

Förderkreis Bahnhof Belvedere e.V.

Richard-Wagner-Str. 27, 59859 Köln



Köln-Müngersdorf, Belvederestr. 147, Bahnhof Belvedere, Straßenfront Ostseite, Blick von NO.

Nachdem der letzte Mieter das Haus 2009 wegen Unbewohnbarkeit verlassen hatte, sah sich die Stadt Köln außerstande, ihren Verpflichtungen nach dem Denkmalschutzgesetz nachzukommen und wollte das stark sanierungsbedürftige Objekt verkaufen. Damit wäre ein herausragendes Baudenkmal der deutschen Industriekultur nach über 120 Jahren in kommunalem Besitz einer möglichen öffentlichen Nutzung dauerhaft entzogen worden. Am Tag des Offenen Denkmals 2010 war das lange Zeit in Vergessenheit geratene älteste erhaltene Stationsgebäude eines Bahnhofs in Deutschland an der weltweit ersten grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Köln – Antwerpen erstmals wieder zugänglich. Das Denkmalensemble weckte überwältigendes Interesse und begeisterte dank seiner einzigartigen Atmosphäre, die in besonderer Weise den Geist des frühen 19. Jahrhunderts bewahrt. Dieser Zuspruch war die Initialzündung für die Gründung des Förderkreises Bahnhof Belvedere e.V., dessen Vorstand eine Kunsthistorikerin, eine Landschaftsarchitektin, ein Historiker sowie Steuerberater/Wirtschaftsprüfer und Juristen unter Leitung eines Mitglieds des WDR Symphonie Orchesters angehören. Seit 2011 beteiligt sich der Förderkreis regelmäßig am Tag des offenen Denkmals und hat drei Denkmal aktiv-Projekte mit der Anna-Freud-Schule durchgeführt.

Das Stationsgebäude in Müngersdorf wurde von Beamten der Preußischen Bauverwaltung geplant, die für eine Anstellung bei der Rheinischen Eisenbahngesellschaft freigestellt waren. Die bauliche Umsetzung unterlag der für öffentliche Bauten vorgeschriebenen Begutachtung durch die Oberbaudeputation in Berlin, die damals Karl Friedrich Schinkel leitete. Schöpfer des parkartigen Gartens war der Königliche Gartendirektor Jacob Greiss (1800-1853), der als Schüler von Maximilian Friedrich Weyhe zu den bedeutenden rheinischen Landschaftsarchitekten seiner Zeit gehörte. Das am Rande der Mittelterrasse des Rheintals erhöht stehende Gebäude bot allseitig einen eindrucksvollen Fernblick auf die Stadt Köln im Osten und das agrarisch geprägtes Umland mit den Abteien Brauweiler im Westen und Knechtsteden im Norden. Diese markante Lage war nicht nur namensgebend, sondern bestimmte auch die Planungs idee für ein rundum befenstertes Belvedere (Abb. 1,1; 1,2) Der Eingang an der Gartenseite unterstreicht den Bezug auf den Park. Das Stationsgebäude greift in dreifacher Stufung über ein zweigeschossiges Treppenhaus, eine eingeschossige, zum Garten geöffnete Loggia und eine von Platanen mit Kopfschnitt beschattete Restaurationsterrasse polygonal in den Garten aus (Abb. 2,1). Gebäude und Garten bilden damit integrale Bestandteile eines Planungskonzeptes, das auf ein abwechslungsreich inszeniertes Naturerlebnis zum vergnüglichen Aufenthalt im Grünen ausgerichtet ist. Die Bahnstation Müngersdorf wurde in den Jahren 1858/1859 für den Personenverkehr aufgehoben, so dass der Ausflugsbahnhof im Grünen seine Funktion verlor.

Das weitgehend authentisch erhaltene Ensemble aus Bau- und Gartendenkmal steht seit den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts unter Denkmalschutz und wurde am 01. Juli 1980 in die Denkmalliste der Stadt Köln eingetragen. Sieben von ursprünglich zwölf zur Gartenterrasse gehörigen Platanen sind seit Mitte der 1980er Jahre zunächst als Naturdenkmäler und seit 1991 mit dem gesamten Garten als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen. Ein Gutachten von Prof. Dr. Walter Buschmann, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, aus dem Jahr 2011 bewertet den Bau aufgrund seiner eisenbahngeschichtlichen Dimension als Denkmal von nationaler Bedeutung. Ende 2017 wurde der Bahnhof Belvedere in die Europäische Route der Industriekultur (ERIH) aufgenommen. Das Grundstück ist heute Teil des Landschaftsparks Belvedere, einer im Rahmen des Strukturprogramms Regionale 2010 umgesetzten Arrondierung des Äußeren Grüngürtels von Köln.

2011 erarbeitete der Förderkreis auf der Basis sozioökonomischer Daten ein Nutzungskonzept für eine ehrenamtlich geführte öffentliche Begegnungsstätte für Kultur, Bildung und Feste. Wichtige Zielgruppen sind ältere, im Kölner Westen lebende Menschen wie auch die Bewohner der Seniorenheime im näheren Umfeld, Schüler aller Schultypen einschließlich der förderpädagogischen Einrichtungen in unmittelbarer Nachbarschaft und die sehr aktiven Bürgervereine und Kulturinitiativen im Kölner Westen. Einnahmen aus der Vermietung des Ensembles für Feste und Familienfeiern sollen die Kosten für die Bewirtschaftung und die Bauunterhaltung des Gebäudes decken.

Das Umsetzungsmodell orientiert sich an Kooperationen von Ehrenamt und Gebietskörperschaften zur Erhaltung von Denkmälern, die beim Aufbau Ost erprobt wurden. Der Verein akquiriert Fördermittel und Spenden für die Instandsetzung und den barrierefreien Ausbau des Denkmals und übernimmt die Bauherrschaft. Die Kommune stellt die erforderlichen Komplementärmittel bereit und erhält das sanierte Objekt nach Ablauf eines Erbbaurechts von 30 Jahren unentgeltlich zurück. Seit 2012 hat der Förderkreis Zuwendungen von öffentlichen und privaten Fördergebern in Höhe von ca. 1.050.000 € eingeworben.

Da es keine Bestandpläne des Gebäudes gab, ließ der Förderkreis Bahnhof Belvedere e.V. zunächst eine Laserscan-Vermessung durch das Institut für Baugeschichte und Denkmalpflege an der TH Köln (Prof. Dr. Norbert Schöndeling) durchführen, um exakte Planungsunterlagen zu erhalten (Abb 2,2). Ferner untersuchte das Institut für Konservierungswissenschaften der TH Köln (Frau Prof. Dr. Friederike Waentig) ausgewählte Holzteile auf Pilz- und Holzschädlingsbefall. Alle Proben wiesen einen weit fortgeschrittenen Befall mit braunem Kellerschwamm (*Coniophora puteana*), einen durch hohe Holzfeuchtigkeit hervorgerufenen Hausfäulepilz sowie den gemeinen Nagekäfer (*Anobium punctatum*) als Sekundärbefall auf. Hauptursache der massiven Feuchtigkeitseinträge war ein undichtes Dach, das aufgrund konstruktiver Schäden am Dachstuhl nicht mehr für regelmäßige Revisionen zugänglich war. Die Abteilung Architekturgeschichte des Kunsthistorischen Instituts der Universität zu Köln (Prof. Dr. Norbert Nußbaum) führte ebenfalls im Auftrag des Vereins eine baukonstruktive Untersuchung des Gebäudes mit Raumbuch durch. Außerdem untersuchten Restauratoren des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland die Farbfassungen von Türen, Fenstern und Treppenhaus sowie den Putz der Außen- und Innenwände. Da die Volutenkonsolen des Balkons abzustürzen drohten, lagerte das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland sie in seinen Werkstätten ein und bereitete ihre Restaurierung durch eine Untersuchung vor.

Um eine weitere Schädigung des bedeutenden Denkmals zu verhindern, fasste der Rat der Stadt Köln 2012 den einstimmigen Beschluss zur Sanierung des Dachstuhls und zur Wiederherstellung der ursprünglichen Schiefereindeckung, die der Förderkreis im Auftrag der Stadt Köln durchführte (Abb. 3-9). Im Zuge der Dacharbeiten zeigte sich eine besondere Baukonstruktion, die zuvor nicht bekannt war. Mit Ausnahme der tragenden Außenwände des langrechteckigen Kernbaus bestehen alle Wände aus Holzfachwerk, das mit Ziegeln ausgefacht ist und dem eine nicht einbindende Ziegelschale vorgesetzt ist (Abb. 10). Wie schon bei den vorausgegangenen Untersuchungen festgestellt, wies das Fachwerk massive Schäden durch braunen Kellerschwamm auf (Abb. 10, 11, 13, 16). In der Außenwand des Treppenhauses kam außerdem ein besonders tückischer Befall durch den gescheckten Nagekäfer zutage. Unmittelbar nach Bekanntwerden des neuen Sachverhalts ließ der Förderkreis das Treppenhaus und das Erdgeschoss des Stationsgebäudes mit Stahlstützen aussteifen. Nach

einer Begutachtung durch Sachverständige fiel die Entscheidung, das Fachwerk des Treppenhauses komplett zu erneuern und im Übrigen gesund zu schneiden und zu sanieren (Abb. 12, 13,2; 15,2; 17,2; 18,1). Auf diese Weise ging die Dachsanierung nahtlos in eine Grund-
sicherung Kellerschwamm über. Nach Abschluss der Zimmermanns- und Mauerarbeiten ließ man die sanierten Flächen zunächst trocknen und brachte dann einen Kalkputz auf. Darüber hinaus wurden das Tragwerk und die Balustraden des Balkons erneuert (Abb. 18), die originalen Holzpfeiler der ehemals offen Loggia (seit 1888 als Wintergarten geschlossen) saniert (Abb. 15,2), der Dachstuhl des Wintergartens ertüchtigt (Abb. 14,2) und eine Zinkabdeckung auf dem Pultdach aufgebracht (Abb. 15,1). Da der Wintergarten unzureichend fundamentierte war, stützte man ihn bis zu einer späteren Unterfangung der Fundamente mit einem Holzgerüst ab (Abb. 14,1).

2015/ 2016 nahm der Förderkreis die Restaurierung der Sprossenfenster sowie die Erneuerung der drei Fenstertüren im Mittelraum OG in Angriff. Nach der Entfernung der Altanstriche und holztechnischen Aufarbeitung wurden speziell für das Objekt gefertigte Verbundgläser mit einer Restover-Innenscheibe eingebaut und die Fenster und kassettierten Innenläden mit Leinölfarbe gestrichen (Abb. 19-20).

Als vorläufig letzte Sanierungsmaßnahme folgte 2017 die Restaurierung der hölzernen Volutenkonsolen des Balkons (Abb. 21). Dabei zeigte sich der überraschende Befund, dass die Palmetten und Rosetten zunächst in Grisailletechnik aufgemalt waren und erst nachträglich plastisch ausgeführt wurden.

Die umfangreichen Aktenbestände der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wurden beim Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln im Jahr 2009 in Mitleidenschaft gezogen. Seit 2017 können Digitalisate eingesehen werden, die der Förderkreis Bahnhof Belvedere e.V. mit Blick auf die Baugeschichte des Bahnhof Belvedere ausgewertet hat. Auf diese Weise ließen sich die Namen der Planer, Ziegel- und Hausteinlieferanten sowie des mit der Bauausführung beauftragten Unternehmens, einer Zimmerei, ermitteln. Auch für die singuläre zweischalige Mauerkonstruktion fand sich eine Erklärung. Nach Sturmschäden am Rohbau im März 1839 ordnete der Technische Leiter des Eisenbahnprojektes, Oberingenieur August Eduard Pickel, eine zunächst nicht vorgesehene Verstärkung der Mauern an. Den Akten ist ferner zu entnehmen, dass das Präsidium der Aktiengesellschaft den Kronprinzen zur Eröffnung der Müngersdorfer Station eingeladen hatte. Nachdem dieser abgesagt hatte, setzte man den 02. August 1839 für die Eröffnung fest, um die Einweihung mit einer Vorfeier des Geburtstages Seiner Majestät Friedrich Wilhelm III. am 03. August zu verbinden. Die Dekorationsmaler konnten die Arbeiten im Obergeschoss nicht termingerecht fertigstellen, so dass man sich entschloss, die Räume kurzerhand zu tapezieren.

Der Förderkreis Bahnhof Belvedere e.V. ist seit acht Jahren unermüdlich im Einsatz, um das einzigartige Denkmalensemble an der ersten internationalen Eisenbahnstrecke vor drohender Zerstörung zu bewahren. Mit den durchgeführten Sicherungsmaßnahmen hat der Förderkreis dazu beigetragen, dem von Abgängigkeit bedrohten Denkmal Bahnhof Belvedere von 1839 wieder eine Zukunft zu geben.