

Hochhausentwicklung in Köln

„Das Hochhaus und die europäische Stadt“

Beitrag zu

Das Hochhaus und die europäische Stadt

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Dörte Gatermann

Januar 2005

Gucken wir uns ganz kurz die 2000jährige Stadtgeschichte Kölns an, so sehen wir eine – wenn auch in Sprüngen verlaufene – kontinuierliche Entwicklung der Stadt, begünstigt durch die Transportwege zu Wasser und zu Land. Die Stadt passte sich neuen Anforderungen immer wieder neu an und entwickelte hieraus eigene Strukturen, wobei sich die Ausdehnung und Entwicklung jahrhunderte lang auf das linksrheinische Köln bezog. Erst Ende des 19. Jahrhunderts wurde durch die Industrieflächen und die anschließenden Wohnquartiere auch das Rechtsrheinische größer und erlangte, wenn auch bescheidene, Bedeutung.

Auch in den Bauten spiegelten sich die Nutzungsanforderungen der Menschen aber auch die Wertschätzung ihrer Stadt wider, wie Beispiele aus allen Jahrhunderten und vielen Bauaufgaben zeigen. Hierfür waren immer Ideen für weitere Entwicklungen nötig, wenn auch nicht alle von ihnen realisiert wurden. Gerade die Beispiele aus dem interessanten Band "für Köln geplant - nicht gebaut" geben hierüber für die Zeit zwischen 1900 und 1980 Auskunft. Und es erstaunt uns heute vielleicht, mit welchem Mut hochbauliche Vorschläge gemacht wurden. Der Wettbewerb zum linksrheinischen Brückenkopf der Severingsbrücke von 1925 zeigt beispielsweise sowohl mit dem 1. Preisträger (Wilhelm Pipping und William Dunkel) als auch mit dem Hochhaus der 2. Preisträger (Puls und Richter) den Gedanken, den Brückenkopf baulich zu thematisieren und dieses auch durch bauliche Masse auszudrücken. Wilhelm Riphahn benennt seinen Beitrag mit Caspar Maria Grod direkt "Lasst Massen sprechen". Heute würde ein Beitrag wie der Riphahns einen Aufschrei des Entsetzens auslösen. Eine Baumasse direkt im Herzen von Köln, am linken Rheinrand, die höher als die Spitze von Groß St. Martin ist und das Mittelschiff des Domes weit überragt, wäre undenkbar – aber gilt dies auch für die andere Rheinseite, die Schäl Sick?

Nun sagen viele: heute ist alles ganz anders. Wir sind eine schrumpfende Gesellschaft und brauchen deshalb gar keine neuen Gebäude. Die Verkehrswege sind auch irrelevant, wir haben ja das Internet. Und außerdem gibt es in allen Städten zudem Büroleerstände und was sollten diese Gebäude anderes aufnehmen als Büros. Da kann ich nur antworten, alles dieses stimmt und es stimmt auch nicht. Es ist richtig, dass wir eine stark alternde und auch stark schrumpfende Gesellschaft sind. Resultiert aus diesen beiden Entwicklungen die Mutlosigkeit, die Deutschland zur Zeit befallen zu haben scheint? Ist dieses der Grund für die Rückwärtsgewandtheit und das Bewahrenwollen? Wobei wir alle doch wissen, dass wir nur bewahren können, wenn wir auch Neues schaffen.

Wenn diese Prognosen für Deutschland auch stimmen mögen, gelten sie für Köln nicht in diesem Maße. Überall ist ein Rückgang zu verzeichnen, für einige deutsche Städte wird aber weiterhin eine Bevölkerungszunahme vorausgesagt, zu ihnen gehört Köln. Dieses ist, neben dem relativ jungen Altersdurchschnitt, eine interessante Perspektive für die neue Stadtentwicklung, über den "normalen" Verdrängungswettbewerb hinaus. Zu den positiven Kriterien gehören natürlich auch das kulturelle Umfeld und die Lage am Strom, für jede Stadt ein in früherer Zeit wirtschaftlicher und heute emotionaler Vorteil. Die Entwicklung des Kölner Rheinauhafens, mit seiner Mischung aus Kultur, Büros und Wohnen, zeigt dieses neuerdings deutlich. Und interessant im historischen Rückblick ist auch hier die Selbstverständlichkeit, mit der Ende des 19. Jahrhunderts auf der linksrheinischen Halbinsel Gebäude

völlig anderer Dimension, nämlich großvolumige Speicherbauten, vor die mittelalterliche Parzellenstruktur gebaut wurden – heute stehen sie unter Denkmalschutz.

Aber dies ist das Linksrheinische, das vertraute, das eigentliche Köln. Um das wirkliche Potential der Stadt zu erkennen, müssen wir den Blickwinkel verändern. Köln liegt nämlich schon lange nicht mehr am Rhein, sondern der Rhein fließt mitten durch Köln. Mit der Industrialisierung und mit dem Schienenverkehr erhielt das rechtsrheinische Köln seinen Aufschwung. Aber auch hier ist hundert Jahre später eine neue Ausrichtung nötig. Das produzierende Gewerbe ist kaum noch vorhanden, unsere Welt ist längst eine Dienstleistungsgesellschaft geworden und wir leben vom schnellen Transport von Wissen und Menschen.

Als ich 1993 als ungefragten Beitrag zum Wettbewerb der Rheinischen Zusatzversorgungskasse ein Hochhaus am Ottoplatz in Deutz vorschlug, war mir diese Situation durchaus bewusst. Es war klar, dass Köln mit den rechtsrheinischen Flächen und dem Verkehrsknotenpunkt ein großes Potential innerhalb der Städte Europas hat. Andere Metropolen rangen um diese Flächen. Berlin hatte durch den Fall der Mauer plötzlich innerstädtisches Freiland. London, das diese Flächen nicht hatte, verdichtete im direkten Umfeld der Bahnstationen die Stadt oder überbaute die Bahngleise sogar direkt. Eine Besonderheit bildete Frankreich, das nicht nur am Rande vom Pariser Zentrum eine eigene Bürostadt schuf, sondern mit Lille einen neuen Ort "Euralille" im Knotenpunkt des Hochgeschwindigkeitszuges Paris – London - Brüssel. Wolfgang Pehnt hat in seinem exzellenten Artikel "Inszenierte Bewegung" 1998 dieses genau analysiert und geschrieben: "Nicht räumliche Distanz zählt mehr, sondern die Wegzeit, die man von einem Punkt zum anderen zurückzulegen hat. In Wegminuten gemessen liegt Lille näher an der Londoner City als Londons Flughafen Heathrow. Chefarchitekt Koolhaas erklärte Lille kurzerhand zum Gravitationszentrum für 50 Millionen Westeuropäer, die in einem Umkreis von anderthalb Stunden um die Stadt leben." Welche Möglichkeiten hat Köln da erst, das über eine gewachsene Stadtstruktur verfügt und über eine Hochgeschwindigkeitsanbindung in Nord-Süd- und – wenn auch noch nicht ganz so schnell – in Ost-West-Richtung und darüber hinaus über drei Flughäfen, die in weniger als einer Stunde erreichbar sind.

Auf diese Basis stellte sich auch der 1. Preis des internationalen Wettbewerbes ICE-Terminal Deutz im Jahr 2000 (Architekten Jaspert, Steffens, Watrin, Dresen) mit dem städtebaulichen Entwurf eines Hochhauskranzes um den Deutzer Bahnhof, der auch das LVR-RZVK-Hochhaus integrierte.

Nun sind Hochhäuser aufgrund ihrer Dominanz sehr emotionale Bauten. Dieses zeigt insbesondere die Jagd nach der absolut größten Höhe. Aber es sollte bei einem Hochhaus nicht um die absolute Höhe gehen, denn die ist nach unserem europäischen Verständnis von dem Ort, an dem es steht, abhängig. Es geht vielmehr um die Schlankheit, also das Verhältnis von Höhe zu Breite, und um die Identität. So ist zum Beispiel das neue Swiss Re Gebäude von Sir Norman Foster mit 180 m nicht besonders hoch – zumindest für London –, aber es verfügt über eine sehr eigene Form. Wenn wir uns Frankfurt ansehen, die Stadt in Deutschland, die über eine gewisse Hochhausstradition verfügt, dann erkennen wir hier schon besondere Höhen bei Fosters Commerzbank mit 300 m und Helmut Jahns Messeturm von 257 m und auch eine Schlankheit, die natürlich nur über diese große Höhe zu erreichen ist.

In Köln sieht die Situation anders aus. Der Dom mit 157 m ist und bleibt das höchste Gebäude Kölns, dem mit 148 m der Nouvel-Turm im Mediapark, sowie das AXA-Hochhaus mit 147 m, und 20 weitere Hochhäuser über 60 m Höhe folgen. Nun ist das Hochhaus an sich kein Wert, obwohl auch heute noch Zeichen damit verbunden werden. Und Rem Koolhaas hat zweifelsohne recht, wenn er sagt "Es ist traurig und naiv, Hochhäuser für die einzige Form von Modernität zu halten." Und trotzdem gilt auch die Aussage von Wolfgang Pehnt: "Gefragt ist die Neudefinition von Orten durch Prestige, durch Bilder, durch Hoffnungszeichen, die sinnlich wahrnehmbar, aber vor allem medial vermittelbar sind. Lodern schon die Abstiche der Hochöfen nicht mehr, so versenden doch die holographischen Lichtfassaden in Lille und das magisch reflektierende Edelblech an Frank O. Gehrys Guggenheim-Museum in Bilbao das tröstliche Signal: Es muß nicht immer so bleiben."

Für das rechtsrheinische Köln gilt beides. Das Flächenpotential und der Verkehrsknotenpunkt begünstigen eine Verdichtung. Hier kann sich ein neues urbanes Zentrum herausbilden, das sowohl Zeichen als auch neuer Lebensraum wird. Und dieses kann sich durch eine andere bauliche Sprache als im Linksrheinischen ausdrücken. Die Integration und Weiterentwicklung der schon vorhandenen Messe sowie die neue Nutzung der denkmalgeschützten Messehallen durch RTL sind hierfür ein fördernder Baustein, genau wie der nahe Rhein, der ein grosses Spektrum an Freizeitnutzungen bietet. Für das Entstehen einer attraktiven neuen Stadtseite sind zwei Grundvoraussetzungen zu schaffen, das eine ist die Qualität der einzelnen Bauprojekte und das andere die Erschließung des öffentlichen Raumes.

Für das erste Hochhaus an diesem Standort, das wir seit 1997 planen und das Ende dieses Jahres fertig gestellt wird, ist eine eigene Identität sowie eine größtmögliche Schlankheit - bei der politisch festgesetzten Höhe von 103,2 m - angestrebt. Zusätzlich wollen wir ein sinnvolles Energiekonzept realisieren. Dieses wird durch die Begrenzung der Fläche auf 710 qm pro Geschoss und die Form des Reuleaux-Dreieckes, das einzig nach Süden eine Doppelfassade erhält, umgesetzt. Wir befinden uns hiermit am Beginn der Schlankheit, die durch eine Höhe von 120 m, wie sie für das östlich anschließende von Helmut Jahr geplante Hochhaus vorgesehen ist, natürlich deutlicher wäre.

Besondere Bedeutung kommt dem Sockel und dem öffentlichen Raum der Hochhäuser zu. Für den LVR-Turm, bzw. KölnTriangel, heißt dieses, dass auf dem vorhandenen Grundstück alle Flächen, die nicht überbaut sind, öffentlich zugänglich sind: der Platz vor dem Haupteingang, der zentrale grüne Innenhof, die Sitzungssäle und das Kasino, wie auch das 7-geschossige Glasatrium mit Restaurant zum Ottoplatz. Besonders attraktiv für die Öffentlichkeit ist sicherlich die Aussichtsplattform auf 100 m Höhe, um von hier aus auf das linksrheinische Köln zu blicken, und eine geplante Bar in der 28. Etage.

Im Jahr 2004 wurde der Kölner Dom auf die rote Liste der gefährdeten Welterbestätten der Unesco gesetzt. Die Diskussion wird über die Schutzzone um den Dom und die Entwicklung des Rechtsrheinischen geführt. Das LVR-Hochhaus entsteht in 940 m Entfernung zum Dom auf der anderen Rheinseite, die Entwicklung der anderen Hochhäuser ist zur Zeit in Frage gestellt.

Ich bin überzeugt, dass Köln ein großes Potential im Wettlauf der europäischen Städte hat, und dass die grossen Chancen von Köln links *und* rechts des Rheines liegen. Und ich bin überzeugt davon, dass ein spannungsvolles Miteinander von Alt und Neu möglich ist.

Dörte Gatermann, 09.01.2005

Prof. Dörte Gatermann
Dipl.-Ing. Architektin BDA
GATERMANN + SCHOSSIG, Architekten Generalplaner
www.gatermann-schossig.de
Entwerfen und Gebäudelehre, TU Darmstadt
www.architektur.tu-darmstadt.de