

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](mailto:anregungen@lvr.de) oder [beschwerden@lvr.de](mailto: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](http://www.denkmalpflege.lvr.de), E-Mail: [info.denkmalpflege@lvr.de](mailto: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 erwähnt<sup>1</sup>. 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.

<sup>1</sup>Bestand 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.



2: Karte von Vilich 1689, Ausschnitt, Norden = links, roter Kreis = Combahn

Nach Zugehörigkeit 1803-1815 zum französischen Großherzogtum Berg war Combahn in preußischer Zeit Gemeinde in der Bürgermeisterei Vilich im Landkreis Bonn der Provinz Jülich-Kleve-Berg, später der Rheinprovinz. 1892 wurde Combahn mit Beuel als Gemeinde vereinigt. Beuel wurde gleichzeitig zum Hauptort der Bürgermeisterei Vilich und 4 Jahre später auch Amtssitz.

Während noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf der rechten Rheinseite neben der Landwirtschaft, Weinanbau und Fischerei sich Wäscherei und Bleicherei zu wirtschaftlichen Schwerpunkten herausgebildet hatten - Bonn gegenüber und im Dienste der Bonner Textilfabriken -, wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts auch der Beueler Raum zunehmend industrialisiert und führte zu einer stärkeren Verdichtung in Beuel selbst. Zwischen 1891 bis 1916 stieg die Einwohnerzahl von etwas mehr als 9.000 auf knapp 17.000 so enorm an, dass die Ausweisung von Wohnbauflächen drängte. (Stadt Bonn, Karen Künstler-Brandtstädter, Objekt Rathausstr. 43, Gutachten zum Denkmalwert, 2007)

Seit 1871 hatte Beuel einen eigenen Bahnhof an der Strecke Ehrenbreitstein-Köln-Deutz. Seit 1891 war der Endbahnhof der vom Landesinneren über Niederpleis und Hangelar kommenden Brölthalbahn („Brölthal-Eisenbahn“, BTE) am Flussufer im Norden von Combahn in Betrieb, um von hieraus Eisenerz, Basaltsteine und andere Güter

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

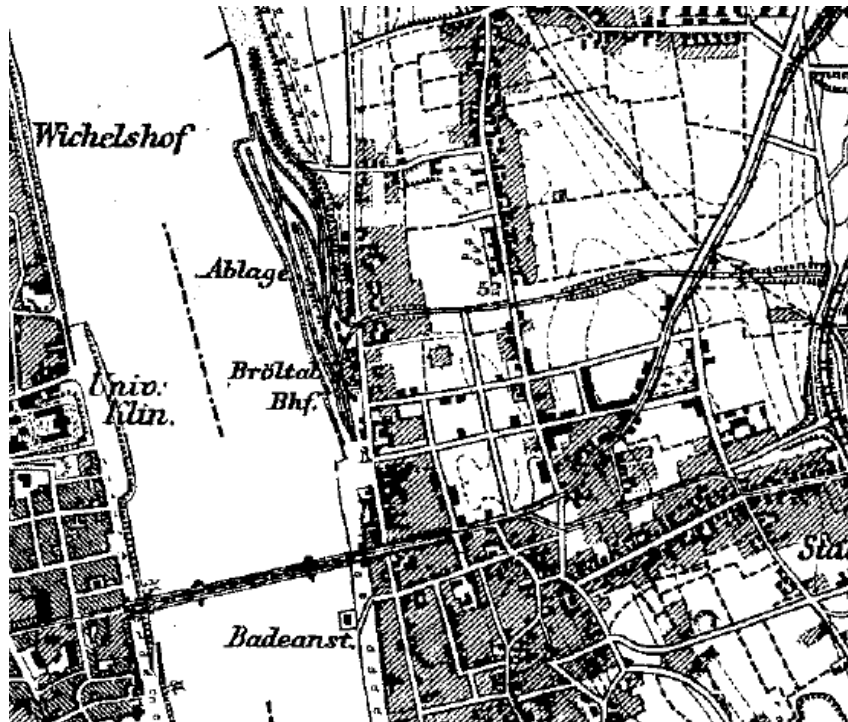


5: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan von Stübben 1900, Druck 1903, heutiges Combahnviertel (Stadtarchiv Bonn, Be 818)

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 Bröhlthal-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).

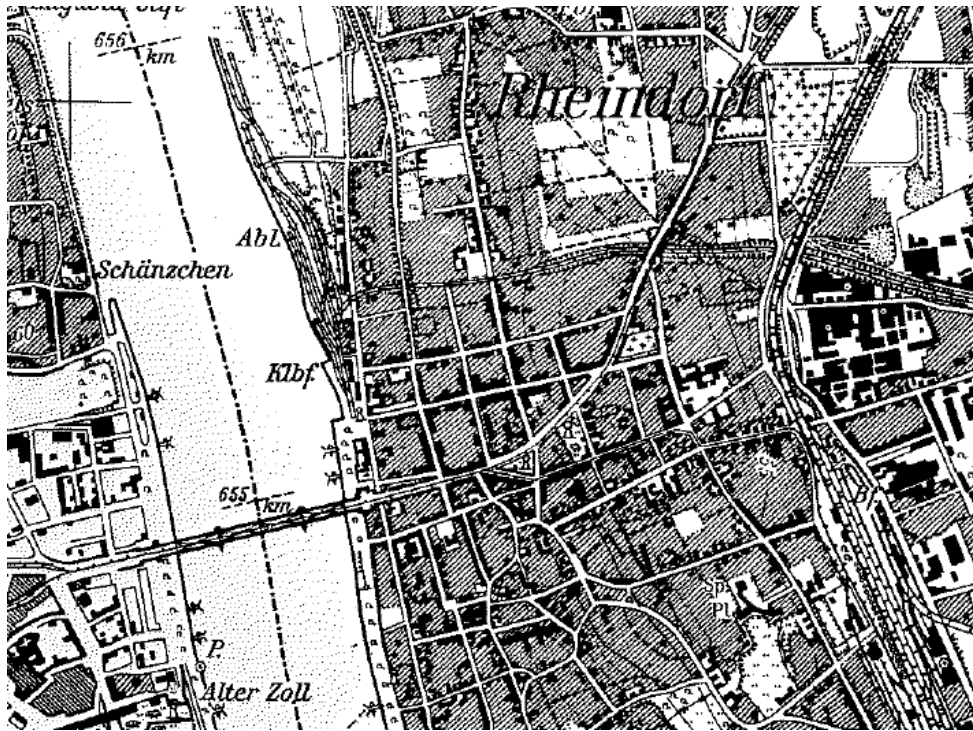


6: 1913 Ausschnitt aus der Topografischen Karte

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

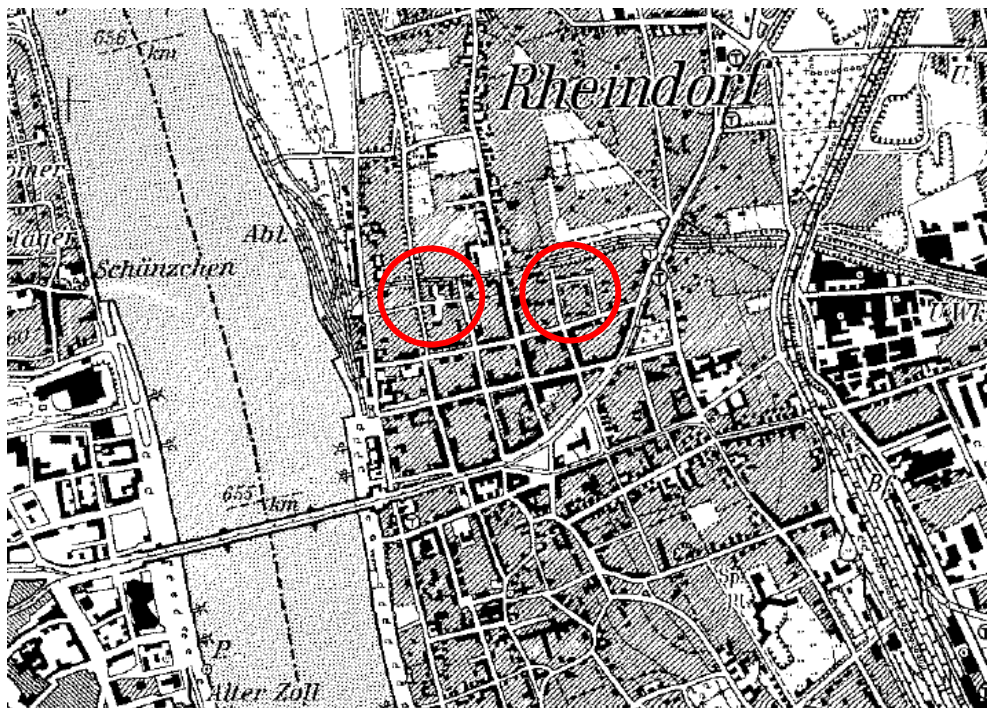


7: 1926/ 1933 Ausschnitt aus der Topografischen Karte



8: 1959 Ausschnitt aus der Topografischen Karte

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

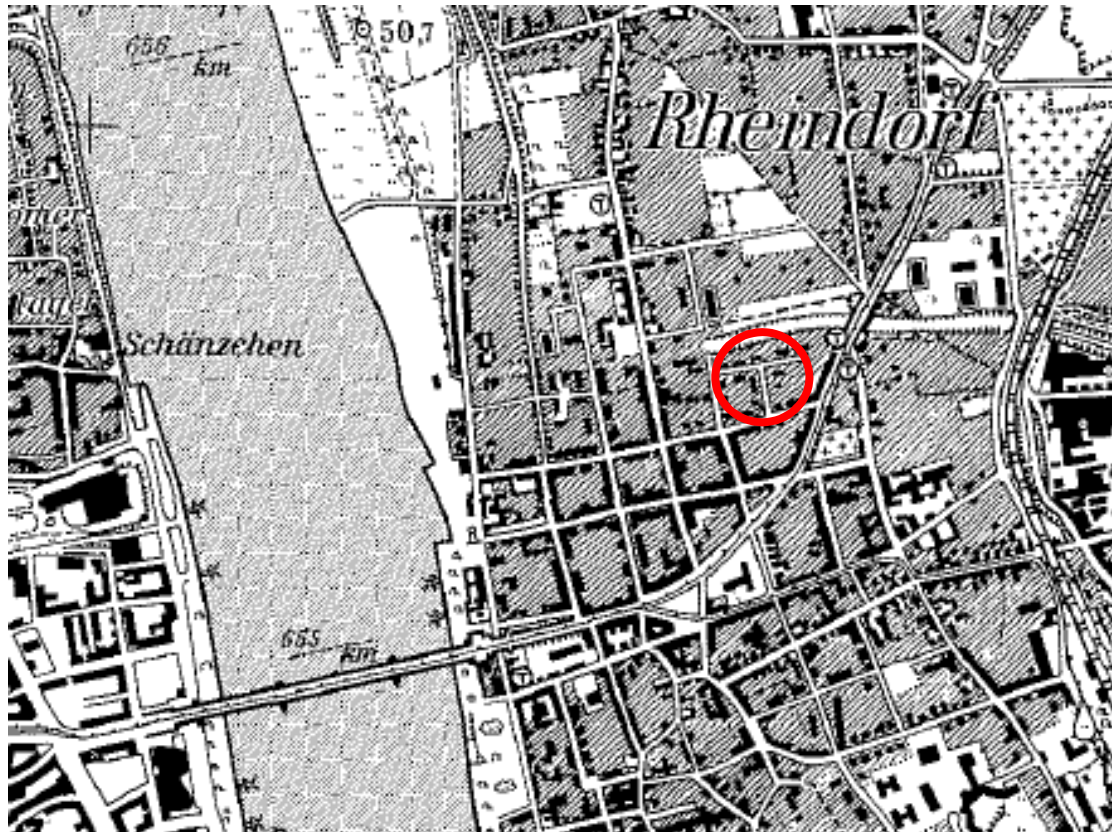


9: 1966 roter Kreis = neue Erschließung, Ausschnitt aus der Topografischen Karte



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 ausgebaut 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 Denkmalsbereich**

Ein Denkmalsbereich 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 Stübgen 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 erlebbare 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 Denkmalsbereiches begründet.

Die Besonderheiten des Viertels schlagen sich in konkreten Schutzgegenständen des Denkmalsbereiches 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 Parzellenzuschnitte 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 stukkierte 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

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



20: Professor Neu Allee, 2020

**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 Schleppgauben. 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 Mansarddächer 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 vorgaben 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 Denkmalbereichssetzung.



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 Denkmalschutzsatzung, 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 begrüntem 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 Siegessäule 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.

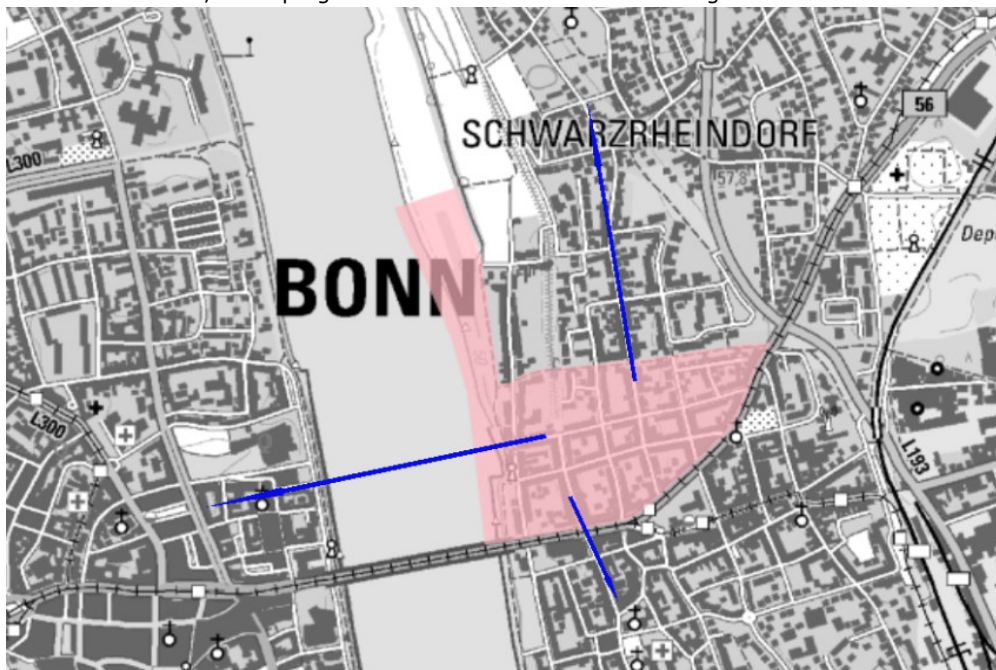
Die prägenden und erhaltenswerten Sichtbezüge sind in den Abbildungen 28 und 29 kartiert.



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 Schwarzrheindorf 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 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 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 beachtlichere 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.

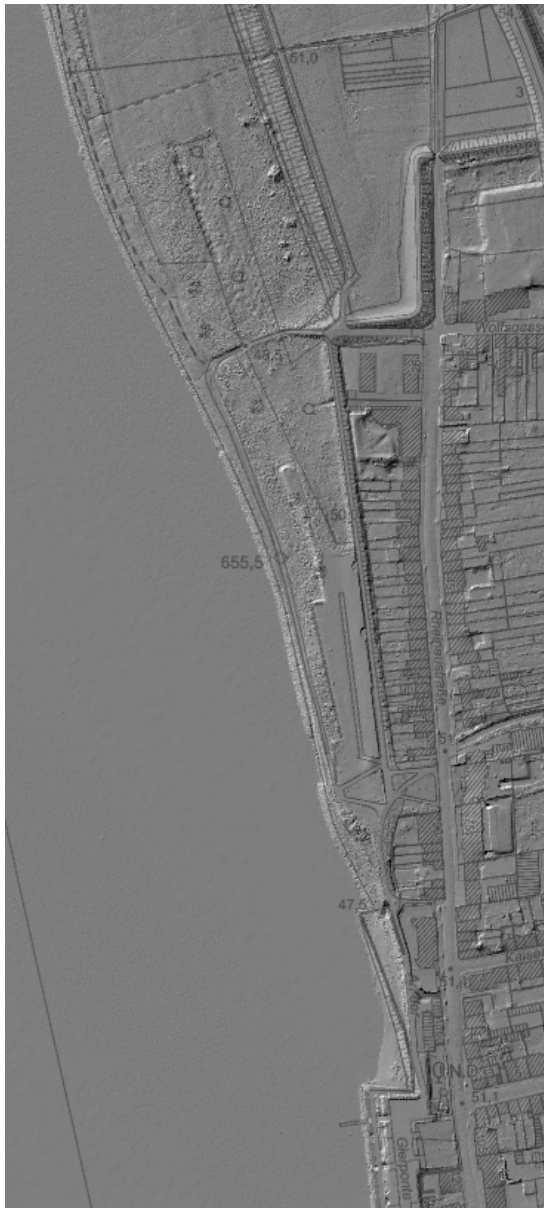
Auch hier besteht Forschungsbedarf. Die Bauten sind im Zusammenhang in der Vielzahl und im Vergleich als Forschungsobjekt auch von besonderem Wert sowohl für die Architekturgeschichte als auch die Ortsgeschichte.

### **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 Bröltalbahntrasse 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.



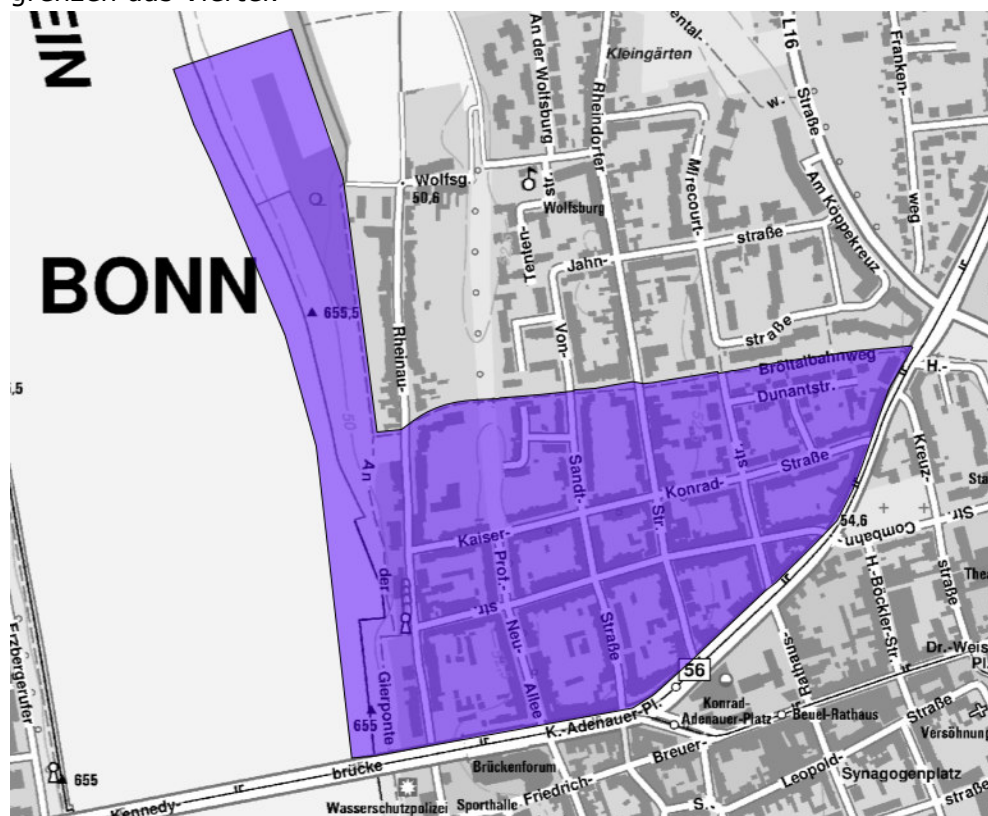
30: Reliefkarte, Ausschnitt Bröltalbahnhof, Verladezone



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 Denkmalsbereichssatzung 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 Denkmalsbereichssatzung 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/Persoenlichkeiten/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.): Denkmalsbereiche 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