

Fritz Schumacher in Köln

Rückblick und Perspektiven



Schriftenreihe der Fritz-Schumacher-Gesellschaft e.V.

Schumachers Stadtentwicklungskonzept für Köln

Der Generalbebauungsplan vor dem Hintergrund seiner Vorgänger und Nachfolger

Gerhard Curdes

Fritz Schumacher wurde 1869 in Bremen geboren und starb 1947 mit 78 Jahren in Hamburg. Er stand zwischen der Generation der Begründer des Städtebaues, wie etwa Baumeister, Stübben, Sitte und den Vertretern der Moderne im Städtebau, wie etwa Le Corbusier, Bruno Taut oder Otto Wagner. Er konnte auf dem aufbauen, was die erste Generation an Grundlagen geschaffen hatte und war zugleich noch nicht angekränktelt von der Ablehnung der Großstadt, wie die jüngere Generation in den 20er und 50er Jahren.

Die Kölner Arbeit kann neben seinen Hamburger Arbeiten als seine wichtigste praktische Arbeit eingestuft werden, hinsichtlich der fachwissenschaftlichen Bedeutung ist sie wohl seine wichtigste. Ich habe mich entschlossen, einen exemplarischen Überblick zu versuchen und an einigen Stellen Wertungen einzufügen.¹

Was die Grünflächenkonzeption betrifft, verweise ich auf die ausgezeichnete Arbeit von Henriette Meynen von 1979 und die Vorträge in dieser Veranstaltung, die dieses Thema noch behandeln werden.

Um Überschneidungen mit anderen Vorträgen

zu vermeiden, die Schumachers Arbeit einordnen und in ihrer Bedeutung bei der Freiraumkonzeption, der Altstadtplanung und im Kontext des Städtebaues seiner Zeit behandeln werden, beschränke ich mich i.w. auf die Darstellung und Kommentierung der Konzeption, wie sie im Buch "Köln - Entwicklungsfragen einer Großstadt" niedergelegt ist. Dabei muß ich mich aus Zeitgründen auf den grundlegenden Ansatz beschränken, werde aber dennoch einige Beispiele zur Verdeutlichung zeigen. Wenn ich einige Aspekte kritisch kommentiere, dann aus dem Respekt vor einem großen Städtebauer, dessen Leistung nicht dadurch geschmälert wird, wenn sich einige Fragen stellen.

1. Das Städtebauliche Instrumentarium zu Beginn des Jahrhunderts

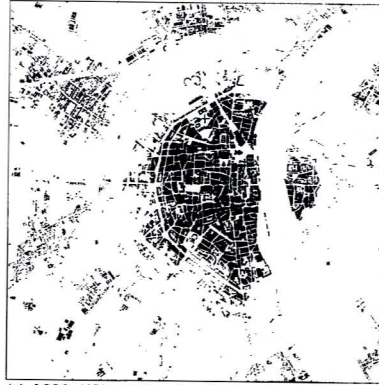
Mit dem Badischen Ortsstraßengesetz von 1868, der Württembergischen Bauordnung von 1868 und dem Preußischen Fluchtliniengesetz von 1875 ging das Recht zur kommunalen Planung auf die Kommunen über. Es dauerte aber noch etwa zwanzig Jahre, bis sich auch hintere Fluchtlinien rechtlich festlegen ließen. Ebenfalls in den 1890er Jahren entstanden mit den Staffel- und Zonenbauordnungen erste Regelungen für die Kontrolle der Flächennutzung und der Bauweise. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts lag damit ein Instrumentarium vor, welches mit den Fluchtlinienplänen, hinteren Fluchtlinien, Zonen- bzw. Staffelbauordnungen und der örtlichen Bauordnung bereits einen hohen Differenzierungsgrad aufwies.

2. Vom Fluchtlinien- zum General- bebauungsplan

Der Generalbebauungsplan ist ein Begriff aus



a) 1845: Noch Freiflächen innerhalb der Mauer



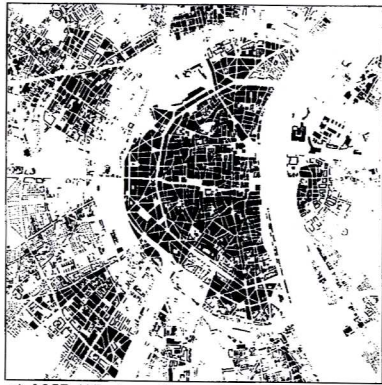
b) 1893: Kölner Neustadt, Vorortentwicklung



c) 1914: Auffüllung zwischen Radialen



d) 1938: Auffüllung der Zwischenräume



e) 1957: Wiederaufbau abgeschlossen



f) 1987: Weitere Verdichtung

ABB.1 STADTKERN KÖLN, ENTWICKLUNG DER BEBAUUNG VON 1845 BIS 1987

dem Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Fluchtlinienpläne und Staffelbauordnungen hatten sich als unzureichend erwiesen, die für die Großstadtentwicklung wichtigen Fachplanungen wie Verkehr, Stadtgrün, Anordnung der öffentlichen Bauten, Stadtgestalt und Stadtform zu integrieren. Generalbebauungspläne waren die ersten fachübergreifenden oder fachintegrierenden Gesamtpläne, unseren heutigen Stadtentwicklungsplänen vergleichbar, aber wesentlich konkreter und anschaulicher.

3. Stadtplanung von 1880-1920 in Köln

Köln konnte sich durch die mit einem Bauverbot belegten Flächen vor der Stadtmauer nicht unmittelbar nach außen entwickeln. Dies gelang erst, nachdem die Stadt das Eigentum vom preußischen Militärfiskus 1881 an diesen Flächen erwarb und 1882 die Hauptverteidigungslinie an den Militärring vorverlegt wurde. In der Abb. 1a erkennt man die deutlich vor der mittelalterlichen Mauer liegenden Bastionen. Erste periphere Siedlungsansätze konnten sich im Westen schon herausbilden.

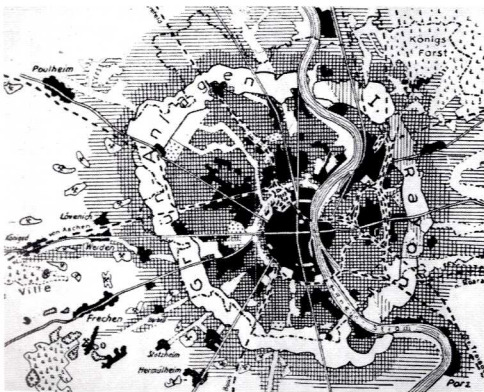
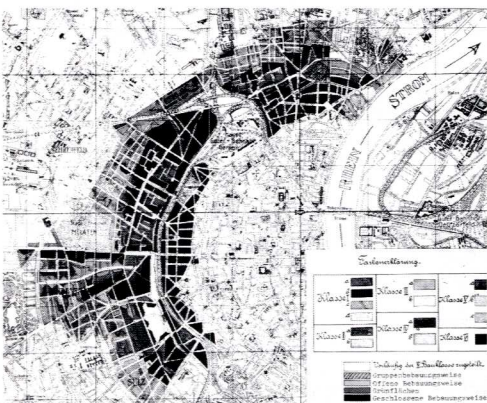
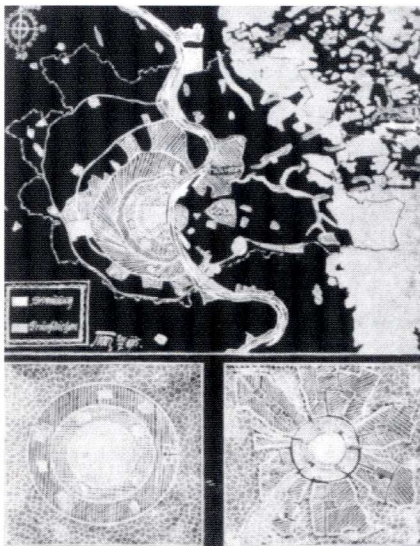
3 a. Die Kölner Neustadt

Für die Stadterweiterung wurde 1880 ein Wettbewerb ausgeschrieben, aus dem Stübgen-Henrici als Sieger hervorgingen. Vorgegeben war der markante Halbkreis der mittelalterlichen Stadtmauer und die neun Radialen, die teilweise seit der römischen Zeit das westliche Umland erschlossen und die den äußeren Rahmen des Entwurfs und seine Verknüpfungspunkte mit der Altstadt vorbestimmten. Der Entwurf "beulte" den Halbkreis nach Westen aus und hatte im Norden und Süden größere, dazwischen nur sehr schmale Flächen zur Verfügung. Der Halbkreis als äußere Form wurde durch den Eisenbahnring

verfestigt, der sich bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts um die westliche Stadt legte. Die Neustadt reichte für den Zuwachs etwa 30 Jahre bis zum 1. Weltkrieg. Stübgen wechselte als Stadtbaurat von Aachen nach Köln und führte die Realisierung der "Kölner Neustadt" durch. In den Zeitschnitten 1893 und 1914 (Abb. 1b-c) sehen wir bereits erhebliche Teile der Neustadt realisiert, deutlich wird aber auch ein starkes Wachstum selbständiger Vororte (Ehrenfeld, Lindenthal).

3 b. Wichtige Planungen vor Schumacher

Mit der Eingemeindung der Vororte entlang der Militärringstraße von 1888 (Rondorf, Teile von Efferen, Kriel, Müngersdorf, Longerich und der Städte Ehrenfeld und Nippes, weitere Eingemeindungen erfolgten 1919 (Kalk, Vingst) und 1914 Mülheim, hatte die Stadt innerhalb von 20 Jahren einen bedeutenden Verfügungsbereich zur großräumigen Gestaltung erhalten, der auch planerisch bewältigt werden mußte. Zunächst war sie aber mit der Organisation des westlichen Rayons beschäftigt: 1891 erfolgte die Fertigstellung des Schwemmkanalsystems für Altköln und die Neustadt, über dem Hauptsammler entstand die noch heute so genannte "Innere Kanalstraße".² 1896 erfolgte der Erlaß der ersten Kölner Zonenbauordnung (1901, 1905 Novelle),³ 1907 folgte der Vertrag zur Auflassung der Umwallung und zum Ankauf des Umwallungsgeländes⁴ zwischen dem Eisenbahnring und der Inneren Kanalstraße und 1911 folgte die Verabschiedung der für Kölner Belange umgeänderten "Lex Adickes" für die Umlegung auf dem Gebiet des inneren Rayons, das erste Kölner Umlegungsgesetz.⁵ 1912 bis 1815 erfolgte die Vorlage der Fluchtlinienpläne für das linksrheinische Rayongebiet nach Geneh-



migung des generellen Bebauungsplanes.⁶ In Köln hatte sich, bedingt durch die Entwicklungsbarriere des inneren Rayons ein kollektives Gefühl des Eingeschnürtseins entwickelt. "Schon vor der Jahrhundertwende erwachte das Bewusstsein, in der steinernen Stadt zu weit von der Natur zu entfernt leben".⁷ Da durch den Bau der Kölner Neustadt, durch die Bauflächen in Deutz und die Eingemeindungen von 1881 der Bedarf an Bauflächen nicht mehr unbedingt im Anschluss an die westliche Stadt gedeckt werden mußte, geriet die Umwandlung der Rayonflächen in Grünanlagen in den Bereich des Möglichen. Henriette Meynen weist in ihrer detailreichen Arbeit nach, dass der Gedanke vermehrter Grünflächen und schließlich eines Grünringes allmählich entstand. Allerdings erwarb die Stadt 1907 vom preußischen Kriegsministerium nur die unmittelbar zur Umwallung gehörenden Flächen. "Das davor liegende, bisher von einer Bebauung frei gehaltene Gelände, der Rayon, war bereits im Eigentum von ca. 700 Privatpersonen aus verschiedenen sozialen Schichten und mit unterschiedlichen Interessen."⁸ So war von Anfang an die nächste Stadterweiterung mit einer Hypothek belastet, ohne die die folgenden Planungen nicht verstanden werden können.

- Alfred Stooß

Stooß war Stadtbauinspektor für Städtebau und Wohnungswesen der Stadt Köln. Er hat im Jahre 1915 eine "Denkschrift zu dem gene-

ABB. 2 ALFRED STOOSS 1915:

SKIZZE ZUR STADTENTWICKLUNG

ABB. 3 CARL REHORST UM 1914:

BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE ZWEITE STADTERWEITERUNG

ABB. 4 KONRAD ADENAUER 1920:

SKIZZE ZU EINEM SYSTEM VON GRÜNANLAGEN

rellen Bebauungsplan des rechtsrheinischen Stadtgebiets" vorgelegt.⁹ Diese Denkschrift¹⁰ behandelt in Textform die wichtigsten Aufgaben, die ein Generalsiedlungs- und ein genereller Bebauungsplan für das rechtsrheinische Kölner Gebiet beachten sollte. Es wird dort ein Zonenverteilungsplan besprochen, der "auf möglichst zusammenhängende Führung der Grünzüge..., damit sie ihrer Bedeutung als Lungen der Großstadt gerecht werden, größtes Gewicht zu legen"¹¹ habe. Dem Text war kein Plan beigefügt,¹² wohl aber eine grobe Skizze, die trotz ihrer schlechten grafischen Qualität hier wiedergegeben wird (Abb.2). Stoß schlug vor, die linksrheinische Erweiterung in einzelnen Ringen durchzuführen, und die Grünflächen zur Durchlüftung keilförmig von außen heranzuführen. Auf seinem Schema sind zwei neue Bebauungsringe erkennbar, an die einzelne radial gerichtete ungleiche Bebauungsäste anschlossen. Im Osten sah er nur wenig neue Bebauung vor. Er verband damit eine ringförmige mit einer radialen Stadtentwicklung, deren Prinzipien er in zwei Schemazeichnungen verdeutlichte. Schumacher erwähnte die Arbeit von Stoß bei seiner Darstellung des anzustrebenden Siedlungs- und Grünsystems nicht.¹³ Er scheint sie somit nicht als wesentliche Grundlage angesehen zu haben.

- Carl Rehorst

Nachdem die Stadt 1907 den Zugriff auf die links- und rechtsrheinischen inneren Rayonflächen erhielt, beauftragte sie den 1907 als Beigeordneten gewählten Landesbaurat von Sachsen in Merseburg,¹⁴ Rehorst, mit der Ausarbeitung eines Bebauungsplanes. Rehorst hatte die Vorgabe des Oberbürgermeisters Becker einzulösen, in den innenstadtna-

hen Erweiterungsgebieten nur Villen mit Gärten zuzulassen. Rehorst wandelte aber diese Vorgabe ab und schlug in den Bebauungsplänen eine differenzierte Bebauung über mehrere Bauklassen vor. Für Deutz legte er 1908 die Fluchtlinienpläne vor.¹⁵ 1912 bis 1815 erfolgte die Vorlage der Fluchtlinienpläne für das linksrheinische Rayongebiet nach Genehmigung des generellen Bebauungsplanes.¹⁶ Rehorst sah vorwiegend eine offene Bauweise mit 2-3 geschossiger Bebauung vor (Abb. 3). Nur in einigen Randbereichen entlang des Bahnkörpers und der Ausfallstraßen sowie an der Kanalstraße waren drei Obergeschosse bzw. vier Geschosse vorgesehen. Der gesamte rechts- und linksrheinische Rayon wurde Bauland. Einzelne Grünflächen waren von der Bebauung ausgespart. Schumacher charakterisiert diese Planung so: "Für den inneren Rayon gab es einen gesetzlich festgelegten Plan, der keinerlei zusammenhängende Grünanlagen aufwies und die Baublöcke nur hie und da mit einem kleinen Grünfleck durchbrach."¹⁷ Der Widerstand der Grundbesitzer wegen der in der Höhe und Dichte geringen Ausnutzung führte dazu, dass Adenauer nach seiner Wahl zum Oberbürgermeister 1918 diesen Bebauungsplan aufheben ließ.¹⁸ Nach Meynen war die Kritik an den Plänen Rehorsts überzogen und teilweise unsachlich. Rehorst starb im Januar 1919 an einer Grippe.

- Konrad Adenauer

Konrad Adenauer wurde 1917 Oberbürgermeister von Köln. Er verfolgte eine energische und weitsichtige Entwicklungspolitik. 1919 folgte die Verabschiedung des zweiten Kölner Umlegungsgesetzes.¹⁹ Es folgte eine Verordnung zur Erlangung von Baugelände durch Gewährung einer Ausnahme von den Bestim-

mungen des Umlegungsgesetzes von 1911²⁰ Adenauer hatte klare Vorstellungen über die stadtentwicklungspolitische Bedeutung der Rayonflächen. Ihm fehlten repräsentative Grünflächen und auch repräsentative Baugebiete. Intern ließ er durch Stadtbauinspektor Stooß und Gartenbaudirektor Encke Grundlagen für neue Bebauungspläne erarbeiten und die Konsequenzen der Bodenwertverschiebung bei einer geringeren Überbauung berechnen. Mit diesen Grundlagen erreichte er 1919 bei der preußischen Landesversammlung eine Ausnahme von den Bestimmungen des Rayongesetzes. Wir sehen an dieser engen Folge von Ereignissen, in welcher Dynamik sich die Kölner Entwicklung befand und weshalb Adenauer zusätzlichen Rat für die künftige Stadtentwicklung suchte. Noch im gleichen Jahr führte Adenauer einen Ideenwettbewerb durch, zu dem die Stadtplaner Fritz Schumacher aus Hamburg, Hermann Jansen aus Berlin und der mit der lokalen Situation bestens vertraute Alfred Stooß aus der eigenen Verwaltung eingeladen wurden.²¹ Adenauer selbst hatte sehr klare Vorstellungen über die Grundzüge eines Grünsystems. Diese waren auch notwendig, um die Auseinandersetzung mit den 1500 Eigentümern des Bodens zu bestehen. Meynen kommt aufgrund ihrer Dokumentenstudien zu dem Schluß, daß Adenauer schon vor Schumacher eine Konzeption hatte, von der nicht klar ist, wieweit er Ideen von Stooß übernahm oder seine eigenen Ideen mit einfließen ließ.²² 1920 veröffentlichte Adenauer in einer Schrift das in Abb. 4 gezeigte Schema von Grünflächen, indem diese frühen Gedanken niedergelegt sind. Hier sieht man deutlich die Vision eines durchgehenden äußeren Grüngürtels und eines schmalen, aber gleichwohl ununterbrochen

durchlaufenden Grüngürtels entlang der Kanalstraße. Dieser Gürtel stößt im Norden an den Rhein und erreicht diesen mit einigen Unterbrechungen auch im Süden. Es sind auch schon schmale radiale Grünbänder erkennbar, die beide Gürtel verknüpfen sollen. Adenauer war also die treibende Kraft, die Ziele der Stadterweiterung nochmals völlig neu überdenken zu lassen. Aus dieser Skizze wird die Sorge um eine geordnete Großstadtentwicklung erkennbar. Hier schimmert der geistige Hintergrund durch, der zu dem Auftrag an Schumacher, eine umfassende Entwicklungskonzeption zu erarbeiten, führte. Gemessen daran, war die Planungsaufgabe für den inneren Rayon ein wichtiges städtebauliches Detailproblem, der gesamte Zusammenhang war aber ungleich bedeutsamer.

- Der beschränkte Wettbewerb

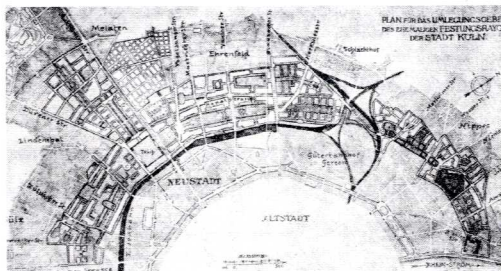
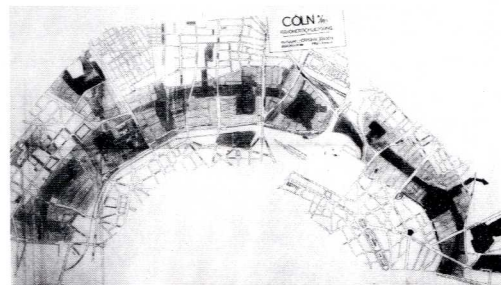
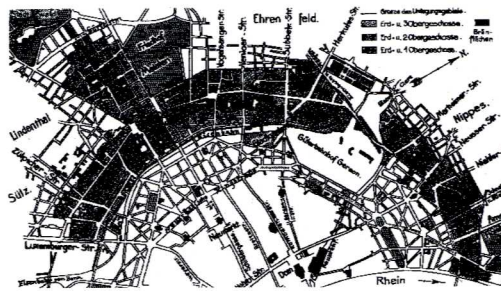
Durch die Aufhebung des Bebauungsplanes von Rehorst waren die drei Planer nicht mehr an dessen Vorgaben gebunden, wohl aber an die entstandenen Baurechte. Die Stadt sah sich daher genötigt, den drei geladenen Planern abzuverlangen, Vorschläge für eine Bebauung mit mehr Grünflächen vorzulegen, den Verlust an Bauland aber durch einen Wertzuwachs voll auszugleichen. Das oben erwähnte Gesetz zur Umlegung vom 28. März 1919 sah vor, dass in den von Rehorst überplanten Rayongebieten statt 35%, 50% der Flächen der öffentlichen Hand zur Verfügung stehen sollten. Der neue "Bebauungsplan (hatte) dafür zu sorgen, daß die 50% Grund und Boden, welche die Besitzer zurückerhalten, ebensoviel Wert sind, wie die 65%, die ihnen ursprünglich zukamen".²³ Das war das eigentliche Problem. Ohne die niedrige Ausnutzung, die Rehorst vorgesehen hatte, wäre es aller-

dings nicht lösbar gewesen. Völlig gelöst hat es aber keiner der drei geladenen Planer.²⁴ Ende April-Anfang Mai 1919 wurden die Aufträge für den Ideenwettbewerb vergeben und nach einer Begutachtung durch eine Kommission entschied sich diese für den Vorschlag Schumachers. Am 12.12.1919 wurden die drei Pläne der Presse vorgestellt. Schumacher trug am 13.12. als einziger seinen Entwurf für das Umlegungsgebiet des inneren Rayon's der Stadtverordnetenversammlung vor. Die Unterschiede zwischen den drei Entwürfen hat H.Meynen - insbesondere im Hinblick auf die Grünkonzeption - ausführlich behandelt.²⁵ Die Entwürfe sind im dazugehörigen Kartenband großformatig dokumentiert.

Stoß legt ein Konzept für einen Grünzug vor, der sich zur als Ringstraße gedachten Kanalstraße weitgehend öffnet und den Anschluss zum Stadtwald durch eine Gracht sucht. Der Entwurf geht sensibel auf die realen Bedingungen ein, jedoch fehlt es an einer verständlichen städtebaulichen Figur (Abb.5, Quelle Meynen 1979, Kartenband Karte 6).

Jansen verfolgt den Gedanken eines durchgehenden Grünringes, der stadteinwärts und -auswärts einige Ausweitungen erhält, opfert dafür aber die Kanalstraße. Eine überzeugende städtebauliche Großfigur, die auch repräsentative Anforderungen erfüllt hätte, formuliert er nicht (Abb. 6, Quelle Meynen 1979, Karte 8).

Schumachers Entwurf hingegen besteht sofort durch seine Inszenierung der Grünräume. Auffällig ist, daß die städtebauliche Figur sich aus der Gestaltung der Grünräume entwickelt. Die Straßenbilder entlang der Kanalstraße waren zurückhaltend. Wenn man auf das Konzept blickt, erkennt man immerfort nur die



WETTBEWERBSENTWURF FÜR DAS UMLEGUNGS-GEBIET
 ABB. 5 ALFRED STOOß 1919
 ABB. 6 HERMAN JANSEN 1919
 ABB. 7 FRITZ SCHUMACHER 1919

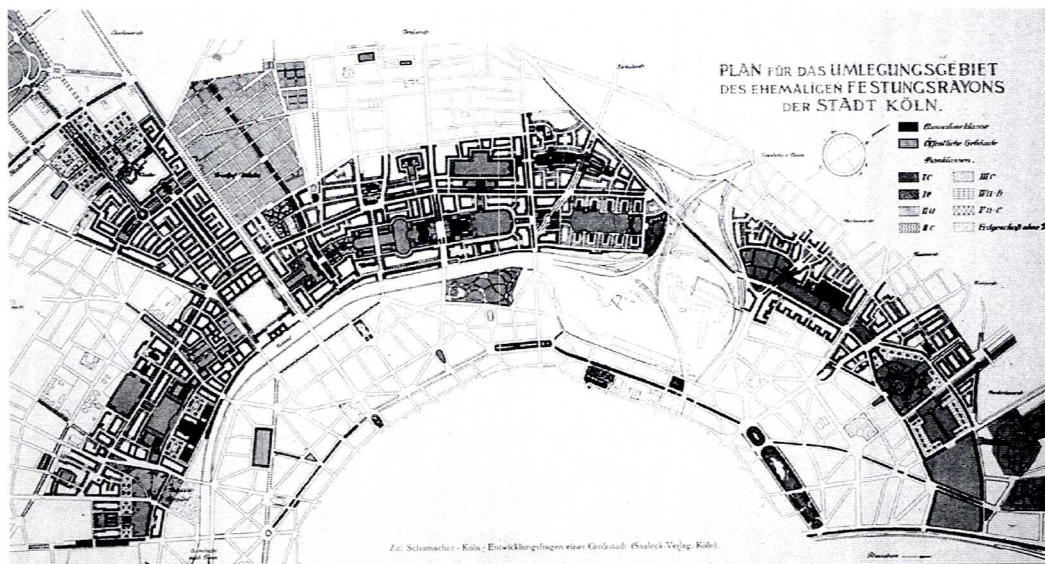


Abb. 8 FRITZ SCHUMACHER: PLAN FÜR DAS UMLEGUNGSGEBIET DES EHEMALIGEN FESTUNGSRAYONS

Grünräume, alles andere ist untergeordnet. Damit hat Schumacher Adenauers Erwartungen erfüllt, dem historischen Stadtbild Kölns ein unverwechselbares neues Image hinzuzufügen. Auch Schumacher sucht den Anschluss an den Stadtwald mittels eines Kanals, der aber viel überzeugender als bei Jansen in einem Wasserbecken zwischen Aachener und Dürener Straße mündet. (Abb.7, Quelle Meynen 1979, Karte 9)

Adenauer wollte nicht nur Schumachers Entwurf, sondern er wollte Schumacher als Stadtbaurat nach Köln holen. Nachdem Schumacher zögerte, beauftragte er Bonatz mit einem weiteren Entwurf, um damit Schumacher zur Entscheidung zu zwingen, was ihm schließlich für drei Jahre gelang.²⁶ Schumacher erhielt den Auftrag zur Durchführung. Er wurde für drei Jahre von seinen Verpflichtungen als Hamburger Stadtbaurat nach Köln beurlaubt.

Zugleich wurde er für zehn Jahre zum Beigeordneten der Stadt Köln gewählt.²⁷

Den Gegenvorschlag von Paul Bonatz zum Bebauungsplan des Umlegungsgebietes (Abb. 9) arbeitete dieser mit Studenten der TH Stuttgart aus. Schumacher und Bonatz trugen der Kommission ihre Planungsvorschläge vor. Die Stadt blieb bei Schumachers Entwurf.²⁸ Bonatz publizierte den Entwurf 1920,²⁹ und kritisierte den Ansatz Schumachers wegen seiner zu starken Bebauung.

4. Das Konzept für den linksrheinischen inneren Rayon³⁰

In der Abb.1 sehen wir beim Zeitschnitt von 1914 etwa den Zustand der Bebauung um den Inneren Rayon, den Schumacher bei seinem Antritt in Köln vorfand. Ich behandle das Konzept nun ausführlicher (Abb. 8). Es gleicht weitgehend dem Vorschlag von 1919. Als we-

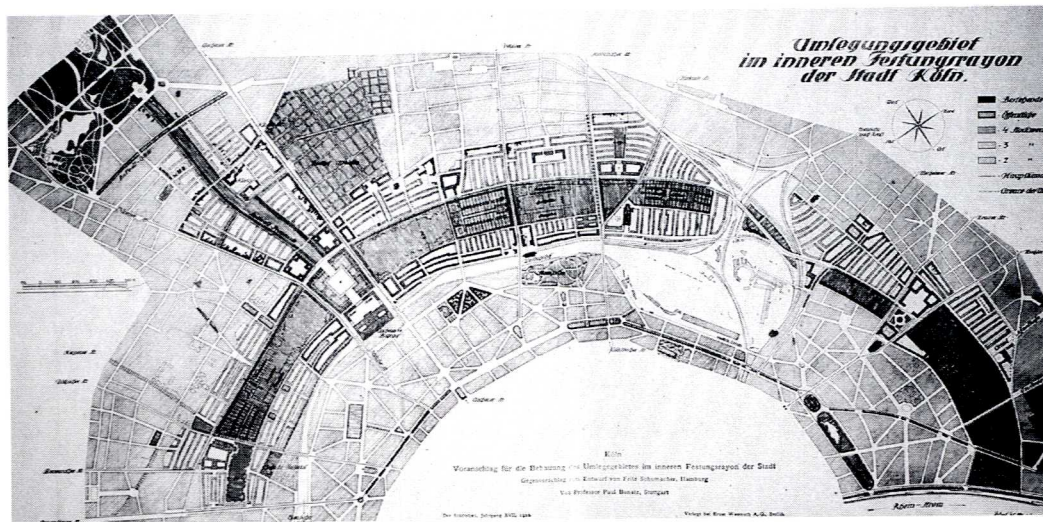


ABB. 9 PAUL BONATZ: PLANUNGSENTWURF FÜR DAS UMLEGUNGSGEBIET DES EHEMALIGEN FESTUNGSRAYONS

sentliches Merkmal fällt sofort eine bestimmte Grundhaltung auf. Das Konzept besteht innerhalb des Rayons aus einer Folge von Grünräumen, die rundum durch Bauten gefaßt wurden und durch städtebaulich definierte Gelenke miteinander verbunden werden. Die Grünräume des Rayons bilden das Grundgerüst und Thema. Die westlich der Kanalstraße (im Bild oben) angeordneten Gebiete enthalten noch weitere Vorschläge, die aber im rechten Teil kleinteiliger sind und links oben die radiale Verbindung zum Stadtwald herstellen. Im Kern handelt es sich somit nach der Neustadt um einen zweiten Bebauungsring vor dem Bahnring, in den ein unterbrochenes, aber ringförmiges Grünsystem eingebunden ist sowie um ein radiales Verbindungselement.

Kern der Konzeption und Kreuzungspunkt beider Großelemente ist ein quadratisch gefaßter See, der heutige Aachener Weiher. Auf seiner Westseite begann hinter einem Großblock die erste Achse, der mit einem Versatz eine zwei-

te folgte, die mit einer Wasserachse in Richtung Stadtwald führte. Stadtrand, Stadtwald und der Friedhof Melaten wurden so durch Achsen aufeinander bezogen und mit dem ringförmigen Stadt- und Grünband verbunden.

Auffällig ist die klare städtische Figur: Sowohl die Baustrukturen als auch die Grünstrukturen wurden mit den gleichen Mitteln gestaltet: als Räume. Die Bebauung formt sowohl die Straßenräume durch lineare Raumfolgen als auch die Grünflächen. Wir haben oben schon gehört, warum das Grün nur durch eine Intensivierung der Bebauung gewonnen werden konnte. Auffällig ist eine fast barock anmutende Monumentalität der Entwurfssprache. Die straffe und klare formale Durchbildung sowohl der vorderen als auch der hinteren Seiten ist aber nicht nur dem Wertausgleich geschuldet. Es ist Schumachers städtebauliche Entwurfs handschrift, wie er sie zuvor schon bei den Hamburger Projekten (Horn, Nord-Barmbeck, Hamm, Dulsberg, Jarrestadt) mit seinen Mitar-

beitern Maetzel und Ockert entwickelt hatte: Jeder neue Stadtteil wurde in der Städtebauabteilung der Verwaltung als Massenmodell konzipiert, welches der Kontrolle des Rhythmus' der Massen diente und der Abstimmung mit den Architekten.³¹

Wenn wir die Massenmodelle von Hamburg den Massenmodellen von Köln gegenüberstellen, so erkennen wir die gleiche Methode und raumstrukturelle Handschrift. Diese Handschrift entsprang dem klaren Bekenntnis zur Großstadt und der daraus folgenden Notwendigkeit, hohe Dichten durch eine klare Trennung von vorderen öffentlichen und privaten oder gemeinschaftlichen hinteren Räumen zu organisieren. Es war zugleich eine Sprache, die der städtebaulichen Figur des öffentlichen Raumes den Primat vor der Architektur einräumte, eine Auffassung, die, bei der baulichen Verwilderung der letzten Jahre, heute aktueller denn je ist.

Schumacher wußte, daß der Städtebau mit robusten einfachen Konzepten arbeiten mußte, wenn von der Idee bis zur Ausführung noch etwas erhalten bleiben sollte. Deshalb die Verwendung klarer Teilungsprinzipien, geometrisch bestimmter Formen, denen er auch die Grüngestaltung unterwarf.

Auf zwei Kritiken soll noch eingegangen werden, weil sie sich weniger gegen Schumacher sondern eher gegen die Stadt Köln richten, die sich durch die Inkraftsetzung der Planungen Rehorst's selbst in der Verwendung der Rayonflächen in eine Zwangslage gebracht hatte.

- Paul Bonatz

Bonatz setzt genau an den großstädtischen Binnenräumen an. Er forderte in seinem Bei-

trag von 1920 (Abb.9) einen durchgehenden Grünring vorzusehen, nicht ohne sich über die Vorgaben der Stadt für den Rayon großzügig hinwegzusetzen. Er formuliert zwar einen durchgehend erscheinenden Grüngürtel, der von der Kanalstraße aus wahrnehmbar gewesen wäre. Aber die Gestaltung des Grüns zerfällt in eine Folge von Spielplätzen, Pachtgärten und offene Freiflächen, sodaß eine durchgehend erlebbarer Freiraum nicht entstanden wäre.³²

Schumacher hat seinen Vorschlag in seiner Schrift verteidigt. Je mehr sein Vorschlag den Eindruck erwecke, daß er nicht aus wirtschaftlichen Zwängen, sondern aus künstlerischen Absichten entstanden sei, "umsomehr wird er die schwierige Lage beherrscht haben. Es empfiehlt sich deshalb auch, den von der Stadt Köln gewählten Plan zunächst als formale Lösung zu betrachten und dann erst die Gesichtspunkte der wirtschaftlichen Lösung ins Auge zu fassen"³³ (an dieser Stelle verweist er auf die Projekte von Stooß, Jansen und Bonatz). Näher geht er auf die Auffassungsunterschiede nicht ein. Er war von seinem Entwurf überzeugt.

- Ludwig Baur

Der Regierungsbaumeister a.D. greift in einem in der Zeitschrift "Der Städtebau" 1922 publizierten Artikel die Planung an: "Der Grüngürtel im inneren Umlegungsgebiet (innerer Rayon) wird in der Gestalt, wie er jetzt geplant wird, wie eine Zange sein, die die Lebensadern der Stadt zusammendrückt. Grünanlagen gehören hier hin, und die architektonischen Räume, wie sie Herr Professor Schumacher entworfen hat, werden sicher eine Bereicherung der Stadt sein, aber sie berücksichtigen in ihrer

jetzigen Form nicht den modernen, noch weniger den Zukunftsverkehr". Er fordert den Bau zusätzlicher radialer elektrischer Schnellbahnstrecken in den von der Besiedlung noch nicht erfaßten radialen Zwischenräumen, um die Bevölkerung des Umlandes schneller in die Stadt und um die Bevölkerung Kölns schneller an die peripheren Grünräume heranzubringen. Baur fügt zwei Skizzen bei, in denen er die vier vorgeschlagenen Bahnstrecken im Westen der Stadt und das darum orientierte Siedlungswachstum verdeutlicht.³⁴

Schumacher - der sich auf Schnellbahnempfehlungen von Kemmann, Klutmann und Rehorst bezog³⁵ - reagiert auf diesen Artikel nicht, erwähnt wohl aber einen Vorschlag Baus zu einer Ringbahn von 1923.³⁶ Auf die Verkehrskonzepte werden wir noch zurückkommen.

- Die Kanalstraße

Ich möchte noch auf einen weiteren Punkt hinweisen. Schumacher wandte sich dagegen, die Kanalstraße als Ringstraße zu sehen. "Es würde völlig irreführend sein, das Problem dieser Straße etwa als Ringstraßenproblem zu betrachten. Würde es sich um die Wiederholung dieses zweifelhaften Motivs handeln, so lägen viele Gründe bereit, die man dagegen geltend machen könnte. In Wahrheit handelt es sich um ein System von vier Diagonalverbindungen, die zur Entlastung der Stadt unentbehrlich sind". Im Plan des Straßennetzes³⁷ wird die Kanalstraße aber nach Süden verlängert, so daß sie doch die Funktion einer Ringstraße erhält. Auch im Schema (Abb. 13) hat sie diese Funktion. Er sagt ihr auch zutreffend eine bedeutende Verkehrsfunktion voraus, wenn er feststellt, daß sich mit der Zeit der Verkehr der "ganzen Breite bemächtigen"

wird. "Diese Voraussicht ist der Grund, weshalb der Plan versucht hat, den Zug der Kanalstraße vom Zuge der durchgehenden Grünanlagen getrennt zu halten. Sie sollen vom Staub und Lärm der großen Verkehrsadern möglichst bewahrt werden".³⁸ Erstaunlich ist es nun zu sehen, daß die Kanalstraße im Plan des Rayons (Abb.7) zwischen Zülpicher und Berrenrather Straße auf einen unbedeutenden kleinen Platz stößt, der sich im überarbeiteten Plan von 1923 (Abb. 8) in einen Versatz im Stile Camillo Sittes verwandelt und an der Berrenrather Straße endet. Hier bleibt ein Widerspruch und hier traf auch die Kritik Baus zu: "Die ganz großen Städte werden ein anderes Aussehen bekommen, als den Schumacher'schen Plänen vorzuschweben scheint. Nicht der Fußgänger und Radfahrer oder Pferdewagen mehr wird die Form bestimmen, sondern die Entwicklung der modernen Verkehrsmittel, der Schnellbahnen und Kraftfahrzeuge."³⁹ (Im Beitrag von Jansen wird die Kanalstraße über die Luxemburger Straße hinweg weitergeführt, im Beitrag Bonatz endet sie an der Berrenrather Straße).

Schumacher hat die Bedeutung der Ringverkehre in der wachsenden Großstadt in seinem Schema zum Straßennetz nicht verkannt, wohl aber bei der Kanalstraße. Es ist eine Ironie der Geschichte, daß die Kanalstraße schließlich als Ringstraße ausgebaut wurde, die durch den doch so zwingenden Wertausgleich unausweichliche Bebauung des Rayons bis auf einige Teilbereiche aber unterblieb, und entlang des Bahnringes 1979 fast noch eine Stadtautobahn gelegt worden wäre.⁴⁰ Durch die fehlenden Baukörper zwischen Universität und Subbelrather Straße wurde der Rayon somit eine verlärmte Fläche. Er erlitt also genau

jenes Schicksal, welches Schumacher mit seinen durch Randgebäude geschützten Grünräumen verhindern wollte.

Fazit: Hier war Schumacher mit seinen zwar flächenmäßig kleineren, aber sehr viel gebrauchstüchtigeren Konzept einfach besser als Bonatz und Jansen.

5. Der Generalbebauungsplan und die dahinter stehende Planungshaltung

Üblicherweise bestehen Generalbebauungspläne aus einem oder mehreren großformatigen Plänen, zu denen schriftliche Erläuterungen und Grundlagen gehören. Schumachers Plan für Köln ist ein Sonderfall: Es gab zwar das oben erwähnte Planwerk, welches im Maßstab 1:500 die Grundkonzeption für die Gestaltung des "Inneren Rayons" enthält. Auch hat es weitere Konzepte zur Flächennutzung, gegeben. Ob es neben den im Buch enthaltenen Plänen noch einen gesonderten Generalbebauungsplan gab, ist nicht klar. Die Nutzungszonenskizze für Porz mit der Nr. 11 von 1922⁴¹ könnte einem solchen Planwerk entnommen sein. Im Schwerpunkt hat Schumacher aber seine Gedanken, alle wesentlichen fachlichen Grundlagen, die übergreifenden und die wichtigsten Detailpläne in einem Buch mit 323 Seiten und 158 Abbildungen gebündelt. Das Buch ist somit das wesentliche Dokument für seine Kölner Arbeit. Warum tat er das? Im Vorwort nennt er einen doppelten Grund: Einen lokalpraktischen und einen allgemein-wissenschaftlichen Grund.

Lokalpraktisch wichtig war ihm die seltene Chance zu nutzen, eine Arbeit aus einem Guß vorzulegen und damit die zahlreichen, zunächst unzusammenhängend erscheinenden Einzelaspekte in ihren Zusammenhängen deutlich zu machen. Das ist ein pädagogi-

sches Ziel, das auf die Verwaltungs- und Ratsarbeit zielt. Ein anderes Motiv ist die Integration des Handelns mit den Mitteln der städtebaulichen Konzeption: So heißt es wörtlich: "Es will zugleich der in viele Einzelresorts zerfallenden Maschinerie des praktischen Werdens, die stets die Gefahr mangelnder Fühlung der einzelnen Teile mit sich bringt, den Weg der Fühlung erleichtern, trotzdem die Pläne, die hier gezeigt werden, zum großen Teil durchaus nicht den Charakter offizieller Absichten beanspruchen können und wollen. Das alles kann das Buch tun, auch wenn seine Einzellösungen überholt werden. Vielleicht werden sie gerade dadurch überholt, daß sie sich als Teile eines großen Zusammenhanges an's Licht wagen. Dann sollen sie gesegnet sein". (S.10) Heute würden wir dies vielleicht als Führung durch Konzepte umschreiben. Er will damit aber vor allem einen dialektischen Prozeß zwischen der Gesamtplanung und von Teilplanungen anregen wenn er sagt: "Überblicke wie dieser sind sicherlich da, um bestimmte Ideen zwingend zu binden, da sie sonst überhaupt nicht erdfest werden können, - aber sie sind ebensogut da, um Einzellösungen innerhalb dieser Ideen anzuregen und nicht etwa, sie vorzeitig in bestimmte Formen zu zwingen, wo dies noch nicht not tut".⁴² Ihm ist als erfahrener Praktiker bewusst, wie schwer es ist, die aus Sachzwängen entstehenden Handlungsanforderungen des Alltages auf langfristige Ziele hin zu koordinieren. Deshalb zielt die gewählte Form des Buches darauf, eine lokale Diskussionskultur zu befördern, ohne deren Rückhalt langfristige Ziele nicht durchgehalten werden können.

Deshalb sucht er zugleich Unterstützung auf einer zweiten, der fachlichen Ebene, wenn er schreibt: "Die Arbeit dieses Buches hat nicht

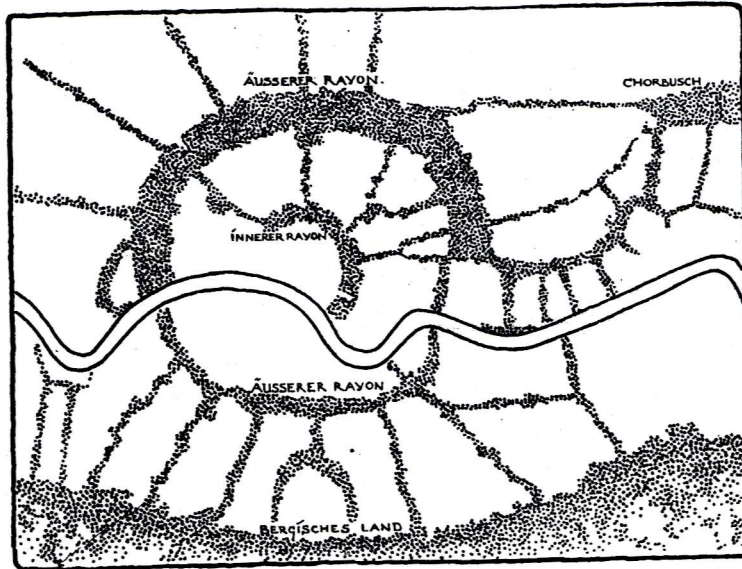


ABB. 10 FRITZ SCHUMACHER: SCHEMA DES KÜNFTIGEN SYSTEMS DER GRÜNLANDEN UND FREIFLÄCHEN

nur lokale Bedeutung. Man kann es ebensogut betrachten, als den Versuch, am Paradigma einer bestimmten Stadt allgemeinen städtebaulichen Fragen näher zu kommen" (S.11). Schließlich möchte er damit auch einen Beitrag zur Methodik des städtebaulichen Arbeitens leisten, denn "die Arbeitsmethode an städtebaulichen Zukunftsaufgaben ist vielleicht etwas, was ebenfalls erst errungen werden muß. Es gibt dafür keine Vorbilder" (S.11).

Deshalb lautet der Titel auch nicht "Generalbebauungsplan Köln" sondern "Köln - Entwicklungsfragen einer Großstadt". Mit diesem Titel drückt er beides aus: Den örtlichen Anwendungsfall einer grundlegenden entwicklungsplanerischen Fragestellung. Nicht zuletzt weil es dieses Buch gibt, befaßt sich dieser Kongress mit Schumachers Arbeit für Köln! Ge-

widmet ist es dem Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer.

In seinem Buch hat er den Begriff des "Generalbebauungsplan und Generalsiedlungsplan" synonym verwendet. Dieser Plan sei ein Wunschbild, und dem Karton eines Mosaikbildes vergleichbar.⁴³ An anderer Stelle hat er die Rolle dieser Planform deutlicher formuliert: Das Besondere an der städtebaulichen Arbeit sei, daß sie die vielen Sondergebiete in Beziehung bringe. Zwar könne die Großstadt nur nach der Methode der Arbeitsteilung sachgemäß behandelt werden, aber "darüber muß ein zusammenfassender Geist schweben, der ihre Interessen verknüpft und gegeneinander abgrenzt. Für diesen zusammenfassenden Geist gibt der Generalsiedlungsplan die greifbare Unterlage. Er ist der Generalfeldzugs-

plan für die Eroberung der Zukunft. Der Plan bindet den Heerführer nicht, aber er gibt ihm den Überblick über sein Handeln, sowohl wenn wer ihm folgt, als auch, wenn er von ihm abweicht".⁴⁴

Dies mußte vorausgeschickt werden, damit man das Planwerk richtig einzuschätzen weiß. Es handelt sich also nicht um einen definitiven Plan. Schumacher wählt vielmehr als Methode die sorgfältige Behandlung aller grundlegenden Aufgaben der Stadtentwicklung, bis hin zum Wohnungsbedarf und den geeigneten Haustypen, um dann jeweils exemplarische Lösungen vorzuschlagen. In drei Jahren hätte niemals ein zwischen den Ressorts und der Politik abgestimmter Planwerk dieses Umfanges zustande kommen können. Zudem wären eine Fülle von Kompromissen notwendig geworden. Es wäre wohl auch nicht möglich gewesen, die auf ganz unterschiedlichen Zeitdimensionen hin orientierten Entscheidungen einer Großstadt über ihre künftige Entwicklung in so vielen Feldern in das letzte seiner drei Jahre in Köln zusammenzupressen. So hat er eine geschlossene Darstellung der von ihm empfohlenen Lösungsrichtungen bevorzugt. Sein Generalbebauungsplan ist also ein Gesamtüberblick über die örtliche Situation, über die mittel- und langfristigen Aufgaben und ein daraus abgeleitetes Programm der Lösungsrichtungen, illustriert mit exemplarischen Lösungsbeispielen. Alles weitere sollte und mußte dem Prozeß der handelnden Akteure überantwortet werden.

6. Wesentliche Inhalte des Generalbebauungsplanes

Das Buch zeigt eine überraschend kompakte Gliederung: Einleitung, Vorbedingungen, Ziele, Zusammenfassung. Ich will mit wenigen

Stichworten auf die wichtigsten Vorschläge zu Freiflächen, Verkehr, Flächennutzung und Bauzonen in ihrer Reihenfolge eingehen.

-Grünanlagen und Freiflächen:

Abbildung 10 (Norden ist rechts) zeigt als deutlichstes Merkmal ein Ringsystem der Grünflächen: einen äußerst schmalen westlichen inneren Ring und einen breiten äußeren Ring, der auch in Fragmenten auf der östlichen Seite fortgeführt wird. Dieser Ring wurde nur möglich durch das für Köln beschlossene "Gesetz über Enteignungsrecht von Gemeinden bei Aufhebung oder Ermäßigung von Rayonbeschränkungen vom 27. April 1920" das der Stadt das Recht gab, Gelände für gemeinnützige Zwecke zum Wert vom 1.8.1914 zu enteignen. Damit kam ein Gebiet von 40 km Länge und etwa 1km Breite in den Besitz der Stadt.⁴⁵

Der äußere Rayon sollte auf den stadtseitigen Flächen Pachtgärten und auf den außerhalb liegenden Flächen Spiel- und Sportflächen und Waldflächen erhalten. Es fällt auf, daß die radialen Elemente nur schwach ausgeprägt sind. Im Norden und Nordosten geht das System in eine netzförmige Struktur über. Die scheinbar geringe Ausstattung mit Grünflächen innerhalb der Siedlungsflächen hat auch damit zu tun, daß Schumacher Sport- und Spielflächen als Teile der Siedlungsstruktur in die Grünflächen integriert und nicht gesondert ausweist. Ihm sind die Kosten dieser Flächen sehr bewußt und deshalb geht er realistisch damit um.

Aber auch innerhalb des Grüngürtels wendet er die Raumbildung als Grundprinzip an. Am deutlichsten wird dies in der sehr schönen Abb.11, die die Einbettung von Sportplätzen,

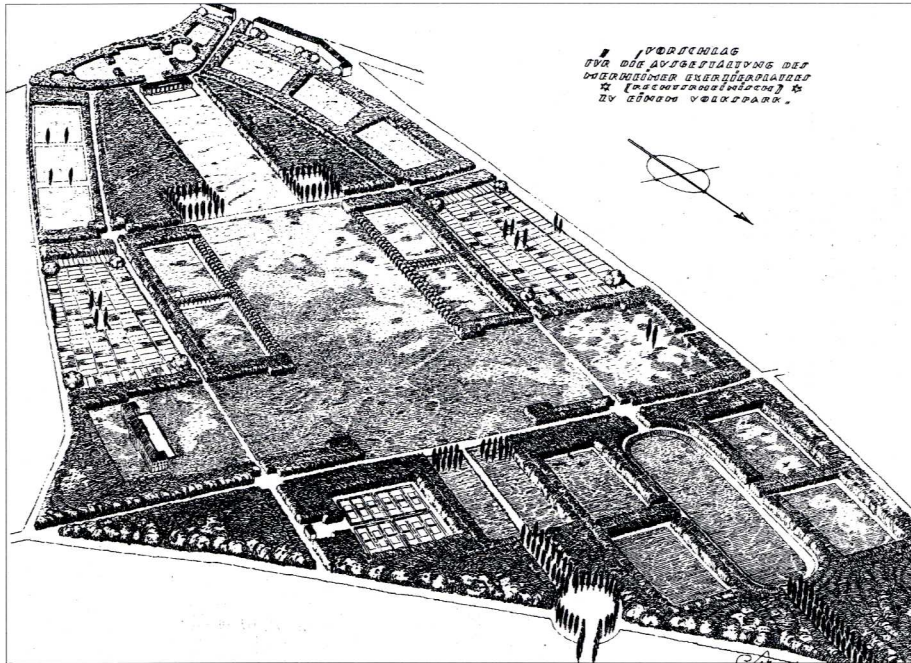


Abb. 11 FRITZ SCHUMACHER 1923: VEREINIGUNG VON SPIEL- UND SPORTPLÄTZEN, VOLKSWIESEN UND MUSTERPACHTGÄRTEN IN EINEM VOLKSPARK

Kleingärten Spielwiesen und Tennisplätzen in ein System von Baumreihen und Waldflächen zeigt. Man sieht daran das konsequente dreidimensionale Denken Schumachers, das die verschiedenen Nutzungen immer in klare Formen einbindet. Durch diese Form der Raumbildung erreicht er ein Maximum an Biomasse auf vergleichsweise geringen Flächen. Bezeichnend ist, daß er die Siedlungskonzeption mit den Freiflächen beginnt und daß er die Freiflächen durchgestaltet. Damit wollte er sie dauerhaft vor der Umwandlung in Bauland sichern. Da der Siedlungsprozeß letztlich alle verfügbaren Flächen in Bauland umwandelt, sind gestaltete Freiflächen als Siedlungsgrenzen auch heute noch die beste Strategie zur Ausbildung fester Grenzen.

- Verkehr

Das Verkehrskapitel gehört zu den stärksten des Buches. Hier wählt Schumacher zunächst eine Abstraktion, um das vorhandene System der Straßen in seiner Logik zu verstehen. Ausgehend davon, daß Städte am Strom immer nur am Prallufer des Stroms, also an der konkaven Krümmungsseite entstehen können, weil die konvexe Seite verlandet, formt er die Krümmungen des Rheines in eine gleichmäßige Form, um zu dem idealtypischen Siedlungsschema hinzuführen, welches aus der Logik der Stromkrümmungen entstände. Auf dem jeweiligen Prallufer befinden sich im Norden Mülheim, Nie, Leverkusen und Worringen und im Süden Porz, (einen Bogen spart er aus) und Wesseling. Das Aufgrund einer sol-

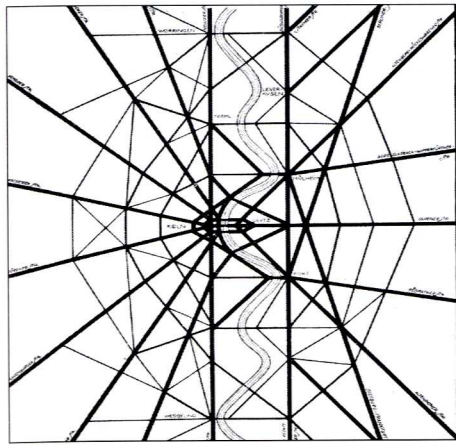


ABB. 12 FRITZ SCHUMACHER 1923:
IDEALES SCHEMA DES STRASSENNETZES

ABB. 13 FRITZ SCHUMACHER 1923:
PRAKTISCHES SCHEMA DES STRASSENNETZES

chen Siedlungslogik entstehende Straßennetz mit dem Zentrum Köln zeigt die Abbildung 12 in sehr klarer Form. In Abb.13 wird diese Form nun auf die reale Stromtopographie hin transformiert. Der Blick wurde durch diese Methode geschärft für die Bedeutung der Krümmungen für die Anlage von Siedlungszentren mit Hafenan-schluß. So wird die Bedeutung von Wor-

ringen und Wesseling als geeignete Hafens-tandorte herausgearbeitet. Der Plan der vor-handenen und neuen Straßen (Abb. 14) knüpft an dieser Logik an. Es folgen daraus Vor-schläge für Brücken bei Niehl, Mülheim, Neußer Wall, Ubierring und Gürtelstraße, Brücken die raumstrukturell besser begründet wurden als die unglückliche Entscheidung zum Bau der Severinsbrücke nach 1945. Überzeugend ist auch der Vorschlag zur Kom-plettierung des rechtsrheinischen Radial-Ring-systems. Von dem Aufkommen der Autobahnen konnte er noch nichts wissen, doch der westliche Autobahnring fügt sich heute logisch in dieses Konzept ein.

Eine Schlüsselstellung nimmt der Vorschlag zur Entlastung des Hauptbahnhofes ein. Er wollte nicht, wie später Schwarz, den Haupt-bahnhof beseitigen, sondern ihn für Fernzüge reservieren und die Regionalzüge auf einen

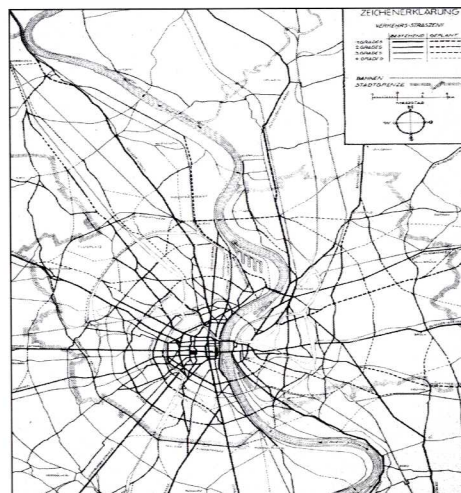


ABB. 14 FRITZ SCHUMACHER 1923:
PLAN DES STRASSENNETZES

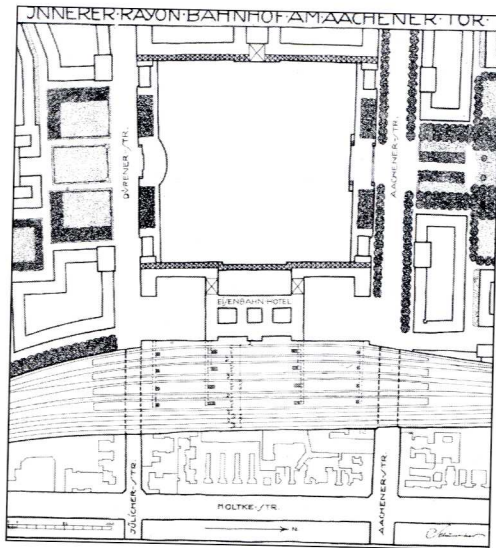


Abb. 15 FRITZ SCHUMACHER 1923:
LAGEPLAN ENTLASTUNGSBAHNHOF AACHENER TOR

neuen Bahnhof zwischen Dürener Straße und Aachener Straße verlagern (Abb.15). Dieser Bahnhof sollte mit einer U-Bahn unter Altstadt und Rhein mit dem Deutzer Bahnhof verbunden werden. Diese Linie führte von Lövenich über Aachener Tor, Deutzer Bahnhof nach Bensberg (Abb. 16). Gäbe es diese Linie heute, wäre sie sehr attraktiv. Hätte man nach dem Kriege diese U-Bahn gebaut, wäre ein großer Teil der Zerstörung der Innenstadt durch Straßenaufbrüche vermeidbar gewesen. Man sieht an diesem Detail, wie sorgfältig der Stadtkörper auch in seiner Verkehrslogik durchdacht war.

- Gewerbefragen

Bei der Frage der Trennung von Gewerbe und Wohnen vertritt Schumacher eine Position, die 1933 nach der Charta von Athen überholt schien, heute aber wieder aktuell ist: Die Nutzungsmischung. Zwar plädiert er für eine

Trennung der Industrie von den Wohngebieten, an geeigneten Stellen könne aber durchaus eine "Konzentrierung von Handels- und Geschäftsräumen büromäßigen Charakters" erfolgen, aber die Mischgebiete seien zu erhalten. Wörtlich: "Handel und Handwerk treten in Lebensformen auf, die eine Mischung mit Wohnformen unvermeidlich und schließlich auch völlig verträglich machen, wo also das "gemischte Gebiet" eine innere Berechtigung hat".⁴⁶ Bei den Kleinbetrieben schlägt er die heute aktuellen Handwerkshöfe vor: In Misch- und Industriegebieten sollte man "versuchen, Kleinbetriebe in "Industrieblöcken" zu sammeln", da die volkswirtschaftlich wertvollen kleinen Unternehmen "nur noch lebenskräftig bleiben, wenn sie die Lasten der Anlage ihrer Kraftquellen und mancher sonstiger allgemeiner Betriebsbedürfnisse mit Unternehmen, die

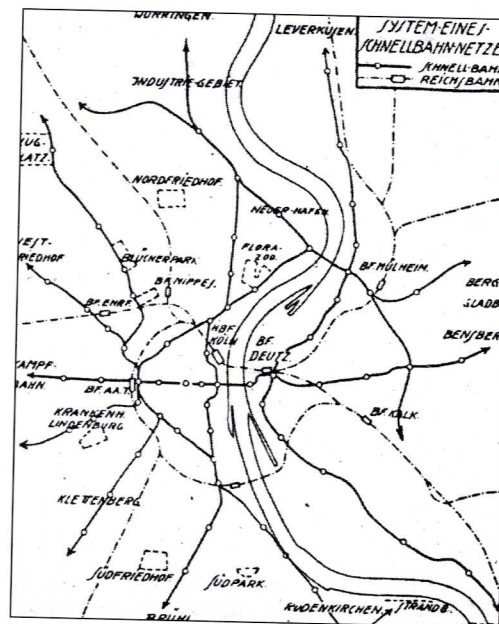


Abb. 16 FRITZ SCHUMACHER 1923:
SYSTEM EINES SCHNELLBAHNNETZES

gleichartige Bedürfnisse haben, teilen können".⁴⁷ Er entwirft in diesem Kapitel mit wenigen Bemerkungen die erforderlichen Gebiete spezieller Nutzungen: Reines Wohngebiet als das eine Extrem (unserem heutigen Allgemeinen Wohngebiet vergleichbar), Arbeits- bzw. Gewerbegebiete als das andere Extrem, dazwischen das gemischte Gebiet und ein Gebiet mit land- und forstwirtschaftlichem Cha-

und die gewachsenen Vororte Mischgebiete ausweist, für die Bebauung im inneren Rayon und für die neuen Wohngebiete "Reines Wohngebiet" und Industriegebiete insbesondere um die Häfen, in Niehl, Worringen, Mülheim, Braunsfeld und in Richtung Bensberg. An dieser Karte wird sehr deutlich, daß Schumacher den Raum zwischen dem inneren und dem äußeren Rayon linksrheinisch nahezu

Staffelung der Gebäudearten in den einzelnen Baugebieten.

Gebäudeart	Reines Wohngelände	Gemischtes Gebiet	Geschäftsviertel	Gewerbegebiet		Gebiet für Garten-, Land- und Forstwirtschaft
				1	2	
vorherrschend	Wohnhäuser	Wohnhäuser, Gebäude für Verwaltung, Erziehung, Erbauung, Erholung, Krankenpflege (ausschl. Irrenanstalten) Geschäftshäuser, Läden, Gast- u. Schankstätten, kleingewerbliche Anlagen ohne Belastung oder Gefährdung der Nachbarschaft	Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Läden, Versammlungsräume, Theater, Hotels, Gast- und Schankstätten	offene Lagerplätze, Zimmerplätze, Gärtnereien	gewerbliche Anlagen, insbesondere Fabriken u. Anlagen, die unter die §§ 16 und 24 der R.G.O. fallen	Gärtnereien, Gutshöfe, Bauernhöfe, Förstereien, Scheunen, Gewächshäuser
von der Polizeiverwaltung unter besonderen Bedingungen zugelassen	Gebäude für die örtlichen Bedürfnisse d. Verwaltung, Erziehung, Erbauung, Erholung, Krankenpflege (ausschl. Irrenanstalten), Gebäude mit Läden sowie Gast- u. Schankstätten für örtl. Bedarf, sofern nicht durch den amtlichen Nutzungszonenplan ausdrücklich ausgeschlossen	gewerbliche Anlagen, die nicht unter die §§ 16 und 24 der R.G.O. und § 30 der B.O. fallen und keine dauernden beträchtlichen Nachteile für die Nachbarschaft verursachen*)	Wohngebäude	Schuppen, Wohngebäude für Aufsicht und Leitung	Wohngebäude für Aufsicht und Leitung	Wohngebäude für Leitung, Aufsicht und Gesinde
von der städt. Polizeiverwaltung unter Zustimmung der städt. Bauverwaltung auf Grund eines Sonderbebauungsplanes unter besonderen Voraussetzungen u. Bedingungen zugelassen	Gebäude für Verwaltung Erziehung, Erbauung, Erholung, Krankenpflege außerhalb der örtlichen Bedürfnisse; Kleingewerbliche Anlagen, wissenschaftliche Gebäude, Pensionen, Heilanstalten	gewerbliche Anlagen, die zwar nicht unter § 16 der R.G.O. und § 30 der B.O. fallen, jedoch beträchtliche dauernde Nachteile für die Umgebung verursachen, Heilanstalten, Vergnügungsbetriebe, Strafanstalten	Geschäftshäuser mit über den Rahmen der Bauklasse hinausgehender Größe, soweit Straßenbreite u. Einseitigkeit des Straßen- u. Stadtbildes es gestatten. Gewerbl. Anlagen, die nicht unter die §§ 16 u. 24 der R.G.O. u. § 30 der B.O. fallen u. Betrieb d. Charakter der Umgebung nicht beeinträchtigen	Arbeiterwohnungen für örtlichen Bedarf	Kaufläden, Gast- und Schankstätten, Anstalten für öffentl. Bedürfnisse, Arbeiterwohnungen für örtlichen Bedarf	Erholungsheime, Freiluftschulen, Gast- und Schankstätten
ausdrücklich ausgeschlossen	gewerbliche Anlagen größeren Umfangs od. mit dauernden Nachteilen für die Umgebung	gewerbliche Anlagen, die unter § 16 der R.G.O. u. § 30 der B.O. fallen	gewerbliche Anlagen, die unter § 16 der R.G.O. und § 30 der B.O. fallen	selbständige Wohnhäuser u. Fabriken	selbständige Wohnhäuser	selbständige Wohnhäuser u. gewerbliche Anlagen

*) § 16 der Reichsgewerbeordnung gibt ein Verzeichnis von Anlagen, welche durch die örtliche Lage oder die Beschaffenheit der Betriebsstätte für die Besitzer oder Bewohner der benachbarten Grundstücke oder für das Publikum überhaupt erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen herbeiführen können und die deshalb eine besondere Genehmigung der zuständigen Behörde erfordern.
§ 30 der Kölner Bauordnung ergänzt die Liste obiger Paragraphen

rakter. Das Arbeitsgebiet wollte er aufspalten in Zonen mit Geschäften und Büros, Gewerbebetriebe auf offenen Grundstücken und Gewerbe mit fabrikmäßigem Charakter.⁴⁸ Er kommt mit fünf Gebietsarten aus, deren Bebauung nach der Tabelle (Abb.17 auf S. 27) geregelt werden sollte. Ergebnis ist der Nutzungszonenplan (Abb.18) für die Kernstadt bis zum Bahnring, für Deutz, Mülheim, Ehrenfeld

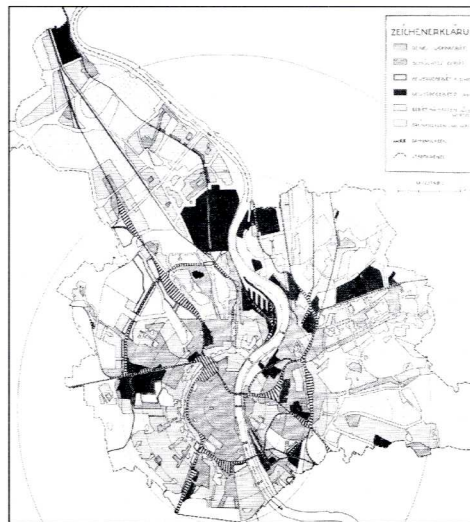
vollflächig auf siedeln wollte. Die Siedlungsmasse sollte als geschlossener Ring zwischen den beiden Grünringen aufgefaßt werden mit nur wenigen radialen Freizonen. Rechtsrheinisch hingegen sind sehr klare Grünkeile vorgesehen. Diese offenkundige Schwäche des Konzeptes ist wohl nur als Reaktion auf die äußerst großzügigen Freiflächen am äußeren Rayon und auf den schon starken Besied-

lungsumfang im Westen zu verstehen. Beide Aspekte erlaubten es wohl nicht, stärkere radiale Verbindungselemente vorzuschlagen. Im nächsten Kapitel geht er auf dieses Problem ein: Die Besiedlung sei schon soweit fortgeschritten, daß man sie "nur noch durch radial in die Masse eindringende Grünstreifen bescheiden zu gliedern vermag; Im wesentlichen wird die Baumasse die durch den äußeren Rayon abgegrenzte Fläche ausfüllen".

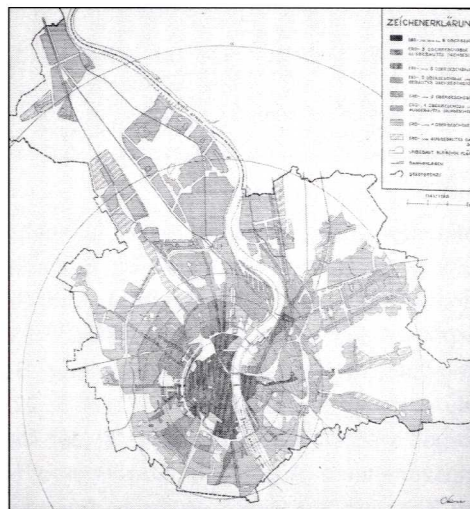
- Wohn- und Siedlungsfragen

"Wenn man die Massenansammlungen von Menschen auf engem Gebiet erträglich machen will, muß man zunächst für die hygienischen Grundbedingungen gesunder Luftverhältnisse (Grünanlagen und Freiflächen), dann für die Möglichkeiten einer bequemen Bewegung (Verkehrsanlagen), dann für die Möglichkeiten ersprießlicher Arbeitsbedingungen (Gewerbeanlagen) sorgen und erst nach Erledigung dieser Vorbedingungen kann man zur eigentlichen Kernfrage vordringen die schließlich ein Endziel aller Überlegungen ist, zur Frage der Wohnanlagen der Massen."⁴⁹ Mit diesem Einleitungssatz des Kapitels wird zugleich die Begründung für den Aufbau des Buches nachgeliefert. Das Kapitel behandelt u.a. die Eingemeindung von Worringen und Ziele seiner Entwicklung, darauf will ich nicht eingehen. Von Bedeutung und ganz und gar ungewöhnlich ist die sorgfältige Auseinandersetzung mit der Gebäudetypologie zur Befriedigung der Wohnbedürfnisse. Diese wird in einem Bauzonenplan (Abb.19) festgelegt, der auf der Staffelbauordnung von 1913 aufbaut.

Abb. 18 FRITZ SCHUMACHER 1923: NUTZUNGSZONENPLAN
Abb. 19 FRITZ SCHUMACHER 1923: BAUZONENPLAN



Bauten mit mehr als drei Obergeschossen tauchen nur als Leitgebäude um den neuen Bahnhof am Aachener Tor und an den Brückenköpfen der Deutzer Brücke auf. Die gesamte Innenstadt, Nippes und Deutz sind mit 3 Obergeschossen und ausgebautem Dachgeschoß bebaubar, alle anderen Gebiete liegen abgestuft darunter. Die Vorstädte und



die angebauten Radialstraßen sind z.B. mit 3-2 Obergeschossen bebaubar. Die Industriegebiete und der größte Teil der neuen Wohngebiete sind nur zweigeschossig vorgesehen. Nur in den Siedlungsrandbereichen sind eingeschossige Bauten mit ausgebautem Dach vorgesehen. Die Stadtsilhouette wird somit durch ein klares Höhengefälle vom Kern zum Rand gestaffelt. Die Bebauung ist insgesamt überraschend niedrig für eine Großstadt. Für die verschiedenen Gebietstypen werden Musterlösungen vorgestellt. So für Miethausblöcke im inneren Rayon (Abb.20-21) und für den äußeren Rayon (Abb.22).

- Umgestaltung der Altstadt

Schumacher hat sich der Altstadt mit viel Liebe und vorsichtiger Sorgfalt genähert. Seine Beiträge vervollkommen auch hier die Raumbildung und das Gefüge. Darauf geht der Vortrag von Frau Sardemann näher ein, ich spare dieses Thema daher aus.

- Das Bild der äußeren Struktur

Konnte man bisher noch Zweifel haben, wie Schumacher sich die Weiterentwicklung der Besiedlung über die Kölner Stadtgrenzen hinaus dachte, werden diese im letzten Kapitel beseitigt: Er bekennt sich eindeutig zu einer radialen Siedlungsfigur. "Es braucht hier nicht wiederholt zu werden, daß und warum es nötig ist, statt einer ringförmigen eine radiale Struktur im Körper einer Stadt anzustreben. Der klumpenförmigen Entwicklung, die sich unter allen Umständen feindselig gegen das freie Land vorschiebt, steht die zackenförmige gegenüber, die ermöglicht, daß Zacken bebauten Landes und Zacken freien Landes verschränkt ineinandergreifen, ohne sich gegenseitig zu stören und ohne beim Wachsen der

Stadt das Zentrum von freier Luft abzuschneiden"⁵⁰

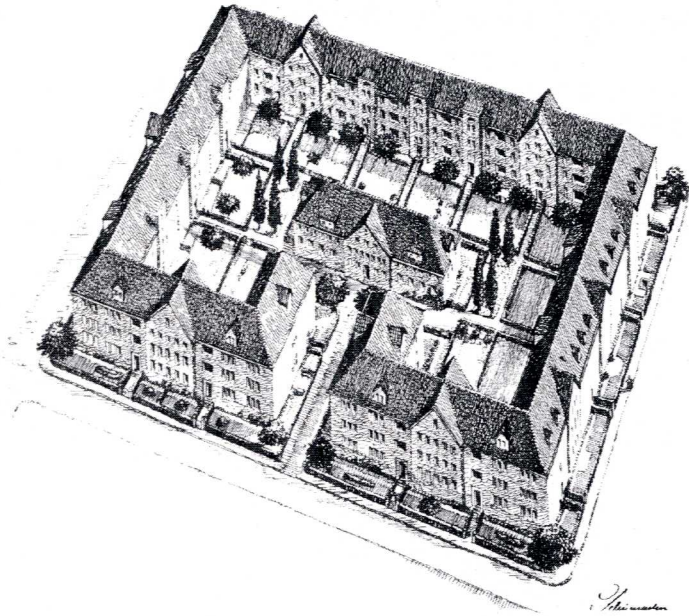
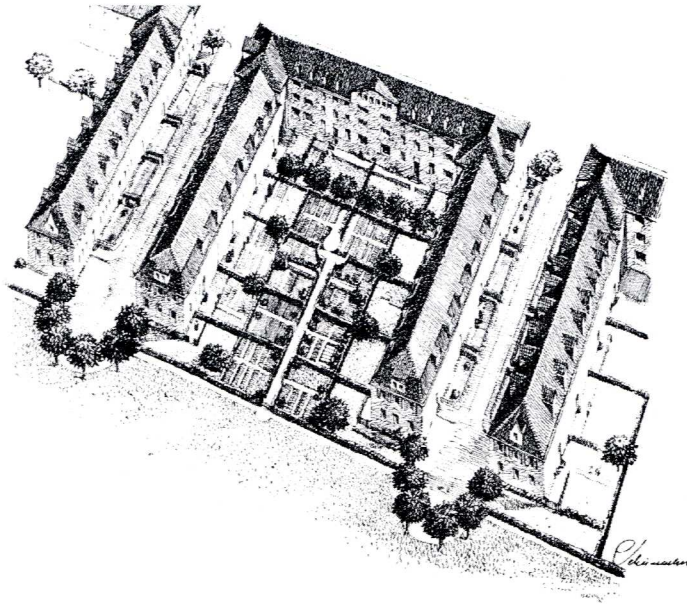
Ähnlich wie im Verkehrskapitel geht er auch bei der regionalen Siedlungsfigur abstrakt und strukturell vor: Er wählt wieder das Schema gleichförmiger Stromkrümmungen, um zur idealtypischen Grundform des Siedlungskörpers zu kommen (Abb.23-24). Danach modifiziert er die Figuren getrennt für die linke und für die rechte Rheinseite (Abb.25-26). Er weist auf S. 299 deutlich daraufhin, daß diese Schemata in einem scheinbaren Widerspruch zum Schema der Straßen ständen (Abb.12-13). Die Straßen seien aber nicht durchgehend angebaut vorzustellen, es seien auch Straßen dargestellt, die nur verbindenden Charakter hätten.

Vergleicht man allerdings die regionale Siedlungsfigur von 1987 (Abb.27) mit Schumachers Radialfigur, wird deutlich, daß er die raumorganisierende Kraft des westlichen Stadtkerns unter- und die der am Prallufer liegenden Stadtteile (Niehl, Worringen) überschätzt hat. Organisierendes Zentrum der Figur ist noch immer der Kreuzungspunkt des römischen cardo und decumanus, auf den sich die Flächen kreisförmig zuordnen (Abb. 28). Nur im Nordwesten in Richtung Chorweiler und im Osten haben sich Radialfiguren entwickelt. Die Achsenzentren im Osten sind Leverkusen, Mülheim, Deutz und Porz. Leverkusen und Porz wurden in der Eigenkraft ihrer kommunalen Selbständigkeit (Porz bis 1975) unterschätzt.

7. Die städtebauliche Haltung

Schumachers im Vergleich zu Schwarz

Schumacher war einer der wenigen Städte-



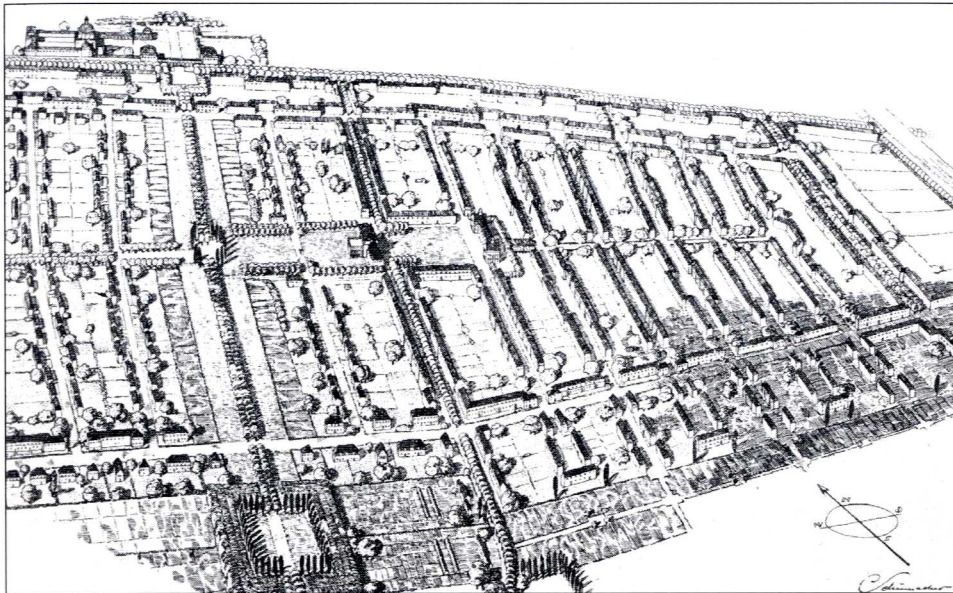


ABB. 22 FRITZ SCHUMACHER: WOHNKOLONIE AM LINKSRHEINISCHEN ÄUSSEREN RAYON

bauer der 20er Jahre, die positiv zur Großstadt standen. Von daher war sein konzeptionelles Denken darauf gerichtet, klare vordere und hintere Räume zu schaffen, was zwangsläufig auch zur Anwendung des Baublockes als Grundelement der Stadt führte. Auch in seinen Hamburger Projekten tauchen der Baublock, der Hof und die Reihe als grundlegende Elemente auf. Er verschmäht auch in Einzelfällen (Dulsberg) die Zeile nicht, nutzt sie aber lediglich als differenzierendes Element. Er hat eine ungewöhnliche Breite von praktischen und theoretischen Fragen der Stadt- und Raumplanung bearbeitet und mit den Planungen für Hamburg Dulsberg und für die Jarrestadt beeindruckende Beispiele ent-

wickelt, die das Konzept des Reformblockes und den klassischen gefaßten Raum in einer modernen Synthese verbanden. Diese Beispiele zeigen auch seine Offenheit für die Aufnahme anderer Baustrukturen - wie Reihen, Zeilen und Höfe als Mittel räumlicher Differenzierung.

Dieses Festhalten an Elementen, die sich seit Jahrhunderten für dichte städtische Bebauungen bewährt hatten, haben ihm damals den Ruf eines Konservativen eingetragen. Dazu trug auch bei, daß er in Hamburg aufgrund der klimatischen Bedingungen konsequent auf den Ziegelstein anstatt auf Putz setzte.

Man könnte sagen, Schumacher war ein konsequenter Strukturalist, der alle Aufgaben des Städtebaues von den Strukturen her dachte und nicht von der formalen oder ästhetischen Seite. Er spricht deshalb auch vom Städtebau

INNERER RAYON.

ABB. 20 EINSEITIG OFFENER MIETSHAUSBLOCK

ABB. 21 STICHSTRASSE IN EINEM MIETSHAUSBLOCK

weniger im Sinne konkreten Bauens, sondern als "Instanz, wo man den Zusammenhang zwischen sozialen und künstlerischen Forderungen eines Stadtkörpers versteht und gestaltend technisch zu verwirklichen weiß. Bei ihr müssen die Fäden aller anderen praktischen Interessen zusammenlaufen, damit sie hier als Einschlag der Kette eines wohlüberlegten Ge-

Nutzungen, hätten das Gewebe zerstört. So bemüht er sich auch bei der Integration moderner Großstrukturen, wie der Deutzer Brücke, um die bauliche Einbindung der Brückenrampe in den Stadtkörper. Schumacher wich auch hier nicht von der konsequenten dreidimensionalen Betrachtung des Stadtkörpers ab. So wurde die Brückenrampe in ein

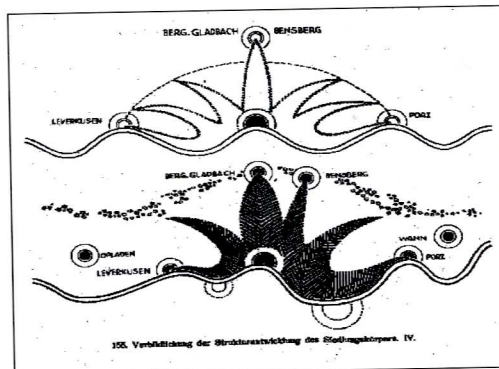
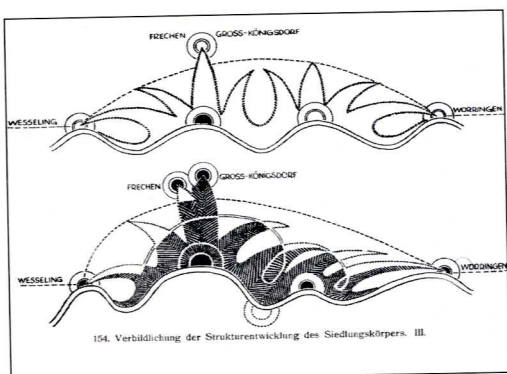
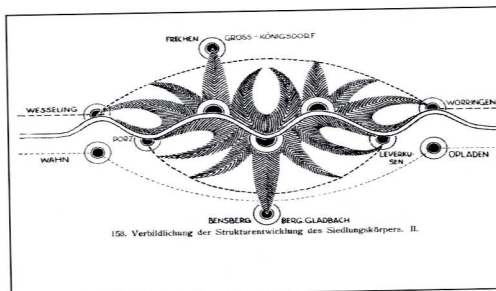
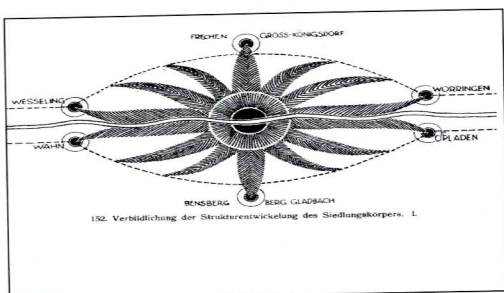


ABB. 23 - 26 VERBILDICHUNG DER STRUKTURENTWICKLUNG DES SIEDLUNGSKÖRPERS, FIGUREN I-IV

webes benutzt werden"⁵¹ Die Begriffe "Stadtkörper" und "Gewebe" sind solche - heute durchaus wieder aktuellen - Begriffe eines komplexen Verständnisses der Stadt als Zusammenhang von Orten und Kräften. Deshalb war für ihn die Stadt auch ein engmaschiges System von Nutzungen. Zu große Distanzen dazwischen hätten den Verbund der

kompaktes Bauwerk verlegt und damit wertvoller innerstädtischer Raum zu einem städtebaulichen Akzent ausgeformt (Abb.29-30). Erst 1989 wurde mit dem Hotel Maritim wenigstens auf einer Seite ein entsprechendes Pendant entwickelt, das aber die raumgestalterische Qualität als doppeltes Brückentor wie bei Schumacher nicht erreicht.



Wie verheerend sich das zweidimensionale Denken der Tiefbauplaner beim Bau der Severinsbrücke mit ihren unglücklichen Abbiegespuren auf die Zerstörung des Parzellengefüges und des räumlichen Zusammenhanges auswirkte, zeigt Abb. 31. Hier wird der Qualitätsunterschied im Denkansatz unmittelbar erfahrbar.



Schwarz hingegen, als Architekt ungewöhnlich begabt, dachte städtebaulich wohl doch mehr von den Baukörpern und der Architektur her. Er stand noch ganz unter dem Eindruck der Großstadtkritik, wie sie bis in die 1960er Jahre in der Bundesrepublik anhielt. Die Großstadt erschien als ein Übel, das nur durch ihre konsequente Auflösung zu heilen war. Seine Vision war deshalb die Auflösung der kompakten Stadt in ein System von Nachbarschaften (Abb.32). Hier wird der fundamentale Unterschied zur Haltung Schumachers besonders deutlich. Schwarz hat aber auch einen Gedanken Schumachers weiter geführt: Die Idee der Doppelstadt (Abb. 33), mit dem linksrheinischen Industrieschwerpunkt zwischen Niehl und Merkenich als zweitem organisatorischen Kern des Stadtkörpers. Hier wurde, wie wir schon oben angemerkt haben, wie bei Schumacher auch, die raumstrukturierende Kraft des historischen Zentrums völlig unterschätzt. Schwarz ging mit der Altstadt deutlich großzügiger um als Schumacher (auch wenn man ihm die kreuzungsfreie Ausführung der Nord-Süd- Fahrt nicht anlasten kann). Auch er versuchte - erfolglos - den Hauptbahnhof an den Hansaring zu verlegen. Wäre Schumachers Konzept des Entlastungsbahnhofs am Aachener Tor und die U-Bahn damals aufgegriffen worden, hätte sich die Stadt einen erheblichen Teil ihrer Nachkriegszerstörungen ersparen können, obwohl Adenauers Hinweis von 1950 in einem Band, der zur Erinnerung an Fritz Schumacher herausgegeben wurde, noch ganz anders klang: "Aber eines möchte ich doch hier betonen: Wiederum wird jetzt nach

ABB. 27 REGIONALE SIEDLUNGSSTRUKTUR 1987

ABB. 28 CARDO UND DECUMANUS ALS REGIONALER ANKER: SIEDLUNGSFLÄCHENIM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN VON 1995

der Zerstörung geplant, wie Köln wiederaufgebaut werden soll. Auf Grund eingehender und sorgfältiger Untersuchungen kommt man in wesentlichen Punkten zu den gleichen Ergebnissen wie Fritz Schumacher in den Jahren 1920 - 1923. Es ist das beste Zeugnis für die Güte seiner Kölner Arbeit, daß sie im wesentlichen auch nach 25 Jahren vor den heutigen Anforderungen und Maßstäben bestehen kann".⁵² Leider hat sich die Stadt beim Wiederaufbau des Gefüges der Kölner Kernstadt nicht an Schumachers vorsichtiger Herangehensweise orientiert.

Zusammenfassung

Schumachers Konzeption für Köln war weitgehend sein eigenes Produkt. Als einziger Mitarbeiter wird in dem Buch Wilhelm Arntz namentlich als Mitarbeiter genannt. Der größte Teil der städtebaulichen und grünplanerischen Entwürfe entstand in seinem Privatbüro an der Dürener Straße. Zwar haben ihm städtische Ämter bei den Bestandsdaten und bei Fragen der Entwässerung und der Bauklassen zugearbeitet, aber Struktur, Inhalt und Sprache des Buches sind sein eigener unverkennbarer Ansatz. Auch die meisten Entwürfe tragen seine schon von Hamburg her bekannte Handschrift. Die Argumentation und Begrifflichkeit ist derart konsistent, daß dahinter nur eine Person stehen kann. Über seinen Arbeitsstil in Köln berichtet Walter Wickop: "Der einzige, der immer unermüdlich von früh bis spät in die Nacht hinein tätig blieb, das war unser verehrter Meister. Morgens fanden wir auf den Ar-

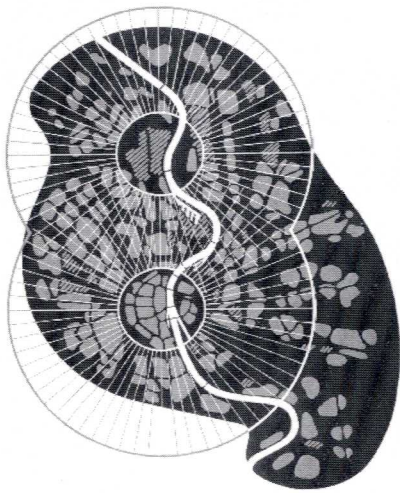
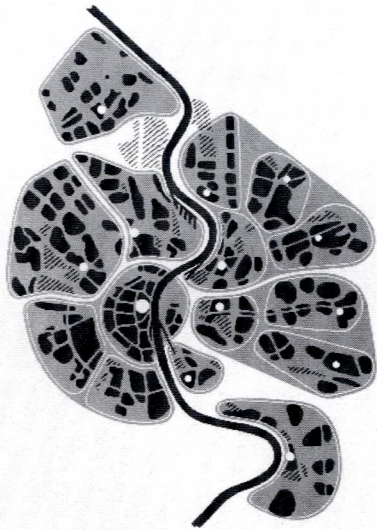
beitsplätzen seine Skizzen vor, die am Abend vorher meist in vielstündiger einsamer Arbeit entstanden waren. Morgens mit dem Glockenschlag acht Uhr stand Professor Schumacher im Zimmer und erläuterte seine oft flüchtigen, aber immer höchst charakteristischen und weit vorausschauend durchdachten Skizzen in wenigen druckreifen Sätzen.-<Ist noch etwas unklar?- Nein? Auf Wiedersehen!>...Er fuhr dann



mit dem städtischen Auto zum Stadthaus, wo er jeden Tag Sitzungen, Besprechungen und die Leitung der technischen Büros der Bauverwaltung wahrzunehmen hatte".⁵³

Gegenüber der Arbeit von Stübgen/Henrici war seine Aufgabe viel umfassender. Auch Rehorst hatte einen viel begrenzteren Auftrag, nämlich Fluchtlinienpläne für die Rayon-

ABB. 29 + 30 LINKREINISCHER BRÜCKENKOPF:
ANSICHT VOM HEUMARKT UND LAGEPLAN
ABB. 31 ZERSTÖRUNG DES PARZELLENGEFÜGES UND
DES RÄUMLICHEN ZUSAMMENHANGES DURCH DIE RAMPE
DER SEVERINSBRÜCKE



RUDOLF SCHWARZ 1950:
 ABB. 32 DER KÖLNISCHE STÄDTEBUND
 ABB. 33 KÖLN ALS DOPPELSTADT

flächen zu erstellen. Es wäre daher nicht fair, beide Arbeiten zu vergleichen. Erst der Auftrag Adenauers, die Probleme der Gesamtentwicklung zu behandeln, führte zu jener umfassenden Betrachtungsweise, wie sie 1950 erst wieder durch Schwarz und 1978 durch den Kölner Stadtentwicklungsplan versucht wurden.

Der Generalbebauungs- oder Generalsiedlungsplan für die Stadterweiterung von Köln von 1923 ist ein ungewöhnliches Dokument. Es verbindet ein strukturelles Verständnis für die Topographie Kölns mit den raumformenden Kräften. Schumachers Methode der Herausarbeitung von idealtypischen theoretischen Konzepten zur Entwicklung des Stadtkörpers und deren Konkretisierung in an das Machbare angepaßten Entwicklungskonzepten, ist als Methode auch heute noch aktuell. Ich möchte festhalten, daß die in dem Buch erkennbare Haltung, die klare und verständliche Sprache, die Methode der schrittweisen Integration von Grünflächen und Bauflächen, die konsequente dreidimensionale Betrachtungsweise und die Verwendung vereinfachter Strukturschemata, noch immer eine zeitgemäße und aktuelle Herangehensweise für die Stadtentwicklungsplanung wäre. Den Vorwurf der Überbestimmung hat er selbst durch den Hinweis entkräftet, daß seine Pläne nicht den Charakter offizieller Absichten beanspruchen wollen oder können.⁵⁴ Der Generalbebauungsplan sei der Karton, der die Struktur eines Mosaiks vorzeichne. Die einzelnen realen Ausführungen einer Stadt, die sich Stein für Stein aneinander fügen, werden seinen Vorzeichnungen eingepaßt. Die vorgezeichneten groben Entwicklungslinien sollen die unübersehbaren Einzelheiten zu einem harmonisches Endbi verbinden und verhindern, daß scheinbar

harmlose Bauabsichten die Entwicklungsabsichten verschandeln.⁵⁵ Man kann ihm somit angesichts der Komplexität der Großstadtentwicklung unangemessenen Zieldeterminismus nicht vorwerfen.

Als wesentliche Innovation möchte ich das methodische Vorgehen und die konsequente dreidimensionale Betrachtungsweise mit ihren exemplarischen Schaubildern bezeichnen, die auch die heutigen Ansprüche an die visuelle Vermittlung von Planungszielen in ihrer Detailfreude weit übertreffen. Nur traut sich heute niemand mehr, so vorzugehen, vielleicht auch deshalb, weil kaum noch jemand diese umfassende Kompetenz, von der strukturellen Analyse bis zum städtebaulichen und baulichen Entwurf, und eine derart umfassende Bildung, wie sie sich z.B. in Büchern niederschlägt, die er nach seiner Entlassung ab 1933 schrieb, in einer einzigen Person zu vereinen vermag. Insofern zeigt sich an dem Umfang und an der Komplexität des Buches "Köln-Entwicklungsfragen einer Großstadt" nicht nur die ungeheure Schaffenskraft, die Schumacher auszeichnete, sondern auch die Ausnahmegehalt des Städtebauers, Architekten und Gelehrten, die Schumacher zweifellos verkörperte.

8. Das Stadtverständnis Schumachers

Schumachers Stadtverständnis ist, nach den stadtstrukturellen Problemen, die die "Moderne" hinterließ, immer noch oder schon wieder aktuell. Sein Verständnis entspricht in hohem Maße den heutigen Anforderungen an Nachhaltigkeit durch die kompakte Form der Baublöcke und durch die vorausschauende Konzeption des Verkehrssystems. Er war in der Lage, den Stadtkörper im Raum als Ganzes in einem komplexen stadtstrukturellen (und nicht in einem verkürzten räumlichen)

Verständnis zu sehen und aus den gegebenen örtlichen Bedingungen und zukunftsorientierten Leitvorstellungen eine einheitliche Stadtkomposition abzuleiten, ohne das Vorhandene grundsätzlich in Frage zu stellen. Er hielt unverdrossen daran fest, daß die Straßen das organisierende Raumgerüst bilden müssen. An der Zerstörung des Stadtraumes hat er sich nicht beteiligt. Vielmehr begriff er die Stadt als einen komplexen Organismus, der gesellschaftliche Bedürfnisse, Städtebau, Stadtraum, Freiraumgestaltung und Architektur in einem ganzheitlichen Werk der Stadtbaukunst vereinen sollte.

Fritz Schumacher war einer der ungewöhnlichsten Stadtplaner dieses Jahrhunderts. Von der "Avantgarde" der 20er Jahre als konservativ eingeschätzt, war er einer der wenigen Stadtplaner, die an der über Jahrhunderte bewährten Konzeption der Stadt als einem auf Straßen hin organisierten dreidimensionalen Raumsystems festhielt. Im Rückblick erscheint er als ein Städtebauer, der ein tiefes Verständnis für das Wesen der Stadt hatte und der die moderne Großstadt im Gegensatz zu anderen voll bejahte.

Schumacher hat die Realisierung seiner Grünflächenkonzeption, die von Encke und später Nußbaum in durchaus ähnlicher Haltung fort- und ausgeführt wurden, 1939 noch besichtigen können. Er reagiert nach 1945 mit Bestürzung auf die Zerstörungen des Krieges an "seiner" Stadt und schließt eine Notiz mit der Erkenntnis, die heute genauso gilt wie zu seiner Zeit: "Was später einmal "Köln" heißt, wird durch mehr Züge der sanierenden Umgestaltungsarbeit nach dem ersten Weltkrieg sein Gepräge tragen, als man jemals erwarten

konnte".⁵⁶ Er drückt damit aus, daß die Gestalt der Freiräume in besonderer Weise das Bild der Stadt formen und daß eine großräumige Gestaltung der Raumstruktur und der Freiräume eine Aufgabe ist, die man dem Städtebau nur immer wieder an das Herz legen kann!

Ich freue mich, daß diese Tagung die Erinnerung an die Planungsleistungen Schumachers in ihr Zentrum gestellt hat und hoffe, daß die Stadt Köln seine Konzeption eines baulich gefassten Grüngürtels entlang der Kanalstraße doch noch verwirklicht.

Literatur:

- Bauer, J. (1996): Entwicklung städtischer Freiflächensysteme als integraler Bestandteil des Städtebaus, 1850-1930. Schriftenreihe des Fachbereichs Landschaftsarchitektur und Umweltentwicklung der Universität Hannover. Heft 45. Hannover 1996
- Baur, L. (1922): Andere städtebauliche Grundlagen für Köln! In: Der Städtebau, Heft 3/4 1922
- Curdes, G. (1997): Stadtstruktur und Stadtgestaltung. Stuttgart 1997
- Curdes, G.; Ulrich, M. (1997): Die Entwicklung des Kölner Stadtraumes. Der Einfluß von Innovationen u. Leitbildern auf die Form d. Stadt. Dortmund 1997
- Ein Vorbild (1979) für die Methodik stadtplanerischer Arbeit. Stadt- und Landesplanung in Bremen 1926 - 1930. In Memoriam Carl Thalenhorst, Fritz Schumacher, Otto Blum. Bremen 1979. (Verlag "Der Wiederaufbau"). Mit einem Vorwort von Gerhard Iversen.
- Meynen, H. (1979): Die Kölner Grünanlagen. Düsseldorf (Schwan) 1979
- Ockert, E. (Hrsg.) (1950): Fritz Schumacher. Sein Schaffen als Städtebauer und Landesplaner. Tübingen, 1950
- Schumacher, F. (1923): Köln - Entwicklungsfragen einer Großstadt. Köln 1923
- Schumacher, F. (1984): Das Werden einer Wohnstadt. Bilder vom neuen Hamburg. Hamburg 1932.

- Nachdruck in der Reihe: Stadt Planung Geschichte, Bd.4. Hamburg 1984
- Schumacher, F. (1938): Der Geist der Baukunst. Stuttgart 1938
- Schumacher, F. (1940): Probleme der Großstadt. Leipzig 1940
- Schumacher, F.: (1947) Stufen des Lebens. Stuttgart 1947
- Schwarz, R. (1950): Das neue Köln. Köln 1950
- Stooß, Alfred (1915): Denkschrift zu dem generellen Bebauungsplan des rechtsrheinischen Stadtgebiets. Cöln 1915. Cöln Verlagsanstalt und Druckerei A.G. 20 Seiten, 4 Abbildungen (Stadtarchiv Köln 902/103/1)

Anmerkungen:

- 1 Einen Überblick über das berufliche Schaffen Schumachers und über die Kölner Arbeit enthält die Schumacher gewidmete Gedenkschrift der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (siehe Literatur: Ockert 1950)
- 2 Dietmar 1991, 276
- 3 Meynen 1979, 71
- 4 Meynen 1979, 31
- 5 Meynen 1979, 33
- 6 Meynen 1979, 32
- 7 Meynen 1979, S. 25
- 8 Meynen 1979, S. 31
- 9 Stooß, Alfred: Denkschrift zu dem generellen Bebauungsplan des rechtsrheinischen Stadtgebiets. Cöln 1915. Cöln Verlagsanstalt und Druckerei A.G. Stadtarchiv Köln 902/103/1. 20 Seiten, 4 Abbildungen.
- 10 Frau Dr. H.Meynen danke ich für die Kopie der Denkschrift
- 11 Stooß 1915, S. 10
- 12 Nach Auskunft des Historischen Archivs der Stadt Köln sind dem dort vorhandenen Exemplar keine weiteren Plananlagen beigeheftet.
- 13 Schumacher 1923, S.119-133, 185-217
- 14 Meynen, 1979, S.143
- 15 Meynen 1979, S. 32
- 16 Meynen 1979, S. 32

- 17 Schumacher 1923, S. 79
 18 Bauer, J., 1996, S. 150
 19 Meynen 1979, S. 43
 20 Meynen 1979, S. 43
 21 Meynen, 1979, S. 42ff
 22 Meynen, 1979, S. 80
 23 Schumacher 1923, S. 80
 24 Freiflächenanteile der Entwürfe: Jansen 35%, Schumacher 40%, Stooß 45% n. Jahn, L: Die Stadterweiterungspläne f. Köln. Rheinische Blätter f. Wohnungswesen und Bauberatung 16.Jg., 1920, Heft 1, S.15-17, zit. in Bauer, J. 1996, S. 150
 25 Meynen 1979, S. 47- 60 und Kartenb. Karte 6-9
 26 Ockert, 1950, S. 71
 27 Bauer 1996, S. 150, Fußnote 6. Zit. nach Schumacher 1947
 28 Ockert, 1950, S.72
 29 Meynen 1979, S. 53
 30 Im Historischen Archiv Köln existieren folgende Pläne für den inneren Rayon:
 - Plan 2 / 1030 / 1- 3 Projekt Schumacher,gez. Groll
 - Plan 2 / 1051 / 1 - 3 Städtische Gartenbaudirektion Köln. Entwurf Bebauungsplan:
 Prof. Schumacher. Gärtnerische Anlagen:
 Gartendirektor Encke
 - Plan 2 / 1119 / 1 - 8 farbiger Plan von 1923.
 Die Ursprungsfassung von 1919 war nicht auffindbar. Bauer 1996 greift bei seinem Vergleich der Entwürfe von Jansen, Stooß und Schumacher auf die 1923 von Schumacher publizierte Fassung zurück. Schumacher hat nach den Literaturangaben bei Bauer 1996 seinen Entwurf in den folgenden Zeitschriften publiziert: Deutsche Bauzeitung 54. Jg. 1920 S. 141-143, Nr. 23 S. 145-148, Nr. 25 S. 157-160, Nr. 26 S. 161-163; Der Städtebau 18.Jg. 1921, Heft 7/8 S. 69-74. In der Arbeit von H. Meynen 1979 sind der Entwurf Schumachers von 1919 und die Konkurrenzentwürfe im Kartenband dokumentiert.
 31 Schumacher 1984, S. 39f
 32 Abb.8, Quelle Meynen 1979, Karte 23
 33 Schumacher 1923, S. 89f
 34 Baur 1922
 35 Schumacher 1923, S. 158
 36 Schumacher 1923, S. 159, Fußnote zwei
 37 Schumacher 1923, Abb. 70
 38 Schumacher 1923, S. 92f
 39 Baur, 1922
 40 Vergl. dazu Curdes/Ulrich 1997, S.190
 41 Schumacher 1923, S. 313
 42 Schumacher 1923, S.10
 43 Schumacher 1923, S. 20
 44 Ockert, E. (Hrsg.) 1950, S. 123
 45 Schumacher 1923, S. 113
 46 Schumacher 1923, S. 174
 47 Schumacher 1923, S. 174f
 48 Schumacher 1923, S. 175
 49 Schumacher 1923, S. 185
 50 Schumacher 1923, S. 294
 51 Schumacher 1923, S. 19
 52 Adenauer, K. in: Ockert 1950, S. 145
 53 Wickop, W. in: Ockert 1950, S. 180f
 54 Schumacher 1923, Einleitung S. 10
 55 Schumacher 1923, S. 20
 56 Meynen 1979, S. 12

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 G. Curdes 1997
 Abb. 2 Historisches Archiv Köln
 Abb. 3-9 H. Meynen 1979
 Abb. 10, 14-27, 29-30 F. Schumacher 1923
 Abb. 27, 28, 31 Curdes/ Ulrich 1997
 Abb. 32, 33 R. Schwarz 1950