

SATZUNG

der Stadt Kempen für den Denkmalbereich Nr. 2

"Die den Stadtkern der Stadt Kempen umgebende Ringstraße mit angrenzender Ringbebauung und Teilen der einmündenden Straßen mit Randbebauung" gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (DSchG)

vom 19. Juni 1997
(Abl. Krs. Vie. S. 334.)

Aufgrund von § 2 Abs. 3 und § 5 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG) vom 11. März 1980 (GV NW S. 226), geändert durch Gesetz vom 06. November 1984 (GV NW S. 663) - zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juni 1989 (GV NW S. 366) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. März 1996 (GV NW S. 124), hat der Rat der Stadt Kempen in seiner Sitzung am 17. Dezember 1996 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Gegenstand der Satzung

- (1) Das in § 2 näher bezeichnete Gebiet wird als Denkmalbereich gem. § 5 Abs. 1 DSchG NW unter Schutz gestellt.
- (2) Zur Erhaltung der historischen Ringstraßenanlage des Stadtteiles Kempen mit Teilen der einmündenden Straßen werden an bauliche Anlagen und Verkehrs- und Freiflächen besondere Anforderungen nach Maßgabe dieser Satzung gestellt.
- (3) Die zu erhaltende Gesamtstruktur im Denkmalbereich wird bestimmt durch den Stadtgrundriss, durch die Stadtsilhouette, wie sie von den Ringstraßen aus in Erscheinung tritt und durch die erhaltene historische Bausubstanz. Den Stadtgrundriss bilden die Ringstraße und die von außen einmündenden Straßen.

§ 2

Räumlicher Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für die Ringstraßenanlage um den historischen Stadtkern von Kempen und für Teile der von außen einmündenden Straßen einschl. der Randbebauung. Die genauen Grenzen des Denkmalbereiches ergeben sich aus dem beige-fügten Plan (Anlage 1).

§ 3

Sachlicher Geltungsbereich

In dem Geltungsbereich dieser Satzung ist geschützt:

- (1) Die aufgehende Substanz insgesamt, insbesondere das Erscheinungsbild der Bebauung. Dieses wird bestimmt durch die überkommene Bausubstanz, Gebäudehöhen und -volumen, Trauf- und Giebelstellungen, Dachformen, Dachneigungen, Gebäudeabstände, Fensterformen, Baumaterialien, sowie die Sichtbezüge, die sich aus Bebauung und Straßenführung ergeben.
- (2) Die Struktur und der Grundriss der historischen Stadterweiterung, Diesen bilden die Straßenführung, die Parzellierung, die Gebäudeumrisse, sowie die vorhandenen Freiflächen.

§ 4 Begründung

Der im § 2 bezeichnete Denkmalbereich wird unter Schutz gestellt, weil die historische Bausubstanz Kempens in der den Stadtkern umgebenden Ringstraße mit angrenzender Ringbebauung und Teilen der einmündenden Straßen mit Randbebauung für die geschichtliche und städtebauliche Entwicklung von Kempens bedeutend ist und aus wissenschaftlichen, volkskundlichen und städtebaulichen Gründen an seiner Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht. Trotz zahlreicher Veränderungen ist die Ringstraßenanlage einschl. der in sie von außen einmündenden Straßen mit ihrer historischen Bedeutung und der Kontinuität der gebauten Substanz ein wichtiges Dokument für die geschichtliche Entwicklung von Kempens.

Diese Satzung dient der Erhaltung, Sicherung und Pflege des überkommenen Erscheinungsbildes und der Gesamtstruktur von Kempens sowie seiner Wallanlagen. Die Begründung im einzelnen zum Denkmalbereich ergibt sich aus dem beigefügten Plan des Denkmalbereichs Nr. 2 (Anlage 1), den dargestellten Daten zur Stadtgeschichte (Anlage 2) sowie der allgemeinen Charakterisierung von Teilbereichen und Beschreibung der charakteristischen Wesensmerkmale, die den Ringbereich, den Bahnhofsbereich und die Ausfallstraßen prägen (Anlage 3) und dem beigefügten Gutachten des Landschaftsverbandes Rheinland - Rheinisches Amt für Denkmalpflege - (Anlage 4).

§ 5 Rechtsfolgen

- (1) Im räumlichen Geltungsbereich dieser Satzung gelten die Regelungen des § 9 DSchG sinngemäß, das heißt: Der schriftlichen Genehmigung der Unteren Denkmalbehörde bedarf, wer im Denkmalbereich eine bauliche Anlage errichten, ganz oder teilweise beseitigen, an einen anderen Ort verbringen oder in ihrem äußeren Erscheinungsbild verändern will, sofern diese Veränderung von der öffentlichen Verkehrsfläche aus sichtbar ist. Für eingetragene Baudenkmäler gilt § 9 DSchG NW unmittelbar.
- (2) Ist eine Veränderung des äußeren Erscheinungsbildes, für die eine Genehmigung gem. Abs. 1 beantragt wird, nach Umfang und Charakter unbedeutend oder ist ihre Übereinstimmung mit den Regelungen dieser Satzung ohne nähere Prüfung offenkundig, so entscheidet die Untere Denkmalbehörde in einem vereinfachten Genehmigungsverfahren.

- (3) Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn
- a) die in dieser Satzung einschließlich ihrer Anlagen niedergelegten Belange des Denkmalschutzes dem nicht entgegenstehen oder
 - b) ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt.

§ 6

Genehmigungsvoraussetzungen

- (1) Jede nach § 5 dieser Satzung genehmigungspflichtige Maßnahme muß das geschützte Erscheinungsbild des Denkmalbereiches wahren. Sie muß sich insbesondere in Anlehnung an den historischen städtebaulichen Maßstab vollziehen, die Kleingliedrigkeit der Bauten und des Stadtbildes wahren. Sie muß sich in der äußeren Form, in der Materialauswahl und in der Farbgebung dem historischen Charakter des Denkmalbereiches anpassen. Dies gilt in besonderem Maße für die Gestaltung von Dächern, Fenstern, Fassaden und Werbeanlagen.
- (2) Genehmigungspflichtige Maßnahmen an historischer Bausubstanz müssen darüber hinaus mit dem historischen Charakter des jeweiligen Gebäudes in Einklang stehen.
- (3) Genehmigungspflichtige Maßnahmen innerhalb eines der in Anlage 3 charakterisierten und beschriebenen Teilbereiche müssen darüber hinaus die dargestellte, historisch gewachsene Eigenart des jeweiligen Teilbereiches wahren. Das äußere Erscheinungsbild der dort aufgeführten Gebäude ist in den beschriebenen Gestaltungsmerkmalen zu erhalten, es sei denn, die beabsichtigte Veränderung von Gestaltungsmerkmalen führt zur Herstellung eines aus denkmalpflegerischen Gründen vorzuziehenden Zustandes, insbesondere zur Wiederherstellung eines gesicherten historischen Zustandes.
- (4) Werbeanlagen auf Dächern und an Schornsteinen, Werbeanlagen mit Wechsel-, Lauf- oder Blinklicht sowie Werbeanlagen mit einer Flächengröße von mehr als 4 m² sind im Geltungsbereich der Satzung unzulässig. Innerhalb der in Anlage 3 aufgeführten Teilbereiche sind Werbeanlagen nur zulässig, wenn sie sich in ihre Umgebung so einfügen, dass sie in Übereinstimmung mit der historisch gewachsenen Eigenart des Teilbereiches stehen.

§ 7

Bestandteile

Die in den §§ 2 und 4 genannten Anlagen 1-4 sind Bestandteil dieser Satzung.

§ 8

Antrag, Antragsunterlagen, Genehmigung

- (1) Die nach § 5 erforderliche Genehmigung ist schriftlich bei der Unteren Denkmalbehörde zu beantragen. Mit dem Antrag sind eine ausführliche Beschreibung des Vorhabens mit genauen Material- und Farbangaben sowie alle weiteren für die Beurteilung des Vorhabens und die Bearbeitung des Antrages erforderlichen Unterlagen einzureichen. Insbesondere kann die Untere Denkmalbehörde auch Fassadenschnitte und -abwicklungen anfordern.

§ 9

Verhältnis zu anderen Genehmigungsvorschriften

- (1) Diese Satzung lässt aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtungen zum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen, Erlaubnissen und Zustimmungen oder zum Erstellen von Anzeigen unberührt. Das gilt insbesondere für derartige Pflichten nach der Landesbauordnung NW.
- (2) Ist ein Vorhaben im Geltungsbereich dieser Satzung auch nach der Landesbauordnung NW genehmigungspflichtig, so ist nur ein Antrag erforderlich. In diesem Fall wird dem Antragsteller die Genehmigung nach dieser Satzung und die Genehmigung nach der Landesbauordnung NW in einem Bescheid erteilt.

§ 10

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 41 DSchG handelt, wer gegen die Erlaubnispflicht des § 5 dieser Satzung verstößt und wer vor Zugang der Genehmigung mit der Ausführung des Vorhabens beginnt.

§ 11

Inkrafttreten

Die Satzung tritt mit dem Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Anlagen

(Die Anlagen können beim Planungs-, Bauordnungs- und Denkmalamt eingesehen werden, Anlage 2, 3 und 4 a) sind beim Hauptamt per EDV gespeichert.)

Anlage 1

Plan der Innenstadt Kempen mit eingezeichneten Grenzen des Denkmalbereiches 2

Anlage 2

Daten zur Stadtgeschichte

Anlage 3

Allgemeine Charakterisierung von Teilbereichen und Beschreibung der charakteristischen Wesensmerkmale, die den Ringbereich, den Bahnhofsbereich und die Ausfallstraßen prägen.

Anlage 4

- a) Gutachten zum Denkmalbereich Kempen "Stadterweiterungsgebiet" gemäß § 5 (2) und § 22 (3) Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen
- b) Karte mit der Darstellung des Denkmalbereichs M 1 : 5000

Anlage 2 zur Denkmalsbereichssatzung Nr. 2 vom 19.06.1997

Daten zur Stadtgeschichte

1186	Erste urkundliche Erwähnung als Dorf Kempen. (Landesherr ist bis 1794 der Erzbischof Churfürst von Köln)
um 1290	Kempen wird zur befestigten Stadt ausgebaut.
03.11.1294	Kempen erhält Stadtrechte.
1450 - 1510	Wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit der Stadt; ca. 4.200 Einwohner.
1579	Durch die Pest verliert Kempen fast die Hälfte seiner Einwohner.
1642	Eroberung und Zerstörung Kempens durch verbündete französische, hessische und weimarische Truppen im Verlauf des Hessenkrieges (Zeit des Dreißigjährigen Krieges).
1794 - 1814	Kempen unter französischer Herrschaft. Im 1797 gebildeten Departement de la Roer wird Kempen 1798 Kantonsitz und 1801 französische Stadt.
1815	Durch den Wiener Kongreß kommt Kempen zu Preußen und wird gleichzeitig Kreisstadt des Kreises Kempen.
1929	Durch eine Gebietsreform wird Kempen Kreisstadt des neugebildeten Kreises Kempen-Krefeld.
seit 1963	Erschließung und Bebauung eines großen Areals im Norden Kempens als "Neue Stadt".
1966 - 1967	Bau des neuen Rathauses.
ab 1966	Sanierung der Altstadt, u.a. mit dem Bau von zwei innerstädtischen Erschließungsstraßen und Parkdecks mit Tiefgaragen.
1970	Im Zuge der Kommunalen Neugliederung werden die Stadt Kempen und die Gemeinden Hüls, St. Hubert, Tönisberg und Schmalbroich sowie die Gebietsteile St. Peter und Unterweiden zur neuen Stadt Kempen zusammengeschlossen.
01.01.1975	Durch eine zweite Neugliederung muss der Stadtteil Hüls an die Stadt Kempen abgegeben werden; gleichzeitig erfolgt die Verlegung des Kreissitzes nach Viersen.

Anlage 3

zur Denkmalsbereichssatzung Nr. 2 vom 19.06.1997

Allgemeine Charakterisierung von Teilbereichen und Beschreibung der charakteristischen Wesensmerkmale, die den Ringbereich, den Bahnhofsbereich und die Ausfallstraßen prägen.

Charakterisierung von Teilbereichen

1. Ringbereich

1.1 Moorenring

Den übrigen Ringbebauungen entsprechend war auch der Moorenring ursprünglich nahezu geschlossen bebaut. Repräsentative Wohnhäuser dem Donkring entsprechend prägen das Straßenbild. Doch sind sie teils großformatiger und freistehend konzipiert. Ganz herausragend hier die Fabrikantenvilla Brandenburg im Jugendstil aus der wirtschaftlich-industriellen Blüte Kempens um die Jahrhundertwende. Obwohl sie der Zweigeschossigkeit aller Ringbauten entsprechen, beherrschen sie in ihrer Sechssachsigkeit (Nr. 7) und Vierachsichtigkeit (Nr. 9) das Straßenbild. Der Moorenring wurde Ende des 19. Jahrhunderts erbaut und aus dieser Zeit oder etwas später stammen die Gebäude. Die Fassadengestaltung variiert sowohl im Stil als auch im Reichtum der Gestaltung und Kunstfertigkeit der Ausführung. Auch an diese Gebäude schlossen sich teilweise die für die Ringbebauungen bzw. deren Nutzung typischen Betriebsgebäude rückwärtig an.

1.2 Donkring

Die Bebauung des Donkrings ist als eine typische für den gesamten Ring zu betrachten. Doch stellt sie sich in ihrem Gesamteindruck außergewöhnlich geschlossen und gut erhalten dar. Die Gebäude stammen aus der Zeit kurz vor oder um 1900, als das Gebiet innerhalb der Stadtmauer durch den aufkommenden Wohlstand, der zu einem größeren Bauaufkommen führte, nicht mehr genug Bauland bot. In diesem stadtgeschichtlichen Zusammenhang bieten sich die Gebäude des Donkrings als auffallend repräsentativ dar. Bei einigen Gebäuden ist noch die Toreinfahrt zu Betriebs- und Lagergebäuden im hinteren Grundstücksteil erhalten. Der historische Charakter der Straße wird durch ihre nahezu unbeeinträchtigte Erscheinung als geschlossene Reihenbebauung um 1900 geprägt. Bis auf wenige Eingriffe ist die Fassadenfolge vollständig. Der Donkring stellt sich in seiner geschlossenen Gestaltung als einmalig im äußeren Bereich dar. Man kann an den Gebäuden, ähnlich einer architektonischen Aufzählung, eine Vielfalt der Baustilarten und Möglichkeiten der Gestaltung von Häusern um 1900 ablesen. Besonders hervorzuheben sind dabei nicht nur die Häuser Nr. 17 und Nr. 19 in ihrer auffallend repräsentativen Fassadengestaltung, sondern auch Nr. 21, das in seiner aus der Fassadenabfolge herausragenden reich gestalteten Fassade die Straße in ihrem Gesamteindruck prägt. Als Häuser mit auffallend reicher, repräsentativ gestalteter Putzfassade sind ebenfalls die Häuser Nr. 33 und Nr. 35 herauszustreichen. Mit dem Eckhaus Donkring 77, Ecke Vorster Straße, wird nochmals die Bedeutung des Donkrings als Standort gewerblicher Gebäude verdeutlicht. Es setzt als Eckhaus an dieser

Stelle einen auffallenden städtebaulichen Akzent, auch durch seine mit reichen Ornamentfeldern gegliederte Fassade.

1.3 Hessenring

Der Hessenring wird in seinem Gesamteindruck leider durch den überdimensionierten Bau des Supermarktes beeinträchtigt. Der Gesamtzusammenhang ist beim Hessenring in seiner heutigen Gestalt nur noch bedingt ablesbar. Es handelt sich bei den Gebäuden um Wohnhäuser mit schlichteren Fassaden. Aus diesem Eindruck hebt sich das Amtsgericht am Ende des Hessenringes ab. Es ist nicht nur ein repräsentatives Gebäude und damit stadtentwicklungsgeschichtlich interessant, sondern auch ein städtebaulich wichtiger Bezugspunkt und kunsthistorisch interessant in der nahezu sakral anmutenden Eingangsgestaltung.

1.4 Möhlenring

Der Möhlenring weist eine relativ junge Bausubstanz aus. Die prägenden Gebäude stammen aus dem frühen zwanzigsten Jahrhundert und treten durch ihre Jugendstil- bzw. Historismusformsprache hervor. Ihr repräsentativer Charakter veranschaulicht großbürgerliches Wohnen um die Jahrhundertwende.

1.5 Burgring

Der Burgring wird charakterisiert durch einen hohen Anteil historischer Bausubstanz. Die teilweise höchst repräsentativen Bauten bieten einen vielfältigen Eindruck der mannigfachen Stilformen der Jahrhundertwende. Die Häuser sind in ihrer Fassadengestaltung aber auch in Grundriß, Höhe und Volumen recht unterschiedlich, schließen sich aber zu einem harmonischen Gefüge zusammen, dessen Geschlossenheit nur selten durch Bauveränderungen aufgebrochen wird.

1.1 - 1.5 Charakteristische Wesensmerkmale, die den Ringbereich prägen:

Auffallend ist die strenge Achsialität der zumeist zweigeschossigen Bebauung mit überwiegend drei bis vier Achsen mit schmalen stehenden Fensterformaten in kleinteiliger Gliederung. Dabei werden häufig einzelne Achsen betont durch vorgezogene Fassadenteile mit Giebelausbildungen, durch breite Ausbildung, Erker, Giebelfelder, etc. Die Fenster selbst werden umrahmt in vielfältigen Formen. Die Fassaden sind überwiegend Putzfassaden, zum Teil mit reichhaltigen historisierenden Ornamentformen; vertikal gegliedert durch enge Achsenausbildung, Eckbetonungen, Pilaster, usw., horizontal gegliedert durch Friese, Bänder, Gesimsausbildungen. Untergeordnet prägen Klinkerfassaden mit Putzornamenten und Putzfeldern diesen Bereich, nur absolut untergeordnet reine Ziegelsteinfassaden in Ausführungen mit zum Teil reicher Ziegelsteinornamentik. Die prägende Dachform ist das mittelsteile traufständige Satteldach, nur relativ selten mit Ausbauförmern mit kleinen Gauben oder aber das ausgebaute Masarddach, Balkone, Loggien, Dacheinschnitte sind nicht zu finden. Ein sehr stark prägendes Element ist das absolut weitestgehende Fehlen von Werbeanlagen.

2. Bahnhofsbereich

2.1 Thomasstraße

Die Thomasstraße ist eine Straße mit Wohn- und Geschäftsbebauung. Der harmonische Eindruck der Architektur wird durch die durchgehende Traufständigkeit und die historisierende Fassadengestaltung erzielt. Die Objekte, die in weiten Teilen sehr gut erhalten sind, bieten einen lebhaften Eindruck großbürgerlichen Wohnstils zur Zeit der Jahrhundertwende. Schon im frühen zwanzigsten Jahrhundert wurden sie teilweise als Geschäftshäuser genutzt, so dass einige bauliche Veränderungen erfolgt waren. Die Bausubstanz bezeugt somit die ökonomie- und baugeschichtliche Entwicklung der Stadt. Die Gebäude sind überwiegend zweigeschossig, an der Ostseite aber auch dreigeschossig. Dieser Bereich ist überwiegend geprägt von Putzfassaden, Traufständigkeit der Baukörper. Zwei Gebäude weisen Giebelfelder aus, zwei Gebäude sind als Ziegelsteinbauten mit Putzelementen ausgebildet. Als Dachform ist das mittelsteile Satteldach prägend, es ist nur selten ausgebaut und hat kleine Gauben. Untergeordnet sind Mansarddächer ausgebildet.

2.2 Kurfürstenstraße

Die Kurfürstenstraße erfährt ihre historische Prägung durch die repräsentativen Bauten der Jahrhundertwende, die nahezu gänzlich erhalten sind. In der nahezu authentisch geschlossenen Bebauung manifestiert sich in anschaulicher Weise das großbürgerliche Stilempfinden der Gründerzeit. Die traufständigen, einheitlichen Putzbauten mit zum Teil reichen Stuckornamenten und Profilierungen entsprechen auch heute noch ihrer Funktion als reine Wohnbauten. Die Bauten sind überwiegend in strenger Achsialität schmaler stehender Fensterformate in kleinteiliger Gliederung ausgebildet. Häufig werden einzelne Achsen gestalterisch betont.

2.3 Siegfriedstraße

Die nördliche Bebauung des Straßenzuges stellt eine nahezu geschlossene Zeile historischer Bebauung dar. Die untereinander harmonisierende Gestaltung der Einzelfassaden (Gebäude 12-13) fügt sich zu einem reizvollen Gesamteindruck zusammen. Die zwei- bzw. dreigeschossigen großbürgerlichen Wohnbauten verweisen mit ihren hochgezogenen Giebelachsen, Erkern und Stuckdekorationen auf historistisches Stilempfinden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite finden sich weniger prägende schlichte Ziegelsteinbauten.

2.4 Von-Loe-Straße

Die Bauten, die sämtlich um 1910 entstanden sind, vermitteln den Charakter großbürgerlichen Wohnens nach der Jahrhundertwende. Die Gebäude sind als geschlossene Gruppe erhalten. Sie zeichnen sich durch eine homogene Fassadengestaltung mit Erkern und Giebeln aus. Der harmonische Eindruck wird durch die einheitlich dezente Stuckornamentik unterstützt. Die Architektur ist insgesamt in sehr gutem Zustand. Folgende Wesensmerkmale sind charakteristisch: Traufständigkeit, Zweigeschossigkeit, Dreiachsigkeit, Mansarddächer, Satteldächer zum Teil mit Giebelfeldern und zurückhaltender Gaubenausbildung, Putzfassade, Erker zum Teil über zwei Achsen, stehende Fensterformate.

2.5 Kleinbahnstraße

Die zur Bahn gerichtete Seite enthält zum Teil schlicht gestaltete Bauten mit durchgehend Ziegelsteinfassaden in traufständiger Bauweise zum Teil mit Mansarddachausbildungen. Die gegenüberliegende Seite ist im Charakter vergleichbar wie die Kurfürstenstraße gestaltet.

2.6 St. Huberter Straße

Sie bietet heute einen uneinheitlichen Eindruck. Zum Teil ist dieser durch Baulücken, zum Teil durch größere Neubauten und zum Teil durch zurückliegende ältere Gebäude in schlechtem Zustand geprägt. Von diesem bescheidenen Gesamteindruck heben sich die Gebäude Nr. 10 und Nr. 12 ab.

2.7 Am Bahnhof

Die Straße ist geprägt durch das Bahnhofsgebäude und das ehem. Städt. Betriebsamt. Putz- und Ziegelsteinfassaden im Straßenraum wechseln.

2.1 - 2.7 Charakteristische Wesensmerkmale, die den Bahnhofsbereich prägen:

Für den gesamten Bahnhofsbereich ist folgendes festzuhalten: Dachaufbauten sind nur sehr untergeordnet vorhanden, Dacheinschnitte praktisch gar nicht. Freiraumnutzungen zur Straße hin durch Terrassen. Loggien, Balkone sind nicht gegeben. In St. Huberter Str., Thomasstraße und Am Bahnhof finden sich deutlich untergeordnet Werbeanlagen, in den anderen Straßen existieren keine Werbeanlagen.

3. Ausfallstraßen

3.1 Hülser Straße

Entsprechend dem Charakter aller Ausfallstraßen ist die Hülser Straße geprägt von Wohnhäusern, an die sich zum Teil Betriebe anschließen und Geschäfte. Die historische Bebauung stammt aus der Zeit um 1900, doch wird sie durch spätere Bauten ergänzt. Der Straßenraum bietet einen geschlossenen Eindruck, bei dem auch die teilweise vorgenommenen Veränderungen in den Fassadengestaltungen nicht zu störend ins Auge fallen. Auffallend ist, daß die Gebäude trotz der allgemeinen Zweigeschossigkeit stadtauswärts immer schmaler in ihrer Achsenbreite und damit bescheidener werden. Wie eine Widerspiegelung der Bevölkerung, die diese Häuser bewohnte. So befindet sich am Anfang der Hülser Straße das Wohnhaus des Weinhändlers Straeten mit einer repräsentativen, klassizistisch-orientierten Fassadengestaltung und zum Ende hin stehen schlichtere Gebäude. Die allen Ausfallstraßen gemäße Vielseitigkeit der Fassadengestaltung tritt auch in der Hülser Straße klar zu Tage. Die Gebäude Nr. 17 und Nr. 19 sind sowohl städtebaulich als auch kunsthistorisch ein interessantes Beispiel, zum einen für eine geschlossen konzipierte, eng aufeinander bezogene Reihenhausbebauung als auch in ihren ungewöhnlichen gotisierenden Schmuckformen mit den abschließenden Konsolen in Form von Tierleibern. Prägend für den Bereich ist, daß praktisch keine Dachaufbauten existieren. Bezüglich der Fassadengestaltung herrscht ein etwa gleicher Anteil von Ziegelsteinfassaden, geschlemmten Fassaden sowie Putzfassaden. Balkone, Loggien, Dacheinschnitte finden sich praktisch nicht.

3.2 St. Töniser Straße

Die St. Töniser Straße ist eine Ausfallstraße. In dieser Funktion verbindet sie die Stadt bereits seit ihrer Entstehung mit den Nachbarortschaften. Anfangs war sie nur ein schmaler Pfad, der dann verbreitert und im 19. Jh. ausgebaut wurde. Sie zeigt sich in einer nur teilweise einheitlichen und geschlossenen Bebauung. An ihrem Anfang, Ecke Donkring, bietet sie einen vollständig offenen Eindruck, der mit ihrer eigentlichen Charakteristik nichts gemeinsam hat. Die ausschlaggebende unterschiedliche Bebauung beginnt erst später. Sie besteht zum Teil aus einer Reihenbebauung, für die die Häuser Nr. 26-32 beispielhaft sind, zum Teil aus Einzelhäusern größeren Formats. Geprägt wird die St. Töniser Straße durch eben diese einander abwechselnde Bebauung. Die freistehenden Einzelhäuser größeren Formats sind zum Teil giebelständig und setzen damit Akzente im Erscheinungsbild. In ihrer Gestaltung ist die St. Töniser Straße Ausdruck der Stadtentwicklung um 1900, als sowohl bürgerliche Wohnbauten, zum Teil mit angegliederten Betrieben, als auch öffentliche Bauten an der Peripherie, wegen Raummangels im inneren Stadtbereich, errichtet wurden. Die Gebäude zeigen teils noch den typischen Grundriss. Auf der schmalen aber sehr langen Parzellierung errichtete man zur Straße hin Wohngebäude, zumeist zweigeschossig, mit einem langen ein- oder zweigeschossigen Anbau, in halber Gebäudebreite nach hinten heraus. In ihrem Grundriss geben die Gebäude der St. Töniser Straße teilweise noch einen Eindruck ihrer früheren Nutzung mit Hofgebäuden. Die sozial- und kulturgeschichtliche Bedeutung wird verdeutlicht durch das ehemalige Pensionat Pasch Nr. 24, das Haus Nr. 30, ein Wohnhaus kurz nach 1900 erbaut, als auch im besonderen durch die ehemalige Taubstummschule Nr. 36 und der dazugehörigen Direktorenvilla Nr. 38. Die Taubstummschule aus der Mitte des 19. Jh. setzt nicht nur in ihrer Gestaltung einen städtebaulichen Akzent, sondern stellt sich auch als Beispiel der frühen Betätigung im sozialen Bereich dar. Mit der dazugehörigen Villa ist noch der typische Gebäudezusammenhang ablesbar. In ihrer Zweigeschossigkeit, mit den Putzfassaden in unterschiedlich reicher Gestaltung, bieten die Häuser der St. Töniser Straße die Verdeutlichung der Wohlhabenheit der Stadt und den bürgerlichen Repräsentationswillen der Zeit um die Jahrhundertwende. Die in denkmalpflegerischer Hinsicht bedeutenderen Gebäude haben eine Putzfassade, ansonsten finden sich zum Teil recht schlichte Ziegelsteinbauten. Balkone, Loggien, Erker finden sich nicht. Die prägende Dachform ist das Satteldach ohne Dacheinschnitte und Dachaufbauten.

3.3 Vorster Straße

Die Vorster Straße ist als Ausfallstraße geprägt von Wohn- und Geschäftshäusern. Sie bilden einen geschlossenen Straßenraum, aus dessen Gesamteindruck einige Gebäude als hervorragend herausstechen. Die Häuser sind zweigeschossig, zumeist zwei- oder dreischsig um 1900 entstanden. Diese historische Bebauung ist heute zum Teil in ihrer Fassadenerscheinung verändert und durch spätere Bauten ergänzt, die aber noch eine Vorstellung des ursprünglichen Zustands zulassen. Der Bebauung der übrigen Radialen vergleichbar ist die Fassadengestaltung der Häuser sehr abwechslungsreich, ihrer Nutzung entsprechend. Man findet schlichte Wohnhäuser, auffallend repräsentative Privat- und Geschäftshäuser und manchmal noch die sich hinten anschließenden betrieblich zu nutzenden Gebäude. Insofern ist die Bebauung der Radialen ein wichtiger Hinweis auf das wirtschaftliche und kulturelle Leben Kempens in der ersten Zeit nach der Jahrhundertwende. Ursprünglich war der Putzbau über-

wiegend; Ziegelsteinfassaden (wenn nicht nachträglich verkleidet) besaßen reichhaltige Zierformen, z.T. als Putzelemente. Das mittelsteile Satteldach ist prägend für den Straßenzug, Dachaufbauten finden sich selten, Dacheinschnitte gar nicht. Aus der nahezu gegebenen Einheitlichkeit in der Fassadenabfolge der Vorster Straße sticht das ehemalige Mädchen-Lyzeum heraus. Das Gebäude aus dem Ende des 19. Jh., freistehend in schlicht repräsentativer Gliederung in neun Achsen, ist ein Beispiel für die Entwicklung von Ausbildungsstätten der humanen Bildung. Die unterschiedlichen Fassaden der Vorster Straße geben einen sehr abwechslungsreichen Eindruck von dem verwendeten Formengut um die Jahrhundertwende. Herausragend aus dem Gesamteindruck zeigt sich das Haus Nr. 46, das in seiner Neo-Rokoko-Gestaltung ein hervorragendes Beispiel repräsentativen Bauens mit ungewöhnlichem Fassadenschmuck darstellt. Leider befindet sich das Gebäude heute in keinem guten Zustand. In seiner Giebelsichtigkeit (Scheingiebel) prägt es den Straßenraum, der sonst durch hauptsächlich traufständige Häuser geschlossen wird.

3.4 Mühlhauser Straße

Die Bebauung der Mühlhauser Straße stellt sich sehr abwechslungsreich dar. Sie enthält Beispiele für Gebäude unterschiedlicher Nutzung und ist in diesem Gesamtzusammenhang ein Beispiel für die Entwicklung der Ausfallstraßen um 1900. Dabei wird das Erscheinungsbild der Mühlhauser Straße zur Straße hin von Wohnhäusern dominiert, an die sich teils rückwärtig Betriebsgebäude anschließen. Die Fassadengestaltung variiert von den sehr reich geschmückten Fassaden einiger Wohnhäuser von Privat- und Geschäftsleuten bis zu schlichteren Gestaltungen bei einfachen Wohn- und Geschäftshäusern, wie auch Beispiele für Reihenbebauung. Alle historischen Gebäude entstanden kurz vor oder um 1900. Sie werden in ihrem Erscheinungsbild durch die später entstandenen Gebäude kaum beeinträchtigt. Die zweigeschossige Bebauung bildet einen geschlossenen Straßenraum, der durch die überwiegende Traufständigkeit der Gebäude und mittelsteile Satteldächer mit nur wenigen Dachaufbauten ohne Dacheinschnitte betont wird. Dabei wird die Mühlhauser Straße geprägt durch Wohnhäuser in Reihenbebauung, an die sich freistehende Einzelbauten anschließen. Die Fassaden sind überwiegend als Putzbauten streng achsial mit schmalen, stehenden Fensterformaten aufgebaut. Aus der Fassadenfolge sticht das Haus Nr. 28 mit seiner auffallend reich gegliederten Fassade hervor. An dieses Gebäude schließt sich rückwärtig ein Betriebsgelände an, das dort bereits seit 1868 Bestand hat. Damit ist es nicht nur im Hinblick auf seine künstlerisch gestaltete Fassade interessant, durch seine Schmuckformen im Neo-Renaissance-Stil, sondern auch als Beispiel der städtebaulichen Entwicklung. Das Gebäude bildet in seiner Konzeption sowohl ein geschlossenes Beispiel für den Zusammenhang von Wohnhaus und Werkstatt als auch für den Wohlstand des Handwerks und den selbstbewussten Repräsentationswillen dieser Zeit. Außer diesem Gebäude ist das Haus Nr. 37 besonders hervorzuheben. Nr. 37 ist ein Beispiel einer auffallend künstlerischen Fassadengestaltung. Da alle Besucher der Stadt nur über die Radialen zur Stadt kommen, machte es aufgrund von Repräsentationszwecken Sinn, an diesen stark frequentierten Straßen eindrucksvolle Häuser zu bauen, denn so konnte man nach außen den Vorbeifahrenden seine Stellung verdeutlichen.

3.5 Kerkener Straße

Entsprechend ihrem Charakter als Ausfallstraße besitzt sie Architektur unterschiedlicher Funktion, wie zum Beispiel Wohn- und Geschäftshäuser, Evangelische Pfarrkirche etc. Sie wird somit zum Dokument kultur- und wirtschaftsgeschichtlicher Stadtentwicklung. Die Wohnbauten, die den nördlichen Teil der Kerkener Straße wesentlich prägen, stammen aus der Zeit um 1905. Als geschlossene Zeile harmonisieren die zweigeschossigen dreiachsigen Gebäude durch ihre verwandte Fassadengestaltung, die die typische Formensprache der Jahrhundertwende aufgreifen. Sie stellen durch ihre einheitlichen Dachformen als mittelsteile Satteldächer, ihre einheitlichen Höhen und Schmuckdetails ein architektonisches Ensemble historistischen Stilempfindens dar. Die Fassaden stellen sich als zumeist dreiaxige Putzfassaden in strenger Achsialität und Vertikalgliederung dar mit schmalen stehenden Fensterformaten in kleinteiliger Gliederung ohne Balkone oder Loggien. Die Fassaden erfahren ihre Horizontalgliederung durch Friese und Gesimse. Die Fenster werden betont durch Umrahmungen, Verdachungen, etc. Die vorherrschende Dachform ist das Mansarddach.

3.1 - 3.5. Charakteristische Wesensmerkmale, die die Ausfallstraßen prägen:

Im Bereich der Ausfallstraßen ist herausragend prägend, dass Werbeanlagen weitgehend fehlen und nur im Anschlussbereich zum Ring in untergeordnetem Ausmaß und in zurückhaltender Gestaltung zu finden sind.

Anlage 4
zur Denkmalsbereichssatzung Nr. 2 vom 19.06.1997

Gutachten zum Denkmalsbereich

Kempen "Stadterweiterungsgebiet"

gemäß § 5 (2) und § 22 (3) Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen

vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege

Kempen

Einführung

1294 verlieh Erzbischof Siegfried von Westerburg der Urfarre Kempen Stadtrechte. Die Ansiedlung war aus dem um das Jahr 1000 angelegten Herrenhof des Kölner Erzbischofs an Schnittpunkt der Straßen Kempen - Oedt und Neuss - Wachtendonk entstanden.

Siegfried von Westerburg ließ sie als Bollwerk gegen das benachbarte Herzogtum Geldern planmäßig mit doppeltem Grabensystem, mit bischöflicher Burg und aufwendiger Pfarrkirche ausbauen.

Innerhalb der annähernd kreisrunden Befestigung wuchs der Ort zu einer wohlhabenden Kaufleute- und Handwerkerstadt, die in ihrer Entwicklung allerdings im 16. und 17. Jahrhundert durch den Truchsessischen und den 30jährigen Krieg schwere Einbußen erlitt. Die daraufhin folgende Verlagerung des wirtschaftlichen Schwerpunktes nach Krefeld ver- hinderte d4-e rasche Wiederbelebung von Handel und Gewerbe und Kempen blieb bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts weit- gehend agrarwirtschaftlich orientiert. Der Zustand der Stagnation wurde erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von dem allgemeinen industriellen Aufwärtstreben innerhalb des preußischen Staates abgelöst. Die Kreisstadt Kempen (1815-1929 für den Kreis Kempen, 1929-75 für den Kreis Kempen-Krefeld) wurde im 20. Jahrhundert zu einem Bildungszentrum am Niederrhein und hat auch nach der Verlegung des Kreissitzes nach Viersen 1975 den Charakter einer mittelständischen Stadt bewahrt.

Die ehemals durch Stadtmauer, Wall und Gräben ringförmig eingefasste Altstadt bietet heute noch ein in sich geschlossenes Erscheinungsbild. Auf dem mittelalterlichen Ortsgrundriss, dessen Struktur durch die zwei Hauptwegeachsen und durch die kleinteilige Parzellierung bestimmt wird, steht im wesentlichen einheitlich dichte, zwei- bis dreigeschossige Wohn- und Wohn-/Geschäftsbebauung des 17. - 20. Jahrhunderts. Solitärbauten wie die Propsteikirche mit dem Immunitätsbezirk im Ortszentrum, die Burg, das Franziskanerkloster, das Kuhtor und der Mühlenturm setzen gleichmäßig verteilt städtebauliche Schwerpunkte.

Erscheinungsbild und Grundriss der Altstadt werden durch den bereits rechtskräftigen Denkmalsbereich geschützt. Er schließt die Fläche der Ende des 18. Jahrhunderts geschleiften Stadtbefestigung und die aufgefüllten, heute zu einer Promenade umgestalteten Wassergräben ein. Der Bereich umfasst damit klar die mittelalterliche Stadt, die sich erst ab 1863 über diese Grenzen hinaus ausdehnte.

In einem zweiten Schritt ist nun eine Denkmalsbereichssatzung für den Erweiterungsring um die Altstadt und entlang der Ausfallstraßen vorgesehen.

Der Denkmalsbereich

Lage, Geschichte, Entwicklung

Der vorgeschlagene Denkmalsbereich lässt sich unter dem Thema "Stadterweiterung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis Anfang des 20. Jahrhunderts" zu-

sammenfassen. Es handelt sich um ein Gebiet, das ringförmig um den Altstadtrundling auf dem bereits im 17. Jahrhundert als Nutzgartenfläche ausgewiesenen Land außerhalb der Stadtmauern liegt. Die Grundstruktur ist durch die mittelalterliche Wegführung (nach Osten, Westen, Norden, Süden) durch die Gartenparzellen und durch den Straßenring gegeben, der in seinem Verlauf der äußeren Begrenzung der ehemaligen Befestigung folgt.

In der Festschrift der 600jährigen Jubelfeier der Stadt Kempen im Jahre 1894 beschreibt G. Terwelp die äußere Erscheinung der Stadt am Ende des Mittelalters mit den Worten: Die Silhouette wird bestimmt von Kirche, Burg, vier Stadttoren, zwei Windmühlen, einer großen Anzahl von Festungstürmen und der hohen Festungsmauer außerhalb der kein einziges Gebäude, weder ein Wohnhaus noch eine Scheune steht, sondern nur Gärten liegen und vor dem Kuhtor besteht eine Bügelbahn für ein Holzkugelspiel.

Dieses Stadtbild, insbesondere der Freiraum um die Stadt aus dem Kranz der Gärten, der in Wiesen und Felder überging, erhielt sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Frühe Zeugnisse hierfür sind eine Ansicht der Stadt Kempen um 1700 ("650 Jahre Stadt Kempen", Kempen 1944, Abb. 5) und ein Grundriss der Stadt um 1800 (a.a.O., Abb. 2). Hier ist das heutige Straßennetz bereits im Grundmuster erhalten. Auf einer Ansicht der Stadt aus dem 17. Jahrhundert (J. Hermes, Das alte Kempen, Krefeld 1982) sind jenseits von Stadtmauer und Doppelgraben auf dem gleichmäßig parzellierten, von Hecken umfriedeten Gartenland kleine Schuppen zu erkennen. Aus der Stadt führen die vier Ausfallstraßen, wobei an der nach Osten führenden eine Bockwindmühle steht. Jenseits der Stadtmauer stand also kein festes steinernes Gebäude. Die älteste Bebauung stammt hier aus dem 19. Jahrhundert, und zwar formierten sich Ende des 18. Jahrhunderts erste Tendenzen, die Stadtbefestigung aufzulösen. 1772 begann mit der Bitte der Stadt an den Kurfürsten von Köln, Festungsmauer und Türme abzubrechen, den inneren Graben zuschütten, die Wälle einebnen und die gewonnene Fläche als Gartenland nutzen zu dürfen, ein bis Ende des 19. Jahrhunderts während der Streit um den Stadtgraben. Zunächst wurde die Mauer von 8 auf 3 m erniedrigt und von Turm zu Turm entstanden zur Feldseite bis zum Rand des äußeren Grabenwalls 18 Gartenparzellen je durch Querscheidgräben getrennt, durch die das Schmutzwasser aus der Stadt in den äußeren Graben abfloss. Die Stadtmauer behielt ihre Schutzfunktion, lediglich kleine Öffnungen boten Durchlass zu den Gärten, auf denen immer noch weder Häuser, Scheunen noch Stallungen sondern nur Lusthäuser errichtet werden durften. Die Gärten wurden im Laufe der Zeit breiter, die Gräben schmaler, so dass das Wasser nicht mehr abfließen konnte und es zu Überschwemmungen kam. Nach heftigen Auseinandersetzungen wurde in den 1870er Jahren eine Wallpromenade angelegt, 1892 wurde die Kanalisation der Stadt in Angriff genommen und zwischen 1899 und 1910 verschwand schließlich der äußere Wassergraben vollständig. Zusammen mit der städtischen Versorgung durch Gas, Wasser und Elektrizität wurde durch die Kanalisation eine wesentliche Grundlage der Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert geschaffen.

Bereits in den 1840er Jahren war mit dem Ausbau der Ausfallstraßen nach Vorst, Grefrath und Hüls begonnen worden. Den direkten Anstoß zur Erweiterung über die Befestigungsgrenzen hinaus hatte die Eröffnung der Geldern'schen Kleinbahn (Kreisbahn) von Krefeld nach Kleve über Kempen im Nord-Osten der Stadt 1863 gegeben. Es folgten die Staatsbahnstrecke nach Kaldenkirchen und Venlo 1868 und 1870 die Lokalbahnlinie der Krefelder Bahngesellschaft nach Hüls und Süchteln und

entsprechend wurden drei Bahnhofempfangsgebäude errichtet. Der Bahnanschluss eröffnete neue wirtschaftliche Perspektiven und führte zur Gründung zahlreicher Firmen, wodurch auch der Bedarf an Wohnraum beträchtlich anstieg. In Bahnhofsnähe sowie an den Ausfallstraßen siedelten sich Industriebetriebe an und zwischen Bahngelände und Stadtkern, entlang der Ringe und an den Ausfallstraßen entstand konzentriert Wohnbebauung.

Industrie:

Der Schwerpunkt der Industrie lag traditionell im Textilbereich (Weberei, Seidenweberei). Daneben existierten kleinere Betriebe z.B. zur Herstellung von Branntwein, Sauerkraut, Zigarren, Knöpfen, Kerzen, aber auch Ölmühlen und Druckereien. Als größter Betrieb gründete die Eisenmöbelfabrik L. + C. Arnold aus Schorndorf in Württemberg 1901 eine Zweigniederlassung nördlich der Bahn und baute am Oedter Weg eine Werkssiedlung. Dank der finanziellen Unterstützung durch die Arnold-Stiftung konnten städtische Großprojekte wie Badeanstalt, evangelische Kirche und Schule im 1. Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts zügig verwirklicht werden.

Innerhalb des betrachteten Bereichs zeugen von der beginnenden industriellen Entwicklung heute noch am Donkring Reste einer Glasfabrik in Form einer inzwischen veränderten Shedhalle, an der Hülser Straße eine Großhandlung für Landesprodukte, Krafftutter und Dünger und kleinere gewerblich genutzte Bauten wie z.B. Kerkener Str. 6 mit dem Vorderhaus von 1912, Möhlenring 15 mit ursprünglich (1889, 1897) rückwärtigem Holzlagerraum und Werkstätten) oder z.B. Donkring 31 mit ehemaligem Lagergebäude ebenfalls für Landesprodukte, Futter- und Düngemittel.

Bauten mit öffentlicher Nutzung:

Mit dem Anwachsen der Stadt und dem damit verbundenen Ausbau der Infrastruktur, mit dem zunehmenden Verwaltungsaufwand, der Differenzierung und Spezialisierung von Aufgaben bildeten sich eine ganze Reihe öffentlicher Funktionen und Einrichtungen heraus, deren Neubauten um die alte Stadt herum verteilt wurden.

Seit 1659 bestand in Kempen bereits ein humanistisches Gymnasium. 1840 wurde das Katholische Lehrerseminar gegründet, 1841 die Provinzialtaubstummenanstalt, 1867 die 1. höhere Töchterschule. Die seit 1845 bestehende evangelische Gemeinde erhielt 1909 einen eigenen Kirchenbau und eine Schule an der Wachtendonker Straße. 1834 hatte das Zeitungswesen seinen Anfang genommen. 1912 wurde eine landwirtschaftliche Winterschule errichtet und bis zum 1. Weltkrieg ein Hallenbad. Das in der Innenstadt bestehende Hospital erhielt 1867 (1876) an der Mülhauser Straße einen Neubau. Die Stadt wurde mit Gas (Gaswerke am Bahnhof), später mit Elektrizität versorgt und 1903 entstand das städtische Wasserwerk an der Hülser Straße.

Das Erscheinungsbild des Bereichs

Innerhalb des Erweiterungsbereichs wurden folgende prägende öffentliche Bauten errichtet: das - heute allerdings nicht mehr bestehende - Gefängnis an der Wiesenstraße, das Amtsgericht am Hessenring 1892, Erweiterung 1905, das Thomaem 1909 mit Turnhalle und in den 1970er Jahren abgebrochenem Lehrerwohnhaus, das

Kreisständehaus (Landratsamt) an der Hülser Straße in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, die Gehörlosenschule an der St. Töniser Straße mit dem Direktorenhaus von 1910, die evangelische Kirche 1909 an der Kerkener Straße mit Pfarrhaus 1914, die heutige katholische Beratungsstelle an der Vorster Straße Ende des 19. Jahrhunderts als Lyzeum unserer Lieben Frau errichtet, nach Erweiterung 1910 als Höhere Mädchenschule genutzt und der Bau der Städtischen Betriebsanstalt am Bahnhof aus den 1920er Jahren. Zu den Bauten mit öffentlicher Nutzung zählen auch die Bahnhofempfangsgebäude. Alle diese Bauten treten als freistellende Solitärkörper durch Volumen und baueigene Gestaltung hervor und setzen als Orientierungs-, Identifikations- und Sichtachsenbezugspunkte, platziert an markanten Stellen, städtebauliche Akzente.

Die Wohnbebauung

Das übrige Erscheinungsbild setzt sich nach wie vor aus der in Abschnitten in geschlossener Bauweise auf gleichem Parzellenzuschnitt errichteten Wohnbebauung des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts zusammen. Die Zeilen wirken einheitlich durch ihre Fassadengliederungen mit dem für die Zeit üblichen überregionalen Formenvokabular aus ornamentalem Stuckschmuck. Bezogen auf den Bestand Anfang des 20. Jahrhunderts sind große Teile von Straßenzügen erhalten, so dass der Denkmalwert des als Reihenhaus konzipierten Einzelbaus nicht nur auf dem Eigenwert der Substanz, sondern auch auf dem Zusammenhang des gesamten Gebietes beruht. Der Zusammenhang wird durch die Charakterisierung des Denkmalbereichs definiert. Die Einzeldenkmäler sind somit als Denkmäler im Ensemble zu verstehen. Darüber hinaus tragen zahlreiche Objekte zu der Geschlossenheit des Gesamtbildes bei, denen auf Grund von Veränderungen zwar kein Denkmalwert zugesprochen werden kann, die aber mit untereinander gleichwertiger Substanz derselben Zeit Maßstab, Volumen, Proportion, Formensprache wahren und in den Materialien gleich sind (s. Anlage 1: historische, das Erscheinungsbild des Bereichs prägende Substanz).

Karten, Pläne

Die Urkatasteraufnahme von 1825/26 mit der Fortschreibung bis 1869, der Übernahme und Ergänzung bis 1902/05, der Neukartierung und Berichtigung bis 1911 zusammen mit dem Plan der Stadt von Henrici 1910 und einem Plan von 1920 lässt im Vergleich sehr genau nachvollziehen, wie sich das 1825 als Gartenland ausgewiesene Gebiet zum Stadterweiterungsgebiet entwickelte.

1869 waren nur 2 Gebäude (der Familie Horten) an der Kerkener Straße, das Gefängnis an der Wiesenstraße und die Bahnhofsbauten mit der Eisenbahntrasse eingemessen. Zwischen 1900 und 1904, während einer zeitweiligen allgemeinen Phase der Hochkonjunktur, erteilte die Verwaltung fast 300 Bauerlaubnisse. In dieser Zeit stieg die Einwohnerzahl von 5788 im Jahre 1900 auf 7375 im Jahr 1910.

So waren 1905 in kleinen Abschnitten zusammen etwa ein Drittel der Ringstraßen bebaut, die ersten Stücke der Ausfallstraßen und Teile von Kurfürsten- und Thomasstraße. Dem Plan von Henrici: zufolge bestand 1910 das heutige Wegesystem bereits fast vollständig mit Ausnahme des Peschwwegs und der Kreuzungsausbauten am Ring. Ring- und Ausfallstraßen waren - nicht geschlossen -, doch regelmäßig klein-

teilig bebaut, rückwärtig mit Anbauten, in denen teilweise kleine Gewerbebetriebe geführt wurden.

Henricis Plan sah - mit dem Ziel, Leitlinien zur städtebaulichen Entwicklung aufzustellen -, eine weiträumige, großflächige Neuplanung von Straßen und Bebauung vor. Er gliederte die Außenbezirke in vier Teile: der nord-westliche, gekennzeichnet durch herrschaftlichen, landhausmäßigen Anbau, der süd-westliche durch offenen und geschlossenen bürgerlichen Wohnungsanbau, der süd-östliche vorwiegend durch Kleinwohnungs- bau und ländliche Bauweise und der nord-östliche durch groß-industrielle Anlagen mit Bahnanschluss. An der Ortsperipherie waren 3 Kirchenneubauten konzipiert und ein Saalbau mit Konzertgarten. Henrici's Planung wurde nur in geringem Maße umgesetzt; in dem betrachteten Bereich wurden der Mühlgauweg und die von-Saarwerden-Straße neu trassiert. Doch der Plan an sich zeigt, wie enorm 1910 der Bedarf an Wohnraum war. 1910 standen an Siegfried-, St. Töniser und Wachtendonker Straße Gebäudezeilen und bis 1920 ergänzten kleine Abschnitte und Einzelbauten den Bestand, auch an der von-Loe-Straße und an der Kleinbahnstraße. Bis heute haben einzelne Objekte und kleinere Zeilen weitere Lücken gefüllt, doch der Ring ist nicht geschlossen bebaut und die Reihen der Ausfallstraßen fanden in offener Bauweise eine Fortsetzung, so dass das betrachtete Gebiet nach wie vor wesentlich durch die Bebauung der Zeit Ende des 19. Jahrhunderts, um 1900, Anfang des 20. Jahrhunderts geprägt wird.

Die Wohnbebauung des Bereichs lässt sich in einzelne Gruppen gliedern. Entlang der Ringe wurden aufwendig gestaltete repräsentative Wohnhäuser errichtet, an den Ausfallstraßen schlichtere Wohn- und Wohn-/Gewerbebauten, in Bahnhofsnähe an der Kleinbahn-, in der Siegfried- und in der von-Loe-Straße reine Wohnzeilen und an den direkten Verbindungsstraßen zur Stadt (Thomasstraße, Kurfürstenstraße) Wohn- und Geschäftshäuser, auch Gaststätten.

- an den Ringen

1902-08 wurde die Ringstraße verbreitert, 1909 erhielten Mooren- und Hessenring zusammen mit den Straßen der Innenstadt und mit der Bahnstraße Trottoirs. Die Bebauung steht jenseits der ehemaligen Gräben, der Stadt zugewandt, den Promenadenbäumen in der heute zu einer Grünanlage gestalteten Grabenzone gegenüber.

In Teilen hatte die Ringbebauung eine entsprechende Zeile als vis-a-vis mit der sie einen städtischen Straßenraum bildete (z.B. am Moorenring). Doch die Bebauung der Grabenzone wurde vor einigen Jahren weitgehend beseitigt.

Am Ring wurden auf in den Proportionen gleichen Grundstücken meist in einer Flucht um 1900 in geschlossener Bauweise, 2-3 geschossige Wohnbauten mit Hinterhäusern und rückwärtigen Höfen und Gärten errichtet. (Beispiele hierfür sind: Donkring 17-59, Burgring 39-49, Moorenring 7-29).

Es sind in der Regel drei- bis fünfschichtige, traufständige mit Sattel- oder Mansarddächern versehene, verputzte Backsteinbauten mit asymmetrischer Fassadengestaltung mit historisierende (spätklassizistischem/Neorenaissance-, oder Neobarock) Dekor. Gurtgesimse, Konsolfriese, profilierte Gewände, Verdachungen, Putzquader, Erker, Übergiebelungen gliedern die Fassaden. Die Fensterformate sind hochrechteckig, die originale Teilung (T-Form) und die Türblätter sind zu einem großen Teil erhalten. Die Dachflächen sind weitgehend ungestört, d.h. die Dachräume sind überwiegend nicht ausgebaut. Ausnahmen bilden z.B. zwei Gebäude am Hessenring

mit breiten Schleppegauben. An einzelnen Bauten sind die originalen Gauben (z.B. Mansardfenster) erhalten. Tordurchfahrten (z.B. Donkring 27, 31) weisen auf eine rückwärtig gelegene gewerbliche Nutzung hin. Das einheitliche Bild der gleichförmigen Reihen wird hin und wieder aufgelockert durch besonders gestaltete Bauten. So sticht das Gebäude Donkring 55 durch einen außermittig versetzten Schweifgiebel hervor. Das Gebäude Möhlenring 15 zeichnet sich aus durch annähernd symmetrische Gestaltung in Jugendstilschmuckformen, durch einen Mittlerker in Fachwerk und durch einen Schwebegiebel mit Schieferhaube in der Dachzone. Das Gebäude Burgring 44 verspringt, dem Straßenverlauf folgend, mit einer Achse und tritt durch Jugendstilornamentik, Übergiebelung einer Achse und Loggien hervor, Burgring 65 als Eckhaus zur Kurfürstenstraße durch seine gefaltete Fassade, die flach abgerundete Eckachse und durch ein umlaufendes florales Gesims. Mühlenring 53-71 sind in verspringender Flucht gestaffelt mit nach Süden gerichteten Fronten. Zwischen den Bauten in Jugendstil- und denen in Gründerzeitformensprache stehen backsteinsichtige Gebäude der 20er/30er Jahre des 20. Jahrhunderts. Burgring 73 wurde 1870 als freistellender Bau in spätklassizistischem Stil in umgebender Gartenanlage errichtet. Ähnlich nimmt der Bau Moorenring 29 als frei-stehende repräsentative Stadtvilla um 1901 mit der zugehörigen Parkanlage eine Sonderstellung ein. Eine weitere Villa - baulich stark beeinträchtigt - steht auf dem Grundstück Donkring 65 und vom Ring zurückgesetzt in der Wiesenstraße liegt eine großzügige Jugendstilvilla von 1907.

- an den Ausfallstraßen

Mit der Bebauung an Wall und Graben entstanden auf den ersten stadtnahen Abschnitten der Ausfallstraßen jeweils beidseitig ebenfalls geschlossene Zeilen in einer Flucht auf gleichen Parzellengrößen, in der Gestaltung allerdings weniger aufwendig, mit reiner Wohnnutzung oder kombiniert mit kleinen Handwerker- oder Gewerbeniederlassungen. Beispiele finden sich an den vier großen Ausfallstraßen: Mülhauser-, Kerkener-, Hülser- und Vorster Straße und an der St. Töniser Straße, auch wenn hier die erhaltenen geschlossenen Zeilen nicht unmittelbar an der Kreuzung beginnen.

Der Wegeführung der St. Töniser Straße kommt als Bittweg zur Kreuzkapelle eine zusätzliche Bedeutung zu (s. Kartenaufnahme durch Tranchot 1802). Die Zeilen setzen sich aus zwei-; bis dreigeschossigen, dreiachsigen, traufständigen, verputzten Backsteinbauten mit Mansard- oder Satteldächern zusammen, in der Formensprache ebenfalls mit Schmuckelementen, die für die Jahrhundertwende allgemein typisch sind. Sie sind in Höhe, Dachform, -neigung, Volumen, Detailformen, Materialien, Öffnungsformaten insgesamt einheitlich.

- in Bahnhofsnähe

Ähnliche Bebauung findet sich im Bahnhofsviertel. Bahntrasse und Burg- /Moorenring werden durch Kurfürsten- und Thomasstraße miteinander verbunden. Beide Straßenzüge setzen sich aus zwei- bis dreigeschossiger Wohn-/Wohn- und Geschäftsbebauung in geschlossenen Zeilen zusammen und zwar aus traufständigen Putzbauten mit Stuckornamenten und Profilierungen der Zeit um 1900, wobei die Kurfürstenstraße (nach 1902) gleichförmig, die Thomasstraße uneinheitlich sowohl in den Gebäudehöhen als auch in der Achsenzahl ist. In der Siegfriedstraße (12-18) stehen auf gleichem Grundstückszuschnitt reine Wohnbauten derselben Zeit, die mit Erkern, mit in den Dachbereich hochgezogenen übergiebelten Achsen, mit Stuckmo-

tiven, Bändern und Friesen sehr schmuckvoll gestaltet sind. Die ev. Kirche und der ehemalige Kleinbahnhof bilden die Sichtachsenendpunkte.

Die Wohnbauten der von-Loe-Straße (1-5, 2-14), die ebenfalls als geschlossene Gruppe erhalten sind, werden um 1912 datiert. Sie zeichnen sich durch flache Erker, Giebel über hochgezogenen Achsen und schlichte Ornamentik mit Stuckblumenmedaillons aus, ähnlich die Bauten der Kleinbahnstraße 1-15. Scheibenteilung und Türblätter sind weitgehend erhalten.

Die Bebauung unmittelbar gegenüber des Bahnhofs und das Gelände der ehemaligen Gaswerke, (heute Stadtwerke und Feuerwehr) ist dagegen in Bauweise, Höhe, Volumen, Formensprache und auch in der Nutzung recht uneinheitlich und wirkt eher aufgebrochen.

Doch insgesamt unterliegt die Bebauung des Denkmalbereichs in Höhe, Proportionen, Volumen, Gesamt- und Detailformen, in Materialien und Dachneigungen dem Schutz des charakterisierten Erscheinungsbildes.

Zusammenfassend werden innerhalb des Bereichs der Stadtgrundriss mit Straßen- und Wegeführung (d.h.: Steinpfad, Oedter Pfad, Lönsstraße, Pfad zwischen Mühlgauweg und St. Töniser Straße, Hülser Weg, Moorenringgasse, Weg zwischen Thomas-, Kurfürstenstraße und in der westlichen Fortsetzung Richtung Siegfriedstraße), mit Baufluchten, Parzellengrößen, das Erscheinungsbild in der beschriebenen Form einschließlich der Abfolge: öffentliche Bauten - Wohnbebauung und es wenden die Freiräume und -flächen als erhaltenswert angesehen. Als Beispiel eines störenden Eingriffs mit ortsfremden Proportionen, Formen und Materialien in die gewachsene Struktur und in das geschlossene Erscheinungsbild wird am Hessenring das Einkaufszentrum mit dem neu geschaffenen Platz bewertet.

Die vorgeschlagene Grenze des Denkmalbereichs umfasst jeweils mit den untrennbar zugehörigen Grundstücken die gesamte Bebauung der Ringe, die der Ausfallstraßen in den stadtnahen Teilen, die überzeugend die Stadtausdehnung um 1900 dokumentieren und das Bahnhofsviertel.

Innerhalb des Denkmalbereichs wird folgenden Objekten Denkmaleigenschaft zugesprochen:

Am Gymnasium: Thomaeum und Turnhalle;
 Burgring 39, 41, 43, 44, 45, 47, 49, 65, 67, 73;
 Donkring 17/19, 21-37, 41-47, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60;
 Hessenring 43;
 Kerkener Straße 11: ev. Kirche;
 Moorenring 7, 15-23, 29;
 Möhlenring 15;
 St. Töniser Straße: 2 Fußfälle; 36, 38;
 Wiesenstraße 2;
 Von-Loe-Str. 2;
 Vorster Str. 8, Ecke Donkring;
 Hülser Straße 3, 17/19, 21/23.

gez. Elke Janßen-Schnabel

Quellen:

G. Terwelp, Die Stadt Kempen im Rheinlande, Festschrift zur 600-jährigen Jubelfeier, Kempen 1894

Stadtverwaltung Kempen (Hrsg.), 650 Jahre Stadt Kempen, Kempen 1944

J. Hermes, Das alte Kempen, Krefeld 1982

J. Hermes, Eine Stadt erzählt, Krefeld 1989

Kempener Geschichts- und Museumsverein (Hrsg.), Kund und zu wissen.... Kempens Geschichte in alten Urkunden, Kempen 1989

Landesentwicklungsgesellschaft NW für Städtebau, Wohnungswesen und Agrarordnung GmbH, Kempen - Sanierung der Altstadt 1960-1990 Dokumentation, Kempen 1990

Landeskonservator Rheinland, Denkmälerliste 1982

H.J. Birker, Kempen, Düsseldorf 1982

Plan der Stadt Kempen, bearbeitet von Henrici 1910 M 1 : 2500

Urkataster von 1825/26, Reg.Bez. Düsseldorf, Kreis Kempen, Bürgermeisterei Kempen, Gem. Kempen, Flur XVI, XIV, XIII, XI, M 1 : 2500, berichtigt bis 1869 mit Beilagen M 1 : 1250, Ergänzungen bis 1902/05, Neukartierung und Berichtigung bis 1911 mit Ergänzungen, M 1 : 625

Ansicht Kempens um 1860 von E. Fey

Plan der Stadt Kempen um 1800

Plan der Stadt Kempen, 1920, M 1 : 500 (Stadtarchiv Nr. 308) Lageplan Stadtmauer und -graben 1899, M 1 : 1250 (Stadtarchiv Nr. 304)

Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Müffling 1803-20, Blatt 35 Kempen M 1 : 25 000

Preußische Uraufnahme 1844, Blatt 4604, M 1 : 25 000

Preußische Neuaufnahme 1892, Blatt 4604, M 1 : 25 000 Preußische Landesaufnahme 1892, berichtigt 1926, Blatt 4604 M 1 : 25 000.