
Knut Stegmann und
Philippe von Glisczynski

Die Eisenbahnersiedlung Gremberghoven

Zitiervorschlag

Stegmann, Knut und Philippe v. Glisczynski: Die Eisenbahnersiedlung Gremberghoven. - In: Denkmalpflege im Rheinland 21 (2004), Heft 4. S. 177-183.

Weitere Informationen zum Forschungsprojekt

<http://architexts.net/stegmann/gremberghoven>

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jegliche Nutzung oder Verbreitung erfordert die ausdrückliche schriftliche Zustimmung des Autors. Kontakt über: <http://architexts.net/stegmann/kontakt>.

Mit Genehmigung des Herausgebers zur Verfügung gestellt unter <http://architexts.net/stegmann/archiv/04-gremberghoven/Stegmann-Gremberghoven.pdf>

Köln

Die Eisenbahnersiedlung Gremberghoven

Von Knut Stegmann und Philippe v. Glisczynski

Eine denkmalwerte Siedlung wird privatisiert. Der Verkauf einzelner Gebäude an Privatpersonen gefährdet das klare, einheitliche Gesamtbild dieser Werksiedlung. Eine Unterschutzstellung mit umfangreicher Dokumentation soll helfen, das Gesamtbild auch nach dem Verkauf zu bewahren.

Gremberghoven fristete lange Jahre ein Schattendasein in der Denkmalpflege der Stadt Köln. Die Eisenbahndirektion Köln als Gesamteigentümerin sicherte bisher durch ihre moderaten Modernisierungsmaßnahmen die Einheit und den originalen Bestand der denkmalwerten Siedlung. Erst nach der Übernahme der Siedlung durch die Deutsche Annington Immobilien Gruppe und der anschließenden Privatisierung bestand

plötzlich Handlungsbedarf. Aufgeschreckt wurden die Denkmalpfleger durch die ersten Verkäufe, die den Veränderungsdrang der neuen Eigentümer zeigten. Die individuellen „frischen Farben“ und die geplanten baulichen Veränderungen (Vordächer, Anbauten und andere Umbauten) drohten die Einheit der Siedlung zu zerstören. Außerdem plante die Annington Immobilien Gruppe, Gartengrundstücke als Bauland zu verkaufen. Hierdurch



21 Köln-Gremberghoven, Eisenbahnersiedlung, Luftaufnahme Kernsiedlung, 1953

Foto: Stadtarchiv Porz

Forum

wäre der Gartenstadtcharakter von Gremberghoven verloren gegangen.

Ziel der Denkmalpflege Köln war es, die Siedlung in ihrer Einheitlichkeit und ihrer klaren Struktur zu erhalten. Hierzu sollte möglichst vor dem Verkauf mit der Annington als Gesamteigentümerin eine Unterschutzstellung vereinbart werden. Aus diesem Grund war Eile geboten. Die Größe des Objekts machte eine aufwendige Dokumentation des Bestands erforderlich, um den jeweiligen Zustand der Gebäude detailliert und übersichtlich wiederzugeben. Für jedes Einzelgebäude wurde eine Dokumentation erstellt, bestehend aus Lageplan, Grundriss, Ansichten, Fotos, Kurzbeschreibung und einer denkmalpflegerischen Einschätzung. Dieses aufwendige Verfahren soll vor allem auch die Betreuung der Siedlung durch die Denkmalpflege erleichtern. Außerdem wurde die besondere Bedeutung von Gremberghoven erörtert.

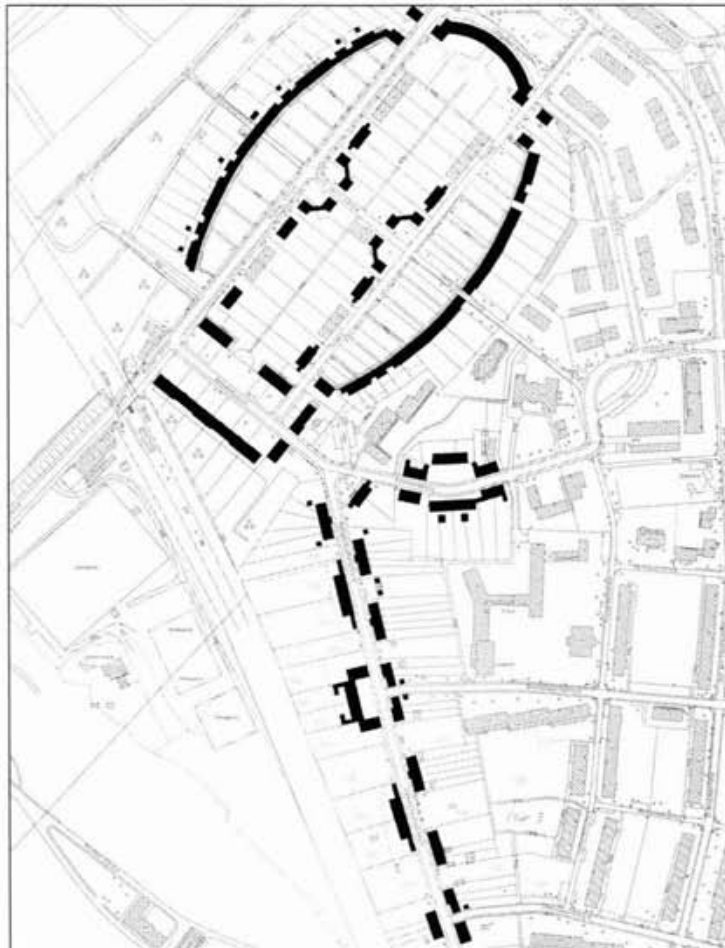
Die Entstehung der Kernelsiedlung

Die Entwicklung von Gremberghoven ist eng mit der Geschichte des Rangierbahnhofs Gremberg verbunden, der in den Jahren 1917 bis 1924 in Köln-Porz erbaut wurde.

Die Lage des Rangierbahnhofs in beträchtlicher Entfernung zur Stadt Köln wie auch die allgemeine Wohnungsnot nach dem Ersten Weltkrieg führten zu einem Personalmangel, dem die Reichsbahn durch den Bau einer Siedlung für die Eisenbahner in unmittelbarer Nähe zum Rangierbahnhof entgegenwirken wollte. Die Reichsbahndirektion stellte allerdings nur das Kapital. Mit dem Bau der Siedlung wurde 1919 der Beamten-Wohnungsverein Köln beauftragt, der sich vor allem durch seine Erfahrung im Wohnungsbau für Eisenbahner auszeichnete. Vermietung und Verwaltung sollte nach Fertigstellung der Häuser durch eine Mietergenossenschaft ehrenamtlich übernommen werden. Diese Arbeitsteilung entspricht dem 1911 von Wilhelm Greven vorgeschlagenen Modell zur Trennung

von Bauherrenschaft und Wohnungsverwaltung. Die Planung der Siedlung übernahm der Architekt Hanns Martin Kießling (1879–1944), der Hochbaudezernent bei der Reichsbahndirektion Köln war und später Ministerialdirektor wurde. Gremberghoven war sein erstes Siedlungsprojekt dieser Größe, dem Projekte in Frankfurt/Oder und Danzig folgten.

Die ursprüngliche Konzeption, die rund 700 Wohnungen und zahlreiche Gemeinschaftseinrichtungen vorsah, wurde aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage mehrfach angepasst und verändert. Wichtige städtebauliche Elemente der Konzeption sind die ausgeprägten Symmetrieachsen und die bogenförmigen Gebäudespannen, die die Siedlung umschließen und damit die Einheit und Gemeinschaft betonen. Die Ideen der Gartenstadtbewegung spiegeln sich vor allem in



22 Gremberghoven, Kernelsiedlung und umgebende Bebauung, 2003

Zeichnung: Verfasser, auf Grundlage eines elektronischen Katasterplanauszugs der Stadt Köln, Juli 2003

den großzügigen Grünanlagen und den 400 qm großen Hausgärten, die jeder Wohneinheit zugeordnet sind. In diesem Zusammenhang sind auch die in die Gebäude integrierten Ställe zu sehen, die die Autarkie der Bewohner stärken sollen.

Neben den Grünanlagen sind es die vielen Platzsituationen und Fußwege, die den Charakter der Eisenbahnersiedlung ausmachen. Der Gang durch das Grüne ist auch als Gegenbild konzipiert zur oft schmutzigen, ungesunden Arbeit der Bewohner bei der Reichsbahn (zum Beispiel als Heizer).

In der ersten Bauphase von 1919 bis 1922 wurden zunächst ca. 210 Wohneinheiten gebaut. Bei den Gebäuden handelte es sich im Zentrum von Gremberghoven hauptsächlich um Einfamilienhäuser, während am Bahnhofplatz und dem Ausläufer Hohenstaufenstraße auch Mehrfamilienhäuser entstanden sind. Die bauliche Einheit der

keine ausreichenden Nahversorgungseinrichtungen für die Bevölkerung.

Die zweite Bauphase

Im Jahr 1928 übernahm die Reichsbahnsiedlungsgesellschaft den weiteren Ausbau der Siedlung. In dieser zweiten größeren Bauphase wurde jedoch nicht mehr auf die ursprüngliche Planung zurückgegriffen, da die relativ kleinen Gebäude mit ihren Anbauten und den großen Hausgärten zu unwirtschaftlich waren. Stattdessen entstand am Langobardenplatz nach neuen Plänen von Hanns Martin Kießling ein lang gestreckter, im Halbkreis gelagerter Flügel mit 26 Wohnungen. Statt individueller Hausgärten schloss der neue Flügel eine Gemeinschaftsgrünfläche ein, die jeweils zur Hälfte als Fläche zum Wäsche-



23 Gremberghoven, Heilig-Geist-Straße, um 1926

Foto: Postkarte, Privatbesitz

verschiedenen Haustypen wird zum einen durch ähnliche Proportionen betont, zum anderen aber auch dadurch, dass sich alle Gebäude aus demselben Baukasten von Elementen bedienen: Relativ schlichte Putzfassaden, Sprossenfenster, Schlagläden im Erdgeschoss und Walmdächer mit Gauben.

Das Problem der Materialknappheit der 1920er Jahre konnte durch die enge Verbindung zur Reichsbahn gelöst werden. Diese kümmerte sich nicht nur um die Materialbeschaffung, sondern auch um dessen Transport.

Die Verwaltung und Vermietung der fertig gestellten Gebäude erfolgte über die 1921 gegründete Mietergenossenschaft Gremberghoven, deren Genossen ausschließlich Reichsbahnangestellte und -arbeiter waren.

Mitte der 1920er Jahre war Gremberghoven eine reine Wohn- und Schlafstadt, denn die in Aussicht gestellten Gemeinschaftseinrichtungen (Gesellschaftshaus, Sportplatz, Kinderheim und eine Kirche) wurden nicht verwirklicht, und es gab auch

trocknen und als Spielplatz genutzt wurde. Mit dem Abschluss der Arbeiten am Langobardenplatz war die bauliche Entwicklung von Gremberghoven vor dem Zweiten Weltkrieg beendet. Im Jahr 1933 löste sich die Mietergenossenschaft Gremberghoven auf. Damit oblag die Verwaltung und Vermietung der Wohnungen jetzt der Reichsbahnsiedlungsgesellschaft, über die die Gebäude in den Besitz der Reichsbahndirektion Köln gelangten.

Kriegszerstörungen und Wiederaufbau

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Siedlung aufgrund der Nähe zum Rangierbahnhof stark zerstört und im Januar 1945 schließlich evakuiert. Vier Monate später kehrten die ersten Bewohner zurück und begannen zunächst mit Reparaturarbeiten an den nur wenig zerstörten Gebäuden. Der erste größere Bauabschnitt des Wiederaufbaus begann im Mai 1949. Am Talweg wurde die südliche Straßenseite wieder aufgebaut, und

Forum



24 Gremberghoven, Bahnhofplatz, um 1930

Foto: Postkarte, Privatbesitz

zwar weitgehend auf den alten Fundamenten, aber im Stil der 1950er Jahre. Entgegen ursprünglichen Planungen, die einen Neubau der gesamten südlichen Spange vorsahen, blieben die nicht völlig zerstörten Gebäude bestehen und wurden in den Neubau integriert.

Ende Mai 1950 war der erste Bauabschnitt beendet und als zweiter Bauabschnitt erfolgte der Wie-

deraufbau der zerstörten Gebäude am Frankenplatz sowie in der Hohenstauferstraße. Auch hier bemühte man sich, die Neubauten durch eine Übernahme der alten Gliederungen und Proportionen in den Altbestand einzugliedern. Dies änderte sich Ende 1950 mit dem Wiederaufbau des völlig zerstörten Bahnhofplatzes. Hier galt es vor allem viel Wohnraum zu schaffen. So traten an die

Stelle der ursprünglichen Bebauung mit ein- und zweistöckigen Gebäuden, die über Stallgebäude miteinander verbunden waren, durchgehend zweistöckige Zeilen im Stil der 1950er Jahre. Diese Gebäude stellen somit nur insofern einen Wiederaufbau dar, als ihre Lage und Ausrichtung dem Platz die ursprünglichen städtebaulichen Kanten zurückgaben.

Ende Mai 1951 war der Wiederaufbau von Gremberghoven weitgehend abgeschlossen. Die Zahl der Wohnungen war durch die zweistöckigen Häuserblöcke gegenüber der Vorkriegssituation gestiegen. Durch die Flüchtlinge aus den deutschen Ostgebieten bestand jedoch immer noch Be-



25 Gremberghoven, Langobardenplatz, um 1930

Foto: Postkarte, Privatbesitz

darf an neuen Wohnungen. So entstanden im Rahmen des Flüchtlingsprogramms bis zum September 1951 in der Rather Straße sowie im Talweg achsensymmetrisch jeweils zwei Wohnzeilen auf ehemaligen Gartengrundstücken. Diese Gebäude waren geprägt von der Reduzierung auf das absolut Notwendige.

Ab den 1960er Jahren wurden rund um die originale Kernsiedlung von Gremberghoven Wohngebiete angelegt, die jedoch weder Kießlings Formensprache noch dessen städtebauliche Strukturen aufnehmen.

Die Situation heute

Gremberghoven befindet sich heute in einem relativ guten Erhaltungszustand. Die Hauptprobleme sind Risse im Putz und leichte Schäden in der Dachdeckung. Die Zahl der schwerwiegenden baulichen Eingriffe ist relativ gering. Die Fassadengliederung ist bei den meisten Gebäuden weitgehend unverändert.

Besonders negativ fällt der Ersatz der Holz-

Sprossenfenster durch Kunststofffenster auf. Man hat sich zwar bemüht, den Kunststofffenstern durch Teilungen und Sprossen ein ähnliches Aussehen wie den Originalfenstern zu geben, aber die dicken Rahmenprofile wirken insbesondere bei den kleinen Fenstern deutlich überproportioniert. Der Charakter der Gebäude blieb trotz dieses Eingriffs gewahrt, zudem ist die Maßnahme prinzipiell reversibel. Originale Fenster sind noch in den meisten freistehenden Ställen erhalten, die ein wichtiger, denkmalwerter Teil der Gesamtanlage sind. Im Gegensatz zu den Fenstern sind noch zahlreiche originale Haustüren vorhanden. Diese sind unbedingt schützenswert, zumal sie im Gegensatz zu vielen neueren Haustüren auch kaum Schäden aufweisen.

Der Putz und die farbliche Fassung der Gebäude entsprechen nicht mehr der originalen Gestaltung. Ihre weitgehende Einheitlichkeit ist aber auch für die Zukunft wünschenswert, da dies Teil der ursprünglichen Konzeption ist.

Veränderungen haben sich vor allem auch im Bereich der Dachaufbauten ergeben, da diese zum



26 Gremberghoven, Talweg, Doppelhaus mit angebautem Stallgebäude, 2003

Foto: Knut Stegmann/Philippe von Glisczynski

Forum

Großteil in stark vereinfachten Formen ersetzt worden sind. Außerdem wurden bei Reparaturarbeiten verschiedene Sorten und Farben von Dachziegeln eingesetzt.

Während die eigentliche Bausubstanz relativ gut erhalten ist, beeinträchtigen zunehmend Vordächer sowie Anbauten im Gartenbereich die ursprüngliche Fassadengestaltung. In manchen Bereichen – wie etwa der Rückseite der Gebäude-spange Rather Straße – ist ein regelrechter Wildwuchs von Anbauten zu beobachten. Zum Teil handelt es sich dort sogar um schwere, nicht reversible Konstruktionen, die offensichtlich aus Restmaterialien zusammengesetzt sind.

Zur Zukunft von Gremberghoven

Die Kernsiedlung von Gremberghoven ist aufgrund ihrer besonderen Bedeutung am 6. November 2003 unter der Nummer 8640 in die Denk-



27 Gremberghoven, Hohenstaufenstraße, originale Haustür, 2003 Foto: Knut Stegmann/Philippe von Glisczynski

maliste der Stadt Köln eingetragen worden. Folgende Maßnahmen könnten zur Verbesserung der Gesamtsituation führen – und zwar sowohl in Bezug auf den Denkmalschutz wie auch auf die Wohnqualität:

1. Sensibilisierung und Information der Bewohner
Den Bewohnern und zukünftigen Eigentümern muss die besondere Bedeutung der von ihnen bewohnten Gebäude verdeutlicht werden. Das Alter der Gebäude und die damit verbundene historische Zeugnisfunktion muss als Qualität begriffen werden. Dies gilt auch für einzelne Bauelemente, wie etwa historische Türen. Mögliche Vorbehalte gegen die Institutionen der Denkmalpflege könnten durch verstärkte Aufklärung abgebaut werden. Dies gilt insbesondere auch für die ausländischen Bewohner, die zum Teil schriftliche Informationen in deutscher Sprache nicht verstehen und sich dadurch zunehmend überfordert fühlen. Die Information ist auch insbesondere dadurch wichtig, dass viele der zukünftigen Eigentümer die Veränderungen an den Gebäuden in Eigenleistung vornehmen werden.

2. Schutz der Fassaden

Viele der zukünftigen Eigentümer planen zunächst vor allem eine individuelle Gestaltung der Fassaden. Eine unterschiedliche Fassadengestaltung aber würde die bauliche Einheit der Siedlung, die ein wichtiger Bestandteil der ursprünglichen Konzeption ist, gefährden. Einige bereits verkaufte Objekte zeigen dies in erschreckender Weise. Aus diesem Grund sollte versucht werden, ein einheitliches Farbkonzept auf Grundlage von historischen Befunden zu erstellen, das den Bewohnern als angemessene Alternative zur individuellen Gestaltung präsentiert wird.

Außerdem sollte das Aufbringen von Wärmeverbundsystemen verhindert werden. Durch die teilweise Aufbringung wäre die Einheitlichkeit gefährdet und viele Elemente (wie etwa die herausgearbeiteten Rahmungen der Fenster und Türen) würden verschwinden.

In den Straßenansichten sollten keine Vordächer oder Ähnliches genehmigt werden, da hier die Einheitlichkeit von besonders vorrangiger Bedeutung ist. Auch die Schlagläden prägen das Bild von Gremberghoven. Deshalb sollten beschädigte Schlagläden repariert und fehlende ersetzt werden. Rolläden sollen insbesondere in den Straßenansichten nicht montiert werden.

3. Entwicklung des Außenraumes

Die traditionelle Nutzung der Hausgärten als



28 Gremberghoven, Langobardenplatz, Veränderungen an Tür und Fenster, 2003

Foto: Knut Stegmann/Philippe von Glisczynski

Nutzgärten, wie sie zur Zeit hauptsächlich bei den im Bereich Bahnhofplatz/Hohenstaufenstraße ansässigen ausländischen Einwohnern Gremberghovens stattfindet, soll unterstützt werden.

Insbesondere im Bereich des Bahnhofplatzes gilt es, die Qualität des Außenraumes zu verbessern, denn er ist als Gelenk zwischen der Kernsiedlung und den Ausläufern Hohenstaufenstraße und Frankenplatz entscheidend für das Bild der Siedlung. Die Teilnutzung als Abstellfläche für die verschiedenen Abfallbehälter und Sperrmüll wird dem ursprünglichen Charakter des Platzes nicht gerecht.

Der Alleecharakter der Rather Straße soll als Teil der ursprünglichen Konzeption erhalten bleiben. Hierfür müssen Baumlücken geschlossen und die Bäume regelmäßig gepflegt werden.

Die Eisenbahnersiedlung Gremberghoven ist ein bedeutendes Zeitzeugnis, das aufgrund seiner Größe nur durch die Kooperation aller Beteiligten

erhalten werden kann. Insbesondere die großen Gärten und die gute Anbindung an Köln können die Siedlung auch heute noch zu einem attraktiven Wohnstandort machen.

Quellen und Literatur

- Akten aus dem Stadtarchiv Porz und dem Zentralarchiv der Stadt Köln.
- Fack, Hermann: Gremberghoven und der große Bahnhof. In: Unser Porz 13, 1971, S. 28–40.
- Heinen, Werner; Pfeffer, Anne-Marie: Köln: Siedlungen 1888–1938. (= Stadtpuren – Denkmäler in Köln, Bd. 10), Köln 1988.
- Höper, Eva-Maria: Frankfurt an der Oder. Der Architekt Martin Kießling (1879–1944). Städtebau der zwanziger Jahre zwischen Traditionalismus und Reformbewegungen. In: Brandenburgische Denkmalpflege 3, 1994 H.2, S. 81–93.
- Novy, Klaus (Hrsg.): Wohnreform in Köln. Geschichte der Baugenossenschaften. Köln 1986.
- Sander, Heinz: Geschichte des Stadtteils Porz-Gremberghoven. In: Unser Porz 13, 1971, S. 41–65.