

KUNSTCHRONIK

MONATSSCHRIFT FÜR KUNSTWISSENSCHAFT
MUSEUMSWESEN UND DENKMALPFLEGE

MITTEILUNGSBLATT DES VERBANDES DEUTSCHER KUNSTHISTORIKER E. V.
HERAUSGEGEBEN VOM ZENTRALINSTITUT FÜR KUNSTGESCHICHTE IN MÜNCHEN
IM VERLAG HANS CARL NURNBERG

28. Jahrgang

Juli 1975

Heft 7

IDEENWETTBEWERB WALLRAF-RICHARTZ-MUSEUM

(Mit 1 Abbildung)

Zu Beginn dieses Jahres schrieb die Stadt Köln einen Ideenwettbewerb zur weiteren Gestaltung der Dom-Umgebung aus. Im Brennpunkt des Wettbewerbsverfahrens steht die bisher als Omnibusbahnhof genutzte Freifläche östlich/südöstlich unterhalb des Domes, die als Standort für das neu zu errichtende Wallraf-Richartz-Museum vorgesehen ist. Es geht hier um die dritte und letzte Bauphase eines Jahrhundert-Projektes: um die städtebauliche Fassung und Einbindung des Domes, der als Prototyp eines Baudenkmal schlechthin gelten kann (*Abb. 1*). Die umstrittene Domplatte (1972 voll.) markiert die erste Phase, das spektakuläre Römisch-Germanische Museum (1974 eingeweiht) die zweite Phase des Ausbaus der Domumgebung. Das Betonplateau mit seiner unruhig aufgerissenen Nordseite und der Kubus des Museumsbaus, der trotz seiner neutralen architektonischen Verpackung den Dom hart bedrängt, sind vollendete Tatsachen. Um so mehr Umsicht ist beim dritten und letzten Abschnitt der Dom-Umbauung gefordert. Die Ausschreibungsbedingungen lassen jedoch befürchten, daß hier Entscheidungen fallen, die eine Kette verhängnisvoller Sachzwänge nach sich ziehen werden.

Der Wettbewerb ist offen für alle freischaffenden Architekten der Bundesrepublik. Gesondert aufgefördert wurden fünf namhafte ausländische Architekten: James Stirling, Claude Paillard, Georges Candilis, Itzhak Yashar und Dan Eitan. Abgabetermin ist der 1. Oktober 1975. Daß das Verfahren unter Ausschluß des zuständigen Bonner Denkmalamtes eingeleitet wurde, ist ein schwerer Affront angesichts der Bedeutung, die dem Kölner Dom als einem Kristallisationspunkt in der Geschichte deutscher Denkmalpflege zukommt. So ergab sich die groteske Situation, daß ein Vertreter des Bonner Amtes erstmals von dem Projekt hörte, als Mitte April dieses Jahres Hiltrud Kier im Rahmen eines Thyssen-Symposiums

„Die Kunst, unsere Städte zu erhalten“ über den laufenden Wettbewerb Wallraf-Richartz-Museum berichtete und damit auf einhelligen Protest bei den anwesenden Architekten, Kunsthistorikern und Planern stieß. Umsonst versuchte Hochbaudezernent Baecker abzuwiegeln. Auch im Preisrichterkollegium sind zwar eine Reihe renommierter Architekten und Stadtplaner wie Harald Deilmann und Rudolf Hillebrecht, aber wiederum keine Vertreter der staatlichen Denkmalpflege zu finden. So ist es denn kaum verwunderlich, daß im Ausschreibungstext die Belange der Denkmalpflege nur lapidar und nur insoweit angesprochen sind, als es tunlich erschien, die Problematik des überzogenen Bauprogrammes zu entschärfen.

„Der Stadtraum östlich des Doms bedarf wegen seiner Lage zum bedeutendsten Bauwerk der Stadt, zu den stark frequentierten Plätzen um den Dom und den von hier ausgehenden Fußgängerstraßen einer besonderen, städtebaulichen und architektonischen Gestaltung. Der hier zu gestaltende Raum ist Teil der unverwechselbaren Stadtgestalt Kölns . . .“ Soweit wird niemand Widerspruch anmelden. Aber es heißt weiter: „Im engeren Bereich muß der zu errichtende Neubau insbesondere um den Ostchor und den vorgelagerten Domherrenfriedhof raumbildend unter Berücksichtigung der Durchlässigkeit zum Rheinstrom hin konzipiert werden . . . Der Baukörper muß in der Rheinansicht von Deutz her dem Domschiff klar untergeordnet bleiben . . . Er soll . . . im Zusammenhang mit der bestehenden Umgebung ein harmonisches Rheinpanorama bilden . . .“ Wie sind aber diese Wunschvorstellungen hinsichtlich der städtebaulich-formalen Gestaltung in Einklang zu bringen mit der für das Museum geforderten Nutzfläche von rund 25 000 Quadratmetern beziehungsweise 180 400 Kubikmetern, die auf dem begrenzten Bauplatz unterhalb des Domes zu ummauern sind? 180 400 Kubikmeter —, das bedeutet ungefähr die Hälfte des Bauvolumens des Domes einschließlich der Riesentürme! Man fragt sich, ob bei diesem vorgegebenen Raumprogramm, das außer dem eigentlichen Ausstellungs- und Werkstättenbereich noch einen Konzertraum für 2000 Personen, Schutzräume für den Kriegsfall und eine Pädagogische Abteilung umfaßt, eine klare Unterordnung unter das Domschiff überhaupt noch zu erreichen ist.

Als Richtmaß für die Höhenentwicklung ist, allerdings nicht verbindlich, der südlich an den Bauplatz anschließende Kubus des Hotels Mondial beziehungsweise das Römisch-Germanische Museum gegeben. In beiden Fällen liegt die Traufhöhe etwa 66 Meter über Normalniveau. Das würde, von der Rheinfront ausgehend, eine Sichtüberschneidung des Domchores bis zur Gesimshöhe des Kapellenkranzes und darüber hinaus bedeuten. Oder auch viel mehr; denn Kultureinrichtungen vom Rang und Umfang des Wallraf-Richartz-Museums haben die Tendenz sich auszudehnen. So empfiehlt die Sachverständigenkommission im Ausschreibungstext, Möglichkeiten des Zuwachses in die Breite und in die Höhe miteinzuplanen: „Um

den Kern des Museums müssen sich im Laufe der Jahre weitere Raum- und Bauelemente gruppieren lassen. Horizontale Erweiterungen müssen durch vertikale Erweiterungsmöglichkeiten ergänzt werden . . .“ Man kann diese nüchternen Richtlinien nicht ernst genug nehmen; denn genau sie enthalten den Keim, aus dem später unliebsame Sachzwänge sprießen könnten.

Hier zeigt sich, wie problematisch die getroffene Standortwahl für das Wallraf-Richartz-Museum ist. Früher war als Bauplatz das Gelände der ehemaligen Markthalle am Sassenhof bei der Deutzer Brücke erworben worden. Zweifellos hat die magnetische Publikumswirkung des Römisch-Germanischen Museums, die sich in Rekord-Besucherzahlen niederschlägt, das neue Projekt beeinflusst. Natürlich darf ein Museum heute nicht im Abseits geplant werden, muß es in Reichweite der Fußgängerströme liegen und sich so attraktiv wie möglich anbieten. Aber im Falle Kölns stellt sich doch die Frage, ob eine weitere Massierung zugkräftiger musealer Einrichtungen im Sinne einer „Kulturinsel“ stadtplanerisch noch vertretbar ist, ob eine solche Planung nicht zu Lasten der übrigen Altstadtbereiche geht.

Erwähnt sei schließlich noch, daß durch die überzogene Museumsplanung der Angriff auf ein anderes Denkmal droht: „Der Südbogen der Hohenzollernbrücke mit Treppenabgang und Reiterstandbild kann beseitigt werden. Es ist ein geeigneter Standort für das Reiterstandbild nachzuweisen“ (Ausschreibungstext). Die 1855—59 konzipierte, 1907—11 von Franz Schwechten erneuerte Brücke ist als technisches Großbauwerk ganz bewußt auf den Chor des geschichtsträchtigen Domes bezogen, dessen Vollendung ebenso wie der Brückenbau unter dem Protektorat des Hauses Hohenzollern stand. Eine geplante „Kaiserstraße“ in achsialsymmetrischer Ausrichtung auf die Westfassade des Domes sollte die Entsprechung zur Brücke bilden. Diese Konzeption ist ein charakteristisches Zeugnis hohenzollerscher Kulturpolitik, die die Monumente als Marksteine des Fortschritts ideologisch vereinnahmte. Die Brückenkopfbauten sind durch Purifizierungsmaßnahmen nach dem Kriege bereits stark reduziert worden. Die Beseitigung der südlichen Rampe mit dem Standbild Wilhelms II. von Louis Tuaille wäre nicht zu verantworten.

Die städtebauliche Einbindung des Domes durch maßstäblich abgestimmte Bauten ist eine Jahrhundertaufgabe, die schon zwischen den beiden Weltkriegen diskutiert wurde. In den zwanziger Jahren bemühte sich Fritz Schumacher, in die „wesenlose Leere“ der Domfreiheit vorzustoßen. Er entwickelte Pläne für die Bebauung des südlichen Domplatzes mit einem Dommuseum, das die Form eines mittelalterlichen Kreuzganges paraphrasierte. Bemerkenswert ist, daß Schumacher dem formalen Gesichtspunkt ausdrücklich Priorität einräumte und die Nutzungsfrage als zweitrangig bezeichnete. Schumachers historisierende Pläne waren schon überholt, als 1930 der Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz in Köln tagte und ausführlich über die Domumbauung beriet. Paul Bonatz erläuterte

seine Pläne für die Domterrasse nach dem Vorbild Erfurts; aber auch die Frage der Neugestaltung des Bereiches unterhalb beziehungsweise südöstlich des Domchores, wo noch das hohe Gebäude der Eisenbahndirektion stand, wurde diskutiert. Man erwog, diesen störenden Bau auf eine Höhe von rund 70 Meter zurückzuzonen und räumte auch für einen Neubau diese Traufhöhe als die oberste Grenze ein.

Damals wie heute zielten die Plänen einer Umbauung des Domes auf die Wiedergutmachung jener vermeintlichen Sünde, die das 19. Jahrhundert mit der radikalen Freilegung des Bauwerks begangen habe. Bekanntlich wurden seit der Jahrhundertmitte mit fortschreitendem Ausbau des Domes alle Gebäude in der näheren Umgebung abgerissen, so auch die Kirchen S. Maria ad Gradus, die Peschkirche, St. Johannis und das Seminar. Die mit erheblichen Mitteln der Domlotterie finanzierte Endphase der Freilegung nach 1880 galt als Krönung der Domvollendung. Durch die räumliche Isolierung sollte der Denkmalcharakter des Bauwerkes gesteigert werden — ein Gedanke, der im romantischen Idealismus wurzelt. Auch diese Idee müßte als eine Bedeutungsschicht des Kölner Doms bei den aktuellen Planungen berücksichtigt werden. Denn dieser Dom ist nicht nur ein Hauptwerk gotischer Architektur, sondern auch ein Kristallisationspunkt historistischer Bau- und Restaurierungsgesinnung: ein Denkmal der Denkmalpflege.

Daß die wohlgemeinten Bemühungen um Rückgewinnung einer maßstäblichen architektonischen Fassung schließlich doch durch Bauprogramme torpediert werden, die ihren eigenen Geltungsanspruch durchsetzen, kann man am Römisch-Germanischen Museum studieren. Bei dem viel umfangreicheren Projekt Wallraf-Richartz-Museum dürften sich diese Probleme zuspitzen. Ein von breitgelagerten Großbauten weitgehend eingekeilter Dom —, mit diesem Endergebnis wäre der beklagte Sündenfall des 19. Jahrhunderts nur übertroffen.

Michael Brix

(Wichtige Hinweise gab Dr. Hiltrud Kier)

DIE HEIDELBERGER NECKARFRONT IN GEFAHR!

(Mit 4 Abbildungen)

Städte, die in engen Flußtälern liegen, erkaufen die ihnen eigene Schönheit durch besondere Verkehrsprobleme. Vor allem der Schwerlastverkehr, in der Bundesrepublik wie in kaum einem anderen Land überdimensioniert, bedeutet für Städte, die zwischen Fluß und Berg auf engem Raum eingebettet liegen, eine ständige Bedrohung. Nach dem Problemfall Eltville ist nun Heidelberg an der Reihe, durch den Ausbau der Neckar-Uferstraße (Bundesstraße 37) zur Fernverkehrsstraße schwersten Schaden zu erleiden.