Rheinland-Garage in der Machabäerstraße

Schlagwörter: Garage, Parkhaus, Wohn- und Geschäftshaus
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Architekturgeschichte
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen

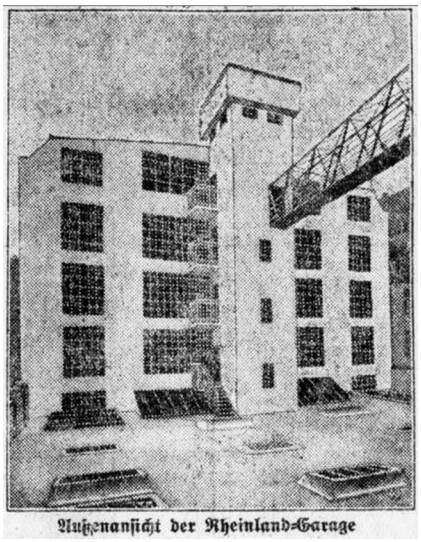
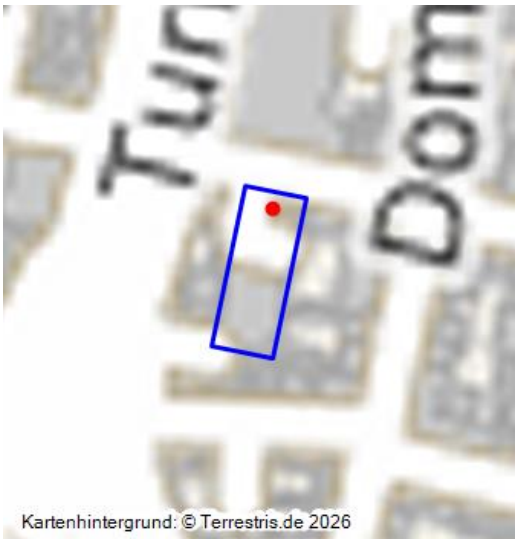


Abbildung "Außenansicht der Rheinland-Garage" in der Machabäerstraße in der Kölner Altstadt in der Opladener Zeitung vom 11. Dezember 1925, Bild im Artikel "Neue Wege im Automobilgaragenbau".
Fotograf/Urheber: unbekannt



Wo heute in der Machabäerstraße 28, keine 500 Meter vom Kölner Hauptbahnhof entfernt, das Tagungszentrum „Tor 28“ und ein niedrigeres Hintergebäude mit Büros sind, befand sich vor dem Zweiten Weltkrieg mit der ehemaligen Rheinland-Garage eine der frühesten mehrgeschossigen Hochgaragen für Automobile in Deutschland - vielleicht sogar die erste überhaupt außerhalb von Berlin.
Leider ist die Quellenlage hierzu noch so undeutlich, dass sich letzteres nicht ausreichend belegen lässt. Die Gebäude selbst wurden im Krieg stark beschädigt, zum Teil zerstört und bis heute so gründlich umgebaut, dass sie selbst keinen Quellenwert mehr hierfür besitzen. Die Bauakten der Vorkriegszeit sind verloren und in der Forschungsliteratur finden sich folglich ungefähre und auch unterschiedliche Angaben. Doch immerhin erlauben es inzwischen leichter zugängliche Presseberichte, Adressbücher und Annoncen, die Geschichte etwas konkreter zu fassen.

Der Standort
Groß- und Hochgaragen
Die Rheinland-Garage
Quellen, Internet, Literatur

Der Standort

An der südlichen, dem Dom zugewandten Seite der Machabäerstraße befand sich seit dem frühen 17. Jahrhundert ein Kapuzinerkloster und nach dessen Auflösung von 1816/17 bis 1910 eine preußische Infanterie-Kaserne. 1910 wurde das letzte dort noch untergebrachte Bataillon in die Mülheimer Heide verlegt, die Kasernengebäude abgerissen, das Grundstück neu parzelliert und für eine Neubebauung verkauft.
Gleich 1911/12 errichtete dort der Architekt Peter Gendebien jr. zur Ecke Domstraße hin zwei Wohnhäuser mit *„hochherrschaftlichen Wohnungen mit großen Gartenanlagen“* (Kölner Local-Anzeiger vom 28.01.1912; Nr. 28 A und B - in Nr. B, Ecke Domstraße wohnte er wohl selbst).
Am anderen Ende des Kasernengrundstücks ließ die Evangelische Gemeinde Köln 1912 ein Gemeindehaus mit Kleinkinderbewahranstalt und rückwärtig einer Kapelle bauen, das als einziges Gebäude hier Krieg und Wiederaufbau bis heute überlebt hat (Nr. 26, 26 A).

Die dazwischen liegende Parzelle Nr. 28 blieb möglicherweise zunächst leer, jedenfalls findet sich noch im Adressbuch 1920 kein Eintrag unter dieser Nummer. Erst 1922 annonciert das Handelsgeschäft Düvel & Cie. unter dieser Adresse in Kölner Zeitungen. Hauptgesellschafter diese Firma war der Bauunternehmer Heinrich Werth sen. - was nun zur Hochgarage an dieser Stelle überleitet.

Groß- und Hochgaragen

Mit der beginnenden Massenmotorisierung ab etwa Mitte der 1920er-Jahre wurde in den hierfür natürlich nicht geeigneten, eng bebauten Innenstädten nicht nur der fließende, sondern auch der stehende Verkehr zu einem Problem. Parkraum und Garagen waren kaum vorhanden. Doch der Markt reagierte rasch: In den Kölner Adressbüchern explodiert dieserzeit förmlich die Zahl der inserierenden „Automobil-Garagen“ - was zunächst jede Form und Größe von mietbarer Stellfläche, meist mit Zusatzfunktionen wie Werkstätten und Benzinversorgung meinen konnte. Besonders einige „Groß-Garagen“ tun sich hervor, so schon früh eine an der Genter Straße oder die „Turm-Garage“ an der Schönhauser Straße in Bayenthal, bei denen es sich im Prinzip um mehr oder weniger große, erdgeschossige Garagenhöfe handelte.

Mehrgeschossige Garagengebäude, die Vorläufer der späteren Parkhäuser, mit verschiedenen Rampenlösungen zur Erschließung oder vor- bzw. eingebauten Auto-Aufzügen, gab es vor dem Ersten Weltkrieg schon in den USA - in Deutschland aber nur in Berlin. Erst ab Mitte der 1920er-Jahre entstanden solche auch in anderen deutschen Städten. Als vielleicht frühestes Exemplar dieser Art gilt die „Egro-Garage“ in Essen, die am 15. September 1924 öffnete - eigentlich eine „Untergrund-“ oder Tiefgarage, da zweites und drittes Geschoss unterhalb der Einfahrtebene in einem Hang angeordnet waren. Erste obertägige, sogenannte „Hochgaragen“ wurden, soweit bislang ermittelt, 1925/26 in Mannheim, Stuttgart - und in der Machabäerstraße in Köln gebaut.

Die Rheinland-Garage

Die „Rheinland-Garage“ in der Machabäerstraße 28 war ein Projekt der Geschäftsleute- und Bauunternehmerfamilie Werth. Heinrich Werth sen. hatte um die Jahrhundertwende in der Kölner Nordstadt und der nördlichen Neustadt rund um den Sudermanplatz mit Bauten und Immobiliengeschäften am Bauboom dieser Zeit partizipiert. In den 1920er-Jahren betrieben die Söhne Heinrich jun., genannt „Hans“, Fritz und Wolfgang als Ingenieure und Kaufleute Projekte im Kraftfahrwesen, v.a. Tankstellen und Garagen. Als „Gebrüder Werth“ annoncierten sie im März 1924 in der Lokalpresse den Bau einer „Rheinland-Garage“ - *„demnächst die größte und modernste Garage des Rheinlandes“* - und warben um frühzeitige Abonnenten (Kölnische Zeitung vom 29.03.1924). Ob sie da schon ein mehrgeschossiges Gebäude bauen wollten, geht aus der Annonce zwar nicht explizit hervor, ist anhand des Grundstücks und der geplanten Kapazität (*„200 Wagen und 300 Motorräder“*) aber wahrscheinlich.
Im Laufe des Jahres 1925 gründen die Werths dann die „Rheinland-Garagen GmbH“ als Betreibergesellschaft (später gab es daneben auch eine Aktiengesellschaft), und im Dezember erschien in zahlreichen Zeitungen der ganzen Republik ein mehr oder weniger gleichlautender Artikel über die *„größte deutsche Hochgarage … nach amerikanischem Vorbild“* in Köln, dem zumeist zwei Abbildungen beigegeben waren. Darunter ist zwar leider keine Ansicht des Bürohauses vorne an der Straße. Sie zeigen aber den eigentlichen Garagenbau, der als zweiter Baukörper hinter dem Vorderhaus angeordnet war, von außen und von innen. Trotz schlechter Reproduktion können sie wahrscheinlich als Fotos identifiziert werden - und damit als halbwegs sicherer Beleg dafür, dass die Rheinland-Garage bereits zum Jahresende 1925 fertiggestellt war, und nicht, wie zumeist in der Fachliteratur angegeben, erst 1927. Damit wäre sie nach heutigem Kenntnisstand tatsächlich die erste mehrstöckige Hochgarage in Deutschland außerhalb Berlins, denn die um diesen Titel streitenden Konkurrenten in Mannheim („Jungbusch-Garage“) und Stuttgart („Schwabengarage“) öffneten erst im Frühjahr bzw. im Herbst 1926.

Die Bauakten zur Rheinland-Garage sind für die Zeit vor 1945 leider verloren; 1948 notierte der Wiederaufbau-Architekt Jakob Traut: *„Früher hatte dieses Hofgebäude 4 Geschosse und wurde als Grossgarage genutzt. Die oberen Geschosse sind durch Kriegseinwirkung völlig zerstört.“* (Hartmann 2015, S. 441).
Einige wesentliche statistische Angaben enthält aber das Jahrbuch der deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen 1926: *„Fünf Stockwerke H je 4,5 bis 3 m; Grundfl. Vorderhaus 22 x 7 m; Hof 22 x 20 m (überdacht); Hinterhaus 22 x 33 m. Konstruktion Eisenbeton, Pfeilerabstd. etwa 6 m, Im vierten Stockwerk Gitterträgerbrücke über den Hof zwischen Vorder- und Hinterhaus. Raum für rd. 200 Wagen, Ausstellungs-, Büro- und Wohnräume. Zwei Otis-Aufzüge, je 2 1/2 t.“*
Letzteres verweist darauf, dass die Autos hier mit Aufzügen in die oberen Geschosse gebracht wurden und nicht, wie später üblich, über befahrbare Rampen - eine bereits vor dem Ersten Weltkrieg gebräuchliche Lösung, die technisch aufwändiger und defektanfällig war, aber natürlich deutlich weniger Grundfläche benötigte. Auch noch die Mannheimer „Jungbusch-Garage“ besaß zwei Aufzüge, während die „Schwabengarage“ in Stuttgart bereits Auf- und Abfahrtsrampen hatte.

Passenderweise nahm die Betriebsgesellschaft der Gebrüder Werth auch in der Machabäerstraße 28 ihren Sitz, von wo aus sie

um 1930 mehrere Garagen und Tankstellen betrieb (Architekt bzw. Planer war wahrscheinlich „Hans“ Werth) und auch noch einmal reichsweit Schlagzeilen machte, als sie im Benzinpreiskampf 1929/30 die Konzerne, die ein Preiskartell gebildet hatten, als unabhängiger Tankstellenbetreiber wirtschaftlich und juristisch anging (siehe den Eintrag zur Maybachgarage der Werths).

Wahrscheinlich wurde der Garagenbetrieb in der Machabäerstraße bereits vor dem Zweiten Weltkrieg aufgegeben; im Branchenverzeichnis des Adressbuchs 1939 taucht sie jedenfalls nicht mehr auf, und es heißt auch, der Garagenbau sei in den 1930er-Jahren schon als Lager für die Kaufhof AG verwendet worden.
Im Krieg wurden die Gebäude wohl weitgehend zerstört, anschließend nur teilweise bzw. stark verändert wieder aufgebaut und für Büros und Lager genutzt. Besitzer war nun nicht mehr die Familie Werth, sondern der Bäckerei-Großhändler Theodor Ismar.

Die heute vorhandenen Gebäude geben noch die Grundstruktur eines Vorderhauses mit Durchfahrt in den Hof und eines selbstständigen Hintergebäudes auf relativ großer Grundfläche wieder (ca. 1.320 Quadratmeter einschließlich Hof), sind aber durchgreifend modernisiert. Die bahnbrechende Rheinland-Garage, ein Meilenstein der Kölner Automobil- und Verkehrsgeschichte, ist schon lange Vergangenheit.

(Marco Kieser, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 2026)

Quellen

- Historische Zeitungen im Zeitungsportal zeit.punktNRW, online unter zeitpunkt.nrw (abgerufen Juni 2026).
- Adressbücher der Stadt Köln.
- Informationen von Herrn Eduard Morawa, Planungsleitung Tor 28, Köln 2026.

Internet

www.tor28.de: Veranstaltungszentrum Tor 28 (abgerufen 27.07.2026)

Literatur

Hagspiel, Wolfram (2022): Lexikon der Kölner Architekten vom Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert. 3 Bände. (Veröffentlichungen des Kölnischen Geschichtsvereins 52.) Bd. 3, S. 2079, Wien und Köln.

Hartmann, René Micha (2016): Architektur für Automobile. Hochgaragen und Parkhäuser in Deutschland - eine Auto[mobil]-Vision im 20. Jahrhundert. 2 Bände. (zugl. Dissertation, Technische Universität Berlin 2016.) Berlin.

Kleinmanns, Joachim (2011): Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit. Marburg.

Vahrenkamp, Richard (2017): Die Automobiltechnik als Dienstleistung. Die Entstehung von Werkstätten, Tankstellen, Reifenhandel, Garagenbetrieben und Autohandel in Deutschland 1920 bis 1939. (Vortrag VDI Arbeitskreis Technikgeschichte Berlin am 9. März 2017 / Working Paper in the History of Mobility No. 22/2017.) o. O. Online verfügbar: www.vahrenkamp.org, Autoservice 2017 (PDF) , abgerufen am 26.02.2026

Rheinland-Garage in der Machabäerstraße

Schlagwörter: Garage, Parkhaus, Wohn- und Geschäftshaus
Straße / Hausnummer: Machabäerstraße 28
Ort: 50668 Köln - Altstadt-Nord
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Architekturgeschichte
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger

Historischer Zeitraum: Beginn 1924 bis 1925, Ende 1939 bis 1945

Koordinate WGS84: 50° 56 47,17 N: 6° 57 29,85 O / 50,94644°N: 6,95829°O

Koordinate UTM: 32.356.575,39 m: 5.645.853,31 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.390,02 m: 5.646.125,36 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Rheinland-Garage in der Machabäerstraße“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-360391 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen

HESSEN

SH Schleswig-Holstein Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz