

# KUNSTCHRONIK

MONATSSCHRIFT FÜR KUNSTWISSENSCHAFT  
MUSEUMSWESEN UND DENKMALPFLEGE

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

---

40. Jahrgang

Juli 1987

Heft 7

---

## Sammlungen

STIMMEN ZUM KÖLNER MUSEUMSNEUBAU  
*(mit dreizehn Abbildungen und sechs Figuren)*

*Der im September 1986 zum Abschluß gebrachte Neubau des Wallraf-Richartz-Museums und Museum Ludwig in Köln hatte bereits im Planungs- und Ausführungsstadium ein außergewöhnliches Maß an Aufmerksamkeit, Erwartungen und Kritik auf sich gezogen. Seit der Eröffnung bezieht die Diskussion darüber hinaus das Grundkonzept der Präsentation ein. Angesichts der noch immer weit auseinandergelassenen Urteile hielt die Redaktion es für angemessen, mehr als eine Stimme zu Wort kommen zu lassen und ergänzend auch den Bauherren des Museums, Generaldirektor Hugo Borger, nach seiner eigenen Auffassung zu befragen. Der letztgenannte Beitrag, eine Antwort auf die hier vorgetragenen Stellungnahmen, ist für das nächste Heft vorgesehen.*

### HART AN DEN DOM GERÜCKT: DER NEUE MUSEUMSBAU IN KÖLN

Nach Hauptbahnhof und Hohenzollernbrücke ist nun ein dritter Großbau in unmittelbarer Nähe des Domes und im wichtigsten Bereich des Kölner Rheinpanoramas entstanden: das sog. Wallraf-Richartz-Museum und Museum Ludwig, das am 6. September 1986 eröffnet wurde.

Der Neubau ist das vierte Museumsgebäude der Stadt Köln. Das erste städtische Museum wurde 1827 im ehemaligen Erzbischöflichen Hofgericht, unweit des Domes an der Trankgasse eingerichtet. Seine Bestände verdankte es Dompropst Ferdinand Franz Wallraf (1748—1824), welcher der Stadt seine Sammlung mit der Auflage vermachte, sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. 1861 zog die Einrichtung in einen eigens für sie geschaffenen, von Johann Heinrich Richartz gestifteten Neubau um, welcher 1943 bei einem Bombenangriff zerstört wurde. Dank rechtzeitiger Auslagerung blieben die — wenn auch um die sog. entartete Kunst reduzierten — Sammlungsstücke unversehrt.

Zwölf Jahre nach Kriegsende erstand das Wallraf-Richartz-Museum wieder an altem Standort in dem von den Kölner Architekten Rudolf Schwarz und Josef Bernhard errichteten schlichten Neubau. Darin fand nun auch die von dem Kölner Rechtsanwalt Josef Haubrich gestiftete Sammlung expressionistischer Kunst ihren Platz. Seit Ende der 60er Jahre kamen dann die Raum-greifenden Leihgaben des Aachener Sammler-Ehepaars Peter und Irene Ludwig hinzu, vorwiegend Werke der amerikanischen Pop-Art. Die Ausstellungsflächen genügten bald nicht mehr, und viele Objekte — meist die Alten Meister — mußten ins Depot abwandern.

1971 beschloß der Stadtrat einen Neubau für das aus den Nähten platzende Wallraf-Richartz-Museum. Man einigte sich auf den südöstlich des Domes gelegenen Busbahnhof als Standort, um somit auch einen alten städtebaulichen Schandfleck zu beseitigen (*Abb. 1* und *Fig. 1*). Die Möglichkeit der Umnutzung bestehender Großbauten wurde überhaupt nicht in Erwägung gezogen, obwohl man damals heftig über das weitere Schicksal der aufgegebenen Stollwerck-Schokoladefabrik und einer Lagerhausgruppe, beide in der südlichen Altstadt, diskutierte.

1975 kam es zur Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs für alle freischaffenden Architekten in der Bundesrepublik, zu dem man auch fünf namhafte ausländische Architekten, wie u. a. James Stirling, einlud. Gefragt wurde ein Gebäude, mit dem man noch weitere kulturelle Raumnöte beseitigen wollte; so sollte u. a. auch ein Konzertsaal für 2.000 Personen integriert werden. Städtebauliche Bedingung der Ausschreibung war, daß der Blick auf den Dom erhalten und seine Hügellage erkennbar blieb.

Anfang 1976 erfolgte die Auslobung der 63 eingereichten Arbeiten. Den 1. Preis erhielt das Architektenteam Busmann und Haberer. Peter Busmann, geboren 1933 in Hannover, hat 1958 bei Egon Eiermann in Karlsruhe diplomiert und lebt seit 1962 als freier Architekt in Köln, wo er 1968 den sog. Bauturm, ein Diskussionsforum für Architekten, gründete. Godfrid Haberer, geboren 1941 in Stuttgart und dort 1966 bei Rolf Gutbrod diplomiert, arbeitete u. a. am Olympiaprojekt von Günter Behnisch und Partnern mit. Die bis dahin größten Erfolge hatte das Team mit seinen auch realisierten Wettbewerbsentwürfen für die Musikhochschule Köln (mit „Bauturm“) und für die Gesamthochschule Bonn-Beuel.

Mit der Entscheidung des Preisgerichts war eine der wichtigen Voraussetzungen für den Museumsneubau geschaffen. Doch ohne weiteren Druck erschien er dem damaligen Kölner Kulturdezernenten Kurt Hackenberg nicht durchsetzbar. Mit Peter Ludwig, der sich zur Stiftung seiner Leihgaben an das Wallraf-Richartz entschlossen hatte, tüftelte er daher einen Vertrag aus, in dem die Schenkung an einen in absehbarer Zeit zu errichtenden Neubau gebunden wurde. Vorbild war beiden wohl der 1969 vom Schokoladenfabrikanten Bernhard Sprengel mit der Stadt Hannover abgeschlossene Schenkungsvertrag, in dem ebenfalls ein mittlerweile realisierter Museumsneubau gefordert wurde.

Als Dank für die Ludwig'sche Vorbehalt-Schenkungen von 350 Werken im Werte von ca. 30 Millionen Mark wurde die Abteilung in Museum Ludwig umbenannt und dieser nun fortan selbständigen Institution alle weiteren modernen Bestände des Hauses einverleibt.

Die Preisträger des Ideenwettbewerbs erhielten nun den Auftrag zur Planung des Museumsneubaus. Einige Male schien das Projekt noch zu scheitern bzw. beschnitten

zu werden. Doch im Januar 1982 erfolgte die Grundsteinlegung, und innerhalb von etwas mehr als vier Jahren wurde der im Äußeren weitgehend dem Wettbewerbsentwurf entsprechende Museumsbau vollendet.

Am Standort des Museums, genauer gesagt im östlichen Bereich seines Grundstücks, befand sich bis Baubeginn ein häßlicher Busbahnhof. Vom Mittelalter bis zum 2. Weltkrieg aber war das Areal bebaut. Im Mittelalter standen hier — wie auch sonst um den bis auf den Chor noch unvollendeten Dom — kleine Giebelhäuser, während sich in östlicher Verlängerung des Domes ein Platz erstreckte (ab 1812 Frankenplatz genannt), von dem aus zwei Treppen hinauf zum Dom und zu der in seiner Achse stehenden Stiftskirche St. Maria ad gradus führten. Zwischen ihr und dem Dom lag — als Ruhezone abgeschieden — der Domherrenfriedhof. 1816/17 wurde die Mariengradenkirche niedergelegt. Ihr Abriß wie der manch anderen Baus in Nähe des Doms entsprach der zeitgenössischen, um Steigerung von Wirkung und denkmalhafter Bedeutung des Domes bemühten Ästhetik. Aber auch praktische Erwägungen spielten bei der Freistellung eine Rolle: die Renovierung und der ab 1842 betriebene Fortbau des Domes verlangten die Beseitigung seiner engsten Umbauung.

Zu einer folgenschweren Veränderung der Domumgebung und der wichtigsten Stelle des Kölner Rheinpanoramas kam es in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts, als auf der Höhe des Frankenplatzes die erste Kölner Eisenbahnbrücke über den Rhein geschlagen wurde. Aus technischen, ästhetischen und politischen Motiven legte man den modernen Verkehrsbau in die Achse des mittelalterlichen Baudenkmals Dom. Der Großteil des erst seit kurzer Zeit zum Rhein geöffneten Frankenplatzes wurde somit von der Brückenrampe vereinnahmt; dafür aber entstanden im engeren Umkreis des Domchores neue Freiflächen, um Brücke und benachbarten Bahnhof direkt an die wichtigsten Verkehrswege anzubinden (*Abb. 4a*).

Nach Vollendung des Domschiffes im Oktober 1863 nahm die Freilegung größeren Umfang an. Denn nun wünschte die Kölner Bürgerschaft, das Ergebnis ihrer unternehmerischen und finanziellen Leistung noch besser sichtbar zu machen. Zu diesem Zwecke schlossen das Domkapitel, die Stadt Köln und die wichtigsten Eigentümer der domnahen Gebäude am 23. Dezember 1863 einen Vertrag ab, in dem Umfang, Verfahren und Zeitraum der Freilegungsmaßnahmen sowie die Ausgestaltung und Nutzung der gewonnenen Flächen geregelt wurden. Demnach gingen die neuen Freiflächen an die Stadt Köln unter der Auflage über, daß sie als öffentlicher Verkehrsraum dienen und nicht wieder bebaut werden sollten. Infolge des Vertrages wurde die engere Domumbauung an der Trankgasse und ein letztes Gebäude an der Südseite des Domchores beseitigt. Stolz war man nunmehr, „den ungehinderten Anblick der ganzen Südseite des herrlichen Domes (zu) genießen.“

Die letzte größere Welle von Freilegungsmaßnahmen folgte auf die Vollendung des Domes im Jahre 1880. Mit einem Aufwand, der sich auf ein Fünftel der Kosten des eigentlichen Dombaus belief, wurden nunmehr im Bereich der Turmfassade, in der sich die bauliche Rekordleistung besonders effektiv veranschaulichte, größere Freiflächen geschaffen. Die Abrißmaßnahmen betrafen aber das Gelände, auf dem heute das Dölpelmuseum steht, auch damals nicht. Es blieb vielmehr weiterhin zu zwei Dritteln be-

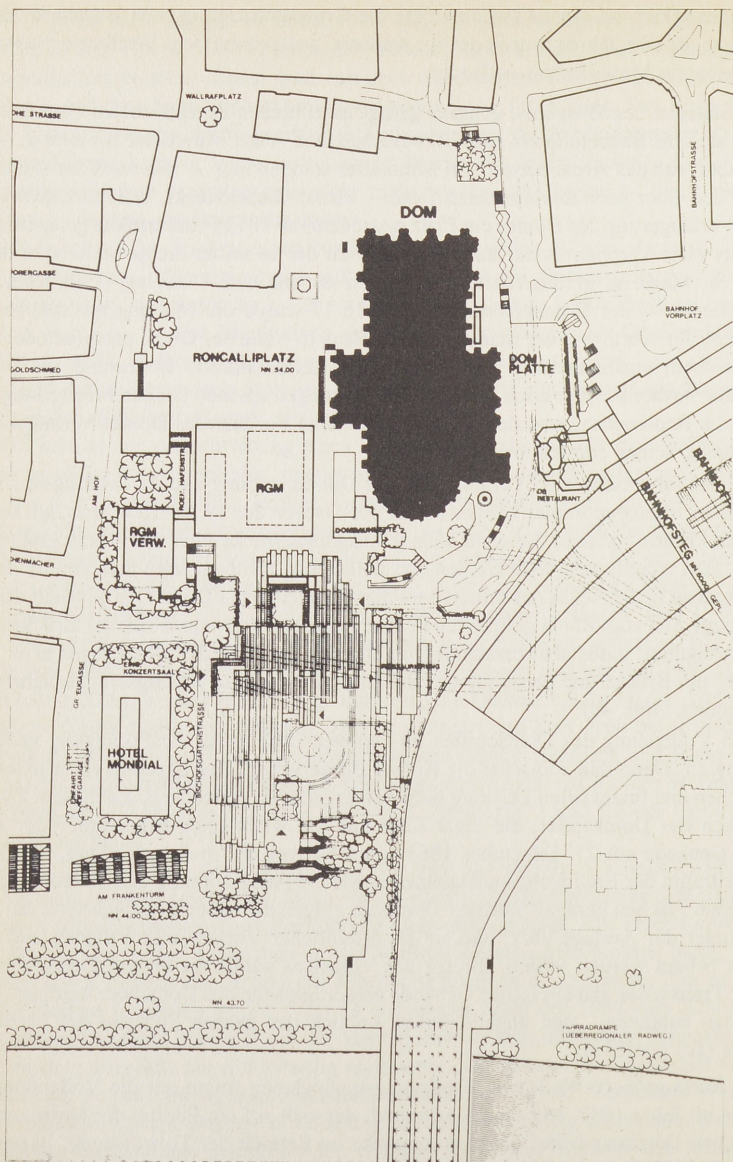


Fig. 1 Köln, Lageplan der Domumgebung mit dem Museumsneubau (nach: Zwischen Dom und Strom, Köln 1986, S. 38 f.)

baut, und zwar bis zu dem heute vom Museum überbrückten Bahnhofszubringer. Seit 1893 setzte an der Südwestecke des dortigen Baublocks der hohe, auf kleiner Grundfläche aufgehende (neuromanische) Erweiterungsbau der Eisenbahndirektion einen architektonischen und städtebaulichen Akzent. Das Gelände hinter der Eisenbahndirektion gegen den Rhein nahm der für das Erscheinungsbild des Domes unerhebliche Komplex des Hotel du Nord ein, in dem im Laufe des 19. Jahrhunderts anliegende Wohnhäuser aufgegangen waren. Nach dem 1. Weltkrieg aufgegeben, wurden die Hotelbauten 1925 abgebrochen und an ihrer Stelle ein erster kleiner Busbahnhof angelegt.

Bis zum 2. Weltkrieg beeinträchtigten die baulichen Veränderungen in dem heute vom Museumsbau dominierten Bereich den Dom bzw. seinen Chor nicht. Ende der 1860er Jahre durch eine — wie ehemals die Mariengradenkirche — axial auf ihn orientierte Freitreppenanlage mit Brunnen aufgewertet, blieb der Domchor die eindeutig ihre Umgebung beherrschende Architektur.

Während man gegen Ende des 19. Jahrhunderts den Dom an der Südseite noch freistellte, baute man ihn an seiner Nordostseite schon wieder ein. Hier entstand in den Jahren 1891 bis 1895 als Ersatz für den alten Bahnhof ein großer Neubau, für den bereits Teile der Domterrasse geopfert werden mußten. Wie später beim Doppelmuseum versuchte man auch damals, die zu große Nähe zum Dom durch die Gestaltung des Neubaus weniger spürbar zu machen. Höhe und Gruppierung des Bahnhofs sowie die Form seiner Perronhalle (eine aus der Gotik entwickelte Spitzbogentonne) wurden auf den Dom abgestimmt. Ab 1911 engte dann die Hohenzollernbrücke, die die kleinere Eisenbahnbrücke ersetzte, das Domumfeld weiter ein.

Obwohl der Bau der Eisenbahnbrücke und des Bahnhofs die verhängnisvollsten Veränderungen in der Domumgebung waren, entzündete sich nach der Jahrhundertwende die Kritik an der zu weiträumig errichteten Freistellung des Domes. Entwürfe entstanden, die auf eine Neuordnung der Domumgebung und eine engere architektonische Einfassung des Domes zielten. Die Möglichkeit zur Verwirklichung der Projekte ergab sich durch die Zerstörungen des 2. Weltkrieges, von denen fast die gesamte Umbauung des Domes betroffen war. 1948 riß man die Ruine der Eisenbahndirektion ab und schuf hier für Jahrzehnte einen noch größeren Freiplatz, als es die Städtebauer des 19. Jahrhunderts je gewagt hätten. An der Süd- und Westseite des Domes wurden — ungeachtet aller Neugestaltungsabsichten — ab 1952 die meisten der beschädigten Häuser wiederhergestellt oder Neubauten über den alten Grundmauern errichtet. Vorläufiger Abschluß der Wiederherstellung des Domhofs bzw. heutigen Roncalliplatzes war der Bau des Diözesanmuseums durch Bernhard Rotterdam und Willy Weyres an der Stelle eines neugotischen Vorgängers.

Zwischen 1967 und 1974 kamen dann — ungeachtet des Vertrages von 1863 — die seit der Jahrhundertwende bzw. seit Kriegsende gehegten Veränderungswünsche zur Verwirklichung. Auf der Ostseite des Roncalliplatzes, und zwar über dem beim Aushub des Dombunkers entdeckten römischen Dionysosmosaik, entstand der Flachdachbau des Römisch-Germanischen Museums mit der ebenso ehrgeizlosen Museumsverwaltung an der Südostseite. Gleichzeitig umfaßte man den Dom allseitig — auf der Höhe der alten Terrassenanlage — mit einer Plattform aus Beton. Ihr wurde u. a. die Treppenanlage

am Chor geopfert. Dort trennt seitdem eine grobe Betonmauer den Domherrenfriedhof gegen den Passanten ab.

Die Domplatte war noch nicht vollendet, da plante man schon, sie sogar über Gleiskörper, Bahnhofszubringer und Busbahnhof zu erweitern. Damit wäre die Hügellage des Domes endgültig unkenntlich gemacht worden. Doch besann man sich noch eines anderen und entschied sich für den Bau eines Museums nach einem Entwurf, über den das Kölner Preisgericht urteilte: „Wesentliches Merkmal... ist ein mutiges Heranrücken der Baumassen des neuen Wallraf-Richartz-Museums an das Römisch-Germanische Museum und den Sockelbereich des Domes. Hierdurch wird in entscheidender Weise die Maßstäblichkeit in dieser Zone neu geschaffen...“

Es bleibt unbestritten, daß die verödeten Flächen im Südosten des Domes neu gestaltet werden mußten. Die Architekten hatten hier keine leichte Aufgabe zu bewältigen. Sie hatten ein Grundstück zu bebauen, das durch die Hohenzollernbrücke, die Domplatte, das Hotel Mondial von 1963 an der Bischofsgartenstraße und durch das Römisch-Germanische Museum beengt war, und sie sollten im Museumskomplex auch noch einen Konzertsaal unterbringen.

Ein Mehrzweckgebäude mit 260 000 Kubikmetern umbauten Raumes (Volumen des Domes 400 000 cbm) nimmt nun die langjährige Freifläche im Südosten des Domes ein. Um den für ein derartiges Bauvolumen schon wieder beengten Bauplatz voll auszunutzen, legten die Architekten den verlangten Konzertsaal unter die Erde bis tief in den Grundwasserbereich, überbauten sie den Bahnhofszubringer und schlossen sie das Gebäude eng an Domchor und Römisch-Germanisches Museum an. Um die gewünschte Sicht auf den Dom frei zu halten, untergliederten sie den Komplex in einen kleineren Nordbau, den Werkstätentrakt, der etwa die Lage der Mariengradenkirche einnimmt, und den größeren südlichen Baukörper, so daß sich dazwischen eine schmale Passage ergab.

Aufgeführt wurde der Komplex als Stahlbetonskelettbau. Der obere Teil seiner Fassaden und die Dächer erhielten eine Verblendung aus mausgrauem Zinkblech, welches sich farblich dem Dom annähert und nicht jenen goldenen Schimmer hat, den das im Spätsommer 1986 allorts zu findende Plakat suggerierte. Allein die Verblendung einiger Wandzonen mit roten Ziegelsteinen, wie sie schon am Diözesanmuseum gewählt wurde, wirkt der farblichen Tristesse des Gebäudes etwas entgegen.

Hauptcharakteristikum des Komplexes ist seine aufgelöste, amöbenhafte Form. Einer expressionistischen Architekturlandschaft gleichkommend, gliedern ihn wellenartig Sheddächer, welche — im Fabrikbau geläufig — hier vom Bauhaus-Archiv in Berlin angeregt scheinen (*Abb. 2, 3, 4b—5b*). In ihrer strikten Ostwestorientierung setzen sie die Domarchitektur in die Horizontale um. Mit dieser Anpassung haben weder Dom noch Museum, noch die Bahnhofshalle gewonnen. Eine mehr kompakte Form, wie sie Gottfried Böhm, James Stirling und Oswald Mathias Ungers in ihren Museumsentwürfen wählten, hätte dem modernen Großbau neben seinem wilhelminischen Nachbarn und dem Dom sicher eine stärkere Eigenständigkeit gelassen.

Entgegen allen Befürchtungen — zum Volumen u. a. hatte sich Michael Brix, *Kunstchronik* 28, 1975, S. 225—228, besorgt geäußert — stört die Höhe des Neubaus

den Dom nicht, obwohl das Museum den Kapellenkranz des Domes etwas übersteigt. Aus der Sicht vom Rhein her ist der Domchor zumindest kaum überschritten. Weniger rücksichtsvoll, ja geradezu nachlässig behandelten die Architekten den Anschluß an Domchor und Römisch-Germanisches Museum, obwohl die meisten Museumsbesucher gerade diesen Bereich passieren (*Abb. 2, 5b*). Hier hätte man sich als Entrée statt dieses Hinterhof-Ambientes eine anspruchsvollere Raumgestaltung gewünscht: etwa eine größere Ruhezone abseits der Passage, von der aus ein ungestörter Blick auf den Domchor möglich gewesen wäre. Auch hätte eine entschlossene Zäsur am Beginn des Museumsbereichs eher überzeugt als der Versuch, die Pflasterung des Museumsumfelds mit der Domplatte zu verschmelzen.

Gelungen erscheint von ferne gesehen aber wieder die in der Ausschreibung gewünschte Kennzeichnung der alten Hügellage des Domes. Die Architekten wählten hierzu eine breite Freitreppe, welche — südlich der Domachse plaziert — Dom- und Museumsbereich an den über der vertunnelten Rheinuferstraße neu geschaffenen Rheingarten anbindet (*Abb. 4b*). Ungeachtet ihrer ästhetischen und praktischen Funktionen birgt die Treppe für den Passanten einige Unstimmigkeiten; nachdem er die Stufen erstiegen hat, gelangt er auf einen Buckel, von dem aus nach Westen der in das Museum eingeschobene Platz abfällt. Unwillkürlich wird er sich dort fragen, warum ihm nicht einige Stufen erspart werden konnten. Ließ sich der Konzertsaal nicht weiter unter die Erde verbannen?

Der muldenförmige, vorwiegend mit Ziegeln gepflasterte, nach Heinrich Böll benannte Platz gewinnt Struktur durch eine kreisrunde Plattform aus Granit und Gußeisen, welche die Mitte des darunter liegenden Konzertsaals kennzeichnet. Diese Plattform und die architektonische Skulptur in der Achse der Dompassage sind die wichtigsten Elemente der von dem Israeli Dani Karavan ausgestalteten Fläche. Sie grenzt im Westen an die Cafeteria des Museums, deren große Fenster Ein- und Ausblicke gewähren. Aber weder von dort noch vom Platz aus kann man auf den Rhein schauen. Obwohl sich dieser Ausblick hier geradezu angeboten hätte, bleibt er durch den Buckel am östlichen Platzrand verwehrt.

Als bequem und zugleich erlebnisreich empfindet der Passant die Anbindung des Museumsplatzes an die Hohenzollernbrücke. Die in den Wettbewerbsbedingungen zur Disposition gestellte alte Rampe der Straßenbrücke ist beseitigt, statt ihrer verlängert sich der Böll-Platz ohne merkliche Niveauunterschiede in einen breiten Weg zum Brückenkopf bzw. in den Fußgängerweg über die Hohenzollernbrücke. Vom Brückenkopf aus bietet sich dem Passanten ein guter Überblick über den Museumsbau, wobei jedoch durch das Betonen der Museumspassage die alte Achse Dom — Hohenzollernbrücke verunklärt wird. Den Museumsbau selbst stören aus dieser Perspektive seine Klimaturme, welche mit ihren backsteinernen Schirmen unangemessen aufgewertet sind.

Die Zugänge im Nordwesten und Südwesten des Museums erschließen die sog. Eingangshalle mit Informationsstand, Kasse und viel zu kleiner Garderobe. Über den Ziegelboden der Halle, der sich — wie schon der Böll-Platz — muldenförmig absenkt, spannt sich waagrecht eine gerasterte Decke. Kunstgewerbliches und industrielle

Serienproduktion treffen hier — wie häufiger bei diesem Bau — unvermittelt aufeinander.

An die Eingangshalle schließt längsseitig das eigentliche Kommunikationszentrum des Museumsbaus: die Halle mit der riesigen querliegenden Treppe. Auf die Ausgestaltung dieses Forum genannten Treppenhauses haben Busmann und Haberer — wie schon fast typisch für ihre Bauten — besonderen Wert gelegt. Beeindruckend sind hier die schnittigen Stufenprofile und die Leuchtröhren an den Unterseiten der Treppen (*Abb. 6a* und *b*). In großer Inszenierung werden die Besucher von der Eingangsebene über zwei parallele Arme der Riesentreppe erst einmal — zur Enttäuschung — vor eine Wand und dann über nur noch einen Treppenarm auf die erste Etage geführt.

Hier im Treppenhaus treffen die drei Ausstellungsebenen aufeinander, oben und unten die des Museums Ludwig und dazwischen die des Wallraf-Richartz-Museums. Wie hier schon exponiert, beansprucht das Museum Ludwig zwei Drittel, das Wallraf-Richartz-Museum mit seinen sieben Jahrhunderte europäischer Kunst umfassenden Beständen nur ein Drittel der Ausstellungsfläche von insgesamt ca. 9.500 qm. Den ursprünglich für die gewaltigen Salonstücke des 19. Jahrhunderts vorgesehenen Saal in der dem Wallraf-Richartz-Museum vorbehaltenen Etage hat nun das Museum Ludwig mit großformatigen Arbeiten der deutschen Kunst um 1960 belegt. Im Untergeschoß gehört ihm ein zweiter Saal für die Großformate der amerikanischen Moderne. Für Wechselausstellungen beider Institutionen steht eine Raumfolge in der Eingangsebene zur Verfügung.

Die Ausstellungsräume schließen offen an das Treppenhaus an, durchdringen einander zuweilen auf unterschiedlichen Ebenen. So ergeben sich interessante Vergleiche und Konfrontationen, aber mehr noch Verwirrung. Erhellet werden 50 % der Räume durch schattenloses Nordlicht, welches die Sheddächer einfangen, die anderen 50 % durch Kunstlicht. Dabei kommen die Bestände des Museums Ludwig gut zur Geltung. Für die Sammlungsstücke des Wallraf-Richartz-Museums dagegen erweist sich die Deckengestaltung als weniger günstig. Den Modernen durchaus gemäß, beraubt sie die Exponate des Wallraf-Richartz-Museums ihrer Wirkung (*Abb. 7a—8b*). Sowohl die gewaltigen Oberlichter wie auch die Rasterdecken lenken von den Kunstwerken ab. In der sog. Museumsstraße verlieren sich die Tafelbilder geradezu, obwohl mit Seitenschranken zu untergliedern versucht ist. Störend wirkt daneben noch — auch in den Räumen des Museums Ludwig — der willkürliche Wechsel des Fußbodenbelags; mal findet sich Tonfliesenboden, mal Ziegelpflaster, mal Standardparkett und mal Hirnholzplaster. Letzteres mit seinem pointillistischen Oberflächenbild beeinträchtigt sogar die Großformate der Modernen.

Entschädigt wird der Besucher in der Abteilung „Kölner Malerei von 1300 bis 1500“ durch mehrere in die gestaffelte Fassade eingebrachte Fenster, die Ausblicke auf den Dom geben, eben auf das dieser Malerei zeitgenössische Bauwerk. Überhaupt ist an Ausblicken nicht gespart; immer wieder ergeben sich von Fenstern oder verandenartigen Ausbauten überraschende Sichtbezüge zu Rhein und Hohenzollernbrücke.

Bei den Terrassen dagegen wird die Erwartung enttäuscht. Sie dienen kaum der Aussicht, sind vielmehr Abfallprodukte der Baugestaltung. Die große Ostterrasse, mit wenigen Exponaten auch Skulpturengarten genannt, verwehrt durch eine übermannshohe Ummauerung den freien Blick auf den Dom und den Roncalliplatz. Die kleinere Terras-



se, wie ihre große Schwester — völlig unverständlich — mit unebenem Ziegelpflaster versehen, gibt Ausblick auf die durch das Hotel Mondial verbaute Südseite.

Neben dem gotischen Dom drängen sich jetzt dicht: die Bahnhofshalle von enormer Spannweite, die Landfeste der Hohenzollernbrücke sowie der größte und mit 278 Millionen Mark teuerste Museumsbau der Nachkriegszeit. An diesem Standort nimmt das Riesenumuseum sowohl sich selbst wie auch seinen direkten Nachbarn alle Expansionsmöglichkeiten. Hätte hier nicht schon eine der beiden Einrichtungen (Museum oder Konzertsaal) mehr als genügt? Wäre nicht vielmehr eine traditionelle Bebauung mit Wohn-, Gast- und Geschäftshäusern — wie etwa im Martinsviertel — dem mit kulturellen Einrichtungen mehr als gut versorgten Domviertel eher angemessen gewesen? Zukünftige städtebauliche Probleme sind hier schon vorprogrammiert. Aber vielleicht hat dann, wenn es diese zu lösen gilt, der Dom seine Schuldigkeit getan?!

Judith Breuer

### KÖLN SEIT SEPTEMBER

Kritische Anmerkungen zum Neubau des *Wallraf-Richartz-Museums und Museums Ludwig* in Köln.

„Über den festlichen Plätzen ... Vogelgeschwätz und heimlicher (?) Jubel über allen Gassen ...“ Leuchtet Köln? Ein oft gesehenes Photo will es suggerieren. Die Stadt Köln warb mit ihm für den im September vorigen Jahres vollendeten Neubau der in einem Gebäude vereinigten Sammlungen des Wallraf-Richartz-Museums und des Museums Ludwig.

Einer für das kulturelle Leben der Stadt bedeutsamen Institution Raum zur angemessenen Präsentation ihrer Bestände zu geben, war sicher eine kulturpolitisch richtige Entscheidung. Dies gilt auch für den seit langem entbehrten Konzertsaal, der zusammen mit dem Museumsneubau geschaffen wurde. Aus der Wahl des Standortes — in unmittelbarer Nähe des Domes, zwischen Chor und Rhein, Bahnkörper und Bischofsgartenstraße — ergaben sich freilich besondere Aufgaben: zum einen sollte der Neubau die Gestaltung des ehemals teilweise bebauten, nun offenen Areals abschließen und damit ein seit dem frühen 19. Jahrhundert immer wieder neu diskutiertes städtebauliches Problem lösen (*Fig. 1*). Zum anderen war ein Bau gefordert, der dem Bestand und Rang der Sammlungen und der von den Verantwortlichen verfolgten Museumskonzeption entspräche. Dazu kamen enorme bautechnische Schwierigkeiten aufgrund der topographischen Situation. So mußte — vor allem wegen des Konzertsaales — der Komplex mit einem Volumen von ca. 260 000 m<sup>3</sup>, der die Silhouette der Stadt nicht dominieren sollte und wegen der Sicht auf den Domchor vom Rhein aus eine bestimmte Höhe nicht überschreiten durfte, teils in die Tiefe gebaut werden. Dabei galt es, den Bau gegen das Grundwasser, gegen Lärm, Erschütterung und Luftverschmutzung durch Straßenverkehr, Eisenbahn und Rheinschiffahrt zu sichern.

Das Vorhaben gliedert sich in die Neuordnung und Sanierung der Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Man hatte in den 50er Jahren auf die Wiederaufnahme des Autoverkehrs über die Hohenzollernbrücke verzichtet und ältere Vorschläge aufgegriffen,