in derselben Farbfolge behandelt. Es ist unübersehbar, dass seit dieser zeittypisch farbenfrohen Gestaltung der Baukomplex im Süden des Rheinauhafens zu einem der Lieblingsmotive bei Fotografen avancierte, was der Denkmalpflege bei ihren Erhaltungsbemühungen natürlich entgegen kam. Am 1. Juli 1980 erfolgte die Eintragung in die Denkmalliste der Stadt Köln.

1990 hatte Ulrich Krings ausgeführt: »Ein besonderes Problem wird die Umnutzung des sog. Siebengebirges darstellen. Hier wird auf die Wahrung des bisherigen Charakters mit Nachdruck zu achten sein.« Am 20. August 1997 formulierten Krings und Thomas Goege vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege gegenüber dem Architekturbüro Till Sattler/Köln bei Sondierungsgesprächen zwecks Umnutzung folgende »Auflagen«: »Keine

Wärmedämmung außen, keine Vergrößerung der vorhandenen Fenster, dezente Dachflächen-Öffnungen, keine Entfernung der Pultdächer zwischen den Giebeln; im Innern sind Höfe oder ähnliche Einschnitte zur Verbesserung der Belichtung möglich.«

In den folgenden Jahren gab es weitere Anfragen von Interessenten für den Baukomplex, die allerdings ohne konkrete Ergebnisse blieben. Im Januar 2002 wurde deutlich, dass die Firma »Pandion« Projektentwicklung GmbH aus Bonn sich ernsthaft für das »Siebengebirge« interessierte (»Kölner Stadt-Anzeiger« vom 18. Januar 2002). Der nicht denkmalgeschützte »Anbau« im Süden sollte an KSP Engel u. Zimmermann gehen, der Silo an die Werbeangentur Barten und Barten.

Nach ersten Kontaktaufnahmen 2002 konkretisierte sich vor allem zwischen Juni 2003 und April 2004 während intensiver Abstimmungsgespräche zwischen der Denkmalpflege (Krings, Zawisla, Goege) auf der einen und Pandion (Reinhold Knodel) sowie dem Architekturbüro kister scheithauer gross (KSG, hier Johannes Kister und Christian Böhmer) auf der anderen Seite das Umgestaltungskonzept zur Antrags- und Baureife. Grundlage waren jeweils Zeichnungen und Modelle von KSG. Ziel war die Adaption des Speichergebäudes für eine moderne Büro- und Wohnnutzung. Allen Beteiligten stand die architektonische und städtebauliche Bedeutung des Bauwerks ebenso klar vor Augen wie die Problematik der Innenraumbelichtung (Gebäudetiefe von bis zu 22 m) oder etwa auch der Raumhöhen (2,40 m bis 2,70 m). Die Diskussion kreiste denn auch vorrangig um Anzahl und Größe der Fensteröffnungen in den so unterschiedlichen Fassadenpartien beider Längsseiten sowie in den ausgedehnten Dachflächen mit ihren sieben bzw. neun Zwerchgiebeln und den gestaffelten Pultdächern. Die für heutige, erst recht für »gehobene« Wohnansprüche selbstverständliche Forderung nach Einbringung von Balkonen oder Loggien stellte ein zusätzliches Problem dar.

Im Juni 2002 hatte man sich darauf geeinigt, »nicht konservatorisch an Einzelelementen des Bestands festzuhalten. Die Leitlinie sollte stattdessen eine Umgestaltung, mit Ergänzung neuer Bauelemente, unter Beibehaltung des Entwurfsgedankens der seriellen Gestaltung sein, wie sie im Entwurf von Verbeek angelegt ist. Die Erhaltung der städtebaulichen Wirkung galt für alle Maßnahmen als vorrangig« (aus der Aktennotiz von Böhmer/KSG).

Das Südende des »neuen« Rheinauhafens; Foto Dorothea Heiermann, Juni 2009

Landseite des »Siebengebirges« in den 1990er Jahren und im Juni 2009; Foto Dorothea Heiermann

Baubeginn war 2004, Richtfest Ende 2006, die Fertigstellung 2006/07. Aus meiner Sicht kann sich das erzielte Ergebnis durchaus »sehen lassen«, wenn auch die 1990 formulierten »Maximen« [*s. o.*] nicht zum Tragen kamen: Das inzwischen äußerst populär gewordene historische Gebäude blieb in seinen wesentlichen Elementen bewahrt und somit erkennbar. Alle notwendigen, zwischen den Beteiligten abgestimmten Veränderungen fanden innerhalb der historischen »Außenhaut« statt, d. h., es gibt keinerlei An- oder Aufbauten bzw. Auskragungen. Die historischen Fenstereinschnitte wurden, vor allem in ihren Achsbezügen, d. h. in ihrem den Fassadencharakter bestimmenden Rhythmus, aber auch in ihrem Nebeneinander von liegenden und stehenden Formaten an der Stromseite, in ihren mehrheitlich horizontal ausgerichteten Formaten an der Landseite, streng beibehalten; allerdings wurden die Öffnungsmaße – innerhalb des vorgegebenen Proportionssystems – vergrößert. An der Stromseite wurden breitere Einschnitte für die Loggien durchgeführt, und zwar durch die Vereinigung von je zwei vorhandenen Öffnungen. Damit die Loggien aber nicht als große dunkle »Löcher« die Flächenwirkung der Fassaden störten, wurden sie mit faltbaren Glaswänden geschlossen; diese Idee zur Schaffung wohnungsbezogener »Wintergärten« stammte von den gleichzeitig errichteten maritimen Neubauvierteln Amsterdams.
Die Gefahr spiegelnder großformatiger Fensterflächen inmitten der schiefergedeckten Dachzonen wurde gebannt durch die Einbringung großflächiger, sich bündig einfügender, dunkel eingefärbter Metallscreens; auf eine Firstverglasung wurde verzichtet. Auf den Fassaden wurde dann der durch die Umnutzung notwendige, denkmalpflegerisch natürlich nur »schwer verdauliche« Dämmputz aufgebracht; die Farbgebung schloss sich an diejenige des Jahres 1979 an. Im Innern blieb in der Regel die Struktur des Traggerüsts aus Beton erhalten und wurde häufig auch sichtbar belassen. Gravierende Änderungen betrafen die Treppenanlagen, die weder funktional noch brandschutztechnisch genügten. Die Rundtürme an der Landseite verloren somit vollkommen ihre diesbezügliche Funktion und wurden den Wohnungen zugeschlagen.

Kontorhaus und »Siebengebirge« mit Elisabeth-Treskow-Platz; Foto Dorothea Heiermann, Juni 2009

Das dem »Siebengebirge« nördlich vorgelagerte »Kontorgebäude« erhielt seine angestammte (Vorkriegs-) Dachlandschaft aus gereihten, verschieferten Zwerchgiebeln zurück und wurde im Innern den neuen Raumanforderungen angepasst. Hier fanden ein Restaurant im Erdgeschoss sowie komfortable Wohnungen Platz. Im Sockelbereich wurde an der Rheinseite vor beiden Bauten der mit Cortenstahl verkleidete Terrassenvorbau realisiert; im Süden des »Siebengebirges« erhielt der Hafenkran Nr. 31 aus dem Jahre 1964 seine feste Aufstellung [*vgl. Historische Kräne, S. 124 – 133*]. An der Landseite liegt die Laufebene über der Abdeckung der Tiefgarage jetzt bündig mit der Höhe der historischen Laderampen; das Vordach aus Beton und Glasbausteinen wurde restauriert und bildet eine optisch wirksame Zäsur zwischen dem Erdgeschoss und den oberen Geschossen [*vgl. auch Siebengebirge, S. 340 – 347*].

Weiterführende Literatur

- **Pérez Siller, Alejandra 2006/2007; sowie Walter Buschmann und Alejandra Pérez-Siller auf der Internetseite »Rheinische Industriekultur«: Köln_Danziger Lagehaus**

2.8. Silo 23

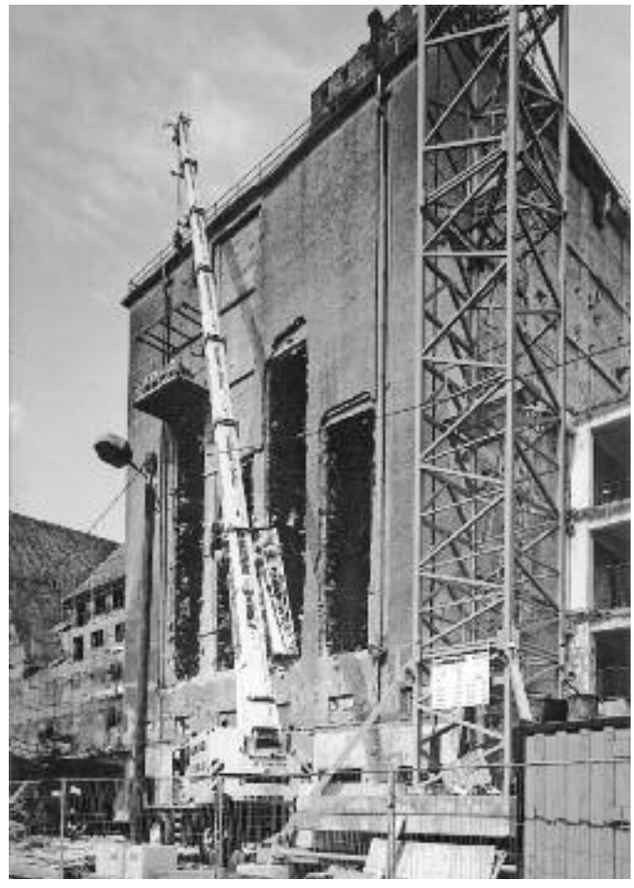
Der sich an die Lagerhalle 22 = »Siebengebirge« seit 1939/40 anschließende turmartige Silobau (Höhe 45,3 m) wurde erst 2004 in die Denkmalliste der Stadt Köln eingetragen. Der Erhalt und eine ökonomisch sinnvolle Umnutzung erschien lange Zeit fraglich. Der 2002 seitens des Projektentwicklers »modernes köln« gestellte Abbruchantrag hatte zunächst durchaus Chancen auf Erfolg. Erst als aus Gründen des Städtebaus (»markante Silhouette«), aber nicht zuletzt auch aus Angst vor einer Destabilisierung des »Siebengebirges« bei Abbruch des Silos, sich die Perspektive eines wirtschaftlich vertretbaren Umbaus für Büro- und Gastronomienutzung abzeichnete, und sich ein Investorenteam aus Kreissparkasse Köln, LEG Standort- und Projektentwicklung und Development Partner AG aus Düsseldorf gebildet hatte, kam der Umschwung zugunsten des Erhalts. In der 2004 verfassten denkmalpflegerischen Bewertung hieß es: »Getreide-Silo, 1939/40 im Auftrag der Stadt Köln durch den Bauunternehmer Carl Brandt (für die Notversorgung der Bevölkerung mit Getreide, U. K.) errichtet. An das Lagergebäude 22 (»Siebengebirge«) angebaut und mit diesem durch einen Zwischenbau verbunden. Technischer Ausbau des

Gebäudes für die Rhenus Transportgesellschaft 1939/40 durch die in Erfurt ansässige Firma Topf & Söhne, Spezialfabrik für Speicheranlagen.

Achtgeschossiger Stahlbetonskelettbau, basierend auf einem nahezu quadratischen Konstruktionsraster, Stahlbeton-Tragwerk in den Außenwänden mit Ziegelstein ausgefacht, Fassaden weitestgehend fensterlos und von außen mit Kratzputz (anstelle der zunächst vorgesehenen Klinker-Verblendung, U. K.) versehen.

Die rheinseitige Ostfassade zeigt über der Kranschiene in den vier südl. Achsen je ein Fenster; in der nördl. Achse das Treppenhaus, ablesbar durch sieben übereinander angeordnete Fenster (Stahlkonstruktion mit Sprossenteilung) und eine darüber liegende, nachträglich erneuerte Stahltür; in der Achse südl. des Treppenhauses ein aus der Fassade auskragender Schütttrichter (Stahl, genietet), zugänglich über einen nachträglich erneuerten Steg aus Gitterblech.

Die Nordfassade ist weitestgehend geschlossen; drei übereinander liegende Balkone (Stahlbetonplatten, Brüstungen aus Stahlrohren) mit Zugängen vom Treppenhaus als geschossweise Verbindung zwischen dem Silo und dem benachbarten ›Siebengebirge‹. (...) Viergeschossiges pyramidenartiges Dach mit geschweiften Kanten, im unteren Bereich auf jeder Seite eine Reihe von Dachflächenfenstern (Stahlfenster mit Sprossenteilung); Dachabschluss durch einen aufgesetzten Dachhelm, ebenfalls durchfenstert; Dachtragwerk aus Stahlbeton, altdeutsche Schieferdeckung. Keller zum Zeitpunkt der Besichtigung nicht zugänglich. Erdgeschoss ein durchgehender Raum, Tragwerk aus quadratischen Stahlbetonstützen (Maße 1,10 m × 1,10 m) in einem Raster von 4,34 m × 3,62 m; Fußbodenbelag Estrich, prismenförmige Betonschütten als oberer Abschluss des Raumes. Durchgehendes Treppenhaus vom Keller bis zum 7. OG, in einem Rasterfeld in der Nordostecke des Gebäudes angeordnet; dreiläufige Stahlbetontreppe, in der Mitte der Lastenaufzug (Firma Hammelbeck); Treppenhauswände Sichtbeton. Im Rest des Gebäudes vom 1. bis 7. OG keine Geschossdecken, stattdessen vertikal durchlaufende Silozellen aus Stahlbeton; darüber hinaus technische Ausstattung wie Schüttrohre, Belüftungsanlagen



Silo 23 mit Nachbarbauten (Rheinseite); Foto R. Röttjer, April 2003
Bauarbeiten am Silo 23 (Landseite), Juli 2005 und September 2006; Fotos Dorothea Heiermann

Silo 23 mit Nachbarbauten (Landseite); Foto Dorothea Heiermann, Juni 2009

etc. In den vier Geschossen des Daches wieder Stahlbetondecken; in diesem Bereich kein abgeschlossenes Treppenhaus mehr, stattdessen Erschließung der Dachgeschosse über offene Stahltreppen.«

Für die Ausführung der Um- und Ausbauarbeiten wurde das Architekturbüro kister scheithauer gross engagiert [*vgl. Silo 23, S. 348 – 355*]; der Bauingenieur Karl-Heinz Breuer lieferte die statische Berechnung für die komplizierten Entkernungs- und Ausbauarbeiten. Die denkmalpflegerische Betreuung lag bei Hans-Werner Zawisla. Die Arbeiten umfassten die Sprengung und Abtragung des Betons der einzelnen Silo-Röhren, den Einzug von neuen Stützen und Zwischendecken für zwölf Geschosse, dann die Fenstereinbauten in den zuvor blinden Fassaden aus plastisch gestalteten Fertigbetonteilen. Im teilweise erneuerten Dachhelm entstand ein Großraumbüro mit raffinierter Fenster- und Lichtgestaltung. Im Restaurant des Erdgeschosses blieben die originalen Stützen mit der »Decke« aus den Trichtern der ehemaligen Silos erhalten. Außen an der Stromseite findet sich eine Art Erker, der an eine Schütte erinnert. ■

Weiterführende Literatur

- **Walter Buschmann und Christine Müter auf der Internetseite »Rheinische Industriekultur«: Köln_Silo im Rheinauhafen**

Literaturangaben

- **Dobritz, Julia: Umbau der Halle 11. Semesterarbeit an der RWTH Aachen. Lehrgebiet Denkmalpflege, SS 2008**
- **Geis, Walter: Eine Chance für das Rheinpanorama, in: Denkmalpflege im Rheinland, 11. 1994, Nr. 1, S. 36 – 40. Wiederabdruck in: Stadtspuren-Denkmäler in Köln, Bd. 9.II., Köln 1998, S. 38 – 42**
- **Goege, Thomas: Vom Hafen-Areal zur Nobel-Adresse, in: Die Denkmalpflege, 2008, Heft 2, S. 180 –181**
- **Krings, Ulrich: Der Rheinauhafen in Köln vor einer attraktiven Zukunft?, in: Denkmalpflege im Rheinland, 7. 1990, Nr. 1, S. 1 – 11. Wiederabdruck in: Stadtspuren-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**
- **Perez-Siller, Alejandra: Die Umnutzung des Danziger Lagerhauses. Seminararbeit an der RWTH Aachen. Lehrgebiet Denkmalpflege, WS 2006/07**
- **Precht von Taboritzki, Barbara: Der Kölner Rheinauhafen, Köln/Neuss 1999, S. 13 (Rheinische Kunststätten, Heft 446)**
- **Rossmann, Andreas: Bauen vor Flußlandschaft, in: Deutsche Bauzeitung, Nr. 126, 1992, 2. Juni, S. 138 – 140**
- **Stadt Köln (Hrsg.): Städtebaulicher Ideenwettbewerb Rheinauhafen. neue city am strom. Dokumentation, Köln o. J. (1992)**
- **Verbeek, Hans: Die Hochbautätigkeit in der Alt- und Neustadt von 1888 bis 1918, in: AIV Köln (Hg.): Köln. Bauliche Entwicklung 1888 – 1927, Berlin (Dari-Verlag) 1927, S. 21 – 50, hier S. 32 – 33**
- **Waschkau, Ines: Der Rheinauhafen. Kölns neue In-Meile, Köln 2008**