



regionale2010

:flughafen butzweilerhof

ein Projektansatz im Rahmen der Regionale 2010

Projektdossier | Oktober 2008

:inhalt

:ausgangslage und zielsetzung	02
:historie des flughafens butzweilerhof	08
:standort	12
:beschreibung der einzelnen flughafengebäude	19
:akteure	31
:bisherige restaurierungsarbeiten und finanzierung	33
:qualifizierung, konzepte und nutzungspläne	43
:zeit-/maßnahmen-/kostenübersicht	52
:ausblick	53
:regionale 2010	54
:impressum	62

:ausgangslage und zielsetzung

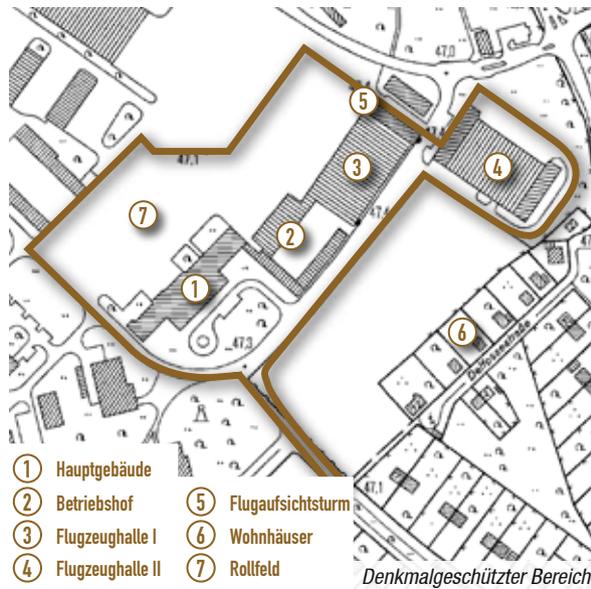
Ausgangslage

Der Flughafen Butzweilerhof wurde im Jahre 1926 vom damaligen Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer als Zivilflughafen gegründet und wuchs in der Folgezeit schnell zum zweitgrößten deutschen Flughafen heran; nur Berlin–Tempelhof war größer. In diesem Zusammenhang war der Flughafen maßgeblich an der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Köln und der umliegenden Region in den späten 1920er und den 1930er Jahren beteiligt. Heute stellt der Flughafen im nordwestlichen Kölner Stadtteil Ossendorf einen historisch bedeutsamen Meilenstein sowohl in der regionalen als auch in der deutschen Luftfahrtgeschichte dar. So ist der Butzweilerhof die einzige bedeutende Stätte im Bundesland Nordrhein–Westfalen, die heute noch mit eindrucksvollen Großgebäuden an die frühe Luftfahrt erinnert.

Neben seiner wichtigen funktionalen Bedeutung als ein Drehkreuz der westeuropäischen Luftfahrt zeichnet sich der Flughafen durch besondere architekturhistorische Merkmale aus. Der Butzweilerhof trägt in großen Teilen Züge der Bauhausarchitektur. Er gilt nach Berlin–Tempelhof als die größte erhalten gebliebene komplette Flughafenanlage der 1930er Jahre.

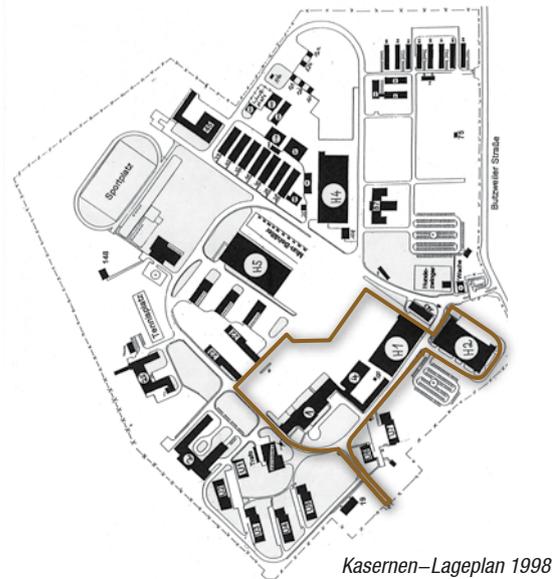
Der „heutige“ Flughafen Butzweilerhof stellt ein in den 1930er Jahren erstellten Erweiterungsbau dar, der aufgrund von Kapazitätsengpässen des 1926 gegründeten

Flughafens gebaut wurde [vgl. S. 6]. Im Kern besteht dieser aus einer gestreckten, etwa 270m langen Gebäudekette mit dem Hauptgebäude und der Empfangshalle, dem Betriebshof, der Flugzeughalle I und dem Flugaufsichtsturm, im heutigen Sprachgebrauch der „Tower“. Die Flugzeughalle II – heute ebenfalls eher „Hangar“ genannt – ist rechtwinklig hinter der vorderen Gebäudelinie angeordnet und wurde zwei Jahre später gebaut, um die Flugzeughalle I architektonisch mit einzubeziehen. Dem Gebäudeensemble schließt sich in nördlicher Richtung das ehemalige Rollfeld an. Die Gesamtanlage, die seit 1988 inklusive des Rollfelds



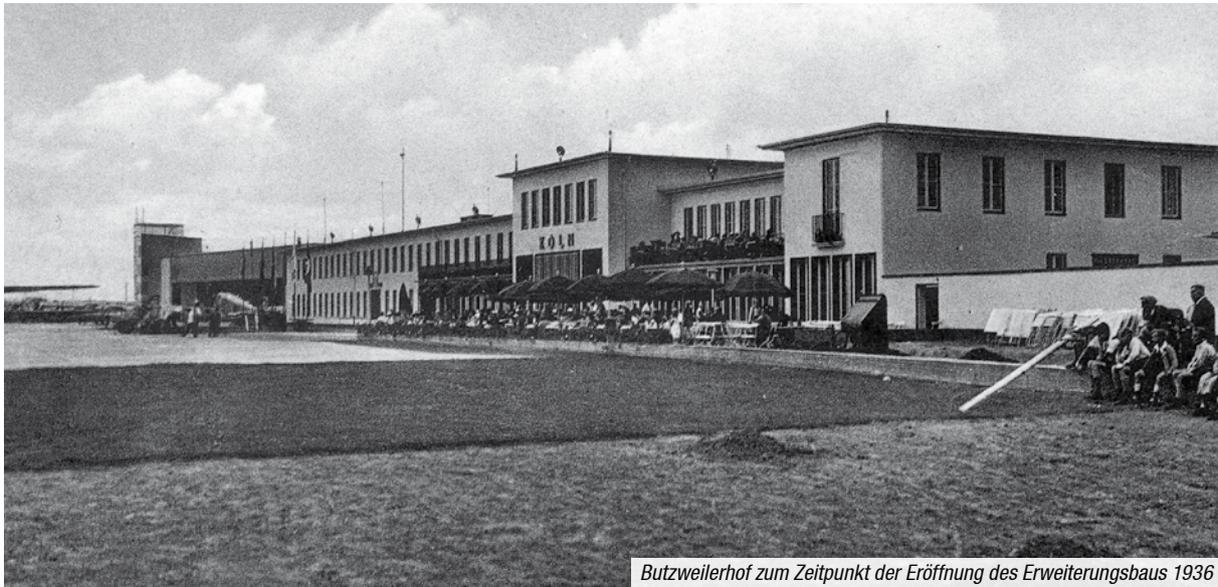
und der verbindenden Straßen unter Denkmalschutz steht, nimmt eine Fläche von ca. 12.000m² ein [vgl. unten stehende Abbildung].

Im Jahre 2002 erfuhren die historischen Gebäude und ebenso das gesamte ehemalige Flughafen-Gelände eine entscheidende Wende. Sie wurden „entmilitarisiert“ und gingen in zivile Hände über. Das fast 500.000m² große Areal wurde von der Bundeswehr verkauft, neue Eigentümerin wurde die Stadtparkasse Köln, heute die Sparkasse KölnBonn.



Nachdem die Bundeswehr gemäß eines Übergabe-Zeitplans Ende 2005 von dem Gelände abgezogen war, wurde die Kaserne Butzweilerhof ab dem 01.01.2006 für zukunftsorientierte Planungen frei. Auf der großen Gesamtfläche – die Kaserne Butzweilerhof war die größte Liegenschaft, von der sich die Bundeswehr um diese Zeit trennte – befanden sich bei der Übernahme zahlreiche Baracken, Feldhäuser, Kfz-Reparaturhallen, Verwaltungs- und Wohngebäude. Der gesamte historische Erweiterungsbau des Flughafens Butzweilerhof ist über fast 70 Jahre erhalten geblieben, obwohl ihm die unterschiedlichsten militärischen Nutzungen

widerfuhren: beginnend mit der Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg, von 1945 bis 1967 durch die englische und belgische Besatzung und zuletzt durch die Bundeswehr, die von 1967 bis zum Besitzwechsel 2005 wechselnde deutsche Heeres-einheiten in ihrer „Kaserne Butzweilerhof“ untergebracht hatte. Alle diese Nutzungen führten zu zahlreichen Verbauungen – nichtsdestotrotz hat der Butzweilerhof seinen architektonischen Habitus behalten.



Butzweilerhof zum Zeitpunkt der Eröffnung des Erweiterungsbaus 1936

Zielsetzung

Um dem neuen Eigentümer schon zu einem frühen Zeitpunkt einen Gesprächspartner für die Beratung in der Denkmalpflege und in Denkmalschutzfragen zu bieten, gründete sich im Jahre 2000 die „Stiftung Butzweilerhof Köln“. Ihre in der Satzung festgesetzten Ziele sind

- die Erhaltung und Bewahrung der denkmalgeschützten Gebäude und Areale,
- ihre Restaurierung und Durchführung nötiger Renovierungen,
- die Akquise von Geldmitteln hierfür und
- die Mitwirkung an einer adäquaten späteren Nutzung.

Die Stiftung hat ihre Renovierungsarbeiten 1995 begonnen und erhielt für ihr Domizil im Westflügel vom damaligen Eigentümer, dem Bundesverteidigungsminister, 1997 einen Mietvertrag, der ihr auch anteilig die eingebrachten Eigenmittel in der Monats- bzw. auch Jahresmiete anrechnet. Der Mietvertrag kam so auf eine von der Stiftung leistbare Miete und hatte eine Gültigkeit von zehn Jahren.

Der Mietvertrag wurde vor Ablauf seiner Frist für das Jahr 2007 von der Sparkasse KölnBonn gekündigt und ab 2006 durch ihre Tochtergesellschaft Standort Köln Immobilien [SKI] neu formuliert und in eine andere Fassung gebracht. Somit wirkt die Stiftung direkt am Standort und begleitet, qualifiziert und setzt die Ziele schrittweise um.

Die Zielsetzung des Projektantrages der Stiftung Butzweilerhof im Rahmen der Regionale 2010 besteht in der schrittweisen und denkmalgerechten Restaurierung des gesamten Gebäude-Ensembles inklusive Rollfeld und Eingangsareal und damit des gesamten Denkmalschutzbereiches.

Bis zum Jahr 2010 sollen die einzelnen Projektbausteine abschnittsweise restauriert und umgesetzt werden. Dies sind:

- das Hauptgebäude mit Flughafen-Empfangshalle und dem Restaurant einschließlich Außenterrasse,
- die beiden Flugzeughallen,
- der Flugaufsichtsturm [Tower]
- sowie das ehemalige Rollfeld und
- der stadtseitige Eingangsbereich mit Park und Stellplätzen.

Durch die perspektivische Belegung der Flughafengebäude mit kulturellen Nutzungen, z.B. Einrichtung einer Luftfahrt-Dauerausstellung [oder eines Museums] mit der Beschreibung der regionalen und deutschen Luftfahrthistorie am Standort oder die Bespielung der ehemaligen Empfangshalle als Konzert- und Kulturhalle mit anspruchsvollen Veranstaltungen und Ausstellungen, soll das Flughafenareal für die lokale und regionale Öffentlichkeit wieder geöffnet werden.

Insgesamt steht die Zielsetzung unter der Prämisse der Information und Inszenierung des Themas „Geschichte der Luftfahrt“, um die reichhaltige und wechselvolle Geschichte der modernen Luftfahrt ‚in situ‘ zu vermitteln und den Butzweilerhof damit zu einem thematischen „Lernort“ zu entwickeln und um gleichzeitig das jahrzehntelang der Öffentlichkeit nicht zugängliche Flughafenareal künftig wieder zu öffnen und der Allgemeinheit „zurückzugeben“.

Darüber hinaus besteht die Zielsetzung der Stiftung darin, im Rahmen der Restaurierung die für den Butzweilerhof prägende Bauhausarchitektur herauszustellen und damit ein neues kulturelles Zentrum im Stadtteil „Am Butzweilerhof“ entstehen zu lassen.

Der Butzweilerhof zählt in seiner Gesamtheit auf Grundlage der „Inventarisierung des Rheinischen Amtes für Denkmalschutz“ des Landschaftsverbandes Rheinland vom 31. März 2003 zu den „Nationalen Denkmälern“. Die Obere Denkmalbehörde bestätigt am 21.11.2002, dass es sich bei dem ehemaligen Flughafen Butzweilerhof um „ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung“ handelt. Weiter heißt es in der fachlichen Beurteilung: „Nachdem der 1926 als Nachfolgeeinrichtung einer militärisch von 1909 bis 1918 genutzten Anlage errichtete erste zivile Kölner Flughafen der rasanten Entwicklung des Luftverkehrs nicht mehr gewachsen war, wurde von 1935 bis 1936 ein Um- und Neubau erstellt,

dessen wesentliche Gebäude [ehemaliges Empfangsgebäude mit Restaurant, Luftfracht- und Verwaltungsbereich, Tower, Flugzeughallen und Betriebshof] sowie das alte Rollfeld bis heute erhalten sind. Die Anlage ist wegen ihrer technik- und wirtschaftsgeschichtlichen Bedeutung von außerordentlichem wissenschaftlichen Interesse, hat aber auch unter bautypologischen Gesichtspunkten als Beispiel der Baugattung Flughafen einen erheblichen architekturgeschichtlichen Stellenwert“.



Regionale Bedeutsamkeit

In Bezug auf das Basiskriterium der Regionale 2010, dass sich die Projektanträge von regionaler Bedeutsamkeit sein müssen, kann vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des vorliegenden Projektantrages angeführt werden:

- Die Tatsache, dass der Flughafen Butzweilerhof stets unter funktionalen, ökonomischen und strukturelevanten Gesichtspunkten eine regionale und niemals „nur“ eine lokale Bedeutsamkeit entfaltet hat.
- Die Bedeutung des Flughafens Butzweilerhof für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region Köln/Bonn in den 1920er und 1930er Jahren.
- Die seinerzeitige Funktion des Flughafens als ‚Gateway‘ und ‚Vernetzer‘ zu anderen Städten und Regionen Deutschlands und Europas und damit als wirtschaftlicher und kultureller ‚Multiplikator‘ der Region.
- Die bedeutsamen, architekturhistorischen Bauhauscharakteristika der Flughafengebäude als Ausdruck und Meilenstein der regionalen Baukultur.
- Der Ansatz, den Butzweilerhof als identitätsstiftendes, regionales Zeugnis der frühen Luftfahrtgeschichte zu sichern, zu entwickeln und mit neuen, geschichtsbezogenen, aber gleichzeitig zukunftsorientierten Nutzungen zu belegen.

Zusammenfassend muss die Gesamtanlage des Flughafens Butzweilerhof sowohl wegen seiner funktional-historischen Bedeutung für die regionale Luftfahrtgeschichte und auch unter architekturhistorischen Gesichtspunkten als ein bedeutender kulturhistorischer Standort der Region Köln/Bonn eingestuft werden.



:historie des flughafens butzweilerhof

Erste Anfänge in der kaiserlichen Zeit

Die Luftfahrtgeschichte von Köln reicht bis in das Jahr 1908 zurück. Kaiser Wilhelm II ließ eine riesige Luftschiffhalle in dem heutigen Stadtbereich Ossendorf/Bickendorf bauen. Sie wurde 1909 vollendet und zählte mit ihren Dimensionen zu den größten Zeppelinhallen in Deutschland, sie galt als eine gigantische Technik- und Ingenieurleistung der damaligen Zeit. Gleichzeitig ernannte der Kaiser die Rhein-Metropole zum „Reichsluftschiff-Hafen Coeln“. Doch die Fliegerei entwickelte sich schneller als von Wilhelm II angenommen, und so entstanden ab 1910 auf dem Butzweilerhof mehrere Fliegereinheiten und 1912 die erste Flugschule Deutschlands.

Das zweite Kapitel einer nichtzivilen Luftfahrt schrieben die Engländer, indem sie nach dem Ersten Weltkrieg auf demselben Gelände ihre Besatzungsfliegerei einrichteten. Diese ging in den Jahren 1920/22 in eine britische Zivil-Luftfahrt über. Die Imperial Airways beförderte nicht nur englische, sondern auch deutsche Fluggäste von Köln nach London und vice versa.

Die zivile Luftfahrt von Köln

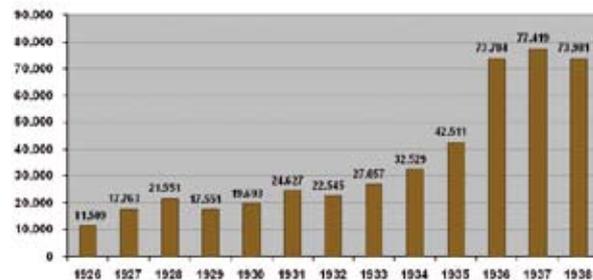
Nach Aufhebung der Restriktionen durch den Versailler Vertrag kam 1926 die große Chance für Köln, in den anderen deutschen Städten bereits aufgekommenen, aber doch bescheidenen Luftverkehr einzusteigen. Der

damalige Oberbürgermeister Konrad Adenauer erkannte diese Chance, seiner Stadt diesen Handels- und Wirtschaftsimpuls zu verschaffen und übernahm die Anlagen und einfachen Gebäude der Engländer, um den deutschen Flughafen Butzweilerhof gleich nach seiner Gründung in Betrieb nehmen zu können. Dies war keine leichte Aufgabe, da die Stadt hoch verschuldet war und Deutschland einer allgemeinen Armut entgegenging. Damals formulierte er in Anerkennung der Schwierigkeiten: „Auch in Zeiten wirtschaftlichen Niederganges ist die Förderung der Luftfahrt und mit ihr des Luftverkehrs ein dringendes Gebot. Die für den Luftverkehr gebrachten Opfer werden später, wenn technische und organisatorische Fortschritte zur Wirtschaftlichkeit geführt haben, ihren Lohn finden.“

Die Anfangszeit des Butzweilerhof war von einer rasanten Aufwärtsentwicklung zu einem Weltflughafen geprägt. Bereits kurz nach seiner Gründung avancierte der Butzweilerhof zum „Luftkreuz des Westens“. Er war von seinen Streckenanbindungen und Flugfrequenzen beispielsweise größer als Brüssel, Hamburg, München oder Frankfurt. Die Tatsache, ein Drehkreuz der Luftlinien zu sein, machte ihn nach Berlin-Tempelhof zum bedeutendsten aller deutschen Flughäfen.

Aufgrund sich abzeichnender Kapazitätsengpässe entstand bereits zehn Jahre später ein großer Erweiterungsbau als Neubau im Süden der bestehenden Anlagen mit architektonischen Zügen der „Neuen Sachlichkeit“ und deutlichen Elementen des Bauhausstiles [dem heutigen Flughafen]. Mitte der 1930er Jahre wurde der Butzweilerhof als Luftkreuz von Frankfurt überholt, dort war die Personenbeförderung stärker angestiegen als in Köln, aber im Luftpost- und Frachtverkehr blieb er bis zum Kriegsausbruch 1939 der führende deutsche Flughafen nach Tempelhof [vgl. folgende Grafik].

Das Verkehrsaufkommen von Köln in WLU



Die Kapazität des Kölner Flughafens Butzweilerhof, umgerechnet in die heutige internationale Maßeinheit WLU. Dieses Maß wurde von der Polytechnic auf Central London in Flughafenstudien erst in den 70er Jahren genutzt und seitdem von vielen Flughafenbehörden übernommen worden. Eine WLU entspricht einem Passagier [inklusive Gepäck] oder 100 kg Fracht oder Post.

Die militärische Nutzung [1939 bis 2005]

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde der zivile Flughafen beschlagnahmt, so dass er fortan als „Einsatzmäßiger Feldflughafen“ galt und nur noch militärisch genutzt wurde. Da nach dem Ende des letzten Weltkrieges, den der gesamte Gebäudekomplex nahezu unbeschadet überstanden hat, ein neuer Zivilflughafen für die beiden Städte Köln und Bonn in der Wahner Heide entstand, verlor der Flughafen Butzweilerhof seine ursprüngliche Funktion und Bedeutung.

Zwischen 1945 und 1967 diente er der britischen Royal Air Force als Kaserne und Stützpunkt, im Anfang mit kurzzeitigen militärischen Flugtätigkeiten und später nur noch als Reparatur-Standort für militärische LKW-, Auto- und Flugzeug-Motore. Nach dem Weggang der Briten zog im Jahr 1967 die deutsche Bundeswehr in den Butzweilerhof ein und richtete dort ein Transport-Kommando schwerer Lastwagen und Militärfahrzeuge ein. Gebäudemäßig einbezogen war die Bundeswehr-Medienzentrale. Nördlich der Bundeswehr-Kaserne, aber immer noch auf dem ursprünglichen Flughafenterrain, unterhielten die Belgier eine



Segelflug-WM 1960

Helikopter–Heeresfliegerereinheit, die 1997 in ihr Heimatland zurückkehrte. Damit wurde der verbliebene militärische Rest–Flugbetrieb an diesem Ort eingestellt. Das Gelände der Kaserne Butzweilerhof wurde 2002 an die Stadtsparkasse Köln verkauft und bis 2005 von der Bundeswehr gänzlich geräumt.

Luftsport auf dem „Butz“ [1950 bis 1980]

Neben diesen unterschiedlichen, historisch bedingten Nutzungsphasen erlebte der Butzweilerhof nach dem Krieg eine bedeutende Zeit durch die Neuansiedlung und Gründung vieler Luftsport–Vereine und Aeroclubs. Sie waren alle gemeinnützig und brachten von 1950 an den Kölnern eine große Blütezeit des Segelflug–, Motorflug–, Modellflug– und Freiballon–Sportes. Insgesamt fanden hier acht bis zehn verschiedene Luftsportvereine eine neue Heimat und veranstalteten zahlreiche Flugtage. Sie erzielten dabei beachtliche Leistungen im nationalen und internationalen Vergleich. 1960 machte die Segelflug–WM den Butzweilerhof für mehrere Tage zum weltweiten „Nabel der Sportfliegerei“. Die luftsportlichen Ereignisse auf dem „Butz“ – wie die Kölner ihren Sport–Flugplatz liebevoll in ihrer Abkürzung nannten – lockten über drei Jahrzehnte hinweg Tausende von Zuschauern nach Ossendorf. Damit schrieben auch die Aero–Clubs vom Butzweilerhof für Köln ein bemerkenswertes historisches Kapitel der Luftfahrt.

1980 wurde der „Butz“ für den gesamten Luftsport geschlossen, die freien Flächen der Start und Landebahnen und die Hangars und Vereinsräume abgerissen und die Fläche in allen Teilen als Gewerbegebiet ausgewiesen und bebaut.



als Bundeswehrkaserne 1967

:standort

Der Flughafen Butzweilerhof liegt in Köln – Am Butzweilerhof, einem Quartier im Nordwesten des Kölner Stadtgebiets in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen A57 und A1. Der Standort ist über die Butzweilerstraße an das lokale und [über]regionale Straßennetz angebunden. Nach dem Bebauungsplan wird der Standort künftig auch an die Von-Hünefeld-Straße angeschlossen.

War das Gelände zur Gründungszeit des Flughafens ein zentrumnahes und [frei] verfügbares Areal, hat sich die Umgebung des Butzweilerhofs im Laufe der Zeit bzw. im Zuge des Stadtwachstums zu einem wichtigen Gewerbestandort entwickelt.

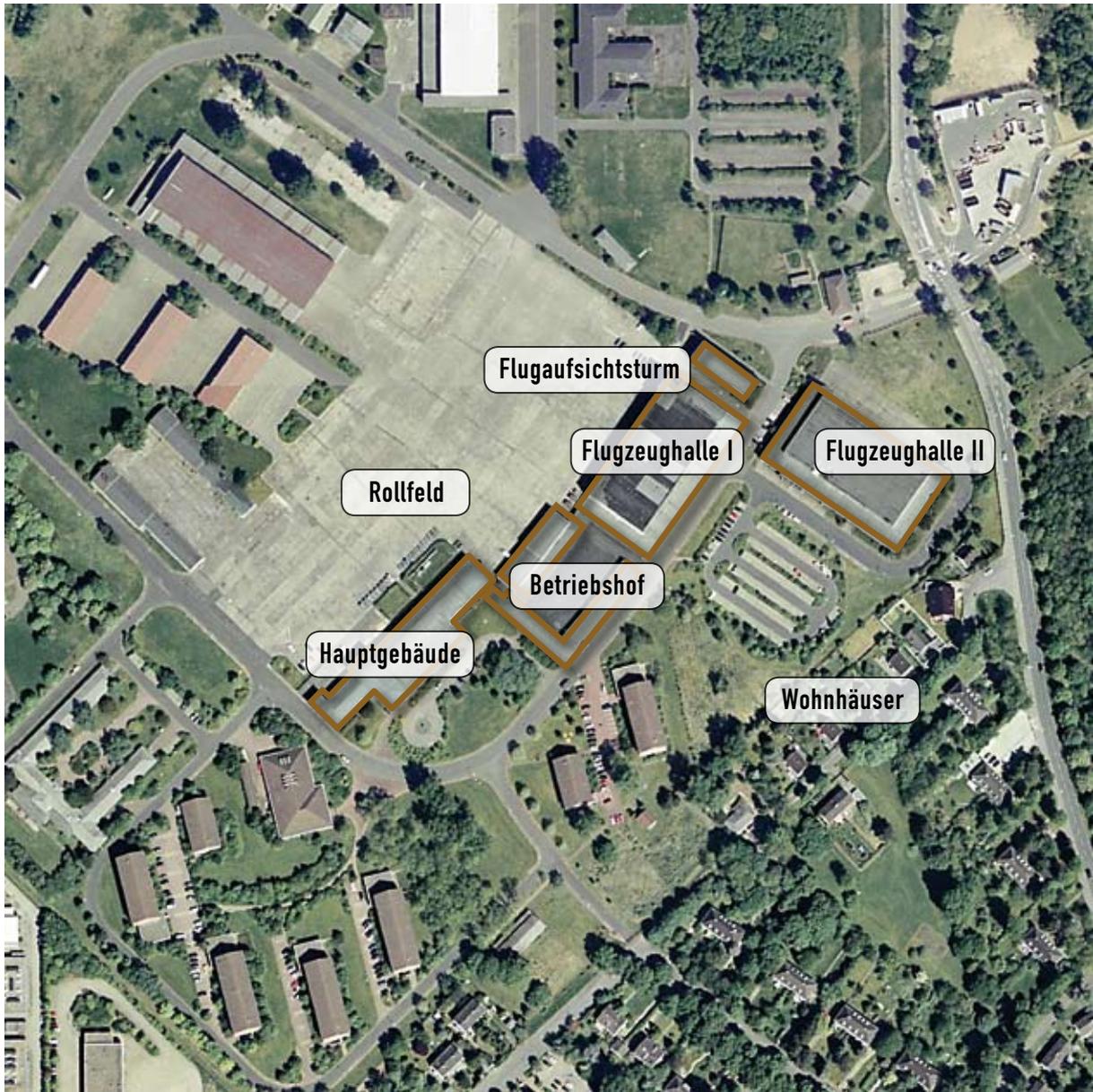
Heute befindet sich das Flughafengelände in unmittelbarer Nähe zum Medienzentrum und Gewerbegebiet Ossendorf, das vor allem mit dem MMC [Magic Media Company] und dem Coloneum ein Film- und Fernsehzentrum von europäischer Bedeutung darstellt. Damit hat sich das Areal rund um den Butzweilerhof innerhalb der letzten Jahre zu einem wichtigen Wirtschaftsgebiet Kölns entwickelt. Vor diesem Hintergrund besteht das stadtentwicklungspolitische Ziel der Stadt Köln darin, das bestehende Gewerbegebiet mit büro- und dienstleistungsorientiertem Gewerbe und Wohnen weiterzuentwickeln, es hat den offiziellen Namen „Am Butzweilerhof“ bekommen.

In diesem Zusammenhang und in Anbetracht dessen, dass das Gelände rund um den Butzweilerhof 2002 an die Sparkasse KölnBonn mit ihrer Tochtergesellschaft SKI verkauft wurde, hat die SKI gemeinsam mit der Stadt Köln im Sommer 2003 einen städtebaulichen Wettbewerb für den Bereich rund um den Butzweilerhof durchgeführt, der Lösungsvorschläge für ein städtebauliches Konzept mit Nutzungsvorschlägen hervorbringen sollte.

Unter Vorsitz von Prof. Thomas Sieverts [Bonn] entschied sich die Jury für den Entwurf von Prof. Marion Goerdts und Irene Schwarz [Köln]. Der siegreiche Entwurf nimmt dabei die historische Situation auf, indem er das Gebäudeensemble des Butzweilerhof zum Mittelpunkt des Gesamtareals macht. Im Nachgang des Wettbewerbs wurde der Entwurf weiterentwickelt und damit die Grundlage eines mittlerweile rechtskräftigen Bebauungsplans.

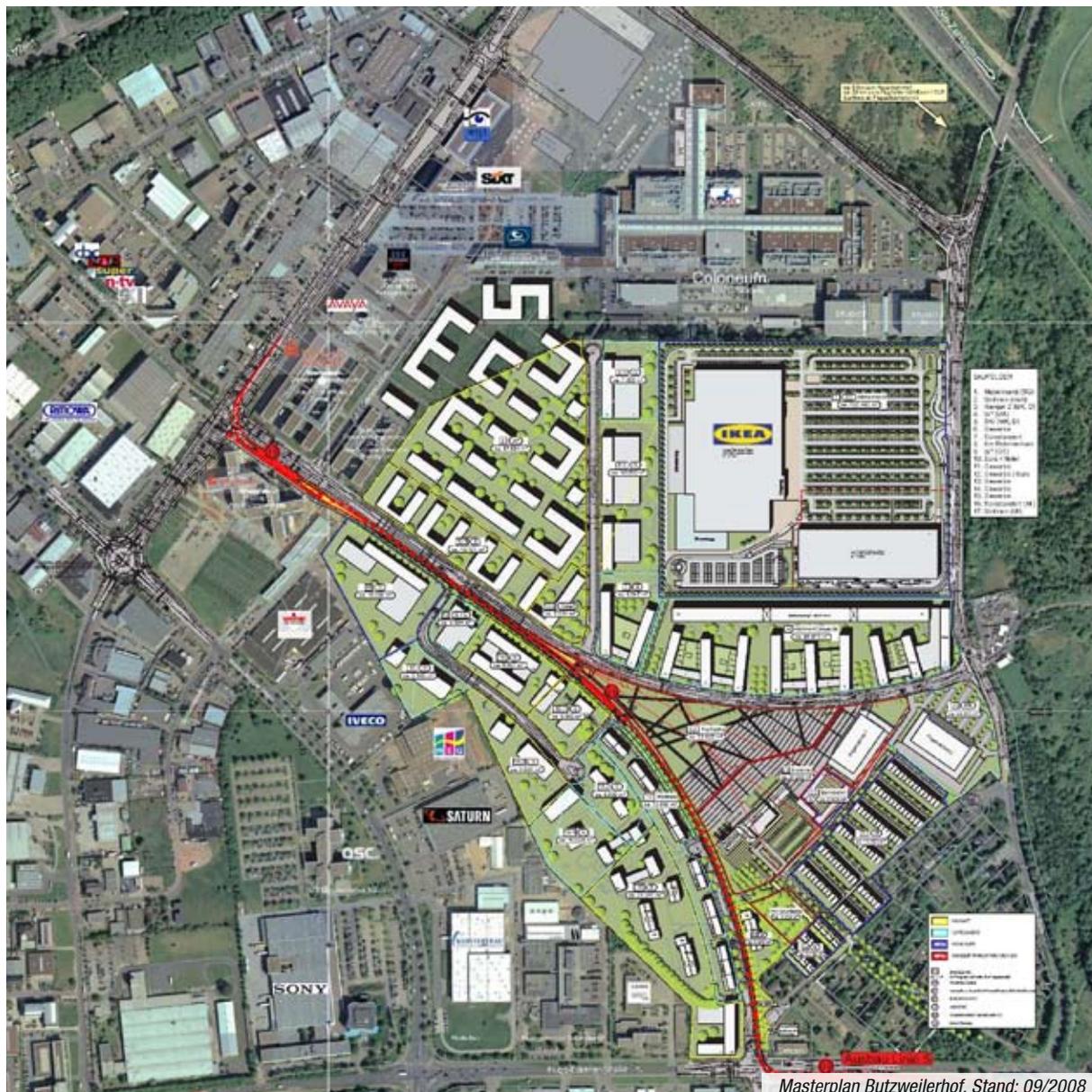








Entwurf Goerdts/Schwarz



Masterplan Butzweilerhof, Stand: 09/2008



Bebauungsplan „Gewerbe- und Medienpark Ossendorf“, Stand: Januar 2005

:beschreibung der einzelnen flughafengebäude

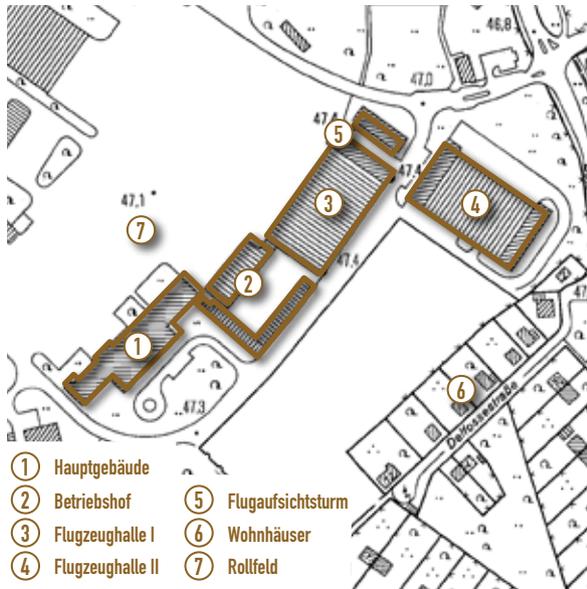
Kurzübersicht

Die Flughafengebäude bestehen aus einer lang gestreckten, etwa 270 Meter langen Gebäudegruppe mit dem Hauptgebäude, Betriebshof, der Flugzeughalle I und dem Luftaufsichtsturm. Das Gebäude ist in die Hauptwindrichtung nach Norden vorgerückt. Zurückspringend hinter die vordere Gebäudelinie ist die Halle II rechtwinklig angeordnet.

In der Gestaltung der Außenanlagen wurde auf der Stadtseite die Kombination von Flughafenstraße, einem großzügigen, dem Hauptgebäude vorgelagerten begrünten Platz und einem seitlich angeordneten baumbestandenen Parkplatz zur Inszenierung der Flughafenarchitektur eingesetzt. Die mit Bäumen bepflanzte Flughafenstrasse führte axial auf den dominant herausgearbeiteten Kubus der Empfangshalle zu. Der dreidimensionale Reichsadler im Giebel der Empfangshalle war damit der prägnante point de vue am Ende dieser neuen Achse zwischen Stadt und Flughafen. Der seitlich gelagerte langgestreckte Parkplatz war eine freie von hohen Laternen beleuchtete Fläche, die an eine Robinien-Allee mit vier Baumreihen angrenzte.

Von diesem fulminanten Auftakt für die Außenarchitektur der Flughafengebäude ist durch die Baumaßnahmen der Nachkriegszeit in anschaulicher Weise nurmehr wenig erhalten geblieben [lediglich ein Teil der baumbestandenen Flughafenstrasse [heute Ikarusstrasse] und der Robinien-Hain].

Jenseits des Hauptgebäudes gehören Restaurantterrasse und Rollfeld zu den erhaltenswerten Teilen der Außenanlagen. Das Rollfeld diente für die Fluggäste zur komfortablen Bereitstellung der Flugzeuge, zum Betanken der Maschinen und deren Ein- und Ausfahrt in die Halle I. Vor dem Hauptgebäude erstrecken sich parallel dazu „Fahrbahnbänder“ mit einer Länge von rd. 100 m. An das Rollfeld vor dem Hauptgebäude mit einer Fläche von ca. 100 x 70 m schließt sich das schmalere Rollfeld vor dem Betriebshof und der Halle I an. Unter dem Rollfeld befanden sich einige Benzin-tanks zur Auftankung der Flugzeuge.



Die Siedlungshäuser für das technische Personal bilden eine dritte Gebäudereihe an der Delfossestrasse.

Historische Funktion und Architektur der Gebäude

Das denkmalgeschützte Gebäudeensemble wird in seinem historischen Kontext im Folgenden vollständig beschrieben. Den Schwerpunkt nimmt wegen seiner herausragenden funktionellen Bedeutung das Hauptgebäude ein.

1. Das Flughafen-Hauptgebäude / Empfangsgebäude

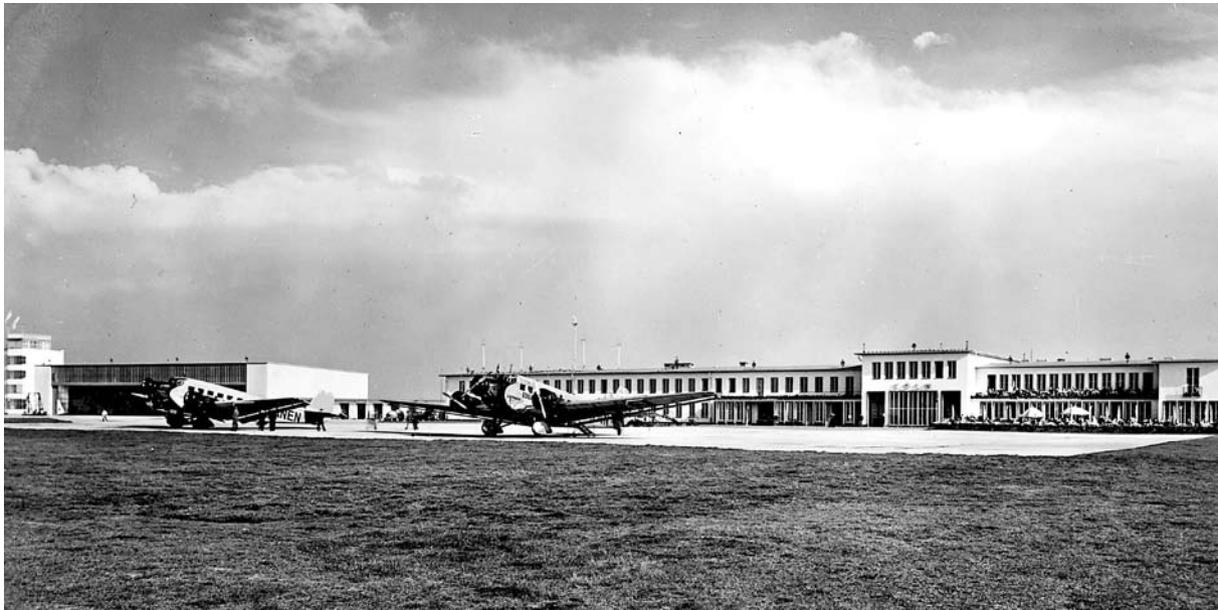
Das Hauptgebäude nahm alle Fluggesellschaften auf, hatte Verwaltungsfunktionen und trug einen Repräsentationscharakter. In ihm waren untergebracht:

- 1.1 Westflügel UG, EG, OG: die Flughafen-Gaststätte mit Flughafen-Café,
- 1.2 Mitteltrakt EG: die ehemalige Empfangshalle, als großer Repräsentationssaal
- 1.3 Mitteltrakt OG: die Räume der Flughafendirektion,
- 1.4 Ostflügel EG: die Gepäckaufbewahrung, Zollrevision, Luftpost und -fracht
- 1.5 Ostflügel OG: Büros der Fluggesellschaften Imperial Airways, Air France, Sabena, Luft-Hansa etc.,
- 1.6 Kellerräume

Architektur, Funktion und Nutzung der einzelnen Gebäudeteile

Das zweigeschossige Gebäude mit Flachdach ist asymmetrisch aufgebaut, wobei die in der Mitte befindliche große ehemalige Empfangshalle deutlich dominiert. Sie präsentiert sich als mächtiger Kubus sowohl zur Stadtseite als auch zum Rollfeld hin mit einer großen Fassade. Das allseitig überragende Dach nimmt dem Gebäude die lastende Schwere und gibt ihm eine eher auflockernde Leichtigkeit.

Rechts und links schließen sich an die Empfangshalle zweigeschossige Flügelbauten an. Mit dem Restaurant im Erd- und einem Café im Obergeschoß war der kürzere westliche Flügel für die Befindlichkeit des Reisenden von Bedeutung. Über den hohen Fenstern des Restaurants springt der Gebäudekörper zurück und schafft damit Raum für eine dem Café im ersten Obergeschoss vorgelagerte Terrasse. Am äußersten Ende wird der Westflügel noch einmal akzentuiert durch einen zum Rollfeld vorspringenden zweigeschossigen Gebäudeteil für das so genannte „Kasino“.



1.1 Westflügel EG/UG: Die Flughafengaststätte, OG: Flughafen-Café

Der Haupteingang für Besucher befand sich an der Kopfseite des Westflügels, Passagiere betraten das Restaurant direkt von der Halle aus über einen repräsentativen breiten Gang, der von der rechten Seite her durch eine Glaswand aus großen Butzenscheiben indirektes Tageslicht erhielt. Das mittlere Hauptlokal mit einer Balken- und teils getäfelten Decke fasste ca. 50 Sitzplätze, die Wand- und mehrarmigen hängenden Deckenlampen gaben ihm ein vornehmes und doch gemütliches Interieur. Von dem großen Außenbereich, der Restaurant-Terrasse, ließen sich bei schönem Wetter hunderte von Besuchern von der Atmosphäre und dem Flugbetrieb des ersten Kölner Flughafens faszinieren.

Das Zimmer in dem zum Vorfeld vorspringenden Teil des Westflügels nannte sich „Kasino“; das kleine Zimmer vor dem Hauptraum war mit Rüsterholz getäfelt und fungierte dadurch als anspruchsvoller Salon. Beide Nebenräume boten noch mal je 25 Besuchern Platz. Im gesamten Bereich ließen große fast bis zum Boden reichende Fenster den Blick auf das Vorfeld zu.

Das Flughafen-Café im 1. Stock war über eine Wendeltreppe zu erreichen, wo elf Fenster für einen lichten Gastraum mit ca. 60 Sitzplätzen sorgten. Eine Außenterrasse bot Aussicht auf das ganze Flugfeld und eine breite Markise gab zusätzlichen Sonnen- und Windschutz.

1.2 Mitteltrakt EG: Ehemalige Empfangshalle

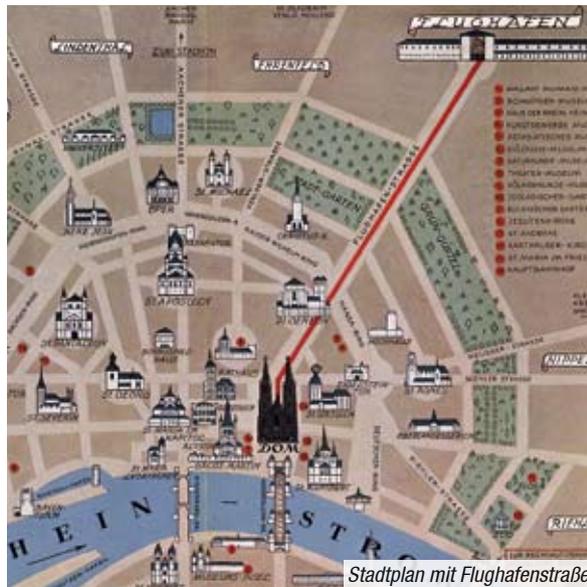
Die ehemalige Empfangshalle diente ihrem architektonischen Auftrag gemäß der Repräsentanz der Stadt Köln. Der Besucher betrat die Empfangshalle des Flughafens mit Gepäckausgabe und Luftpostschalter von der Stadtseite her durch ein repräsentatives Portal, das durch ein großes sechs Meter hohes Basaltlava-Relief und den drei Kronen aus dem Wappen der Stadt Köln geschmückt war. Das Relief stammt aus der Werkstatt des Bildhauers Willi Meller, der in den 1920er und 30er Jahren wirkte und in Köln an verschiedenen Stellen Fassadenkunst geschaffen hat. Den vierflügeligen Eingang selbst zierte ein handgeschmiedetes Eisengitter des Kölner Kunstschmiedes Carl Wyland.

Das Interieur beeindruckt durch eine vorzüglich gelöste Architektur zwischen den notwendigen abwicklungstechnischen Aufgaben der Halle und ihrer Aufgabe der Repräsentation. Fünf dekorativ gestaltete Vitrinen zeigten die Produkte von Unternehmen, die Köln zu der damaligen Zeit ein weltweites Ansehen verschafft hatten: Die Schokoladenmarke Stollwerck, die Eau de Cologne Firmen „4711“ und Johann Maria Farina, und auch Klosterfrau Melissen Geist war dort vertreten.

Zwei Verkaufsnischen rechts und links neben dem Windfang des Eingangsportals dienten darüber hinaus der Versorgung der Fluggäste.

An der Rollfeldseite gab es in der Halle einen Sitzbereich mit bequemen Sesseln und niedrigen Tischen. Durch die hohen Stahlfenster hatte man einen direkten Blick auf das Vorfeld, auf das wenige hundert Meter entfernte Flugwesen und auf die ganz nah anrollenden Maschinen.

Umgekehrt sah der angekommene Passagier, vorbeigehend an den großen Schauvitrinen, durch die Glastüren des Einganges bei schönem Wetter die Türme des Kölner Domes: das Symbol, das auswärtige Besucher stets mit Köln verbinden. Über die so genannte „Flughafenstraße“ erreichte



Stadtplan mit Flughafenstraße

man in einer schnurgeraden Verbindung den Hauptbahnhof und konnte ggf. auf dem Schienennetz weiterreisen.

1.3 Mitteltrakt 0G: Repräsentationsetage der Flughafendirektion mit Empfangsfoyer und Empore

Diese Räume dienten der Flughafenleitung im rollfeldseitigen Bereich mit Einsichtnahme und Inspektion des Vorfeldes. Auf der großen Empore fanden offizielle Empfänge von prominenten Fluggästen statt. In dem sich anschließenden Teil über der Empfangshalle waren normale Zimmer eingerichtet, zur linken Seite für die Unterbringung von übernachtenden Piloten und auf der rechten Seite befand sich eine komplette Wohnung für den Pächter.

1.4 Ostflügel EG: frühere Gepäckaufbewahrung und Zollrevision

Hier befanden sich umfangreiche Abteilungen, die hauptsächlich das Gepäck und Frachtgut aufnehmen und ebenso für die Weiterbeförderung und Entgegennahme sorgten. Darüber hinaus sah der Bereich viele Büros für die Zollrevision und sogar Zimmer für Leibesvisitationen vor.

1.5 Ostflügel 0G und Appendix 0G und EG: Bürotrakt der Fluggesellschaften

Auf der 1. Etage des gesamten Ostflügels waren die damaligen Fluggesellschaften untergebracht, dazu zählten die Lufthansa, die Air France, Imperial Airways [heute British Airways], also Unternehmen, die auch heute an der Spitze

der internationalen Luftfahrt stehen. Acht bis zehn Räume im Appendix dienten den Meteorologen, die für die frühe Fliegerei ebenso wichtig waren wie heute.

1.6 Kellerräume

Das Hauptgebäude ist voll unterkellert – die Räume dienten der eigenen Wärmeversorgung durch große Koksöfen, dazu gab es auch weite Bereiche für die Kokslagerung.

2. Der Betriebshof

Der Betriebshof ist eingeschossig mit Flachdach und ringförmig um einen rechteckigen Innenhof angeordnet. Drei Gebäudeteile mit Flachdach bilden ein baulich zusammenhängendes Hufeisen.

Die Anlage wurde genutzt für Lagerräume der ausländischen Fluggesellschaften, Reparaturwerkstätten, Sanitäts-, Feuerwehr-, Mitarbeiterunterkünfte und Umkleidekabinen. In ihm befanden sich auch mehrere Speiseräume und Sanitäranlagen mit Wasch- und Duschräumen. Ebenfalls hatte hier die Lufthansa ihre fahrbaren Geräte einschließlich Feuerlösch- und Krankenwagen untergebracht.

Die zehn Türen und Einfahrtstore befanden sich im südlichen Flügel innenhofseitig, im Nordflügel zum Rollfeld hin. Die anderen Seiten dieser beiden parallelen Trakte waren mit langen linear geführten Reihen von je 20 Kreuzfenstern

ausgestattet. Diese Fenster bildeten insbesondere zur Stadtseite hin ein architektonisch passendes Fronten-Bindestück: links und rechts setzt je ein Gebäude-Pendant die symmetrischen Fensterführungen optisch fort, links die Fenster des Hauptgebäudes und rechts die des sich anschließenden Mantelgebäudes der Flugzeughalle I. Der angeschlossene Gebäudeteil, der beide Flügel zu einem rechteckigen Hufeisen schloss, diente mit neun Innenhof-Einfahrten ausschließlich als Autogarage.

Ein großes zur Architektur passendes Tor befand sich an der Stadtseite. Zwischen Betriebshof und Hauptgebäude gab es an einer Pförtnerloge vorbei eine direkte Zufahrt vom öffentlichen Vorplatz zum Rollfeld mit dort angelegtem großem Autoparkplatz.

Der Betriebshof war von der Lage, Architektur und der Funktion her das Gelenk für das gesamte Gebäude-Ensemble.

3. Die Flugzeughalle I

Die Halle mit den Innenmaßen 34,8m x 68,4m ist ein Putzbau in Höhe von ca. elf Meter mit Flachdach. An der nördlichen Schmalseite, leicht aus der Hallenflucht vorspringend, ist der viergeschossige Flugaufsichtsturm angeordnet.

Die Halle wird an beiden Langseiten durch Fensterbänder unter den Traufen belichtet. Die Fensterfronten sind durch Metallsprossen in schlank–hochrechteckigen Glasscheiben–Formaten unterteilt. Unter dem zum Rollfeld gelegenen Fensterband waren die Schiebetore angeordnet, die in den 1960er Jahren durch Jalousien–Rolltore ersetzt worden sind. Das Dach wird innen durch eine spezielle Streben–Konstruktion von Rund– und Winkeleisen getragen. In Querrichtung stabilisieren parallelgurtige Fachwerkträger aus Stahl in einer Spannweite von ca. 30m die Dachkonstruktion. Unter der zum Rollfeld gelegenen Traufe ist ein mächtiger, kastenförmiger stützenloser Träger mit einer Länge von ca. 60m gespannt. Er ermöglichte eine vollständige Öffnung der Halle durch Zurückschieben der Stahltore nach beiden Seiten, die lichte Weite der Öffnung beträgt 57,5m. Unter dem Träger ist noch die Führungsschiene für die Schiebetore erhalten.

4. Die Flugzeughalle II

Zwei Jahre später wurde in ähnlicher Bauweise die Flugzeughalle II mit identischen Innenmaßen zur Flugzeughalle I errichtet. An dieser Halle sind alle Schiebetore mit der dazu gehörigen Führungsmechanik und den Bodenschieben noch vollständig erhalten. Ebenso ist der Wartungsgang entlang der oberen Aufhängung erhalten; er war über senkrechte Leiterführungen rechts und links an den Hallenwänden zu erreichen. Die Halle II ist gegenüber der Halle

I an drei Seiten von zweigeschossigen Trakten umgeben, im Parterre befanden sich zur Hauptsache Werkstätten, im Obergeschoss Büro– und Verwaltungszimmer. Ca. 20 Schulungsräume dienten der Ausbildung von Piloten und des Bord– und Bodenpersonals. Als einziger Schmuck ist an der nordöstlichen Seite ein strukturreiches Wandrelief aus Muschelkalk angebracht; es zeigt zwei Putten auf den Flügeln einer fliegenden Taube.

5. Der Flugaufsichtsturm

Der Flugaufsichtsturm wurde damals auch „Flughafen–Verkehrsturm“ genannt, heute spricht man eher von „Tower“. Er steht als Eckbau mit fünf Geschossen [einschließlich EG] zwischen der Flugzeughalle I und einem auf der angrenzenden Schmalseite befindlichem zweigeschossigen Gebädetrakt. Zur Rollfeldseite beeindruckten die großen Fensterfronten. Auf allen Geschossen reichten die Fensterbänder über die ganze Gebäudebreite und schlossen über die Ecken hinaus die Seitenfassaden mit ein. Seine Architektur steht damit in direkter Parallele zu dem von Walter Gropius geprägten Bauhaus–Merkmal der „Vorhängten Fassade“. Die schmale Sprossenteilung dieser Fensterbänder korrespondierte mit der Gliederung einer vollständig verglasten Aussichtskanzel auf dem 4. Obergeschoss. Während des Zweiten Weltkrieges wurde diese rundum verglaste Etage entfernt und die übrigen breiten Fensterfronten in einfache Lochfenster umgewandelt.



Flugaufsichtsturm

Das begehbare Dach diente meteorologischen Beobachtungen und Messungen. Außer Antennen trug es an zwei schmalen Masten rote Warnleuchten. Diese freie Etage war mit einem dichten Eisengitter eingefasst und vom 4. Obergeschoss her über eine Leitertreppe zugänglich

6. Die Wohnhäuser

Nach dem Entwurf von Otto Scheib entstanden 1937 eine Reihe von freistehenden Einfamilienhäusern für die Tag und Nacht erreichbaren Mitarbeiter des Technischen Dienstes. Sie waren nebeneinander in einer Linie aufgereiht. Von den ursprünglich fünf Häusern sind vier erhalten geblieben. Die zweigeschossigen, weiß-geschlämmten Backsteinhäuser sind mit ihren steilen Satteldächern giebelständig zur heutigen Delfossestraße ausgerichtet. Die Giebelfelder waren ursprünglich mit grünblau-lasierter Holzschalung versehen, die sich heute einheitlich durch Blechplatten ersetzt zeigt. In den schwach segmentbogigen Fensteröffnungen wurden die Sprossenfenster durch dunkle Klappläden gerahmt. Sprossenfenster und Klappläden sind nicht mehr erhalten. Die Häuser waren keine Villen, sondern einfache Wohnhäuser, rückwärtig waren an jedem Haus Kleintierställe angefügt.

Heutiger Zustand der einzelnen Gebäude

Die Nummerierungslogik bezieht sich auf die auf den vorstehenden Seiten bereits eingeführte Nummerierung.

1. Das Flughafen-Hauptgebäude / Empfangsgebäude

1.1 Westflügel

Die Stiftung Butzweilerhof hat die Verbauungen einschließlich der massiven Kachelböden bereits vor einigen Jahren entfernt und durch Aufmauerungen den alten Grundriss wiederhergestellt. Alle diese Räumlichkeiten müssen für die Zwecke der Gastronomie umgebaut und noch entsprechend ausgestattet werden; sie sind gegenwärtig offene, aber ruhende Baustellen.

Das OG ist völlig restauriert, hier befindet sich derzeit das Domizil der Stiftung Butzweilerhof. Die wieder hergestellten Räume mit dem Original-Grundriss müssen aber an die Ansprüche eines möglichen gastronomischen Betriebs noch angepasst und umgebaut werden.

1.2 Mitteltrakt EG: Empfangshalle

Die ehemalige Flughafenempfangshalle ist voll restauriert und zusätzlich mit einem eigenen Toilettenbereich ausgestattet worden. Sie stellt sich heute wieder in ihrem ursprünglichen Glanz und innenarchitektonischer Pracht dar.

1.3 Mitteltrakt OG: Räume der Flughafendirektion

Das gesamte OG, das der Flughafendirektion als Empfangsfoyer und Empore diente, ist bis auf den westlichen Gebäudeteil, der später als Clubraum ausgebaut werden soll, komplett renoviert worden. Die Ostseite im 1.OG über der Halle ist das neue Domizil der Stiftung.

1.4 Ostflügel EG: Gepäckaufbewahrung

Durch Entfernen der vielen Zimmermauern mit einer Länge von 148m entstand ein Gesamtgrundriss, auf dem die Luftfahrtausstellung Butzweilerhof ihren Platz gefunden hat. Der angrenzende westliche Bereich wird bis zu den Arkadengängen, der zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut wurde, gleichermaßen für die Luftfahrtausstellung genutzt. Die neue Bibliothek ist ebenfalls untergebracht, sie verfügt über einen großzügigen Raum, in dem die Sammlungen zur Luftfahrt ausgestellt sind.

1.5 Ostflügel OG und Appendix EG und OG

Der von der Nord- und Südseite zugängliche Ostflügel hat einen durchgängigen Flur mit zur Rollfeldseite angeordneten Büroräumen. Die Renovierung ist abgeschlossen. Der Hauptanteil der Flächen wird von einer Flugschule zur Miete genutzt. Die Büroräume auf den beiden Ebenen des Appendix werden über ein Treppenhaus an der Südseite erschlossen. Das Gebäude wurde komplett instand gesetzt und mit neuen Toilettenräumen nach heutigem Standard

versehen. Die gesamte Fläche wird von IKEA für den Bereich "Personal/ Rekrutierung für die Neubauphase" genutzt.

1.6 Kellerräume

Die Kellerräume sind grundsätzlich nutzbar und teilweise in einem brauchbaren Zustand. Sie unterteilen sich im Grundrissplan als Unterkellerung der oben beschriebenen drei Gebäudetrakte: Westflügel, Mittelbau und Ostflügel. Heute werden die Kellerräume vor allem für die Haustechnik und für die Lagerung von Mobiliar genutzt, die für Veranstaltungszwecke über einen Lastenaufzug in das EG befördert werden.

In den Kellerböden befinden sich Installationskanäle für Kabel und Leitungen, diese sind nach oben durch Stahlplatten abgedeckt. Die heute funktionslosen Installationskanäle erhielten in den Brandabschnitten eine geeignete Abschottung.

1.7 Fassade

Alle Fassadenflächen des denkmalgeschützten Gebäudes aus Putz, mit abgesetztem Basaltsockel und die Fenster sowie Türen aus Holz wurden in ständiger Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde saniert oder restauriert.

2. Betriebshof

Der Betriebshof ist seit der Stilllegung des Flughafens mehrfach umfunktioniert worden, alle Räume des Süd- und Nordflügels dienten der Bundeswehr als Garagen und überdachte Einstellplätze. Die Einfahrten dazu sind insgesamt in den Innenhof verlegt und in diesem Zusammenhang die Mauern für die Tore breit aufgebrochen worden. Dagegen ist die frühere mit elf Türen versehene Rollfeldseite gegenwärtig voll zugemauert und weist nur vereinzelt noch kleinere Fenster auf.

Der Verbindungsflügel diente der Bundeswehr als Lagerraum und hat keine innenhofseitige Zufahrt mehr. Diese Seite ist ebenfalls zweckentfremdet und vollständig geschlossen worden, vereinzelt gibt es Türen und eine Zufahrt an der Außenwand.

Die ursprüngliche Außenarchitektur ist nicht mehr zu erkennen, es sind lediglich einzelne Fenster der ursprünglichen Reihe noch vorhanden. Insgesamt ist der Betriebshof sehr stark verbaut worden und hat, bis auf die Fensterreihe [21 Kreuzfenster] zur Stadtseite hin, seinen ursprünglichen äußeren Eindruck verloren. Er ist nicht unterkellert, wegen seiner ehemaligen Funktion bedarf es an vielen Stellen einer gründlichen und damit aufwendigen Restaurierung.

3. Flugzeughalle I

Die Flugzeughalle I diente der Bundeswehr als Autowerkstatt für schwere Spezialfahrzeuge und LKW. Das Halleninnere muss total überholt werden, das Dach ist an vielen Stellen undicht, die existierende elektrische Versorgung reicht für eine kommende Nutzung nicht aus und muss neu installiert werden. Darüber hinaus fehlt die Wärmeversorgung und der angeschlossene eigene Toilettenbereich befindet sich in einem desolaten Zustand.

Die nicht zeitgemäßen und nicht erhaltbaren Fensteranlagen sowie die Rolltore und diverse Fassadenteile sind zu ersetzen. Die große Toranlage ist als Rekonstruktion zu planen und die Ausführung mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Durch größere Fassadenöffnungen sollten Flugzeuge wie z.B. die Ju 52/3 transportiert und abgestellt werden können.

Die dachtragende Stahlfachwerkkonstruktion ist auf ihre Tragfähigkeit im Hinblick auf eine neue Nutzung zu untersuchen. Nachbesserungsarbeiten an dem Stahlfachwerk werden erforderlich sein.

Bei einer dauerhaften Nutzung der Halle, muss der Betonboden in großen Bereichen saniert und neu verfestigt werden. Insgesamt stellt die Flugzeughalle I, inklusive ihres südlichen Mantelbaus im EG und im nördlichen Mantelbaus im OG, eine große Renovierungsaufgabe dar.

Die nördliche und östliche Mantelbebauung im EG, die der Bundeswehr als Werkstatt diente, wurde in neun Künstlerateliers umgebaut und anschließend vermietet. Alle Fassadenflächen der Mantelbebauung aus Putz mit abgesetztem Basaltsockel und die Fenster sowie teilweise die Türen aus Holz oder Stahl wurden saniert oder restauriert. In Teilflächen wurde der Außenputz nach Rezeptur der originalen Putze erneuert.

4. Flugzeughalle II

Der Zustand der Flugzeughalle II stellt sich ähnlich dar wie der der Flugzeughalle I. Der Ummantelungsbau, der hier zweigeschossig verläuft, muss in etwa 90% des Bereiches saniert und wieder aufgebaut werden. Die west- und südliche Mantelbebauung im EG und OG, die von der Bundeswehr für Verwaltungszwecke und als Lager diente, wurde in neun Künstlerateliers umgebaut und unmittelbar nach Fertigstellung entsprechend vermietet. Die Fassadenflächen der Mantelbebauung aus Putz mit abgesetztem Basaltsockel und die Fenster sowie teilweise die Türen aus Holz oder Stahl wurden zu 70 % saniert oder restauriert.

Der Hallenboden selbst wurde wie bei der Halle I an mehreren Stellen für LKW-Reparaturgruben aufgebrochen. Die Dachkonstruktion ist verwendbar. Die noch im ursprünglichen Zustand vorhandenen Stahlschiebetore sind defekt, die Aufhängungsführungen [oben] und Führungsschienen

[unten] sind nicht mehr funktionstüchtig. Insgesamt stellt sich die Flugzeughalle II in einem völlig vernachlässigtem und innenbaulich schlechtem Zustand dar. Auch hier ist eine erhebliche Aufbauarbeit als Investition nötig.

5. Flugaufsichtsturm

Dieses Gebäude war durch langjährige Fremdnutzung am meisten in Mitleidenschaft gezogen worden. Hinzu kommt, dass der Turm fast 15 Jahre leer stand, die Holzfenster verwitterten und die Heizkörper platzten. Das Dach ist während dieser Zeit auf seiner gesamten Fläche undicht geworden und wurde nur provisorisch wieder gedeckt.

Der „Tower“ wurde in einer ersten Sanierungsmaßnahme 2006/07 teilweise entkernt und die Decken teilweise für zusätzliche Lastaufnahmen verstärkt. Die Fensterbänder sowie die Holzfenster wurden nach historischem Vorbild gefertigt und die Glaskanzel mit Aussichtplattform wurde 1:1 rekonstruiert. Der Außenputz wurde nach der Rezeptur der originalen Putzen komplett erneuert. Der Tower im Inneren stellt sich in einem völlig vernachlässigten und baulich schlechten Zustand dar. Es ist hier eine erhebliche Aufbauarbeit als Investition nötig.

6. Wohnhäuser

Diese einzeln in einer Reihe stehenden Einfamilienhäuser stellen sich in einem relativ guten Zustand dar. Ihr äußerer

Eindruck hat sich verändert, sie haben keine Klappläden mehr, die bogigen Fenster sind rechteckig geworden. Alle vier Häuser stehen nicht im Eigentum der SKI, sie werden staatlich vermietet.

Die Stiftung Butzweilerhof Köln [SBK]

Die Stiftung Butzweilerhof Köln wurde im Jahre 2000 gegründet und ist als eine gemeinnützige Stiftung organisiert. Ihre Vorläufer-Vereinigung ist die „Fördergesellschaft für Luftfahrtgeschichte im Köln/Bonner Raum e.V.“ [FGL], die bereits 1995 die Restaurierungsarbeiten aufnahm und die Restaurierung der ersten Bauabschnitte verantwortlich durchführte [vgl. nächstes Kapitel]. Sie ist heute die gemeinnützige Trägergesellschaft der SBK. Eigentümer der Immobilie „Butzweilerhof“ und der umgebenden Flächen ist die **SKI [Standort Köln Immobilien GmbH & Co. KG]**, eine Tochter der Sparkasse KölnBonn. Die Stiftung Butzweilerhof und die SKI haben einen Mietvertrag geschlossen, der es der Stiftung erlaubt, Teilbereiche des Butzweilerhofs für ihre Zwecke zu nutzen. Von hier aus tätigt die Stiftung ihr Alltagsgeschäft. Die SKI fungiert mittlerweile als gleichberechtigter Projektpartner neben der Stiftung Butzweilerhof.

Die Stiftung Butzweilerhof versteht sich in diesem Zusammenhang als Qualitätssicherer, Impulsgeber und Mitfinanzier im Planungs- und Restaurierungsprozess, um die Ziele der Stiftung umzusetzen und die Arbeit im Sinne des Denkmalschutzes mit zu gestalten. Unter anderem wirkt die Stiftung in der Abstimmung der restaurativen Architektur- und Renovierungsfragen im Kreise der beteiligten Akteure.

Um den Butzweilerhof möglichst originalgetreu wiederherzustellen, leistet die Stiftung umfangreiche Forschungsarbeiten, die als Grundlage für die Restaurierungsarbeiten dienen. Dennoch ist es im Laufe der Restaurierung zu „Qualitätsverlusten“ durch Abweichungen vom historischen Original gekommen, weshalb auf Initiative der Stiftung seit kurzem und zukünftig der Informationsaustausch über ein Koordinationsgespräch der Schlüsselakteure läuft. Teilnehmer dessen sind: Die Eigentümerin, die Stadt Köln, die Obere Denkmalbehörde, Architekten und die Stiftung. Ziel dieses Gremiums ist es, eine verbindliche und abgestimmte Qualitätsrichtschnur für die weiteren Restaurierungsarbeiten festzulegen.

Neben diesen Aktivitäten organisiert die Stiftung verschiedene Veranstaltungen rund um das Thema Luftfahrt. Für evtl. Ausweitung des kommerziellen Angebots hat die Stiftung vor einiger Zeit eine eigene Betriebsgesellschaft gegründet, die momentan die Abwicklung handwerklicher Leistungen und deren finanzielle Begleichung in Händen hat.

Kooperationspartner der Stiftung Butzweilerhof

Die Stiftung arbeitet mit dem Deutschen Technik-Museum in Berlin im Austausch von Exponaten als Dauerleihgaben zusammen. Ebenso wird sie von der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland in Bonn bei der Aufstellung von Museumskonzepten beraten.

Auf gutem Wege ist die geschichtlich-wissenschaftliche Kooperation mit der Fachhochschule Köln und den umliegenden Universitäten, vertreten durch deren historischen Institute.

Ebenso besteht ein sachbezogener Informationsaustausch mit dem Landschaftsverband Rheinland [LVR] und den relevanten Einrichtungen, wie dem Amt für Rheinische Stadtgeschichte Bonn, dem Amt für Denkmalpflege Brauweiler und dem Rheinischen Archiv- und Museumsamt, ebenfalls Abtei Brauweiler.

Eine ausführliche Konzeption für die Butzweilerhof-Ausstellung zum Thema „Kölner Luftfahrt“ wurde mit der Kunsthalle Bonn zum ersten Mal 2004 erarbeitet, anschließend 2007 in Kooperation mit dem Rheinischen Archiv und Museumsamt des LVR erweitert und komplettiert.

:bisherige restaurierungsarbeiten und finanzierung

Im folgenden Kapitel sind in Bezug auf die Projekte die bisher eingebrachten Leistungen der Stiftung Butzweilerhof und der SKI in ihrer zeitlichen Folge und Größenordnung dargestellt. Die Projekte definieren sich über das Hauptgebäude mit den angrenzenden West- und Ostflügel sowie den Appendix und der Flugzeughalle I mit Tower und der Flugzeughalle II. Diese Darstellung veranschaulicht die Arbeitsinvestitionen der Initiatoren in den zwölf Jahren von 1995 bis 2007.

Die bisherigen Arbeiten wurden unter der Zielsetzung der Stiftung und der SKI, den ehemaligen Flughafen denkmalgerecht und nach historischem Vorbild zu restaurieren und ihn mittel- bis langfristig mit kulturellen Nutzungen zu belegen und ihn [wieder] für die regionale wie lokale Öffentlichkeit zu öffnen, durchgeführt.

Chronik der Renovierungs- und Restaurierungsabschnitte

1995

Prolog: Errichtung des Luftfahrt-Denkmal Köln

Am 30.06.1995 wurde unter der Teilnahme des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Norbert Burger und des seinerzeitigen Bürgermeisters Fritz Schramma das von der Fördergesellschaft Köln/Bonn errichtete Denkmal „Die Luftfahrtgeschichte von Köln“ feierlich an die Bürger Kölns

übergeben. Sie hatten nach einem öffentlichen Aufruf die kompletten Kosten dafür in Höhe von 60.000,- DM gespendet.

1995 – 1998

Restaurierung des Hauptgebäude-Westflügels

Die Fördergesellschaft für Luftfahrtgeschichte Köln/Bonn beginnt 1995 in Absprache mit der Bundeswehr ihre Restaurierungsarbeiten und entfernt im Westflügel im 1. OG alle Verbauungen und setzt neue Mauern. Diese Wiederinstandsetzung verläuft exakt nach alten Plänen und führt zum ursprünglichen Grundriss der gesamten Etage [ehemaliges Flughafen-Café]. Hier hat sich die Stiftung ihr Domizil eingerichtet. Anschließend werden ab 1996 die Kellerräume renoviert und drei Depots für die Archive und luftfahrthistorische Objekte eingerichtet; zusätzlich entsteht ein Seminarraum. Damit kann die Stiftung Butzweilerhof die bisher anderweitig untergebrachten Exponate, Dokumente und historischen Unterlagen zusammenführen und mit ihrer zentralen Arbeit beginnen.

2001

Entkernung der früheren Empfangshalle des Hauptgebäudes

Dieser Arbeitsabschnitt gilt der Entkernung und Teilrenovierung der ehemaligen Empfangshalle. Aufgrund der vielen Altlasten von Seiten der ehemaligen Nutzer stellt sich dies ein äußerst aufwendiges Unternehmen heraus [insgesamt

werden in den zwei Jahren, die dieser Bauabschnitt dauert, 21 Container mit Bauschutt gefüllt und darüber hinaus große Mengen an Kunststoff, Holz, Glaswolle und Elektronik aus der Bundeswehrzeit entsorgt]. Für die Demontage der Klimaanlage fallen zusätzlich 42t Blech- und Eisenschrott an. Die Stiftung und ihre freiwilligen Helfer bringen für die Abrissarbeiten tausende an Stunden auf.

2003

Erhellung der Halle

Von diesem Arbeitsabschnitt an können teilweise einige Aufbauarbeiten beginnen. Die damalige Empfangshalle erhält durch das Einsetzen von sieben großen Holzfenstern und fünf Stahlfenstern nahezu ihre ursprüngliche Tageslichtaushellung zurück, ebenso wird zu ihrer Rollfeldseite der frühere Schriftzug „K Ö L N“ in seiner Originalgröße und Darstellung montiert. Am 23. Mai 2003 vollzieht der damalige Bauminister des Landes NRW, Herr Dr. Michael Vesper, persönlich den offiziellen Akt der Freigabe. Mit diesem Schritt ist die Stiftung ihrem Ziel, das Hauptgebäude in einzelnen Schritten zum ursprünglichen Erscheinungsbild zu führen, ein gutes Stück näher gerückt.

2004

Hauptgebäude-Eingangportal

Diese Arbeiten beziehen sich auf das stadtseitige Hauptportal. Die vier schmiedeeisernen Türen, die einstmals den

Eingang schmückten, und zwei Messing-Sockellampen zur festlichen Beleuchtung des großen Flughafen-Entrees, wurden wiederhergestellt. Auch das große Basaltlava-Relief wurde in einem Spezial-Strahlverfahren gereinigt. Mit der offiziellen Übergabe an die Öffentlichkeit am 03. März 2004 durch den Kölner Oberbürgermeister Fritz Schramma präsentiert sich der große Flughafen-Eingang wieder in seiner kompletten Schönheit und seiner charakteristischen Prägung, so dass er heute wieder wie damals repräsentativ und einladend zugleich wirkt.

2005

Flugzeughalle I, Mantelbebauung EG Nord- und Ostflügel

Die Werkstätten mit Lagerräumen der Bundeswehr, die im EG der nördlichen und östlichen Mantelbebauung unterbracht waren, wurden in Künstlerateliers neu gestaltet. Neben der Erneuerung der Holzfenster wurden auch die Stahltore nach historischen Vorgaben und in Abstimmung mit dem Amt für Denkmalpflege rekonstruiert. Die Übergabe der Ateliers erfolgte im direkten Anschluss zur Fertigstellung an die Künstler, im Januar 2006. Die SKI übernahm die kompletten Sanierungskosten in Höhe von 360.000,- €.

2006

Glasdach im Ostflügel

Die ehemalige Gepäck-Abteilung mit ihren Aufbewahrungsräumen, den Umschlagsplätzen der Luftfracht und

den Zimmern der Zollrevision war ursprünglich mit einem Flachdach aus dickem Drahtglas abgedeckt. Nach dem Krieg wurde dieses Dach durch Holzbalken und Holzplatten ersetzt, so dass die Halle ab diesem Zeitpunkt genau so dunkel wie die Empfangshalle war. Mit finanzieller Unterstützung durch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz konnte das Glasdach nach historischem Vorbild eingesetzt werden, so dass die Luftfahrtausstellung „Der Flughafen Butzweilerhof“ nunmehr einen lichtdurchfluteten und würdigen Platz erhalten hat.

Flugzeughalle II, Mantelbebauung EG West- und Südflügel

Zu Beginn umfangreicher Sanierungsmaßnahmen an den Denkmälern, die von der SKI im Jahre 2006 eingeleitet wurden, konnten im dritten Quartal weitere neun Künstlerateliers, nach umfangreichen Umbaumaßnahmen, zu Verfügung gestellt werden. Es wurden 25 % der Mantelbebauung im Gebäudeinneren saniert. Bei den Flächen handelte es sich um die ehemaligen Verwaltungs- und Lagerräume der Bundeswehr, mit Anordnung im EG und OG im west- und südlichen Teil der Mantelbebauung.

Die äußerst vernachlässigte Fassade der Mantelbebauung wurde im Westen und im Süden saniert. Die Holzfenster und auch die Stahltore wurden nach historischen Vorgaben und in Abstimmung mit dem Amt für Denkmalpflege rekons-

truiert. Der vorhandene Außenputz war so marode, dass eine komplette Nachbildung mit gleichen Bestandteilen des Originalputzes erforderlich wurde. Die SKI übernahm die entstandenen Sanierungskosten in Höhe von 630.000,- €.

2007

„Renaissance“ durch Fertigstellung der Empfangshalle

Während der groben Entkernungsarbeiten in der ehemaligen Flughafen–Empfangshalle wurden große Teile der Original– Natursteine des Hallenbodens entdeckt, die aufgrund ihres [relativ] guten Zustands reparabel sind. Nach der Neueinbringung der zwölf Hochfenster, der Freilegung der fünf Gepäckabgabeschalter, dem Aufbau des Windfangs und der stark beschädigten Wände und der Rekonstruktion der Decke mit 14 Deckenlampen schloss sich die Restaurierung des Natursteinbodens an. Für 75 % der Fläche der neuen Verlegung konnten die Original–Natursteinplatten gerettet und wieder verwendet werden.

Das Land NRW förderte den allgemeinen Aufbau der Halle und die Restaurierung des Naturbodens mit insgesamt 80.000,- €.

Hauptgebäude, West-, und Ostflügel, Empfangshalle und Appendix

Das Hauptgebäude ist in den Jahren 2006 und 2007 Jahren bereits mit erheblichen Mitteln der SKI neben der Leistung der Stiftung denkmalgerecht instand gesetzt und umge-

baut worden. Der Außenputz aller Fassadenflächen wurde nach der Rezeptur der originalen Putzen komplett restauriert. Sämtliche Fenster und die Türen aus Holz wurden originalgetreu nachgebildet und die Farbtöne aus der Zeit der Gebäudeentstehung wurden wieder übernommen. Die beiden Dachterrassen mit Zuordnung zum Rollfeld wurden komplett erneuert. Als Terrassenbelag fanden die vorhandenen Basaltplatten der Außenterrasse vor dem Westflügel, aus den 30er Jahren, Wiederverwendung. Defekte Rinnen und Regenrohre wurden repariert oder ausgetauscht.

Das Gebäudeinnere wurde bis auf den Westflügel in großen Teilen entkernt und, unter Berücksichtigung alter Raumstrukturen der zukünftigen Nutzung, entsprechend saniert. Es fanden die Auflagen an Brandschutz und die sonst in der Baugenehmigung gestellten Auflagen allumfassende Berücksichtigung im Bauprozess. Wegen der nicht mehr verwendbaren Toiletten wurden im Zuge einer Totalsanierung neue Toilettenräume mit entsprechender Ausstattung geschaffen. Die veralteten Installationen im Sanierungsbereich wurden auf den heutigen Standart verändert.

Das Investitionsvolumen für die angeführte Sanierung beläuft sich in Höhe von 3.200.000,- €, die von der SKI getragen wurden.

Flugzeughalle I, Mantelbebauung und Flugaufsichtsturm

Alle Fassadenflächen aus Putz mit abgesetztem Basaltsockel und die Fenster sowie teilweise die Türen aus Holz oder Stahl wurden saniert oder restauriert. In Teilflächen wurde der Außenputz nach Rezeptur der originalen Putze erneuert. Die Glaskanzel mit umlaufenden schlanken Fenstern, die steile Aufstiegsleiter, die zur Aussichtsplattform führt und deren Geländereinfassung wurden originalgetreu rekonstruiert. Zur Rollfeldseite wurden die Warnleuchten an runden Masten in der ursprünglichen Höhe wieder aufgestellt. Die SKI übernahm die Sanierungskosten in Höhe von 850.000,- €.



neuer Schriftzug „KÖLN“



Ehemalige Empfangshalle zum Zeitpunkt ihrer Einweihung



Ehemalige Empfangshalle nach der Restaurierung in ihrem „alten Glanz“



Ehemalige Empfangshalle als Festsaal, Beispiel einer Bestuhlung

Bisherige Finanzierung der Restaurierungsarbeiten am Hauptgebäude und Flugzeughallen I und II mit Flugaufsichtsturm

Das bisherige Investitionsvolumen für die angeführten Bauausführungen an den Denkmälern und die in Anspruch genommenen Förderungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Leistung	Gesamtinvest	Deutsche Stiftung Denkmalschutz; Land NRW; Deutsche Bundesstiftung Umwelt; Förderbeträge	Stiftung Butzweilerhof Invest	SKI Invest	Bemerkungen
			brutto [€]	brutto [€]	brutto [€]	
1	Jahre 1995 - 1998	196.145 €		196.145 €		
2	Jahre 1999 - 2003	89.890 €		89.890 €		
3	Jahr 2004	154.203 €		154.203 €		
4	Jahr 2005	255.264 €	40.000 €	215.264 €		
5	Jahr 2005, Flugzeughalle I	360.000 €			360.000 €	
6	Jahr 2006 allgemein	254.548 €	40.000 €	180.411 €	34.137 €	SKI: Sanierung der Empfangshalle bis Okt 2006
	2006 spez. Projekte					
7	Fassade Empfangshalle (2 Giebel)	118.702 €	45.000 €	73.702 €		
8	Rekonstruktion des Glasdaches	125.705 €	100.000 €	7.487 €	18.218 €	
9	Jahr 2006, Flugzeughalle II	630.000 €			630.000 €	
	2006- 2007 spez. Projekte					
10	Sanierung der Ausstellung, Bibliothek, Empfangshalle ab Okt. 2006 bis Mai 2007	171.012 €	20.000 €	151.012 €		
11	Hauptgebäude West-, Anteil Ostflügel, Empfangshalle und Appendix	3.090.000 €			3.090.000 €	
12	Büros über der Empfangshalle mit Clubraum, Fertigstellung Ende Juli 2007	113.000 €			113.000 €	
13	Flugzeughalle I mit Flugaufsichtsturm	850.000 €			850.000 €	
	Summe brutto	6.408.469 €	245.000 €	1.068.114 €	5.095.355 €	

:qualifizierung, konzepte und nutzungspläne

Die konzeptionelle Ausrichtung des Projektantrags setzt sich in seiner Gesamtheit aus unterschiedlichen Projektbausteinen zusammen, die sich an die bisherige Aufgliederung des Gesamtensembles orientieren und baut überdies auf bereits existierenden bzw. derzeit erarbeiteten [gutachterlichen] Grundlagen und Konzepten auf.

Die einzelnen Projektbausteine stellen die verschiedenen Elemente des Flughafens dar, die in ihrer Gesamtheit für die kulturhistorische Bedeutung des Butzweilerhof verantwortlich sind und vor diesem Hintergrund im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zukunftsorientiert [fort]entwickelt werden. Diesem Ansatz liegt die Prämisse zugrunde, dass nur eine integrierte und zusammenhängende Betrachtung und konzeptionelle Auseinandersetzung der einzelnen Bausteine im Sinne eines Gesamtkonzeptes dem kulturhistorischen Wert des Butzweilerhof gerecht werden kann.

Qualifizierung

Um den Ansatz des integrierten Gesamtkonzeptes zu unterstreichen, erfolgt die weitere Qualifizierung des Projektes auf folgenden, miteinander in Beziehung stehenden Ebenen:

- Nutzungs-, Betriebs- und Trägerkonzept,
- Gestaltung der Außenflächen und
- [Rest-]Sanierung der Gebäude.

Für die Entwicklung eines standortbezogenen Nutzungs-, Betriebs- und Trägerkonzept, das auf den bisherigen Erfahrungen, den existierenden Konzepten und der jetzigen Struktur der Stiftung Butzweilerhof aufbaut, werden die Projektträger vom Büro „startklar.projekt.kommunikation“ aus Dortmund begleitet, das im Auftrag des Landes NRW das Programm „Initiative ergreifen“ betreut, wo vergleichbare Aufgabenstellungen bearbeitet werden.

Die Gestaltung der Außenflächen und die [Rest-]Sanierung der Gebäude erfolgt auf Grundlage des im Jahre 2003 durchgeführten Planungswettbewerbs [vgl. S. 13]. Die Planung der Außenflächen erfolgt dabei durch das Büro FSW Landschaftsarchitekten aus Düsseldorf, die Gebäudesanierung durch die Esser Planungsgesellschaft mbH aus Köln. Um die Qualitätsansprüche, die an Regionale 2010-Projekte gestellt werden, im laufenden Planungsprozess zu gewährleisten, ist ein kleiner, das Projekt begleitender Fachbeirat unter Einbeziehung von externen Fachleuten gebildet worden. Dieser hat im Herbst 2008 bereits zweimal getagt und die aktuellen Planungen intensiv mit den involvierten Akteuren abgestimmt.

Existierende Konzepte

Folgende Grundlagenuntersuchungen bzw. vorbereitenden Analysen zu den einzelnen Bausteinen existieren bereits bzw. finden sich gegenwärtig in der Ausarbeitung:

- Eine gutachterliche Stellungnahme zum Denkmalwert [Inventarisierung] vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege des Landschaftsverbandes Rheinland [Dr. Walter Buschmann].
- Eine Ausstellungskonzeption für die Ausstellung bzw. das Museum unter der Beratung des Rheinischen Archiv- und Museumsamtes des LVR.
- Eine Wirtschaftlichkeitsstudie für den Gastronomiebereich ist derzeit in Arbeit.

Nutzungsideen für die Projektbausteine

Abgesehen von den bereits durchgeführten Teilrestaurierungen [vgl. vorstehendes Kapitel] bedürfen alle unten stehenden Gebäudeteile einer Instandsetzung:

1. Hauptgebäude [Westflügel]
2. Betriebshof
3. Flugzeughallen I und II sowie Teilbereiche der Mantelbebauungen
4. Flugaufsichtsturm [Innenausbau]
5. Außenbereiche [Flug- und Stadtseite]

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Projektantrages existieren momentan folgende Nutzungsüberlegungen für die einzelnen Gebäudeteile:

1. Hauptgebäude

Die räumlich–konzeptionellen und nutzungsbezogenen Überlegungen sind in Bezug auf das Hauptgebäude, das aufgrund seiner Funktion und seines architektonischen Repräsentationswertes als der wichtigste Projektbaustein angesehen werden kann, am weitesten vorangeschritten und konkretisiert. Der Westflügel im EG und 1. OG bildet hier die Ausnahme und muss noch auf die gastronomischen Erfordernisse um– und aufgebaut werden.

1.1 Westflügel: Gastronomie

Im Bereich des ehemaligen Flughafenrestaurants [EG] und –cafés [OG] im Westteil des Gebäudes soll eine hochwertige gastronomische Nutzung etabliert und somit an die historische Funktion in diesem Bereich angeknüpft werden. Auf der einen Seite soll die Gastronomie in Korrespondenz zum Niveau der Kultur– und Veranstaltungshalle ein besonderes Gourmetangebot führen [evtl. hauptsächlich am Abend], aber auch eine „normale“ Tages–Speisekarte anbieten.

Durch den Stil der Zwanziger Jahre wird das Flair der Blütezeit des Butzweilerhofs unmittelbar auf emotionaler Ebene erlebbar gemacht. Gleichzeitig wird durch die Nähe zum Coloneum mit Europas größten und modernsten Filmstudios die Brücke in die Gegenwart geschlagen.

1.2 Ehemalige Empfangshalle als Kultur– und Veranstaltungshalle

Die ehemalige Empfangshalle des Flughafens, die sich mit zwei eindrucksvollen Fassaden einmal zur Stadt– und zur Flugfeldseite zeigt, soll zukünftig als Kultur– und Veranstaltungshalle genutzt werden. Die Veranstaltungen sollen einen anspruchsvollen Charakter besitzen: Gemälde und Kunstausstellungen mit Vernissagen, Empfänge, Kongresse, Konferenzen, Tagungen, Konzerte und Feiern, spezielle Produktausstellungen etc..

1.3 Mitteltrakt OG

Im 1. OG über der Halle kann die Nordseite neues Domizil der Stiftung werden, während der südliche Gebäudeteil als ein großer Clubraum für Wirtschaft, Industrie und Unternehmer des gesamten umliegenden Gewerbegebietes genutzt werden soll. Es besteht die konkrete Absicht, dass sich ein Club der „Jungunternehmer“ gründet. Diesbezügliche vorbereitende Gespräche laufen derzeit.

1.4 Ehemalige Gepäckaufbewahrung als Museum bzw. ständige Ausstellung

Ein Ausstellungs– bzw. Museumsbereich, der sich der Kultur– und Veranstaltungshalle östlich anschließt, behandelt das Thema „Die Kölner und die allgemeine Luftfahrt“ und soll mit einer angegliederten, öffentlichen, themenbezogenen Bibliothek in der alten Gepäckaufbewahrung untergebracht werden. Die Stiftung Butzweilerhof Köln besitzt

eine der größten Bibliotheken zur Luftfahrt, ergänzt durch Themen zur relevanten Techniken und Wissenschaften.

Kurze Inhaltsbeschreibung der Luftfahrt–Ausstellung

Die Ausstellungskonzeption trägt das Leitthema „Die Luftfahrt von Köln – Der Butzweilerhof als Beginn einer luftfahrthistorischen Erfolgsgeschichte“. Die Ausstellung bzw. das Museum umfasst einem didaktischen Konzept folgend sechs tragende Themenbereiche. Sie sind Aussageschwerpunkte, ihre Inhalte führen zu einem historischen Zusammenhang und vermitteln dem Besucher ein Gesamtbild der facettenreichen Luftfahrtgeschichte von Köln.

- *Erster Themenbereich:* „Glanzlichter der Luftfahrt von Köln“ [Großfotos und begleitende Texttafeln].
- *Zweiter Themenbereich:* „Die ersten fliegenden Kisten“ [Ausstellung von Originalflugzeugen]
- *Dritter Themenbereich:* „Persönlichkeiten und Luftfahrtpioniere von Köln“
- *Vierter Themenbereich:* „Besondere Ereignisse und Luftfahrt–Kapitel von Köln“ [Verkehrsfliegerei und Luftsport, z.B. mit einer Ju 52 als „Fliegende Apotheke der Welt“ oder die „Internationalen Flugtage“ von 1972 und von 1976].
- *Fünfter Themenbereich:* „Faszination Ballon“ [kulturhistorische Ausstellung der Ballonfahrt]

- *Sechster Themenbereich:* „Zeitgeistausstellung“ [Ausstellung von Exponaten als Ausdruck des wandelnden Lebensstils, z.B. Möbel, Radios, Küchengeräte und Kleidungen von damals].

Die sechs Themen sollen in der Gesamtexposition durch vertiefende Teilausstellungen ergänzt werden. Die Inhalte des Ausstellungskonzeptes sind museologisch festgelegt und mit dem Rheinischen Archiv– und Museumsamt besprochen und abgestimmt worden.

1.5 Ostflügel OG und Appendix EG und OG

Für den Ostflügel OG wurde in jüngster Vergangenheit ein potenzieller Mieter gefunden: Eine Flugschule [inkl. Unterrichtsräume], die dem Verband der europäischen Piloten angehört, die dem Ansinnen der Stiftung Rechnung trägt, auf dem Butzweilerhof vornehmlich luftfahrtrelevante Unternehmen und Institutionen, die einen stadtkölnischen bzw. regionalen Bezug haben, unterzubringen. Nach Beendigung der Mietzeit durch IKEA wäre der Appendix für zwei weitere Flugschulen und einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle, die ihr Interesse bekundet haben, frei.

1.6 Keller

Es bietet sich an, den Keller unter dem Westflügel vom Gastronomen als Vorrats– und Arbeitsräume einzurichten und den Mittelbaukeller als Depots, Archiv und Bibliothek–

sauslagerung der Stiftung zu nutzen. Der Keller unter dem Ostflügel könnte die Klima- und Belüftungsanlage mit der gesamten Technik und Elektronik für die Kulturhalle und die Gastronomie aufnehmen. Der gesamte Kellertrakt mit 2.000m² befindet sich in Teilbereichen in einem nicht ausgebauten Zustand, der jedoch alle brandschutztechnischen Belange aus heutiger Sicht erfüllt.

2. Betriebshof

Der Betriebshof zwischen dem Hauptgebäude und der Flugzeughalle I soll in seiner baulichen Struktur erhalten und für kleinteiligere kulturell-künstlerische Nutzungen geöffnet werden.

3. und 4. Flugzeughallen I und II

Für diese weiteren Projektbausteine besteht die denkmalbehördliche Auflage, dass die Flugzeughallen großflächig genutzt werden sollen. Die Flugzeughalle I soll in ihrer Monumentalität erhalten und könnte langfristig einer fluggeschichtlichen Ausstellung mit großvolumigen Exponaten und Flugzeugen [wie der JU 52] bestückt werden und darüber hinaus im Zusammenhang mit den Außenflächen [Rollfeld] für öffentliche Veranstaltungen genutzt werden. Die Flugzeughalle II ist unter Wahrung der Fassade und der Hallenkonstruktion eventuell einer Nutzung für den Einzelhandel zu öffnen. Der Einzelhandel soll der Versorgung der zukünftigen Wohnungen dienen.

5. Flugaufsichtsturm

Der Tower soll künftig durch kleinteiligere Nutzungen, wie zum Beispiel Büros, vermietet werden. Die oberste voll verglaste Etage mit Aussichtsplattform wurde wieder dem Original entsprechend rekonstruiert Für die Nutzung wird im Augenblick mit einer Kölner Karnevalsgesellschaft, die 1926, also im selben Jahr wie der Butzweilerhof, gegründet worden ist, verhandelt. Weitere Interessenten stehen z. Z. noch nicht fest. Grundsätzlich wird durch den Eigentümer eine wirtschaftliche Verwendung des Flugaufsichtsturmes angestrebt.

6. Wohnhäuser

Die historischen Wohnhäuser an der Delfossestr., die von den Mitarbeitern des technischen Dienstes genutzt wurden, befinden sich im staatlichen Besitz; sie werden weiterhin als Wohnhäuser genutzt werden.

7. Außenbereiche

Der Butzweilerhof wird das zentrale Ereignis im neu geschaffenen städtebaulichen Umfeld. Wichtige vorhandene Strukturen des ehemaligen Flughafens werden dabei neu interpretiert und laden ein zum Entdecken. Grundsätzlich soll bei der Außengestaltung nicht historisiert sondern neues mit historisch erhaltenen Elementen zu einem großen Ganzen zusammengeführt werden.

Die Außenbereiche sind verhältnismäßig groß und beziehen sich auf das Rollfeld mit dem verbliebenen Rest der Start und Landeflächen [„Luftseite“ im nördlichen Bereich] und den gesamten Außenbereich des Eingangsportals mit Parkflächen, Robinien–Hain usw. [„Landseite“ im südlichen Bereich].

7.1 Rollfeld

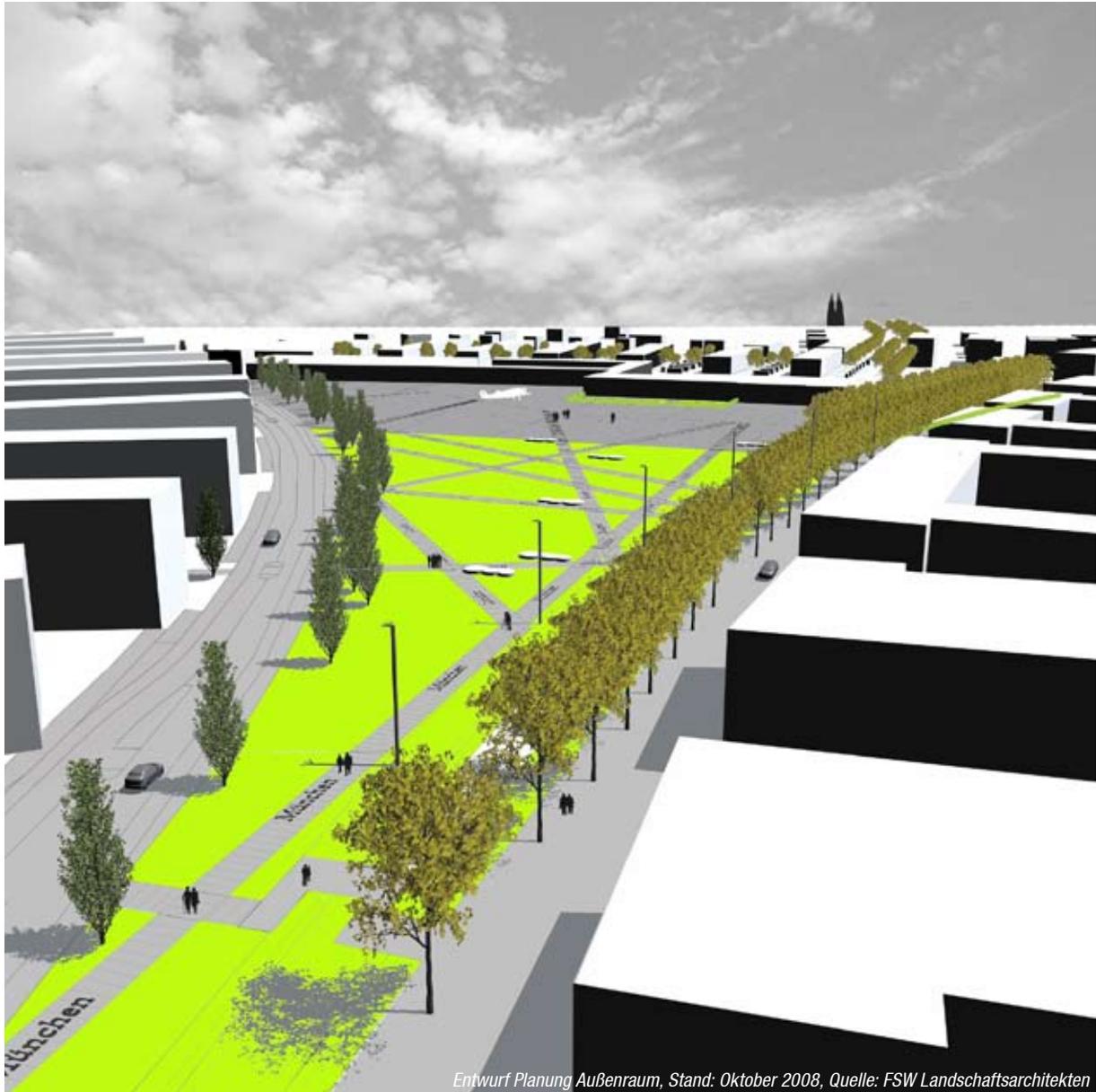
Auf der „Luftseite“, also dem ehemaligen Rollfeld und seiner nach Norden hin trichterförmigen Erweiterung soll eine ca. 30.000m² große Freifläche entstehen, die für öffentliche Aktivitäten mit vielfältiger Themen genutzt werden kann. Diese Gesamtfläche soll unbebaut bleiben und als ein öffentlicher Raum der regionalen und Kölner Bevölkerung dienen, z.B. in Form von:

- Wochen– und Themenmärkte z.B.
 - Home & Garden,
 - Antikmärkte,
 - Weinmärkte,
 - Kölner Weihnachtsmarkt,
- Auto– und Oldtimertreffen mit Präsentationen,
- Vorführungen von Flugmodellen und
- Falkner–Vorführungen
- Aufstiege von Ballonen und kleinen Luftschiffen
- ...

Die Betonfläche wird unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes restauriert, das ehemalige Rasenflugfeld wird in Teilen sichtbar. Die Platzkanten werden durch Baumreihen räumlich neu gefasst. An der Westseite setzt eine Baumreihe aus Ahorn Akzente. An der Ostseite, entlang der



Entwurf Planung Außenraum, Stand: Oktober 2008, Quelle: FSW Landschaftsarchitekten



Entwurf Planung Außenraum, Stand: Oktober 2008, Quelle: FSW Landschaftsarchitekten

zukünftigen Butzweilerhofallee werden locker Säulenei-
chen eingestreut. Der Tower bleibt als Wahrzeichen jeder-
zeit sichtbar.

Die ehemaligen Flugverbindungen, als Drehkreuz des
Westens werden über großformatige Betonplattenachsen
in der jeweiligen geographischen Lage zum Ziel verortet.
Es entsteht auf dem Rasenfeld ein geodätisches Netz der
Flüge, gleichzeitig erzeugt es neue, spannende Wegever-
bindungen auf dem Platz und Anschlüsse an übergeord-
nete Wegeverbindungen. Die Wege sind mit den jeweiligen
Zielflughäfen als Intarsien beschriftet. Flugvorfeldleuchten
in den Wegeachsen zeigen auch bei Nacht den Weg. Kis-
senlounges aus weißem Kunststoff sind auf der Luftseite
entlang der Wege verteilt. Hier entstehen, wie damals in
den Flugzeugen, Orte der Kommunikation.

An diesem neuen, zentralen Platzbereich soll zukünftig
auch die KVB-Linie 5 halten, die künftig bis ins Medi-
enzentrum Ossendorf weitergeführt wird. Damit wird der
Standort Butzweilerhof zukünftig auch schnell und be-
quem mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sein.
Die KVB-Trasse wird mit Rasen begrünt und ist somit Teil
des Platzes.

Das Restaurant erhält seine historische Terrasse zurück
und wird Teil des Platzes.

7.2 Eingangs- bzw. Stadtseite – Die Landseite – „Ankommen“

Die Landseite fristete lange ein kümmerliches Dasein. Die
ehemalige Achse zwischen Dom und Flughafen wird wieder-
belebt. Die Ikarusstraße zeigt wieder das „Ankommen“ am
Flughafen. Parkplätze liegen dabei an historischer Stelle.

Das Rasenfeld wird wiederbelebt. Die Achse auf den
Haupteingang erhält seinen „Flanierboulevard“ mit Bänken
als Ruhezone zurück. Eine Umfahrt vor dem Hauptgebäude
wird hergestellt und Busse und PKW parken unter einem
großzügigen Dach aus Robinien. Die alten Robinien werden
behutsam erhalten.

Die Stiftung „Butzweilerhof“, das zukünftige Restaurant
und der ehemalige Betriebshof erhalten ihre Adresse zu-
rück. Der Butzweilerhof ist in der Stadt angekommen.

7.3 An das Hauptportal angrenzende Räume

Im Süden des Denkmals [Eingangsbereich] wird auf Grund-
lage des Bebauungsplans momentan bereits der erste
Wohnungsbau [Reihenhäuser] realisiert. Die weißen Kuben
nehmen in ihrer orthogonalen Ausrichtung sowie in ihrer
Stilsprache Bezug zur Denkmalarchitektur und definieren
den Charme der Bauhaus-Architektur modern. Die histo-
rische Wegeachse auf den Haupteingang des Flughafens
wird durch die Neupflanzung einer Allee aus Hainbuchen
wieder hergestellt.

So entsteht zum eigentlichen Denkmal ein fließender Übergang, der die Strahlkraft des Butzweilerhofs verstärkt.

Die Wohnhaussiedlung spiegelt darüber hinaus auch die Modernität des „Butz“ wider. War früher der Flughafen am Puls der Zeit und dadurch Anziehungspunkt für die Region, so entspricht das Konzept der „Stadthäuser“ den Bedürfnissen der jungen Gesellschaft heute: Nähe zum Stadtkern und zu den dortigen kulturellen Angeboten.

Betrieb der Projektbausteine

Mit Unterstützung des Büros „startklar.projekt.kommunikation“ aus Dortmund, das im Auftrag des Landes NRW auch das Programm „Initiative ergreifen“ begleitet, wird derzeit ein zukunftsorientiertes Nutzungs-, Betriebs- und Trägerkonzept entwickelt.

Ergebnis dieses Konzeptes soll neben einer Neuausrichtung der Stiftung Butzweilerhof auch eine belastbare Grundlage für den langfristigen Betrieb und die z.T. öffentliche Ausrichtung der einzelnen Bausteine sein. Erste Überlegung in dieser Richtung beinhalten z.B. folgendes:

Gastronomie

Hinsichtlich des Betriebs der einzelnen Projektbausteine besteht seitens des Eigentümers die Überlegung, den Gastronomiebereich auf Grundlage der momentan erarbeiteten

Wirtschaftlichkeitsstudie an einen externen Gastronomen zu verpachten, der künftig als Betreiber dieses Bereiches fungiert. Da die gastronomische Nutzung des Westflügels eng mit der Kultur- und Veranstaltungshalle verknüpft sein soll, soll dieser Gastronom auch die Kulturhalle mitbewirtschaften. Der Betreiber soll dabei die Synergiepotenziale nutzen, die durch die Verzahnung dieser beiden Bausteine angestrebt werden.

Kultur- und Veranstaltungshalle

In einem gemeinsam zu definierenden Nutzungs- und Betriebskonzept soll aber auch die Stiftung Butzweilerhof die Halle künftig mit bespielen. Angedacht sind z.B. die Ausrichtung von Konzerten, Tagungen, Kongressen, Kunstausstellungen etc.

Museum bzw. Ausstellungshalle

Die Ausstellung „Die Luftfahrt von Köln“ mit einem Kunstkabinett und der Bibliothek sollen zukünftig von der Stiftung betrieben und laufend aktualisiert werden. Zeitlich begrenzte Sonderausstellungen sorgen für ein abwechslungsreiches Angebot.

Priorisierung der Projektbausteine

Die zeitliche Verteilung und eine damit einhergehende Priorisierung der Projektbausteine ist der nachstehenden Zeit-/Maßnahmen-/Kostenübersicht zu entnehmen.

:zeit-/maßnahmen-/kostenübersicht

A | Außenflächen

Baustein		2009	2010	2011	2012
[1] Luftseite	Planung	150.000	200.000		
	Maßnahmen		1.000.000	1.800.000	500.000
[2] Landseite	Planung	30.000	100.000		
	Maßnahmen		300.000	700.000	300.000
[3] Betriebshof	Planung		30.000		
	Maßnahmen			250.000	50.000
Zwischensumme		180.000	1.630.000	2.750.000	850.000

B | Sanierung Gebäude

Baustein		2009	2010	2011	2012
[1] Basis–Instandsetzung Flugzeughalle 1	Planung	100.000	280.000		
	Maßnahmen		620.000	1.200.000	300.000
[2] Ertüchtigung Gebäudeteile Betriebshof	Planung	50.000	135.000		
	Maßnahmen		200.000	700.000	120.000
[3] Basisinfrastruktur für Flugzeughalle 1	Planung		50.000		
	Maßnahmen			100.000	160.000
[4] Basisinfrastruktur in Flugzeughalle 1	Planung		20.000		
	Maßnahmen			50.000	50.000
Zwischensumme		150.000	1.305.000	2.050.000	630.000

C | Ausstellung

		2009	2010	2011	2012
Konzeption Flughafenausstellung	Planung	20.000			
	Maßnahmen		75.000	75.000	
Gesamtsumme		350.000	3.010.000	4.875.000	1.480.000
		9.715.000			

alle Angaben in netto; Stand: Oktober 2008

:ausblick

Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung bedarf es in erster Linie der weiteren, integrierten Qualifizierung der drei Kernbausteine [Träger- und Betriebskonzept, Planung Außenflächen, Sanierung Gebäude] und der damit einhergehenden Abstimmung mit den relevanten Akteuren und Institutionen.

Parallel hierzu bedarf es einer Konkretisierung der Zeit-/Maßnahmen-/Kostenübersicht, um diese mit dem Fördermittelgeber abstimmen zu können.

Darüber hinaus bedarf es der Entwicklung eines standort- und projektbezogenen Kommunikations- und Präsentationskonzeptes, das sich zum einen in den Präsentationsrahmen der Regionale 2010 einbetten lässt, zum anderen aber auch Formate beinhaltet, die den Flughafen Butzweilerhof auch darüber hinaus in der Region Köln/Bonn promovieren können.

:regionale 2010

Das Wort „Regionale“ beschreibt ein Strukturprogramm des Landes Nordrhein–Westfalen, das im Turnus von zwei Jahren einer jeweils ausgewählten Region die Möglichkeit bietet, sich selbst und anderen zu präsentieren. Dabei sollen die Qualitäten und Eigenheiten der Region herausgearbeitet werden, um Impulse für deren zukünftige Entwicklung zu geben.

Im Jahr 2010 findet die Regionale in der Region Köln/Bonn statt. Die Regionale 2010 versteht sich als Strukturprogramm der Region Köln/Bonn und damit als strukturpolitisches Instrument zur Gestaltung der Zukunft der Region Köln/Bonn. Sie ist der zentrale Anlass, dass sich die Region für strukturelevante Entwicklungsbereiche eine gemeinsame Perspektive für ihre Zukunft erarbeitet, die weit über 2010 hinausreicht.

In diesem Sinne wird das Jahr 2010 eine „doppelte“ Leistungsschau der Region: sowohl für Erreichtes [Etappenziel] als auch für den Ausblick, wo die „regionale Reise“ [Perspektive] hingehet. Diese Perspektive bzw. der Zukunftswillen der Region spiegelt sich dabei vor Ort für Bürger, Unternehmen, Verwaltung und Politik in einer klar definierten Anzahl von Projekten aus Städtebau, Wirtschaft, Wissenschaft und Freiraumentwicklung wider, wird an ihnen ablesbar und sichtbar.

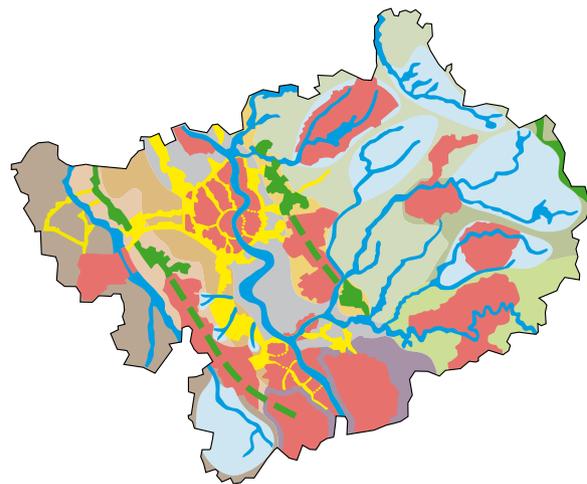
Die Regionale 2010 hat in diesem Prozess die Rolle des Koordinators und des Moderators in einigen strukturelevanten Arbeitsbereichen der Region übernommen. Hierzu gehören v.a. die raumwirksamen Prozesse und Projekte der Arbeitsbereiche :rhein, :grün, :stadt und :gärten der technik und des Arbeitsbereichs :kulturelles erbe. Ihre Vernetzung zu einer regionalen Projektlandschaft ‚Stadt – Land – Rhein‘ ist dabei erklärtes Ziel der Regionale 2010. Unter der Klammer „Impulse für den Standort“ werden darüber hinaus in den Arbeitsbereichen :wissenschaft, :standort, :mobilität und :nachwuchs Projektvorhaben mit dem Ziel entwickelt, gezielt strukturwirksame Impulse für die Region Köln/Bonn zu setzen und hierüber zu ihrer Vernetzung in diesen unterschiedlichen Handlungsfeldern beizutragen.

Das Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn und der Masterplan :grün

In einer dynamischen und wachsenden Region wie der Region Köln/Bonn ist die Sicherung und Entwicklung von Freiraum eine besondere Aufgabe. Vor diesem Hintergrund wird für die Regionale 2010 ein gemeinsamer gestalterischer Rahmen als „Infrastruktur der Zukunft“ aus der Region heraus erarbeitet – der Masterplan :grün, ein regionales Netz der Kulturlandschaften.

Der Masterplan :grün ist ein innovatives Instrument der Steuerung, Kommunikation und interkommunalen Ab-

stimmung und formuliert in einem langfristigen und dynamischen Entwicklungsprozess planerische Perspektiven für die künftige Freiraumentwicklung der Region. Ziel ist es, naturräumliche Einheiten der Region mit regionalen Leitbildern zu besetzen und zu qualifizieren und damit ein regionales, zusammenhängendes Netz der bestehenden Grün- und Freiraumstrukturen zu schaffen, das die Unterschiede und die Unverwechselbarkeit der einzelnen Teilräume herausarbeitet, vorhandene Potenziale erschließt und die bestehenden charakteristischen Landschaftsräume der Region miteinander verbindet. Der Masterplan stellt damit die



Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn

Grundlage für die Konkretisierung und Qualifizierung seiner Ziele in verschiedenen Projektansätzen dar, dazu gehören beispielsweise das Pilotprojekt „Grünes C“, das „Wasserquintett“, der „Dhünn-Korridor“ oder der für den Standort Butzweilerhof relevante Ansatz „RegioGrün“.

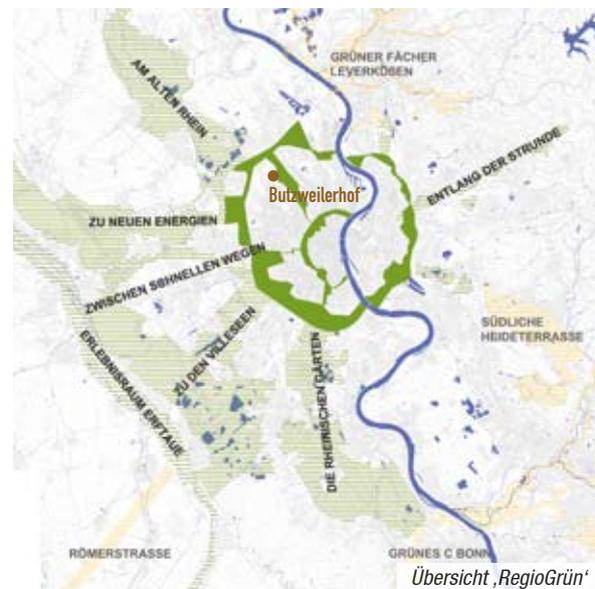
Der Masterplan :grün folgt dem Leitbild der Bewahrung, behutsamen Weiterentwicklung und Vernetzung der Landschaften und Freiräume in der Region. Bestehende Landschafts- und Freiräume in der Region sollen „vorausschauend“ gesichert und neue Landschafts- und Freiraumqualitäten geschaffen werden. Die Verfügbarkeit von Landschaft für nicht nachhaltige Nutzungen soll begrenzt, wichtige Ressourcen und Faktoren der Natur- und Kulturräume sollen langfristig stabilisiert werden. Vorhandene Potentiale sollen besser als bislang genutzt werden.

Projektansatz RegioGrün

Der Projektansatz ‚RegioGrün‘ entwickelt aufbauend auf dem historischen Erbe des inneren und äußeren Kölner Grüngürtels fünf Freiraumkorridore, die als „Radiale“ die Erftaue und die bewaldete Ville erreichen und diese Landschaftselemente zu einem dritten Kölner Grüngürtel machen. Sie gliedern und strukturieren den suburban geprägten linksrheinischen Raum und sollen seine Siedlungsentwicklung steuern.

Das System der Ring-Korridore wird als methodischer Ansatz aufbauend auf dem existierenden äußeren Kölner Grüngürtel auch auf der rechten Rheinseite entwickelt. Drei davon ausgehende „Radiale“ folgen dem Korridor entlang der Strunde und verbinden den ‚Grünen Fächer‘ in Leverkusen und die ‚Wahner Heide‘.

Ziel des Projektes ‚RegioGrün‘ ist die Herausstellung der landschaftlichen Alleinstellungsmerkmale der unter landschaftlich, naturräumlich, kulturhistorisch und technisch-industriell bedeutsame charakteristische Aspekten aus-



gewählten Freiraumkorridore Strunde, Brauweiler–Pesch, Stommeln und Brühler Gartenlandschaft sowie der Auenkorridore Rhein und Erft–Swist.

Der Standort des Flughafen Butzweilerhof in Köln–Ossendorf befindet sich an der westlichen Grenze eines historischen Verbindungsgrünzuges zwischen dem inneren und äußeren Kölner Grüngürtel entlang der A57. In diesem Zusammenhang bietet sich die Chance, den Butzweilerhof in das Freiraum– und Wegesystem des bestehenden Grüngürtelkonzepts und darüber hinaus in dessen Weiterentwicklung in Form des Projektansatzes „RegioGrün“ einzubinden und damit eine [grüne] Antwort auf die gewerblich orientierten Entwicklungen auf der gegenüberliegenden Seite des Standortes zu geben.

Arbeitsbereich :kulturelles erbe

Der Projektansatz Flughafen Butzweilerhof wird im Rahmen der Regionale 2010 im Arbeitsbereich :kulturelles erbe geführt, dessen einzelnen Projektansätze sich in erster Linie innerhalb des Arbeitsbereiches :stadt und vor allem innerhalb des Arbeitsbereiches :grün herausgebildet haben. Die gelisteten Vorhaben widmen sich der Sicherung, Entwicklung und Aufwertung des kulturellen Erbes der Region und leisten dadurch einen substantiellen Beitrag zum Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn. Daher wird der Arbeitsbereich auch und vor allem im Kontext des

Masterplan :grün als der regionale Qualitätskompass des Kulturlandschaftsnetzwerkes geführt.

Neben dem Projektansatz Butzweilerhof umfasst der Arbeitsbereich derzeit folgende Projektvorhaben:

Archäologische Zone, Köln

Die Archäologische Zone ist ein Kernbaustein des avisierten städtebaulichen Schwerpunktprojektes ‚stadtentwicklung beiderseits des rheins‘ der Stadt Köln. Ziel ist es, das sich unter dem „neuen“ Rathaus [Spanischer Bau] befindende Praetorium [ehem. Römischer Statthalterpalast der Provinz Niedergermanien] mit weiteren, stadt– und kulturhistorisch herausragenden archäologischen Fundorten zu einem unterirdischen Museum zu verbinden.

Damit wird es möglich, die Schichten und Stufen von über 2.000 Jahren Kölner Stadtgeschichte und damit der politisch–administrativen Wiege der Region Köln/Bonn ‚in situ‘ zu präsentieren.

Das primäre Entwicklungsziel der ‚Archäologischen Zone‘ besteht darin, die räumlichen Zugänge zu dieser ‚städtischen Unterwelt‘ durch gestalterisch–architektonische Interventionen zu verbessern und prominent zu gestalten.

Perspektive Altenberg, Rheinisch-Bergischer Kreis

Für die überregional bedeutsame Destination „Altenberg/ Altenberger Dom“ und dessen Umfeld soll in Form eines moderierten Planungsprozesses eine nachhaltige städtebaulich-freiraumplanerische [touristische] Perspektive erarbeitet werden.

Durch eine ganzheitliche Betrachtung der ‚Perspektive Altenberg‘ im Kontext des Dhünnkorridors des Masterplans : grün soll die stärkere Verzahnung des Projektansatzes mit dem Landschaftsraum [Dhünnatal] und anderen Projektansätzen erreicht und eine Abstimmung von Maßnahmen relevanter Akteure im Hinblick auf gemeinsame planerische Zielvorstellungen im so genannten Dhünnkorridor gewährleistet werden.

Klosterlandschaft Heisterbach, Rhein-Sieg-Kreis

Bei der Klosteranlage Heisterbach handelt es sich um eine kulturhistorisch bedeutsame Destination im Naturpark Siebengebirge. Vergleichbar mit der Ausgangslage in Altenberg besteht auch im Bereich des Klosters Heisterbach das Ziel darin, im Rahmen eines moderierten Prozesses mit den vor Ort handelnden Akteuren eine vor allem freiraumplanerische Entwicklungsperspektive für die Klosteranlage und das Umfeld zu erarbeiten.

Perspektivisch soll die Gesamtperspektive Klosterlandschaft Heisterbach Bestandteil der Landschaftsausstellung Siebengebirge werden und damit einen Beitrag zum Kulturlandschaftsnetzwerk der Region leisten.

Schloss Homburg, Oberbergischer Kreis

Bei dem auf Nümbrecht Gemeindegebiet gelegenen Schloss Homburg handelt es sich um eine Anlage aus dem 13. Jahrhundert, die seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts im Eigentum des Oberbergischen Kreises steht und ein Museum mit kunst- und kulturhistorischen sowie naturkundlichen Sammlungen enthält. Das Museum zählt heute etwa 80.000 Besucher jährlich und hat sich damit zu einem wichtigen Museum und Kulturzentrum in der Region Köln/Bonn entwickelt.

Ziel des Projektansatzes ist es, die bestehende, kulturhistorisch bedeutsame Anlage ‚Schloss Homburg‘ durch die Entwicklung eines „Museum und Forum Schloss Homburg“ weiterzuentwickeln und zu erweitern. Das Forum ist als Ausstellungs- und Veranstaltungszentrum für Kultur, Wirtschaft und Wissenschaft konzipiert und soll dem Gesamtstandort eine zukunftsgerichtete räumliche, nutzungsbezogene und wirtschaftliche Perspektive verleihen und damit die Grundlagen für deren baulichen Erhalt, die Inwertsetzung sowie eine behutsame Entwicklung schaffen. Gleichzeitig soll der Standort im Rahmen des Kultland-

schaftsnetzwerkes der Regionale 2010 in die wertvolle, das Schloss umgebende Kulturlandschaft des Homburger Ländchen/Bröltal eingebunden werden.

Erlebnisraum Römerstraße

Ziel des ‚Erlebnisraum Römerstraße‘ ist es, auf der Basis einer genauen Analyse [der historischen, kulturellen, wirtschaftlichen, naturräumlichen und siedlungskulturellen Prägungen] die Alleinstellungsmerkmale des regionalen Raumes herauszuarbeiten, um so eine behutsame und nachhaltige Entwicklung der Region aufzubauen, die sich über die Auseinandersetzung mit dem landschaftlichen und kulturhistorischen Erbe ergeben.

Entlang des geradlinigen Landschaftselement der Römerstrasse ist vorgesehen, in interkommunaler Kooperation den historischen Trassenverlauf erlebbar zu machen. Unter dem Ansatz des Zurückblickens, Innehalten und Vorausschauen soll die römische, heutige und zukünftige Entwicklung der Kulturlandschaft bzw. Landwirtschaft im Erftstädter Bereich über die Bestandteile der Römerstrasse selbst, einer Römischen Raststätte [Mansio] und einer Präsentation von 2000 Jahren Verkehrsgeschichte vermittelt werden.

Fischereimuseum, Troisdorf-Bergheim

Der Projektansatz Fischereimuseum Bergheim verfolgt den Anspruch, mit einer Museumskonzeption das momentane,

thematische [Heimat]Museum zu einer überregionalen Institution zu heben. Hierzu soll das zukünftige Museum räumlich und thematisch erweitert und inhaltlich–didaktisch neu präsentiert werden. Die bisherigen mehr „handwerklichen“ Ausstellungsinhalte werden um biologische und natur–/gewässerkundliche und kulturgeschichtliche Fragestellungen erweitert. Didaktisch sollen neue haptische Präsentationsmethoden die Attraktivität des Museums erhöhen.

Darüber hinaus ist das Fischereimuseum Bergheim für die freiraumplanerische Bearbeitung des ‚Grünen C‘ als ein wesentlicher Standort zur Vermittlung der Aspekte der besonderen Kultur– und Naturlandschaft[s]geschichte Siegaue eingebracht worden.

Schiffsbrücke Wuppermündung, Leverkusen

Der Projektansatz zur Wiederherstellung der Wupper–schiffsbrücke auf Leverkusener Stadtgebiet soll die historische Querung der Wupper an ihrer alten Mündung in den Rhein reaktivieren. Die Aufgabe der Wiedererrichtung der denkmalgeschützten Schiffsbrücke kombiniert die Aufgabenstellung, die Binnenschiffe zu einer zeitgemäßen Nutzung zu führen.

Bis 1993 an dieser Stelle in Betrieb, befinden sich die drei denkmalgeschützten Binnenschiffe zur Zeit auf verschiedenen Liegeplätzen, wo sie mit Mitteln des Fördervereins

grundinstand gesetzt worden sind. Über die an ihrem Bestimmungsort fest verankerten Schiffe soll wie früher ein Steg führen, der der Querung dient, zugleich durch die Einrichtung einer einfachen Gastronomie bzw. einer Begegnungsstätte einen touristischen Ausflugsplatz darstellen sowie als Ort für Schulklassen dienen soll. Durch einen zusätzlichen neuen Ponton werden alle erforderlichen infrastrukturellen Versorgungs- und Anlagen aufgenommen. Das dritte Binnenschiff soll als „Schulschiff“ in unmittelbarer Nähe der Steganlage verankert werden.

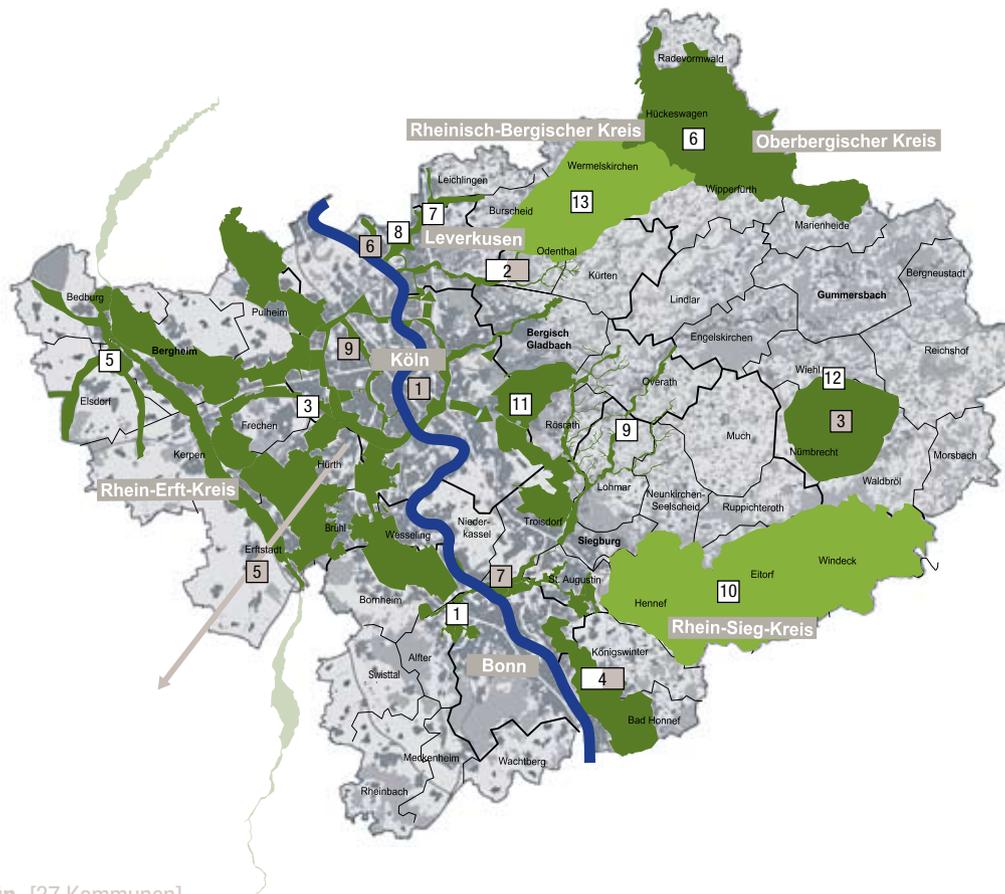
Mühlen links und rechts des Rheins

Mühlen und Hämmer sind ein wichtiger Bestandteil des kulturellen Erbes der Region. Ihre Bedeutung erschließt sich nicht nur im historischen Wert der Anlage als Zeugnis einer bestimmten geschichtlichen Epoche oder Entwicklung, sondern auch in ihrer landeskundlichen Bedeutung – im Landschaftsbild oder im Zeugniswert für die industriegeschichtliche Entwicklung einer Kulturlandschaft.

Das Ziel des Projektantrages ist, der Gefährdung der Anlagen entgegenzuwirken, den Erhalt und die künftige Inwertsetzung der Mühlen und ihrer Geschichte zu fördern und in Maßnahmen zu realisieren. Dies umfasst im Konkreten die Erhaltung der Mühlen und Hämmer als wichtiges Element des kulturellen Erbes, die Förderung/Erschließung des energetischen Potenzials Wasserkraft als regenerative

Energie in der Region, die Vermittlung von Geschichte und Bedeutung sowie Nutzung als identitätsstiftende Elemente und Strukturen in der Region und die Förderung der touristischen Nutzung und Entwicklung von Angeboten.





:grün [37 Kommunen]

- 1 Grünes C | Bonn, Alfter, Bornheim, Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin/RSK
- 2 Dhünn_Korridor | Leverkusen, Odenthal, Burscheid, Wermelskirchen, Kürten/RBK
- 3 RegioGrün | Köln, Bonn, Bergheim, Brühl, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling/REK, Bornheim/RSK, Bergisch Gladbach/RBK
- 4 Gesamtperspektive Siebengebirge | Königswinter/RSK
- 5 terra nova | Bergheim, Bedburg, Elsdorf/REK
- 6 Wasserquintett | Radevormwald, Hückeswagen, Wipperfurth, Marienheide/OBK
- 7 Wupper_Korridor | Leverkusen, Leichlingen/RBK
- 8 Grüner Fächer | Leverkusen
- 9 Agger_Sülz_Korridor | Troisdorf, Lohmar/RSK, Rösrath, Overath/RBK
- 10 Obere Sieg | Hennef, Eitorf, Windeck, RSK
- 11 Südliche Heideterrasse | Köln, Bergisch Gladbach, Rösrath/RBK, Troisdorf/RSK
- 12 Lebensader Bröl / Leben im Homburger Ländchen | Nümbrecht, Wiehl/OBK
- 13 Dhünnhochflächen | Burscheid, Kürten, Odenthal, Wermelskirchen, RBK

:kulturelles erbe [7 Kommunen]

- 1 Archäologische Zone | Köln
- 2 perspektive altenberg | Odenthal/RBK
- 3 Schloss Homburg | Nümbrecht/OBK
- 4 gesamtperspektive Klosterlandschaft Heisterbach | Königswinter/RSK
- 5 Agrippa-Straße Köln-Trier (Erlebnisraum Römerstraße) | Erftstadt/REK
- 6 Schiffsbrücke Wuppermündung | LEV
- 7 Fischereimuseum Bergheim | Troisdorf/RSK
- 8 Mühlen links und rechts des Rheins | Region Köln/Bonn
- 9 Flughafen Butzweilerhof | Köln

:impressum

herausgeber

Regionale 2010 Agentur
Ottoplatz 1
50679 Köln
www.regionale2010.de

kontakt

Dr. Edgar Mayer
Stiftung Butzweilerhof
Butzweilerstraße 35 [Gebäude 1]
50829 Köln
Fon. 0221–593538
Mail. info@butzweilerhof.de

Thomas Kemme
Regionale 2010 Agentur
Ottoplatz 1
50679 Köln
Fon. 0221–925477–43
Mail. kemme@regionale2010.de

bearbeitung

Dr. Edgar Mayer, Stiftung Butzweilerhof
Thomas Kemme, Regionale 2010 Agentur
FSW LA Fenner, Steinhauer, Weisser, Landschaftsarchitektur
ESSER PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH

gestaltung

Maria Odenthal, Regionale 2010 Agentur