

11. Entfestigung (2)

11.5 Eisenbahn und Befestigungsanlagen

Obwohl der Bau der Moseleisenbahn in Koblenz endlich die Verlagerung der Befestigungswerke ermöglichte, verweigerten Militär und zuständige Ministerien in Berlin bereits 1873/74 die finanzielle Unterstützung für die geplanten Erweiterungsmaßnahmen. Trotzdem brach man seitens der Stadt die Verhandlungen nicht ab. Nach den Vorstellungen der Gemeindevertreter sollten aus verkehrstechnischen Gründen die beiden neuen Bahnhöfe zur Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs in unmittelbarer Nachbarschaft der Stadt entstehen. Eine Verwirklichung dieses Vorhabens hätte auch neue Chancen für eine begrenzte Stadterweiterung eröffnet. Im Herbst 1874 lagen bereits fünf verschiedene Pläne zur Anlage der neuen Station vor. Nicht im Sinne der Gemeindevertreter konnte der Vorschlag sein, den neuen Moselbahnhof weit außerhalb am Fuße der Karthause zu bauen. Dieses Projekt stand aber den bestehenden Befestigungsanlagen nicht im Wege und fand auch die Zustimmung der Eisenbahnverwaltung. Eine andere Möglichkeit war die Erweiterung der Stadt zur Aufnahme des Personenbahnhofs und die Auslagerung der Güterabfertigung an die Mosel. Die zusätzlich erforderlichen Mittel zur Realisierung dieser Variante in Höhe von rund 2,7 Millionen Reichsmark hätte die Kommune tragen müssen.¹

Im Mai 1877 lagen insgesamt sieben Projekte vor, deren geschätzte Kosten in die Millionen gingen. Für die Stadtverordneten stellte sich nun die Frage, ob die Gemeinde in der Lage war, für die Erweiterung der Stadt und die Anlage des Personen- und Güterbahnhofs innerhalb des neuen Verteidigungsringes aufzukommen. Als Alternative bestand immer noch die Möglichkeit, den Personenbahnhof innerhalb der bestehenden Befestigungsanlagen zu bauen.² Keine dieser beiden Lösungen ließ die Stadt wegen der für sie immensen Kosten jemals verwirklichen. Deshalb blieb es beim ursprünglichen Plan, den neuen Moselbahnhof im ersten Rayon vor den Toren von Koblenz anzulegen, ohne eine Stadterweiterung in Angriff zu nehmen.

Das Ende aller Raumprobleme rückte erst in den 1880er und 1890er Jahren in greifbare Nähe. Dabei sah es zunächst sehr schlecht aus. Im Januar 1883 unternahm die Handelskammer erneut einen Vorstoß beim Ministerium für Handel und Gewerbe.³ Die ablehnende Antwort aus Berlin ließ nicht lange auf sich warten. Darin hieß es, „[...] dass der nachtheilige Einfluss nicht verkannt werde, welchen die Festungswerke in ihrer gegenwärtigen Gestalt auf die Entwicklung des Handels und Gewerbes in der Stadt Coblenz ausüben, dass man aber gleichwohl Abstand nehmen müsse, den Antrag bei dem Herrn Kriegsminister zu befürworten, da eine Erweiterung der Stadtumwallung sehr erhebliche Kosten verursachen würde und es im hohen Grade zweifelhaft erscheine, ob diese Aufwendungen mit den zu erwartenden Vortheilen in einem richtigen Verhältnis stehen würden. Aber auch hiervon abgesehen könne der Militärverwaltung nicht angesonnen werden, lediglich im Interesse der Stadt Coblenz so bedeutende Aufwendungen zu machen, und ebensowenig könnten die Mittel aus allgemeinen Staatsfonds zur Verfügung gestellt werden, weil es sich in erster Linie um die Förderung städtischer Interessen handele [...]“⁴

Eine gewisse Entspannung der Situation trat im Jahre 1886 ein, als das Kriegsministerium Koblenz als minderwertige Großfestung einstufte.⁵ Äußeres Zeichen für diese neue Entwicklung war die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Eingängen zur Stadt.⁶ Zudem gaben wiederholte Festungsinspektionen dem Gerücht Nahrung, dass die uneingeschränkte Freigabe der drei Rayons für die Bebauung unmittelbar vor der Tür stand.

Allein diese Annahme hatte für eine Belebung des Immobiliengeschäftes in den Bereichen außerhalb der Umwallung gesorgt.⁷

Ein entscheidender Durchbruch im wahrsten Sinne des Wortes wurde mit der weitgehenden Beseitigung des Mainzer Tores im Frühjahr 1889 erzielt.⁸ Es folgten der Abbruch des Weißer Tores und die Niederlegung des Schiffertores.⁹ Endgültig frei schien die Bahn für die Erweiterung von Koblenz im Oktober 1889 zu sein, als sich die Militärbehörden zur Aufgabe der Umwallungen längs des Rheines und der Mosel und zum Verkauf des Geländes an die Gemeinde entschlossen. In der Stadt nutzte man die Gunst der Stunde und beauftragte den Kölner Stadtbaumeister Joseph Stubben mit der Erarbeitung eines Entwurfes für den künftigen Bebauungsplan, der die Befestigungsanlagen und das davorliegende Gelände umfasste. Dieses erste Konzept reichte Oberbürgermeister Emil Schüller am 21. Februar 1890 beim Kriegsministerium in Berlin ein und bat um eine Stellungnahme.¹⁰ Endlich folgte die erhoffte positive Reaktion. Am 13. März 1890 verfügte eine „königliche Kabinetts-Ordre“ die gänzliche Aufgabe der Stadtbefestigung. Dieser Beschluss enthielt das Angebot an die Gemeinde, das vom Militär nicht mehr benötigte Gelände zu kaufen. Baubeschränkungen galten nur für den Bereich der weiterhin militärisch genutzten Festungen Konstantin und Alexander auf der Karthause.¹¹

Doch auch nach der uneingeschränkten Freigabe des Festungsgeländes zeigte sich, dass die Vorstellungen von Militär und Stadt über den Wert des Geländes auf der Landseite weit auseinandergingen. Die Verhandlungen liefen daher schleppend, weil die Stadt zunächst nicht über die erforderlichen Mittel verfügte. Die Handelskammer zeigte in ihrem Bericht für das Jahr 1891 Verständnis für die schwierige Lage der Kommune und stellte fest: „[...] Der Kranz der Stadtbefestigung ist an der Landseite noch unversehrt, weil die Stadt das fragliche Gelände zu einem Preise ankaufen soll, den sie glaubt, nicht bewilligen zu können. Es ist in der That eine harte Zumutung, daß die Stadt für die Befreiung von einer Last, die sie im Interesse des Gemeinwohls so lange getragen hat, noch Geldopfer bringen soll, die ihre wirtschaftliche Kraft gegenüber den anderweitig zu übernehmenden großen Aufgaben auf jeden Fall wesentlich schwächen müssen [...]“¹²

Zügiger verlief der Erwerb der Befestigung im Bereich der heutigen Altstadt. Bereits im Verlauf des Jahres 1890 kaufte die Stadt die Anlagen am Rhein- und Moselufer und ließ diese vollständig oder bis auf Brusthöhe einreißen. Weit schwieriger war die Situation für das Gelände südlich und westlich der Umwallungen. Zwar hatte Joseph Stubben in seinem Konzept ein komplettes Wegenetz berücksichtigt, das unmittelbar an die wichtigen Straßen in den älteren Stadtteilen anknüpfte, doch konnte mit den Detailplanungen nicht begonnen werden, weil der künftige Standort neuer Eisenbahneinrichtungen noch nicht feststand. Als Hauptproblem stellte sich der vorgesehene Bau eines Hauptbahnhofes heraus, der Rhein- und Moselbahnhof ablösen sollte. Erst 1894 einigten sich Stadt und Eisenbahnministerium über den Standort am Fuße der Karthause und den Kostenanteil der Gemeinde.¹³

Der Erwerb des ehemaligen Festungsterrains durch die Stadt sollte noch bis 1896 dauern. Dabei deutete ursprünglich alles auf einen früheren Abschluss der Verhandlungen hin. Bereits im Herbst 1892 lag eine Abschätzung vor, die den Preis für das Terrain auf rund 853.000 Mark festlegte. Die Gemeinde erkannte diese Schätzung an. Ein Vertrag kam allerdings nicht zustande, denn Anfang 1893 schloss die Heeresverwaltung angesichts geplanter Truppenvergrößerungen einige Abschnitte vom Verkauf aus. Erst im Herbst 1895 lag ein neuer Vertragsentwurf vor, dem die Stadtverordnetenversammlung am 18. Dezember trotz der enthaltenen Einschränkungen zustimmte. Am 12. März 1896 erfolgte der Abschluss des Kaufvertrages für den Ankauf eines größeren Teiles des angebotenen Festungsgeländes mit

einer Fläche von über 20 Hektar. Der in vier Jahresraten zu zahlende Kaufpreis betrug 822.000 Reichsmark.¹⁴ Endlich stand einer sinnvollen Angliederung der neuen Vorstadt nichts mehr im Wege. Drei Jahre nach dem Kauf waren der größte Teil des Festungsgürtels niedergelegt und die Straßen bis zur Pflasterung vorbereitet. Bis im Stadterweiterungsgebiet die Baulücken, vollständig gefüllt waren, sollten noch etliche Jahre.¹⁵

Weitere Voraussetzungen für die Ausdehnung der Stadt wurden 1891 mit der Eingemeindung von Neuendorf und Lützel geschaffen. Auch Moselweiß, das ab 1902 ebenfalls zu Koblenz gehörte, profitierte vom Aufschwung des Bauwesens. Weitere Etappen auf dem Weg zur Großstadt wurden 1937 mit der Angliederung von Metternich, Ehrenbreitstein, Pfaffendorf, Horchheim und Niederberg mit Neudorf bewältigt. Seine heutige Ausdehnung erhielt die Stadt mit der Eingemeindung von Stolzenfels, Kesselheim, Bubenheim, Rübenach, Güls (mit Bisholder), Arenberg (mit Immendorf), Arzheim, Lay und einem Ortsteil von Rhens in den Jahren 1969 und 1970.¹⁶

11.6 Entwicklungen in der Altstadt

11.6.1 Eltzerhof- und Görresstraße

Die lange Zeit der erfolglosen Verhandlungen über die Aufhebung der Rayonbeschränkungen und die Beseitigung der Befestigungsanlagen zwang Investoren, innerhalb der Umwallung nach Baugrundstücken zu suchen. Trotz der großen Enge gab es in den älteren Teilen der Stadt noch Freiflächen. Vor allem der Bereich zwischen Kornpfortstraße, Firmungstraße und Nagelsgasse bot die Möglichkeit, neue Häuser zu bauen, denn hier nahm der Eltz-Kempenicher Hof mit den dazugehörigen Gärten einen großen Teil des Geländes ein. Die Bonner Gebrüder Dahm und der Koblenzer Architekt Anton Heins erkannten zuerst den Wert dieses Abschnittes der Altstadt für die Errichtung von Wohngebäuden auf Spekulation. Im September 1888 kauften sie das 450.000 Reichsmark teure Anwesen vom Grafen Karl von Eltz. Außerdem erwarben sie das an der Kornpfortstraße gelegene Gasthaus „Zum wilden Mann“.¹⁷

Schon bald nach Abschluss der Kaufverträge berichtete die lokale Presse über Pläne zur Neuanlage von Straßen. Die Konzepte sahen vor, eine von der Kornpfortstraße ausgehende, in Ost-West-Richtung verlaufende Trasse anzulegen, die auf beiden Seiten bebaut werden sollte. Außerdem war die Anbindung der neuen Straße an die Firmungstraße vorgesehen. Zunächst wollte man den Eltz-Kempenicher Hof teilweise erhalten und die neue Verbindung durch den Vorderhof der Anlage bauen. Die schlechten Geländebedingungen machten jedoch die Beseitigung des Komplexes erforderlich.¹⁸

Einige Monate vergingen, bis sich auf dem Gelände des Eltzerhofes etwas tat. Im Januar 1889 erhielten die im Anwesen wohnenden Mieter erst einmal vorsorglich ihre Kündigung, obwohl der exakte Verlauf der Straße noch nicht projektiert war. Deswegen brauchten die Bewohner ihre Unterkünfte vorläufig nicht zu räumen.¹⁹ Klar wurde die Situation erst im Mai. Zu dieser Zeit genehmigte der Stadtrat die Anlage der heutigen Görres- und Eltzerhofstraße unter der Bedingung, dass die Bauherren die Kosten für Pflasterung, Kanalisation und Gasbeleuchtung übernahmen. Der „Coblenzer General-Anzeiger“ meldete, „[...]man sei den Straßenprojekten sympathisch nähergetreten, da man annehme, daß die Unternehmer die neuen Häuser nicht als herrschaftliche gestalten, vielmehr die Häuser dazu dienen sollen, die Castorstraße und die Wöllersgasse zu entlasten, wo durch Ueberfüllung der einzelnen Wohnungen ganz unstatthafte Zustände herrschten [...]“²⁰ Auffallend ist, dass die Gemeinde wegen fehlender Mittel Planung und Ausführung der neuen Straßen den privaten Investoren überließ. Sogar in

die Aufteilung der Baugrundstücke mischte sie sich nicht ein, sodass ein Makler mögliche Kaufinteressenten aufforderte, ihre Vorstellungen vom Zuschnitt der Parzellen schriftlich einzureichen.²¹ Diese Baufreiheit führte dazu, dass sich die Gestalt der einzelnen Flächen nicht wesentlich von den anderen Grundstücken in der Altstadt unterschied. Es entstanden nahezu ideale Voraussetzungen, schmalere Häuser mit Seitenflügeln oder Hinterhäusern zu errichten. Allerdings waren nach Abschluss der Bauarbeiten die Wohnbedingungen gesünder als in anderen Bereichen von Koblenz, denn oft baute man zwei Häuser so aneinander, dass durch eine verschiedene Positionierung der Seitenbauten größere Innenhöfe entstanden.

Die Eltzerhofstraße hatte bis vor dem Zweiten Weltkrieg die Funktion einer Verbindungsstraße zwischen Firmung- und Kastorstraße. Das war ursprünglich nicht so, denn die Trasse wurde zunächst nur so weit geführt, bis sie in die Görresstraße einknickte. Die eigentliche Verbindung zur Kastorstraße übernahm das Meisengäßchen (Maisegäßchen), das erst nach und nach in der Eltzerhofstraße aufging.²² Eine Zeit lang fehlte auch eine Verbindung der neuen Trasse zur Mosel. Mit der Verbreiterung und dem Durchbruch einer Sackgasse²³ im Jahre 1901 wurde dieser Mangel behoben.²⁴

Die Bauarbeiten begannen im Juni 1889. Den Anfang machte der Abbruch der in der Kornpfortstraße gelegenen Teile des Eltzerhofes, im November folgte die Niederlegung des Gasthauses „Zum wilden Mann“.²⁵ Der Haupttrakt des Eltz-Kempenicher Hofes verschwand erst im August 1890 endgültig. Die Erschließungsarbeiten gingen im Juli 1890 mit der Installation der Ver- und Entsorgungseinrichtungen und der Anlage der Bürgersteige ihrem Ende entgegen.²⁶ Am 20. August war es dann soweit: Die Schilder „Eltzerhofstraße“ und „Görresstraße“ wurden angebracht, nachdem zuvor die Stadtverordneten über die Straßennamen entschieden hatten.²⁷

Schon frühzeitig begann auf dem neuen Baugelände die Errichtung von Häusern. Im Juli 1890 berichtete der „General-Anzeiger“ von der Fertigstellung eines fünfstöckigen „Prachtgebäudes“, eines an der Firmungstraße gelegenen Eckhauses. Ebenfalls 1890 wurden die Bauanträge für die Häuser Eltzerhofstraße 2, den Eckbau Firmungstraße 32a sowie für die Gebäude Görresstraße 2 und 7 eingereicht. Der Schwerpunkt der Bautätigkeit in den beiden neuen Straßen lag in den Jahren von 1891 bis 1895.²⁸ Zu dieser Zeit waren zwar die Baubeschränkungen vor den Toren der Stadt aufgehoben, doch trugen die schwierigen Grunderwerbsverhandlungen und der zögernde Beginn der Bauvorhaben vor den Toren von Koblenz dazu bei, dass die Altstadt auch weiterhin attraktiv blieb.²⁹

11.6.2 Das Münzplatzprojekt des Conrad Reich

Die Idee, den Münzplatz durch eine völlige Neugestaltung aufzuwerten, ist nicht neu. So zwang bereits in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts der Marktverkehr Stadtväter und Privatinvestoren zu weitreichenden Überlegungen. Einige Bürger gingen sogar so weit, den Abbruch des alten Münzmeisterhauses zu fordern.³⁰ Die Voraussetzungen für eine Erweiterung des Marktes schuf die Gemeinde mit der „[...] Niederlegung der großen Gartenhalle sowie der beiden Wohnhäuser Münzstraße 1 und 1 a und Hinzuziehung des ganzen Geländes [...]“ Das neu gewonnene Terrain sollte „[...] unter tunlichster Erhaltung der vorhandenen Bäume mit Kleinpflaster versehen und durch gepflasterte Zufahrtsstraßen zugänglich gemacht werden [...]“³¹

Die Erweiterungsarbeiten trugen jedoch nicht zur städtebaulichen Verschönerung des um den Münzplatz gelegenen Bereichs bei. Die zentrale Lage des Geländes an der alten Verbindung in Richtung Bonn-Köln regte den Koblenzer Architekten Conrad Reich in den Jahren 1909

und 1910 zur Erarbeitung eines umfassenden Planes an. Obwohl diese Ideen nie vollständig in die Tat umgesetzt wurden, leiteten sie doch die Errichtung einer geschlossenen Bebauung auf der Nordseite des Münzplatzes ein.³²

Damals erkannten Stadtrat und Verwaltung, dass vor allem die Burgstraße für Fuhrwerke viel zu eng angelegt war. Deshalb beabsichtigte man, die Fahrbahn zu verbreitern und den Durchbruch für eine neue Verbindungsstraße zum Münzplatz – das heutige Paradies – zu schaffen. Hinsichtlich der Bebauung musste eine dauerhafte Lösung gefunden werden, denn vor allem die Nordseite des Münzplatzes war alles andere als eine Bereicherung des Stadtbildes. Die Häuser standen nicht in einer Flucht, zudem störten mehrere Ställe das Gesamtbild. In dieser Situation ergriff der Architekt Reich die Initiative. Am 15. Mai 1909 wandte er sich mit „[...]einer für die Stadt Coblenz würdigen Lösung [...]“ an den damaligen Oberbürgermeister Karl Ortmann und betonte dabei, daß es für „[...] die Erzielung einer geschlossenen künstlerischen Wirkung [...]“ wichtig sei, die Verwirklichung des Konzeptes möglichst in einer Hand zu vereinigen.³³

Die Pläne sahen vor, auf der südlichen Seite der zu verbreiternden Burgstraße und an der Nordseite des Münzplatzes eine einheitliche Bebauung herzustellen. Großzügig angelegte Laubengänge sollten die architektonische Wirkung steigern. Ursprünglich beabsichtigte Reich, ebenfalls die Westseite des Münzplatzes teilweise mit diesen Laubengängen auszustatten und somit auch das Eigentum der Freimaurerloge³⁴ in das Gesamtkonzept einzubeziehen. Als Gegengewicht zur Westseite plante der Architekt außerdem, auf der östlichen Seite des Platzes bis zum Wohnhaus der ehemaligen Münzstätte weitere Arkaden zu schaffen. Die Koblenzer Freimaurer standen den Plänen zunächst aufgeschlossen gegenüber. Die Verhandlungen scheiterten jedoch an den fehlenden finanziellen Mitteln. Auch die Gespräche mit der Stadt und dem Architekten, der entschlossen war, als Bauherr gewinnbringend zu investieren, verliefen nicht reibungslos. Dennoch kam eine Einigung zustande. Endgültig freigemacht wurde der Weg durch die Zustimmung des Regierungspräsidenten sowie durch Änderungen im Grundbuch und Neuparzellierungen.³⁵

Bereits im März 1910 begannen die Ausschachtungsarbeiten für die vier Gebäude am Münzplatz, obwohl es in Eigentums- und Bezuschussungsangelegenheiten noch ungeklärte Fragen zwischen der Stadt und der Bauherrengemeinschaft gab. Im Herbst des gleichen Jahres waren die Rohbauten bereits fertiggestellt. Zwischen Dezember 1910 und März 1911 erfolgte die endgültige Fertigstellung der neuen Gebäude. Zu den Häusern gehörte auch der Torbau, der über die neu angelegte Straße führte und die Objekte am Münzplatz mit denen im Paradies und in der Burgstraße verband.³⁶

Schon bald nach der Vollendung der Baumaßnahmen stellte sich heraus, dass die Laubengänge für die Gewerbetreibenden ein Hindernis darstellten. Zwar war es den Händlern gestattet, in den Lauben, die Reich als Fußgängerbereich konzipiert hatte, auf einem schmalen Streifen ihre Waren aufzustellen, doch zahlte sich diese Erlaubnis nicht aus. Vor den Lauben wurden an den Markttagen weiterhin provisorische Stände errichtet, die die dahintergelegenen Läden verdeckten.³⁷

Insgesamt gesehen scheint der Plan des Conrad Reich und einiger anderer beteiligter Bauherren nicht aufgegangen zu sein, denn der Architekt schrieb bereits 1913, dass sich das Projekt nicht rentiere. Einen endgültigen Strich durch die Rechnung machte dann der Erste Weltkrieg mit seinen wirtschaftlichen Folgen.³⁸

11.6.3 Verbreiterung des Altengrabens

Die hauptsächlich durch den Marktverkehr und das Militär verursachten schwierigen Verkehrsverhältnisse in der Altstadt beschäftigten die Stadtväter immer wieder. Zwar war mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes im Jahre 1902 die Verwirklichung einer Verbindung zum Rheinischen Bahnhof überflüssig geworden, doch bestand weiterhin Bedarf an der Verbreiterung der viel zu engen Straßen. Vor allem die Kreuzung Altengraben – Altenhof – Weißer Gasse war den Verantwortlichen ein Dorn im Auge. Immer wieder kam es an dieser Stelle zu schweren Unfällen. Doch erst im Juni 1916 wurden Stimmen laut, die eine Umsetzung der bereits seit längerer Zeit in der Schublade liegenden Fluchtlinienpläne forderten.³⁹ Die Konzepte sahen eine Verbreiterung des westlichen Endes des Altengrabens vor. Für eine Realisierung wäre es notwendig gewesen, die Häuser Altengraben 5 und 7 abzureißen.⁴⁰

An der verbreiterten Straße wollte man zwei neue Wohn- und Geschäftshäuser errichten. Die Neubauten sollten sich harmonisch in die historische Bausubstanz des Altengrabens einfügen. Sogar Fachwerkkonstruktionen, wie sie bei den „Vier Türmen“ und dem Haus Altengraben 25 zur Anwendung gekommen waren, spielten bei der Konzeption eine Rolle.⁴¹ Verwirklicht wurden die Gestaltungsvorschläge nie. Nicht nur die Entschädigungsleistungen, sondern auch die Baukosten hätten in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen der Maßnahme gestanden. Deswegen nahm die Gemeinde 1923 endgültig von ihrem Bauvorhaben Abstand.⁴² Erst nach dem Zweiten Weltkrieg nutzte die Stadtverwaltung nach der Zerstörung der Häuser Altengraben 5 und 7 die Gelegenheit, die Gefahrenstelle zu entschärfen.

11.6.4 Private Bautätigkeit

Der Fall der Rayonbeschränkungen bedeutete für die Innenstadt natürlich nicht das Ende sämtlicher Bauaktivitäten. Zwar wurde im Laufe der Jahre ein gewisser Sättigungsgrad erreicht, doch verhinderte die Konzentration von Arbeitsstätten, Wohnungen und Geschäften innerhalb der Befestigungsanlagen die vor allem von den Hauseigentümern befürchtete Entvölkerung und den damit verbundenen Verfall der Haus- und Grundstückspreise. Die Bautätigkeit vor den Toren der Stadt steigerte sich nur schrittweise – von einer Explosion konnte wirklich nicht die Rede sein. Zwar hatte die Baupolizei eine Reihe von Anträgen zu bearbeiten, doch bezogen diese sich in der Regel auf unbedeutende Baumaßnahmen. Neue Gebäude blieben in der Minderzahl. So betrafen 1885 nur 12 der 149 Baugesuche neue Häuser. In den folgenden Jahren änderte sich das Verhältnis unwesentlich. Auch als die Kabinettsordre vom 13. März 1890 das Ende des Befestigungsgürtels einleitete, blieb die erhoffte Signalwirkung aus. Von den 94 der das neue Gelände betreffenden Bauanträgen galten lediglich 8 der Errichtung neuer Wohn- und Geschäftshäuser, was im Vergleich zu den vorherigen Jahren einen absoluten Tiefstand bedeutete.⁴³

Im Vergleich dazu blieb die bauliche Entwicklung in der Innenstadt relativ konstant. Zwischen 1885 und 1897 entstand dort eine Reihe neuer Häuser, auch wenn der Schwerpunkt der Bauaktivitäten damals zweifellos auf der Aufstockung und dem Umbau bestehender Substanz lag. Außerdem führte das Anfügen von Seitenflügeln und Hintergebäuden, die auch wirtschaftlichen Zwecken dienen konnten, zu einer weiteren Verdichtung der Blöcke.

Eine Verlagerung der Gewichte zugunsten der Vorstadt trat 1891 ein, obwohl es auf dem neuen Gelände noch eine Reihe von Schwierigkeiten gab. Die Situation fasste die Stadtverwaltung in ihrem Jahresbericht wie folgt zusammen: „Die Bauthätigkeit hat [...] einen gewissen Aufschwung erfahren, insofern als eine nicht unbeträchtliche Vermehrung der

Bauten vor den Thoren in Folge der dort eingetretenen Baufreiheit zu verzeichnen ist [...] Derselbe ist umso erfreulicher als bei der Ungewißheit über die Lage des neuen Bahnhofes und der Verzögerung in dem Ankauf der Festungswerke durch die Stadt die Ausgestaltung eines umfassenden Bebauungsplanes bisher unmöglich war und nur für einzelne Gebietsteile vor den Thoren Baufluchtlinien festgesetzt werden konnten [...]"44

In den neuen Stadtteil investierten selbstverständlich nur diejenigen, die es sich leisten konnten. Das neue Gelände sahen die Bauwilligen überwiegend als Gelegenheit, ihr Geld durch die Errichtung von größeren Miethäusern gewinnbringend anzulegen. Einige Privatleute nutzten später auch die Gelegenheit, kleinere Häuser für den eigenen Bedarf zu bauen, um der an den meisten Stellen viel zu engen und schlecht belüfteten Innenstadt zu entgehen. Die Verwaltung schrieb über diese Entwicklung: „[...] Wenn auch die im Vorstadtgebiet sich regende Baulust in erster Linie in der Entstehung von Miethäusern sich thätig erwies, so ist doch in erfreulicher Weise zu bemerken, dass auch das behagliche Einfamilienwohnhaus, welches in der Stadt selbst bereits im Aussterben begriffen war, wieder zu einer gewissen Bedeutung zu gelangen im Begriffe ist. Besonders in dem vornehmeren Vorstadtgebiet sah das verflossene Verwaltungsjahr eine stattliche Anzahl kleinerer, nur für je einen Wohnungsinhaber bestimmter, villenartiger Wohngebäude entstehen. Aber auch in denjenigen Vierteln der Vorstadt, wo der Spekulationsgeist bisher nur auf die Entstehung hoher Miethäuser gerichtet war, hat sich mehrfach ein freudig begrüßter Umschwung zu Gunsten einer verminderten Stockwerkzahl und gesunder Wohnungsverhältnisse vollzogen. Was die Grundstückspreise in dem Vorstadtgebiet angeht, so hat sich in dem letzten Jahre eine gewisse „Stetigkeit derselben herausgebildet, die erhoffen läßt, daß auch für die Zukunft eine übermäßige Vertheuerung der Häuser- und Wohnungspreise ausgeschlossen bleibt [...]"45

Die Einrichtung von Görres- und Eltzerhofstraße und der weitere Ausbau der Rheinstraße brachten 1894/95 noch einmal den Aufschwung der Bautätigkeit in den Bereichen innerhalb der ehemaligen Festungsmauern. Diesen Bereich nannte die Verwaltung in ihren Berichten kurzerhand Altstadt.⁴⁶ Diese Steigerung schien nur von kurzer Dauer zu sein, denn bereits ein Jahr später stellte man fest: „[...]Die Bauten in der Altstadt beschränken sich, mit Ausnahme eines auf bisher noch unbebauten Grund und Boden errichteten Doppelwohnhauses, auf den Ersatz alter, den Bedürfnissen nicht mehr genügender Häuser durch Neubauten. Auch größere, ausschließlich Wohnzwecken dienende Hintergebäude, welche früher einen wesentlichen Theil der hiesigen Bauthätigkeit bildeten und häufig die Hofräume bis dicht an die Grenzen des eben noch Zulässigen in Anspruch nahmen, sind im verflossenen Verwaltungsjahre nicht mehr zur Ausführung gekommen. Dagegen wurde besonders auf den Hauptstraßenzügen, der Löhrrstraße, Entenpfehl, Rheinstraße, aber auch in den weniger vom Verkehr berührten Zügen, der Schloßstraße und der Straßen der Unterstadt durch Umbau eine Anzahl von Geschäftsläden zum Theil von größerem Umfange und in einer den gesteigerten Anforderungen entsprechenden Ausstattung hergestellt [...]"47

Zahlen für die eigentliche Altstadt innerhalb der ehemaligen mittelalterlichen Stadtmauern lassen sich mithilfe der Verwaltungsberichte nicht ermitteln, denn sie betrafen die gesamte Innenstadt. Dennoch bleibt festzustellen, dass immer noch in die Kernbereiche investiert wurde. 1897 errichtete man „[...] Miethäuser bescheideneren Umfanges im Mittelpunkte der Altstadt, die mit ihren beigefügten Werkstätten hauptsächlich kleineren Handwerkern Wohn- und Arbeitsplätze gewähren [...]“ sollten. Die Aktivitäten veränderten auch die Rheinstraße, in der drei weitere repräsentative Bauten entstanden. Eine immer wichtigere Rolle spielte die Umgestaltung bestehender Gebäude.⁴⁸ Darüber hinaus wollten viele Geschäftsleute durch Umbauten ihren Läden eine moderne, großstädtische Note verleihen. Diese Bestrebungen

fürten im Laufe der Zeit zur völligen Veränderung der Erdgeschosse in fast sämtlichen heute noch erhaltenen historischen Wohn- und Geschäftshäusern in den Kernbereichen von Koblenz. Ursprüngliche Grundrissformen und originale Fassadengestaltungen können vielfach nur noch erahnt werden. Obwohl viele Häuser in der Altstadt durch diese Entwicklung ihren eigentlichen Charakter verloren hatten, stand die Verwaltung den Umbauten positiv gegenüber. Zufrieden berichteten die Verantwortlichen: „[...]Die Herstellung einer größeren Anzahl von Schaufensteranlagen und Ladenumbauten läßt erkennen, wie sehr die hiesige Geschäftswelt bemüht ist, den Anforderungen der Neuzeit nicht nur in der Geschäftsführung selbst, sondern auch in der Anlage und Ausstattung der Läden und Schaufenster sich anzupassen. Dank dieser Bestrebungen sind hier Geschäftshäuser und Läden völlig großstädtischer Art entstanden, welche sich den eleganten Magazinen der Nachbarstädte kühn zur Seite stellen können [...]“⁴⁹

Das gleichbleibende Interesse der Gewerbetreibenden an den älteren Vierteln führte gegen Ende des Jahrhunderts noch einmal zu einem Aufschwung der Bautätigkeit in der Innenstadt. Dagegen gingen in den neuen Stadtteilen südlich und westlich der alten Umwallung die Aktivitäten leicht zurück. Die Verwaltung schrieb zu dieser Entwicklung: „[...] In der Altstadt entstanden an den Straßenfronten 11 neue Wohngebäude, davon 6 an Stelle alter Gebäulichkeiten und 5 auf bisher un bebauten Grundstücken. Die Anzahl der Umbauten behufs auf Schaffung von Schaufensteranlagen und Geschäftsläden entspricht genau der Zahl aus dem Vorjahre und läßt erkennen, daß nicht nur die Bauthätigkeit, sondern auch Handel und Gewerbe in unserer Stadt eines stetigen Aufschwunges sich erfreuen. Auch kann wiederum mit Befriedigung festgestellt werden, daß die durch Errichtung von Neubauten in der Altstadt geschaffenen Mieth-Wohnungen trotz des Wettbewerbes mit den Wohnungen in der Neustadt, vor wie nach sehr beliebt und gesucht sind [...]“⁵⁰

Das neue Jahrhundert brachte dann einen bedeutenden Einbruch der Bautätigkeit in der eigentlichen Altstadt. Im Jahre 1900 entstanden dort nur noch zwei neue Wohnhäuser. Auch Seiten- und Hintergebäude kamen nicht mehr zur Ausführung. Lediglich die Neigung der Geschäftsinhaber, die Schaufenster ihrer Läden zu vergrößern, war ungebrochen stark.⁵¹ Schon im folgenden Jahr gingen auch die Ladenumbauten in der Innenstadt stark zurück. Die zahlreichen baulichen Veränderungen hatten dazu geführt, dass man in den meisten Fällen Modernisierungen nicht mehr für zwingend erforderlich hielt. Zudem begründete die Verwaltung den Negativtrend für die Innenstadt mit einem Rückgang von Industrie und Gewerbe in Koblenz.⁵²

Die zeitweiligen Niedergangserscheinungen hatten auf die neuen Gebiete keine Auswirkungen. Obwohl damals einige Hausbesitzer über den in Folge der starken Bautätigkeit entstandenen Wohnungsüberschuss klagten, kam es dort in erster Linie zur Errichtung von großen Mietshäusern. Nur in drei Fällen entschieden sich die Bauherren für Einfamilienhäuser. In den alten Stadtteilen wurden nur noch zwei Neubauten errichtet, während Umbauten wieder zunahmen. Vor allem die Verbreiterung und Neugestaltung der Balduinstraße war für das Aufleben der Bauaktivitäten in der heutigen Altstadt verantwortlich. Hier hatte man sich endlich dazu entschlossen, die seit 1846 bestehenden Pläne zur Umgestaltung der Straße in die Tat umzusetzen.⁵³

Das ständige Auf und Ab in den Jahresberichten von Stadtverwaltung und Handelskammer sollte nicht über den Rückgang der Bauaktivitäten in den Altstadtquartieren hinwegtäuschen. Bereits 1898 hielt es die Handelskammer für nicht mehr notwendig, in ihren Baustatistiken die Innenstadt besonders zu erwähnen. Die Gemeinde führte die Differenzierung nach einzelnen Stadtteilen noch bis 1905 durch. Danach ist von der Altstadt nur noch im Zuge von

Asphaltierungsarbeiten die Rede. Eine Ausnahme bildeten lediglich die Pläne für die Ausgestaltung des Münzplatzes, die die Verantwortlichen von 1907 bis 1911 beschäftigten.⁵⁴

Anmerkungen:

1 Coblenzer Volkszeitung vom 6. Mai 1877.

2 Coblenzer Volkszeitung vom 6. Mai 1877.

3 Jahresbericht der Handelskammer 1882, S. 9: Gemeint ist die Eingabe vom 10. Januar 1883.

4 Jahresbericht der Handelskammer 1883, S. 8.

5 Denkmaltopographie, Stadt Koblenz, S. 14.

6 Jahresbericht der Handelskammer 1888, S. 12.

7 Coblenzer General-Anzeiger vom 7. Juni 1888.

8 Vgl. Coblenzer General-Anzeiger vom 10. Juni 1888: Den Durchbruch bezahlte der Staat.

9 Vgl. Coblenzer General-Anzeiger vom 26. Juni 1888: Der Durchbruch des Weißer Tores war vom Kriegsministerium ursprünglich abgelehnt worden. Ein erneuter Vorstoß der Stadt führte schließlich zum Ziel. Die Schaffung einer geeigneten Verbindung in Richtung Moselweiß war vor allem wegen des neuen Schlachthofes außerhalb der Stadt wichtig. Die Grundsteinlegung erfolgte am 5. Juli 1888.

10 Bär, Geschichte Koblenz, S. 168/169.

11 Vgl. Coblenzer General-Anzeiger vom 23. März 1890.

12 Jahresbericht der Handelskammer 1891, S. 7.

13 Bär, Geschichte Koblenz, S. 170/171. Der Vertrag sah weiterhin die Stilllegung der Bahnstrecke Koblenz-Ehrenbreitstein in Richtung Pfaffendorfer Brücke vor. Der Hauptbahnhof wurde 1902 seiner Bestimmung übergeben.

14 Bär, Geschichte Koblenz, S. 171.

15 Eine Spezialuntersuchung über die Koblenzer Stadterweiterung steht noch aus. Allerdings gibt es ein Inventar, in dem neben einer Beschreibung der Gebäude auch ein Abriss der städtebaulichen Entwicklung enthalten ist (vgl. Denkmaltopographie, Stadt Koblenz).

16 Zur Chronologie der Eingemeindungen vgl. Schmidt, Eingemeindung. 1970 lebten in Koblenz über 120.000 Menschen. Heute ist die Einwohnerzahl auf rund 108.000 zurückgegangen.

17 Coblenzer General-Anzeiger vom 16. September 1888; vgl. Rittel, Eltzerhof, S. 371.

18 Coblenzer General-Anzeiger vom 19. September 1888.

19 Coblenzer General-Anzeiger vom 16. Januar 1889.

20 Coblenzer General-Anzeiger vom 4. Mai 1889. Die Eltzerhofstraße sollte eine Breite von 10 Metern, die Görresstraße eine Breite von 8,5 Metern erhalten.

21 Coblenzer General-Anzeiger vom 23. Juni 1889.

22 Vgl. StAK, Fach 13: Die bauliche Entwicklung in diesem Bereich verdeutlichen die Lagepläne in den Bauakten.

23 Die Sackgasse hieß Lill'sche Gasse. Sie wurde im Volksmund auch Zwillingsgasse genannt.

24 Bär, Geschichte Koblenz, S. 179.

25 Coblenzer Generalanzeiger vom 20. Juni und 9. November 1889.

26 Coblenzer General-Anzeiger vom 20. Juli 1889.

27 Coblenzer Generalanzeiger vom 15. und 20. August 1889 sowie 24. Juli 1891. Die Pflasterung von Eltzerhof- und Görresstraße begann im Juli 1891.

28 StAK, Fach 13: Eltzerhofstraße/Görresstraße.

29 Der nördliche Abschnitt der Eltzerhofstraße besteht in seiner früheren Form nicht mehr. Hier wurden die Reste des Franziskanerinnenklosters (schrittweise ausgebaut von 1891–1904) und einige Wohngebäude (Eltzerhofstraße 16 bis 24) im Zuge des „Durchbruchs Danne“ 1975 beseitigt. Heute wird der obere Abschnitt der Eltzerhofstraße durch die Straße „Am Alten Hospital“ begrenzt, die man beim Wiederaufbau der Altstadt anlegte. Der an die heutigen Moselanlagen grenzende untere Teil wurde zur Fußgängerzone umgestaltet.

30 Coblenzer Zeitung vom 22. März 1908.

31 Bericht über die Verwaltung 1907/1908, S. 139 und 1908/1909, S. 136.

32 Vgl. Schäfer, Altstadt, S. 378.

33 StAK, Best. 623, Nr. 9083: Brief vom 15./18. Mai 1909.

34 Das Freimaurergebäude stand bis zu seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg dort, wo sich heute das Kino befindet.

35 LHA Ko, Best. 441, Nr. 19314; StAK, Best. 623, Nr. 9083: Vertragsentwurf sowie Beschluss des Bau- und Stadterweiterungsausschusses vom 21. Juni 1910; StAK, K-186: Der im März 1910 entstandene Lageplan enthält die neuen Straßenfluchtlinien und Grundstücksgrenzen sowie Höhenmessungen (Nivellements); vgl. StAK, Best. 623, Nr. 9259: Schriftwechsel über die neuen Fluchtlinien im Bereich Münzplatz/Burgstraße.

36 StAK, Fach 87: Münzplatz.

37 Vgl. StAK, Best. 623, Nr. 9098, S. 234: Vertrag vom 2. November 1910.

38 StAK, Best. 623, Nr. 9098, S. 304: Brief des Conrad Reich an den Oberbürgermeister Karl Ortmann vom 7. August 1913; S. 314: Übertragung der Grundstücke.

39 StAK, K-1736, 1737 und 1739: Lagepläne.

40 StAK, Best. 623, Nr. 9083: Schreiben des Ratsmitglieds Willi Meyer-Alberti an die Stadtverwaltung vom 22. Juni 1916.

41 StAK, Best. 623, Nr. 9083, S. 14 und 21; vgl. StAK, K-1738 und 1740 (Pläne).

42 StAK, Best. 623, Nr. 9083, S. 67: Vermerk vom 15. Februar 1923.

43 In Einzelfällen weichen die Jahresberichte der Handelskammer mit Ihren Zahlenangaben geringfügig von den in den Jahresberichten der Stadtverwaltung angegebenen Daten ab.

44 Bericht über die Verwaltung 1891/92, S. 70.

45 Bericht über die Verwaltung 1892/93, S. 62.

46 Bericht über die Verwaltung 1894/95, S. 101.

47 Bericht über die Verwaltung 1895/96, S. 90/91.

48 Bericht über die Verwaltung 1897/98, S. 138/139.

49 Bericht über die Verwaltung 1898, S. 124.

50 Bericht über die Verwaltung 1899, S. 114.

51 Bericht über die Verwaltung 1900, S. 122.

52 Bericht über die Verwaltung 1901, S. 117.

53 Bericht über die Verwaltung 1904, S. 52.

54 Vgl. Berichte über die Verwaltung 1906–1912.