

Blick vom Deutzer Ufer mit Groß St. Martin und dem Dom.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. N^o 96. BERLIN, DEN 3. DEZEMBER 1921.

* * * * HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. * * * *
Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Die Gestaltung des linksrheinischen Brückenkopfes der Hängebrücke in Köln.

Von Prof. Dr.-Ing. Fritz Schumacher in Köln.



er heute die Hängebrücke im Stadtplan sieht, wie sie die schnurgerade Fortsetzung einer großen westöstlichen Mittelachse der halbrunden Stadtform des linksrheinischen Kölns darstellt — der Mittelachse Aachener-Straße, Mittel-Straße, Neumarkt, Schilder-Gasse, Rhein —, der ist geneigt zu glauben,

hier eine mehr oder minder selbstverständliche, uralte Verkehrslinie vor sich zu sehen, die sich aus der regelmäßigen Grundform des Stadtschema's von selbst ergibt. Das ist ein Irrtum, die Mittelachse der Stadtform verkrümelte sich ursprünglich beim Schnittpunkt mit der Nordsüd-Achse, der Hohe-Straße. Diese Weiterführung bis zum Rhein ist ein neuzeitlicher Durchbruch durch ein buntmaschiges Häusergewirr, das den Heumarkt auf beiden Längsseiten umspannt. Zwischen Rhein und Heumarkt gab es die Verbindung Sassenhof und die Verbindung Friedrich-Wilhelm-Straße, dazwischen lag ein Nest alter Häuser. Die Rampe der Hängebrücke hat es aufgehoben und formlose Reste des alten Zustandes stehen gegenwärtig nur noch wie Ruinen längs den Fronten der obengenannten Straßenzüge, ihres Verschwindens harrend.

Diesem Gebiet zwischen Heumarkt und Rhein gilt es, ein neues Gesicht zu geben. Es ist ein Bauplatz von nicht weniger als 130 m Länge, aber er zerfällt in zwei Streifen von nur etwa 24 m Breite. Drei breite Straßen eng nebeneinander durchlöchern an dieser Stelle eine Platzwand und es ist die erste Aufgabe des hier entstehenden Bauwerkes, diesen unerträglichen Eindruck aufzuheben.

Aber das ist nicht die einzige Schwierigkeit. Es ergibt sich bei näherem Betrachten, daß an diesem Punkt eine ganze Reihe für das Wesen der Stadt höchst wichtiger Probleme zusammen stoßen. Wenn man diese Probleme betrachtet, muß man vorweg feststellen, daß sich eins von ihnen, das Verkehrspro-

blem, durch bauliche Mittel nicht völlig befriedigend lösen läßt.

Führt man die Rampe der Hängebrücke in ihrem natürlichen Gefälle zum Heumarkt herunter, so ergeben sich daraus verkehrstechnisch zwei leicht erkennbare Schwächen. Der Querverkehr des Heumarktes und der Längsverkehr der Brücke schneiden sich in gleicher Ebene. Ferner: der Verkehr über die Brücke hat vom Gürzenich-Platz bis Heumarkt ein Gefälle und dann über die Brücke hinüber eine entsprechend größere Steigung nutzlos zu überwinden.

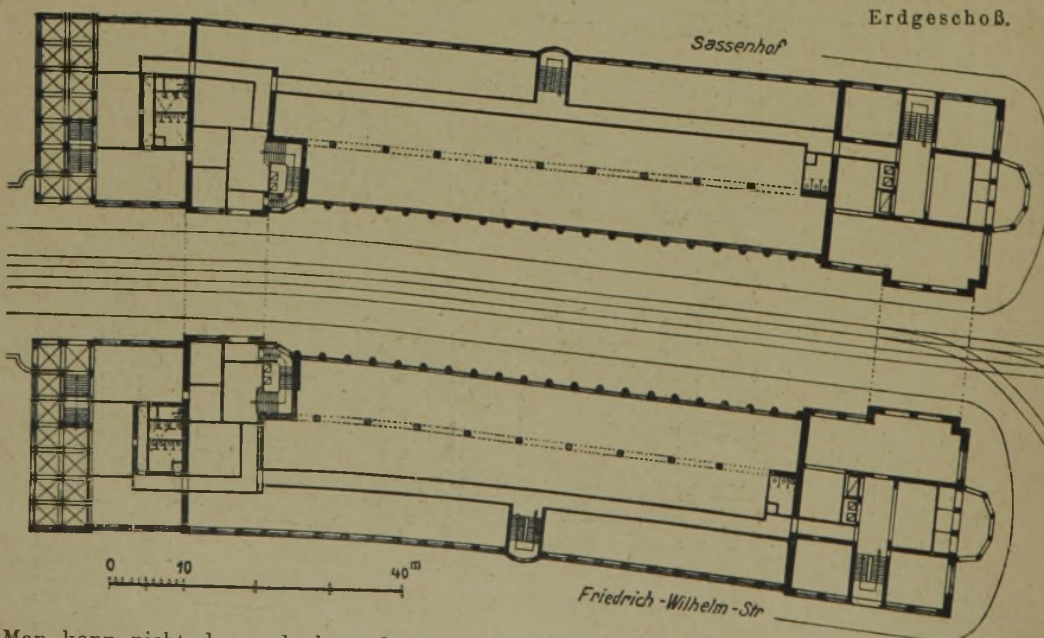
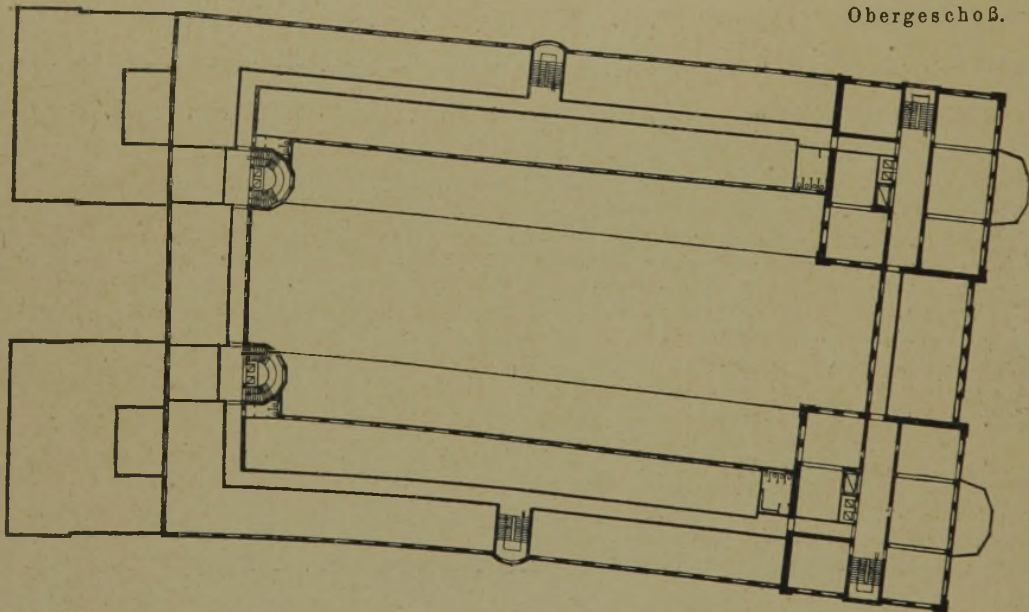
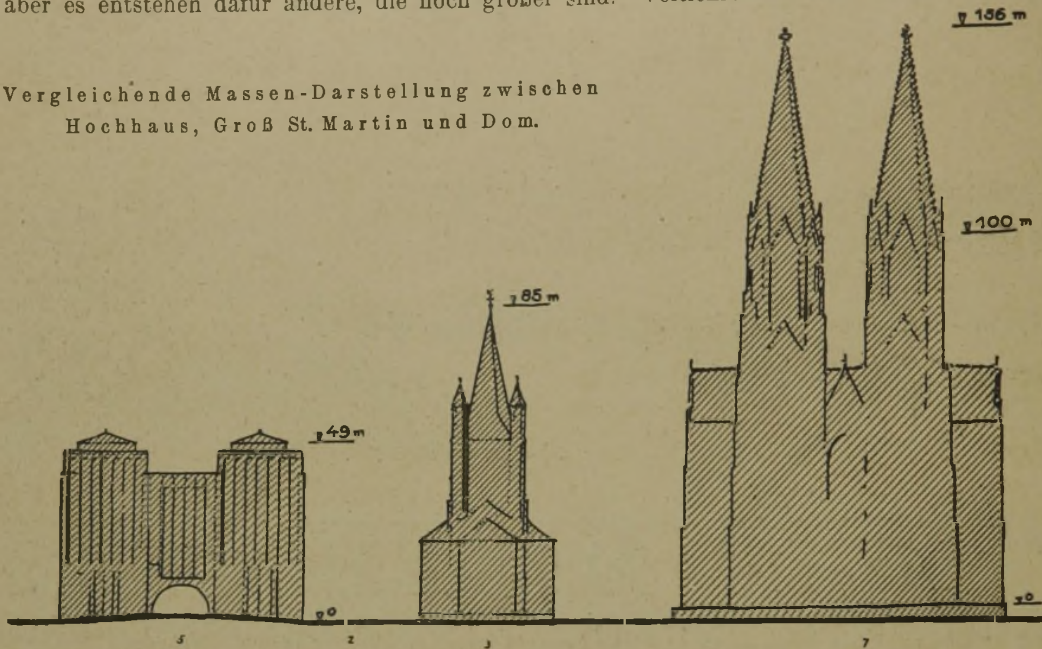
Es liegt deshalb nahe, den Gedanken zu verfolgen, die Rampenbahn als B r ü c k e über den Heumarkt zu führen und so den Mündungsplatz der Rheinbrücke vom Heumarkt weg auf den Gürzenich-Platz zu verlegen.



Dadurch werden die obigen Bedenken zwar beseitigt, aber es entstehen dafür andere, die noch größer sind.

zusammen zu ziehen, das würde gerade für die engsten Verkehrsadern des linksrheinischen Stadtkörpers die

Vergleichende Massen-Darstellung zwischen Hochhaus, Groß St. Martin und Dom.



verhängnisvollsten Folgen haben. Man könnte diese brückenartige Ueberführung also nur dann ausführen, wenn man zugleich vom Heumarkt aus durch geeignete Rampen auf die Brücke gelangen kann. Dieses Ziel ist verlockend und man müßte es trotz seiner Kostspieligkeit zur Durchführung bringen, wenn es technisch möglich wäre. Eingehende Untersuchungen aller in Betracht kommenden Möglichkeiten haben erwiesen, daß das leider nicht der Fall ist. Die Schwierigkeit liegt, in wenig Worten ausgedrückt, vor Allem darin, daß man die Fläche des Heumarktes um 1,10m heben müßte, um auf der kurzen zur Verfügung stehenden Strecke bis zum Rhein eine erträgliche Rampensteigung zu erzielen. Hebt man aber diese Fläche, so kann man nicht mehr unter der Brücke hindurch, die den Heumarkt überqueren soll. Man mag die Rampe legen, wie man will, in die Mitte der aufgeschlitzten Brückenbahn, an die Außenseite der Baukörper, oder an den Rand des Heumarktes, nie vermag man das nötige Steigungsverhältnis zu erzielen, wenn man zugleich der Heumarkt-Ueberbrückung die genügende Höhe erhalten will.

Dieses negative Ergebnis ausführlichster Studien muß hier festgelegt werden, um für die technischen Vorbedingungen der Brücken-Anlage einen festen Untergrund zu be-

Man kann nicht daran denken, den ganzen Verkehr, der über die Brücke soll, auf den engen Gürzenich-Platz

kommen. Man ist gezwungen, nach dieser Richtung die einfachste Lösungsform zur Grundlage zu nehmen. Die

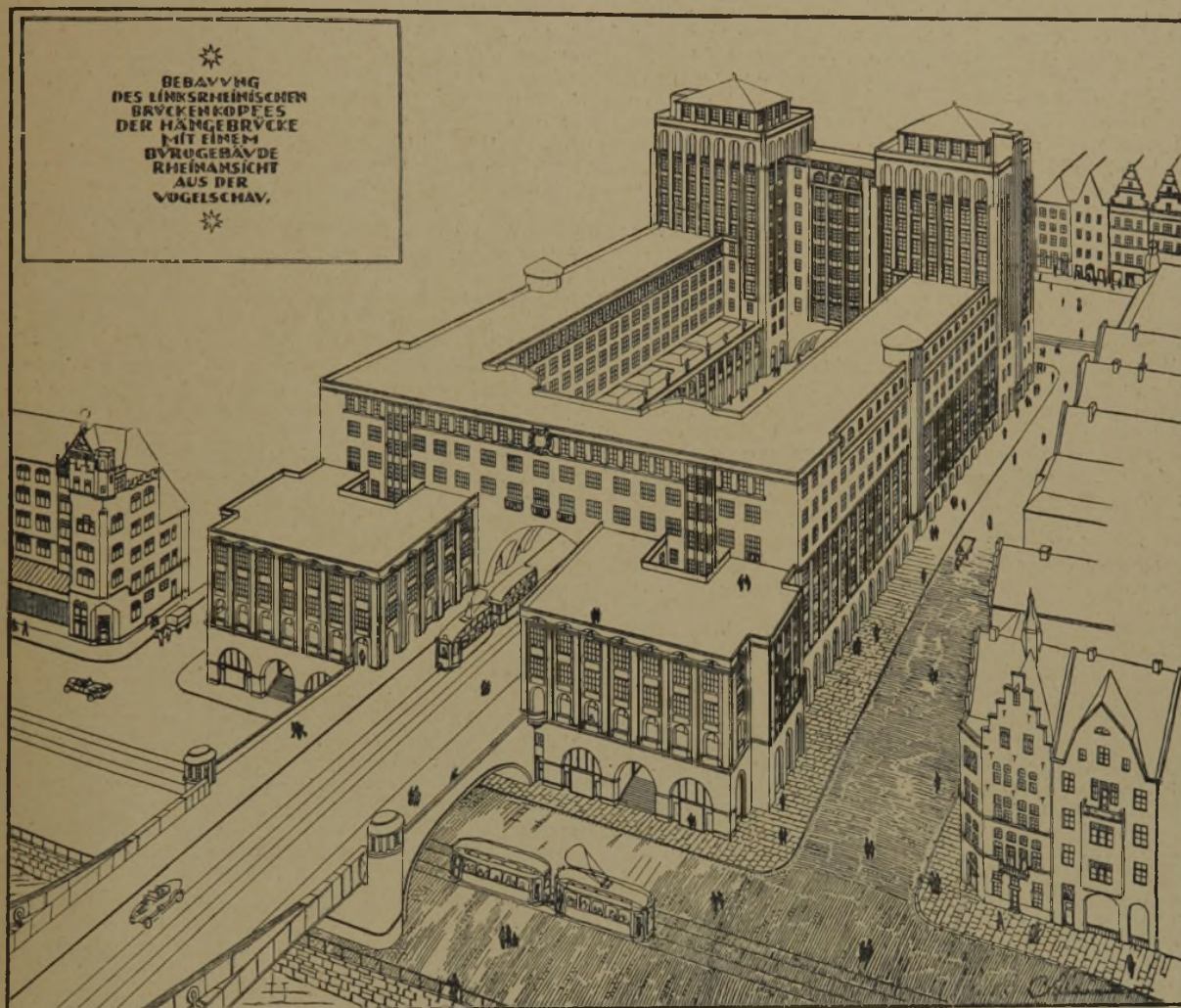
Probleme bleiben trotzdem verwickelt genug. Sie liegen auf Gebieten, die weniger deutlich faßbar sind.

Die architektonische Lösung dieses Punktes hat, ästhetisch betrachtet, vier verschiedene Verantwortungs-Richtungen. Es gilt die Formung eines Punktes, der in dem Gefüge der Stadt eine einzigartige Rolle spielt; es ist der Mittelpunkt, von dem aus die ganzen Halbkreisringe geschlagen sind, nach denen die Stadt sich bisher aufbaute.

Zugleich gilt es, einem der wichtigsten Plätze der Stadt, dem Heumarkt, sein Gepräge zu geben.

Und endlich gilt es, dem Panorama des Rhein-Stromes, dem höchsten künstlerischen Gut Kölns, gerecht zu werden.

Ueber allen diesen ästhetischen Anforderungen aber schwebt zugleich die praktische Forderung, dem überaus wertvollen Boden so viel Nutzfläche abzurufen, wie irgend möglich. Die Frage taucht also auf: welche Massen-Entwicklungen sind an dieser Stelle erwünscht oder erlaubt, je nachdem, ob man von der wirtschaftlichen oder von der künstlerischen Seite an die Sache herantritt. Man sieht: das Problem des



Massenentwicklung des Gebäudes.

Ferner gilt es, einem der schönsten Kunstwerke Kölns, der Hängebrücke, den richtigen Ausklang und den Zusammenhang mit dem Organismus der Stadt zu schaffen.

Hochhauses steigt aus diesen Fragestellungen empor und bedarf zunächst einer grundsätzlichen Auseinandersetzung. —

(Fortsetzung folgt.)

Die drohende Zerstörung des Heidelberger Landschaftsbildes.

(Schluß aus No. 94.)



och bevor uns die auf S. 414 wieder gegebene Erklärung des Neckar-Bauamtes in Heidelberg zugegangen war, hat das badische Arbeits-Ministerium in Karlsruhe eine Veröffentlichung erlassen, die an die Erklärung des „Verains Heidelberger Presse“ anknüpft und in welcher ausgeführt wird, daß der Erhaltung des Landschaftsbildes von Heidelberg in einer dieses Ziel möglichst angepaßten Ausführung der Kanalisierungsbauten von den zuständigen Behörden schon längst die erforderliche Aufmerksamkeit zugewendet worden sei. Zwischen Baden und den maßgebenden Reichsbehörden seien schon vor Jahresfrist Erörterungen über diesen Punkt gepflogen worden. Die Stelle, an der das Wehr bei Heidelberg errichtet werden soll, liege noch keineswegs fest. Die Pläne, die von der Neckar-Baudirektion in Heilbronn hierüber ausgearbeitet werden, müßten nach dem badischen Wassergesetz in einem Verleihungs-Verfahren geprüft werden, das beim Bezirksamt Heidelberg anhängig

zu machen sei. Die Pläne müßten dann offen gelegt werden und es sei nun allen Beteiligten, in diesem Fall namentlich auch den Vertretern des Heimatschutzes, Gelegenheit gegeben, ihren Standpunkt geltend zu machen. Das badische Wassergesetz bestimmt in § 41 ausdrücklich, daß die Erhaltung hervorragender Naturschönheiten den Anlaß zu Auflagen und Bedingungen, nötigenfalls sogar zur Versagung des Verleihungs-Beschlusses Anlaß geben könne. Es könne nach diesen Ausführungen keine Rede davon sein, daß die Behörden, in deren Hand die Entscheidung dieser Frage liege, über die berechtigten Interessen des Heimatschutzes hinweg schreite.

Diese Erklärung klingt bestimmter, entschiedener und darum erfreulicher, als die Erklärung des Neckar-Bauamtes mit ihren unberechtigten Empfindlichkeiten. Es wäre dringend zu wünschen, daß auch die zuständigen Reichsbehörden das Ideelle der Frage erkennen und dem Heidelberger Landschaftsbild lassen, was ihm durch die Jahrhunderte des Werdens zukommt.

Zur Sache selbst sei unter Bezugnahme auf die Abbildungen in No. 89, die einer sehr dankenswerten Veröffentlichung des „Heidelberger Tageblattes“ nachgebildet sind, das sich der Frage schon im Juni 1920 mit großer Wärme und Entschiedenheit angenommen hat, und an der Hand eines Vortrages des damaligen Stadtbaurates Ehlgötz in Mannheim angeführt, daß der Gedanke, aus latentem Dasein neue wirtschaftliche Werte zu gewinnen, der Reichsregierung den Beschluß erleichtert habe, die Kanalisierung des Neckar von Mannheim bis Plochingen als eine der ersten Aufgaben in der Anlage neuer deutscher Wasserstraßen zu betrachten. Ehlgötz gibt der Neckar—Donau-Verbindung in technischer, finanzieller, verkehrsgeographischer und volkswirtschaftlicher Beziehung den Vorrang vor der Main—Donau-Verbindung. Zwei Entwürfe liegen für die Kanalisierung des Neckar von Mannheim bis Plochingen vor: der Entwurf der Staaten Baden und Württemberg und der Entwurf des „Südwestdeutschen Kanalvereins“. Der letztere ist von Anfang an für 1200 t-Schiffe aufgestellt worden, der erstere aus dem 600 t-Schiff für das 1200 t-Schiff umgearbeitet worden. Bei Annahme gleicher Grundlagen für die Berechnung stellen sich die Baukosten des Staaten-Entwurfes auf 150 Mill. M. gegen 140 Mill. M. Kosten des Kanalvereins-Entwurfes. Also trotz größer angelegter Ausgestaltung des Entwurfes geringere Baukosten, zu denen noch geringere Unterhaltungs- und Betriebskosten mit einer Ersparnis von mindestens 2 Mill. M. im Jahr treten.

Bei diesem Plan berührt nun Heidelberg's Leben und Landschaft das, was in ersterer Beziehung zwischen Heidelberg und Mannheim geplant ist, in letzterer Beziehung die Staustufe oberhalb der Karl Theodor-Brücke. Für die Kanalisierung des Neckar vom Rhein bis Heidelberg streiten 4 Linien um die Vorherrschaft: der Staaten-Entwurf sieht zwei Seitenkanäle auf der rechten und auf der linken Neckarseite vor und zwar an der Ladenburger Linie. Der Entwurf des Kanalvereins schlägt gleichfalls zwei Linien vor, die Seckenheimer und die Rheinauer Linie. Bezüglich des Kostenaufwandes verdient keine der 4 Linien einen besonderen Vorzug, da die Kosten nicht wesentlich von einander abweichen. Für die Ausführung kann aber nur die Linie in Betracht kommen, welche die beste Entwicklung Heidelberg's und Mannheims verbürgt.

Für unsere Betrachtung ist jedoch wichtiger die Anordnung der Staustufe oberhalb der Karl

Theodor-Brücke, denn von ihr kann die Zukunft des Landschafts- und des Stadtbildes abhängen. Das Schicksal beider ist mit den kommenden Anordnungen eng verknüpft. Und was in dieser Beziehung entstehen kann, lehrt das Isar-Tal oberhalb Münchens. Natur und Romantik feiern im Neckar-Tal bei Heidelberg ein Fest wie selten sonst in deutschen Gauen. Was wir hier besitzen, gehört zu den köstlichsten Schätzen des Vaterlandes. Was auch gemacht wird, kann nur unter dem Gesichtspunkt erfolgen, daß dieser Schatz im Geistesleben des Deutschen eine Beeinträchtigung und Verkümmern nicht erfährt, auch wenn die Bewahrung nur mit großen Opfern erfolgen kann. Was droht, zeigen anschaulicher als alle Worte die Abbildungen in No. 89 auf S. 394; und wie ein nationales Unglück hier, wenn auch mit Opfern, vermieden werden kann, zeigen die Abbildungen auf S. 395 der gleichen Nummer. Unter den Forderungen, die Heidelberg an den Bau des Rhein—Neckar—Donau-Kanales zu stellen hat, ist neben dem Wunsch, daß die Führung des Kanales zwischen Heidelberg und Mannheim so erfolgt, daß neues Industrie- und Wohngebiet in einer Lage geschaffen wird, in der die Gemarkungs-Verhältnisse nicht zu sehr geschmälert werden, nicht die geringste die, daß die in Aussicht genommene Wehrstufe oberhalb der Karl Theodor-Brücke in ihrer Lage und ihrer Form so gelöst werde, daß durch sie das Landschafts- und das Stadtbild von Heidelberg eine Schädigung nicht erfährt. Das ist eine Herzens-Angelegenheit der Bürgerschaft Heidelberg's, die in einer Versammlung am 28. Juni 1920 von den zuständigen Stellen gefordert hat, daß das weltbekannte Stadt- und Landschaftsbild von Heidelberg bei der Kanalisierung des Neckar nicht dadurch zerstört werde, daß die Staustufe oberhalb der Karl Theodor-Brücke zwischen Hirschgasse und Karls-Tor oder 200 m oberhalb angelegt wird, wie es der Staaten-Entwurf annimmt, sondern daß nach dem Entwurf des „Südwestdeutschen Kanalvereins“ diese Stufe zwischen Haarlaß und Stift Neuburg angelegt wird, um so dem Beschauer des Heidelberger Landschaftsbildes völlig entrückt zu sein. Die Behandlung dieser Angelegenheit in der Öffentlichkeit hat die Aufmerksamkeit der maßgebenden Stellen erregt; das badische Arbeits-Ministerium hat versprochen, alles zu tun, was die Erhaltung dieses Schatzes deutscher Schönheit gewährleistet. Wir haben keine Ursache, an diesem Versprechen zu zweifeln, wir vertrauen darauf! —

Vermischtes.

Gegen die Beschlagnahme der Villa Falconieri in Frascati bei Rom. Aus Rom wurde in diesen Tagen berichtet, daß Beamte der italienischen Regierung von der Villa Falconieri in Frascati bei Rom im Namen der Regierung Besitz ergriffen hätten. Im Namen einer großen Zahl italienischer Künstler hat der Maler Professor Constantini in Rom öffentlichen Einspruch gegen diese Beschlagnahme erhoben und dabei auf die Vermächtnisse hingewiesen, die Deutschland im Verlauf des letzten halben Jahrhunderts für italienische Künstler ausgesetzt habe. Die Beschlagnahme dieser Villa wäre ein schlechter Dank für die der italienischen Künstlerschaft erwiesene deutsche Großmut und könne wohl Veranlassung sein, daß zwischen der deutschen und der italienischen Künstlerschaft, zwischen welchen bisher stets gute Beziehungen bestanden, eine tiefe Kluft entstehe. Man würde die Beschlagnahme verstehen können, wenn sie sich auch auf den französischen und den anderen ausländischen Besitz, z. B. den Palazzo Farnese und die Villa Medici erstreckte. Davon aber ist natürlich keine Rede. —

Personal-Nachrichten. Der preuß. Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung hat den Stadtbaurat Ruster in Stettin zum ordentlichen Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin ernannt und ihm vom 1. Dez. 1921 ab die durch den Tod des Geh. Reg.-Rates Prof. Klingholz freigewordene Professur, die künftig die Bezeichnung „Professur für Architektonisches Entwerfen und Stilkunde der Renaissance“ führt, übertragen. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Ehrenmal auf dem Senne-Friedhof in Bielefeld sind rechtzeitig 167 Arbeiten eingegangen. Die Zahl der Preise wurde von 3 auf 5 erhöht. Den I. Preis von 4000 M. erhielt der Entwurf „Die Vier“ des Architekten Prof. Fritz Becker unter Mitarbeit des Arch. Hans Böckels und des Bildhauers Prof. Rich. Langer in Düsseldorf. Der II. Preis von 3000 M. wurde dem Entwurf „Kreuz“ des Bildhauers Franz Guntermann in Bielefeld zugesprochen. Drei III. Preise von je 2000 M. wurden verliehen den Entwürfen „Vollendung“ des Bildhauers Wolfgang Meyer-Michael

in Rehda bei Minden; „Würdig“ des Architekten G. A. Munzer in Düsseldorf; und „Für die Opfer“ des Architekten Willkens und des Stadtbauamts Nubbaum in Köln. Zum Ankauf für je 1000 M. wurden empfohlen die Entwürfe „Mutter Heimat“ des Bildhauers Prof. Emil Cauer im Verein mit dem Bildhauer Robert Saake in Berlin; „Der Dank“ des Bildhauers Paul Kuhnle mit Arch. H. Hein in Barmen, und „Walhall“ des Architekten Hans Müller in Paderborn. Es verdient Dank und Anerkennung, daß die Zahl der Preise erhöht wurde und man darf die Hoffnung aussprechen, daß auch die Ankäufe erfolgen. —

Wettbewerb Hochhaus am Bahnhof Friedrich-Straße in Berlin. Hierzu erhielten wir aus Breslau die folgende Zuschrift: „In Nummer 90 der „Deutschen Bauzeitung“ ist ein Wettbewerb für ein Hochhaus am Bahnhof Friedrich-Straße in Berlin veröffentlicht und zwar nur für Mitglieder des „B. D. A.“ Als langjähriger Bezieher Ihrer Zeitung weiß ich, daß Sie immer für die Interessen der gesamten Architektenschaft eingetreten sind. Ich möchte Sie daher bitten, Ihre Aufmerksamkeit dieser Ausschreibung zuzuwenden und dafür einzutreten, daß der Wettbewerb, wenn er nun einmal als ein allgemeiner gedacht ist, auch auf alle deutschen Architekten ausgedehnt wird. Es haben sich mit dem Problem „Hochhaus“ eine Reihe von Kräften in Deutschland beschäftigt, die durch die Klausel der Ausschreibung ausgeschaltet werden, sicherlich sehr zum Schaden der Entwicklung dieses Bautypes. Die frische Entwicklung neuer Bauarten sollte nicht durch derartige Vereinsmeiereien beeinträchtigt werden.“ K.

Wir können dem Herrn Einsender nur zustimmen und meinen, ein Geschäftsführer handelt nicht im vollen Interesse seiner Gesellschaft, wenn er bei einer in der Entwicklung begriffenen Sache, wie sie zurzeit das Hochhaus darstellt, nicht alle Möglichkeiten durch Beteiligung der weitesten Kreise an ihrer Lösung ausschöpft. —

Inhalt: Die Gestaltung des linksrheinischen Brückenkopfes der Hängebrücke in Köln. — Die drohende Zerstörung des Heidelberger Landschaftsbildes. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.