

Dorothea Wiktorin

Der Wiederaufbau Kölns zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Stadtplanung und Stadtentwicklung zwischen 1945 und 1960¹

Über Jahrzehnte waren die Spuren der Zerstörung Kölns und der anschließenden Aufbaujahre im Stadtbild zu erkennen. Besonders auffällige Zeugen dieser Zeit waren die vielen innerstädtischen Baulücken und provisorischen Gebäude.

In den letzten zwei Jahrzehnten allerdings wurde die Schließung innerstädtischer Baulücken angesichts drastischer Wohnungsnot und explodierender Mietpreise als so genannte Nachverdichtung zu einem der wichtigsten Anliegen Kölner Stadtplanung. Wer aufmerksamen Blickes durch die Innenstadt geht, kann erkennen, dass sich Stück um Stück die Lücken in den Häuserfronten schließen, neue Wohn- und Bürohäuser dort entstehen, wo noch vor wenigen Jahren Brandmauern und Brachflächen das Bild prägten. Auf diese Weise bieten die Überreste der Kriegs- und Nachkriegsjahre, die un- und untergenutzten Flächen inmitten der Innenstadt, Raum für moderne Architektur und neue städtebauliche Akzente inmitten



Kriegsruine in der Weidengasse 1996

¹ Anlass für den vorliegenden Beitrag war ein gleichnamiger Vortrag der Verfasserin während der Tagung „Stadtentwicklung seit der NS-Zeit und Wiederaufbau der Städte nach 1945 in Nordrhein-Westfalen“ am 22. November 2005. Veranstalter: Landschaftsverband Rheinland, Amt für rheinische Landeskunde.

des historischen Stadtkerns. Auch, oder gerade weil die letzten Spuren von Zerstörung und provisorischem Wiederaufbau nach und nach aus dem Stadtbild verschwinden, ist es wichtig, sich der Nachkriegsjahre zu erinnern, in der Struktur und Bild der Stadt nachhaltig geprägt wurden.

Das Thema „Wiederaufbau deutscher Städte“ ist seit Ende der 1980er Jahren verstärkt in den Blickpunkt des Forschungsinteresses gerückt. Zum einen waren zu dieser Zeit erstmals viele Quellen zugänglich, zum anderen drohten eben viele Spuren der Wiederaufbaujahre durch einen erneut einsetzenden Bauboom verloren zu gehen und mit ihnen die Erinnerung an eine der entscheidenden Umbruchphasen des 20. Jahrhunderts. Die Fülle an Publikationen zu verschiedenen Städten seit Mitte der 1980er Jahre, vorgelegt von Historikern, Geographen, Architekten und Kunsthistorikern, belegt eindrücklich das große öffentliche und interdisziplinäre Interesse an dieser Thematik.² Vorliegender Beitrag ist das Ergebnis mehrjähriger Forschungen zu diesem Thema am Geographischen Institut in Köln, die ihren Niederschlag ebenfalls in verschiedenen Publikationen gefunden haben.³

Köln 1945: Ausmaß der Zerstörung

Viele Städte nicht nur in Deutschland, sondern in allen vom Kriegsgeschehen betroffenen Ländern, boten 1945 das Bild einer katastrophalen Zerstörung. Der Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs hatte sowohl Großstädte als auch kleinste Landgemeinden dem Erdboden gleichgemacht. Noch ahnte niemand, dass der Erneuerungswille im Zeichen des Wirtschaftswunders und eine frühzeitige Sta-

² Werner Durth und Niels Gutschow, *Träume in Trümmern*. 2 Bde. Braunschweig 1988; Werner Heinen, *Köln: Moderne für die Römerstadt*, in: Klaus v. Beyme et al. (Hg.), *Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*, München 1992, S. 217-230; Eberhard Illner: *Eine Zukunft für Köln*, in: Jost Dülffer (Hg.): *Wir haben schwere Zeiten hinter uns. Die Kölner Region zwischen Kriegs- und Nachkriegszeit*, Köln 1996, S. 185-204.

³ Dorothea Wiktorin, *Die Nord-Süd-Fahrt in Köln: Städtebauliches Scheusal oder Lebensader der Innenstadt?* In: Josef Nipper und Manfred Nutz (Hg.), *Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte. Kölner Geographische Arbeiten 57*, Köln 1993, S. 57-72; Dorothea Wiktorin, *Der Wiederaufbau nach dem Untergang: Versuch einer Bilanz*, in: *Geschichte in Köln 24* (1995), S. 25-46; Dorothea Wiktorin, *Auferstanden aus Ruinen – Der Wiederaufbau der Geschäftsstadt*, in: Dorothea Wiktorin et al. (Hg.), *Köln. Der historisch-topographische Atlas*, Köln, 2001, S. 60-61; Heiner Jansen et al., *Köln. Der Historische Atlas*, Köln 2003, S. 168-179; Josef Nipper, Manfred Nutz und Dorothea Wiktorin, *NS-Planungen und Wiederaufbau als Ausgangspunkte Kölner Stadtentwicklung*, in: Günther Schweizer et al. (Hg.): *Köln und der Kölner Raum. Ein geographischer Exkursionsführer. Teil 2: Themen-Exkursionen*, Köln, 2004, S. 59-70.

bilisierungspolitik der Alliierten die Voraussetzungen schufen für einen Aufbau der zerstörten Städte in ungeahnt kurzer Zeit.

In Köln beendete erst die Besetzung Kölns durch die Amerikaner am Morgen des 6. März 1945 die Schrecken des Luftkrieges, in dessen Verlauf 262 Fliegerangriffe die Stadt in einen Trümmerhaufen verwandelt hatten. Köln war bereits seit dem Frühjahr 1940 Ziel alliierter Luftangriffe. Zunächst richteten sie sich gegen strategische Ziele, bis zunehmend die dicht bevölkerten Innenstadtgebiete unter Beschuss genommen wurden.⁴ Noch während des Krieges versuchte man von Seiten der Stadt einen Überblick über die Dimension der Zerstörung zu gewinnen. Dies gestaltete sich jedoch überaus schwierig, da man bei der Klassifikation der Schäden auf das subjektive Urteil von Bausachverständigen angewiesen war, die das Schadensausmaß häufig nur grob einschätzen konnten. Verzerrend wirkte darüber hinaus, dass die städtischen Verwaltungen dazu neigten, „durch Zahlen die eigene Not als besonders dringlich“⁵ darzustellen, schließlich machten die Besatzer finanzielle Hilfeleistungen an die Städte u.a. vom Ausmaß ihrer Zerstörung abhängig. Die Aussagekraft vorliegender Schadensgrade wird damit relativiert. Der Gesamtzerstörungsgrad Kölns wird für das Frühjahr 1945 mit 70 Prozent angegeben, allerdings mit großen Unterschieden in den einzelnen Stadtteilen. In der Altstadt-Süd wird er mit 93 Prozent, im nördlichen Teil mit 87 Prozent beziffert, weiter außerhalb liegende Stadtteile waren dagegen vergleichsweise gering zerstört. Ebenso drastisch wie der enorme Verlust an materiellen Werten war der starke Einwohnerrückgang. Schon kurz nach Ende der Kriegshandlungen allerdings kehrten die Kölner zu Tausenden in die zerstörte Stadt zurück.

1939	1945	1946	1953
VZ 1939	(Juni)	VZ 1946	1.4. 1953
772.221	175.000	491.380	650.802
100 %	22 %	64 %	84 %

Einwohnerentwicklung Kölns (VZ = Volkszählung)

⁴ Peter Simon, Köln im Luftkrieg 1939-1945, in: Statistische Mitteilungen der Stadt Köln 1954, H.2, S. 63-124.

⁵ Statistische Mitteilungen der Stadt Köln 1952, H. 1, S. 5.

Angesichts der sprunghaften Bevölkerungszunahme waren die wichtigsten Aufgaben in den Monaten unter amerikanischer Besatzungsherrschaft die Ernährungsversorgung, die Schaffung von Wohnraum und der Wiederaufbau der Verkehrswege.⁶ Auch als die Briten am 21. Juni 1945 die Besatzungsherrschaft in Köln übernahmen, hatte zunächst die Instandsetzung zerstörter Wohnungen absolute Priorität. Echte Wiederaufbaumaßnahmen in der Innenstadt wurden allerdings bis zum Sommer 1946 kaum in Angriff genommen. Verantwortlich dafür war unter anderem der Verlust wichtiger zentralörtlicher Funktionen. Viele Institutionen wie Oberlandesgericht, Oberfinanzpräsidium oder Wertpapier-Börse, die die Bedeutung der Stadt als Verwaltungs- und Handelsmetropole begründet hatten, wurden in das weniger stark zerstörte Düsseldorf verlegt, das zum politischen Zentrum der neu gebildeten Nordrhein-Provinz und später zur Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalens werden sollte. Für Köln bedeutete dies weit reichende wirtschaftliche Nachteile: einige alteingesessene oder neu gegründete Firmen bevorzugten die Nachbarstadt. War der Wiederaufbau Kölns in den Anfangsjahren 1945/46 demnach durch extrem ungünstige Bedingungen beeinträchtigt, so wurden doch gerade in diesen Jahren die Weichen für die weitere Entwicklung der Stadt gestellt.

„Träume in Trümmern“ – erste Gedanken zum Wiederaufbau

Angesichts verwüsteter Trümmerflächen und wirtschaftlicher Not schien der Wiederaufbau Kölns zunächst unerreichbare Utopie. Dennoch, oder vielleicht gerade angesichts dieser „tabula rasa“ beschäftigten sich Architekten und Städtebauexperten schon während des Krieges und verstärkt nach Kriegsende mit Fragen des Wiederaufbaus. Verfolgt man die Diskussionen der ersten Nachkriegsjahre, lässt sich unschwer erkennen, dass es eine so genannte „Stunde Null“ auch hinsichtlich städtebaulicher Entwicklungsprozesse nicht gegeben hat – weder in Köln noch einer anderen deutschen Stadt.⁷ Begründen lässt sich dies zum einen mit dem Fortbestand rechtlicher, ökonomischer und bürokratischer Rahmenbedingungen. Zum anderen muss man anführen, dass die Mehrzahl der Architekten,

⁶ Markus Caris, Verkehr, Verkehrspolitik und Stadtplanung in Köln 1945 – 1948, in: Geschichte in Köln, 14 (1983), S. 121-154.

⁷ Vgl. u.a.: Jeffrey M. Diefendorf: Städtebauliche Traditionen und der Wiederaufbau von Köln vornehmlich nach 1945, in: Rheinische Vierteljahresblätter 55 (1991), S. 252-273, hier: S. 252 ; Durth/Gutschow wie Anm. 2, S. 193f; Bauwelt, 75. Jg. (1984), H. 11, darin: Die Legende von der »Stunde Null«.

die bereits zur Zeit des Nationalsozialismus geplant und gebaut hatten, auch nach 1945 im Amt blieben, sodass eine Kontinuität städtebaulicher Leitbilder präjudiziert wurde. Auch in Köln kam es zu keinem völligen Wandel städtebaulicher Konzeptionen. Natürlich signalisierte man eine Abkehr von der Überdimensionierung nationalsozialistischer Planungen. Dennoch lässt sich nachweisen, dass sich in veränderter Sprache viele konzeptionelle Gedanken der vorhergehenden Jahre, wie die Verlegung des Hauptbahnhofes, der Bau einer Entlastungsstraße sowie Auflockerung und Gliederung der Wohnviertel in den Planungen zum Wiederaufbau Kölns wieder finden. Schon unter Fritz Schumacher, der die Kölner Stadtentwicklung in den 1920er Jahren maßgeblich prägte, wurden diese Planungserfordernisse erkannt, die nach 1933 von der nationalsozialistischen Planung aufgegriffen und ins absurd Gigantomaniache übersteigert wurden. So projizierte ein in den späten 1930er Jahren entwickeltes Konzept ein ringförmiges Eisenbahnnetz im Bereich des inneren Grüngürtels mit zwei gegenüberliegenden Bahnhöfen. Der eine sollte als Ersatz für den Hauptbahnhof zum Aachener Weiher verlegt werden, der andere war als „Repräsentationsbahnhof“ in der Nähe des geplanten „Gauzentrums“ in Deutz vorgesehen.⁸ Die Innenstadt schließlich sollte von einem Achsenkreuz breiter Aufmarschstraßen von ca. 70 Meter Breite durchschnitten werden.



Modell vom Gauforum in Deutz

⁸ Wolfram Hagspiel, Die nationalsozialistische Planung in und für Köln, in: Geschichte in Köln 9 (1981), S. 89-107.

Bereits 1938 begann man mit der Durchführung der geplanten Ost-West-Achse, die Anfang 1939 in einer Breite von 28 Metern die Altstadt durchzog. Dies sollte eine der wenigen nationalsozialistischen Planungen bleiben, die zumindest in Ansätzen realisiert worden war, bevor bei Kriegsausbruch ein sofortiger Durchführungsstopp für alle anderen Vorhaben angeordnet wurde. Ähnlich unvollendet blieben die Planungen für den Bereich des Rheinviertels um Groß St. Martin. Dieses noch mittelalterlich geprägte Arbeiter- und Handwerkerviertel sollte vollständig abgerissen und unter schematisiertem Grundriss neu aufgebaut werden. Ziel der nationalsozialistischen Sanierungsvorhaben war nicht nur, die dortige Baustruktur zu verbessern. Dieser städtische Bereich sollte zudem von „staatsfeindlichen Elementen“ gesäubert und in „heimattümelndem“ Stil wiederaufgebaut werden.⁹ Die Erneuerung des Rheinviertels jedoch, die bis zum Beginn der 1940er Jahre fast vollständig abgeschlossen war, wurde durch die Luftangriffe ab 1942 hinfällig. Das Stadtviertel wurde im Bombenkrieg dem Erdboden gleichgemacht. Letztendlich verhinderten Krieg und Zerstörung somit eine Verwirklichung der gigantischen Pläne, die Köln als „Hansestadt“, als „Tor des Westens“ radikal im Sinne der nationalsozialistischen Ideologie verwandelt hätten.¹⁰

Die historisch einmalige Situation nach Kriegsende schien zunächst die Möglichkeit zu bieten, städtebauliche Missstände zu beheben und Neues, Besseres zu schaffen. So ließ sich Oberbürgermeister Konrad Adenauer im Kölnischen Kurier vom 9. April 1945 mit folgenden Worten zitieren: „Natürlich wissen wir, dass die Altstadt mit ihren historischen Häusern nicht mehr wiedererstanden wird. Man wird ganze Häuserblöcke abreißen und aus zwei schmalen windigen Gassen einen breiten Boulevard schaffen. Die neuen Wohnhäuser werden alle in den Vororten liegen.“¹¹

Bis zum Sommer 1946 legten mehrere Architekten und planerische Laien konzeptionelle Entwürfe für den Wiederaufbau der Stadt vor, die eines alle gemeinsam hatten: sie standen nachweislich in der Tradition vorangegangener Jahrzehnte.¹² Drei idealtypische Vorstellungen können gleichsam stellvertretend für unterschiedliche Konzepte des Aufbaus angeführt werden, sie stammen von

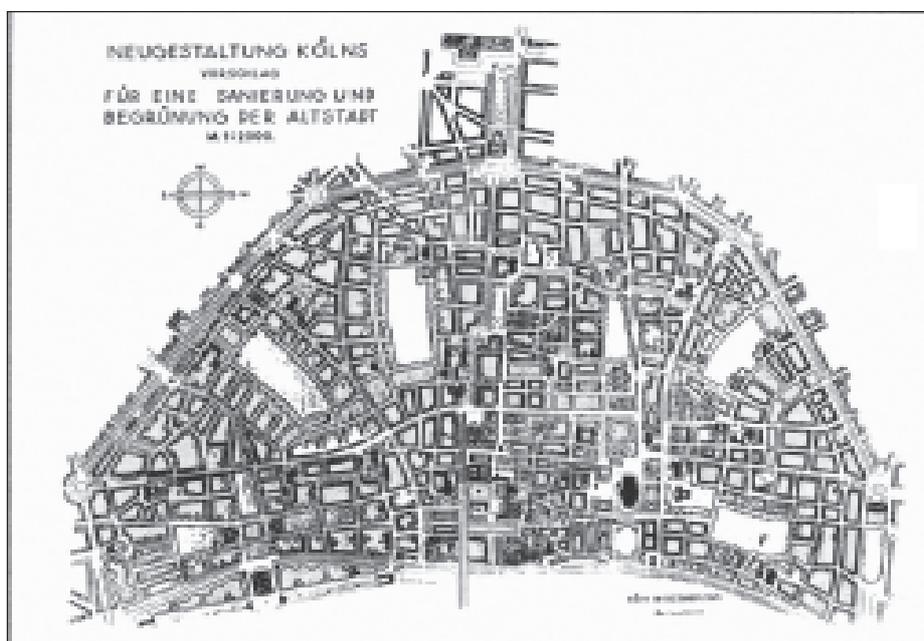
⁹ Zu der Planung des Rheinviertels vgl. Jansen et al. wie Anm. 3, S.158-160, sowie Ursula v. Petz, Gegen „Dirnen und Verbrecher“: Altstadtsanierung in Köln in nationalsozialistischer Zeit, in: Geschichte in Köln 30 (1991), S. 5-39.

¹⁰ Horst Matzerath, „Das Tor zum Westen“: Die Rolle Kölns in der Expansionspolitik des Dritten Reiches, in: Dieter Geuenich (Hg.): Köln und die Niederrheinlande in ihren historischen Raumbeziehungen (15.-20. Jh.), Pulheim 2000, S. 415-440.

¹¹ Kölnischer Kurier, 9. April 1945.

¹² Vgl. hierzu Historisches Archiv der Stadt Köln (im folg. HASTK) Acc. 2 Nr. 1313 sowie Best. 904 Nr. 519 und Nr. 600.

Karl Band (*1900, † 1995), Theodor Nußbaum (*1885, † 1956) sowie Wilhelm Riphahn (*1889, † 1963). Karl Band beschwor in seinen Planungen die Heimatliebe der Kölner und setzte sich konsequent für eine getreue Rekonstruktion der „Alten Stadt“ ein, indem er u.a. eine Wiederherstellung der Kleinpazellierung der Altstadt einforderte. Das Konzept des pensionierten Stadtbaurates Theodor Nußbaum hingegen, das er im Januar 1946 den Stadtverordneten überreichte, verriet schon im Titel „Die Neugestaltung Kölns“ einen anderen Anspruch.¹³ Ziel seiner moderat modernen Planungen war die „Komposition überschaubarerer Räume“ bei gleichzeitiger Wahrung des Stadtgrundrisses.



Neugestaltung Kölns nach Theodor Nußbaum

Die Altstadt, über die Ringe und Rheinuferstraße vom Durchgangsverkehr freigehalten, sollte mit klassizistischen Bauten aufgewertet und mit großzügigen Grünräumen aufgelockert werden. Den modernsten Entwurf schließlich legte der Kölner Architekt Wilhelm Riphahn vor. Er enthielt alle Elemente eines modernen Städtebaus. Besonders auffällig war die Berücksichtigung des Individualverkehrs, so sollten breite, kreuzungsfrei gehaltene Verkehrsstraßen die Altstadt erschließen, während die Wohnbereiche durch Grünzüge von den Verkehrsstraßen

¹³ HASTK Acc. 2 Nr. 1312.

getrennt projiziert wurden. Hauptverkehrsachse sollte die Ost-West-Achse sein, gesäumt von eingeschossigen Ladenpavillons und Grünstreifen.

So unterschiedlich die Vorstellungen auch waren, in der Auseinandersetzung um **Wiederaufbau** oder **Neuaufbau** waren sich die Fachleute schließlich in einem einig: Unter keinen Umständen dürfe das Alte einfach wiedererstehen.¹⁴

Für Kölner Architekten, aber auch für die Öffentlichkeit, war nach dem Krieg der Aufbau der Altstadt die wohl wichtigste Gestaltungsaufgabe. Hier lag das kulturelle und geschäftliche Zentrum und konzentrierte sich das historische Erbe in Form mittelalterlicher Baudenkmäler und Straßengrundrisse. Die Zerstörung wurde in der Nachkriegsdiskussion auch als Chance betrachtet, die seit Jahrzehnten drängenden Probleme zu lösen. Hochbaudezernent Schweyer:

„Wir haben aber heute (...) ganz andere Möglichkeiten als 1933, eben weil wir so zerstört sind. Wir sind nun mehr an weniger gebunden und können zumindest in der Planung vollkommen andere und unabhängig unsere Ideen entwickeln. Diese Chance müssen wir nutzen.“¹⁵

In grundsätzlichen Fragen herrschte unter den Beteiligten weitgehende Übereinstimmung. Die wichtigste Vorstellung war der weitere Erhalt des historischen Stadtgrundrisses, da man hierin die einzige Möglichkeit sah, etwas von der einstigen „Seele der Stadt“¹⁶ zu retten. Die „große Ehrfurcht vor der zweitausendjährigen Stadtgeschichte“¹⁷ war ausschlaggebendes Motiv für das grundlegende Einvernehmen in dieser Frage. In Abkehr von der unmittelbaren Erfahrung des Nationalsozialismus wollte man frei von überkommunaler Bevormundung „das Recht haben und es laut aussprechen, unsere Stadt so zu bauen, wie wir es wollen.“¹⁸ In einer romantisierenden Vorstellung vom Mittelalter sollten weder die im 19. Jahrhundert unter preußischer Herrschaft entstandenen Großbauten noch die „repräsentative“ Stadtplanung des „Dritten Reiches“ kopiert werden. Die Bürgerstadt des Mittelalters, in der „der kölsche Arbeiter, der Handwerker, der kleine Kaufmann und das Bürgertum leben sollen“¹⁹ diente als Vorbild zukünftiger

¹⁴ Dazu vgl.: Hans Schmitt-Rost, Der Neuaufbau der Stadt Köln. Köln 1946; Gedanken zum Wiederaufbau unserer Stadt von Karl Band, 29.5. 1945, HAStK 2/1313; Betrachtungen zum Aufbau Kölns von Theodor Menken, 31.12.45, HAStK 953/5; Bericht von Band, Blanck, Riphahn, HAStK 953/1; Vorschläge für den Wiederaufbau von Karl Band, 1.8.46, HAStK, 2/138; Rede Eugen Blanck am 11.11.46, HAStK 2/137.

¹⁵ Bericht Schweyer für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung vom 24.4. 1946, HAStK 953/1.

¹⁶ Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln vom 2.5. 1946, S. 99.

¹⁷ Menken an Oberbürgermeister Pünder am 31.12. 1945, HAStK 953/5.

¹⁸ Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln, wie Anm. 16, S. 93.

¹⁹ Ebd., S. 95.

Stadtentwicklung. Dies beinhaltete jedoch nicht, die Altstadt vollständig zu rekonstruieren. Vielmehr sollte ihr Aufbau, zwar unter Berücksichtigung der Grundstruktur und im Maßstab der Baudenkmäler, modernen Gesichtspunkten folgen.²⁰

Bezüglich des konkreten Aufbaugeschehens wurde der Stadt Köln in den ersten beiden Nachkriegsjahren der Vorwurf gemacht, in der Wiederaufbauplanung seien „andere Städte erheblich weiter.“²¹ Ein wesentlicher Grund für diese Verzögerungen war die von großen Schwierigkeiten begleitete Konstituierung einer Planungsstelle. Zwar hatte das Hochbauamt mit den Aufgabenschwerpunkten Schadens Erfassung, Beseitigung von Gefahrenpunkten sowie Instandsetzung der Infrastruktur bereits unmittelbar nach Kriegsende seine Arbeit aufgenommen.²² Eine koordinierte Planung für den Wiederaufbau hingegen kam nur schleppend in Gang, da es keine eigene Verwaltungsstelle zur Konzeption des Aufbaus gab. Zwar hatte Oberbürgermeister Adenauer im September einen ehemaligen Mitarbeiter der Planungs-GmbH, einer bereits 1937 gegründeten Dienststelle für Stadtplanung, mit Vorarbeiten zum Wiederaufbau beauftragt.²³ Mit Umbenennung der Gesellschaft in „Wiederaufbau-GmbH“²⁴ im Dezember 1945 versuchte man, eine Abkehr von nationalsozialistischen Gestaltungsvorstellungen und eine tief greifende Erneuerung der Planungsstelle einzuleiten. De facto blieb ihre Organisationsstruktur jedoch größtenteils unverändert. Ihre Aufgaben lagen in der „Vorbereitung des Wiederaufbaues der Stadt Köln und der Vornahme aller damit zusammenhängenden Aufgaben.“²⁵ Um dem Wunsch Kölner Architekten zu entsprechen, an den Planungen beteiligt zu werden, bildete man zur Jahreswende 1945/46 einen Planungsbeirat mit den Architekten Eugen Blanck (*1901, † 1980), Karl Band und Wilhelm Riphahn, und übertrug ihnen schließlich auch die geschäftsführende Leitung der Wiederaufbau-GmbH was für Unstimmigkeiten bei den bisherigen Mitarbeitern sorgte.²⁶ Diese personellen Streitigkeiten lösten eine öffentliche Diskussion über die Organisationsform der Wiederaufbauplanung aus, die dem Ansehen der Wiederaufbau-GmbH und somit auch dem zügigen Vorankommen der Wiederaufbauplanung nachhaltig geschadet hat.

²⁰ Bericht von Band, Blanck, Riphahn, 18.6. 1946, HASTK 953/1.

²¹ Sonderdruck des Berichts über die Sitzung der Stadtvertretung vom 2.5. 1946, HASTK 2/13.

²² Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1945-47, S. 82-85.

²³ Brief von Fleischer an Suth vom 3.6. 1946, HASTK 953/5.

²⁴ Brief von Suth an Prof. Kuske vom 21.11. 1945, HASTK 953/8.

²⁵ Satzung der Wiederaufbaugesellschaft, Fassung von 1948, HASTK 953/1.

²⁶ Denkschrift vom 16.9.46 von Schweyer an den Hauptausschuss Stadtplanung, HASTK 953/1.

Vorbereitung für den Wiederaufbau – Trümmerräumung

Eine der wichtigsten Aufgaben bevor man überhaupt an die Umsetzung von Planungen denken konnte, war die Räumung der Trümmer. Die Gesamttrümmermenge belief sich auf rund 30 Mio. Kubikmeter aufgelockerte und rund 23 Mio. Kubikmeter feste Masse.²⁷ Waren es unmittelbar nach der Besetzung der Stadt etwa 1,8 Mio. Kubikmeter Lockermasse, die allein auf Kölner Straßen und Plätzen lagen und den Verkehr behinderten, erhöhte sich dieser Wert bis 1946 durch Gebäudeeinstürze und ähnliches auf ca. 3 Mio.

Verantwortlich für die Trümmerräumung waren zunächst das dem Hochbauamt unterstellte Trümmeramt mit dem Aufgabenschwerpunkt Grundstücksräumung sowie das Tiefbauamt mit dem Aufgabenbereich Straßenräumung. Als im Jahr 1949 die Straßenräumung als abgeschlossen galt, wurde dem Trümmeramt die Zuständigkeit für die gesamte Trümmerräumung übertragen. Erst damit war es möglich, die Räumung im gesamten Stadtgebiet nach einem einheitlichen Plan zu vollziehen und damit ein koordiniertes Vorgehen zu gewährleisten.²⁸

Die zuständigen Stellen hatten zunächst die Räumung der Trümmer zu organisieren, bevor die weitere Trümmerverwertung bzw. Trümmerunterbringung koordiniert werden konnte. Die ersten Enttrümmerungsarbeiten erfolgten bis zum Sommer 1945 mit Hilfe der amerikanischen Besatzer, die mit Räumpanzern die militärisch wichtigsten Hauptstraßen von den Trümmern befreiten, um Munition und Lebensmittel für die eigenen Truppen transportieren zu können. Die Trümmer wurden zunächst an den Straßenrändern aufgeschüttet oder auf anliegende Grundstücke verbracht, da geeignete Maschinen und Transportmittel fehlten.²⁹ Erst als die Stadt Köln im Spätsommer 1945 feste Räumverträge mit verschiedenen Bau- und Abrissfirmen abschloss, konnten die ersten Räumarbeiten im größeren Umfang durchgeführt werden. Im Gegensatz zu anderen Städten gab es in Köln keine massenhaften Verpflichtungen zur Trümmerräumung durch das Arbeitsamt. Vor allem Spezialfirmen wie Wassermann, Simon, Kuhhaupt, Grün & Bilfinger, Bauwens oder Rhein-Beton waren für die Enttrümmerung bzw. teilweise für Abbrucharbeiten zuständig.³⁰ Zusätzlich wurde im Frühjahr 1946 die Bevölkerung zu einem freiwilligen Schutträumdienst aufgerufen.³¹ An diesem so genannten „Ehrendienst“ beteiligten sich im Sommer 1946 über 175.000 Kölner jeweils einen Tag. Im darauf folgenden Winter verrichteten etwa 25.000 ehe-

²⁷ Statistische Mitteilungen der Stadt Köln 1954, wie Anm. 4, S. 72.

²⁸ Bericht des Trümmeramtes vom 15.10. 1949, HASTK 953/3.

²⁹ Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln vom 18.10. 1945, S. 33.

³⁰ Eberhard Illner, wie Anm. 2, S. 193f.

³¹ Mitteilung Pünder über den Schutträumdienst der Bevölkerung vom 13.4.46, HASTK 2/1326.

malige Parteigenossen der NSDAP einen sechstägigen „Sühnedienst“. Diese „Schuttaktion“ wurde 1947 und 1948 erneut durchgeführt. Durch diese drei Schuttaktionen wurden insgesamt knapp 800.000 Kubikmeter Trümmer von den Kölner Straßen geräumt, mehr als das Doppelte jedoch leisteten im gleichen Zeitraum die beauftragten Firmen.³²

Die größten Erfolge in der Trümmerräumung wurden schließlich in den Jahren zwischen 1949 und 1953 verzeichnet, als man neben der Punkträumung verstärkt Flächen- bzw. Großflächenräumungen vornahm. Ein Teil der geräumten Trümmer wurde in Trümmeraufbereitungsanlagen (wie z.B. am Perlengraben) u.a. zu Ziegelsplitt für den Bausektor verarbeitet. Die Resttrümmer mussten an geeigneten Stellen im Stadtgebiet untergebracht werden, was die Verantwortlichen vor große Schwierigkeiten stellte.³³ So musste z.B. beachtet werden, dass sich die Ablagerungsstellen in möglichst kurzer Entfernung zur Innenstadt mit dem Hauptaufkommen der Trümmermassen befanden, um unnötige Transportkosten zu vermeiden. Unter Einbindung in ein Grünkonzept entstanden in den Folgejahren sog. Trümmerlandschaften, künstliche Reliefs aus Trümmerbergen bzw. Auffüllungen an tiefer liegenden Gebieten. Dergestalt „modelliert“ wurde u.a. an folgenden Stellen: Im Inneren Grüngürtel südlich des Aachener Weihers, an der Herkuleswiese (Monte Klamott), im Äußeren Grüngürtel südlich der Dürener Straße und am Rande des Beethovenparks, am Takufeld in Ehrenfeld, an der Rhieler Aue (Mülheimer Brücke) sowie rechtsrheinisch am Vingster Ring sowie am Deutzer Rheinufer.³⁴

Die Ära Schwarz 1947 bis 1952

Die Ernennung von Rudolf Schwarz (*1897, †1961) zum Generalplaner markiert den Beginn der wohl entscheidenden Phase in der Wiederaufbauplanung, während der die städtebaulichen Grundideen in einem Planungskonzept festgeschrieben und wichtige Einzelplanungen durchgesetzt wurden.³⁵ Für seine Berufung zum Generalplaner im Dezember 1946 waren sowohl seine Sachkenntnisse als

³² Bericht des Trümmeramtes vom 15.10. 1949, HASTK 953/3.

³³ Ebd.

³⁴ Statistische Mitteilungen der Stadt Köln 1954, wie Anm. 4, S. 72.

³⁵ Wolfgang Pehnt, Hilde Strohl, Rudolf Schwarz (1897-1961): Bewohnte Bilder. Architektur einer anderen Moderne. Katalog zur Ausstellung, Köln 1997.

Wiederaufbauberater mehrerer Städte ausschlaggebend³⁶, als auch sein besonderes Interesse an der Rekonstruktion und dem Neubau der zerstörten Kirchen, einem der bedeutendsten Anliegen des Kölner Wiederaufbauplanung. Die Einstellung des Generalplaners allerdings zu den Schwerpunkten seiner Aufgaben wirkte sich eher hemmend auf konkrete Wiederaufbaumaßnahmen aus. Schwarz nämlich vertrat die Auffassung, dass eine detaillierte Grundlagenforschung unbedingte Voraussetzung für alle weiteren Planungen sei. Daher sah er die Hauptaufgabe seines Wirkens in der geistigen Auseinandersetzung mit dem Gesamtwesen der Stadt und ihren Entwicklungsmöglichkeiten und weniger in der reinen Administration der Wiederaufbaumaßnahmen. Dies war Ausdruck seiner Überzeugung, dass Städtebau ein „Spiel mit Utopien“³⁷ sei. Bis zur Verabschiedung des Gesamtkonzeptes für den Wiederaufbau im Jahre 1949 wurden somit zwar keine konkreten Fluchtlinienpläne erstellt, wichtige Einzelplanungen für den Bereich der Innenstadt wurden jedoch in diesen Jahren entschieden.

Für eine Verbesserung der Verkehrssituation war neben der Schutträumung der Aufbau der zerstörten Brücken entscheidend.³⁸ Bereits 1945 wurde beschlossen, die zerstörte Hindenburgbrücke am Heumarkt wiederaufzubauen. Durch die Ost-West-Achse jedoch, die am südlichen Teil des Heumarktes endete, war eine komplizierte Verkehrsführung entstanden.

Der südlich einmündende Autoverkehr musste über den gesamten Platz bis zur nördlich gelegenen Brückenrampe geleitet werden.³⁹ Eine Verlegung der Brücke und damit Wiedergewinnung des Platzcharakters wurde auch von Rudolf Schwarz favorisiert. Da die Pfeiler der zerstörten Brücke jedoch größtenteils erhalten waren und zwei Drittel der Baukosten ausmachten⁴⁰, entschied man sich für einen Wiederaufbau an alter Stelle. Im Oktober 1948 konnte die neue Deutzer Brücke eingeweiht und dem Verkehr übergeben werden.

Die Planungen zum Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke am Dom standen in unmittelbarem Zusammenhang mit der geplanten Verlegung des Hauptbahnhofes. Die Reichsbahnverwaltung hatte bereits im Winter 45/46 eine Instandsetzung der Hohenzollernbrücke unter Verwertung der Trümmerreste geplant.⁴¹ Die Stadt-

³⁶ Bericht Schweyer an Beigeordneten Binot vom 27.1.47, HASTK 953/1. Schwarz' Erfahrungen stammten u.a. aus seiner Tätigkeit als Wiederaufbauplaner in Ludwigshafen und Frankenthal (Westmark) von 1941-44.

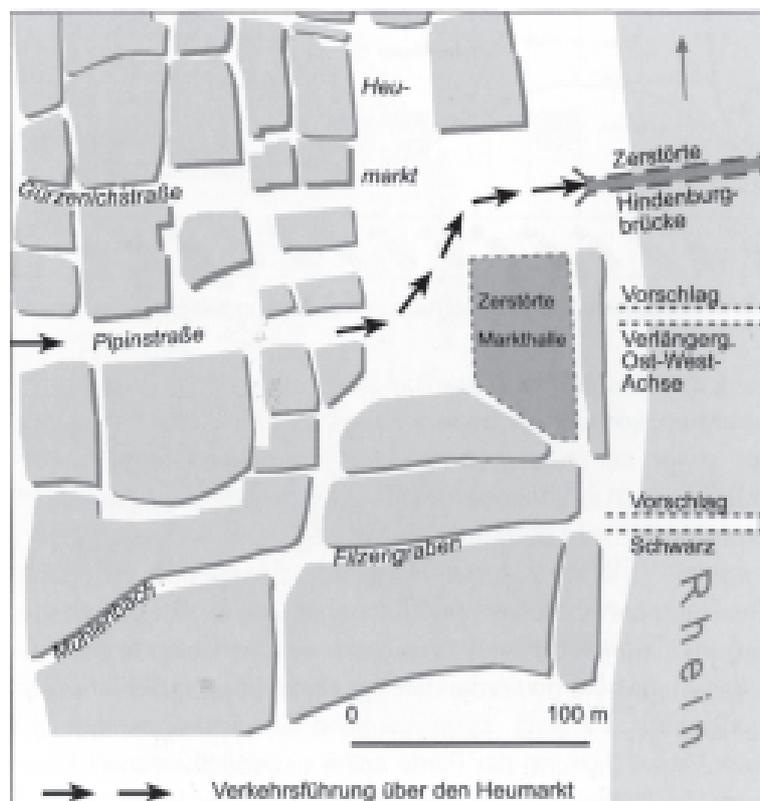
³⁷ Rudolf Schwarz, Was ist der Gegenstand des Städtebaus. In: baukunst und werkform, 1948, H. 2, S. 56.

³⁸ Markus Caris, wie Anm. 6.

³⁹ Gutachten Paul Stock vom Juni 1946, HASTK 953/10.

⁴⁰ Niederschrift über die 1. Sitzung des Stadtplanungsausschusses vom 24.4. 1946, HASTK 953/1.

⁴¹ Aktennotiz Schweyer, vom 25.1. 1946, HASTK 953/11.



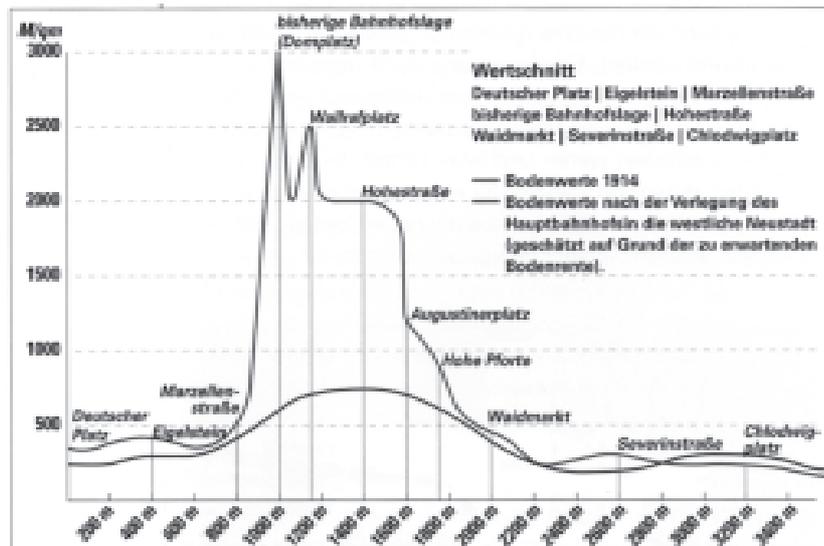
Plan zur Verlegung der Hindenburgbrücke

verwaltung, die befürchtete, aus diesem Provisorium könne ein Definitivum werden, rief, unterstützt von Schwarz, zum Kampf gegen die Entscheidung auf. Trotz der städtischen Widerstände wurde die Hohenzollernbrücke im Mai 1948 für den Eisenbahnverkehr in Betrieb genommen. Die Verwaltung hatte einsehen müssen, dass ohne eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung Köln in absehbarer Zeit viele seiner bisherigen Aufgaben als Verkehrszentrum verloren hätte.

Die Ungewissheit der zukünftigen Bahnhofslage, die bis in die 1950er Jahre Gegenstand unzähliger Verhandlungen mit der Reichsbahn sein sollte, war mitverantwortlich für eine Verzögerung der gesamten Wiederaufbauarbeiten. Die Entscheidung über die zukünftige Lage des Hauptbahnhofes nämlich, wurde als „das Fundament jeder Stadtplanung“⁴² betrachtet. An erster Stelle stand der Wunsch, der Citybildung innerhalb der Altstadt Einhalt zu gebieten. Die Ansiedlung großer

⁴² Denkschrift vom 16.9.46 von Dezernent Schweyer an den Hauptausschuss Stadtplanung, HASTK 953/1.

Hotels, Banken und Versicherungen in den 1920er Jahren hatten eine enorme Verkehrskonzentration sowie steigende Bodenpreise zur Folge gehabt.⁴³ Die Bodenpreise in der Bahnhofsgegend erreichten Werte bis zu 3000 Mark pro Quadratmeter, demgegenüber fielen sie bis zum Altstadtrand auf 200 bis 300 Mark.

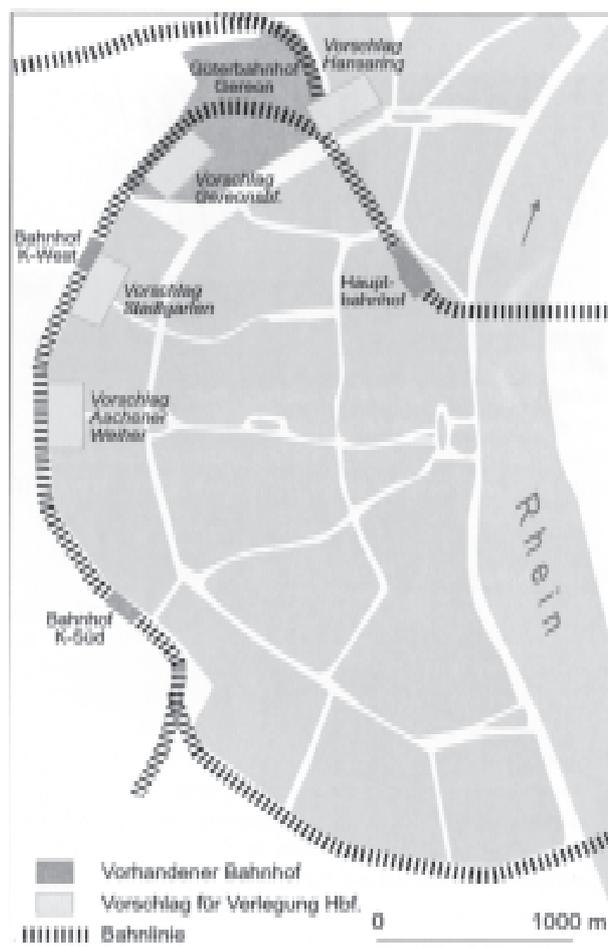


Bodenwerte 1914 und voraussichtliche Werte nach Verlegung des Hauptbahnhofes

Wertumlegungen und damit ausgeglichene Bodenpreise waren unabdingbar, um die Bebauung in der Altstadt auflockern und einen Teil der Bewohner in Außenbereiche umsiedeln zu können. Nur eine Verlegung des Hauptbahnhofes in die Neustadt – so das Argument – garantiere vernünftige Bodenpreise in der Altstadt. Dies wurde von Seiten der Reichsbahndirektion zwar grundsätzlich unterstützt, jedoch „in absehbarer Zeit vornehmlich aus finanziellen Gründen“⁴⁴ für nicht durchführbar gehalten. Dennoch wurden im folgenden mehrere Studien vorgelegt, die u.a. eine Verlegung des Hauptbahnhofes an den Aachener Weiher, an den Stadtgarten oder, von Schwarz favorisiert, auf das Gelände des Güterbahnhofes Gereon projektierten.

⁴³ Bericht der Wiederaufbau-GmbH vor dem Planungsausschuss, undatiert (Ende 1946), HASTK 953/1.

⁴⁴ Brief Bezirkspersonalvertretung bei der Reichsbahndirektion Köln an Pünder, vom 9.1.46, HASTK 953/11.



Mögliche Standorte des neuen Hauptbahnhofes

Diese Lösung beeinflusste maßgeblich Schwarz' städtebauliche Gesamtkonzeption. Zu einer Verwirklichung der Pläne sollte es jedoch niemals kommen. Die Ausschreibung eines eingeschränkten Wettbewerbs für eine neue Empfangshalle des Hauptbahnhofes am Dom Ende 1951 besiegelte schließlich seinen Standort in der Altstadt.

Grundsätzlich wurde der Generalplaner in seinen vorbereitenden Planungen von der Verwaltung unterstützt, allerdings drohten einige der Planungsvorhaben schon im Vorfeld zu scheitern, da eine ordnungsgemäße Steuerung der Aufbauarbeiten vor allem durch das Fehlen grundlegender rechtlicher Rahmenbedingungen erschwert wurde. Seit Kriegsende war die Zahl der Baugesuche stetig gestiegen. Ohne einen rechtswirksamen Generalbebauungsplan konnte jedoch keine der Einzelfragen ohne die Gefahr von Fehlentscheidungen beantwortet werden.

Vor allem an den Geschäftsstraßen der Altstadt hatten einige der Grundbesitzer - ohne Genehmigungsverfahren abzuwarten - die Wiederherstellung ihrer Wohn- und Geschäftshäuser in Angriff genommen.⁴⁵ Bereits im Juli 1946 war von der Stadtvertretung beschlossen worden, eine Bausperre im gesamten Stadtgebiet zu verhängen, die die private Aufbauinitiative im Sinne der Planungen „in vernünftige Bahnen lenken“⁴⁶ sollte. Alle Bauverstöße sowie der Schwarzhandel mit Baustoffen waren strafbar und unerlaubte Bauvorhaben konnten stillgelegt werden. Da jedoch die Bereitschaft der Grundbesitzer zum Aufbau letztlich die Voraussetzung für den dringend benötigten wirtschaftlichen Aufschwung war, sah sich die Kölner Bauverwaltung im Winter 1946/47 gezwungen, die Bausperre in einigen Fällen aufzuheben. Man war dazu übergegangen, das „wilde Bauen“ gerade der Kaufleute stillschweigend zu dulden. Oberbürgermeister Pünder warnte jedoch im Juli 1947:

„Jeder, der durch Köln geht, sieht, dass Köln sich aufbaut, dank erheblicher Privatinitiative. Nicht dass wir eines Tages eine herrliche Planung gemacht haben, und Köln hat sich währenddessen schon anders aufgebaut.“⁴⁷

Die Möglichkeiten jedoch, Planungen rechtswirksam gegen die private Aufbauinitiative durchzusetzen, waren durch das Fehlen geeigneter gesetzlicher Grundlagen sehr gering. Es hatte sich bald nach Kriegsende gezeigt, dass die Trümmerwüste der Innenstadt nicht, wie zunächst erhofft, eine „tabula rasa“ war, die man unabhängig von Besitzgrenzen und erhalten gebliebener Bausubstanz hätte neu ordnen können. Die wirtschaftliche Notsituation machte es notwendig, sowohl die erhaltenen unterirdischen Versorgungsanlagen, als auch die Fundamente zerstörter Gebäude bei Aufbauarbeiten zu berücksichtigen. Zudem waren die Ruinenfelder überwiegend parzelliert und hatten zahllose Besitzer. Nicht nur in Köln wartete man vergeblich auf eine Bodenreform, die trotz des „Gestrüpps alter Eigentums- oder ersessener Verfügungsrechte“⁴⁸ Möglichkeiten für einen planmäßigen Aufbau hätte schaffen können. Bei Enteignungen und Umlegungen war man zunächst auf die Bereitschaft der Eigentümer zum Verkauf oder die Überredungskunst der verantwortlichen Stadtplaner angewiesen. Auf den Ruinenfeldern der Altstadt entwickelte sich währenddessen ein unüberschaubarer

⁴⁵ Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln vom 21.11. 1946, S. 367.

⁴⁶ Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln vom 13.6. 1946 und vom 18.7. 1946.

⁴⁷ Niederschrift für die Sitzung des Stadtplanungsausschusses am 27.7. 1947, HASStK 2/137.

⁴⁸ Alois Leitl, Erwägungen und Tatsachen zum deutschen Städte-Aufbau, in: Frankfurter Hefte, 1. Jg. 1946, H. 4, S. 63.

Aufbauboom, eine Inflation an Geschäften. Wiederholt forderte die Stadtverwaltung Rudolf Schwarz auf, seine Planungen vorzustellen und in einem Gesamtkonzept festzuschreiben, das als Grundlage für alle weiteren Aufbauarbeiten so dringend benötigt wurde. Der Generalplaner hatte sich bis dahin erfolgreich gegen eine frühzeitige Veröffentlichung seiner Pläne zur Wehr setzen können, da er eine öffentliche Diskussion über Planungsziele für die weitere Entwicklung der Aufbauarbeiten nicht zuträglich hielt: „zu viele stadtplanerische Dilettanten versuchen, ihren Einfluss geltend zu machen.“⁴⁹ Schließlich jedoch stellte Rudolf Schwarz den Stadtverordneten am 24. Juni 1948 die Grundprinzipien seiner Planungen vor. Die städtebauliche Gesamtkonzeption wurde als weitsichtig beurteilt und unter großem Beifall einstimmig angenommen.

„Das neue Köln“ – Der Vorentwurf zum Wiederaufbau

Die konzeptionellen Vorschläge Rudolf Schwarz' gerade zum Wiederaufbau der Altstadt waren von Pragmatismus geprägt. Schwarz war sich durchaus bewusst, dass Straßenverbreiterungen und eine Neuverteilung der Grundstücke v.a. für die Altstadt von Vorteil hätten sein können. Gleichzeitig jedoch war er der Überzeugung, dass alle Planung sich den jeweils vorherrschenden Gesetzmäßigkeiten anpassen und somit immer „elastisch“⁵⁰ sein müsse. Der Neuordnungsplan für die Altstadt sollte in diesem Sinne eine allgemeine Weisung sein, die möglichst offen gehalten wurde für zukünftige Entwicklungstendenzen. Dass sich bis 1949 im Zentrum der Altstadt wieder das gewohnte Bild ausgebreitet hatte, bedauerte der Generalplaner zwar, dennoch glaubte er, dass es dort zukünftig bei einem individualistischen Aufbau, natürlich unter Beibehaltung des Straßengrundrisses, bleiben müsse. Auch er betrachtete den überkommenen Grundriss als ein „ehrwürdiges Dokument einer langen und glorreichen Geschichte“⁵¹, das es zu erhalten gelte. In seiner Abhandlung über den „verdoppelten Menschen“ führte er aus, dass zwar den Anforderungen des „technisierten Menschen“, des Autofahrers, durch die Anlage leistungsfähiger Verkehrsstraßen Genüge getan werden müsse. Diese dürften allerdings nicht „gleich einem reißenden Strom“ die Altstadt durchziehen. Gleichzeitig nämlich werde der „alte Mensch“, der Fußgänger, mit seiner Vorliebe für den „gemächlichen Weg“ weiter bestehen. Als Eingeständnis gegenüber der Verkehrsplanung legte Schwarz die zukünftige Führung einer 24 Meter breiten Nord-Süd-Straße, als Entlastungstangente für die Altstadt fest. Sie

⁴⁹ Brief Schwarz an Schweyer vom 7.5. 1948, HASTK 953/34.

⁵⁰ Stadt Köln (Hg.), Das neue Köln. Ein Vorentwurf. Köln 1950, S. 24.

⁵¹ Ebd., S. 54.

sollte nicht gradlinig, sondern unter Umgehung der alten Kirchen, Plätze und Tore vorwiegend im Inneren der Baublöcke durch die Innenstadt geführt werden. Neben einer Bewahrung gewachsener Strukturen garantierte dies auch erschwingliche Kosten für den Grunderwerb. Zwischen den Kreuzungen der Nord-Süd-Straße mit Schildergasse und Breite Straße, im „Herzen der City“, plante Schwarz eine Platzanlage, die künftig das Zentrum der Geschäftsstadt werden sollte – der spätere Offenbachplatz, an dem Riphahn seinen modernen Opernbau errichtete. Neben der Neuplanung für die Nord-Süd-Straße legte Schwarz sein Augenmerk auf eine städtebaulich befriedigende Umgestaltung der Ost-West-Achse. Wie bereits beschrieben, hatte Riphahn bereits zu einem frühen Zeitpunkt einen Gestaltungsentwurf für die Ost-West-Achse vorgelegt. Nach seinem Vorschlag wurde die Hahnenstraße schließlich von zwei Zeilen eingeschossiger Ladenbauten – Pavillonbauten – gesäumt, die im rückwärtigen Bereich in eine fünfgeschossige Rand- und Querbebauung mit Wohnnutzung übergingen.⁵²

Wie für den Generalplaner Schwarz selbstverständlich, waren diese Einzelplanungen für die Innenstadt in ein kohärentes Gesamtkonzept für den Wiederaufbau eingebettet. Dieses basierte auf dem städtebaulichen Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“⁵³, wonach nur durch eine klare Durchgliederung des Raumes städtebaulichen Fehlentwicklungen vorgebeugt werden könne. Schwarz schlug vor, die Altstadt in neun Stadtviertel zu gliedern, die jeweils zwei bis drei der früheren Kirchspiele umfassen sollten.

Die historisch gewachsenen, für Köln so typischen „Veedel“ mit ihrem jeweils sehr eigenständigen Charakter und einer weitgehend homogenen Sozialstruktur, hielt Schwarz für die geeigneten „Bausteine“ der Stadtmitte. Ihr „moralischer“, architektonischer Mittelpunkt sollte jeweils eine wiederaufgebaute Kirche sein⁵⁴, ein Gestaltungsmoment, dem Rudolf Schwarz besondere Bedeutung zumaß. Der zentral gelegene Bereich zwischen Dom und St. Maria im Kapitol – die künftige „Hochstadt“ – war „Stätten der Wirtschaft, der Bildung und Anbetung“⁵⁵ vorbehalten, die Altstadt sollte aber auch den dort arbeitenden Menschen wieder Wohnraum bieten. Die bevorzugte Bebauungsform sollte das kleine Einfamilienhaus „im Maßstab einer Familie“⁵⁶ werden. Für die relativ gering zerstörte Neustadt sah Schwarz außer einer Auflockerung der dichten Bebauungsstruktur kaum Möglichkeiten einer Neuplanung.

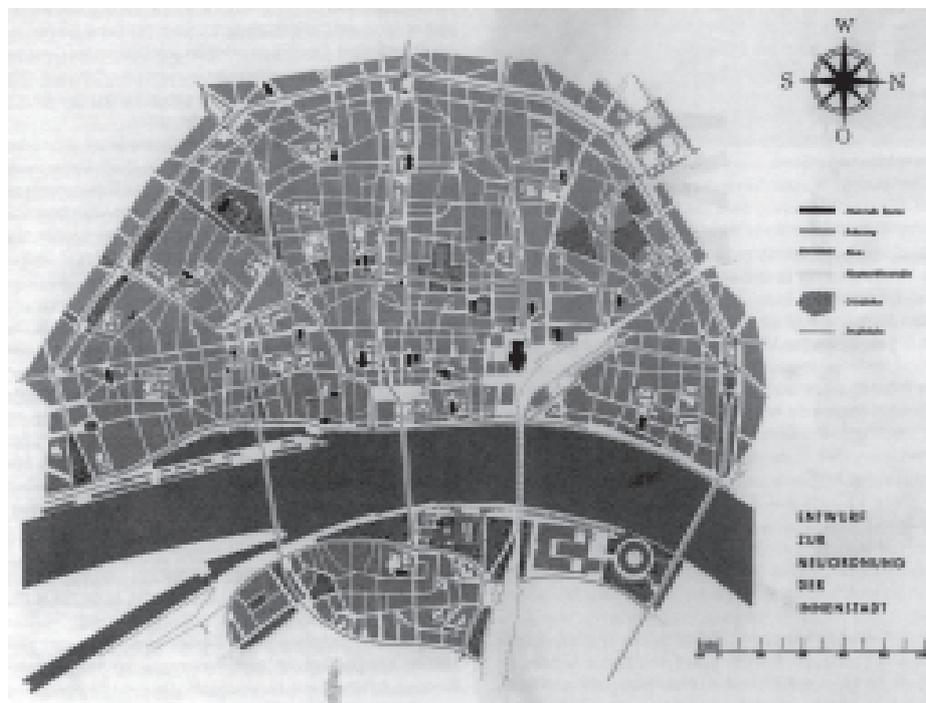
⁵² Ebd., S. 57.

⁵³ Dazu vgl.: Johannes Göderitz et al., Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957.

⁵⁴ Rudolf Schwarz, Gedanken zum Wiederaufbau von Köln am Rhein, in: Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land. Stuttgart 1947. S. 13-26.

⁵⁵ Ebd., S. 17.

⁵⁶ Aufsatz Schwarz als Vorbereitung für den Besuch des Oberbürgermeisters von Birmingham, HASTK 953/13.



Innenstadtplan zur Gesamtkonzeption von Rudolf Schwarz

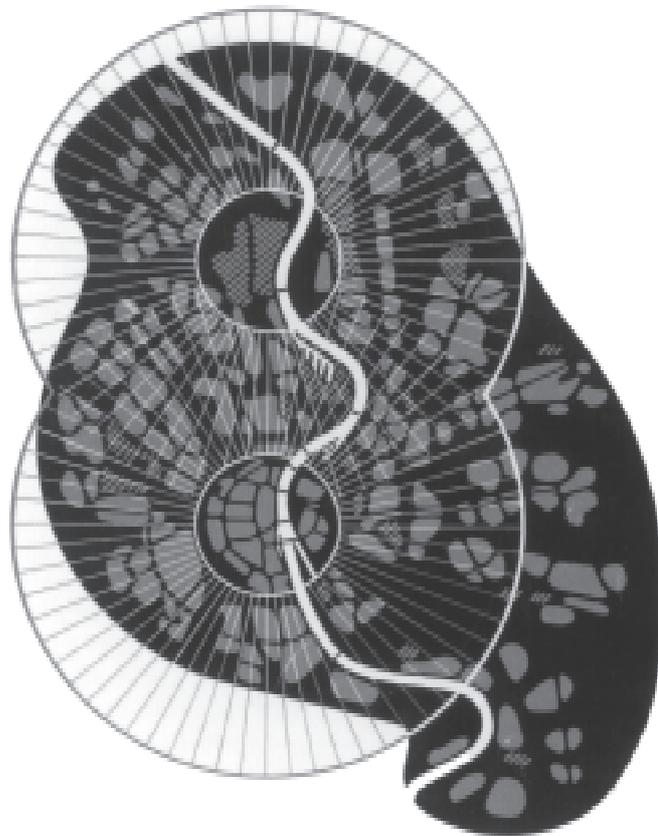
Schwarz' Konzeption für den Gesamttraum lag ebenfalls das Prinzip der Gliederung zugrunde. In Ablehnung der bisherigen konzentrischen Stadtentwicklung basierte seine städtebauliche Gesamtkonzeption auf der Vorstellung von Köln als einer „schwingenden Bandstadt“⁵⁷.

Der zukünftige „stadtkölnische Städtebund“ sollte ein föderalistisches Gebilde aus den einzelnen Stadtteilen und Vororten werden und zwei Kerne erhalten: ein neugebautes Industriezentrum mit angrenzender Gartenstadt im Norden und die Innenstadt, wiederaufgebaut zum Kultur- und Handelszentrum im Süden.

Eine öffentliche Auseinandersetzung um den Neuordnungsplan fand kaum statt, teilweise wurde die Befürchtung geäußert, dass er in seiner „mittelalterlichen Kirchsprengelteilung“⁵⁸ die Gefahr beinhalte, dass Köln in wenigen Jahren zur bedeutungslosen Kleinstadt herabsinken könne. Innerhalb der Stadtvertretung jedoch wurden die Vorschläge Rudolf Schwarz' als eine „im europäischen

⁵⁷ Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln vom 24.6. 1948, S. 208f.

⁵⁸ Brief Firma Beer und Söhne an die IHK Köln, vom 8.3. 1949, RWVA 1,237,2.



Die schwingende Bandstadt Köln

Sinne repräsentative Stadtplanung⁵⁹ bezeichnet, die eine Vorrangstellung Kölns unter allen deutschen Städten in Zukunft sichern könne. In organisatorischen Fragen der Wiederaufbauplanung hingegen kam es erneut zu Streitigkeiten, die schließlich zur Auflösung der Wiederaufbau-GmbH und zur Einrichtung einer städtischen Planungsabteilung führen sollten. Nicht nur die zweifelhafte Verbindung öffentlicher und privater Aufträge, sondern auch persönliche Ressentiments zwischen Schwarz und einzelnen Verwaltungsbeamten hatten zu dem „Verfall seines Ansehens“⁶⁰ geführt. Die Anerkennung, die man seinen planerischen Leistungen zollte, wurde zunehmend durch die Kritik an seinen charakterlichen Eigenschaften

⁵⁹ Mitteilung der Wiederaufbau-GmbH zum Verwaltungsbericht der Stadt Köln vom 25.6. 1949, HASTK 953/13.

⁶⁰ Niederschrift der Verwaltungsratssitzung der Wiederaufbau-GmbH vom 1.6. 1949, HASTK 2/1321.

beeinträchtigt. Vor allem seine Weigerung, die Öffentlichkeit an Planungen teilhaben zu lassen, hatte ihm den Ruf eingebracht, er denke elitär und sei demokratischen Strukturen gegenüber nicht aufgeschlossen. Seine „impertinente Art, mit kleinen Leuten umzugehen“, reizte – so der Stadtverordnete Deckers – „auch den friedliebendsten Menschen geradezu zu Tötlichkeiten.“

Mit der Einrichtung der neuen Stadtplanungsabteilung am 1.10.1949 wurde ein Wandel bisheriger Aufgabenschwerpunkte eingeleitet. Nachdem die Grundprinzipien des Wiederaufbaus größtenteils festgelegt waren, betrachtete man die reine Planungsarbeit als abgeschlossen. Fortan musste sich die neue Planungsstelle stärker auf die praktische Umsetzung konzentrieren. Mit Inkrafttreten des Aufbaugesetzes von Nordrhein-Westfalen vom 29.4.1950⁶¹ wurden schließlich auch die rechtlichen Grundlagen für die weitere Arbeit des Städtebauamtes festgelegt. Als Leiter des Städtebauamtes zog sich Rudolf Schwarz immer mehr von den Planungsarbeiten zurück. Zum einen betrachtete er seine Hauptaufgabe – die Erarbeitung von Grundprinzipien des Aufbaus – als abgeschlossen, zum anderen missfiel es ihm, als „Verwaltungsknecht“⁶² in ein städtisches Amt eingebunden zu sein. Er verließ die Aufbauplanung von Köln im Januar 1952 und übergab die Leitung des Städtebauamtes seinem Nachfolger, Oberbaudirektor Eduard Pecks. Das Gesamtkonzept, das der Generalplaner in seiner fünfjährigen Wirkungszeit entwickelt hatte, sollte auch zukünftig das Grundgerüst aller Wiederaufbauarbeiten darstellen. Die Bilanz der Wiederaufbauleistungen Kölns bis zum Beginn der 1950er Jahre allerdings war eher negativ. Gerade die Verzögerungen bei der Aufstellung eines rechtswirksamen Neuordnungsplanes hatten dazu geführt, dass an vielen Stellen vollendete Tatsachen geschaffen wurden, bevor überhaupt grundlegende Konzeptionen entwickelt worden waren.

Planungsumsetzung und Abschluss der Wiederaufbauarbeiten

Schwarz befürchtete, dass der weitere Aufbau der Stadt in die Hände von Bautechnokraten gelegt und zukünftig lediglich nach zweckdienlichen Grundsätzen erfolgen könne. Diese Befürchtung sollte sich insofern bewahrheiten, als mit Eduard Pecks, der bis Anfang der 1960er Jahre Leiter des Städtebauamtes blieb, kein Architekt, sondern ein Bauingenieur der Kölner Wiederaufbauplanung vorstand. Die Arbeiten des Städtebauamtes konzentrierten sich in den

⁶¹ Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein Westfalen, HASTK 24,1.

⁶² Brief Schwarz an Schweyer vom 7.8. 1951, HASTK 953/13.

folgenden Jahren auf die Ausarbeitung von Durchführungsplänen sowie die Aufstellung des Leitplanes. Die Auseinandersetzung mit grundsätzlichen städtebaulichen Entwicklungsperspektiven kam dagegen zu kurz. Bis es zur förmlichen Festlegung der benötigten Pläne kam, wurden die Aufbauarbeiten insbesondere innerhalb der Altstadt von vielfältigen Schwierigkeiten begleitet. Eine einheitliche Baugebietsplanung wurde vor allem durch die dortige Zersplitterung des Grundbesitzes unmöglich.⁶³ Obwohl einige der Eigentümer sich aufbauwillig zeigten, so war doch eine rentable und städtebaulich befriedigende Bebauung unter modernen Gesichtspunkten bei der geringen Größe der meisten Parzellen kaum durchführbar. Zwar waren durch das Aufbaugesetz die rechtlichen Möglichkeiten zur Enteignung und Umlegung von Grundbesitz prinzipiell gegeben. Doch die Kölner Bauverwaltung zeigte sich zunächst wenig bereit, diese Zwangsmaßnahmen auch anzuwenden. Zum einen war man der Überzeugung, dass nach Möglichkeit der bisherige Grundeigentümer wiederaufbauen solle,⁶⁴ zum anderen wurde angeführt, dass erzwungene Umlegungsverfahren allzu langwierig seien. Statt der erhofften systematischen Auflockerung der Stadtmitte entstanden „Massierungen einerseits und Baulücken andererseits“.⁶⁵ Im bisherigen Aufbau der Stadt ließ sich die Fehlentwicklung beobachten, dass Wohnungsbauten fast ausschließlich in den Außengebieten errichtet worden waren, während in großen Teilen der Innenstadt die von den Trümmern geräumten Flächen unbebaut blieben. Die Bebauung eines einzelnen Trümmergrundstückes war meist teurer als ein Neubau 'auf der grünen Wiese'. Doch ökonomische und rechtliche Schwierigkeiten waren nicht die alleinige Ursache für die späte oder sogar ausbleibende Umsetzung wichtiger Planungsvorhaben – immerhin brachte die Stadt Köln genügend Geld auf, um bis zur Mitte der 1950er Jahre die Mehrzahl aller Kirchen instandzusetzen und öffentliche Bauten wie Gürzenich, Opernhaus und Stadthaus zu finanzieren. Die Planungspraxis in Köln war seit Kriegsende vielmehr geprägt von der Diskrepanz zwischen langfristiger Stadtplanung und dem Zwang zum schnellen Wiederaufbau. Letztlich hatte in vielen Bereichen das „innere Gesetz der Stadt“, das sich aus wirtschaftlichen Erfordernissen sowie unbenennbaren Gefühlswerten zusammensetzte, gesiegt, und vieles, was man vorher für schlecht hielt, musste mit einem Mal als richtig hingenommen werden. Die Kölner Wiederaufbauplanung erfolgte somit nach dem Grundsatz, dass nur unter Wahrung der Eigentümerinteressen und weitgehenden Zugeständnissen an die am Aufbau beteiligten Kräfte die Stadt ihre einstige Größe wiedererlangen könne.

⁶³ Niederschrift über 7. Sitzung des Redaktionsausschusses Bauordnung vom 15.5. 1950, HASTK 953/14.

⁶⁴ Vortrag Dr. Kleppe vor der Verwaltungsakademie Köln vom 12.2. 1951, RWVA 1/237,3.

⁶⁵ Ebd.

Erst nachdem entscheidende Planungsvorhaben in Gefahr gerieten, entschloss sich die Verwaltung, von ihrer bisherigen Strategie im Wiederaufbau zumindest teilweise abzurücken.

Der Leitplan von Köln, der 1956 in Kraft trat, war bis in die 1970er Jahre Grundlage der Stadtplanung. Der Schwerpunkt stadtplanerischer Arbeiten bis zum Beginn der 1960er Jahre lag bei der Verkehrsplanung, der Anlage neuer Wohnsiedlungen, der Ausweisung von Gewerbeflächen sowie der Lösung innerstädtischer Bauprobleme - insbesondere der Baulückenschließung. Für die Innenstadt stimmte der Leitplan weitgehend mit den bereits 1950 projektierten Planungen überein. Zwar wurde der weitere Aufbau somit auch weiterhin von der städtebaulichen Konzeption Schwarz' bestimmt, gleichzeitig jedoch induzierte das schnelle Wirtschaftswachstum dieser Jahre neue Planungsvorstellungen. Es begann die Periode der städtebaulichen Expansion, gekennzeichnet durch ehrgeizige Bauvorhaben (Severinsbrücke 1957, WDR-Hochhausbauten 1958, Posthochhaus Cäcilienstraße 1960), vor allem aber durch veränderte Anforderungen an die Verkehrsplanung.⁶⁶ Die explosionsartige Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs hatte alle Erwartungen übertroffen.⁶⁷ Das Verkehrsnetz jedoch war nicht wesentlich erweitert worden, und so hatte auch die Zahl der Unfälle in beängstigender Weise zugenommen. In der Überzeugung, dass die Stadt als wirtschaftlicher und sozialer Organismus nur dann würde prosperieren können, wenn sie „möglichst jedem Verkehrsaufkommen gewachsen ist“,⁶⁸ wurde eine verkehrsgerechte Planung zum erklärten Ziel der Kölner Stadtverwaltung. Wie in vielen deutschen Städten begann auch in Köln ein Wettlauf zwischen Verkehr und Stadtentwicklung. Hierbei hatte die Entwicklung amerikanischer Städte einen gewissen Vorbildcharakter. Nach einer Studienreise durch die USA äußerte der Bürgermeister Kölns, Max Adenauer, den Wunsch, die Verkehrsplanung in der Domstadt mit dem Ziel zu betreiben, dass man zukünftig „wie in Amerika schon für 200 Meter seinen Wagen benutzen kann“. ⁶⁹ Wenn auch diesem Ansinnen sicherlich nicht in dieser Konsequenz entsprochen wurde, so berief man sich doch bei Vorschlägen zur Lösung der Verkehrsprobleme immer wieder auf amerikanische Verhältnisse.

⁶⁶ Vgl. Klaus Uhlig, Stadtplanung, Zustand und Ausblick, in: Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (Hg.): Glanz und Elend der Denkmalpflege und Stadtplanung. Köln 1981. S. 7ff.

⁶⁷ Köln (Hg.), Generalverkehrsplan der Stadt Köln, Köln 1956, S. 107.

⁶⁸ Bürgermeister Max Adenauer in einem Bericht über eine Studienreise nach Amerika, vom 15.6.51, RWVA 1,253,2.

⁶⁹ Ebd.

Für die großräumige Verkehrsplanung außerhalb der eng bebauten Innenstadt projektierte der Generalverkehrsplan den Bau von neuen leistungsfähigen, autobahnartigen Schnellstraßen (Militärtringstraße, Stadtautobahn), die – zu einem Netz zusammengefasst – eine Entlastung des bisherigen Straßennetzes ermöglichen sollten. Im Wesentlichen jedoch konzentrierten sich die Planungsvorschläge auf das Verkehrsstraßennetz der Innenstadt. Hierbei war die Ausführung der Nord-Süd-Straße von besonderer Bedeutung. Nach eingehender Prüfung kam man zu dem Ergebnis, dass diese auf etwa 93 Prozent ihrer Gesamtlänge in einer Breite von 32 Metern ausgebaut werden könne.⁷⁰ Damit wich man von den ursprünglichen Planungsvorstellungen von Rudolf Schwarz erheblich ab. Dieser hatte davor gewarnt, ein zu breites Verkehrsband durch die historische Altstadt zu legen und diese damit in zwei Teile zu zerreißen – dies sollte sich für viele Bereiche der Altstadt, beispielsweise die Breite Straße, in schmerzlicher Weise bewahrheiten. Um dieser Gefahr zumindest an Verkehrsknotenpunkten zu entgehen, erarbeitete die Stadtverwaltung eine Trassierung mit vier Unterführungen: an den Kreuzungen mit den Bahnanlagen im Norden der Altstadt, an Unter Sachsenhausen, an der Schildergasse und unmittelbar südlich davon an der Cäcilienstraße. Allerdings konnte die Nord-Süd-Fahrt in ihrem gesamten Verlauf erst in den 1960er Jahren dem Verkehr übergeben werden. Ihre Fertigstellung sollte gewissermaßen zur Endmarke der eigentlichen Wiederaufbauplanung werden.

Der Wiederaufbau in Köln wie in allen deutschen Städten galt Anfang der 1960er Jahre als abgeschlossen. Allein durch die Ablösung der Aufbaugesetze durch das Bundesbaugesetz 1961 wurde vielfach der Eindruck vermittelt, die Wiederherstellung der zerstörten Kulturlandschaft sei vollendet. Es begann eine neue Epoche in der Entwicklung der Städte, die vielfach als „Erneuerungsphase“ umschrieben wurde. In den Folgejahren sollten vor allem die Begriffe „Urbanität“ und „Dichte“ das Planungsdenken beherrschen. Nicht nur in Köln erkannten Architekten und Stadtplaner, dass die Hoffnung auf eine vollständige Neugestaltung der Städte sich nicht erfüllt hatte. In der damaligen Diskussion über die Errungenschaften des Wiederaufbaus entstand der Begriff der „verpassten Chance“, die Ernst May schon 1956 mit den Worten beschrieb:

„Wir haben die einmalige Chance, die uns das Schicksal bot, nicht ausgenutzt. Wir haben in der großen Mehrzahl aller Fälle Flickwerk geschaffen, wo eine weitsichtige Konzeption am Platze gewesen wäre. Wir haben einer Wirtschaft-

⁷⁰ Stadt Köln (Hg.), wie Anm. 67, S. 108.

lichkeit von heute geopfert, die sich morgen als ungeheure Verschwendung herausstellen wird. Wir sind den Weg des geringsten Widerstandes gegangen, wir haben Symptome kuriert, anstatt das Übel an der Wurzel zu erfassen.“⁷¹

Für Köln lässt sich resümieren, dass bereits bei der nach Kriegsende einsetzenden Diskussion um Planungskonzepte für die Kölner Altstadt niemals eine klare Linie im zukünftigen Leitbild städtebaulicher Entwicklung zu erkennen war. **Einerseits** trugen die konzeptionellen Grundgedanken stark restaurativen Charakter – der historische Kern sollte möglichst wiederaufgebaut werden, um den überkommenen Straßengrundriss und die historischen Baudenkmäler als Identifikationsobjekte zu erhalten. Man reproduzierte die Enge der Hauptgeschäftsstraßen und beugte sich, noch bevor konkrete Planungskonzepte vorgelegt werden konnten, den ökonomischen Sachzwängen. Somit versäumte man die Chance, durch stadtplanerische Maßnahmen lenkend in die Bodenpreisentwicklung einzugreifen.

Andererseits durften moderne Gesichtspunkte, hier vor allem eine Neugestaltung der Verkehrsstränge und eine Auflockerung der Bebauung, niemals vernachlässigt werden. Schien dieser Gegensatz in den Planungskonzepten von Schwarz noch durch eine bescheidene Dimensionierung der Verkehrsachsen vereinbar zu sein, so trat er spätestens in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre durch gestiegene Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Straßen offen zutage. Man betrieb in der Verkehrsplanung eine brutale Schneisenpolitik und ließ zu, dass weite Teile des Stadtzentrums auf Jahre hinaus untergenutzt blieben. Als Ergebnis dieser Aufbaupraxis bot die City ein überaus heterogenes Erscheinungsbild. Neben erhalten gebliebenen, kleinteiligen Strukturen war das Gefüge des mittelalterlichen Stadtkerns an anderer Stelle vollkommen aufgelöst. Was vordergründig paradox erscheinen mag, war in der Vorstellung der Wiederaufbauplaner durchaus konsequent: Ausreichende Verkehrserschließung war die unverzichtbare Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Aufschwung und damit letztendlich die Garantie für den Erhalt gewachsener Strukturen. In dem Wunsch, beiden Ansprüchen gerecht zu werden, nahm man als Ergebnis des Wiederaufbaus in der Altstadt ein eher unbefriedigendes Erscheinungsbild in Kauf. Nicht nur streng nach amtlicher Planung, sondern aus Traditionsbindungen, unveränderten Eigentumsverhältnissen und nicht zuletzt der Kraft des erstarkenden Wirtschaftslebens ergab sich die erstaunliche Wiedergeburt Kölns.

⁷¹ Ernst May, Vom Neuaufbau der deutschen Städte, in: Der Monat, 1956, H. 8, S. 35.