

# Wohnen und Arbeiten: Wohnwer[f]t 18.20 am Rheinauhafen Köln

Fast ein Vierteljahrhundert wurde in Köln intensiv über die Zukunft des Rheinauhafens leidenschaftlich diskutiert und gestritten. Das vom Rat der Stadt letztendlich beschlossene städtebauliche Grundkonzept ist auf den Wettbewerbsentwurf der beiden Büros BHT Bothe Richter Teherani (Hamburg) und Alfons Linster (Trier) von 1992 zurückzuführen. Private Investoren bauen seit 2002 das Terrain am Rheinufer am alten Rheinauhafen zu einem modernen Quartier zum Arbeiten und Wohnen um. Ein prägnantes, mit dem Architekturpreis ‚Zukunft Wohnen‘ ausgezeichnetes Objekt ist der Neubau der Wohnwer[f]t 18.20.



Wohnungen zum Rhein hin großzügig geöffnet

## Historie Areal Rheinauhafen

Der Rheinauhafen, auf einer Halbinsel der linken Rheinseite gelegen, wurde 1892 nahe dem heutigen Stadtkern, angelegt. Gleichzeitig stattete man das Rheinufer mit einer gemauerten Kaianlage aus und erschloss das Areal mit der Eisenbahn. Der folgende wirtschaftliche Aufschwung brachte es mit sich, dass große Speicherhäuser, typische Verladekräne und eine Zollstation gebaut wurden. Schnell entwickelte sich der Bereich zu einem bei Kölner Bürgern beliebten Ausflugsziel, zumal die historische „Rheinuferbahn“ zwischen Köln und Bonn unmittelbar am Hafen vorbeiführte. Im Laufe der Zeit verlor die Hafenanlage immer mehr an wirtschaftlicher Bedeutung. 1980 beschloss deshalb der Rat der Stadt Köln den Hafen still zu legen. 1989 beschließt man das Entwicklungskonzept Innenstadt und 1992 schrieb man darauf basierend einen städtebaulichen Wettbewerb aus. Ziel war, das in unmittelbarer Nähe zwischen Südstadt und Altstadt - direkt



am Rheinufer gelegene - Gelände an den Stadtbereich anzuschließen. Gleichzeitig mussten die unter Denkmalschutz stehenden Altgebäude in das Konzept eingebunden werden.

Nachdem zunächst Deutschlands längste Tiefgarage unter dem gesamten Bebauungsgelände, rund einundeinhalb Kilometer lang, im Herbst 2003 fertig gestellt war, und das erste Haus 2004 als „Kap am Südkai“ zur Verfügung stand, kam Schwung in die für Kölner Verhältnisse erstaunliche architektonische Entwicklung. Denn nun entstanden, und entstehen noch immer, zwischen der den Rhein überspannenden Südbrücke

Wohnen und Arbeiten - die Skulptur eines Radlers weist auf eine Galerie hin

und der Severinsbrücke mehrere Neu- und Umbauten. Es zeigt sich langsam, dass hier ein neues Stadtviertel entsteht. Und damit das, wonach sich jeder Stadtplaner sehnt: Eine innerstädtische Industriebrache wird am Reißbrett verändert und beinahe selbstverständlich zum Bestandteil vorhandener Strukturen. In Köln das weithin sichtbare Bindeglied mit Rheinuferpromenade zwischen der lebendigen Südstadt und der Innenstadt mit ihrem Dom. Das zeigt das Verhalten der Menschen: An sonnigen Tagen findet man sie in Scharen – obwohl augenblicklich durch zahlreiche Baustellen und Bauzäune Wege verstellt werden – als Fahrradfahrer, Besucher der geöffneten Cafés, Restaurants oder Galerien. Mit dazu bei trägt sicher die architektonische – besonders für Kölner Bürger ungewohnt - Ausgewogenheit „alter“ und „neuer“ Gebäude. Im Gegensatz zur gleichförmigen „High-Tech-Architektur“, wie sie beispielsweise im Düsseldorfer oder Hamburger Hafenbereich anzutreffen ist, ergibt das Nebeneinander von Altfassaden und Neubauten das notwendige architektonische Spannungsfeld zukünftigen urbanen Arbeiten und Wohnens. Mit drei rund 60 m hohen „Kranhäusern“, von denen eines im Rohbau ist und eines begonnen wird, hebt sich das Viertel weithin sichtbar architektonisch vom „alten“ Köln ab. Ihre moderne Architektur und Höhe sorgen noch immer für heiße Debatten über die Begrenzung von Bauhöhen in Köln. Die ausgelöst wurde durch die UNESCO – Weltkulturerbe Kölner Dom - sowie einen bisher im Nachkriegsköln nicht vorhandenen städtebaulichen Gesamtkonzept.

## Wohnwer[f]t 18.20 am Rheinauhafen



Wohnungen zur Stadt- und an den Kopfseiten der Wohnwer[f]t geschlossen

Der zuständige Architekt Bernd Römer, seit 07/07 römer partner architekten, orientierte seinen Entwurf am Standort: Zum Rhein hin großzügig geöffnet geben sich die Stadt- und die Kopfseiten der Wohnwer[f]t eher geschlossen. Parallel zum ehemaligen Hafenkai entstand ein gradlinig verlaufender zweigeteilter Häuserblock mit 72 individuell gestalteten Wohnungen. Durch die vielfach variierten, vor- und zurückspringenden Fassadenbereiche, immer mit Raumaussicht zum Fluss, wird thematisch ein Hafensbild mit übereinander gestapelten Containern architektonisch gelungen umgesetzt. Zusätzlich hebt die weiße Putzfassade das Ensemble bewusst und weithin sichtbar von den umgebenden Gebäuden ab. Alle Wohnungen, so Architekt Bernd Römer, sind individuell auf den Bewohner abgestimmt. Trotz der modernen, für Kölner Verhältnisse sehr ungewohnt anmutenden Fassadenoptik, waren bereits im Vorfeld nahezu alle Wohnungen verkauft. Heute zählen sie zu den begehrten Wohnplätzen Kölns. Dabei strahlen beide Gebäude eine kühle Funkti-

onalität aus. Alle zehn ausgeführten Wohnungstypen – mit fünf unterschiedlichen Maisonetten – sind sich in ihrer Funktionalität ähnlich: Aus dem Treppenhaus betritt man die Wohnung unmittelbar über eine offene, großzügig verglaste Wohnküche. Raumhohe Glasscheiben geben den Blick aus dem Wohnbereich über die Loggia zum Rhein frei. Die Loggien werden individuell vom Bewohner als Wintergarten oder Terrasse genutzt. Bäder und Schlafzimmer orientieren sich bei den eingeschossigen Grundrissen zur Stadtseite. Nur die Maisonetten sind in Wohn- und Schlafgeschosse unterteilt. Das oberste Geschoss wurde etwas versetzt angeordnet, um Raum für großzügige Dachterrassen zu schaffen. Zu jeder Wohnung gehören Stellplätze in der Tiefgarage, die sich unter dem Gebäude befindet. Diese wurden an die öffentliche Tiefgarage quasi hinten angehängt und sind doch nur für Hauseigentümer zugänglich. Wer am Fluss wohnt, kennt die wiederkehrenden Hochwasser und alle damit verbundenen Probleme. Besonders in Köln hat man aus der Vergangenheit gelernt und einen wirksamen Hochwasserschutz entwickelt. So ist die rund 1,5 km lange Tiefgarage – der Schiffsbauweise abgeschaut – mit Hochwassertoren ausgestattet, die schottenartig alle Zufahrten schließen. Da man am Kölner Rheinufer heute mit einem Hochwasserstand bis zu 10 m rechnet, wurde auch die Wohnwerft 18.20 entsprechend abgesichert. Neben der genannten Abschottung sorgen Verschlussklappen an allen Kellerfenstern und die als Bänke auf der Promenade gestalteten Schutzwände für Sicherheit bis maximal 10 m Wasserstand. Auch an den Brandschutz wurden hohe Anforderungen gestellt. So ist unter der Tiefgarage ein stets gefülltes, rund 1,50 m hohes Becken für die Sprinkleranlage eingebaut, um jederzeit Löschwasser bereit zu halten.



## Ohne Ingenieur geht's nicht

In Abstimmung mit dem Büro IDK Kleinjohann, Beratende Ingenieure für das Bauwesen VBI, die von der Bauherrschaft den Auftrag für die Tragwerksplanung erhielten, ergab sich die jetzt ausgeführte Massivbauweise. Die Tiefgarage, das gewerblich genutzte Erdgeschoss und alle fünf Obergeschosse wurden in Schottenbauweise mit einem Achsraster von 6,00 m, Wanddicken von 220 mm und Deckenstärken von 220 mm in reiner Betonbauweise errichtet. Teilweise erstrecken sich die modular aufgebauten Wohnungen über zwei Achsabstände, wodurch große Öffnungen in den Wandscheiben notwendig wurden. Durch die Schachtelung der Wohnungen wechseln sich auch offene Bereiche mit Stützen und durchlaufende Wände in den Geschossen ab. Auch im EG sind die Schotten teilweise durch Stützen abgefangen, um größere Raumbereiche, z. B. für eine Kunstgalerie, zu schaffen. Die Stützen werden in der Decke über der Tiefgarage abgefangen und über die dortigen Schotten in die Gründung abgeleitet. Die Gründung selber erwies sich als schwieriger, als zunächst gedacht. Denn der Baugrund im Hafengebiet ist größtenteils künstlich aufgeschüttet, darunter befinden sich Kiesablagerungen des alten Rheinbettes.

### Bautafel

*Wohnwerft 18.20 im Rheinhafen Köln, 72 Luxuswohnungen, 16 Gewerbeeinheiten*

*Bauherr: Baufeld 18: Modernes Köln GmbH; Baufeld 20: Moderne Stadt GmbH*

*Architekten: Oxen + Römer und Partner,*

*Mitarbeiter: Stephan Kögeler, Georg Häck, Lars Puff*

*Tragwerksplanung: IDK Kleinjohann Beratende Ingenieure für Bauwesen VBI, Köln*

*Mitarbeiter: Claus-D. Barsch, Norbert Schmitz*

*Generalunternehmer: Wiemer + Trachte AG, Köln*

*Gebäude: ca. 155 m x 17,50 m, Höhe ab OK Gelände 19,30 m Kellergeschoss mit Tiefgarage, 3,55 m lichte Höhe EG 3,10 m l.H., 1. Bis 4. OG 2,66 m l.H., 5. OG 2,66 m l.H. Gesamtwohnfläche: 10.415 m<sup>2</sup>, Bruttogeschossfläche: 15.108 m<sup>2</sup> Baukosten ca.: 17 Mio. Euro Baubeginn: 2004, Fertigstellung: 2005*

Deshalb wurde eine Pfahlgründung, rund neun Meter tief, ausgeführt. Ihr Abstand ist an den Schotten ausgerichtet. Die Einleitung der Gründungslasten erfolgt über eine 500 mm dicke Pfahlkopfplatte, die im Bereich der Kerne und der Stützen auf 1000 mm mit Vouten aufgedickt ist. An den Aufzugsunterfahrten und im Bereich des Sprinklertanks ergaben sich teilweise größere Vouten. Entsprechend der EnEV sind sämtliche Außenwände, Decken und Dachflächen entsprechend wärmedämmend ausgeführt. Die Loggiaplatten sind mit einem Isokorb wärmetechnisch von den Deckenplatten getrennt. Durch die massive Bauweise gelang es, den Schallschutz auf hohem Niveau mit 56 dB auszuführen.



Wohnungen zum Rhein hin großzügig geöffnet, alle Fotos Hans Jürgen Krolkiewicz

## Fazit

Köln ist nicht gerade gesegnet mit positiven Beispielen guter Architektur. Da gehört ein mit dem Architekturpreis ‚Zukunft Wohnen‘ 2007 ausgezeichnetes Wohngebäude beachtenswert, um in der ‚Kulturprovinz‘ zeigen zu können, dass es auch hier Architekten und Ingenieure gibt, die mit der Elite mithalten können. Das weiße Gebäude zeigt nicht nur den auf dem Rhein vorbeifahrenden Hotelschiffen und Ausflugsdampfern, beladen mit Gästen aus aller Welt, seine Eigenständigkeit im Ensemble des neuen Rheinauhafens, sondern demonstriert auch die hohe Qualität der in Köln ansässigen Architekten und Ingenieure im deutschen Wohnungsbau.

**Hans Jürgen Krolkiewicz**