

## Bedeutsamer Kulturlandschaftsbereich Köln (KLB 19.08)

Die Siedlungsgeschichte von Köln hat zahlreiche vielseitige obertägige und untertägige Spuren hinterlassen, die heute noch strukturprägend und von landesweiter Bedeutung sind. Entscheidend für die spätere Entwicklung war die Erhebung des "Oppidum Ubiorum" zur römischen "Colonia". Damit waren bauliche Maßnahmen und wichtige administrative Funktionen als Sitz des Statthalters der Provinz Niedergermanien verbunden. Zugleich hatte das römerzeitliche Köln bereits eine wichtige religiöse Funktion als Altarsitz und es bildete sich ein wirtschaftlicher Schwerpunkt sowie Umschlagplatz heraus, bedingt durch die günstige topographische Lage zwischen Vorgebirge und Bergischen Land am Schnittpunkt zweier wichtiger Verkehrswege.



Der römische Mauerring mit Toren und Türmen umschloss ein dicht bebautes städtisch geprägtes Siedlungsareal mit einer herausragenden Infrastruktur (*Wasserleitung aus der Eifel*). Große Teile dieser Befestigung sind heute noch erhalten, wie der nordwestliche Eckturm oder das Ubiermonument und gehören damit zu den bedeutenden Sehenswürdigkeiten der Stadt. Das römische Köln ist ein Beispiel für Standortkontinuität und noch heute basieren einige wichtige Straßenverläufe auf römerzeitlichen Festlegungen und zahlreiche Überreste markieren das römische Areal. Extra muros befanden sich Handwerksbetriebe, Gutshöfe und Nekropolen, die für die spätere mittelalterliche Siedlungsentwicklung Anknüpfungspunkte boten. Wenn auch das Ende der Römerherrschaft die sehr hohe zentralörtliche Funktion zunächst zum Erliegen brachte, erlangte Köln im Mittelalter als "Rom des Nordens" wieder eine herausragende Stellung.

Die mittelalterlichen Wachstumsphasen sind im Stadtbild heute nachvollziehbar mit mehreren Erweiterungen des römischen Stadtareals. Nach der Errichtung der Stadtmauer 1180 und dem Bau der Stadttore in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts erfolgte ein weiterer Ausbau mit vorgelagerten Bastionen vor den Stadttoren und einem zweiten Graben im 14. Jh. Im 16./17. Jh. wurden weitere Bastionen und Ravelins rund um die Stadt errichtet. Der preußische König ließ ab 1815 die Befestigungen erneuern und ab 1826 durch *détachierte* Forts erweitern. Zwischen 1873 und 1877 entstand der äußere Festungsgürtel ca. 6-7 km vor der alten Stadtmauer, die nunmehr keine Funktion mehr hatte. 1884 wurde schließlich der mittelalterliche Stadtring aufgehoben und damit 700 Jahre Befestigungsgeschichte.

Bis auf zwei Stadtmauerbereiche, drei Stadttore, zwei Mühlentürme, dem Kunibertsturm und dem Bayenturm wurden alle Anlagen eingeebnet. Der äußere Festungsgürtel wurde zum Teil nach dem Versailler Vertrag geschleift, einige Forts blieben – unbrauchbar gemacht – erhalten.

Köln wurde als erzbischöflicher Sitz zusätzlich ein wichtiger Wallfahrtsort durch die Reliquien der Heiligen drei Könige, und schuf sich mit dem gotischen, im 19. Jh. vollendeten Kölner Dom entsprechende architektonische Ausdrucksformen, die vom Mittelalter bis heute von ungebrochener assoziativer und spiritueller Bedeutung sind. Zahlreiche romanische Kirchen und Klosteranlagen dominierten das mittelalterliche Stadtbild, während die Zünfte und Gaffeln das wirtschaftliche Leben prägten und die freie Reichsstadt Köln durch das Stapelrecht den Warenverkehr auf dem Rhein kontrollierte. Auch diese mittelalterliche Geschichte bildet sich bis heute im Stadtgrundriss ab.

Köln, das in römischer und mittelalterlicher Zeit überregionale Bedeutung besaß, verlor diese am Ende der Frühneuzeit. Erst im Verlauf des 19. Jahrhunderts erhielt es neue Impulse und entwickelte sich zu einem der vielfältigsten und größten Wirtschaftsstandorte im Westen Deutschlands.

Die Entwicklung der ersten Kölner Manufakturen zu Beginn des 19. Jahrhunderts bis zu den Dampfmaschinengetriebenen Fabriken hatte zunächst wenige raumwirksame Auswirkungen. Von der Aufstellung der ersten Dampfmaschine und der stürmischen Industrialisierung seit 1850 bis zur Gründerzeit mit den zahlreichen Firmengründungen, dem kurz darauf folgenden Gründerkrach und der industriellen Blütezeit um 1900 bis zum Ersten Weltkrieg bildete sich eine facettenreiche Industriekultur heraus. Ab 1850 verlagerten sie ihre Niederlassungen vor die Mauern der Stadt an verkehrsgünstig gelegene Standorte, die zugleich billiges Bauland waren.

Köln wurde zum Ausgangspunkt zwei der ältesten Eisenbahnen in Nordrhein-Westfalen (vgl. *KLB 14.33, 27.04*). Köln bildet heute das Eisenbahnzentrum im Rheinischen Netz. Hier wurde bereits im späten 19. Jh. der Verkehr so ausgebaut, dass er in einem großen Ring kreuzungsfrei um Köln herum geführt wird (*nach dem Vorbild Berlins*). Dieser Ring besitzt getrennte Gleise und Verbindungen für den Güter- und den Personenverkehr. Vom Ring aus führen Verbindungen nach Bergisch Gladbach, Gummersbach, Siegburg/Troisdorf, Bonn, Euskirchen, Aachen, Grevenbroich und Neuss. Als Besonderheit - und immer als verkehrlicher Engpass angesehen - gilt die Anbindung des Kölner Hauptbahnhofes mit der Rheinquerung über die Hohenzollernbrücke nach Deutz. Die Brücke musste auf kaiserliche Anordnung in der Ost-West Achse des Kölner Doms angelegt werden, womit sich die enge Kurve als Zufahrt zum Hauptbahnhof ergibt. Bis zum Zweiten Weltkrieg diente die Brücke auch dem Fußgänger-, Straßen- und Straßenbahnverkehr; diese Verbindung wurde beim Wiederaufbau der Brücke nicht wieder hergestellt. Reste der Straßenbahngleise sind auf der Deutzer Seite noch erhalten und verdeutlichen die ehemalige Verkehrsführung. Die Bahntrasse zwischen Deutz und Hansaring, im Zuge der Einrichtung des S-Bahn-Verkehrs um zwei Gleise erweitert, durchschneidet die Stadt auf einem hohen Damm mit zahlreichen Brücken und bildet dadurch eine bedeutende Achse in der Stadtentwicklung.

Die Kölner Straßenbahnen errichteten ab 1877 ein dichtes Stadtnetz sowie Verbindungen weit ins Umland, wie nach Frechen/Benzelrath, nach Bergisch Gladbach, Leverkusen, Opladen (*eigene Straßenbahn 1911-1955*) und Porz-Wahn. Darüber hinaus gab und gibt es Überlandverbindungen, wie die Verbindung von Porz-Wahn nach Siegburg (*Wahner Straßenbahn 1917-1961 und Kleinbahn Siegburg-Zündorf 1914-1966*) und die berühmte Köln-Bonner Eisenbahn. Letztere verbindet auf zwei Strecken (*Vorgebirgs- und Rheinuferbahn*) die beiden Städte Köln und Bonn mit den Gemeinden im Vorgebirge. Diese waren außerhalb der Städte als Eisenbahn konzessioniert und hier fuhren auch die ersten Schnellzüge auf Privatbahnen. Heute sind die beiden Strecken in die U-Bahnnetze der beiden Großstädte integriert.

Die Kölner Industrielandschaft differenzierte sich in "ältere Industrieballungen" zwischen Ehrenfeld und Bickendorf, in Nippes, Mülheim einschließlich dem nördlichen Deutz, Kalk und Porz, in "neue Industrieballungen" im linksrheinischen Norden und Süden, in "ältere Einzelstandorte", so Zollstock, Rath-Heumar oder Sürth sowie in Bereiche mit "älteren Industriedurchsetzungen", die für mehrere Kölner Vororte wie Sülz oder Raderthal typisch sind. Alle diese Industriestandorte erstrecken sich über größere Flächen. Das optische Erscheinungsbild der einzelnen Industriefirmen prägt nicht nur das differierende Alter der Bauten und die Größe der Industrieniederlassungen, sondern auch die spezielle Nutzung durch einen bestimmten Industriezweig. Köln war und ist gekennzeichnet durch vielseitige Wirtschaftsbranchen: eisenverarbeitende Industrien mit Schwerfahrzeugbau, Kabelwerke, Hebezeug- und Fördermittelfabriken, Konsum- und Luxusindustrie, Farben-, Lack- und Düngemittel, Autoindustrie, Kunstfaserproduzenten, Apparatebau, Elektro- und Textilindustrie, Petrochemie.

Trotz der Kriegszerstörungen und Beeinträchtigungen der Nachkriegszeit lässt die Stadtsilhouette immer noch etwas von dem großartigen Stadtbaukunstwerk erahnen, das seit dem Mittelalter Gegenstand zahlreicher künstlerischer Darstellungen gewesen ist. Haupt-

ansicht dieser Bildwerke ist stets die Rheinansicht, die seit 1859 mit dem Bau der ersten Eisenbahnbrücke um eine Reihe von Brückenbauwerken – als "Kölner Brückenfamilie" Objekte der Forschung – bereichert worden ist. Bei den Rheinbrücken handelt es sich schon wegen ihrer Größe, aber auch aufgrund ihres hohen ästhetischen Anspruchs um architekturgeschichtlich äußerst bedeutende Bauwerke.

Mit dem Dom als herausragende Dominante bilden die historischen Großbauten trotz der ihnen in der Nachkriegszeit erwachsenen Konkurrenz weiterhin die markanten Bezugspunkte im Stadtbild. Die Erhaltung der städtebaulichen und stadtbildlichen Wirkung des Kölner Doms ist dabei im Hinblick auf seinen Welterbestatus von entscheidender Bedeutung.

Der bedeutsame Kulturlandschaftsbereich Köln beinhaltet den landesbedeutsamen Kulturlandschaftsbereich Köln.

### **Spezifische Ziele und Leitbilder:**

- Definition und Sicherung der Pufferzone des Welterbes;
- Erhalt der historischen Struktur und Substanz;
- Bewahrung des industriekulturellen Erbes;
- Erarbeitung eines Städtebaulichen Entwicklungskonzepts unter Einbeziehung des archäologischen und baukulturellen Erbes;
- Begrenzung tiefgreifender Bodeneingriffe.

Aus:

Landschaftsverband Westfalen-Lippe und Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Münster, Köln. 2007