

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Denkmalbereichssatzung Combahnviertel



Stand 04.04.2024

Entwurf 23.05.2022

Inhalt

1 **Denkmalbereichssatzung Combahnviertel**

Präambel

§ 1 Ziel der Satzung

§ 2 Räumlicher Geltungsbereich

§ 3 Sachlicher Geltungsbereich

§ 4 Begründung der Unterschutzstellung

§ 5 Erlaubnispflicht

§ 6 Ordnungswidrigkeiten

§ 7 Bestandteile der Satzung

§ 8 Inkrafttreten

Anlagen als Bestandteil der Satzung

12 **Anlage 1.1**

Räumlicher Geltungsbereich der Satzung

13 **Anlage 1.2**

Darstellung der denkmalwerten und erhaltenswerten Bausubstanz und erhaltenswerter Merkmale

14 **Anlage 1.3**

Dokumentation wesentlicher Bauten, städtebaulicher Räume und Ansichten in Fotos

22 **Weitere Anlagen**

22 **Anlage 2.1**

Luftbildaufnahme von 2019

23 **Anlage 2.2**

Übersichtsplan

24 **Anlage 2.3**

Gutachten des LVR- Amt für Denkmalpflege im Rheinland zur historischen Bedeutung des Viertels vom 25.11.2020

54 **Impressum**

Denkmalbereichssatzung

Combahnviertel,

vom XX.XX.XXXX

Auf Grund von § 2 Absatz 3 und § 10 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen, Denkmalschutzgesetz – DSchG NRW vom 13. April 2022 (GV. NRW S. 662, SGV NW S. 224) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 NRW, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. April 2022 (GV.NRW. S. 490), hat der Rat der Stadt Bonn in seiner Sitzung am xx.xx.xxxx folgende Satzung beschlossen:

Präambel

Das Combahnviertel ist ein um 1900 am rechten Rheinufer, nördlich des Beueler Ortskerns planmäßig angelegtes Wohnviertel im ebenen Uferbereich. Bei der Anlage wurden vorhandene Wegeverbindungen in ein rasterförmiges Grundschema integriert. Als im Zuge der Industrialisierung und auch mit der neuen Brückenverbindung nach Bonn von 1898 die Einwohnerzahl in Beuel sprunghaft anstieg, wurde die Ausweisung neuer Wohnbauflächen notwendig. Der Bebauungsplan von Stübben für ein städtisches Wohnviertel um 1900 für das gehobene Bürgertum diente auch in späteren Zeiten als Grundlage, auf der weitergebaut und ergänzt wurde. Kennzeichnend sind die Blockrandbebauung und zusammenhängende Häuserzeilen mit grünen Innenblöcken, aber auch charakteristische Straßenräume, die teilweise mit Baumreihen und schmalen Vorgärten begrünt sind. Am westlichen Rand, am Rheinufer gegenüber von Bonn, lagen nördlich der Uferpromenade die Anlegestellen für die Verladestationen der Bröltaleisenbahn, deren Streckenverlauf das Viertel nach Norden abschließt, während im Süden die Brückenauffahrt die Grenze bildet.

Um das Ortsbild des Combahnviertels mit seiner denkmal- und erhaltenswerten Bausubstanz eines planmäßig angelegten Wohnviertels zu schützen und als bauliches Zeugnis der Ortsgeschichte zu erhalten, werden an die Gesamtanlage, bauliche Anlagen, Freiräume und Verkehrsflächen besondere Anforderungen nach Maßgabe der Satzung gestellt.

Ein Denkmalbereich schützt unter anderem größere bauliche Zusammenhänge, Gebäudegruppierungen mit geschichtlichem Dokumentationswert und deren räumliche Einbindung. Nicht jedes Objekt in einem Denkmalbereich muss Denkmal sein, schutzwürdig ist vielmehr die historische Gesamtaussage des Ortes, die sich im Ortsgrundriss, in der aufgehenden Bausubstanz insgesamt, in Freiflächen, im Bewuchs, in der Silhouette und in spezifischen Sichtbezügen manifestiert.

Die Denkmalbereichssatzung trifft keine Gestaltungsvorschriften, sondern ist ein Instrument, mit dessen Hilfe geplante Veränderungen in jedem einzelnen Fall an der historischen Gestalt und Struktur gemessen und mit den Zielen des Denkmalschutzes in Einklang gebracht werden.

§ 1

Ziel der Satzung

Das Combahnviertel in Bonn-Beuel ist Denkmalbereich gemäß §2 Absatz 3 DSchG NRW und wird nach § 10 Absatz 1 DSchG NRW unter Schutz gestellt. Um das historische Erscheinungsbild, die städtebauliche Struktur und die historische Bausubstanz des Combahnviertels zu schützen und zu erhalten, werden an bauliche Anlagen, Freianlagen und Verkehrsflächen, sowie an die Umgebung des Denkmalbereichs, soweit dessen Erscheinungsbild

betroffen ist, besondere Anforderungen nach Maßgabe dieser Satzung gestellt. Sie dient der Durchsetzung der in § 3 dieser Satzung festgelegten Schutzgegenstände.

Sie gilt unbeschadet bestehender Bebauungspläne und anderer Satzungen.

§ 2

Räumlicher Geltungsbereich

Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches zeigt sich auf der als Anlage 1.1 beigefügten Liegenschaftskarte, die Bestandteil dieser Satzung ist. Die Abgrenzung des Schutzbereichs erfolgt überwiegend parzellenscharf. Flurstücke mit einer sehr großen Tiefe, bei denen ein großer Teilbereich keine Bedeutung für den Denkmalbereich aufweist, werden nur teilweise dem Schutzbereich zugeordnet und durch eindeutig festgelegte Linien geteilt.

§ 3

Sachlicher Geltungsbereich

Im Geltungsbereich dieser Satzung sind das Erscheinungsbild des historischen Combahnviertels, sein Grundriss, seine stadtbauliche Struktur, seine denkmal- und erhaltenswerte Bausubstanz als räumlicher Ortskörper geschützt.

Der Ortskörper setzt sich zusammen aus dem örtlichen Grundriss (1), aus der Raumstruktur (2), aus der aufgehenden Bausubstanz und den charakteristischen Elementen der Bebauung (3), aus den historischen Freiräumen (4), aus dem ortsbildprägenden Baumbestand und Bewuchs (5) und aus den erhaltenswerten Sichtbeziehungen (6).

Die Schutzgegenstände ergeben sich auch aus der Dokumentation wesentlicher Bauten, städtebaulicher Räume und Ansichten in Fotos, die als Anlage 1.3 Bestandteil dieser Satzung sind.

Innerhalb des Denkmalbereichs befinden sich zahlreiche Baudenkmäler im Sinne des § 2 Abs. 1, 2 DSchG NRW. Die in der Denkmalliste eingetragenen Baudenkmäler und die erhaltenswerte Bausubstanz sind in dem Übersichtsplan Anlage 1.2 aufgeführt und sind Bestandteil der Satzung. Sie gelten zusammen mit der weiteren prägenden historischen baulichen Substanz als wesentlicher Maßstab für eine Beurteilung entsprechend § 5 dieser Satzung.

(1) Örtlicher Grundriss

Das Combahnviertel liegt am rechten Rheinufer, nördlich des Ortskerns von Beuel auf ebenem Ufergelände.

Es wird begrenzt durch den Rhein im Westen mit Uferpromenade und anschließendem Gelände des früheren Endbahnhofs der Bröltaleisenbahn, durch die südlich angrenzende Auffahrt zur Kennedybrücke mit dem Konrad-Adenauer-Platz, die Sankt-Augustiner-Straße im Osten und nach Norden durch den Bröltalbahnhof, der heute als Radweg genutzt wird. Der örtliche Grundriss ist gekennzeichnet durch die geradlinige Straßenführung, die Parzellenteilung und die Verteilung von bebauter und unbebauter Fläche.

Das planmäßige rasterförmige Grundmuster besteht aus fünf Längsstraßen (Rheinaustraße, Professor-Neu-Allee, Von-Sandt-Straße, Rheindorfer Straße und Rathausstraße) und zwei Querstraßen (Combahnstraße und Kaiser-Konrad-Straße). Die geradlinigen Straßenführungen weisen eine annähernd gleiche Straßenbreite auf, die sich aus Fahrbahn, seitlichen Bürgersteigen und größtenteils Baumreihen und in Teilbereichen schmalen Vorgärten zusammensetzt. Dabei ist die Professor-Neu-Allee die Verlängerung des Rheindamms.

Prägend sind die durchlaufenden Fluchten der Bebauung. Die Parzellenzuschnitte weisen ähnliche Breiten auf und sind entsprechend der vorherrschenden Blockrandbebauung schmal und lang in die Tiefe gehend, nur an den Blockecken nahezu quadratisch ausgebildet. In den Innenblöcken liegen die jeweils den Häusern zugeordneten Gärten und Innenhöfe mit nur wenigen Nebenbauten.

Ab den 1960er Jahren wurde in den nördlichen Blöcken mit der Anlage von Stichstraßen eine zeitgemäße städtebauliche Weiterentwicklung in die Grundform eingepasst.

Schutzziele

- *Erhalt des örtlichen Grundrisses in seiner Straßenführung und im Straßenprofil*
- *Erhalt der Straßengliederung aus Fahrbahn, Bürgersteig, Baumbestand und Vorgärten*
- *Erhalt der Maßstäblichkeit der Parzellenteilung*
- *Erhalt der ehemaligen Bahntrasse als Wegeverbindung, heute Rad – und Fußweg*
- *Erhalt der Freifläche des ehemaligen Bahngeländes*
- *Erhalt der durchlaufenden Fluchten der Bebauung*

(2) Raumstruktur

Das Combahnviertel wird geprägt durch eine fast vollständig geschlossene Blockrandbebauung aus mehrgeschossigen, mindestens zweigeschossigen Bauten in durchgehenden Fluchten. Mit durchlaufenden Dachflächen und Trauflinien über ganze Straßenabschnitte oder Hauszeilen hinweg bilden die Gebäude zusammengehörige Einheiten. Diese Einheiten fassen als Zeilen und Baugruppen die Straßenräume. Charakteristisch innerhalb des Viertels ist die einheitliche Höhenentwicklung der meist zwei- und dreigeschossigen Bauten auch über verschiedene Bauphasen hinweg.

Während im Innern des Viertels reine Wohnstraßen vorherrschen, befindet sich an der südlichen und östlichen Straßenzeile von der Kennedybrücke bis zur Sankt Augustiner Straße hin meist der Haustyp des Wohn- und Geschäftshauses mit Ladenlokalen im Erdgeschoss. Die dort durchgehend geschlossene Bauweise, meist um mindestens ein Geschoss höher, schirmt das Viertel optisch und akustisch ab.

Die rückwärtigen Innenblockbereiche werden durch die Blockrandbebauung und teilweise durch Hauszeilen aus ähnlichen und gleichwertigen Haustypen, ursprünglich hauptsächlich Einfamilienhäuser, später auch Mehrfamilienhäusern, vom öffentlichen Straßenraum abgeschirmt. Dort befinden sich die jeweils den Häusern zugeordneten Gärten und Innenhöfe. Die Gärten werden untereinander oft durch Mauern abgegrenzt. In den vorherrschenden rückwärtigen Grünbereichen stehen nur wenige, vorwiegend kleinteilige, in Volumen und Gestaltung den Wohnbauten untergeordnete, schlicht und zweckmäßig gestaltete Nebenanlagen und Gewerbebauten.

Schmale Anbauten oder Balkonanlagen erweitern die Bauten in den Blockinnenbereich hinein. Einzelne Durchgänge, aber auch Tordurchfahrten, dienen der Erschließung der Blockinnenbereiche.

Die in der Kaiser-Konrad-Straße und Rathausstraße vorhandenen Vorgärten werden teils durch historische Mauern und Einfriedungen vom Bürgersteig abgegrenzt.

Im Westen am Rheinufer endet die Beueler Uferpromenade mit drei in der Höhe gestuften Maueranlagen an dem früheren Fähranleger. Hier steht, von der Ufermauer zurückgesetzt, ein Kriegerdenkmal von 1877 im begrünten Umfeld in einer teilweise gefassten Freifläche. Ab dort, in Höhe der Combahnstraße, erstreckt sich das ehemalige Bahngelände nach Norden. An seinem südlichen Ende liegt das Gebäude des ehemaligen Bröltalbahnhs, heute mit gastronomischer Nutzung, als freistehender Bau in längsrechteckiger Form parallel zu Rheinufer und Rheinaustraße. Nördlich benachbart wurde das ehemalige Verwaltungsgebäude der Eisenbahn ebenfalls als freistehender Bau errichtet.

Am früheren Endbahnhof der Bröltaleisenbahn befand sich der Schnittpunkt zwischen Bahntrasse und Verladestation zu den Lastschiffen. Das ehemalige Bahngelände mit den Hafenanlagen, Verladestationen und Anlegestellen der Lastschiffe erstreckte sich am Rheinufer weit nach Norden. In der Ausbildung des Rheinufers mit Vor- und Rücksprüngen, Rampen, Mauerzügen und Pflasterungen ist bis heute die ehemalige Hafennutzung ablesbar.

Schutzziele

- *Beibehaltung der Verteilung von bebauter und unbebauter Fläche*
- *Beibehaltung der Höhenentwicklung der Bauten*
- *Beibehaltung durchlaufender Dachflächen und Trauflinien*

- *Erhalt straßenräumlich wirksamer Einheiten*
- *Erhalt der historischen Einfriedungen und Hauseingangstreppen*
- *Erhalt der gestuften Ufermauern, der Einfassungen am Rhein*
- *Erhalt der noch vorhandenen Reste des ehemaligen Bahngeländes und der Verladestationen, wie Mauern, Rampen, Pflasterungen*

(3) Aufgehende Bausubstanz und Elemente der Bebauung

Die Blockrandbebauung der grundlegenden Entstehungszeit um 1900 setzte Maßstäbe für die spätere Entwicklung. Meist traufständige, zweigeschossige Wohnhäuser und wenige Wohn-Geschäftshäuser, oft drei- und selten viergeschossig, in geschlossenen Zeilen in einer Flucht, teils mit schmalen Vorgärten, bilden die kennzeichnende Bebauung. Das Grundthema der Entstehungszeit eines Wohnviertels des gehobenen Standards ist auch in den nachfolgenden Bauepochen grundsätzlich berücksichtigt worden. Blockrandbebauung oder zusammenhängende Zeilen meist zweigeschossiger Wohnbauten sind bis heute kennzeichnend. Nur die zeittypischen Gestaltungselemente wandelten sich.

Die Gebäude bilden in einer Flucht als Reihung aus einzelnen Bauphasen häufig zusammenhängende städtische Einheiten, manchmal sogar einheitliche Blöcke. Sie bilden im Nebeneinander, in der Reihe und im Gegenüber ein architektonisches, ein straßenräumliches und ein städtebauliches Miteinander. Aus benachbarten Bauten entstehen durch wiederholte Gestaltungselemente wie Erker, Zwerchhäuser, große Giebel oder Dachgauben und einheitlicher Fassadengliederung städtebaulich wirksame Einheiten. Auch betonen durchlaufende Dachflächen über mehrere Häuser einer Bauphase hinweg den Zusammenhang. Die Gestaltungsansätze eines ‚Wohnviertels um 1900‘ auf der Grundlage des Bebauungsplans von Stübben diente als Grundmuster. Jeweils nach dem Ersten und Zweiten Weltkrieg wurde das Grundthema zeitgemäß interpretiert, ergänzte den Bestand und sorgte für eine kontinuierliche Fortentwicklung. Die Bauten bilden in ihrer gruppenweisen Verteilung städtische Muster und Formen in ihrer rhythmischen Reihung der Häuserzeilen als Ganzes städtische Elemente und einheitliche Blöcke. Der städtische Außenraum ist charakterisiert durch beidseitig ähnliche Bebauung. Gereimte ähnliche Einzelbauten werden zu einer städtebaulichen Großform innerhalb des Viertels.

Einen besonderen Charakter innerhalb des Viertels hat die Rheinaustraße, denn diese parallel zum Rhein führende Verbindungs- und Durchgangsstraße in Bahnhofsnähe war beidseitig schon vor 1900 unregelmäßig bebaut. Die schon bestehenden Bauten wurden in den neuen Bebauungsplan von Stübben, ohne sie zu überplanen, einbezogen. Dadurch ergeben sich zu den anderen Straßen unterschiedliche Maßstäblichkeiten, sowohl im Parzellenzuschnitt als auch in der Kubatur.

a) Bauten um 1900

Bei der Blockrandbebauung der ersten Bauphase handelt sich zumeist um traufständige, oft dreiaxige Wohnhäuser und nur wenige Wohn-Geschäftshäuser über meist hohen Kellersockeln in geschlossenen Zeilen. Die Putzfassaden der Massivbauten sind vorrangig in hellen Farben, in Weiß-, Grau-, Blau- und Sandtönen, gestaltet. Die straßenseitigen Fassaden wurden in überregional zeittypischer Formsprache mit zahlreichen architektonischen Details und reicher Bauzier im Stil des Historismus oder Jugendstils versehen. Die stukkierten Schmuckfassaden wurden mit historisierenden Stilelementen, wie Erker, Risaliten mit Übergiebelungen, Ecktürmchen, Balkonen, Loggien geschmückt. Lisenen, Pilaster, Säulen, profilierte Gesimse, Tür- und Fenstergewände und profilierte Verdachungen gliedern die straßenseitigen Fassaden. Unterschiedliche Fensterformate mit Konstruktionen aus Holz und Flügel- und Scheibengliederung waren verbreitet. Als Dachformen sind Mansard- und Satteldächer vorrangig anzutreffen. Als Eindeckung dienten anthrazitfarbene Dachziegel oder grauer Schiefer. Teils sind die Dachgeschosse ausgebaut. Über kleine Gauben oder einzelne große Giebelhäuser oder Zwerchhäuser in den Hauptgliederungsachsen der Fassaden erfolgte die Belichtung. Einige Bauten schließen mit einem Mezzaningeschoss ab.

Der Abschnitt der Combahnstraße zwischen Rathaus- und Rheindorfer Straße, Hausnummern 45-57 und gegenüber Hausnummern 38-48, zeigt fast vollständig Bauten der frühen Bauphase um 1900, die im Stil des Historismus gestaltet sind. Besonders aufwändig gestaltete Fassaden stehen in der Professor-Neu-Allee 43-47, 19-23 und 16-20. Unter

anderem bei diesen Bauten, deren Bauzeit bis in die frühen 1910er Jahre reicht, zeigt sich in der Gestaltung die Hinwendung zu Elementen des Jugendstils.

b) Bauten der späteren Phasen

Beim weiteren Ausbau des Combahnviertels wurde das städtebauliche Konzept fortgeführt und kontinuierlich wurde die Blockrandbebauung in schlichter, zeitgemäßer Architektur geschlossen. Die Bauten der späteren Bauphasen sind insgesamt schlichter und bescheidener gestaltet, wie Zweckbauten der 1920/30er Jahre und der 1950er Jahre, der Nachkriegszeit, zeigen. Als Blockrandbebauung oder als Zeilenabschnitte bilden sie wiederum städtebauliche Elemente mit einheitlicher Gestaltung und setzen damit die Grundidee in zeitgemäßer Formensprache fort. Auch diese Einheiten prägen den Gesamteindruck der jeweiligen Straßenräume und sind von städtebaulicher Bedeutung.

Die Bauten der Zwischenkriegszeit sind als zweigeschossige Putzbauten mit glatten Lochfassaden ausgebildet. Farblich abgesetzte Putzfaschen an den Fenstern und gerahmte Eingangstüren mit auskragenden Betondächern dienen als Schmuck. Über einem durchlaufenden Traufgesims erheben sich mit anthrazitfarbenen Dachziegeln gedeckte Mansarddächer, die wiederum durch die Fenster gegliedert werden. Die Baugruppe Combahnstraße 30-36 / Rheindorfer Straße 25 / Von-Sandt-Straße 22 zeigt diese schlichte Einheitlichkeit sehr anschaulich. Die Bauten Kaiser-Konrad-Straße 68-74, diesmal wieder mit schmalen Vorgärten und historischen Einfassungsmauern und -gittern, sind ebenfalls kennzeichnend.

Nach 1945 bis etwa 1960 entstanden durchgehende Zeilen mit schlichten zweigeschossigen Putzbauten, ebenfalls mit glatten Lochfassaden und meist mit traufständigen Satteldächern mit anthrazitfarbener Dachziegeldeckung. Teilweise erhielten sie schmale Vorgärten. Dafür stehen die Hauszeilen Kaiser-Konrad-Straße 19-33 oder Kaiser-Konrad-Straße 39-47. Die Gestaltungselemente wurden nun auch auf Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise übertragen, wie in der Von-Sandt-Straße 14-20 mit schmalen Vorgärten und einem entsprechend gestaltetem Gegenüber ohne Vorgarten in der Von-Sandt-Straße 11-13.

Bauten der 1960er und 1970er Jahre sind dann erhaltenswert, wenn sie die Merkmale des Wohnviertels aufnehmen und interpretieren oder einen aus der Zeit erklärbaren neuen thematischen Zusammenhang einführen (Ausrichtung nach Westen zum Rhein) und ihn zeitgemäß mit gehobenem Wohnstandard entsprechenden gereihten Architekturelementen ausbilden (Balkonen). Dafür stehen die Häuser Rheinaustraße 83, 91 und 93.

Bei wenigen Bauten werden auch in nachfolgenden Zeiten die Merkmale und Qualitäten des Viertels neu interpretiert und sie fügen sich dadurch besonders ein. Das betrifft die Bauten Rheinaustraße 75-77.

c) Charakteristische Elemente der Bebauung

Über alle Zeitepochen hinweg sind im Combahnviertel vorwiegend Putzfassaden in hellen Farben anzutreffen. Dabei sind helle Pastelltöne, wie Weiß-, Grau-, Blau- und Sandtöne, mit manchmal abgesetzten Rahmungen oder Putzfaschen vorherrschend. Kennzeichnend ist, dass in allen Zeitepochen trotz unterschiedlicher Farbgebung der Gebäude vorherrschend weiße Fensterrahmen in jeweils bauzeitlichem Material ausgeführt wurden.

Zier- und Gestaltungselemente, wie Erker, Balkone, Fensterrahmungen, Vordächer, sind nicht nur bei Einzelbauten, sondern rhythmisch wiederholend auch an Nachbargebäuden anzutreffen. Dadurch werden straßenräumlich wirksame Einheiten und Baugruppen gebildet.

d) Dachlandschaft

Neben den rhythmisch zusammenhängenden Straßenfronten bilden auch die zusammenhängenden Dachlandschaften Einheiten. Als Dachformen sind Mansard- und traufständige Satteldächer vorrangig und prägend anzutreffen. Jedoch sind vor allem an Kreuzungen oder Durchgängen in die Blockinnenbereiche auch Walmdächer errichtet worden. Die Dachflächen wirken in den Straßenraum und sind als Teil der Hausansicht wirksam.

Weitgehend handelt es sich um geschlossene Flächen, die mit anthrazitfarbenen Dachziegeln oder mit grauem Schiefer gedeckt sind. Dachhäuser und Giebel, vor allem in der frühen Bauphase, gliedern die Dachlandschaft und wirken in

der Hausansicht, aber auch zu dem Straßenraum. In späteren Bauphasen werden die zusammenhängenden, meist geschlossenen Dachflächen von kleinen Gauben oder Fenster gegliedert. Auffallend ist die häufig durchlaufende Dachfläche und Trauflinie über ganze Straßenabschnitte und Hauszeilen hinweg, wodurch die Bauten zu Einheiten zusammengefasst werden.

Schutzziele

- *Erhalt des Miteinanders der Bauten, ihres Verhältnisses zueinander*
- *Erhalt der zusammenhängenden, einheitlichen Baugruppen und Zeilen*
- *Erhalt der Maßstäblichkeit, auch der rückwärtigen Bebauung*
- *Erhalt der gleichförmigen Reihung der Häuser in der Straßenflucht und im Straßenraum*
- *Erhalt der Höhenentwicklung der überwiegend zwei- und dreigeschossigen Bauten*
- *Erhalt der zusammenhängenden Dachlandschaft*
- *Beibehaltung der vorherrschenden Putzfassaden in hellen Farben*
- *Beibehaltung der vorherrschend weißen Farbe der Fenster und ihrer bauzeitlichen Materialität*
- *Beibehaltung der sich rhythmisch wiederholenden Gestaltelemente über mehrere benachbarte Häuser hinweg*
- *Beibehaltung der durchlaufenden Dachflächen und Trauflinien*
- *Beibehaltung der kennzeichnenden Dachformen der traufständigen Sattel- oder Mansarddächer mit einer Eindeckung mit anthrazitfarbenen Dachziegeln oder grauem Schiefer*
- *Erhalt der den Straßenraum gliedernden und auf historische Entwicklung verweisenden Details wie Mauern, Zäune, Einfriedungen und Treppen*

(4) Historische Freiräume

Verschiedene Arten von Freiräumen historischen Ursprungs sind charakteristisch im Combahnviertel. Freiflächen gehören zum Raumprogramm des zugehörigen denkmalwerten oder erhaltenswerten Hauses. Im Blockinnenbereich bilden aneinanderstoßende Gärten und Höfe umschlossene begrünte, ruhige Freiräume mit städtischer Ausprägung mit einem Mehrwert für die Wohnhäuser. In einzelnen Straßenzügen bilden schmale Vorgärten bepflanzte Distanzstreifen zwischen Bürgersteig und Hauszeile. Sie sind Bestandteil der Architekturqualität und gliedern den Straßenraum im Viertel.

Auch die ehemalige Verladezone des Bröltalbahnhofs bildet einen Freiraum historischen Ursprungs. Das gleiche gilt für den historischen Bereich der Rheinuferpromenade, die zeitgleich mit dem Combahnviertel geplant worden ist, und für die Fläche der ehemaligen Fähranlegestelle. Das Kriegerdenkmal war in einem gestalteten Freiraum mit Ausrichtung zum Rhein aufgestellt worden.

Schutzziele

- *Erhaltung der Freiräume*
- *Erhalt des Zusammenwirkens von stadträumlichem Grundriss und der aufgehenden Bausubstanz*
- *Erhalt der Freiräume der ehemaligen Verladezone des Bröltalbahnhofs*
- *Erhalt des Freiraums und gestalteten Grünbereichs am Kriegerdenkmal*

(5) Ortsbildprägender Baumbestand und Bewuchs

In einzelnen Straßenzügen sind Baumreihen gestaltende Elemente des Straßenraums, wie in der Professor-Neu-Allee Japanische Kirschen oder in der Kaiser-Konrad-Straße Birken.

Für die Professor-Neu-Allee waren von Anfang an Alleebäume und für die Kaiser-Konrad-Straße und Rathausstraße waren schon im Plan von 1900 begleitend zu den Bürgersteigen schmale Vorgärten vorgesehen.

In Fortschreibung dieser Grundidee wurden auch Baumreihen in der Von-Sandt-Straße, abschnittsweise in der

Combahnstraße und Rheindorfer Straße angepflanzt. In der Rheinaustraße sind im Abschnitt des Bröltalbahnhofs und der ehemaligen Eisenbahnverwaltung einseitig Straßenbäume vorhanden.

Das kleine städtebauliche Ensemble am Kriegerdenkmal ist durch Bepflanzung und umfassenden Baumbestand gefasst.

Schutzziel

- *Erhalt des ortsbildprägenden Baumbestands und des Bewuchses im Zusammenhang mit baulichen Anlagen und mit dem städtischen Raum*

(6) Erhaltenswerte Sichtbezüge

Charakteristische Sichtbezüge und Blicke auf markante Objekte lassen das Viertel als Einheit erleben, sorgen aber auch für eine Einbindung in das städtische Gesamtgefüge. So bilden Blickbezüge aus dem Viertel zu den Kirchtürmen der Umgebung für eine Verbindung zu den umliegenden Ortsteilen. Aus der Rheindorfer Straße fällt nach Norden der Blick auf den Kirchturm der Doppelkirche von Schwarzhindorf, St. Maria und St. Clemens. Aus der Professor-Neu-Allee ist im Blick nach Süden die Beueler katholische Pfarrkirche St. Josef ein Fixpunkt. Aus dem Viertel nach Westen über den Rhein hinweg sind auf der linken Rheinseite die Doppeltürme der neugotischen Stiftskirche St. Johann Baptist und Petrus in der Bonner Nordstadt ein Blickfang.

Aus der Combahnstraße heraus nach Westen dient das Kriegerdenkmal von 1877 als Fixpunkt. Von Westen, über die Kennedybrücke kommend, bildet das Eckgebäude mit Erkerturm an der Professor-Neu-Allee / Konrad-Adenauer-Platz einen Blickfang.

Aber auch innerhalb des Quartiers gibt es charakteristische Blicke, häufig auf besonders ausgeprägt gestaltet Eckgebäude, oder anschließende Hausgruppen, wie auf die Ecke Combahnstraße / Rathausstraße, oder innerhalb der baumbestandenen Professor-Neu-Allee, der oberen Kaiser-Konrad-Straße oder der Rathausstraße mit den vielgliedrigen Hausfassaden.

Die Standorte, Blickrichtungen und Blickwinkel zur Wahrnehmung der charakteristischen Sichtbezüge sind in Anlage 1.2 dargestellt.

Schutzziel

- *Erhalt der charakteristischen Sichtbezüge innerhalb des Viertels*
- *Erhalt der charakteristischen Sichtbezüge aus dem Viertel heraus*

§ 4

Begründung der Unterschutzstellung

Das Combahnviertel ist ein in sich geschlossenes bürgerliches Wohnquartier am Rhein und ergänzt ab 1900 planmäßig die anderen Ortsteile von Beuel: das Handwerker-, Wäscher- und Schifferviertel südlich der Rheinbrücke, das Gewerbe- und Industrieareal mit Arbeiter-Werkwohnen östlich der Staatsbahntrasse an Siegburger und Königswinterer Straße sowie das wachsende Zentrum zwischen Rheinbrücke und Staatsbahnhof mit Rathaus, Ladengeschäften, evangelischer Kirche, Synagoge etc..

Die Unterschutzstellung als Denkmalbereich erfolgt, weil die in § 3 beschriebenen und durch die dort aufgeführten Merkmale charakterisierten Schutzgegenstände in Struktur, Substanz und Bild ein bedeutendes Dokument für die Geschichte des Menschen, die geschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn, insbesondere des Stadtbezirks Beuel, und die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse darstellt und aus wissenschaftlichen, insbesondere orts- und siedlungsgeschichtlichen sowie baugeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse an seiner Erhaltung besteht.

Trotz Veränderungen sind der Denkmalwert und die Kontinuität des Erscheinungsbildes, der Struktur und Gestalt, gewahrt und erlebbar.

Siedlungsentwicklung

Der Name Combahn leitet sich von der seit dem Mittelalter bestehenden Ortschaft Combahn (mittelalterlich ‚Kumme‘) ab. Er nimmt Bezug auf die topografischen Ausprägungen, denn ‚Kumme‘ steht für eine Senke und ‚Ban‘ steht für Schneise, aber auch für einen aufgeschütteten Weg in einer Niederung. Combahn bezeichnete bis ins späte 19. Jahrhundert hinein ein Gebiet im ebenen Uferbereich. Dort gab es einen vom Flussufer abgerückten, befestigten Weg auf einem leicht erhöhten Damm wohl schon seit dem Mittelalter zwischen Vilich und Beuel, der heutigen Rheindorfer Straße.

Im 19. Jahrhundert existierten neben dem heutigen Zentrum von Beuel um die Friedrich-Breuer-Straße noch Siedlungsschwerpunkte im Bereich der heutigen Rheindorfer Straße / Sankt Augustiner Straße und dichte Bebauung gab es auch an der Rheinaustraße, unmittelbar parallel zum Rheinufer. Dort, an der Fähre nach Bonn und später auch dem Bröltalbahnhof, entwickelte sich ein Schwerpunkt mit Gaststätten und Geschäften. Südlich der Auffahrt zur Kennedybrücke belegt das stattliche Haus des Brückenmeisters von 1785, Rheinaustraße 131, die wirtschaftliche Bedeutung der Fähre. 1892 wurde Combahn, welches noch auf der Preußischen Uraufnahme von 1843 eingezeichnet ist, mit Beuel zu einer Gemeinde vereinigt.

Beuel, Bonn gegenüber auf der rechten Rheinseite, wurde gegen Ende des 19. Jahrhundert zunehmend industrialisiert. Seit 1891 gab es den Endbahnhof der ‚Bröltal-Eisenbahn‘ am Flussufer, die aus dem Landesinnern aus Richtung Niederpleis und Hangelar an den Rhein führte. Hier wurden Eisenerze, Basaltsteine und andere Güter auf Lastschiffe verladen. Die Bahnstrecke wurde 1967 stillgelegt. Ab 1898 verband eine Rheinbrücke an Stelle der alten Seilfähre Combahn mit Bonn. Ab 1902 gab es eine elektrische Straßenbahnverbindung über die Brücke von Bonn zum Beueler Bahnhof. Nach Kriegszerstörung 1945 wurde diese 1948/49 durch eine neue Brücke ersetzt, die seit 1963 ‚Kennedybrücke‘ heißt.

Durch die enorme Zunahme der EinwohnerInnen um 1900 drängte die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen. Auf der Grundlage des Fluchtlinienplanes von Regierungsbaurat Huppertz (1847-1919) erstellte der Kölner Geheime Baurat und Stadtbaumeister Hermann Joseph Stübben (1845-1936) 1900/1901 einen Bebauungsplan für die Stadt Beuel. Die Planungen umfassten den Ortskern um St. Josef und im nördlichen Teil den Bereich Combahn.

Für die NeubürgerInnen von Beuel aus dem gehobenen Bürgertum, wie Rentiers, Kaufleute, Beamte und Ärzte, wurde dort die Anlage eines Wohnviertels mit Einfamilienhäusern in Rheinnähe geplant.

Neben der neuen Uferpromenade am begradigten Rheinufer wurde, angelehnt an vorhandene Wege und unter Aufnahme bestehender Bauten, ein fast rechtwinkliges Straßennetz mit baumbestandene Grünachsen (Professor-Neu-Allee, vorher Kaiserstraße, und abschnittsweise Kaiser-Konrad-Straße und Rathausstraße) geplant. Mit fünf Längsstraßen und zwei Querstraßen entstanden 15 Baublöcke, von denen noch heute 13 historische Bausubstanz aus der Anlagezeit aufweisen. Südlich des Bröltalbahnhofs wurde das Kriegerdenkmal von 1877 mit einer Grünanlage gefasst, die in die mit drei Baumreihen bepflanzte Uferpromenade überleitete. Ein geplanter Kirchenbau mit daneben liegender Grünanlage an der Kaiser-Konrad-Straße / Von-Sandt-Straße wurde nie realisiert.

Bei der Erschließung des neuen Viertels gingen örtliche Unternehmer in Vorleistung. Die Bebauung erfolgte block-, bzw. abschnittsweise, so dass bis 1918 rund 40 Prozent der Grundstücke bebaut waren. Weitere Ergänzungen, die die Blockränder schlossen, folgten in den 1930er und 1950er Jahren. In den nachfolgenden Zeiten, den 1960er und 1970er Jahren, wurden die nördlichen Blockinnenbereiche mit neuen städtebaulichen Elementen, mit Stich- und Wohnstraßen, erschlossen. In neueren Zeiten wird zunehmend die Ausrichtung nach Westen und zum Rhein als Wohnqualität bedeutsam und wirkt sich in der Anlage von Balkonen und Freisitzen mit Blick nach Westen aus.

Seit der Gebietsreform von 1969 gehören Beuel als Bezirk und damit auch das Combahnviertel zur Stadt Bonn.

Bedeutungsgründe

Das Combahnviertel ist bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen, für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse.

Bedeutung für die Geschichte des Menschen

Das Combahnviertel ist auf Grund der erhaltenen Substanz im Miteinander von Bauten, Freiflächen, Ortsgrundriss und dem Bezug zu den topografischen Gegebenheiten am Rheinufer in besonderem Maße geeignet, die geschichtliche Entwicklung und die Ortsgeschichte von Beuel und den umliegenden Ortslagen/ Dörfern, die zum heutigen Beuel zusammenwuchsen, und die sozialen und auch die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Zeit um 1900 einschließlich späterer Entwicklungen aufzuzeigen und zu erforschen.

Mit der Neuanlage des Combahnviertels wurde Wohnraum für die zugezogenen Familien geschaffen. Es zeugt als Wohnviertel für die wohlhabende Mittelschicht - gut angebunden und in attraktiver Lage am Rhein, Bonn gegenüber - vom Anwachsen von Beuel, vom Anwachsen der Orte in der Nähe zu Bonn in der Zeit um 1900 und hat seine Bedeutung als bevorzugtes Wohnviertel in den nachfolgenden Jahrzehnten bewahrt und gefestigt.

Die historische Substanz, die Verteilung von Bauten, die Zuordnung der Baukörper, die Bildung von Straßenräumen, die Lage der Gärten lassen die Plananlage, ihre Kontinuität und die Weiterentwicklung, im Bestand und Gesamteindruck als stimmiges Wohnviertel und die Funktionstüchtigkeit als Stadtteil seit über 100 Jahren überzeugend nachvollziehen.

Bedeutung für Städte und Siedlungen

Das Combahnviertel ist im Hinblick auf Siedlungsgeschichte, Stadtbaugeschichte, Siedlungsstruktur, Siedlungstypologie, Architekturgeschichte und in spezifischer Ausprägung sowohl auf den historischen Entstehungsprozess als auch den Entwicklungsprozess von Beuel bezogen, ein gebautes Dokument, das als ein Ganzes als historisch aussagekräftiger Siedlungsschwerpunkt überzeugt: in seiner Lage zum Ortskern von Beuel, im Miteinander der Bauten in Reihen in überwiegend geschlossener Bauweise entlang der Bauflucht und im engen Zusammenwirken von Bauten und rückwärtigen Gärten und Höfen und der Straßen.

Insgesamt ist das Viertel in seiner Anlage und in seinem historischen Entwicklungsprozess Teil der Stadtbaugeschichte vom heutigen Stadtbezirk Beuel, städtebaulich integriert, und als solches nicht nur bedeutend, sondern auch von besonderem Aussagewert für die Siedlungsbildung und die Siedlungsentwicklung. Auch weist das Viertel in der architektonischen Ausformung von Einzelbauten und in der Gruppe von Bauten in ihrer Gesamtaussage eine hohe Bedeutung für die Architekturgeschichte auf.

Bedeutung für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse

Im Zuge der Industrialisierung war mit dem Anstieg der Einwohnerzahl einerseits durch den Zuzug von Arbeitern und Arbeiterinnen, andererseits, bedingt durch den zunehmenden Wohlstand der Orte und das Anwerben von Neubürgern und Neubürgerinnen, auch in der Bürgermeisterei Beuel die Ausweisung neuer Wohngebiete unbedingt erforderlich. Als Wohnviertel für wohlhabende Bevölkerungskreise, für angeworbene Neubürger, zeugt das Viertel vom Anwachsen der Bürgermeisterei Beuel als einer Folge der Industrialisierung um 1900 und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In seiner Beständigkeit und Funktionstüchtigkeit spiegelt es Nachfrage und gesellschaftliche Akzeptanz.

Erhaltungswert

Die Erhaltung und Nutzung liegt im öffentlichen Interesse, denn für die Erhaltung und Nutzung liegen wissenschaftliche, insbesondere orts- und architekturgeschichtliche sowie städtebauliche Gründe vor:

Wissenschaftliche Gründe

Das Viertel ist in seiner historischen Gesamtaussage ein bedeutendes Geschichtsdokument, insbesondere im Hinblick auf die Orts- und die Stadtbaugeschichte. Auf Grund der Bedeutung und der substantiellen Überlieferung als

städtebauliche Planung der Kaiserzeit um 1900, in der Gesamtschau der Baukörper, Bau- und Haustypen bis in die heutige Zeit, eignet es sich zur weiteren Erforschung und Dokumentation der Stadtbaugeschichte, aber auch der Orts-, und der Architekturgeschichte.

Zur Stadtbaugeschichte

Das Combahnviertel ist eine Planung von Hermann Josef Stübben (1845-1936). Stübben gehörte nach der Reichsgründung im Jahr 1871 zu den Wegbereitern des modernen Städtebaus. Er war Stadtbaumeister von Aachen (1876-81) und Köln (1881-98) und hatte als Stadtplaner zahlreiche Wettbewerbe gewonnen.

Seine Planungen fanden über die Landessgrenzen hinaus Beachtung und verschafften ihm europaweit hohe Anerkennung, so dass ihn viele Städte in Deutschland und im Ausland bei Stadterweiterungen zu Rate zogen. Auch verfasste er zahlreiche Schriften und theoretische Werke zum Städtebau und zur Architektur, die als Standardwerke in die Stadtbaugeschichte eingingen, im Jahr 1890 erschien „Der Städtebau“ als Teil des Handbuchs der Architektur, das erste umfassende Buch zum Städtebau.

Unter seinen über 90 städtebaulichen Planungen lagen zahlreiche im Rheinland (so u.a. in Aachen, Düsseldorf-Oberkassel, Bad Godesberg, Koblenz). In Köln plante er die großen städtebaulichen Maßnahmen, die bis heute die Stadt prägen: die Umgestaltung des Kölner Rings und die Neustadt. Zusätzlich besteht städtebaulicher Forschungsbedarf beispielsweise gerade im Hinblick auf die Frage: Wie sieht in späteren baugeschichtlichen Phasen eine städtebaulich tragfähige Antwort auf ein gewichtiges städtebauliches Konzept aus?

Zur Orts- und Architekturgeschichte

Mit der Architektur im Combahnviertel sind ortsgeschichtlich interessante Aspekte verbunden, die bisher nicht erforscht sind. So war Michael Nußbaum, der sich für die Planung der Häuser Professor-Neu-Allee 43 und 47 verantwortlich zeichnete, seit Beginn der 1920er Jahre Teilhaber und Geschäftsführer der Fa. Johann Nussbaum & Sohn. Der Betrieb wurde 1911/12 von dem Dachdeckermeister und Bauklempner Johann Nussbaum geleitet, der 1912 mit dem Gebäude Professor-Neu-Allee 45 sein eigenes Wohnhaus baute.

Die Architektur der als Einfamilienhäuser errichteten Straßenrandbebauung orientierte sich an den Baustilen des beginnenden 20. Jahrhunderts, abgewandt von den historischen Vorgaben und auf der Suche nach neuen Formen (Jugendstil, Landhausstil etc.), im Gesamteindruck vielfältig und auch aus heutiger Sicht malerisch. Die späteren Bauphasen nehmen städtebaulich und architektonisch Bezug auf den gegebenen Bestand. Die späteren Bauten sind zum Teil ebenfalls von ortsansässigen Architekten errichtet.

Auch hier - bezogen auf das jeweilige Werk der Architekten und auf die Umsetzungsprozesse - besteht Forschungsbedarf. Die Bauten sind im Zusammenhang in der Vielzahl und im Vergleich als Forschungsobjekt auch von besonderem Wert, sowohl für die Architekturgeschichte als auch die Ortsgeschichte.

Städtebauliche Gründe

Für die Erhaltung und Nutzung liegen außerdem städtebauliche Gründe im stadträumlichen Sinne vor. Durch Verteilung und Miteinander der Bauten entstehen charakteristische Straßenräume, durch die Blockrandbebauung entstehen im Kontrast dazu rückwärtig Blockinnenbereiche, durch das Miteinander der Gärten großzügige Gartenflächen mit der Qualität im Erscheinungsbild einer zusammenhängenden Grünanlage. Die nördlichen Blöcke sind im Innenbereich zur Wohnbebauung erschlossen. Kleinere Teilbereiche zwischen Bröltalbahnantrasse und der Kaiser-Konrad-Straße gehören nicht unmittelbar zum erhaltenswerten historischen Bestand des Viertels, stützen aber aufgrund der ähnlichen Gebäudemassen und Dachformen sowie der Grundstücksgrößen und des -zuschnitts des Kernbereichs das Erscheinungsbild des Denkmalbereichs.

Insgesamt entsteht ein städtebaulich aussagekräftiges und bedeutendes Dokument der Stadtbaugeschichte von Beuel.

§ 5

Erlaubnispflicht

Mit der Unterschutzstellung unterliegt der Denkmalbereich Combahnviertel (zur räumlichen Abgrenzung siehe §2 dieser Satzung) den Vorschriften des DSchG NRW. In diesem Gebiet sind Maßnahmen nach § 9 DSchG NRW, §13 DSchG NRW oder §15 DSchG NRW erlaubnispflichtig. Bei baulichen Anlagen, die nicht unter § 2 (Absätze 1 und 2) DSchG NRW fallen, gilt dies nur für Änderungen, die das äußere Erscheinungsbild betreffen. Die Erlaubnis ist vor Beginn der Maßnahme in der vom DSchG NRW vorgesehenen Form zu beantragen.

Die Festsetzungen dieser Satzung berühren nicht die Pflicht zur Berücksichtigung anderweitiger Rechtsvorschriften im räumlichen Satzungsbereich. Dies gilt insbesondere für die Pflicht zur Einholung einer im Einzelfall notwendigen Baugenehmigung.

§ 6

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 41 DSchG NRW handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine Maßnahme, die nach § 5 dieser Satzung einer Erlaubnis bedarf, ohne die erforderliche Erlaubnis oder abweichend von ihr durchführt oder durchführen lässt.

Ordnungswidrigkeiten können mit Geldbuße im durch das DSchG NRW festgelegten Rahmen geahndet werden.

§ 7

Bestandteile der Satzung

Folgende Anlagen sind Bestandteile der Satzung:

- Plan des räumlichen Geltungsbereiches der Satzung (Anlage 1.1)
- Darstellung der denkmalwerten und erhaltenswerten Bausubstanz und erhaltenswerter Merkmale (Anlage 1.2)
- Dokumentation wesentlicher Bauten, städtebaulicher Räume und Ansichten in Fotos (Anlage 1.3)

Nachrichtlich sind der Satzung folgende Anlagen beigelegt:

- Luftbild von 2019 (Anlage 2.1)
- Übersichtsplan (Anlage 2.2)
- Gutachten des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland zur historischen Bedeutung des Viertels vom 25.11.2020 (Anlage 2.3)

§ 8

Inkrafttreten

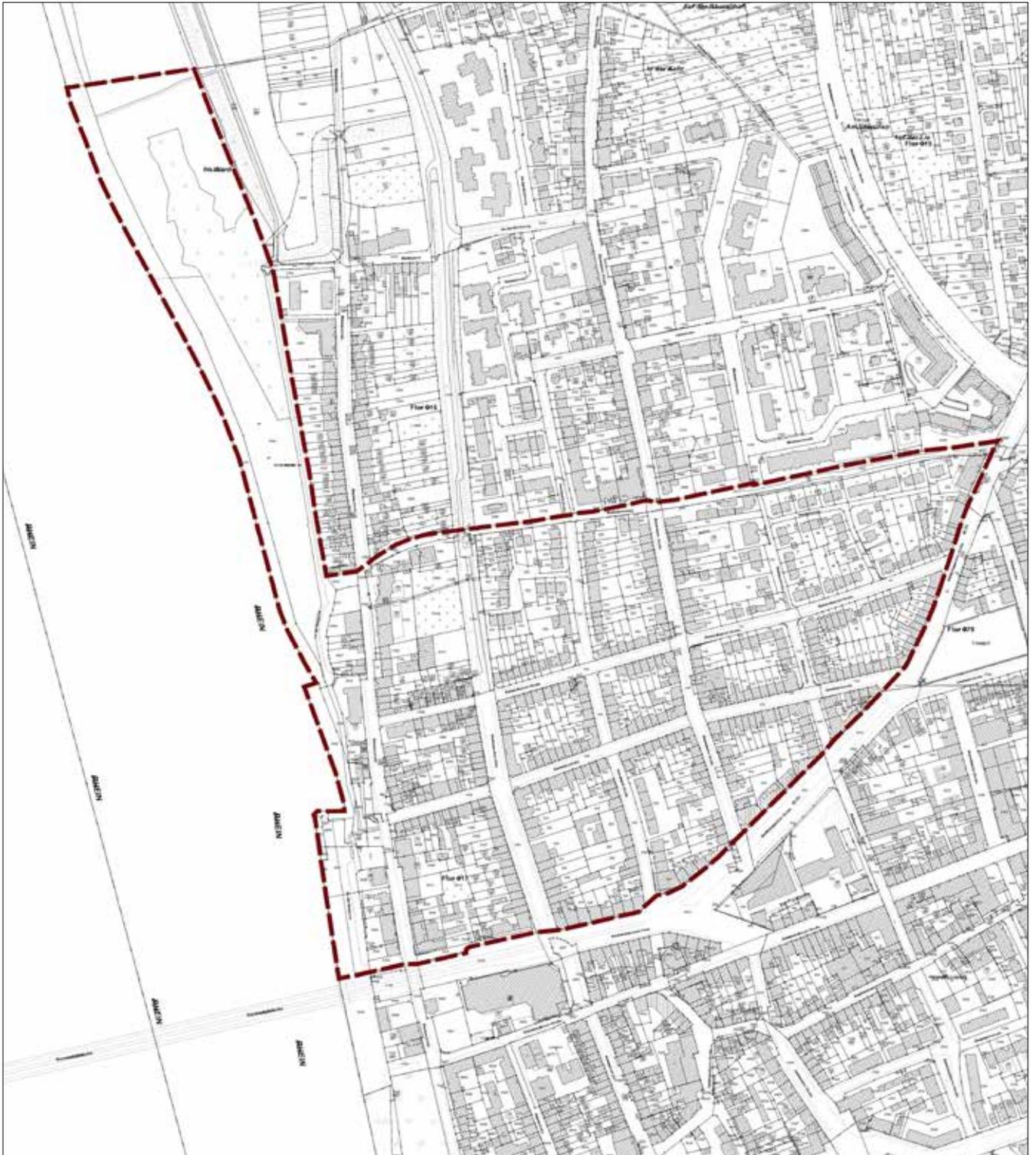
Mit der Bekanntmachung tritt die Denkmalbereichssatzung in Kraft.

Die vorstehende Satzung mit ihren Anlagen liegt zur Einsichtnahme bei der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Bonn aus.

Anlagen als Bestandteil der Satzung

Anlage 1.1

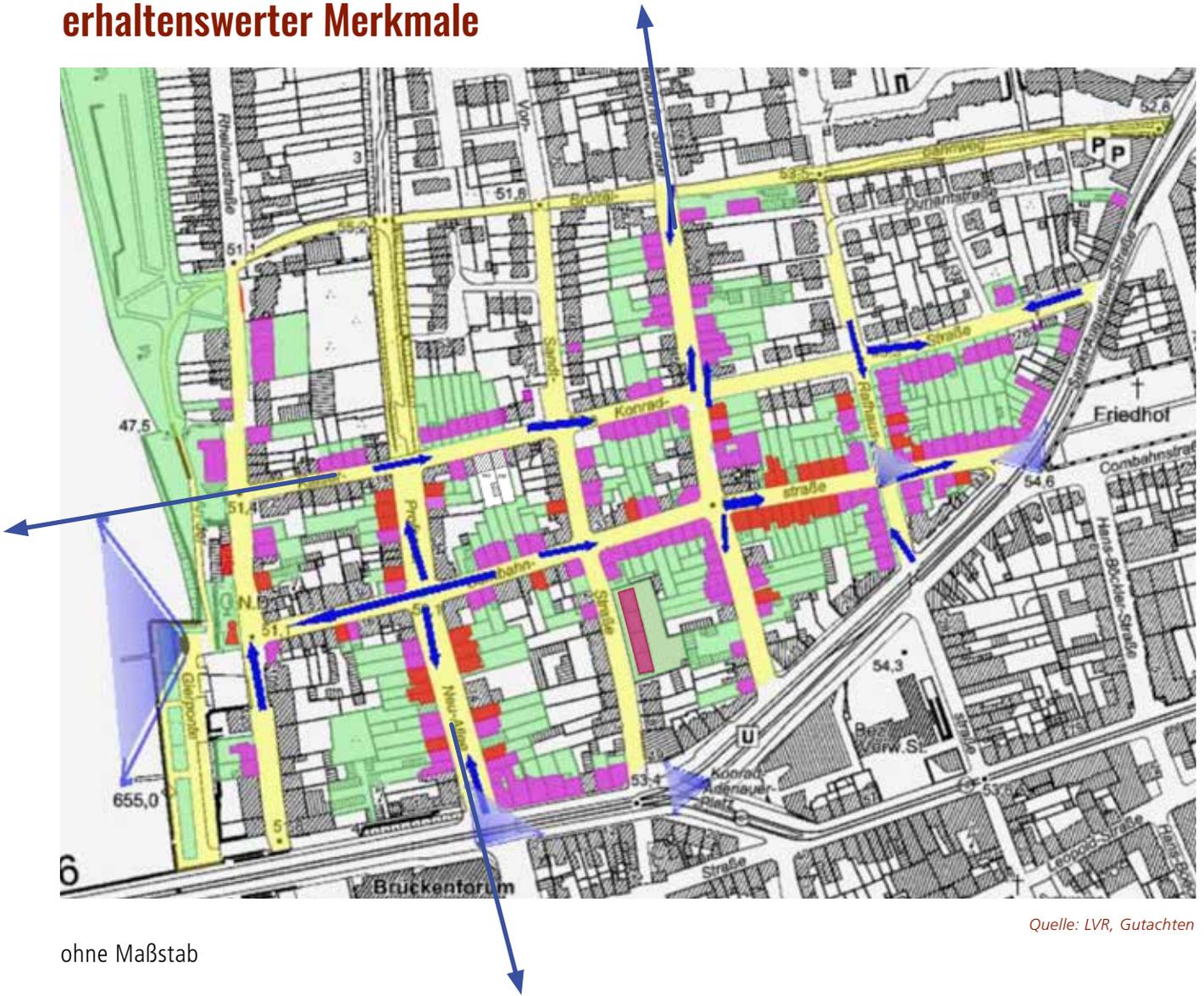
Räumlicher Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung



unmaßstäbliche Wiedergabe

Anlage 1.2

Darstellung der denkmalwerten und erhaltenswerten Bausubstanz und erhaltenswerter Merkmale



Quelle: LVR, Gutachten

ohne Maßstab

- eingetragene Baudenkmäler
- historisch erhaltenswerte Bausubstanz
- prägendes Wegenetz
- historisch erhaltenswerte Freiflächen, die mit historischen Bauten eine Einheit bilden

- prägende und erhaltenswerte Blickbezüge
- prägende und erhaltenswerte Blickbezüge

Anlage 1.3

Dokumentation wesentlicher Bauten, städtebaulicher Räume und Ansichten in Fotos



Blick nach Westen auf die Silhouette der Stadt Bonn



ehem. Bahnhof Beuel
(Bröltalbahnstation)



Freifläche, ehemalige
Verladezone der Eisenbahn



Kaiser-Konrad-Straße 19-37
(= Blick nach Osten)



Kaiser-Konrad-Straße 19-37
und 20-30
(= Blick nach Osten)



Kaiser-Konrad-Straße 36-46
(= Blick nach Osten)



Rheindorfer Straße
(= Blick nach Norden)



Kaiser-Konrad-Straße 86-76
(= Blick nach Osten)



Rathausstraße 50-38 und 43-35 (= Blick nach Süden)



Rathausstraße 43-35 (= Blick nach Süden)



Rathausstraße 38-50/
Combahnstraße 63-81



Combahnstraße 63-81
(= Blick nach Osten)



Sankt Augustiner Straße 45/
Combahnstraße 81-63
(= Blick nach Westen)



Combahnstraße 57-45
(= Blick nach Westen)



Combahnstraße 38-54
(= Blick nach Osten)



Rheindorfer Straße 23-1
(= Blick nach Süden)



Combahnstraße 43-33
(= Blick nach Westen)



Combahnstraße 30-36, 31-41
(= Blick nach Osten)



Konrad-Adenauer-Platz 1-17/
Professor-Neu-Allee 2-14



Professor-Neu-Allee 4-20
(= Blick nach Norden)



Professor-Neu-Allee 16-20

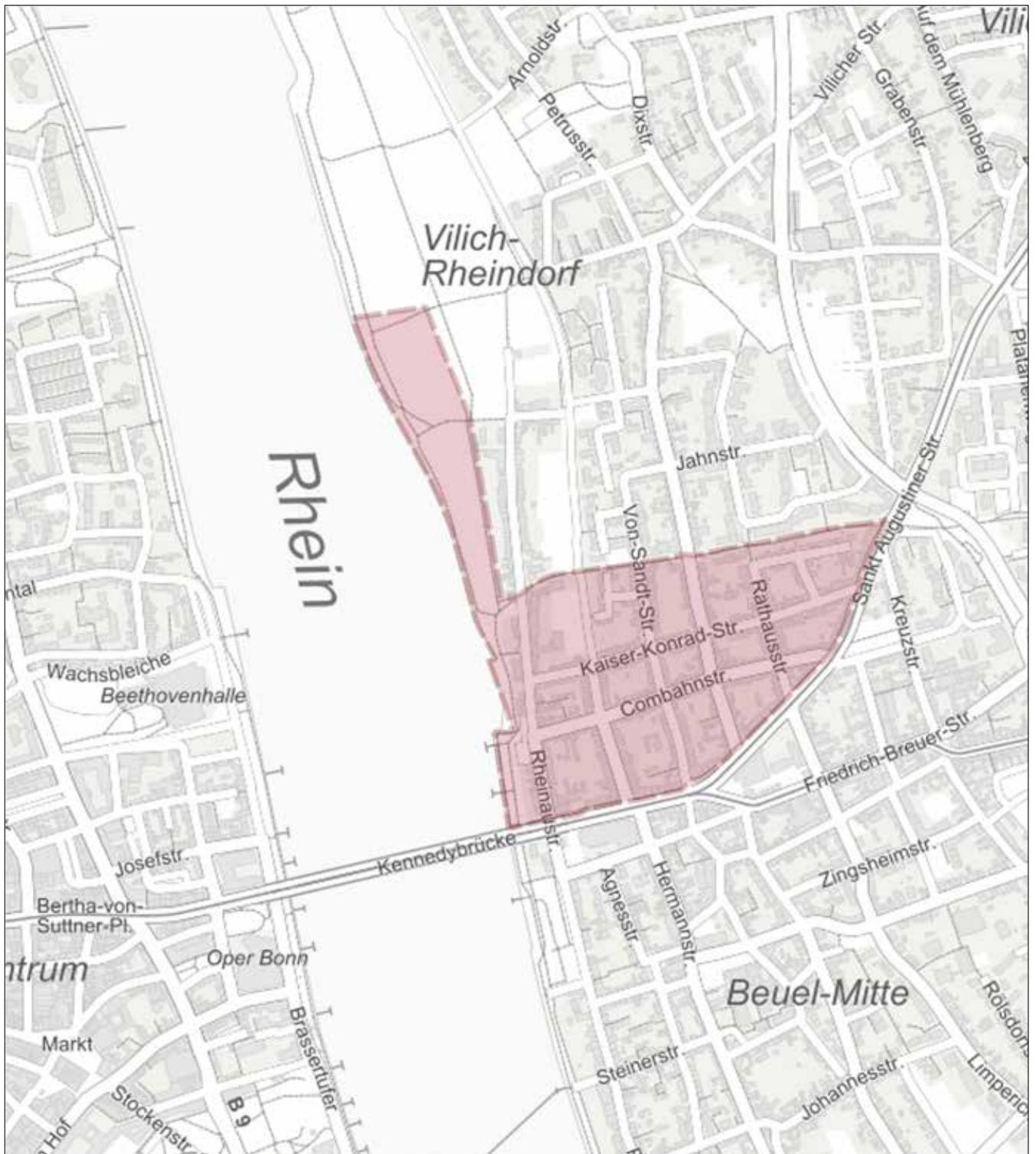
Weitere Anlagen

Anlage 2.1

Luftbild von 2019



Anlage 2.2 Übersichtsplan



ohne Maßstab

Anlage 2.3

Gutachten des

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Datum und Zeichen bitte stets angeben

25.11.2020
92010-20-Ja

Dr. Elke Janßen-Schnabel
Tel 02234 9854-556
Fax 0221 8284-2267
Elke.Janssen-Schnabel@lvr.de

Bonn, Combahnviertel, Denkmalbereich 92010

Gutachten gem. §22 (3) zur historischen Bedeutung als Denkmalbereich
gem. §2 DSchG NW.

Das Combahnviertel erfüllt die Voraussetzungen zur Ausweisung eines Denkmalbereiches gem. § 5 DSchG NW.

Städtebauliche Planung: Hermann Joseph Stübben, Karl Huppertz, 1900/ 1901
Architekten der Entstehungszeit des Viertels: ortsansässige Architekten wie Michael Nussbaum, Peter Schumacher und Architekten aus der näheren Umgebung wie der Architekt und Bauunternehmer Peter Klein aus Vallendar, Zweigstelle in Beuel.

Lage

Das Combahnviertel ist ein planmäßig angelegtes Wohnviertel aus der Zeit um 1900. Es liegt rechtsrheinisch, Bonn gegenüber, im Norden vom historischen Ortskern von Beuel am Rhein auf der in Flussnähe hochwassergefährdeten Niederterrasse. Das Viertel schließt heute nördlich an die Brückenauffahrt der Kennedybrücke und liegt zwischen Konrad-Adenauer-Platz, St. Augustiner Straße (B56), dem Bröltaleisenbahnweg und dem Rhein.

Der Name leitet sich her von der seit dem Mittelalter bestehenden Ortschaft Combahn (mittelalterlich „kumban“) und nimmt Bezug auf die topografischen Ausprägungen, denn „Kumme“ steht für ein Gefäß, eine Schale oder auch eine Senke und Ban für eine Schneise oder auch einen aufgeschütteten Weg in einer Niederung. Beide Merkmale trafen auf die bearbeitete und genutzte Landschaft zu: Combahn bezeichnete bis ins späte 19. Jahrhundert einen größeren topografischen Ausschnitt im ebenen Uferbereich. Vom Flussufer abgerückt verband ein befestigter Weg auf einem leicht

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Die LVR-Geschäftsstelle für Anregungen und Beschwerden erreichen Sie hier:
E-Mail: anregungen@lvr.de oder beschwerden@lvr.de, Telefon: 0221 809-2255



Besucheranschrift:
LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
50259 Pulheim (Brauweiler), Ehrenfriedstraße 19,
Bushaltestelle Abtei Brauweiler: Linien 949, 961, 962 und 980
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0
Internet: www.denkmalpflege.lvr.de, E-Mail: info.denkmalpflege@lvr.de
USt-IdNr.: DE 122 656 988, Steuer-Nr.: 214/5811/0027

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Helaba
IBAN: DE8430050000000060061, BIC: WELADEDXXX
Postbank
IBAN: DE95370100500000564501, BIC: PBNKDEFF370

erhöhten Damm wohl schon seit dem Mittelalter Vilich mit Beuel (die heutige Rheindorfer Straße). An bestehenden Wegen hatten sich bauliche Verdichtungen herausgebildet. Siedlungsschwerpunkte lagen im Bereich der heutigen Rheindorfer Straße / St. Augustinerstraße, im heutigen Zentrum von Beuel um die Friedrich-Breuer-Straße und an der Oberen Wilhelmstraße, außerdem reihten sich Bauten eng beieinander an der unmittelbar parallel zum Ufer geführten heutigen Rheinaustraße. Hier entwickelte sich bis zum Ende des 19. Jahrhunderts an der Fähre nach Bonn bis hin zum Bröltalbahn- hof ein Schwerpunkt mit Gaststätten und Geschäften.



1: Ausschnitt aus der Preußischen Uraufnahme 1843, Blatt Bonn, grüne Ellipse = Ortslage Combahn

Geschichte

1343 wird erstmals ein Ort „kumban“ urkundlich erwähnt¹. Combahn gehörte als Teil vom Vilicher Ländchen lange Zeit zur Herrlichkeit Vilich im Kurfürstentum Köln, Beuel dagegen zum bergischen Amt Löwenburg. Seit dem 17. Jahrhundert verband (etwas südlich des späteren Bröltalbahn- hofs) eine Seilfähre (Gierponte, auch „fliegende Brücke“ genannt) die rechte Seite mit der kurfürstlichen Residenzstadt Bonn (Clausen 1987). Das Haus des Brückenmeisters Mehlem (das Mehlem'sche Haus) aus dem Jahr 1785, Rheinaustraße 131, südlich der Kennedybrücke, zeugt in seiner stattlichen Ausprägung von der wirtschaftlichen Bedeutung der Fähre. Noch ein Jahr zuvor, 1784, waren die Häuser unmittelbar am Ufer einem verheerenden Hochwasser zum Opfer gefallen.

¹Bestand Vilich im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, Urkunde vom 3. April 1343, zitiert nach Johannes Bücher: Alte und neue Straßennamen im Gebiet der ehemaligen Stadt Beuel. In: Stadt Bonn (Hrsg.): Studien zur Heimatgeschichte des Stadtbezirks Bonn-Beuel. Band 22, Bonn 1980.

auf Lastschiffe zu verladen. Die endgültige Stilllegung der Bahnstrecke erfolgte 1967. Erhalten sind das Empfangsgebäude, ein Fachwerkbau, 1906 um Warteraum und Bahnsteigüberdachung erweitert, nördlich ein stark umgebautes Verwaltungsgebäude von 1917 und die Fläche der Laderampen. Das Empfangsgebäude ist heute Gaststätte; auf der Bahntrasse liegt ein Radweg.

Seit 1900 bestand eine Bahnverbindung nach Großenbusch (zwischen Hangelar und St. Augustin) zur dortigen Bonner Verblendstein- und Thonwarenfabrik.

Ab 1898 verband eine Rheinbrücke Combahn mit Bonn, die, 1945 zerstört, 1948/1949 durch die neue Rheinbrücke ersetzt wurde. Die Brücke trägt seit 1963 den Namen „Kennedybrücke“. 1902 fuhr die erste elektrische Straßenbahn über die Brücke zum Beueler Bahnhof.



3 Ausschnitt aus der Karte „Beuel und Combahn im Jahr 1891“, Stadtarchiv Bonn



4: 1895, Ausschnitt aus der Preußischen Neuaufnahme

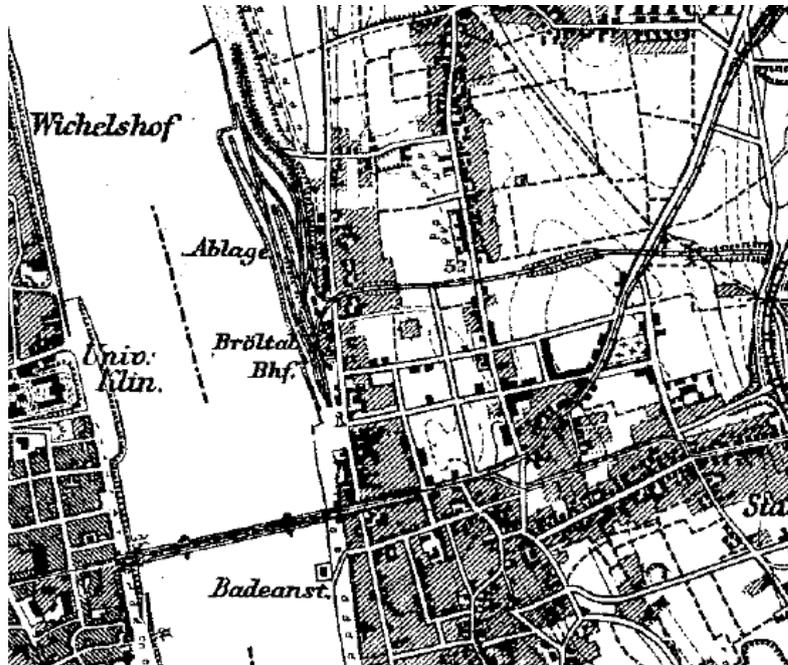


5: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan von Stübben 1900, Druck 1903, heutiges Combahnviertel (Stadtarchiv Bonn, Be 818)

Kurz nach 1900 entstanden unter dem Vilicher Bürgermeister Friedrich Breuer in der Ortslage Combahn zwei neue Wohngebiete. Die Arbeiter und kleinen Angestellten siedelten östlich jenseits der Bahn, auch in einer Werksiedlung benachbart zu der ehemaligen Jutespinnerei. Für die betuchteren Neubürger von Beuel aus dem gehobenen Bürgertum, zu denen damals Rentiers, Kaufleute, Beamte und Ärzte gehörten, erfolgte die Erschließung eines neuen Wohnviertels, des heutigen Combahnviertels, zwischen den bestehenden Siedlungsschwerpunkten von Combahn. Auf der Grundlage des Fluchtlinienplans von Regierungsbaurat Karl Huppertz (1847-1919), seit 1892 Professor für Baukunde und Meliorationswesen an der Königlich Preußischen Landwirtschaftlichen Akademie zu Poppelsdorf, erstellte der Kölner Geheime Baurat und Stadtbaumeister Hermann Joseph Stübben (1845-1936) 1900/ 1901 einen Bebauungsplan (Karnau 1996, S. 330) für Beuel (Druck 1903). Der Plan umfasste den Ortskern um St. Josef und betraf im nördlichen Teil den Bereich Combahn. Der Plan sah hier (Abb.5), – angelehnt an vorhandene Wege und unter Aufnahme der bestehenden Bauten –, die Anlage eines nahezu rechtwinkligen Straßennetzes mit baumbestandenen Grünachsen (heute: Kaiser-Konrad-Straße, Combahnstraße und Professor-Neu-Allee) vor und südlich des Empfangsgebäudes des Bröhlal-Bahnhofes eine Grünanlage um das Denkmal (von 1877), die in die sich nach Süden erstreckende, mit drei Baumreihen gestaltete Rheinpromenade überging. Der Kirchenbau an der Kaiser-Konrad-Straße/ Ecke Von-Sandt-Straße und die westlich anschließende Grünfläche wurden nicht realisiert.

Bei der Erschließung der Kaiser-Konrad-Straße, der Von-Sandt-Straße und der Professor-Neu-Allee traten örtliche Unternehmer in Vorleistung und verkauften anschließend die Straßen an die Gemeinde.

1912 warb die Bürgervereinigung Beuel-Rheindorf für den Fremdenzuzug nach Beuel mit dem niedrigen Steuersatz und mit allen anderen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen (Remig 1996, S. 157).



6: 1913 Ausschnitt aus der Topografischen Karte

Bis 1918 waren 40% der Grundstücke bebaut, bis 1938 folgte der Block Von-Sandt-, Combahn-, Rheindorfer Straße.

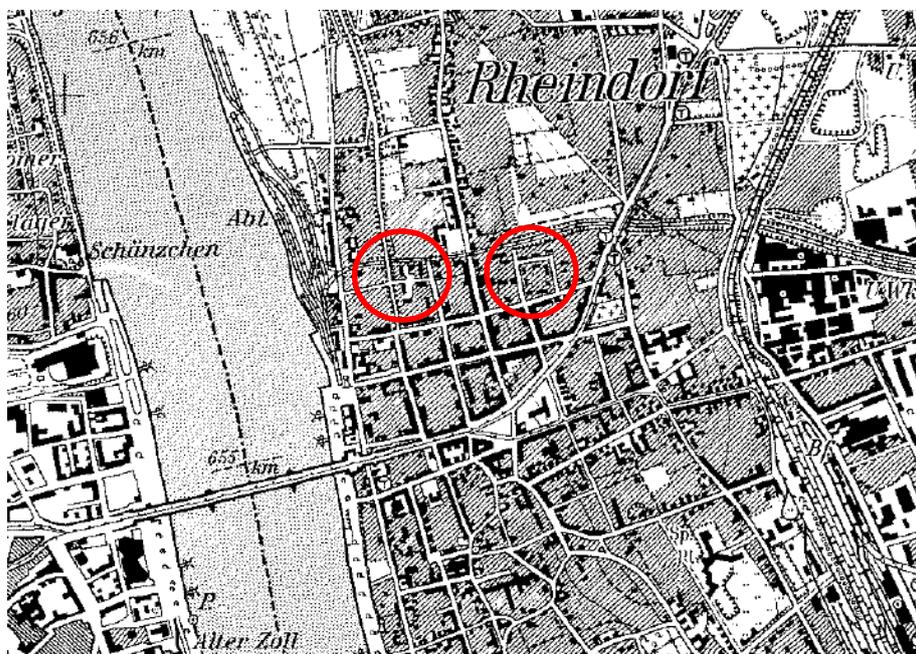


7: 1926/ 1933 Ausschnitt aus der Topografischen Karte



8: 1959 Ausschnitt aus der Topografischen Karte

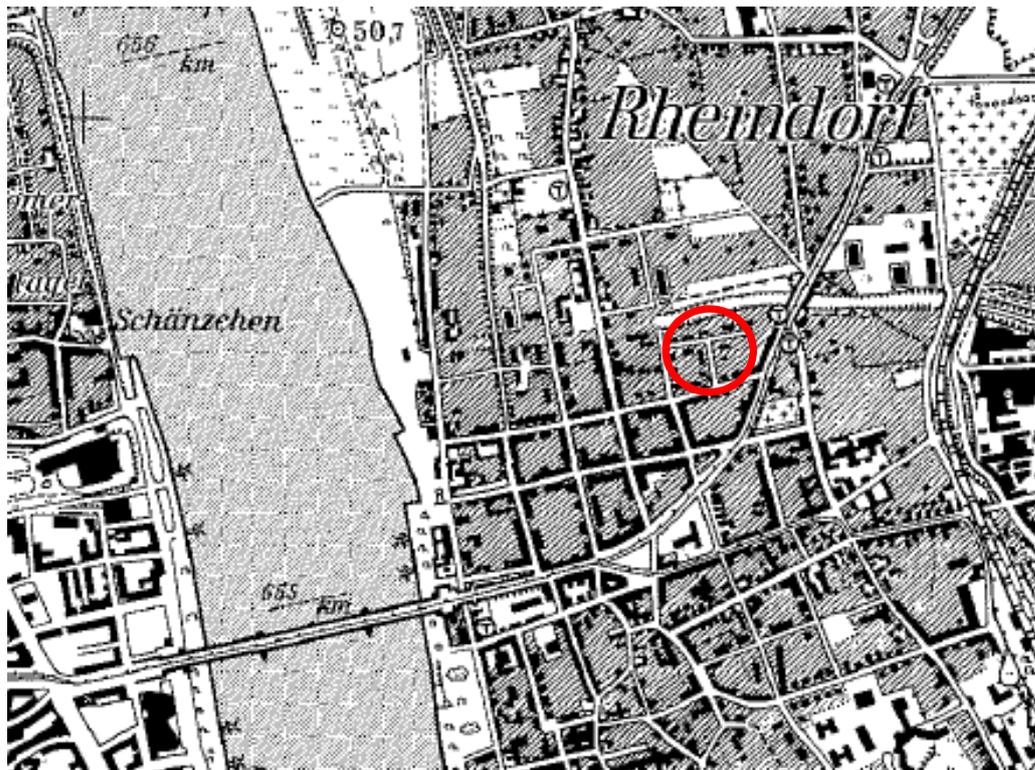
Während nach dem Zweiten Weltkrieg in den 1950er Jahren weitere Ergänzungen erfolgten, die die Blockränder schlossen,



9: 1966 roter Kreis = neue Erschließung, Ausschnitt aus der Topografischen Karte

wurden in der nachfolgenden Zeit die Blockinnenbereiche mit neuen städtebaulichen Elementen (mit Stich-, Wohnstraßen/ Wohnwegen) erschlossen. (s. Abb.9, 10, 11).

Seit der Gebietsreform von 1969 gehört Combahn mit Beuel zusammen zu Bonn.



10: 1972 roter Kreis = neue Erschließung, Ausschnitt aus der Topografischen Karte

Charakteristik- die städtebaulichen Aspekte

Das Combahnviertel ist ein nahezu reines städtisches Wohnviertel (mit wenigen Gewerbebetrieben und ehemals einzelnen Geschäften innerhalb des Viertels, heute am Rand des Viertels) in Blockrandbebauung, wesentlich geprägt durch untereinander ähnliche und gleichwertige Haustypen, Einfamilienhäuser, aus der Zeit kurz nach 1900. Es ergänzte damit die Vielfalt der Ortsstruktur von Beuel, die sich zu dieser Zeit aus dem Beueler Ortszentrum, dem südlich angrenzenden Handwerkerviertel (Schiffahrt, Wäschereien) zwischen Hermannstraße und Rhein sowie den Gewerbe- und Industriebereich im Osten jenseits der Staatsbahn zusammensetzte.

Zwischen dem Rhein im Westen und der Rheinbrücke im Süden in die dreieckige Fläche eingepasst, liegt dem Viertel ein planmäßig gerastertes Grundmuster aus fünf Längsstraßen und zwei Querstraßen zugrunde, die bestehende Wegeverläufe aufnehmen und in die vorhandene Struktur eingepasst ist. Von Norden nach Süden verlaufen in etwa gleichem Abstand längs fünf Straßen parallel: am Rhein die Rheinaustraße (der bestehende Rheinuferweg), im Osten die Rheindorfer Straße als Verbindungsstraße der Ortskerne von Vilich-Rheindorf und Beuel auf der ersten Terrassenstufe,

die Professor-Neu-Straße als südliche Verlängerung des Rheindamms parallel zur Rheinaustraße, parallel dazu die Von-Sandt-Straße und östlich der Rheindorfer Straße als 5. Straße die Rathausstraße. Quer gliedern zwischen Bröltalbahn und Kennedybrücke die beiden parallelen Straßen Kaiser-Konrad-Straße und Combahnstraße das Viertel im Inneren. Durch diesen Plan entstehen 15 Blöcke, von denen 13 historische Bausubstanz der Anlagezeit aufweisen und im Miteinander der Straßenzüge als historischer Kern des Combahnviertels den städtebaulichen Zusammenhang begründen.

Im städtischen Außenraum entstehen durch die beidseitig ähnliche Bebauung, durch die mittige anfangs gepflasterte, heute geteerte Fahrbahn, die Trottoirs und einer jeder Straße eigene Gestalt jeweils typische Straßenräume. Einzelne Straßenzüge sind beidseitig mit Baumreihen bepflanzt (wie die Professor-Neu-Allee mit Japanischen Kirschen; die Kaiser-Konrad-Straße mit Birken). Einzelne Straßenzüge weisen durchgehend Vorgärten auf, eingefriedet mit niedrigen Mauern und Pfeilern und ursprünglich Latten-, heute Gitterzäunen (Kaiser-Konrad-Straße, Rathausstraße).



11: Rathaus-/ Combahnstraße, um 1920; Blick nach Nordosten



12: Rathaus-/ Combahnstraße, 2020; Blick nach Nordosten

Die die Einheit stiftenden Elemente im Inneren des Viertels sind die Häuserblöcke insbesondere der Zeit um 1900 in ihrer Struktur (geschlossene Reihen in den Fluchten, rückwärtig aneinanderstoßende Gärten in der Gesamtheit) und die straßenseitigen Fronten in der Abwicklung der Zeilen und im Gegenüber mit der Schaffung von Straßenräumen, die rückwärtig im Blockinneren die Welt der Gärten und Innenhöfe nach außen abgrenzen.



13: Professor-Neu-Allee, Blick nach Süden, 2020



14: Kaiser-Konrad-Straße, Blick nach Osten, 2020



15: Combahnstr. 57, 55, 53,....., 2020

Doch die bauliche Entwicklung gliedert sich in weitere Phasen: Die Zwischenkriegszeit und die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Ende der 1950er Jahre haben das städtebauliche Konzept fortgeführt und kontinuierlich in schlichter, die Blockrandbebauung in zeitgemäßer Architektur geschlossen und so den Wert des Viertels städtebaulich als Stadtteil in seinen Merkmalen gestärkt. Seit den 1960er Jahren erfolgte mit der Anlage von Stichstraßen innerhalb der nördlichen Blöcke städtebaulich die Umsetzung einer neuen Wohnform. Gleichzeitig gewinnt die nach Westen gerichtete Seite des Viertels an Bedeutung: soweit die Grundstücke es ermöglichen, öffnen sich die Bauten mit Balkonen und Freisitzen mit Blick nach Westen auf den Rhein und

führen das städtebauliche Konzept fort, indem sie jeweils zeitgemäß und in der Zusammenschau das Thema „Wohnen am Rand von Beuel in Rheinnähe“ neu umsetzen und ausgestalten.

Im Norden ist die Trasse der Bröltalbahn eine historisch begründete Grenze. Am östlichen Ende der Combahnstraße, jenseits der St. Augustiner Straße, liegt der 1888 angelegte Pfarrfriedhof der katholischen Gemeinde St. Josef in Beuel, eingefasst mit einer Ziegelmauer/ Grauwacke-Bruchsteinmauer. Vor der Friedhofskapelle St. Michael steht an der Außenwand zur St. Augustiner Straße eine Christophorus-Plastik aus Basaltlava. Christophorus ist u.a. der Patron der Fährleute und Schiffer und symbolisiert ein Stück der mit dem Rhein verbundenen Ortsgeschichte von Beuel und auch vom Combahnviertel. Doch die ausgebaute und stark befahrene St. Augustiner Straße ist städtebaulich eine solche Zäsur nach Osten und Süden, dass der jenseits liegende Friedhof als ein eigenes historisches Dokument gewertet und nicht in die Geltungsfläche des Denkmalbereichs einbezogen wird.

In der westlichen Verlängerung der Combahnstraße am Rhein beginnt an der Stelle des früheren Fähranlegers nach Süden, rechtwinklig gefasst von 3 parallelen, in der Höhe gestuften Basaltmauern, die Beueler Rheinuferpromenade mit Blick auf die Bonner Stadtsilhouette. Nach Norden schließt heute der Promenadenweg im Verlauf der Bröltalbahn mit dem Bahnhof an. Die rechtwinkligen Versprünge zum Rheinufer lassen die ehemaligen Anlegerampen der Schiffe erkennen. In der Höhe der Combahnstraße, am Übergang von Promenade und Bahntrasse, erinnert eine von der Gemeinde Combahn 1877 errichtete Siegessäule des Bonner Bildhauers Johann Josef Olzem (1827-1890) an den Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71. An dieser Schnittstelle bilden Bahnhof, Kriegerdenkmal mit der teilweise gefassten Freifläche und das mit verschiedenen Bäumen bepflanzte Umfeld (Lindenreihe an der Rheinaustraße bis zum Bahnhof) ein kleines städtebauliches Ensemble.



16. + 17. Empfangsgebäude Brölbahnhof, Kriegerdenkmal um 1906 (Schneider 2000, S.32) und vor 1914 (Höroldt 1989, S.332)

18. Empfangsgebäude Brölbahnhof, Kriegerdenkmal, 2020

Der Denkmalbereich

Ein Denkmalbereich ist nach dem Denkmalschutzgesetz NW über eine entsprechende Satzung ein Instrument zum Schutz von städtebaulichen Qualitäten, die sich nicht durchgehend in einheitlich dichter denkmalwerter Substanz, sondern sich auch im Zusammenwirken von Struktur und Substanz und in der Konzentration von ortsgeschichtlich bedeutsamen Themen in jeweils zeittypischer und beispielhafter Bausubstanz ausdrücken können. Das Combahnviertel erfüllt diese Kriterien. Es ist in seiner historischen Substanz nicht vollständig homogen dicht geschlossen, vielmehr wurde es in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts angelegt, weitergebaut und ergänzt, wobei das führende Thema das „Wohnviertel um 1900“ auf der Grundlage des Bebauungsplans von Stübben und Huppertz ist. Der städtebauliche Entwurf nimmt bestehende Wege auf, integriert bestehende Bauten und gibt den neuen Straßen und Objekten ein schematisches Grundmuster vor; auf dieser Grundlage bilden die Häuser zusammenhängende Häuserzeilen und im Gegenüber Straßenräume. Die späteren Zeitschichten nehmen das Thema auf, interpretieren Wohnen in einem bevorzugten Wohnviertel zeitgemäß, ergänzen den Bestand und sorgen somit für eine kontinuierliche Fortentwicklung.

Die bauliche Entwicklung lässt sich in einzelne anschaulich erlebbaren Phasen gliedern: vor dem Ersten Weltkrieg; Zwischenkriegszeit; unmittelbare Nachkriegszeit; 1960er/ 70er und 80er Jahre. Das Viertel ist im Zusammenwirken von Grundriss (aus Straßen, Gärten, Höfen) und Bauten und in der substantiellen Verdichtung historischer Schichten insgesamt sowohl städtebaulich als auch ortsgeschichtlich ein aussagekräftiges und erhaltenswertes Dokument, so dass die in der Substanz ablesbare Gesamtentwicklung die Ausweisung des Denkmalbereiches begründet.

Die Besonderheiten des Viertels schlagen sich in konkreten Schutzgegenständen des Denkmalbereiches nieder: im örtlichen Grundriss, in der aufgehenden Bausubstanz, in historischen Freiflächen, im Baumbestand und Bewuchs und in charakteristischen Blickbezügen.

Der örtliche Grundriss

Der örtliche Grundriss setzt sich zusammen aus Straßenführung, Parzellenteilung und aus der Verteilung von bebauter und unbebauter Flächen. Die Straßenführung ist geradlinig und rasterförmig, die untereinander etwa gleichbreiten Straßenräume bestehen seit der Trassierung aus Fahrbahn, seitlichen Bürgersteigen und größtenteils beidseitigen Baumreihen. Für einzelne Straßenzüge (Kaiser-Konrad-Straße, Rathausstraße) sah der Plan von 1900 begleitend zu den Bürgersteigen durchgehende schmale Streifen von Vorgärten vor. Diese wurden umgesetzt, sind heute erhalten und zeichnen im Zusammenwirken mit den Baureihen diese Straßenräume aus. Die Parzellenzuschneide sind, – der Blockbebauung entsprechend –, in den geraden Abschnitten lang und schmal, an den Ecken annähernd quadratisch.

Schutzziel ist die Erhaltung des Grundrisses in seiner Struktur. Der örtliche Grundriss sollte in der Straßenführung, im Straßenprofil, in der Gliederung (Fahrbahn, Bürgersteig, Baumbestand) erhalten bleiben, sowie in der Maßstäblichkeit der Parzellenteilung und in der Verteilung von bebauter und unbebauter Fläche.

Die aufgehende Bausubstanz

Die Bauten um 1900

Die Blockrandbebauung der ersten und für das Viertel grundlegenden Bauphase besteht aus meist über hohen Kellersockeln traufständigen, dreiachsigen Wohnhäusern und wenigen Wohn- und Geschäftsbauten in geschlossenen Zeilen in einer Flucht dreigeschossige, zum Teil zweigeschossige Zeilen, abschnittsweise mit schmalen Vorgärten. Die Bauten sind hell (in Weiß-, Grau-, Blau- und Gelbtönen) verputzte Massivbauten. Sie zeichnen sich durch eine vielgliedrige Gestaltung der straßenseitigen Fassaden in für die Zeit kurz nach 1900 überregional üblicher Formensprache mit zahlreichen architektonischen Details und reicher Bauzier im Stil des Klassizismus, Neoklassizismus, Historismus oder auch Jugendstils gestaltet. Architektonische Gliederungselemente sind Erker, Risalite mit Übergiebelungen, Ecktürmchen, Balkone, Loggien, unterschiedliche Fensterformate (Fensterkonstruktionen aus Holz, Flügel- und Scheibengliederung) und stukkierete Schmuckfassaden mit ornamentalen Motiven. Lisenen, Pilastern, Säulen, profilierten Gesimskanten, Tür- und Gewänderahmen, profilierte Verdachungen gliedern die straßenseitigen Fassaden, die zusätzlich geschmückt sind mit Stuckornamenten. Die Dächer sind in Mansard- oder Satteldachform ausgebildet, mit Schiefer oder Ziegelpfannen gedeckt. Zum Teil sind die Dachgeschosse ausgebaut, weisen kleine Gauben und einzelne große Giebelhäuser/Zwerchhäuser in der Hauptgliederungsachse der Fassaden auf, zum Teil schließen die Bauten mit Mezzaningeschossen ab.

Besonders aufwändige Gebäude stehen in der Professor-Neu-Allee, der früheren Kaiserstraße. Ursprünglich waren in den Eckgebäuden des Viertels kleine Läden zur täglichen Versorgung wie Metzgereien oder Bäckereien.

Die Bauten bilden in gleichmäßiger Verteilung städtische Muster und machen in rhythmischer Reihung die Häuserzeilen als Ganzes zu städtischen Elementen und auch zu einheitlichen Blöcken. Rückwärtig sind die Gebäude um schmale Anbauten in die Blockinnenbereiche verlängert, die Gartenfassaden durch Loggien und vorgelagerte Treppen gegliedert, die Höfe vereinzelt über Tordurchfahrten erschlossen. In den Blockinnenbereichen stehen vorwiegend kleinteilige im Volumen und in der Gestaltung den Wohnhäusern nachgeordneten schlicht und zweckmäßig gestalteten Nebengebäuden in Massivbauweise. Die Gärten sind oft durch Mauern voneinander getrennt. Während im Inneren des Viertels reine Wohnstraßen liegen, sind die äußeren Straßenzeilen (an der St. Augustiner Straße) historisch um ein Geschoss höher. Es sind vom Haustyp Wohn- und Geschäftshäuser mit Ladenräumen im Erdgeschoss. In geschlossener Bauweise schirmen sie das Viertel optisch und akustisch zu der heute stark befahrenen Ausfallstraße ab.



19: Combahnstraße



20: Professor Neu Allee, 2020

städtebauliche Merkmale der Gesamtheit: rhythmische Gliederung der Straßenfront durch ähnliche Elemente

Die Bauten der späteren Phasen sind bescheidener und schmucklos gestaltet. Es sind stilistisch Zweckbauten der 20er/30er und der 50er Jahre, der Zwischen- und der Nachkriegszeit. Sie bilden als Blockränder und Zeilenabschnitte ebenfalls städtebauliche Elemente, die dem angelegten System folgen und die in ihrer schlichten einheitlichen Gestalt die jeweiligen Straßenräume im Gesamteindruck prägen: Kaiser-Konrad-Str.19-33, 39-49, 68-72, Combahnstr.30-36/ Rheindorfer Straße 25. Sie sind im Nebeneinander von städtebaulicher Bedeutung; wie Kaiser-Konrad-Straße 19-33: von der Straße zurückgesetzt eine durchgehende Zeile aus schlichten zweigeschossigen, zweiachsigen, traufständigen hellen Putzbauten mit glatten Lochfassaden und mit dunklen Ziegeln gedeckten Satteldächern mit straßenseitig wenigen kleinen Schlepptgauben. Die Bauten Kaiser-Konrad-Straße 39-49 bilden ein zusammenhängendes städtebauliches Element: Es sind in der Straßenflucht in geschlossener Bauweise schlichte zweigeschossige, traufständige Putzbauten mit glatten Lochfassaden und mit dunklen Ziegeln gedeckten Satteldächern, durchgehender Traufkante. In der Combahnstraße steht in der Straßenflucht eine durchgehende Zeile aus schlichten zweigeschossigen, zweiachsigen, traufständigen hellen Putzbauten mit glatten Lochfassaden und mit dunklen Ziegeln gedeckten Mansarddächern und durchgehenden profilierten Traufkanten. Horizontal auskragende Wetterschutzkonstruktionen aus Beton betonen die Eingänge. Die Bauten der unmittelbaren Nachkriegszeit nehmen die Stellung der älteren Gebäude zur Straße, die Geschossigkeit und die geputzten Oberflächen auf, sind in der architektonischen Gestalt zweckmäßig schlicht und gestalterisch unauffällig.

Eine auf den Charakter des Viertels bezogene besondere Stellung nimmt die Rheinaustraße ein. Die parallel zum Rhein geführte Straße war Ende des 19. Jahrhunderts als Verbindungs- und Durchgangsstraße in Bahnhofsnähe beidseitig unregelmäßig bebaut. Der von Huppertz und Stübben erstellte Bebauungsplan bezog die bestehenden Bauten ein, ohne den Bestand zu überplanen, so dass diese älteren Bauten in der

Formensprache späteren Ersatzbauten andere Maßstäbe vorgeben und Voraussetzungen boten, die sich von dem inneren Viertel in Kubaturen und architektonischen Ausprägungen unterscheiden. Hier, im westlichen und rheinnahen Teil des Viertels lässt sich an einzelnen Bauten der 1960er Jahre ablesen, wie auf der Grundlage der städtebaulichen Besonderheiten die Wohnungen über nach Westen, zum Licht, zur Sonne und zum Rhein gerichtete große Fenster und Balkone zusätzliche Merkmale aufweisen und damit an Wohnqualität gewinnen (Professor-neu-Allee 35, Rheinaustraße 83, 91, 93). Das Doppelhaus Rheinaustraße 75,77, ein späterer Bau (wohl aus den 1980er Jahren), wird als Antwort auf die architektonischen und städtebaulichen Vorgaben des Viertels und als Schließung der Blockrandbebauung und der Zeit entsprechender Bauform gewertet. Insofern ist zwar die Planungszeit die tragende Schicht, aber der Denkmalbereich umfasst in der Bausubstanz inhaltlich die fortgeführte Entwicklung und zeigt damit Werte auf, die von architektonischen und städtebaulichen Entwicklungen jüngerer Zeitschichten zeugen.

Trotz der Anlage und Entwicklung des Viertels über einen relativ langen Zeitraum ergibt sich ein weitgehend geschlossenes inneres Bild der Straßenräume und des Viertels.

Denkmäler und historisch erhaltenswerte Bausubstanz

Einzelne Häuser sind als denkmalwert in die Denkmalliste der Stadt Bonn eingetragen (s. Abb. 28: rot = Denkmal). Zahlreiche Bauten sind auf Grund von Veränderungen der Originalsubstanz nicht denkmalwert, tragen jedoch zu dem führenden Charakter der Entstehungszeit des Viertels und in Abschnitten einheitlichen Gesamteindruck des Viertels bei. Diese Bauten sind innerhalb des Denkmalbereiches in ihrer nach außen wirksamen Erscheinung erhaltenswert (s. Abb. 28: pinkfarben = historisch erhaltenswerte Bausubstanz).

Erhaltenswerte Bausubstanz im Sinne des § 25 DSchG NW (Denkmalpflegeplan) ist aus geschichtlichen Gründen erhaltenswert (aus wissenschaftlichen, ortsgeschichtlichen, städtebaulichen) und weist historische Substanz auf. Erhaltenswerte Bausubstanz umfasst Gebäude/bauliche Anlagen (wie Mauern, Treppen, Terrassen), die - aufgrund baulicher Veränderungen oder geringer historischer Bedeutung - nicht denkmalwert sind, die jedoch zur Anschauung und Erlebbarkeit eines historischen Gesamtzusammenhangs beitragen: in einem Ort, Stadtteil, Straßenzug. Ein Verlust der erhaltenswerten Bausubstanz schmälert den historischen Aussagewert des betrachteten Ganzen.

Nach dem äußeren Erscheinungsbild wird zahlreichen Objekten Erhaltungswert zugesprochen, die historische Substanz aufweisen und denen sowohl ein architektonischer als auch ein städtebaulicher Wert zugesprochen wird, indem sie die Blockränder schließen und so als Einzelbauten oder gereiht zu einer städtebaulichen Großform innerhalb des Viertels beitragen. Alle übrigen Objekte unterliegen in Kubatur, Baukörperstellung und Architektur den allgemeinen Bestimmungen der Denkmalbereichssatzung.

Konkret werden aus historischen Gründen erhaltenswert solche Objekte gewertet, die auf Grund baulicher Veränderung / Purifizierung/ straßenseitiger Verkleidung die Kriterien eines Denkmals nicht erfüllen, deren Substanz in Konstruktion und Architekturformen jedoch wesentlich erhalten ist und die somit den Gesamteindruck der Bauzeile, des Straßenraums und des Viertels stärken. Das trifft auf einzelne Bauten der ersten Bauphase zu. Beispiele sind Professor-Neu-Allee 2, 4, 7 oder auch Nr. 9.



21: Professor-Neu-Allee 7-13, 2020

Bauten der 1930er/40er und 50er Jahre sind dann erhaltenswert, wenn sie in ihrer Substanz die Blockrandbebauung einer Zeitstellung schließen und damit städtebaulich ein zusammenhängendes Element bilden. Beispiele sind Combahnstraße 30-36.



22: Combahnstraße 30-36, 2020

Bauten der 1960er und 70er Jahre sind dann erhaltenswert, wenn sie die Merkmale des Wohnviertels aufnehmen und zeitgemäß interpretieren oder einen aus der Zeit

erklärbaren neuen thematischen Zusammenhang einführen und damit die grundlegenden Merkmale des Wohnviertels als bevorzugte Wohnlage mit neuen Anforderungen (wie Ausrichtung nach Westen zum Licht, zur Sonne, mit Blick auf den Rhein) füllen und der Zeit entsprechend mit gereihten Architekturelementen wie Balkonen ausbilden. Beispiele an der Rheinaustraße, alten Verbindungsstraße parallel zum Rhein, sind Nr. 83, 91 oder auch 93. Wenigen Bauten späterer Jahrzehnte gelingt es, die Merkmale und Qualitäten des Viertels aufzunehmen, zurückhaltend neu zu bestimmen und sich einzufügen. Dazu zählen die Bauten Rheinaustraße 75,77 in anklingender postmoderner Formensprache.



23: Rheinaustr.83



24: Rheinaustraße 75,77. 2020

Der Umgang mit historisch erhaltenswerter Bausubstanz

Eine Denkmalbereichssatzung, die das Wesen eines Stadtteils, den definierten inneren Zusammenhang schützt, schützt inhaltlich, sie erhält nicht das Abbild, sondern sie erhält die bauliche Substanz, so dass aus historischen Gründen erhaltenswerte Bauten innerhalb des Satzungsgebietes in der nach außertretenden Substanz geschützt sind.

Doch die Ausweisung von Einzeldenkmälern und die Benennung von erhaltenswerten Objekten alleine treffen immer noch keine umfassende Aussage zu dem Stadtteil als Gesamtheit und werden seinem einheitlichen Erscheinungsbild noch nicht gerecht. Auch straßenräumliche Details wie Hauseingangstreppen, Vorgärten mit Mauern, Zäunen, Bewuchs, auch Straßenbäume gestalten das Innere des Viertels und sind aus historischen Gründen im städtebaulichen Zusammenhang erhaltenswert. Die gestuften Einfassungen am Rhein, die Ufermauern, und die Gliederungen der ehemaligen Bahnhof-Verladezone sind ebenfalls erhaltenswert.

Der dichteste Bestand insgesamt findet sich in Abschnitten von Combahnstraße, Kaiser-Konrad-, Professor-Neu-, und Rathausstraße. Hier weist die historische Substanz städtische Merkmale mit eigenem Wert auf: Häuserzeilen, Straßenräume, Blöcke, stimmige Blockausschnitte und erlebbare Ausschnitte der Dachlandschaft.

Die Dachlandschaft, Dachansichten

Diese Bauten bilden nicht nur rhythmische Straßenfronten sondern auch eine zusammenhängende Dachlandschaft. Zusammenhängende Teilstücke wirken in die Straßenräume und sind als Teil der Hausansichten sichtbar. Die Dächer der ersten Bauphase setzen sich zusammen aus untereinander ähnlichen Flächen. Sie sind größtenteils in Mansard- und Sattelform ausgebildet, als weitgehend kleinstrukturiert geschlossene Flächen mit Schiefer, Pfannen oder mit Ziegeln gedeckt. Die historischen Dachaufbauten sind - der Nutzung entsprechend - Teil der jeweiligen Architektur. Insbesondere die Dachhäuser und Giebel gliedern die Dachlandschaft, Hausansichten und wirken zu den Straßen. (Abb. 25)

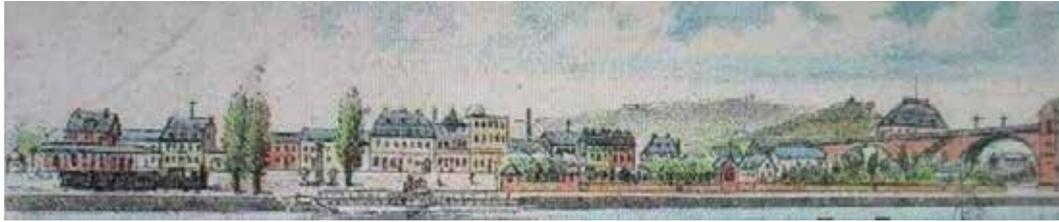


25: Professor-Neu-Allee, 2020, Dachlandschaft

Die späteren Bauphasen bilden durchgehende zusammenhängende, weitgehend geschlossene, von regelmäßig gesetzten kleinen Gauben/ Fenstern gegliederte und kleinstrukturierte Dachflächen. (Abb. 22)

Die Schauseite

Die Qualität des Viertels liegt vor allem in der Wirkung im Inneren des Viertels. Zum Rhein hin zeigt sich das Viertel mit dem durch Mauern gestalteten und mit Bäumen begrüneten Uferbereich und der hier endenden Beueler Promenade. Nördlich schließt parallel zur Trasse der Brölbahn ein Sandstrand und ein in Grünflächen übergehender Uferbereich an. Die Bautenreihe zum Ufer ist sehr heterogen, so dass eine städtebaulich-architektonische Zwiesprache in Form einer Schauseite zum Rhein und zur gegenüberliegenden Uferseite oder einer prägnanten Silhouette heute nicht ausgebildet ist.



26. Ansicht von Combahn zum Rhein, 1894, Postkarte (Ausschnitt), Stadtarchiv, DA02 15538

Zusammenfassend begründet die bauliche Substanz der Zeit um 1900 den historischen Wert des Viertels. Sie besteht größtenteils aus untereinander gleichwertigen Bauten. Die Objekte bilden im Nebeneinander, in der Reihe und im Gegenüber ein architektonisches, ein straßenräumliches und in der Summe der Straßen und Plätze ein städtebauliches Miteinander, ein städtisches Gefüge, das die Anlage dokumentiert. Die späteren Bauphasen entwickeln sich städtebaulich aus den Gegebenheiten des Viertels. Der Denkmalbereich lässt insbesondere mit den Bauten der 1960er bis 1980er Jahre neue Themen anklingen und positioniert sich so als städtebauliches Instrument zur Dokumentation der kontinuierlichen und historisch bedeutsamen Entwicklung des Viertels bis in die jüngste Zeit.

Schutzziel zur Wahrung des geschlossenen Gesamteindrucks - bezogen auf die Bausubstanz im Combahnviertel - ist die Erhaltung des Miteinanders der Bauten, ihres Verhältnisses zueinander: der Maßstäblichkeit, auch der rückwärtigen Bebauung, der gleichförmigen Reihung im Rhythmus der Häuser in der Straßenflucht und im Straßenraum. Einen eigenen Gesamteindruck der Straßenräume vermitteln die Straßenzüge mit den Vorgärten.

Schutzziel ist außerdem die Erhaltung der den Straßenraum gliedernden und auf historische Entwicklung verweisenden Details wie Treppen, Mauern, Zäune.

Die historischen Freiflächen:

Es können verschiedene Arten von Freiflächen historischen Ursprungs unterschieden werden, die bis heute den Gesamteindruck wesentlich prägen:

Jede Freifläche ist Teil des Raumprogramms des zugehörigen Hauses und damit bei denkmalwerten und historisch erhaltenswerten Bauten ebenfalls erhaltenswert. Übrige Freiflächen sind erhaltenswert, wenn sich im Blockinnenbereich Gesamtflächen ergeben. Denn in den Blockinnenbereichen bilden die aneinanderstoßenden Gärten und Höfe von Bauten umschlossene begrünte, ruhige oder auch gewerblich genutzte Freiflächen/ Freiräume mit eigener städtischer Ausprägung. Durch das Miteinander der Gärten entsteht jeweils eine zusammenhängende Grünfläche, ein eigenes städtisches Element mit einem Mehrwert für die Wohnhäuser.

In einzelnen Straßenzügen bilden die Vorgärten schmale abwechslungsreich bepflanzte Distanzstreifen zwischen Bürgersteig und Hauszeile, sind Teil der Architekturqualität, gliedern den Straßenraum und vermitteln einen eigenen Raumeindruck. Schutzziel ist die Bewahrung des Stadtteilcharakters durch Erhaltung der Freiflächen und des Zusammenwirkens mit dem Grundriss und der aufgehenden Bausubstanz. Auch die Freifläche der ehemaligen Verladezone des Bröltalbahnhs ist erhaltenswert.

Der Baumbestand und der Bewuchs

In einzelnen Straßenzügen sind Baumreihen (wie Japanische Kirschen, Birken, Linden) Teil des Straßenraums.

Ein Schutzziel des Denkmalbereiches ist die Erhaltung der Bäume im Zusammenhang mit baulichen Anlagen und mit dem städtischen Raum.



27: Kaiser-Konrad-Straße, Blick nach Westen, 2020

Die charakteristischen Sichtbezüge

Blicke und Blickwinkel auf markante Objekte (besonders ausgeprägte Eckbauten oder auch Bauten/ bauliche Anlagen mit spezifischer Funktion) zeichnen das Viertel aus. Durch diese Sichtverbindungen entsteht ein optisches Netz, das das Viertel als Einheit erleben lässt und über das das Viertel in das übrige städtische Gefüge eingebunden ist.

So verankern einzelne Blickbeziehungen das Viertel an den Kirchtürmen der umliegenden historischen Ortskerne: aus der Rheindorfer Straße ist im Blick nach Norden der Kirchturm von St. Maria und St. Clemens, der Doppelkirche in Schwarzhendorf, Blickpunkt. Aus der Professor-Neu-Allee ist im Blick nach Süden der spitze Helm der Beueler katholischen Pfarrkirche St. Josef als städtebauliche Dominante ein optischer Fixpunkt, und aus dem Quartier nach außen über den Rhein sind die Doppeltürme der neugotischen Stiftskirche St. Johann Baptist und Petrus in der Bonner Altstadt Blickfang. In der Blickachse der Combahnstraße nach Westen ist die Siegestsäule am Rand des Viertels vor dem Rheinufer ein wichtiger Festpunkt.

Außerdem übermitteln einzelne Blicke innerhalb des Ortes charakteristische Eindrücke vom Inneren des Viertels.

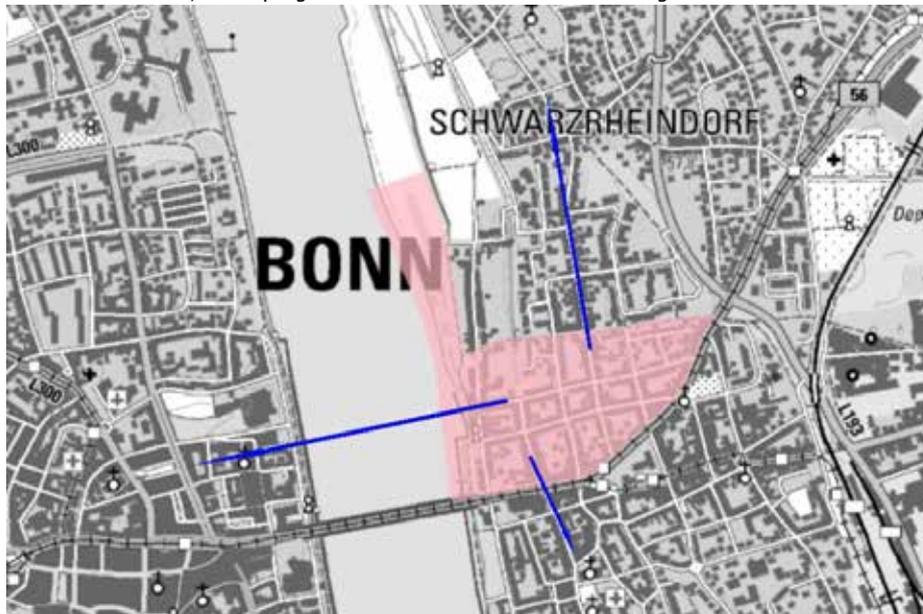
Besonders reizvolle Blicke in das Viertel ergeben sich von Süden, aus der Hermannstraße auf das Eckhaus mit rundem Erkerturm an der Professor-Neu-Allee / Konrad-Adenauer-Platz, innerhalb der baumbestandenen Professor-Neu-Allee, in der Combahnstraße, in oberen Kaiser-Konrad-Straße und der Rathausstraße auf die gründerzeitlichen Häuserreihen, mit malerischen Hausfassaden, zum Teil mit Vorgärten, gefasst von niedrigen Mauern oder auch noch schmiedeeisernen Zäunen.

Die prägenden und erhaltenswerten Sichtbezüge sind in den Abbildungen 28 und 29 kartiert.



28: Karte zur Erläuterung des Denkmalbereichs „Combahnviertel“

rot = Denkmal, pink = historisch erhaltenswerte Bausubstanz,
gelb = prägendes Wegenetz, grün = historisch erhaltenswerte Freiflächen, die mit den historischen Bauten
eine Einheit bilden, blau: prägende und erhaltenswerte Blickbezüge



29: Blicke auf die Kirchtürme der umliegenden Orte: auf St. Josef in Beuel im Süden, auf die Doppelkirche von Schwarzhemdorf im Norden und auf die beiden Türme der Bonner Stiftskirche im Westen = optische Verankerung des Viertels im städtischen Raum

Bewertung

Das Combahnviertel ist bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen, für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse.

Bedeutung für die Geschichte des Menschen

Bedeutend für die Geschichte des Menschen ist ein Bereich, wenn es einen Aussagewert für das Leben bestimmter Zeitepochen sowie für die politischen, kulturellen oder sozialen Verhältnisse und Geschehensabläufe seiner Zeit hat. Es muss historische Ereignisse oder Entwicklungen heute und für zukünftige Generationen anschaulich machen.

Das Combahnviertel ist auf Grund der erhaltenen Substanz im Miteinander von Bauten, Freiflächen, Ortsgrundriss und dem Bezug zu den topografischen Gegebenheiten am Rheinufer in besonderem Maße geeignet, die geschichtliche Entwicklung und die Ortsgeschichte von Beuel und den umliegenden Ortslagen/ Dörfern, die zum heutigen Beuel zusammenwachsen, und die sozialen und auch die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Zeit um 1900 einschließlich späterer Entwicklungen aufzuzeigen und zu erforschen.

Mit der Neuanlage des Combahnviertels wurde Wohnraum für die zugezogenen Familien geschaffen. Es zeugt als Wohnviertel für die wohlhabende Mittelschicht, - gut angebunden und in attraktiver Lage am Rhein, Bonn gegenüber, - vom Anwachsen von Beuel vom Anwachsen der Orte in der Nähe zu Bonn in der Zeit um 1900 und hat seine Bedeutung als bevorzugtes Wohnviertel in den nachfolgenden Jahrzehnten bewahrt und gefestigt.

Die historische Substanz, die Verteilung von Bauten, die Zuordnung der Baukörper, die Bildung von Straßenräumen, die Lage der Gärten lassen die Plananlage, ihre Konstanz und die Weiterentwicklung, im Bestand und Gesamteindruck als stimmiges Wohnviertel und die Funktionstüchtigkeit als Stadtteil seit über 100 Jahren überzeugend nachvollziehen.

Bedeutung für Städte und Siedlungen

Bedeutend für Städte und Siedlungen ist ein Bereich, wenn er einen besonderen Aussagewert für die Baugeschichte (Architekturgeschichte) einer Stadt oder Siedlung, aber auch einer Region hat, etwa weil es charakteristisch ist für Häuser einer bestimmten Schicht und Zeit. Bedeutend für Städte und Siedlungen ist darüber hinaus ein Bereich, der den historischen Entstehungsprozess einer Stadt oder Siedlung bezeugt, etwa indem er durch seine Anordnung und Lage in der Örtlichkeit, durch seine Gestaltung für sich allein oder in Verbindung mit anderen Anlagen den historischen Entwicklungsprozess einer Stadt oder Siedlung in nicht unerheblicher Weise dokumentiert.

Das Combahnviertel ist im Hinblick auf Siedlungsgeschichte, Stadtbaugeschichte, Siedlungsstruktur, Siedlungstypologie, Architekturgeschichte und in spezifischer Ausprägung sowohl auf den historischen Entstehungsprozess als auch den Entwicklungsprozess von Beuel bezogen, ein gebautes Dokument, das als ein Ganzes als historisch aussagekräftiger Siedlungsschwerpunkt überzeugt: in seiner Lage zum Ortskern von Beuel, im Miteinander der Bauten in Reihen in überwiegend geschlossener Bauweise

entlang der Bauflucht und im engen Zusammenwirken von Bauten und rückwärtigen Gärten und Höfen und der Straßen.

Insgesamt ist das Viertel in seiner Anlage und in seinem historischen Entwicklungsprozess Teil der Stadtbaugeschichte von Beuel, städtebaulich integriert, und als solches nicht nur bedeutend, sondern auch von besonderem Aussagewert für die Siedlungsbildung und die Siedlungsentwicklung. Auch weist das Viertel in der architektonischen Ausformung von Einzelbauten und in der Gruppe von Bauten in ihrer Gesamtaussage auch eine hohe Bedeutung für die Architekturgeschichte auf.

Bedeutung für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse

Bedeutend für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse ist ein Bereich, wenn ihr aus historischer Sicht ein besonderer Zeugniswert für die Entwicklung der landwirtschaftlichen, handwerklichen, gewerblichen oder industriellen Prozesse einer Region beigemessen werden kann.

Im Zuge der Industrialisierung war mit dem Anstieg der Einwohnerzahl einerseits durch den Zuzug von Arbeitern, andererseits, bedingt durch den zunehmenden Wohlstand der Orte und das Anwerben von Neubürgern, auch in der Bürgermeisterei Beuel die Ausweisung neuer Wohngebiete unbedingt erforderlich. Als Wohnviertel für betuchtere Bevölkerungskreise, für angeworbene Neubürger, zeugt das Viertel vom Anwachsen der Bürgermeisterei Beuel als eine Folge der Industrialisierung um 1900 und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In seiner Beständigkeit und Funktionstüchtigkeit spiegelt es Nachfrage und gesellschaftlich Akzeptanz.

2. Erhaltungswert

Die Erhaltung und Nutzung liegt im öffentlichen Interesse, denn für die Erhaltung und Nutzung liegen wissenschaftliche, insbesondere orts- und architekturgeschichtliche, und städtebauliche Gründe vor:

Die wissenschaftlichen Gründe

Wissenschaftliche Gründe für die Erhaltung und Nutzung eines Bereiches setzen voraus, dass diese für die Wissenschaft oder einen Wissenschaftszweig von Bedeutung sind, was der Fall sein kann, wenn ein Bereich die Entwicklung der Wissenschaft dokumentiert oder selbst als Gegenstand wissenschaftlicher Forschung in Betracht kommt.

Das Viertel ist in seiner historischen Gesamtaussage ein bedeutendes Geschichtsdokument, insbesondere im Hinblick auf die Orts- und die Stadtbaugeschichte. Auf Grund der Bedeutung und der substantiellen Überlieferung als städtebauliche Planung der Kaiserzeit um 1900, in der Gesamtschau der Baukörper, Bau- und Haustypen, eignet es sich zur weiteren Erforschung und Dokumentation der Stadtbaugeschichte, aber auch der Orts-, und der Architekturgeschichte.

Zur Stadtbaugeschichte

Das Combahnviertel ist eine Planung von Hermann Josef Stübben (1845-1936). Stübben gehörte nach der Reichsgründung im Jahr 1871 zu den Wegbereitern des modernen Städtebaus. Er war Stadtbaumeister von Aachen (1876-81) und Köln (1881-98) und hatte als Stadtplaner zahlreiche Wettbewerbe gewonnen.

Seine Planungen fanden über die Reichsgrenzen hinaus Beachtung und verschafften ihm europaweit hohe Anerkennung, so dass ihn viele Städten in Deutschland und im Ausland bei Stadterweiterungen zu Rate zogen. Auch verfasste er zahlreiche Schriften und theoretische Werke zum Städtebau und zur Architektur, die als Standardwerke in die Stadtbaugeschichte eingingen, 1890 erschien „Der Städtebau“ als Teil des Handbuchs der Architektur, das erste umfassende Buch zum Städtebau.

Unter seinen über 90 städtebaulichen Planungen lagen zahlreiche im Rheinland (so u.a. in Aachen, Düsseldorf-Oberkassel, Bad Godesberg, Koblenz). In Köln plante er die großen städtebaulichen Maßnahmen, die bis heute die Stadt prägen: die Umgestaltung des Kölner Rings und die Neustadt. Zusätzlich besteht städtebaulicher Forschungsbedarf beispielsweise gerade im Hinblick auf die Frage: Wie sieht in späteren baugeschichtlichen Phasen eine städtebaulich tragfähige Antwort auf ein gewichtiges städtebauliches Konzept aus?

Zur Orts- und Architekturgeschichte

Michael Nussbaum, der für die Planung der Häuser Professor-Neu-Allee 43 und 47 verantwortlich zeichnete, war seit Beginn der 1920er Jahre Teilhaber und Geschäftsführer der Fa. Johann Nussbaum & Sohn. Der Betrieb wurde 1911/12 von dem Dachdeckermeister und Bauklempner Johann Nussbaum geleitet, der 1912 mit dem Gebäude Professor-Neu-Allee 45 sein eigenes Wohnhaus baute.

Die Architektur der als Einfamilienhäuser errichteten Straßenrandbebauung orientierte sich an den Baustilen des beginnenden 20. Jahrhunderts, abgewandt von den historischen Vorgaben und auf der Suche nach neuen Formen (Jugendstil, Landhausstil etc.), im Gesamteindruck vielfältig und auch aus heutiger Sicht malerisch. Die späteren Bauphasen nehmen städtebaulich und architektonisch Bezug auf den gegebenen Bestand. Die späteren Bauten sind zum Teil ebenfalls von ortsansässigen Architekten errichtet.

Auch hier besteht Forschungsbedarf. Die Bauten sind im Zusammenhang in der Vielzahl und im Vergleich als Forschungsobjekt auch von besonderem Wert sowohl für die Architekturgeschichte als auch die Ortsgeschichte.

Die städtebaulichen Gründe

Städtebauliche Gründe sind gegeben, wenn ein Bereich in seinem konkreten Bestand aus der ihm noch innewohnenden funktionalen Einbindung in die gegebene städtebauliche bzw. siedlungsbezogene Situation nicht herausgelöst werden kann, ohne zugleich die erhaltenswerte Situation in ihrer denkmalrechtlich relevanten Aussagekraft wesentlich zu beeinträchtigen oder sogar zu zerstören.

Für die Erhaltung und Nutzung liegen außerdem städtebauliche Gründe im stadträumlichen Sinne vor. Durch Verteilung und Miteinander der Bauten entstehen charakteristische Straßenräume, durch die Blockrandbebauung entstehen im Kontrast dazu

rückwärtig Blockinnenbereiche, durch das Miteinander der Gärten großzügige Gartenflächen mit der Qualität im Erscheinungsbild einer zusammenhängenden Grünanlage. Die nördlichen Blöcke sind im Innenbereich zur Wohnbebauung erschlossen. Kleinere Teilbereiche zwischen Bröltalbahnantrasse und der Kaiser-Konrad-Straße gehören nicht unmittelbar zum erhaltenswerten historischen Bestand des Viertels, stützen aber aufgrund der ähnlichen Gebäudemassen und Dachformen sowie der Grundstücksgrößen und des -zuschnitts als engere Umgebung das Erscheinungsbild des Denkmalbereichs. Insgesamt entsteht ein städtebaulich aussagekräftiges und bedeutendes Dokument der Stadtbaugeschichte von Beuel.



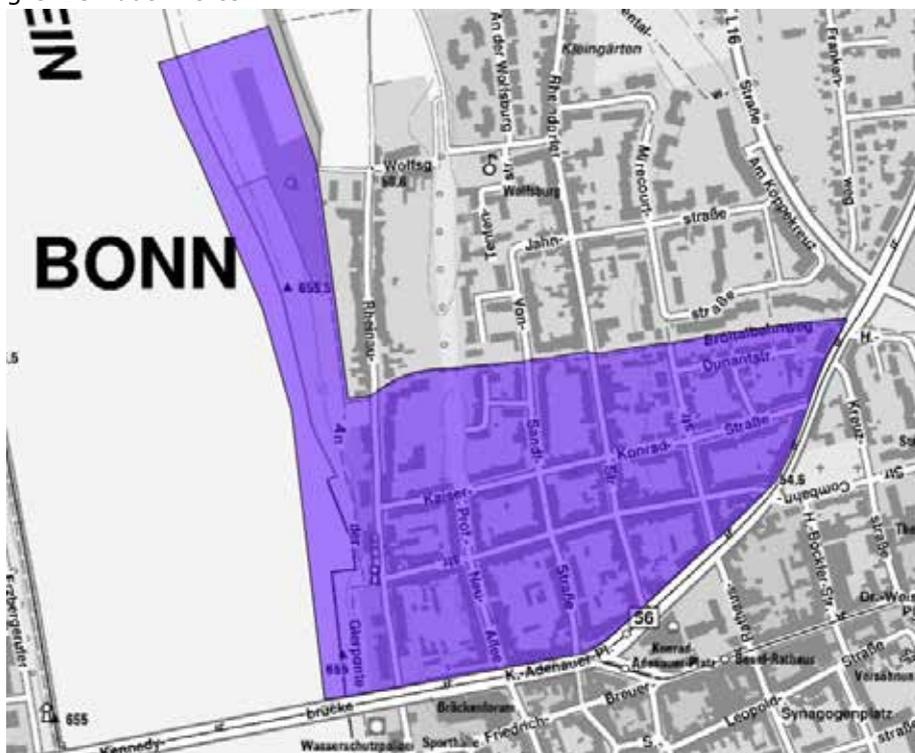
30: Reliefkarte, Ausschnitt Bröltalbahnhof, Verladezone



31: Bahnhof, Verwaltungsbau, im Hintergrund: Sturzgerüst für die Basaltentladung

Räumlicher Geltungsbereich (Abb. 32)

Der Denkmalbereich umfasst das Viertel in seiner historischen Dimension, eingepasst in den historischen Bestand und angeschlossen an die weiteren städtebaulichen Elemente: das Wohnviertel als planmäßige Anlage, den Bröltalbahnhof mit der Bahntrasse einschließlich der ehemaligen Verladezone (Abb. 30 und 31) und den Beginn der Rheinpromenade. Bröltalbahnhof, Rhein und die St. Augustiner Straße begrenzen das Viertel.



32: Denkmalbereich „Combahnviertel“, lila = räumlicher Geltungsbereich

Resümee

Das Combahnviertel ist ein überzeugendes in sich geschlossenes gebautes Dokument der Geschichte, das sorgsam geschützt werden sollte. Das Gutachten zur historischen Bedeutung ist die Grundlage zum Erlass einer entsprechenden Denkmalbereichssatzung gemäß Denkmalschutzgesetz NW. Eine solche von der Stadt Bonn aufgestellte Satzung ist dann das geeignete Instrument zum Schutz der besonderen historischen Werte und zur Begleitung der weiteren Entwicklung des Viertels.

Literatur und Quellen (Auswahl)

- Frank Auffenberg: Kirschblüten und Stadtvillen. In: General-Anzeiger Bonn 19. März 2008, S. 10.
- Carl Jakob Bachem: Beueler Chronik. Zeittafel zur Geschichte des rechtsrheinischen Bonn. Stadt Bonn, Bonn 1989, (Studien zur Heimatgeschichte des Stadtbezirks Bonn-Beuel 26).
- Luz Leon Bejarano, Monika Wichtowska, Erarbeitung einer Denkmalbereichssatzung für das Combahnviertel in Bonn-Beuel, FH Köln, FB Architektur, WS 1993/94.
- Friedrich Breuer: Die Bürgermeisterei und Gemeinde Vilich in den Jahren 1891-1916. Beuel 1917 (Faksimile-Nachdruck Bonn 2000).
- Ferdinand Clausen: Von Ufer zu Ufer. Die technische Entwicklung der Fähren im Bonner Raum. Bonn 1987.
- Wolfgang Clößner, Carsten Gussmann: Die Rhein-Sieg-Eisenbahn: Pionier der deutschen Schmalspurbahnen. Berlin 2017, S. 82-100.
- Hagen Haas: Das Hochwasser von 1784 riss alle Häuser mit, in: General-Anzeiger Bonn, 9. Mai 2003
- Dietrich Höroldt, Manfred van Rey (Hrsg.), Bonn in der Kaiserzeit 1871 - 1914. Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum des Bonner Heimat- und Geschichtsvereins. Bonn 1986.
- Dietrich Höroldt, /Manfred van Rey(Hrsg.): Geschichte der Stadt Bonn, Bd. 4: Bonn. Von einer französischen Bezirkshauptstadt zur Bundeshauptstadt 1794-1989. Bonn 1989.
- Elke Janßen-Schnabel: Erhaltenswerte Bausubstanz. In: Volkmar Eidloth / Gerhard Ongyerth / Heinrich Walgern (Hrsg.): Handbuch Städtebauliche Denkmalpflege. Berichte zu Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland 17, 2., überarb. und ergänzte Aufl., Petersberg 2019, S. 286-288.
- Oliver Karnau, Hermann Josef Stübben Städtebau 1876-1930, Braunschweig/Wiesbaden 1996.
- Oliver Karnau, Hermann Josef Stübben (1845-1936), in: Rheinische Lebensbilder 18 (2000), S. 117-146.
- Oliver Karnau, Hermann Josef Stübben, in: Internetportal Rheinische Geschichte, abgerufen unter: <http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Personlichkeiten/hermann-josef-stuebben> (abgerufen am 17.04.2020)
- Sabine Krietsch, Die wirtschaftliche Entwicklung Beuels. Von der Landgemeinde zum Stadtbezirk (1809-1969) (=Studien zur Heimatgeschichte des Stadtbezirks Bonn-Beuel, Heft 17), Bonn 1973
- Heinrich Neu: Geschichte der Gemeinde Beuel. Beuel 1952 (Faksimile-Nachdruck Bonn-Beuel 2001).
- Andrea Pufke, (Hrsg.): Denkmalbereiche im Rheinland. Arbeitsheft der rheinischen Denkmalpflege 83, Petersberg 2016.

- Dieter Remig, Das Combahnviertel „...da es eine gute Lage und mit Vorgärten versehen ist. In: Bonner Geschichtswerkstatt, Ein historisches Lesebuch „Die Beueler Seite ist nun einmal die Sonnenseite“, Bonn 1996, S. 154-160.
- Rudolf Schneider: Beuel am Rhein – im Spiegel alter Ansichtskarten - , Bonn 2000.
- Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 4: Nordrhein-Westfalen, südlicher Teil, Freiburg 1997, S. 217-245: Rhein-Sieg Eisenbahn AG (RSE) bis 1921 Bröhlthaler Eisenbahn Actien-Gesellschaft.
-
- Landesarchiv NRW Bestand Vilich, ehemals im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, Urkunde vom 3. April 1343, zitiert nach Johannes Bücher: Alte und neue Straßennamen im Gebiet der ehemaligen Stadt Beuel. In: Stadt Bonn (Hrsg.): Studien zur Heimatgeschichte des Stadtbezirks Bonn-Beuel. Band 22. Bonn 1980.
- Bundesstadt Bonn, Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek: Integriertes Handlungskonzept Bonn-Beuel 2002; Denkmalpflegeplan Bonn-Beuel 2003;
- Stadtarchiv Bonn: Be 763 Kaiser-Konrad-Straße 1895-1928; Be 817 Verhandlungen über den Bebauungsplan von Beuel 1898-1924, Be 818 Bebauungsplan von Beuel 1899-1935, Be 838 Fluchtlinienfestsetzung 1892-1911, Be 839 (Teil 1 und Teil 2) Fluchtlinienfestsetzung 1904-1927. „Beuel und Combahn im Jahr 1891“; SN 005, Karten- und Plansammlung Signatur 1067, Postkartensammlung (DA02 15538).

<https://de.wikipedia.org/wiki/Combahn> (aufgerufen am 20.11.2020)

historisches Kartenmaterial: topografische Karten des 19. Jahrhunderts (1801, 1843, 1895)
unveröffentlichte Quellen:

- Rheinisches Amt für Denkmalpflege: Denkmalverzeichnis für die Stadt Bonn. Bearb. v. Angelika Leyendecker, Christina Wittmann/ Berg, Bonn 1982.
- Karen Künstler-Brandstädter, Wohngebäude Rathausstr. 42, Stadt Bonn, Gutachten zum Denkmalwert, 04.05.2007
- Kevin Lynch, Jadwiga Pilarska, Norbert Schöndeling (Bearb.): Denkmalpflegeplan Bonn-Beuel, Stadtentwicklungsplanung Bonn. Hrsg.: Bundesstadt Bonn – Die Oberbürgermeisterin, Stadtplanungsamt. Bonn 2003.

Mündliche Hinweise von Dr. Martin Bredenbeck, Dr. Oliver Meys, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland und Dr. Claus Weber, LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland.

Im Auftrag

Dr. Elke Janßen-Schnabel
wissenschaftliche Referentin

Impressum

IM AUFTRAG VON

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Bundestadt Bonn
Untere Denkmalbehörde

Ansprechpartnerin:
Katrin Bisping
Stadtkonservatorin
Berliner Platz 2
53111 Bonn

T 0228 77 2354

denkmalbehoerde@bonn.de

DENKMALBEREICHSSATZUNG

ERSTELLT VON



denkmalberatung

Heike Kussinger-Stankovic
Dipl. Ing. / Architektin

Lütticher Straße 7
D - 52064 Aachen

T +49(0)241 5903365

info@denkmal-beratung.de
www.denkmal-beratung.de

Die Rechte an allen Fotos, Plänen und Abbildungen liegen bei der Stadt Bonn, dem LVR und beim Büro **denkmal**beratung.