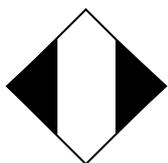


Günter Schmidt

Rückbauten und sonstige Veränderungen am Eisenbahnstandort Opladen



Stadt Leverkusen
Fachbereich Umwelt

Februar 2024

Titelfoto: Luftbild des Eisenbahnstandorts Opladen (ESO) 2003 Foto: Stadt
Leverkusen, Fachbereich Kataster und Vermessung

Anlage 1: Gleis-und Gebäudeplan des ESO vermutlich 1970er Jahre

Abkürzungen

Aw	Ausbesserungswerk
BA	Bauabschnitt
Basa	Bahnselfstanschlussanlage
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
Bf	Bahnhof
BLB NRW	Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
BLW	Bahn-Landwirtschaft
BNO	Bahnbau Niederlassung Oberbau
BR	Baureihe
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Bw	Bahnbetriebswerk
CKW	Chlorierte Kohlenwasserstoffe
DB AG	Deutsche Bahn AG
DR	Deutsche Reichsbahn
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
ESO	Eisenbahnstandort Opladen
ESTW	Elektronische Stellwerk
ESV	Eisenbahner Sportverein
Gbf	Güterbahnhof
GGV	Gütergleisverlegung
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail(way) ist ein digitales Mobilfunksystem
KDB	Kunststoffdichtungsbahn
Kita	Kindertagesstätte
KPEV	Königliche Preußische Staatseisenbahnverwaltung
KW	Kohlenwasserstoffe
LHKW	leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe

LVR	Landschaftsverbands Rheinland
NABU	Naturschutzbund Deutschland
nbso	neue bahnstadt opladen
Nm	Nachrichtenmeisterei
OAB	Obere Abfallwirtschaftsbehörde
Of	Opladen Fahrdienstleiter
PAK	polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe
PBSM	Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel
PSS	Planumsschutzschicht
QaC	Quartier am Campus
RAW	Reichsbahnausbesserungswerk
RCL	Recyclingmaterial
Sigm	Signalmeisterei
Skl	Schwerkleinwagen
Stw	Stellwerk
TBL	Technische Betriebe Leverkusen
TW	Trinkwasser
UAB	Untere Abfallwirtschaftsbehörde
UWB	Untere Wasserbehörde
WS	Wintersemester

Dieses Buch dokumentiert die Veränderung am Eisenbahnstandort Opladen (ESO) seit Mitte der 1990er Jahre aus Sicht des Fachbereichs Umwelt und eines ehemaligen Eisenbahners. Der ESO umfasst die Flächen des ursprünglichen Bahnhofs, Ausbesserungswerks und Gleisbauhofs und des Eisenbahner Sportvereins.

In der 2. Hälfte der 1990er Jahre führte die Deutsche Bahn (DB) AG auf dem Eisenbahnstandort Opladen (ESO) Grundwasser- und Bodenuntersuchungen durch. Ziel war es vorhandene Verunreinigungen zu ermitteln. Vor den Untersuchungen wurde 1996/97 eine historische Erkundung durchgeführt. Dazu wurde aufgrund von ehemaligen und aktuellen Nutzungen das Gelände in Bereiche mit starkem, mittlerem und geringem Verdacht eingeteilt. Die Flächen mit starkem Verdacht wurden untersucht. Als erstes wurde 1997 eine orientierende Untersuchung ausgeführt. Bei auffälligen Flächen erfolgte 1998/99 eine Detailuntersuchung. Einbezogen in diese Ermittlungen waren etwa 15% des ESO. Das Eisenbahnersportgelände war in diese Untersuchungen nicht enthalten. Der Grund liegt in den Eigentumsverhältnissen. Das ESV-Gelände kam nicht in den Besitz der DB AG. Die Grundstückseigentümerin Bundesrepublik Deutschland wird vertreten durch das Bundeseisenbahnvermögen.

Nachdem am 31.12.2003 das Ausbesserungswerk geschlossen wurde war einem Großteil des Eisenbahnstandorts Opladen der Nutzung entzogen. Die Flächen des Gleisbauhof und des „Ost- und Westbahnhof“ lagen schon längere Zeit brach.

Anmerkung: Die Bezeichnungen Ost- und Westbahnhof haben in der Vergangenheit von Pressevertretern zu Fragen nach dem Ursprung dieser Namen hervorgerufen.

Wie im Kapitel Gleisdreieck/Eisenbahnsportverein (ESV)-Gelände aufgeführt führten durch Opladen vor der Übernahme durch die Königlichen Preußischen Staatseisenbahnverwaltung (K.P.E.V.) die zwei privaten Eisenbahnstrecken der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Beide Gesellschaften standen in enger Konkurrenz zueinander. Ein Austausch von Waggons oder gar ganzen Zügen war in Opladen nur sehr erschwert möglich. Die Gesellschaften betrieben in Opladen eigene Empfangsgebäude, Güterabfertigungen, Bahnbetriebswerke und auch Güterbahnhöfe. In Opladen waren alle für einen Eisenbahnbetrieb erforderliche Anlagen zweimal vorhanden. Nachdem die K.P.E.V. zuständig war verschwanden einige der Anlagen. Das Bahnbetriebswerk der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und das Empfangsgebäude und die Güterabfertigung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wurden allmählich zurückgebaut. Die beiden Güterbahnhöfe blieben erhalten. Auf Bahnhofsplänen wurden sie mit Ostbahnhof (Bergisch-Märkischen Eisenbahn) und Westbahnhof (Rheinischen Eisenbahngesellschaft) bezeichnet (siehe Abb. 1).

Bahnhof Opladen.

1915



Abb. 1 Bahnhofsplan Opladen, 1915 Stadtarchiv Leverkusen

Die Stadt wollte diese brachen Flächen inmitten von Opladen nicht sich selbst überlassen und plante daher einen Teil zu erwerben. Als nicht ausreichend für einen Kauf wurde die Untersuchung von 15 % der Fläche durch die DB AG angesehen. Daher führte sie eigene Ermittlungen durch. Im Auftrag der Stadt wurden in vorgesehenen Wohngebieten alle 30 * 30 Meter eine Bodenprobe genommen. Innerhalb des geplanten Gewerbegebietes erfolgten die Bodenprobenahmen alle 50 * 50 Meter.

Nach Vorlage und Auswertung der Analysen gründete die Stadt im März 2008 die neue bahnstadt opladen GmbH und kaufte zwischen 2008 und 2012 die Flächen des Gleisbauhofs, des Ostbahnhofs und des Westbahnhofs. Beabsichtigt war auch eine Verlegung der Güterzugstrecke an die Personenzugstrecke. Durch diese Maßnahme sollte sich die „Innenstadt von Opladen“ nach Osten ausdehnen.

Die Fläche des Ausbesserungswerks (Aw) Opladen war in diesen Kauf nicht einbezogen. Diese Fläche wurde von der Deutschen Bahn AG vermarktet.

Weiterhin war ursprünglich nach Verlegung der Güterzugstrecke an die Personenzugstrecke vorgesehen die Güterzugstrecke ab der Fixheider Str. über den ESV-Sportplatz zu führen. Nach Vorlage des Gutachtens von [GFM Umwelttechnik GbR, 30.11.2004 „Datenauswertung/Gefährdungsabschätzung Standort ESV-Gelände Leverkusen-Opladen“] nahm die Stadt Abstand von dieser Planung. Das ESV-Gelände wurde daher nicht erworben.

Da die nbso als GmbH keine hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen darf, waren und sind u.a. die Fachbereiche Bauaufsicht, Stadtplanung und Umwelt der Stadtverwaltung an dem Projekt beteiligt.

Gleisdreieck/Eisenbahner Sportverein (ESV)-Gelände

Diese Fläche liegt zwischen den Eisenbahnstrecken Gruitzen – Köln-Mühlheim (ehemals Bergisch-Märkische Eisenbahn) und Mühlheim (Ruhr) – Niederlahnstein (ehemals Rheinische Eisenbahngesellschaft). Laut Volksmund zwischen der Personenzugstrecke im Osten und der Güterzugstrecke im Westen. Nördlich wird dieses „Gleisdreieck“ durch die Fixheider Str. begrenzt.

Diese Fläche war ab etwa 1906-1908 im Besitz der Königlichen Preußischen Staatseisenbahnverwaltung (K.P.E.V.), die die o.g. Privatbahnen ersetzte. Anfang der 1920er-Jahre ging die K.P.E.V. in die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), später Deutsche Reichsbahn (DR), über.

Das Gleisdreieck verpachtete die Deutsche Reichsbahn 1926 an ein Kölner Bauunternehmen mit dem Zweck eine Kiesgrube zu betreiben. Nach der Ausbeutung der Kiesgrube wurde spätestens ab 1938 beginnend im südwestlichen Teil der Fläche Reststoffe, vorwiegend des nördlich gelegenen Ausbesserungswerks, des Bahnbetriebswerks u.a. Betriebsstätten der Deutschen Reichsbahn (später Deutsche Bundesbahn), deponiert.

Im Anschluss an den Betrieb dieser Deponie wurde unter der Deutsche Bundesbahn auf dem Gleisdreieck das Gelände des Eisenbahner Sportvereins (ESV) Opladen angelegt [Gutachten GFM Umwelttechnik GbR, 30.11.2004 „Datenauswertung/Gefährdungsabschätzung Standort ESV-Gelände Leverkusen-Opladen“].



Abb. 2 Bau des ESV-Sportplatz 1959, Foto: Stadtarchiv Leverkusen



Abb. 3 Luftaufnahme der Siedlung Eisholz mit Silbersee und des ESV-Geländes, 04.06.1966 Foto: Stadtarchiv Leverkusen



Abb. 4 ESV Tennisplätze, 08.06.69 Foto: Stadtarchiv Leverkusen

Am 04.12.2003 beauftragte das Bundeseisenbahnvermögen und die Stadt Leverkusen das Büro GFM-Umwelttechnik GbR mit einer Datenauswertung und einer Gefährdungsabschätzung des Standorts ESV-Sportgelände Leverkusen-Opladen. Laut Gutachten von GFM (s.o.) beträgt das Deponievolumen 553.000 m³. Weiterhin werden als Schadstoffe im Boden erhöhte Schwermetallgehalte (Blei, Kupfer, Zink) und Säureharze (s.u.) in den Bereichen westlich des Sportplatzes und des Schießstandes angegeben. Im genannten Gutachten werden die Fläche der Säureharzverunreinigung mit ca. 10.200 m² und ein Volumen von 36.500 m³ genannt.

Als Sofortmaßnahme empfahl der Gutachter den Bereich mit den Säureharzen westlich des Hundepplatzes abzusperren. Der Fachbereich Umwelt forderte zusätzliche Maßnahmen, da entlang der Güterzugstrecke auch gearbeitet wird. In Rücksprache mit dem Bundeseisenbahnvermögen, der Deutschen Bahn AG und der Stadt Leverkusen wurde eine Abdeckung mit regelmäßiger Kontrolle vereinbart.

Nach Vorlage des Gutachtens von GFM sah die Stadt von der geplanten Verlegung der Güterzugstrecke über das ESV-Gelände ab.

Säureharze

Von der Sanierungsanlage des PBSM-Schadens im Bereich des ehemaligen Bahnbetriebswerks Opladen zum Schluckbrunnen südlich des Hundepplatzes auf dem ESV-Gelände wurde durch die DB AG eine Rohrleitung verlegt. Diese Rohrleitung verlief von der Sanierungsanlage parallel der Personenzugstrecke und dann auf dem ESV-Gelände südlich der Fixheider Str. bis zur Güterzugstrecke. Danach nahm sie den Weg parallel zur Güterzugstrecke bis zum Schluckbrunnen.

Entlang der Güterzugstrecke besonders westlich des Hundepplatzes wurde kontaminiertes Material freigelegt. Bei diesem Material handelte es sich um Säureharze, die bei der Altölaufbereitung bei der Fa. Pintsch-Öl angefallen sind. Angesiedelt war Pintsch-Öl in Neukronenberg in den Gebäuden der ehemaligen Schraubenfabrik Tillmanns. In „Kesselwagen“ wurden über die Lützenkirchener Kleinbahn die Säureharze zur Deponie der Deutschen Bundesbahn (das ESV-Gelände entstand erst nach Schließung dieser Deponie) transportiert und dort verkippt. Die Lützenkirchener Kleinbahn besaß in Höhe der Fa. Pott eine Verbindung zur Staatsbahn. Laut einem Zeitzeugen soll beim Verkippen der Säureharze einer dieser Waggon mit in die Deponie gefallen und dort noch vorhanden sein.

Das bei der o.g. Rohrverlegung angefallene kontaminierte Material wurde durch die DB AG unter Sicherheitsauflagen aufgenommen und entsorgt.



Abb. 5 Innerhalb des freigelegten Schadensbereichs durfte sich nur in Schutzkleidung aufgehalten werden. 16.11.2000



Abb. 6 aus den Grabenwänden austretende Säureharze, 16.11.2000



Abb. 7 Die Baustelle wurde als Schwarz-Weiß Anlage betrieben. Man betrat in Straßenkleidung den Container von links und verließ ihn rechts in Schutzkleidung. 16.11.2000

In den 1980er Jahren auf der Suche nach einem Standort für ein Hochwasserrückhaltebecken am Wiembach erwarb die Stadt ohne Kenntnis der Bodensituation die Fläche der inzwischen insolventen Fa. Pintsch-Öl. Pintsch-Öl hatte nicht nur Säureharze auf die Deponie der Deutschen Bundesbahn abfahren lassen. Das Material war auch auf dem Gelände und in den Kellern vorhanden. Ein Großteil der Säureharze musste in Rotterdam entsorgt werden, da in Deutschland noch keine entsprechende Anlage vorhanden war. Vor Ort befinden sich aber auch heute noch Reste dieses Materials.

Nachdem die o.g. Rohrleitung verlegt worden war, zeigte sich 2003, dass Säureharze westlich des Hundeplatzes oberflächlich austreten.



Abb. 8 an der Oberfläche austretendes Säureharz, 2003

Laut Zeitzeugen sei dies schon öfters, u.a. auch auf dem Schießplatz, aufgetreten. Das vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und der Stadt beauftragte Büro GFM-Umwelttechnik GbR empfahl eine Absperrung dieses Bereichs. Da im Bereich der Güterzugstrecke Personen arbeiten können, reichte der Stadt eine Absperrung nicht aus. In Rücksprache mit dem BEV und der von dort beauftragten DB AG kam man überein, dass die Austrittsstellen zusätzlich abgedeckt und kontrolliert werden sollten. Bei Kontrollen in den folgenden Jahren wurden wieder Säureharzaustritte festgestellt.



Abb. 9 austretendes Säureharz aus der Abdeckung, 06.04.2016

Daraufhin erfolgte eine 2. Abdeckung.



Abb. 10 erneute Abdeckung, 08.09.2016

Bei der Kontrolle am 21. März 2023 zeigten sich erneut Säureharzaustritte. Das BEV erklärte sich bereit ein verbessertes Sicherungskonzept erstellen zu lassen.



Abb. 11 erneuter Säureharzaustritt, 21.03.2023 Foto. Martin Nowotka

Die o.g. Untersuchungen der DB AG ergaben Boden- und Grundwasserverunreinigungen. Gesichert (versiegelt) wurde z.B. eine Bodenverunreinigung mit Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffen (PAK) nordöstlich der Halle 1 des Aw. In die Ermittlungen eingeschlossen waren auch einzelne Parzellen der Kleingärten der Bahnlandwirtschaft. Die Kleingärten lagen zum Teil auf der Fläche des ehemaligen Bahnbetriebswerk Opladen. Weitere Kleingärten befanden sich nördlich des Stellwerks Of und auf der Ostseite des Ablaufbergs Ost. Eine Parzelle im Bereich des früheren Bw überschritt den Grenzwert für Blei für Industrieflächen. Dem Pächter dieses Kleingartens verbot die Stadt per Ordnungsverfügung ihn zu betreten. Dagegen wehrte sich der Pächter vor dem Verwaltungsgericht. Das Gericht entschied, dass der Pächter und seine Ehefrau sich weiterhin auf der Parzelle aufhalten durften. Besuche, auch aus der Familie wurden aber untersagt. Da die Stadt hohe Belastungen auf anderen Kleingärten nicht ausschließen konnte, forderte sie von der DB AG Untersuchungen auf allen Parzellen. Im Verlauf eines gerichtlichen Verfahrens erklärte die DB AG, dass sie die geforderten Ermittlungen nicht ausführen werde. Alternativ werde der Bahnlandwirtschaft gekündigt und die Kleingärtner müssten Ihre Hochbauten zurückbauen. Dies wurde dann auch ausgeführt.



Abb. 12 Kleingärten der Bahnlandwirtschaft in Leverkusen-Opladen in den 1990er Jahren, Foto Stadt Leverkusen



Abb. 13 Die Kleingärten reichten fast bis an den Ablaufberg Ost (links). 29.01.08



Abb. 14 Fläche der ehemaligen Kleingärten südlich des Sängerheims, 19.05.08



Abb. 15 Fläche der rückgebauten Kleingärten nördlich vom Stellwerk Of, 29.04.08



Abb. 16 Blick in Richtung Nordost über die Fläche der ehemaligen Kleingärten nördlich des Stellwerks Of, 29.04.08



Abb. 17 140 391, 480, 247, 841 und 852 auf Gleis 86 (Zufahrt Fa. Bender) am Zugangstor zu einer Reihe von Kleingärten im ehemaligen Bw-Bereich, 17.08.05



Abb. 18 Kleingärtenrückbau am Zaun zur Fa. Bender, 09.10.07 Foto: Ursel Tapernon-Franz



Abb. 19 Das Gartenhäuschen wurde bereits entkernt.
29.01.08



Abb. 20 Die Hochbauten sind fast vollständig beseitigt. Im Gebäude rechts im Hintergrund (früheres Sozialgebäude des Bw Opladen) befand sich das Vereinsheim der Bahnlandwirtschaft Gruppe Opladen. 18.02.08



Abb. 21 Die hoch mit Blei belastet Kleingartenparzelle wurde nach dem Rückbau eingezäunt. 12.10.15

Die Bodenverunreinigungen wurden kartiert und sollen bei einer sensibleren Geländenutzung berücksichtigt werden.

Grundwasserverunreinigung mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln (PBSM)

Die Grundwasseranalysen der DB AG ergaben Verunreinigungen hauptsächlich mit PBSM. Im Vordergrund standen besonders die hohen Bromacilwerte. PBSM wurden in Gleisbereichen eingesetzt. Ein Schadensherd ergab sich im Bereich des ehemaligen Bahnbetriebswerk Opladen. Laut Zeitzeugen wurde hier in den Wintermonaten früher der Spritzzug der Eisenbahndirektion Elberfeld abgestellt. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass Reste von Spritzmitteln hier entleert wurden.



Abb. 22 212 255 vor dem Spritzzug von Opladen nach Overath auf Gleis 29, Februar 1995



Abb. 23 Prüfung der Spritzdüsen, links die gesicherte Fläche der Diesellokstation (Gleis 30), Februar 1995

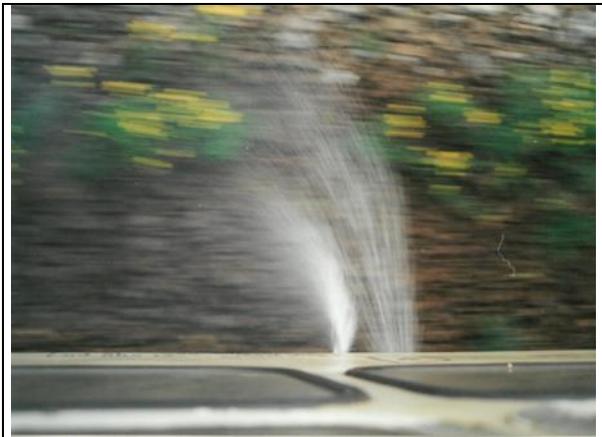


Abb. 24 Zu sehen ist die Aufbringung des Spritzmittels während der Fahrt. Auf Brücken und Rohrdurchlässen wurde nicht gespritzt. Februar 1995



Abb. 25 Während der Fahrt wurde der Spritzvorgang ständig beobachtet. Februar 1995



Abb. 26 Spritzzug im Bf Opladen (Gleis 30), 14.06.07



Abb. 27 225 027 mit dem Spritzzug im Bf Opladen (Gleis 30), 28.06.2011

Die DB AG erklärte sich bereit eine Sanierung durchzuführen. Stadt und DB AG schlossen darüber am 23.03.1999 eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung ab. Es

wurden eine Laufzeit von 13 Jahren und ein Sanierungszielwert vereinbart. U.a. wurden fünf Förderbrunnen errichtet. Aus diesen Brunnen wurde das Wasser nördlich der Fa. Bender in eine Sanierungsanlage bestehend aus Aktivkohle- und Akdolitfilter gepumpt. Das behandelte Wasser wurde anschließend über eine Rohrleitung zu einem Schluckbrunnen geleitet. Der Schluckbrunnen befand sich südlich des Hundeplatzes auf dem ESV-Gelände.



Abb. 28 Sanierungsanlage PBSM-Schaden ex. Bw Opladen, Nordansicht, 31.05.2000



Abb. 29 Teilansicht der Sanierungsanlage, 17.04.2012



Abb. 30 Gebäude der Sanierungsanlage, 10.10.01

Da die Frachtwerte nach 8 Jahren nur noch gering abnahmen, kamen Bahn und Stadt im Juni 2007 überein die Pumpen der Förderbrunnen abzustellen und ein Grundwassermonitoring zu betreiben. Erst wenn die PBSM-Gehalte im Grundwasser wieder ansteigen würden, sollte die Förderung wieder aufgenommen werden. Nach Ende der Vertragslaufzeit von 13 Jahren waren die Werte nicht wieder angestiegen. Die DB baute die Sanierungsanlage daraufhin von August 2014 bis Juni 2015 wieder zurück. Der Rückbau wurde auch aufgrund der anstehenden Verlegung der Güterzugstrecke erforderlich. Es hat sich gezeigt, dass die PBSM-Werte sich im Grundwasser nicht soweit abgebaut hatten um eine Grundwasserförderung zuzulassen. Die Stadt erließ anschließend eine Allgemeinverfügung mit dem Inhalt, dass auf dem gesamten ESO ein Grundwasserförderverbot besteht. Diese Verfügung ist noch heute gültig. In 2021 wurde durch den Fachbereich Umwelt das

Grundwasser im Bereich des ESO erneut untersucht. Die Belastungen sind weiter vorhanden und lassen auch weiterhin keine Grundwasserförderung zu.

Grundwasserverunreinigung mit Chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW)

Schon in den 1980er-Jahren ermittelte die Untere Wasserbehörde (UWB) im Bereich des ESV-Geländes eine Grundwasserverunreinigung mit CKW. Eine Belastung ausgehend vom ESV-Gelände bestätigte sich nicht. Als Schadensherd wurde ein Bereich in der Fixheide an der Borsigstr. erkannt.

Im Folgenden werden die Flächen östlich und westlich des verbliebenden Bahnhofsgeländes des ehem. ESO betrachtet.

Ostseite

Ausbesserungswerk

Auf dem ESO war das Aw der größte Betrieb. Das Aw wurde am 01.11.1903 offiziell eröffnet. Verbunden mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Aw war ein Anstieg der Opladener Bevölkerung von ca. 4200 im Jahr 1900 auf 9390 im Jahr 1910 [Kurt Kaiß: Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen, Band 1].



Abb. 31 das Ausbesserungswerk ca. 1958, Foto Stadtarchiv Leverkusen

Am 29.09.04 konnte das Aw unter Begleitung eines Mitarbeiters des Aw Dessau begangen werden. Die Halle 1 war zum Zeitpunkt der Begehung ein Außenlager vom Aw Krefeld. Krane, Maschinen und die Schiebbühne waren noch vorhanden. Den beiliegenden Lageplänen aus der historischen Erkundung des Büros Steffen und Partner können die Richtungen entnommen werden aus denen die Fotos gemacht

wurden. Die beiden Hallen sind in Hallenschiffe unterteilt, die jeweils von Nord nach Süd durchnummeriert sind.



Die Fotos B1-B27 sind in der Halle 2 und die Fotos B49-B71 in der Halle 1 entstanden.



Foto B1 Gleis 5 Drehgestelldemontagegrube in Hallenschiff 9



Foto B2 Hallenschiff 9



Foto B3 zusammengestellte Werkbänke für den Verkauf in Hallenschiff 9



Foto B5 Schrauber (gelb) zur Trennung von Radscheiben und Achsen, dahinter die Waschanlage für Achsen, Gleis 5



Foto B6 Drehgestell-Werkstatt



Foto B7 Waschanlage für Drehgestelle in Hallenschiff 7



Foto B8 Radsatzwerkstatt in Hallenschiff 5



Foto B9 Radsatzwerkstatt

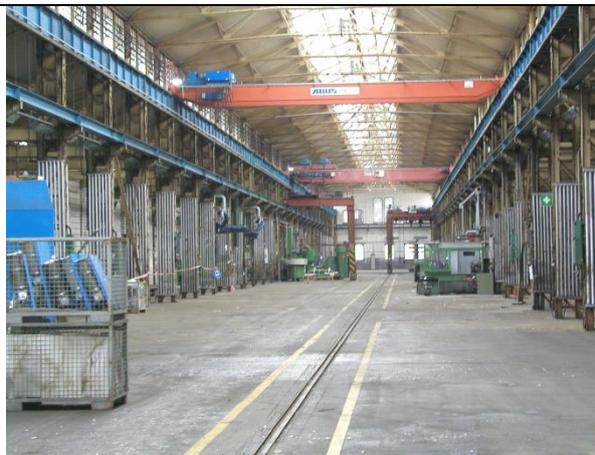


Foto B12 Im Hintergrund links die Waschanlage für Achskugellager in der Radsatzwerkstatt



Foto B14 Ausblaskabinen für Kollektoren in der Fahrmotoren (Fm)-Abteilung in Hallenschiff 3



Foto B15 Fm-Abteilung, Demontagegerüste in Hallenschiff 2



Foto B16 Fm-Abteilung, Hallenschiff 1



Foto B17 Fm-Abteilung , Hallenschiff 1



Foto B19 Fm-Abteilung, Hallenschiff 1



Foto B20 Fm-Abteilung, Hallenschiff 3



Foto B21 Fm-Abteilung, Hallenschiff 3



Foto B22 Radsatzwerkstatt, Hallenschiff 5



Foto B23 Drehgestell-Werkstatt Toreinfahrt, Gleis 31



Foto B24 zugestellte Drehgestell-Werkstatt, Hallenschiff 6



Foto B25 zugestellte Drehgestell-Werkstatt, Hallenschiff 7



Foto B26 Drehgestell-Werkstatt, Hallenschiff 8



Foto B27 Drehgestell-Werkstatt, Hallenschiff 9



Foto B28 Toreinfahrt Halle 2, Gleis 34



Foto B29 rechts das Tor zum nördlichen Bereich des Gleisbauhofs



Foto B30 Werkstraße zw. den Hallen 1 und 2



Foto B31 Abstellplatz im Bereich der ehem. Schmiede



Foto B32 gesicherte Abstellfläche für den Waggon mit Trafoöl in Gleis 32



Foto B33 Öltank (im Werksjargon auch Natotank genannt) südlich vom Kesselhaus



Foto B34 Halle 2, Toreinfahrten Gleise 18 und 19



Foto B36 Feuerstraße zw. Halle 1 und Waschhaus



Foto B37 Lokkasten der 152 027 auf Gleis 6 zwischen Wasch- und Kesselhaus



Foto B38 nördliche Werkszufahrt Gleis 2



Foto B39 Südseite von Halle 2



Foto B41 Säurelager



Foto B42 Bahnfeuerwehr



Foto B43 Historische Feuerwache



Foto B44 In den Tanks wurden die Abwässer der Waschanlagen bis zur Reinigung in einer mobilen Emulsionsspaltanlage zwischengelagert.



Foto B45 Westseite Halle 1



Foto B46 Halle 1 mit Torausfahrt Gleis 3



Foto B47 Casino



Foto B48 Waschhaus



Foto B49 Achssenke Gleis 4 in Hallenschiff 3 (Richthalle) von Halle 1



Foto B51 Richthalle (Hallenschiff 3)



Foto B53 Die Richthalle ist gefüllt mit Ersatzteilen des Aw Krefeld.



Foto B54 Werklok 381 018 mit Abschiedsgruß auf Gleis 5, vorbereitet für den Transport nach Dessau (laut deutsche-kleinloks.de erfolgte die Überführung mit einem Zwischenstopp in Leipzig-Engelsdorf)



Foto B55 Gleise 3 (Toreinfahrt) und 4 (von rechts) mit Schiebebühnenfeld in Hallenschiff 4



Foto B56 elektrisches Fahrzeug-Prüffeld, Gleise 6 bis 9, rechts die Schiebebühne



Foto B57 Schiebebühnenfeld



Foto B58 Schiebebühnenfeld



Foto B59 Das Schiebebühnenfeld wird auch zur Lagerung von Radscheiben genutzt.



Foto B60 In den Hallen mit den Gleisen 27 bis 29 wurden Vorarbeiten und Lackierungen durchgeführt.



Foto B61 Blick in den Ostteil der Richthalle



Foto B62 Schiebebühnenfeld mit den Gleisen 29 bis 31 (Toreinfahrt)



Foto B63 Gleis 30 mit Toreinfahrt



Foto B64 Lackierhalle Gleis 28



Foto B65 Lackierhalle Gleis 28



Foto B66 früheres Stoff- und Gerätelager



Foto B67 Lagerung von Achsen im früheren Stoff- und Gerätelager



Foto B68 früheres Stoff- und Gerätelager



Foto B69 früheres Stoff- und Gerätelager



Foto B70 Lagerung von Fahrmotoren im früheren Stoff- und Gerätelager



Foto B71 angemieteter Teil der Halle 1 durch die Fa. Bombardier mit den Gleisen 7 bis 10 (von rechts) mit den S-Bahn Triebzügen 423 821, 865 und 866



Foto R1 Gleise 31 (Toreinfahrt) und 32



Foto R3 vor dem Hallenschiff 15A abgestellte
Triebzüge der BR 423



Foto R8 Die von der Fa. Bender Recycling GmbH & Co. KG an das Eisenbahnmuseum Hermeskeil verkaufte
42 2754 steht auf der Arbeitsgrube in Gleis 12.



Foto R6 42 2754



Foto R9 Gleis 3 und mit Gummimatten ausgelegtes Gleis 4 (Toreinfahrt)



Foto R11 Toreinfahrten Gleise 3 und 4, links Gleis 2



Foto R12 Toreinfahrt Gleis 3, Über das linke Gleis 2 konnte das Aw im Norden verlassen werden.



Foto R14 Arbeitsgrube in Gleis 4



Foto R15 Raddruckwaage, Gleis 4



Foto R16 Raddruckwaage, Gleis 4



Foto R17 Grube für die Eingangsuntersuchung in Gleis 5



Foto R18 Gleise 6 bis 9, hinter den Toren befand sich das elektrische Fahrzeug-Prüffeld



Foto R19 Schiebebühnenhalle (Hallenschiff 4)

Fotos Begehung 04.10.04



Foto G3 Acetylen-Flaschenbindeanlage



Foto G14, Auf der Südseite des Feuerlöschbeckens an Gleis 32 östlich der Schiebebühnenhalle waren 2 Wasserentnahmerohre angebracht.



Foto G18 Gasflaschenlager



Foto G22 Triebwagenhalle (ehemalige Kesselschmiede) mit rechts angrenzender früheren Rohrwerkstatt



Foto G26 Hochbunker



Foto G27 Kletterhalle (frühere Anheizhalle)

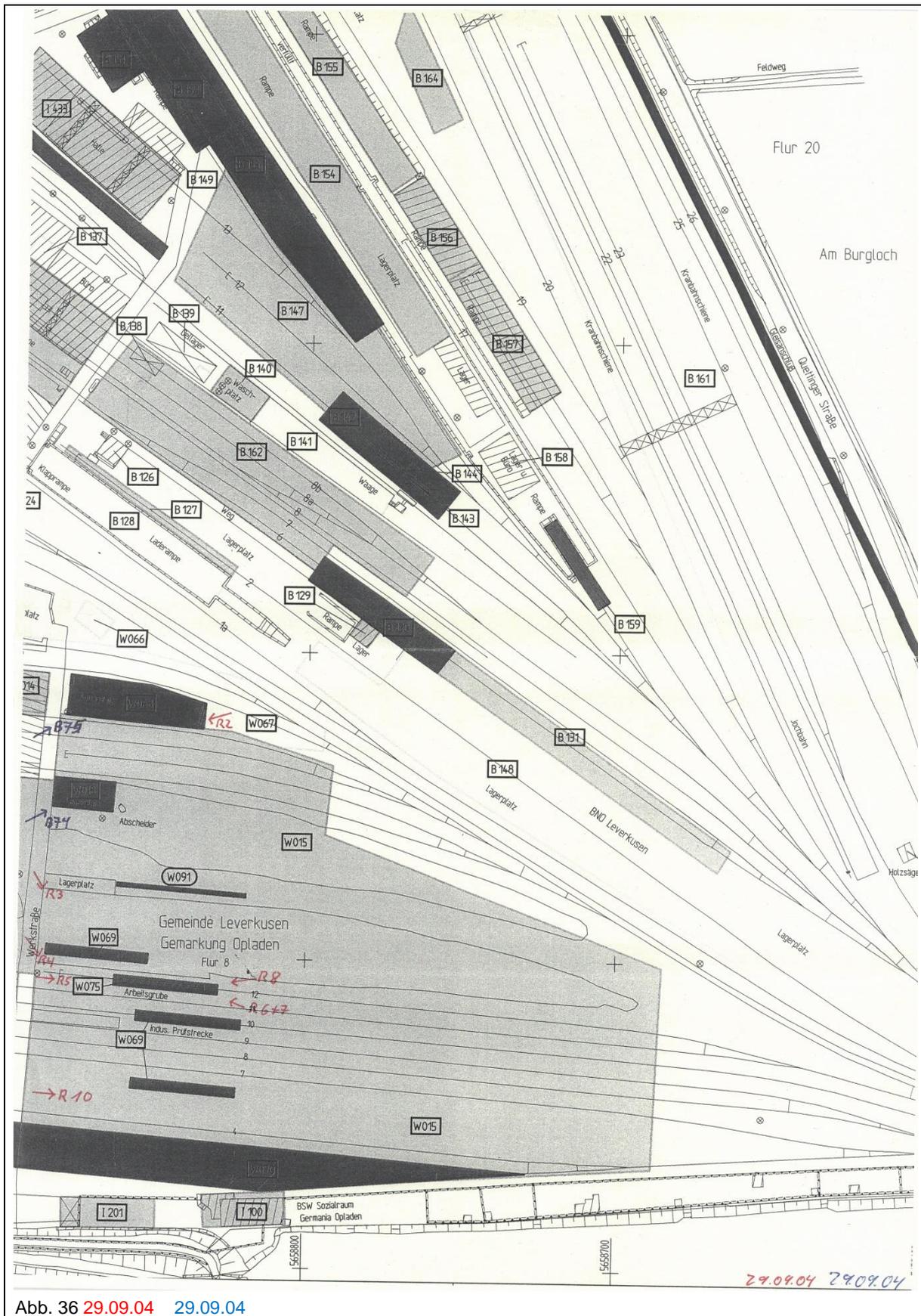


Abb. 36 29.09.04 29.09.04

Am 22.07.11 haben sich in der Halle 2 schon Pflanzen angesiedelt.



Abb. 37 22.07.11



Abb. 38 22.07.11

15.02.12 Halle 1,



Foto 1 Die Fa. Bombardier hat den angemieteten Hallenbereich verlassen (siehe Foto B71). Die Oberleitungen sind demontiert.



Foto 2 Wartungsgrube in Gleis 10



Foto 10 Hallenschiffe 13B bis 15B, Gleis 26



Foto 13 Hallenschiffe 13B bis 15B, Gleis 25



Foto 15 LKW-Anlieferungsbereich Hallenschiff 12



Foto 17 Hallenschiff 11



Abb. 40 Am östlichen Rand des Mitarbeiterparkplatzes (ehem. Tenderhalle) hatte sich ein Motorsportclub angesiedelt. 19.09.03



Abb. 41 Neben der Hauptzufahrt von Süden besaß das Aw auch eine nördliche Zufahrt an der Werkstättenstr.. 12.10.04



Abb. 42 Dieses viersprachige Hinweisschild stand an der Toreinfahrt zur Halle 2 an Gleis 31. In der Anlage 1 ist an dieser Stelle ein Teich eingetragen. 31.03.06

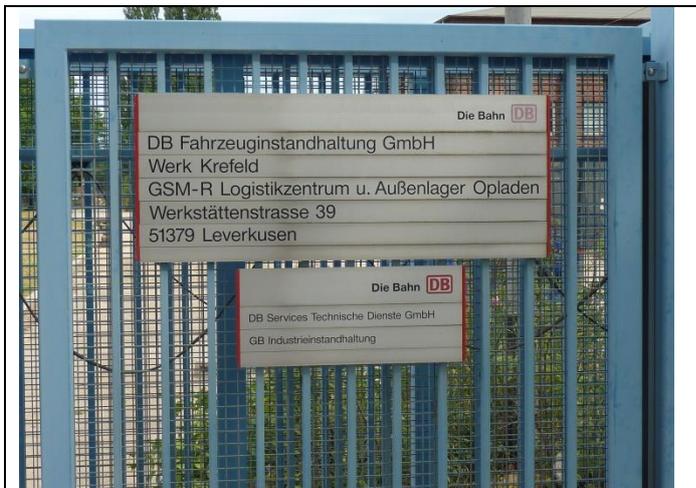


Abb. 43 Am 12.07.11 hing noch dieses DB Schild am Werkstor 1. GSM-R steht für Global System for Mobile Communications – Rail(way) und ist ein digitales Mobilfunksystem.

Gedenkstein

Am Pförtner bei Tor 1 stand lange Jahre ein Gedenkstein mit dem Schriftzug „Unseren Gefallenen 1914 – 1918, 1939 - 1945“. Dieser Schriftzug wurde von Metalldieben gestohlen. Im Zuge des Projektfortschritts wurde der Gedenkstein durch die nbso in den Nordsüdgrünzug vor das Magazingebäude versetzt und erhielt einem geänderten Schriftzug. Neben dem Gedenkstein wurde eine Stele aufgestellt.



Abb. 44 Der Gedenkstein mit dem alten Schriftzug am 04.08.2010. Foto. Ursel Tapernon-Franz



Abb. 45 Der Gedenkstein mit neuem Schriftzug und der Stele vorm Magazin, 05.01.21



Abb. 46 Gedenkstein mit neuem Schriftzug, 28.12.23



Abb. 47 Erläuterungen zum neuen Schriftzug an der Stele, 28.12.23

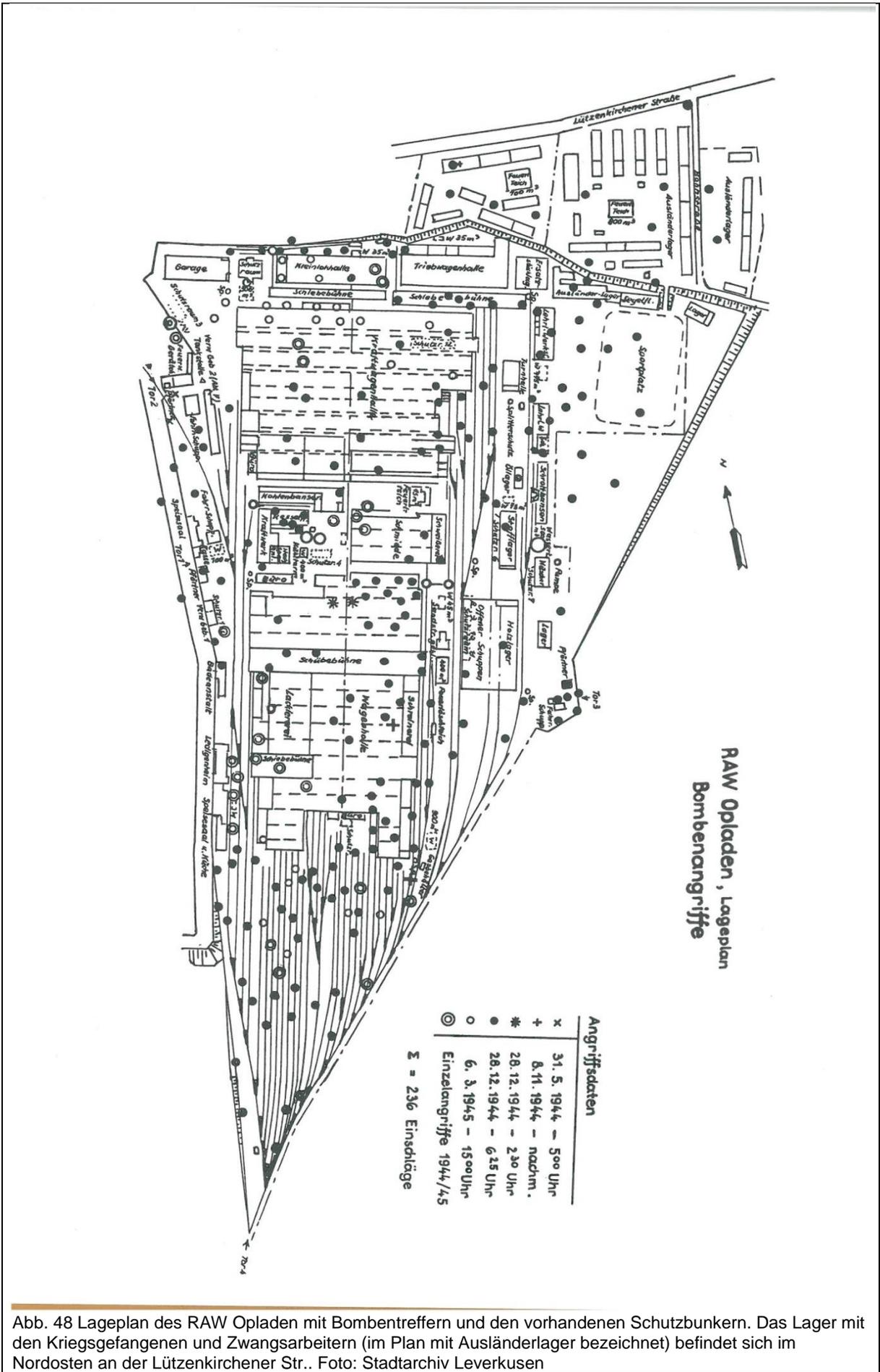


Abb. 48 Lageplan des RAW Opladen mit Bombentreffern und den vorhandenen Schutzbunkern. Das Lager mit den Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern (im Plan mit Ausländerlager bezeichnet) befindet sich im Nordosten an der Lützenkirchener Str.. Foto: Stadtarchiv Leverkusen

Einmannbunker



Abb. 49 Dieser Einmannbunker befindet sich direkt östlich neben dem nördlichen Zufahrtsgleis zum Aw (siehe Abb. 41). Am 01.02.12 war er noch zu etwa 2/3 mit Erdschutt angefüllt.



Abb. 50 In dem freigelegten Bunker wurden laut der Bezirksregierung Düsseldorf die folgenden Kampfmittel geborgen: 2 deutsche 7,5 cm Sprenggranaten, eine alliierte 10,5 cm Sprenggranate und eine alliierte 2 inch Wurfgranate. Im Hintergrund liegt das nördliche Zufahrtsgleis. 30.09.20

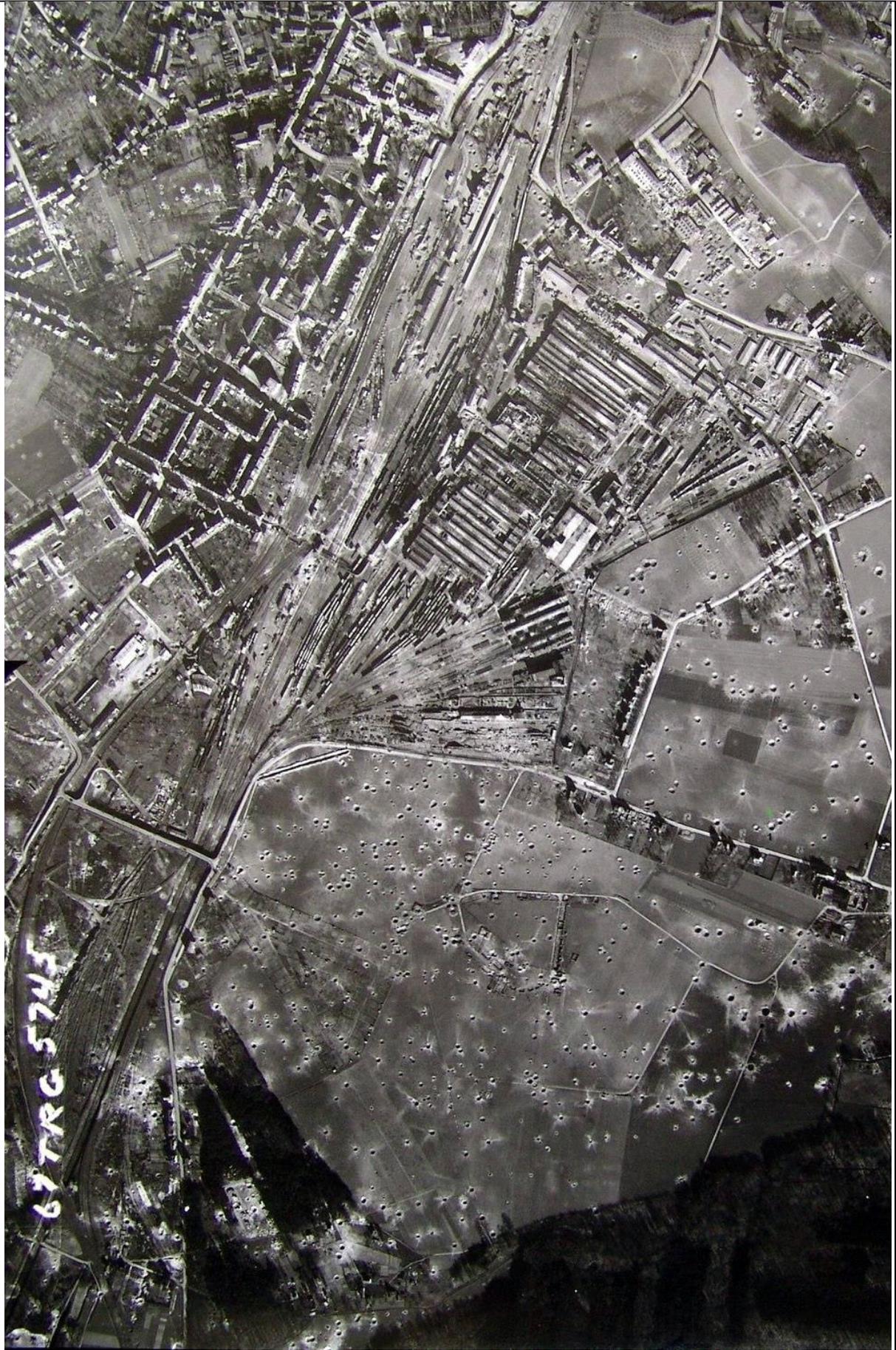


Abb. 51 Luftbild vom März 1945, Foto Stadtarchiv Leverkusen/Ing. Büro Carls bei Würzburg

Denkmalgeschützte Gebäude

Kesselhaus



Abb. 52 Dort wo die Werbung hängt wurden die Fenster für einen Anbau zugemauert. Aus Gründen des Denkmalschutzes musste die Werbung entfernt werden. Alle drei Schornsteine sind hier noch vorhanden. 01.02.12



Abb. 53 Rückbauarbeiten im Kesselhaus
Zwei der drei ehemals mit Gas betriebenen Heizkessel stehen unter Denkmalschutz und bleiben erhalten. 11.03.20 Foto: Ursel Tapernon-Franz

Ledigenheim



Abb. 54 Das Ledigenheim steht ebenfalls unter Denkmalschutz und wurde inzwischen umgebaut und restauriert. 08.09.17



Abb. 55 ehemalige Turnhalle im Ledigenheim , 07.06.16 Foto Ulrich Dakowski

Magazin



Abb. 56 Im östlichen Bereich des Ost-West Grünzugs steht das denkmalgeschützte Magazin-Gebäude.
07.04.11



Abb. 57 Das Magazin in seiner heutigen Farbgebung.
01.02.12

Wasserturm

(siehe Wasserwerk, Förderbrunnen und Wasserturm)

Wasserwerk, Förderbrunnen und Wasserturm

Das Aw Opladen besaß eine eigene Wasserversorgung. Auf dem Panoramabild (Abb. 68) ist links neben dem Wasserturm ein rundes Gebäude zu erkennen, das den Förderbrunnen abdeckte. Aus diesem Brunnen wurde das Grundwasser in den Wasserturm gefördert. Von hier gelangte das Wasser zu den Verbrauchern.

Wann die Wasseraufbereitungsanlage in einem festen Gebäude östlich des Wasserturms (Abb. 60) errichtet und der Förderbrunnen durch einen neuen Brunnen ersetzt wurde ist nicht bekannt. Der neue Förderbrunnen (Abb. 59) lag etwa in 1000 m Entfernung des Werkes direkt südlich der Fixheider Str. und westlich der Eisenbahnstrecke Köln-Mülheim – Gruiten.



Abb. 58 Bei Rückbauarbeiten wurde der ehemalige verfüllte Förderbrunnen (siehe Abb. 68) freigelegt. 17.03.2011



Abb. 59 neuer Förderbrunnen des Wasserwerks des Aw Opladen südlich der Fixheider Str. Der „Galgen“ diente dem Ausbau der Pumpe. 29.03.2001

Das Wasser wurde für die Trink- und Brauchwassernutzung gefördert. Versorgt wurden das Aw und die Bahnbauniederlassung Oberbau Leverkusen (Gleisbauhof). Angeschlossen an dem Versorgungsnetz waren auch die im Werksbereich befindlichen Wohnungen.

Trinkwasseruntersuchungen der Bundesbahn-Versuchsanstalt Minden (Westf) vom 05.02.1993 ergaben Belastungen mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln (PBSM). Die Förderung von Grundwasser wurde daraufhin sofort eingestellt und die Trinkwasserversorgung an die Energieversorgung Leverkusen angeschlossen [Anzeige der Deutschen Bahn AG zur Erweiterung einer Aufbereitungsanlage für Trinkwasser (TW) vom 07.12.1994].

Die DB AG erweiterte später die Wasseraufbereitungsanlage um eine Aktivkohlefilteranlage und versorgte sich wieder selber mit Trinkwasser.



Abb. 60 Das Wasserwerk des Ausbesserungswerks wurde am 04.06.2008 vom Wasserturm aus aufgenommen. Rechts an den helleren Ziegeln ist der Anbau mit dem Aktivkohlefilter zu erkennen.

Im Oktober 2004 teilte die DB AG der Stadt mit, dass am 31.12.2004 die Brunnenanlage endgültig stillgelegt werde. Der Förderbrunnen wurde am 10. und 11.02.2005 fachgerecht verfüllt und verschlossen. Das Wasserwerk wurde im April 2010 abgerissen (Abb. 61 und 62).



Abb. 61 Rückbau des Wasserwerks Aw Opladen, 14.04.2010



Abb. 62 Rückbau des Wasserwerks Aw Opladen 14.04.2010



Abb. 63 U.a. in der zweiten Etage waren m Wasserturm früher auch Wannen- und Brausebäder untergebracht [Kurt Kaiß, Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen Band 1]. 04.06.2008



Abb. 64 In der 4. Etage unter dem Wasserbehälter befindet sich ein Aufstieg zum Umlauf.



Abb. 65 Wasserbehälterumlauf mit verschlossenen Sichtöffnungen nach Außen



Abb. 66 Durchstieg durch den genietet Wasserbehälter



Abb. 67 Wasserwerk und Wasserturm, 05.10.2007



Abb. 68 Aw Opladen um 1910: Links neben dem Wasserturm liegt der Brunnen (Rundbau), aus dem der Behälter im Turm mit Wasser befüllt wurde. Foto: Stadtarchiv Leverkusen



Abb. 69 Bei der Bodensanierung wurde der ehem. Förderbrunnen und das Speicherbecken des Wasserwerks verschlossen. 04.05.11



Abb. 70 Der Wasserturm erhielt einen südlichen Anbau. 16.08.12

Gleisbauhof BNO

Neben dem Aw war auf der Ostseite auch der Gleisbauhof der Bahnbau Niederlassung Oberbau (BNO) angesiedelt.



Abb. 71 rechts das Magazin und davor die Lehrwerksstatt der Gleisbauer, Sept. 96
Foto: DB AG



Abb. 72 links die Reparaturhalle für Baufahrzeuge und rechts die Reparaturhalle für Großmaschinen, Sept. 96
Foto: DB AG



Abb. 73 einer von 2 Portalkranen auf der Ostseite des Gleisbauhofs, Sept. 96 Foto: DB AG



Abb. 74 ehem. Schweißerei, Schreinerei und Wagenhalle, Sept. 96 Foto: DB AG



Abb. 75 links die Holzlagerhalle, Sept. 96 Foto: DB AG



Abb. 76 rechts die Reparaturhalle für Baufahrzeuge und links die Reparaturhalle für Großmaschinen, Sept. 96 Foto: DB AG



Abb. 77 rechts die Lehrwerksstatt der Gleisbauer, Sept. 96 Foto: DB AG



Abb. 78 Gleiswaage in Gleis 10, Sept. 96 Foto: DB AG



Abb. 79 Kleineisenhalle, Gleis 1a, 13.09.04



Abb. 80 Sortieranlage für Kleinteile, 18.04.05



Abb. 81 Das Gleis 6 der Kleineisenhalle war teilweise nicht überdacht. 13.09.04



Abb. 82 Die Reparaturhalle für Baufahrzeuge mit den Gleisen 8, 8a und 8b wurde später an die Deutsche Plasser GmbH vermietet. Heute gehört sie zum Handwerkerhof. 13.09.04



Abb. 83 ehem. Schweißerei, Schreinerei und Wagenhalle mit den Gleisen 18 und 18a, 13.09.04



Abb. 84 Magazingebäude, 12.10.04



Abb. 85 Zwischen der Lehrwerkstatt der Gleisbauer und dem Wasserturm ist das Wasserwerk zu erkennen. 12.10.04



Abb. 86 Ausbildungszentrum der Gleisbauer, 21.12.09



Abb. 87 UWB bei einer Grundwasserstandsmessung am Tor Anschlussgleis Quettinger Str., Juni 1996
Foto: Dr. Dimitri Sidiropulos



Abb. 88 Über dieses Gleis konnten privaten Firmen Wagen zugestellt werden. 12.10.95
Im ersten Weltkrieg war über dieses Gleis der Zugmaschinenpark der Fußartillerie (heute Bereich Karl-Wingchen-Str.) angeschlossen. [Kurt Kaiß: Das Eisenbahnausbesserungswerk Opladen, Band 1]



Abb. 89 Gleisanschluss Quettinger Str./Ecke Feldstr. Stadtarchiv Leverkusen

Unter dem Dach des Magazingebäudes befand sich eine historische Ausstellung zum Thema Gleisbau. Die Ausstellung wurde von der nbso dem Landschaftsverbands Rheinland (LVR) übergeben. Der verteilte die Ausstellung auf das Rheinische Landesmuseum für Industrie- und Sozialgeschichte in Oberhausen und auf das Westfälische Landesmuseum für Industriekultur in Dortmund.



Abb. 90 historische Ausstellung zum Thema Gleisbau, 05.04.11



Abb. 91 historische Ausstellung zum Thema Gleisbau, 05.04.11

Unter der Ausstellung befanden sich auch undatierte ältere Fotos des Gleisbauhofs. Sie befinden sich heute im Stadtarchiv Leverkusen.



Abb. 92 Flaschenhaus



Abb. 93 Reparaturhalle für Großmaschinen



Abb. 94 alte Kleineisenhalle



Abb. 95 neue Kleineisenhalle und
Reparaturhalle für Baumaschinen

Güterbahnhof (Gbf) Ost

In den 1990er Jahren wurden die Gleise des Gbf Ost zurückgebaut.



Abb. 96 Gbf Ost, 04.09.00



Abb. 97 Ablaufberg Ost, 04.09.00

Gebäuderückbau 1. Bauabschnitt

Der Gebäuderückbau begann mit der Enthüllung des Bauschildes und ersten Abbrucharbeiten durch Oberbürgermeister Ernst Küchler am 19.08.09.



Abb. 98 Am 19.08.09 war offizieller „Spatenstich“ an der Kolberger Str. am Haus der Jugend. Dritter von links Oberbürgermeister Ernst Küchler, vierter von links nbso Aufsichtsratsvorsitzender Paul Hebbel, in Bildmitte nbso Geschäftsführerin Vera Rottes



Abb. 99 OB Ernst Küchler, Vera Rottes, Paul Hebbel, 19.08.09



Abb. 100 Unter Anleitung des Baggerführers beginnt der Oberbürgermeister mit dem Gebäuderückbau der Lagerhalle am nördlichen Ende von Gleis 37. 19.08.09



Abb. 101 Am 02.09.09 waren die Hochbauten der o.g. Lagerhalle fast vollständig verschwunden. Es wurden mehrere Tanks nahe dieser Halle entdeckt.



Abb. 102 Mehrere dieser Tanks waren genietet. 25.11.09 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 103 An einem Tank war dieses Schild aus Messing befestigt. 04.11.09



Abb. 104 Nach der Reinigung war u.a. die Beschriftung „Reichsbahnausbesserungswerk Opladen 1913“ zu erkennen. Dies lässt den Schluss zu, dass die genieteten Tanks in der werkseigenen Kesselschmiede produziert wurden. Das Schild befindet sich heute im Stadtarchiv. 20.09.19



Abb. 105 Die westliche Wand der Triebwagenhalle (ehem. Kesselschmiede) ist schon geöffnet, und die Tore sind ausgebaut. 15.09.09



Abb. 106 Innenraum der Triebwagenhalle, 15.09.09



Abb. 107 Der Abriss der Triebwagenhalle schreitet voran, 21.09.09



Abb. 108 Auch an dem Anbau (ehem. Rohrwerkstatt) der Triebwagenhalle wurde mit dem Rückbau begonnen. 21.09.09



Abb. 109 Hinter der Triebwagenhalle befand sich versteckt ein Bolzplatz. 13.05.09



Abb. 110 13.05.09



Abb. 111 In einer Halle gegenüber dem Haus der Jugend befand sich das Vereinsheim des Motorradclubs Steppenwölfe. 15.09.09



Abb. 112 Von der Steppenwolffhalle steht noch die südliche Außenwand. 21.09.09



Abb. 113 Pförtnerhäuschen des Gleisbauhofs an der Torstr., 17.09.09



Abb. 114 ehem. Schweißerei, Schreinerei und Wagenhalle nordöstlich der Quettinger Str., 07.09.09



Abb. 115 Die in Abb. 114 gezeigte Halle im BNO wurde Anfang der 2000er Jahre vom Aw zur Asbestsanierung von Lokomotiven genutzt. 151 115 am 04.09.01



Abb. 116 Auch diese Halle überstand den Gebäuderückbau nicht. 19.10.09

Gebäuderückbau 2. Bauabschnitt

In diesem Rückbauabschnitt wurde östlich des Kesselhauses ein unterirdischer Raum freigelegt. Von diesem Raum führte ein Gang zum Verbindungsgang zwischen den Hallen 1 und 2 (unter Gleis 18). Westlich des Kesselhauses existierte ein Tunnel zum Waschhaus (siehe Anlage 1). Vom Waschhaus zum Casino war ein Kriechgang vorhanden.



Abb. 117 Unterirdischer Raum östlich des Kesselhauses, 05.05.10



Abb. 118 Hier ist der Gang von diesem Raum zum Verbindungsgang zwischen den Hallen 1 und 2 (unter Gleis 18) zu erkennen. Warum ein Tank in diesen Gang gelegt wurde ist nicht bekannt. 05.05.10



Abb. 119 Verbindungsgang zwischen den Hallen 1 und 2 unter Gleis 18. Der Gang war auch in den beiden Hallen unter diesem Gleis vorhanden. Im Hintergrund steht Halle 1. 05.05.10



Abb. 120 Gang zw. Kesselhaus und Verbindungsgang der Hallen 1 u. 2, 03.03.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 121 Tunnel zw. Kesselhaus und Waschhaus, , 03.03.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 122 Südlich des Magazins befand sich der Einstieg zu einem Gang zum Keller des Ausbildungszentrums der Gleisbauer. 07.09.09



Abb. 123 Keller des Ausbildungszentrums der Gleisbauer. 07.09.09



Abb. 124 Ausbildungszentrum der Gleisbauer, 03.02.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 125 Vor dem Wasserturm stehen links das Ausbildungszentrum der Gleisbauer und rechts das Wasserwerk. 04.02.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 126 Die Bodenplatte des Kellers des Ausbildungszentrums der Gleisbauer wurde durchlöchert, damit nach Verfüllung das Regenwasser versickern kann. 28.04.10



Abb. 127 Das Waschhaus ist schon entkernt.
26.01.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 128 Der Rückbau des Waschhauses ist schon abgeschlossen. Das Abbruchmaterial lagert im Vordergrund. Rechts erkennt man die Rückseite des Casinos. 04.02.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 129 Der Abriss des Casinos hat begonnen.
11.02.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb.130 Südlich des Kesselhauses stand ein Öltank. Dahinter läuft der Rückbau des Waschhauses. 04.02.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb.131 Der Öltank ist verschwunden. Das Gebäude rechts und die Überdachung im Hintergrund werden folgen. 24.02.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 132 Eingang zum Bunker 4 an der Feuerstr. Nördlich der Halle 1, 23.06.06

Die Kleineisenhalle (heute Handwerkerhof) hatte die Form eines umgedrehten U (siehe Anlage 1). Der nordwestliche Hallenteil wurde bis auf den nördlichen Teil rückgebaut.



Abb. 133 Blick Richtung Norden in den rückzubauenden Teil, 22.06.11



Abb. 134 Gleis 6 lag zwischen den 2 Schenkeln des umgedrehten U, 22.06.11



Abb. 135 westliche Außenwand mit der Beschriftung „Gleisbauhof“, 25.07.11



Abb. 136 Der Rückbau ist weit fortgeschritten. 17.08.11

Im nordöstlichen Bereich der teilweise rückgebauten Kleiseisenhalle wurde ein Teerölschaden beseitigt.



Abb. 137 Das Teeröl und der verunreinigte Boden wurden entsorgt. 16.09.11

Bei der Freilegung des Teerölschadens kam ein aus Schienenprofilen bestehender Prellbock zum Vorschein.



Abb. 138 28.09.11

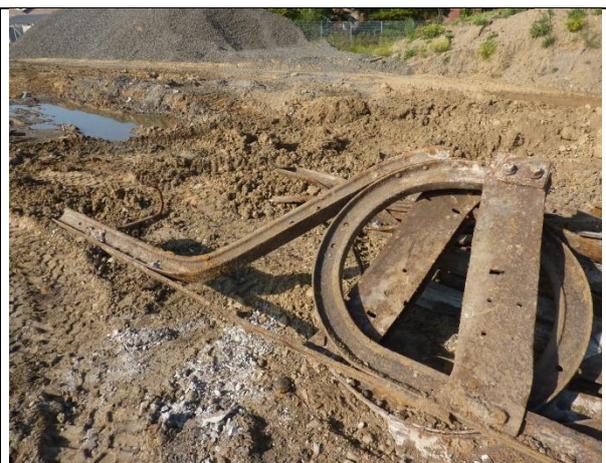


Abb. 139 28.09.11

Bodensanierung

Durchgeführt wurden die Bodensanierungen nach einem vom Fachbereich Umwelt für verbindlich erklärten Sanierungsplan. Basis des Sanierungsplans war eine Detail- und Sanierungsuntersuchung des Büros Tauw von 2009. Die Stadt (Quartier am Campus) und die PAESCHKE Bauträger GmbH (Wohnen an der grünen Mitte) entschlossen sich alle Bodenverunreinigungen und Anfüllungen in den Wohngebieten mit Ausnahme der vorhandenen bewachsenen Böschungen an den nördlichen und östlichen Rändern des Geländes auszutauschen. Die Verbindlichkeitserklärung vom 13.11.09 des Fachbereichs Umwelt zum Sanierungsplan gab vor diese Böschungen untersuchen zu lassen. Diese Untersuchungen ergaben eine PAK-Belastung der nördlichen Böschung an der Kolberger Str. [Nachuntersuchungen neue bahnstadt opladen des Büros Tauw vom 19.03.10]. Als Empfehlung sah das Gutachten vor die nördliche und östliche Böschung der Kita Kolberger Str. mit einer 35 cm starken Bodenschicht abzudecken. Die nbso GmbH lies diese Böschungen nachuntersuchen. In dieser Untersuchung wurde die PAK-Verunreinigung der nördlichen Böschung der Kita bestätigt. Eine Verunreinigung der östlichen Kita-Böschung wurde nicht ermittelt. [nbso, Bewertung von Oberbodenmischproben aus bodenschutzrechtlicher Sicht, Wirkungspfad Boden – Mensch der Wessling GmbH vom 13.09.12]. Die nbso GmbH sah daraufhin vor nur die nördliche Böschung mit Boden in einer Stärke von 35 cm abzudecken.

1. Bauabschnitt

Dieser Sanierungsschritt umfasste den geplanten Ost-West Grünzug. Im vorgesehen Grünbereich wurde der Boden in einer Tiefe von 60 cm ausgetauscht. Ausgebaut und entsorgt wurden Bauwerksreste des Casinos, Waschhauses und der ehemaligen Schmiede. Entfernt wurde der Bunker 4 südöstlich des Kesselhauses an der Feuerstr..



Abb. 140 Bei den Sanierungsarbeiten wurden nicht bekannte Wartungsgruben freigelegt. 12.08.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 141 Entnahme von Bodenproben, 09.08.10 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 142 Fundamentreste der ehemaligen Schmiede, 22.09.10



Abb. 143 geplante Bahnstadtchaussee, 22.09.10



Abb. 144 westlich des Kesselhauses, Standort des ehemaligen Casinos und Waschhauses, 01.09.10



Abb. 145 gleicher Standort aus südöstlicher Sicht, 06.10.10 Foto Ursel Tapernon-Franz

Im Rahmen des 1. Sanierungsabschnittes wurden nördlich des Magazins auch eine Tankgrube entdeckt und die Bodenverunreinigungen mit Kohlenwasserstoffen beseitigt.



Abb. 146 Die Tanks in der 1. Grube waren genietet und wurden vermutlich in der Kesselschmiede des Aw hergestellt. 22.09.10



Abb. 147 An diesem Tank sind die Niete deutlich zu erkennen. 22.09.10

Im Aw östlich des Kesselhauses befand sich die Schmiede in der früher Reparaturen durchgeführt und Ersatzteile hergestellt wurden. Nach Kriegsbeschädigungen wurde die Schmiede teilweise wieder aufgebaut. 1977 wurde der gesamte Komplex abgerissen und die Fläche letztendlich asphaltiert.

Untersuchungen im Rahmen des Projekts nbso hatten ergeben, dass die Fläche unter dieser Versiegelung mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) verunreinigt war. Nachdem die versiegelte Fläche und das darunter liegende Material aufgenommen und entsorgt worden war, wurde die Bodenverunreinigung mit einer Kunststoffdichtungsbahn (KDB) abgedichtet. Darauf erfolgte eine Auffüllung mit unbelastetem Boden und eine abschließende Raseneinsaat.



Abb. 148 Die oberste Schicht der Versiegelung war am 04.08.10 abgefräst und entsorgt worden. Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 149 Zuständige Mitarbeiter des Fachbereichs Umwelt für das Projekt ESO Ursel Tapernon-Franz und Günter Schmidt, 09.09.10



Abb. 150 Unter der Versiegelung befanden sich auch Bauwerksreste, die entsorgt werden mussten. 22.09.10



Abb. 151 Herstellung eines Planums für die KDB, 29.09.10



Abb. 152 Bau der Rigolenentwässerung, 22.09.10



Abb. 153 Verlegung eines Geotextils als Schutzschicht unter der KDB, 22.09.10



Abb. 154 abschließende Aufbringung der KDB, 13.10.10 Foto Ursel Tapernon-Franz

2. Bauabschnitt

Dieser Bauabschnitt umfasste den nördlichen Teil des Gleisbauhofs, der im Wesentlichen das künftige Wohngebiet „Quartier am Campus (QaC)“ darstellt und die Fläche des Güterbahnhofs (Gbf) Ost.

Direkt nördlich der Tankgrube am Magazin aus dem 1. Sanierungsabschnitt wurden weitere Tanks freigelegt. In dem Gelände wurden auch zahlreiche weitere Bodenverunreinigungen aufgenommen und einer Entsorgung zu geführt. Grundsätzlich mussten der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde (UAB) alle Entsorgungen des Projekts nbsso auf der Ostseite nachgewiesen werden.



Abb. 155 Gleisbahnhof, Dieseltankanlage nördl. der Einfahrt Torstr., 12.10.04



Abb. 156 Um diese Tankanlage wurde eine Bodenverunreinigung mit Kohlenwasserstoff festgestellt. Bis auf einen Rest, der sich nicht oberflächennah unter der angrenzenden Mauer befand, wurde die Verunreinigung aufgenommen und entsorgt. 01.02.11



Abb. 157 Direkt nördl. der 1. Tankgrube am Magazin wurde eine Zweite entdeckt. 23.02.11 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 158 Die Tanks der 2. Grube waren schon geschweißt. Im Hintergrund steht noch ein Teil der Halle (Vereinsheim) des Motorradclubs „Steppenwölfe“. Zwischen der Halle und den Tanks ist ein Brunnenhäuschen zu erkennen. Der Brunnen wurde fachgerecht verfüllt und verschlossen, 01.03.11



Abb. 159 Der Boden um dieses Brunnenhäuschen ist schon großflächig abgetragen. Rechts wird das früher angefüllte Bodenmaterial gesiebt. 10.03.11



Abb. 160 Blick in Richtung Kolberger Str., 15.03.11



Abb. 161 Auch der Boden um den Wasserturm wurde abgetragen. 01.04.11



Abb. 162 Die Fläche des Quartiers am Campus ist fast vollständig mit sauberem Boden wieder angefüllt worden. Rechts ist ein Richtung Kolberger Str. verlaufendes Streifenfundament zu erkennen. Ob hier eine Kranschiene gelegen hat, ist nicht bekannt. 01.06.11



Abb. 163 Der Boden um die Kastanien an der Werkstättenstr. wurde mit einem Saugbagger-Lkw aufgenommen und neu angeschüttet. 07.04.11



Abb. 164 Nachdem ca. die obersten 60 cm des Bodens des Güterbahnhofs abgetragen worden waren, wurde die Fläche bis auf Höhe der Werkstättenstr. mit neuem Material angeschüttet. 19.05.11



Abb. 165 Aufnahme von organoleptisch auffälligen Boden im Bereich Quartier am Campus. 20.04.11



Abb. 166 Ölschlieren auf einer Wasserfläche, 04.05.11



Abb. 167 Während der Bodensanierung des 2. BA wurde im südlichen Gleisbauhof mit dem Gleisrückbau begonnen. 18.05.11



Abb. 168 An der westlichen Wand der Kleiseisenhalle wurde dabei aufgenommener Metallschrott zwischengelagert. 01.06.11



Abb. 169 Während des Bodeneinbaus waren die noch vorhandenen Bodenverunreinigungen zu beseitigen. Karbidschlammgrube 27.07.11



Abb. 170 Karbidschlamm nördlich des Wasserturms, 10.08.11



Abb. 171 Verunreinigung mit Teeröl nördlich vom Wasserturm, 10.08.11



Abb. 172 Auch am Werkstor Torstr. wurde Karbidschlamm gefunden. Die Handbewegung dieser zwei an der Bodensanierung Beteiligten war nicht untypisch bei neuen Funden von Bodenverunreinigungen. 17.08.11



Abb. 173 Der Straßen- und Wegebau der Bahnstadtchaussee hatte schon begonnen. Links ist als Wegeunterbau RCL-Material verwendet worden. 03.08.11



Abb. 174 Südlich des Magazins wurde die Tragschicht der Bahnstadtchaussee aus RCL-Material angelegt. Der Bodeneinbau für die Grünfläche läuft. Mit dem Anbau am Wasserturm wurde ebenfalls begonnen. 24.10.11



Abb. 175 Bei den Bodenarbeiten wurde dieses Schild gefunden. Man konnte einmal von Opladen über die heutige Güterzugstrecke direkt in die Landeshauptstadt fahren. 01.09.11.



Abb. 176 Ölfässer aus einer Schadensstelle mit Kohlenwasserstoffen, 14.09.11



Abb. 177 Mit den Arbeiten an der Campusallee wurde schon vor der Bodensanierung im künftigen Gewerbegebiet begonnen. 16.09.11



Abb. 178 Südlich der künftigen Campusallee stand noch in Gleis 10 die Gleiswaage des BNO. 28.09.11



Abb. 179 Abbruchmaterial wurde in mobilen Bauschuttrecyclinganlagen zerkleinert und bei Eignung nach der Genehmigung durch die Untere Wasserbehörde häufig z.B. im Straßenbau wiederverwendet. 24.10.11



Abb. 180 Das Gelände des QaC ist fast vollständig mit sauberem Boden angefüllt. 11.11.11

3. Bauabschnitt

Die Bodensanierung des 3. BA umfasste das vorgesehene Gewerbegebiet und den Nord-Süd Grünzug auf dem nbso-Gelände. Entgegen den Wohngebieten erfolgte hier kein kompletter Bodenaustausch. Entsorgt wurden die dokumentierten Belastungen des Tauw-Gutachtens von 2009, die die Grenzwerte der Bundesbodenschutzverordnung für eine Gewerbenutzung überschritten. Das führte dazu, dass ein Bauherr, der eine Betriebswohnung plante, nachuntersuchen musste und dabei eine Hausmüllablagerung vorfand. In dem Grünzug wurden bis auf die bestehenden Gehölzbereiche die oberen 60 cm ausgetauscht.

Da das o.g. Gutachten auf ein Bohrraster von 50 * 50 m beruhte, blieb es nicht aus, dass bei den Sanierungsarbeiten weitere Verunreinigungen entdeckt wurden.



Abb. 181 Südlich der Halle 1 sind die bei der Bodensanierung angefallenen abgeplanten Mieten zu erkennen.
11.08.12 Foto Markus Pott



Abb. 182 Blick Richtung Sängersheim, 16.08.12



Abb. 183 Bodenmieten an der Kleineisenhalle (heutiger Handwerkerhof)
Nach Vorlage der Analysen der Böden unter den abgeplanten Mieten wurde er wiederverwendet oder entsorgt. 16.08.12



Abb. 184 Südlich der Kleineisenhalle und der Großmaschinenreparaturhalle, 21.08.12



Abb. 185 östlich des Sängersheims ist die Sanierung fast abgeschlossen, 04.09.12



Abb. 186 Mit der Bodensanierung wurde auch der Unterbau der Campusallee eingebaut. Die Kalibrierstelle besitzt noch die südliche Eingangstür. 04.09.12



Abb. 187 umgebaute Kalibrierstelle und das sanierte denkmalgeschützte Ledigenheim, 09.01.24



Abb. 188 Die Kalibrier- und Prüfstelle ist die letzte Dienststelle der DB AG in Leverkusen - Opladen. 09.01.24



Abb. 189 Auffüllungen unter der Grünfläche des Nord-Süd Grünzugs, 19.09.12



Abb. 190 Bereich südliche Fakultätsstr., 19.09.12



Abb. 191 Um die Bäume im Nord-Süd Grünzug nicht zu beschädigen wurde hier die obere Bodenschicht von einem Saugbagger-Lkw aufgenommen. 19.09.12



Abb. 192 ausgekofferte Teerölverunreinigung (rechts), 10.10.12

Südlich der Großmaschinenreparaturhalle wurde während der Bodensanierung ein Bunker freigelegt, der teilweise abgebrochen und dann verfüllt wurde.



Abb. 193 In Bildmitte befindet sich der Bunkereingang, 21.08.12



Abb. 194 An der Bunkerdecke befand sich ein Symbol, das an vergangene Zeiten erinnert. 21.08.12

PAK-Schaden (Kanalschaden Ost)

In einem Bereich nordöstlich der Halle 1 befindet sich aufgrund eines alten undichten Abwasserkanals eine Verunreinigung mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Der Schadensbereich wurde durch die DB AG versiegelt. Der Bereich erstreckt sich von der ehemaligen Schreinerei über die Fakultätsstr. bis unter die Denkmalfläche (links).



Abb. 195 Kanalschaden Ost (PAK-Schaden), 21.07.17

PFT (Perfluorierte Tenside)

2011 erschien das Buch „Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk-Opladen, Band 2“ von Kurt Kaiß. Darin wird darauf hingewiesen, dass die Werksfeuerwehr im Gleisvorfeld des Werkes Brandübungen durchgeführt hat. Daraufhin ließ der Fachbereich Umwelt diesen Bereich auf PFT untersuchen. PFT können in Löschschäumen enthalten sein und gelten als krebserregend. Die Analytik der Feststoffe ergab Werte unterhalb der Nachweisgrenze. Die Ergebnisse der Eluatuntersuchungen für die Einzelparameter lagen jeweils unterhalb der herangezogenen Trinkwasserleitwerte bzw. Orientierungswerte und unterhalb der allgemeinen Vorsorgewerte. Eine Gefährdung des Grundwassers wurde nahezu ausgeschlossen [PFT-Untersuchungen ehemalige Gleisharfe Leverkusen-Opladen des Büros geo_id, Juni 2012].

Technische Bauwerke/belastete Böden

Die Planungen der nbso GmbH sahen vor drei Erdbauwerke zu errichten. Dies waren die Ostrampe der Campusbrücke, das Landschaftsbauwerk Süd und eine Rampe als Verbindung von der Adam-Riese-Str. zur Lützenkirchener Str.. Für den Bau solcher **Technischen Bauwerke** lassen die rechtlichen Vorgaben es zu belastete Böden zu verwenden. Der Fachbereich Umwelt änderte für diese Erdbauwerke unter Sicherheitsauflagen die Verbindlichkeitserklärung des Sanierungsplans.

Campusbrücke, Ostrampe

Diese Rampe wurde mit Bodenmaterial entsprechend der Verbindlichkeitserklärung des Sanierungsplans angeschüttet. Abgedichtet wurde dieses Material mit einer Kunststoffdichtungsbahn (KDB).



Abb. 196 Auf das Kiesbett am Fuß der Rampe wurden die oben rechts zu erkennenden Rigolen-Rohre verlegt und mit Kies überdeckt. 23.07.12

Überdeckt wurde die Abdichtung mit sauberem Boden. Bei dem Bau von Treppen, Lampenfundamenten usw. musste ein vorgegebener Sicherheitsabstand zur KDB eingehalten werden.



Abb. 197 fertiggestellte Ostrampe, 07.01.14

Bei solchen Bauwerken besteht die Gefahr, dass das Wissen über die Existenz der Abdichtung verloren geht und durch Baumaßnahmen o.ä. die KDB beschädigt wird. So wurde Anfang der 2020er Jahre an den Fachbereich Stadtgrün der Wunsch gerichtet die freie Böschung mit Bäumen zu bepflanzen. Ein älterer Mitarbeiter konnte dieses Vorhaben abwenden.

Landschaftsbauwerk Süd

Der Zweck dieses Bauwerks ist eine Rampe zur Südbrücke zu bilden. Münden soll diese Brücke in die Wilhelmstr. und eine direkte Autoverbindung von der Ostseite des nbso-Geländes in die Innenstadt von Opladen ermöglichen. Der Verlauf der Brücke entspricht dem der ehemaligen Henkelmännchen Brücke (Fußgängerbrücke). Um die Umsetzung dieser Planung ist es aber ruhig geworden.

Westlich der eingehausten Spielfläche wurde das Bauwerk mit Bodenmaterial entsprechend der Verbindlichkeitserklärung des Sanierungsplans errichtet und ebenfalls mit einer KDB abgedichtet.



Abb. 198 Das Landschaftsbauwerk Süd wird mit einer KDB abgedichtet. 24.10.12



Abb. 199 Verlegung der KDB, 13.11.12



Abb. 200 Die Straße ist auf dem nördlichen Teil des Landschaftsbauwerks geplant. 28.12.15

Rampe von der Adam-Riese-Str. zur Lützenkirchener Str., Rampe Nord

Dieses Technische Bauwerk dient der fußläufigen Verbindung aus den Wohngebieten des nbso-Geländes zur Lützenkirchener Str.. Errichtet wurde die Rampe entsprechend der Verbindlichkeitserklärung des Sanierungsplans mit weniger belastetem Boden als bei den vorherigen Erdbauwerken. Abgedeckt wurde das Material mit einem Geotextil (Grabesperre).



Abb. 201 Bau der Rampe Nord, 19.11.12



Abb. 202 fertiggestellte Rampe Nord, 05.05.15

Deutsche Plasser Bahnbaumaschinen GmbH (heute Plasser Robel Services GmbH)

Das Unternehmen führt Reparaturen, Wartungen und Umrüstungen von Gleisbaumaschinen durch. Diese Firma mietete 2004 die Reparaturhalle für Baumaschinen im ehemaligen Gleisbahnhof an.



Abb. 203 Reparaturhalle für Baumaschinen
01.08.07



Abb. 204 Innenansicht der Halle, 2006



Abb. 205 Baumaschinen. 26.08.06



Abb. 206 203 305 der DB Netz Instandsetzung, 11.12.08

2009 wurde mit einem Neubau im Süden des früheren AW-Geländes begonnen.



Abb. 207 Die östliche Mauer des Ablaufbergs Süd wird in das Werksgelände integriert. 17.09.09



Abb. 208 Das alte südliche Zufahrtsgleis zum ehem. AW soll weiter genutzt werden. 06.11.09



Abb. 209 Das „Skelett“ der Halle steht am 02.03.10



Abb. 210 203 006 mit einem Bauzug auf dem westlichen Einfahrtsgleis der neuen Halle, 18.08.10

Nach einjähriger Bauzeit wurde das neue Instandhaltungswerk für Gleisbaumaschinen am 25.11.10 eröffnet. Das Werk verfügt über eine dreigleisige Reparaturhalle mit nebenliegender Waschstraße und ein Bürogebäude sowie einem Messgleis zum Justieren von Mess- und Arbeitsaggregaten und mehrere Abstellgleise.



Abb. 211 Am Eröffnungstag ist die Halle mit Gleisbaumaschinen gefüllt. 25.11.10



Abb. 212 aufgebockte Gleisbaumaschine, 25.11.10

Als Ausgleichsmaßnahme wurde eine Kreuzkrötenschutzfläche angelegt.



Abb. 213 24.08.09



Abb. 214 geplantes Laichgewässer, 01.09.09

PAESCHKE Bauträger GmbH

Wohnquartier „Wohnen an der grünen Mitte“ (vormals Wohnquartier Nordwest)

Für die Umsetzung dieses Wohngebiets mussten die Halle 2 des Aw, die Kletterhalle (ehemalige Anheizhalle), der oberirdische Bunker, die frühere Triebwagenhalle und einige Nebengebäude zurückgebaut werden. Wie im Wohngebiet „Quartier am Campus“ durch die nbso GmbH ließ die PAESCHKE Bauträger GmbH hier alle Bodenverunreinigungen und -anfüllungen bis auf die bewachsene nördliche Böschung austauschen. Eine Nachuntersuchung dieser Böschung ergab keine Verunreinigung (siehe Bodensanierung). Die beim Rückbau anfallenden Wertstoffe und Abfälle wurden wie bei allen Gebäudeabrissen sortiert, zwischengelagert und beprobt. Nach Vorlage der Analysen und der Zustimmung der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde wurden sie einer Verwertung oder Entsorgung zugeführt. Mit den anfallenden Böden wurde ebenso verfahren.

Zwischen der Halle 2 und der „Garage“ (ehem. Anheizhalle), Kleinlokhalle (frühere Tenderwerkstatt) und Triebwagenhalle (ehem. Kesselschmiede) befand sich früher eine Schiebebühne (siehe Abb. 48 Bombenangriffe). Diese Bühne verteilte Dampflokomotiven, Tender und Kessel zwischen den Gebäuden. Fundamente dieser Bühne wurden nördlich der Halle 2 freigelegt.

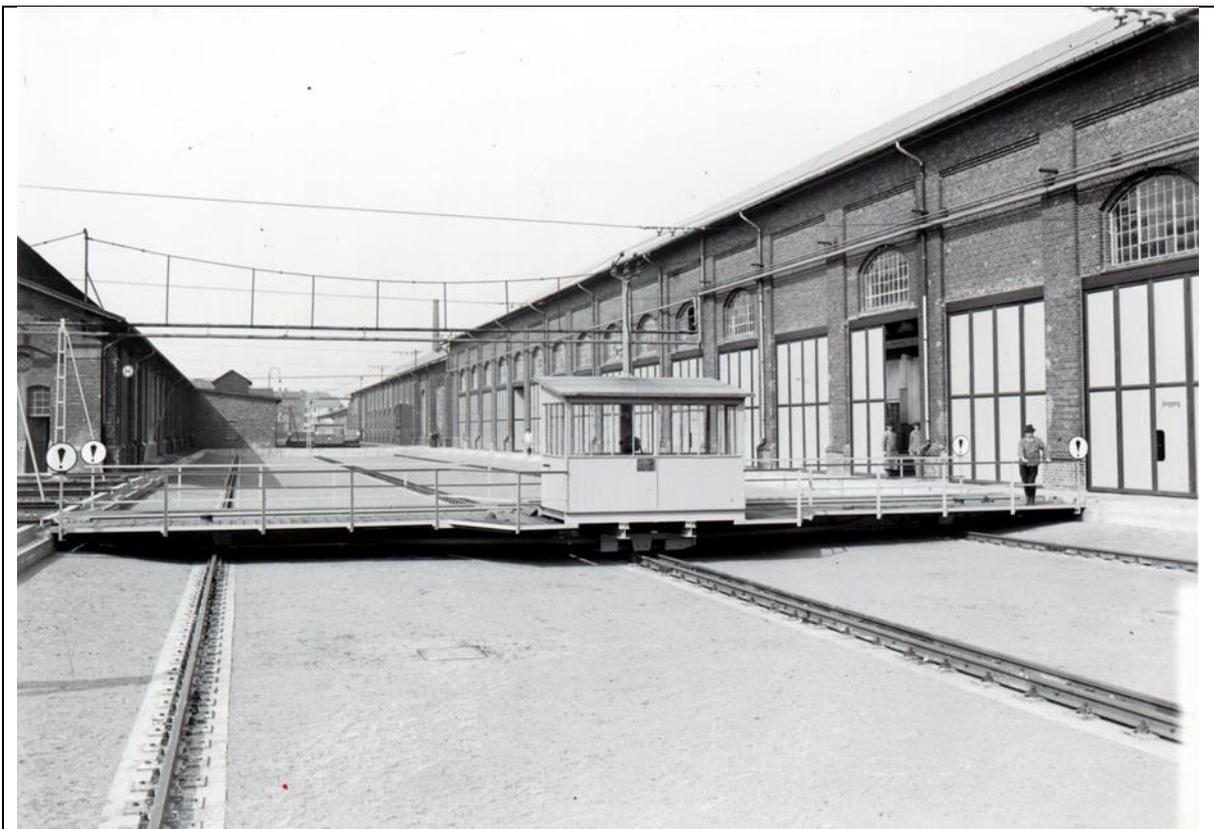


Abb. 215 Das Bild zeigt die Schiebebühne zwischen nördlicher Halle und ehemaliger Kesselschmiede. Links neben der Schmiede sind die Tenderhalle und dahinter der Schornstein der Anheizhalle zu erkennen. Foto: Stadtarchiv Leverkusen



Abb. 216 Bei Erdarbeiten nördlich der Halle 2 wurden die Fundamente der ehem. Schiebebühne freigelegt. 10.08.11



Abb. 217 Die drei Fundamente bestanden aus Beton. Direkt neben dem Mittelfundament verlief auch ein Fundament aus Ziegeln. Vermutlich wurden in der Vergangenheit Änderungen an den Fundamenten der Schiebebühne vorgenommen. 10.08.11



Abb. 218 Schiebebühnenanschluss östlich der Halle 2, 10.08.11



Abb. 219 Auch am Kesselhaus waren noch Anschlüsse an diese Transportbühne vorhanden. 05.04.08



Abb. 220 PAK-Verunreinigung ehem. Motorsportclub, 21.11.12



Abb. 221 PAK-Verunreinigung ehem. Motorsportclub, 22.11.12



Abb. 222 Halle 2, Hallenschiff 4, 28.11.12. Die Hallenschiffe sind von Nord nach Süd durchnummeriert (siehe Abb. 32).



Abb. 223 Vor dem Hochbunker war eine Zisterne angeordnet, die auch über einen Anschluss für die Werksfeuerwehr verfügte. Die Zisterne wurde verfüllt nachdem der Boden durchlöchert worden war. 05.12.12



Abb. 224 Die Mitarbeiter der Abrissfirma kamen zum Großteil aus den neuen Bundesländern, lebten vor Ort in Wohnwagen und fuhren in der Regel nur alle 2 Wochen nach Hause. 16.01.13



Abb. 225 Rückbau des Hochbunkers, 12.12.12



Abb. 226 Unter Gleis 18 (hier Halle 2) des Aw befand sich durchgehend in den Hallen 1 und 2 und zwischen den Hallen ein Gang. 12.12.12



Abb. 227 Gefahrstoffsammelstelle an der Werksfeuerwehr, 12.12.12



Abb. 228 Abfallbereitstellung in Schiff 2, 12.12.12



Abb. 229 Abfallbereitstellung in der Kletterhalle 19.12.12 Foto: Ursel Tapernon-Franz



Abb. 230 Asbestsanierung in der Kletterhalle,
09.01.13



Abb. 231 angefüllter sauberer Boden im Bereich des
ehem. Motorsportclub, 09.01.13



Abb. 232 Das neuere Gebäude der Bahn-Feuerwehr
wurde durch die Abrissfirma für kleinere Reparaturen
an Baufahrzeugen genutzt. 23.01.13



Abb. 233 Hallenschiff 1, 30.01.13



Abb. 234 Hallenschiffe 3 und 7-9 (von rechts),
30.01.13



Abb. 235 Hallenschiffe 1 – 3, 30.01.13



Abb. 236 Fläche östlich der Halle 2, 06.02.13



Abb. 237 ein Rest der Halle 2 in Höhe des Zeichenbüros, 06.02.13



Abb. 238 Im nordöstlichen Bereich von Halle 2 befand sich der mit Wasser gefüllte Bunker 12. Die Decke des Bunkers wurde abgerissen, der Boden durchlöchert und anschließend wurde er mit Grauwacke verfüllt. 13.02.13

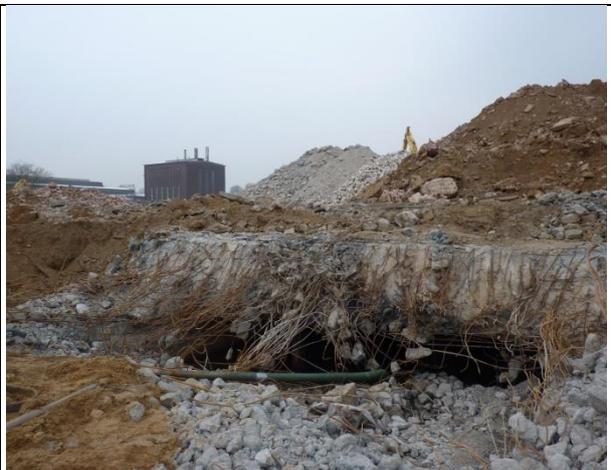


Abb. 239 Decke von Bunker 12, 13.02.13



Abb. 240 offener Bunker 12 vor der Durchlöcherung des Bodens, 06.03.13



Abb. 241 Rückbau Kletterhalle (ehemalige Anheizhalle), 06.03.13



Abb. 242 Bauwerksreste wurden gebrochen und teilweise als RCL-Material wiederverwendet. 06.03.13



Abb. 243 Lagerung von gebrochenen und gesiebt Material, 26.06.13



Abb. 244 Gang unter Gleis 18, 13.02.13



Abb. 245 Der Gang unter Gleis 18 ist im Bereich der Halle 2 zurückgebaut worden. 17.04.13



Abb. 246 Eingang Bunker 3 nördlich der Historischen Feuerwache, 08.05.13



Abb. 247 Handbetriebene Lüftung mit Filtern im Bunker 3, 29.05.13



Abb. 248 PAK-Verunreinigung im Bereich der ehem. Tenderhalle, 13.08.13



Abb. 249 Drehscheibengrube südlich der ehem. Anheizhalle, 28.08.13



Abb. 250 Tankgrube mit CO₂- Löschanlage im Bereich der Feuerwache, 28.08.13



Abb. 251 östlich der Historischen Feuerwache ausgebaute Tanks, 04.09.13



Abb. 252 Im Bereich der Halle 2 sind die Bodenfüllungen von Anfang der 1900er Jahre fast vollständig abgetragen. 04.09.13



Abb. 253 Mit dem Einbau von sauberem Boden ist im Bereich der ehem. Anheizhalle begonnen worden. 30.09.13



Abb. 254 Zustand des Geländes am 30.10.13 südlich der ehem. Halle 2,



Abb. 255 Nördl. der Historischen Feuerwache wurde ein alter Kanal freigelegt. Auf diesem Foto ist auch gut der Falkennistkasten zu erkennen. 27.11.13



Abb. 256 Am Rand der Baugrube liegen noch Metallteile und ein Tank, 21.12.13



Abb. 257 Im nordwestlichen Teil des künftigen Wohngebiets ist der Bodeneinbau weit fortgeschritten. 31.03.14

Technische Hochschule (TH) Köln, vormals Fachhochschule Köln

2010 hat das Land NRW von der DB AG den südlichen Teil der Halle 1 (vom Hallenschiff 6 bis zur heutigen Campusallee) des ehem. Ausbesserungswerks Opladen für den Neubau des Campus Leverkusen der TH Köln erworben. Die Hallenschiffe sind von Nord nach Süd durchnummeriert (siehe Abb. 32). Angeboten am Campus Leverkusen werden die Bachelorstudiengänge „Angewandte Chemie“ und „Pharmazeutische Chemie“ sowie die Masterstudiengänge „Angewandte Chemie“ und „Drug Discovery and Development“. Die ursprünglich geplante Eröffnung verschob sich aufgrund einer Finanzierungslücke vom WS 2013 bis zum WS 2022/23.

Im Januar 2014 begann der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB NRW) mit dem Abbruch dieses Hallenteils.



Abb. 258 Rückbau der Hallenschiffe 6 bis 9, 10.01.14



Abb. 259 ehemalige Raddruckwaage, Gleis 4, 14.01.14



Abb. 260 Keller im Südwesten von Hallenschiff 15A bei Gleis 7, 14.01.14



Abb. 261 Schiff 7, 14.01.14



Abb. 262 Schiffe 13 b und 14 b, 14.01.14



Abb. 263 östliche Wand der Schiffe 13 b und 14 b, 28.01.14



Abb. 264 Zwischen den verbliebenen Schiffen 4 und 5 des nördlichen Hallenteils wurde als Wetterschutz durchgängig eine Kunststoffolie eingebaut. 28.01.14



Abb. 265 Der Wetterschutz wurde schon bald durch Wind beschädigt. 11.02.14



Abb. 266 links stehen noch die Westwände der Schiffe 6 bis 9, 11.02.14



Abb. 267 Gang unter Gleis 18, 27.02.14



Abb. 268 Wartungsgrube in Gleis 10, 18.02.14



Abb. 269 Rückbau der Wartungsgrube in Gleis 10, 26.02.14



Abb. 270 Teerölverunreinigung, 26.02.14



Abb. 271 Gleise 8 und 9, 04.03.14



Abb. 272 ehem. elektrisches Fahrzeugprüffeld Gleise 6 – 9, 11.03.14



Abb. 273 Die Hochbauten des südlichen Bereichs der Halle 1 sind fast vollständig verschwunden. Rechts entsteht der Neubau der Fa. Wallraff. 21.03.14



Abb. 274 Bauwerksreste werden noch zusammengeräumt. 24.03.14



Abb. 275 Anschließend erfolgt die Zerkleinerung in einer mobilen Bauschuttrecyclinganlage. 24.03.14



Abb. 276 Der Rückbau der Tiefbauten dauert aber noch an. 24.03.14



Abb. 277 Auch der Gang unter Gleis 18 wird bald beseitigt sein. 01.04.14



Abb. 278 Hier sieht man den Gang unter Gleis 18 im Übergang zum nördlichen Hallenteil mit mehreren Leitungen. 15.04.14



Abb. 279 Bei den Arbeiten wurde eine Grube freigelegt, in der sich auch eine schwarze Masse befand. 06.04.15



Abb. 280 Nördlich der heutigen Parkfläche der TH, aber außerhalb der früheren Hallenfläche, wurde ein Bunker freigelegt. 06.06.14



Abb. 281 Im Schutzraum befand sich noch eine handbetriebene Lüftungsanlage. 06.06.14



Abb. 282 östlicher Blick auf den Bunker, 06.06.14



Abb. 283 Die Werksstr. erhielt zur Sicherung eine Böschungsanschüttung aus RCL-Material. 30.06.14



Abb. 284 Vor dem verbliebenden nördlichen Hallenteil wurde zwischen der Fakultätsstr. und der Werksstr. eine Baustraße aus RCL-Material angelegt. 30.06.14



Abb. 285 Der nördliche Teil der Halle 1 erhielt nach Süden einen Wetter- und Betretungsschutz aus einer durchgehenden Glaswand. 29.04.15



Abb. 286 Blick aus dem ehem. Ledigenkeim auf die Glaswand 07.06.16



Abb. 287 28.12.23

Cube Real Estate GmbH

2016 erwarb die Cube Real Estate GmbH von der Deutschen Bahn AG den nördlichen Teil der Halle 1, das Verwaltungs- und Ausbildungsgebäude und das inzwischen weiter veräußerte frühere Ledigenheim des ehemaligen Aw Opladen. Nach dem Umbau des Verwaltungsgebäudes wurde der Firmensitz von Köln nach Leverkusen-Opladen verlegt. In dem Nordteil der Halle 1 und den Gebäuden sind als Nutzungen Büros, Gastronomie, Gewerbe, Apartments, Eigentumswohnungen und ein Parkhaus vorgesehen, die teilweise schon umgesetzt sind. Es werden auch mehrere Segmente wie Fassaden der alten Halle erhalten. Der Baubeginn war 2017 und die Fertigstellung ist für 2025 vorgesehen.

Die Hallenschiffe sind von Nord nach Süd durchnummeriert (siehe Abb. 32).



Abb. 288 Der Schriftzug „Werk Opladen“ wird zwischengelagert und soll wieder angebracht werden. 07.06.16 Foto: Ulrich Dakowski



Abb. 289 An der Wand an der Torausfahrt von Gleis 6 zur Halle 2 hing dieses historische Gleisjoch mit einer Schrifttafel. Beides soll wieder ausgestellt werden. 07.06.16



Abb. 290 Schrifttafel zum historische Gleisjoch 07.06.16



Abb. 291 Das Satteldach des Verwaltungsgebäudes ist auf diesem Foto schon abgebaut. Es wurde inzwischen durch eine neue Etage mit Flachdach ersetzt. 25.10.17



Abb. 292 Auf der Westfront von Hallenschiff 3 (Richthalle) stehen noch die Halterungen des Schriftzugs „DB Werk Opladen“. 27.03.19



Abb. 293 Die Dachkonstruktion von Schiff 3 ist schon verschwunden. 03.04.19



Abb. 294 Fläche der Hallenschiffe 1 und 2, 03.04.19



Abb. 295 Hallenschiff 4 der Schiebebühne, 03.04.19



Abb. 296 Mit Versorgungsleitungen ausgefüllter Gang unter Gleis 18, 15.05.19



Abb. 297 Der Würfelbau und die Westfront von Schiff 2 bleiben erhalten. 15.05.19



Abb. 298 Fläche der Schiffe 1 bis 3 am 23.05.19



Abb. 299 Rückbau des Daches von Schiff 4, 12.06.19



Abb. 300 Die Westteile der Schiffe 4 und 5 sind nicht für den Rückbau vorgesehen. 26.06.19



Abb. 301 Ebenfalls in den Neubau integriert werden soll die Ostfassade von Schiff 4. 22.08.19



Abb. 302 In den Neubau einbezogene Ostfassade der Schiebepöhlhalle (Hallenschiff 4) am 29.09.22



Abb. 303 Die Glaswand an dem Rest von Schiff 5 ist noch angebracht. 26.10.22



Abb. 304 Auch ein Teil der Kranbahn von Schiff 3 ist weiter vorhanden. 22.12.22



Abb. 305 Die Bahnuhr des Aw, die am Würfelbau der Halle 1 hing, wurde saniert und an der Westseite von Schiff 2 wieder aufgehängt. 13.11.23 Foto Jens Hedtge, Cube Real Estate GmbH



Abb. 306 Der Würfelbau und die Westfront von Hallenschiff 2 (mit Uhr) sind saniert. Das Ausfahrtstor (Gleis 3) von Schiff 2 wurde durch eine Wand ersetzt. 28.12.23

Westseite

Damit sich Opladen nach Osten auf dem ehemaligen Bahngelände ausdehnen konnte wurde die Westseite von der Stadt erworben. Die Westseite umfasst die ehemaligen Bahnflächen westlich der heutigen Güterzugstrecke. Bevor aber Bauvorhaben zur Ausdehnung möglich werden konnten, musste die Güterzugstrecke an die Personenzugstrecke nach Osten verlegt werden. Der Gütergleisverlegung (GGV) fielen fast sämtliche noch vorhandenen Gebäude zum Opfer. Sobald die im Basa-Gebäude noch vorhandene Fernmeldetechnik deinstalliert wird und das Gebäude in den Besitz der Stadt wechselt, ist auch dessen Rückbau vorgesehen.

Zwischen der Wilhelmstr. und der Werkstättenstr. bestand eine Fußgängerbrücke. Im Volksmund wurde sie Henkelmännchenbrücke genannt, da früher die Frauen ihren Männern über die Brücke das Essen ins Aw brachten.



Abb. 307 Blick von der Henkelmännchenbrücke auf den ehemaligen Güterbahnhof-Ost. 28.11.02



Abb. 308 Vorbereitung für den Rückbau der Brücke, 27.02.04

Vor dem Ausbau von Weichen (Abb. 392) am Stellwerk Of hatte man offensichtlich vergessen die Abstellgleise zu begehren. Einen flachen Güterwagen und ein durch Vandalismus stark beschädigter Turmtriebwagen waren vom Gleisnetz getrennt. Von der Fa. Bender wurde der Güterwagen vor Ort zerlegt. Der Turmtriebwagen soll auf der Straße abtransportiert worden sein.



Abb. 309 Güterwagen in Gleis 30, Im Hintergrund das Schulungsgebäude und das Empfangsgebäude.
29.08.12



Abb. 310 VT 701 der „Die-Lei GmbH“ in Gleis 31,
29.08.12

Gebäude einschließlich Rückbau



Abb. 311 Das Foto zeigt das Stellwerk Of in der Ostansicht. Der Funkmast wurde in die Nähe der neuen Modulstation Opladen des elektronische Stellwerk (ESTW) Solingen verlegt. 12.10.04



Abb. 312 Stelltafel des Drucktastenstellwerks
07.03.13



Abb. 313 Relaisraum 07.03.13



Abb. 314 Zu sehen ist das Stellwerk Of und sein Umfeld während des Abbruchs. Im Vordergrund ist das Rangiergebäude zu erkennen. 29.04.15



Abb. 315 Der Mittelteil steht noch. 29.04.15



Abb. 316 Die Aufgaben vom Stellwerk Of übernahm das elektronische Stellwerk (ESTW) Solingen. Zu sehen ist rechts das Modul Opladen des neuen ESTW. Für die Nachfolge der Werkstatt der Nm wurden die Container links des Stellwerksmoduls aufgestellt. 29.12.14



Abb. 317 Im rechten Teil der ehem. Wagenwerkstatt war eine Werkstatt der Nm (früher Sigm) untergebracht. 18.02.11



Abb. 318 In der früheren Wagenwerkstatt waren 2 Reparaturgleise vorhanden. 19.10.04

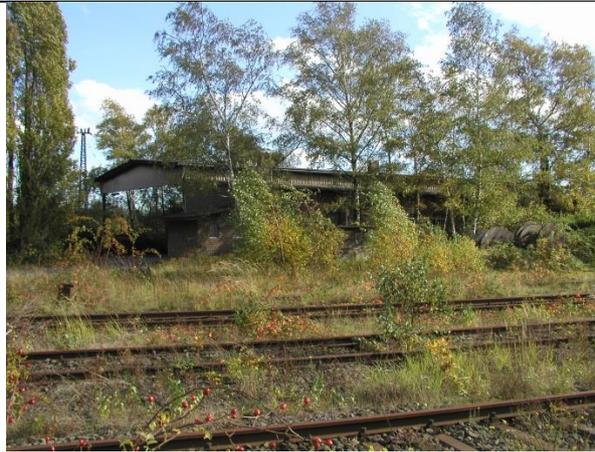


Abb. 319 Das Gebäude war zuletzt sehr zugewachsen. 21.10.04



Abb. 320 Die Halle der früheren Wagenwerkstatt ist schon zurückgebaut. 08.06.15



Abb. 321 Blick von der Campusbrücke auf die Gleisseite der Güterabfertigung, 03.06.15



Abb. 322 Das Umfeld um die Güterabfertigung wurde schon geräumt. 11.06.15



Abb. 323 Die Güterabfertigungshalle ist fast verschwunden. 30.06.15



Abb. 324 Der ältere Teil der Güterabfertigung ist hier noch vorhanden. 09.07.15



Abb. 325 Das Zollamt und der ältere Teil der Güterabfertigung, 39.10.04



Abb. 326 Zollamt mit links liegender Zollabfertigung während des Rückbaus, 09.07.15



Abb. 327 Empfangsgebäude, 19.10.04



Abb. 328 Empfangshalle mit den getrennten Zugängen zur Gaststätte und zur Schenke, 20.01.15



Abb. 329 Nach Schließung des Reisezentrums richtete die nbso GmbH dort ein Informationsbüro (bahnstadt-info) ein. 20.01.15



Abb. 330 Der verschlossene Durchgang versperrt den Zugang zum Bahnsteig mit den Gleisen 6 und 7. 20.01.15



Abb. 331 Von dem Bahnsteig mit den Gleisen 6 und 7 fuhren zuletzt die Züge Richtung Hilgen ab. Der Gesamtverkehr wurde am 02.06.1991 eingestellt., 19.10.04



Abb. 332 ehem. Bahnhofsgaststätte, 17.02.15



Abb. 333 Auf den Fenstern des rechten Teils des Empfangsgebäudes wurde der Spruch "Ich bin dann mal weg!" hinterlassen. 22.07.15



Abb. 334 ehemalige Empfangshalle, 23.07.15



Abb. 335 Das Batterie- und Trafogebäude wird abgebrochen, während das Schulungsgebäude im Hintergrund noch steht. 23.07.15



Abb.336 In diesem Gebäudeteil waren u.a. die Fahrkartenausgabe (Reisezentrum) und die Gepäckabfertigung untergebracht. 20.08.15



Abb. 337 Hinter der linken Öffnung war zuletzt die bahnstadt-info. 07.09.15



Abb. 338 Kellerbereich des Empfangsgebäudes, 12.10.15



Abb. 339 Südlich der Güterabfertigung befand sich ein Gebäude in dem ein Akkumulatorenraum untergebracht war. 12.04.12



Abb. 340 Gleiswaage in Gleis 31, im Hintergrund die Güterabfertigung, 22.01.14



Abb. 341 Das Basa-Gebäude soll auch noch wegfallen. 04.04.17



Abb. 342 Die Stahlstützen des alten Bahnsteigdaches des Mittelbahnsteigs in Opladen wurden demontiert. 11.05.11



Abb. 343 Sie erhielten einen neuen Standort im Nordsüd-Grünzug auf dem nbso-Gelände. 26.04.16

Von der Lützenkirchener Str. zum Bahnhofsvorplatz führte eine Bahnunterführung, die wegen Ihrer Enge und Länge von vielen Nutzern als „Angstraum“ angesehen wurde. Die neue Bahnbrücke ersetzt diese Querungsmöglichkeit. Beseitigt wurde die Bahnunterführung jedoch nicht. Sie dient heute der Aufnahme von Versorgungsleitungen.



Abb. 344 Der Zugang Lützenkirchener Str. während der Bauarbeiten, 30.06.10



Abb. 345 westlicher Eingangsbereich, 40.03.14



Abb. 346 Der westliche Tunnelzugang wurde nach Verlegung von Leerrohren verschlossen. Während der Modernisierungsarbeiten im Bahnhof existierte ein Behelfszugang zu Gleis 1 , 03.06.16



Abb. 347 Vom Parkplatz an der Lützenkirchener Str. kann auch heute noch ein Blick in den Tunnel geworfen werden. 16.02.17

Gütergleisverlegung (GGV)



Abb. 348 Einbau der Planumsschutzschicht (PSS) südlich der Campusbrücke, 13.04.16



Abb. 349 Südlich der Campusbrücke sind erste Gleisteile verlegt worden. 03.06.16



Abb. 350 Grube der früheren Bahnhofsdrehscheibe (Abb. 1) 18.06.16



Abb. 351 nördlich der Campusbrücke am 08.09.16



Abb. 352 Einschotterung der Gleise nördlich der Bahnhofsbrücke, 04.11.16



Abb. 353 Die Oberleitung ist schon angebracht. 25.11.16



Abb. 354 Oberbürgermeister Uwe Richrath bei der Eröffnung der verlegten Güterzugstrecke, 12.12.16



Abb.355 Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 12.12.16

Im Zuge der Modernisierungsarbeiten im Bahnhofsbereich verwendete die DB AG auch ein historisches Bahnhofsschild.



Abb. 356 Das alte Schild mit dem Deutsche Bundesbahn Keks von der Eisenbahnbrücke BahnhoFsstr. wurde wiederverwendet. 07.12.22

Neben den o.g. Gebäuden bestand hier früher auch das Bahnbetriebswerk (Bw) Opladen. Bei Erdarbeiten im Januar 2015 wurde die Grube der kleineren Drehscheibe entdeckt. Die Grube der großen Drehscheibe wird auf der südöstlichen Seite der neuen Güterzugstrecke liegen. Als letzte Gebäude des BW Opladen standen noch das Vereinsheim der Bahnlandwirtschaft (ehem. Sozialgebäude des Bw Opladens) und das Toilettenhaus (Abort). Im Zuge der GGV wurde das Vereinsheim abgetragen. Der Rückbau des Aborts erfolgte im April 2018. Nördlich der kleinen Drehscheibe wurde bei Vorerkundungen der TBL für eine Kanalverlegung entlang der Europa-Allee eine Bodenverunreinigung mit Kohlenwasserstoffen festgestellt. Der nicht versiegelte Teil dieser Verunreinigung soll bei der Bebauung des Geländes aufgenommen werden.



Abb. 357 Vereinsheim BLW, 17.04.12



Abb. 358 Reste des ehem. Vereinsheim der BLW, 08.06.15



Abb. 359 ehem. Toilettenhaus (Abort). 28.12.17



Abb. 360 Vom Abort ist nur ein Steinhaufen übrig geblieben. 25.04.18



Abb. 361 Die Grube der kleinen Drehscheibe (d=16,2 m) des Bw Opladen wurde freigelegt. 36.01.15



Abb. 362 Zur Beobachtung der Kohlenwasserstoffverunreinigung wurde ein Grundwasserpegel eingerichtet. 07.10.21



Abb. 363 Das längliche Toilettenhaus des Bw Opladen befindet sich links von dem in Bildmitte gelegenen Sozialgebäude. Foto: Stadtarchiv Leverkusen

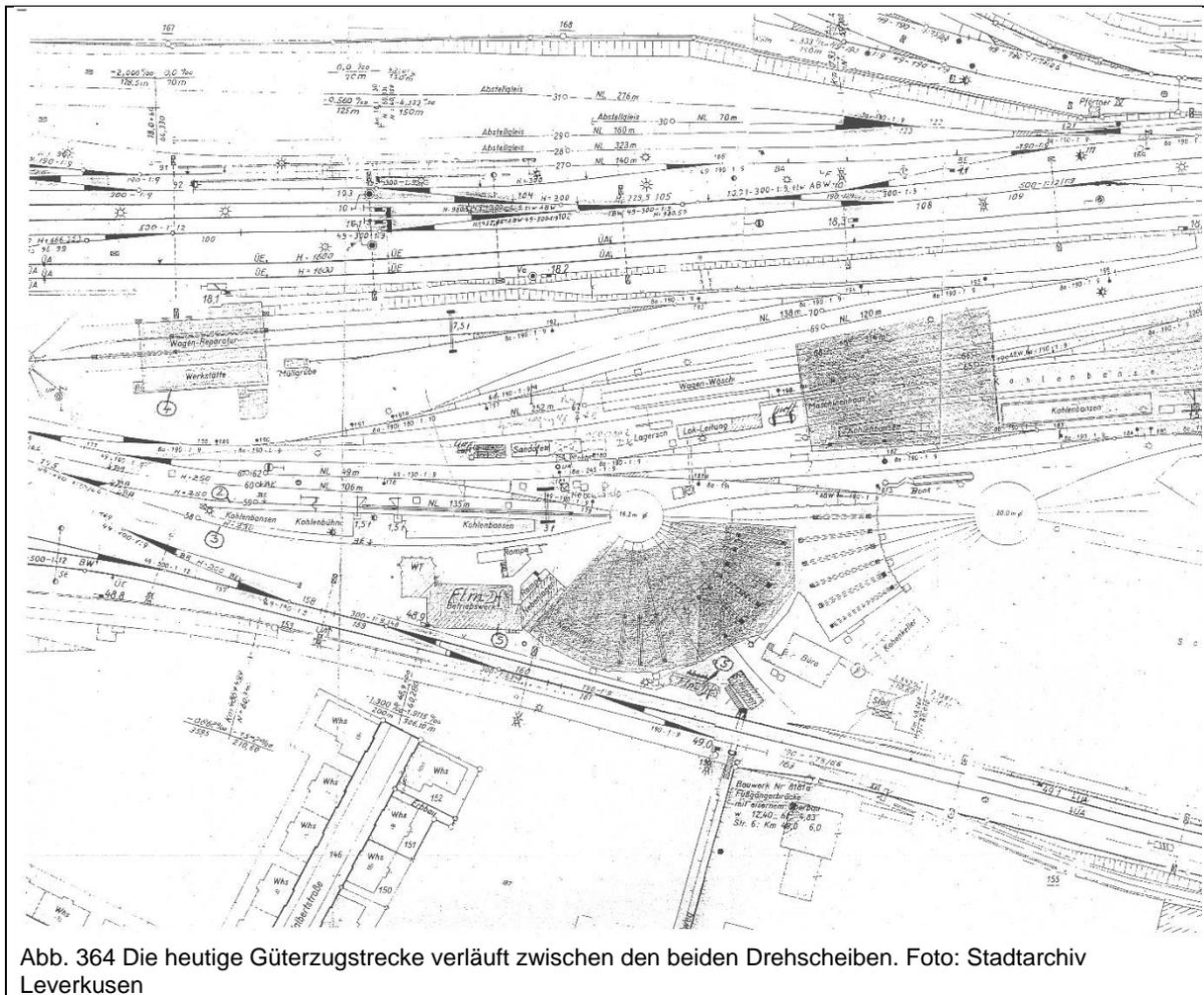


Abb. 364 Die heutige Güterzugstrecke verläuft zwischen den beiden Drehscheiben. Foto: Stadtarchiv Leverkusen

Anders als in den östlichen Wohngebieten erfolgte auf der Westseite kein vollständiger Bodenaustausch in den für Wohnen vorgesehenen Bereichen. Dieser soll während der jeweiligen Baumaßnahmen erfolgen. Bei den ersten beiden Wohnprojekten wurde der komplette Boden durch die Investoren nach entsprechenden Untersuchungen abgefahren.

Die Baufeldfreimachung West wurde unter Berücksichtigung vorhandener Bodenuntersuchungen und organoleptischer Ansprache durchgeführt. Da die nbso GmbH (städtische Tochter) hier als Bauherrin auftrat war die UAB nicht als Abfallwirtschaftsbehörde zuständig. Diese Aufgabe wurde von der OAB der Bezirksregierung Köln war genommen. Bei der GGV verhielt es sich anders, da die Verlegung von der DB AG ausgeführt wurde. Zuständige Abfallwirtschaftsbehörde war daher die UAB.

Unter gutachterlicher Begleitung liess die nbso GmbH Kabel, Fundamente, Abfälle usw. aufnehmen und entsorgen. Im Bereich der künftigen Kita Henkelmännchenplatz führte dieser Gutachter im Auftrag der nbso GmbH Bodenuntersuchungen durch. Die dabei festgestellten Bodenverunreinigungen mit Kohlenwasserstoffen wurden aufgenommen und einer Entsorgung zugeführt.



Abb. 365 Für den Rückbau wird die Brücke Bahnhofsstr. vorbereitet. 18.07.17



Abb. 366 Die Widerlager der Brücke Bahnhofsstr. werden auch noch der neuen Geländegestaltung weichen.. 07.04.18



Abb. 367 südlicher Blick von der Behelfsbrücke in Verlängerung der Campusbrücke über die alte Güterzugstrecke, 08.09.17



Abb. 368 nördlicher Blick von der Behelfsbrücke, 08.09.17



Abb. 369 Behelfsbrücke in Verlängerung der Campusbrücke, 19.10.17



Abb. 370 bei der Baufeldfreimachung angefallene Böden 19.10.17



Abb. 371 Bodenmieten südlich der Campusbrücke, 28.12.17



Abb. 372 Rückbau der unterirdischen Teile eines Gebäudes des Gemüsegroßhandels Pott, 30.05.18



Abb. 373 Fundament eines Fahrleitungsmastes, 19.02.18



Abb. 374 Abbruch des Ablaufbergs West, 26.03.18



Abb. 375 Gelände nördlich der Behelfsbrücke am 18.04.18



Abb. 376 Der Bereich südlich der Behelfsbrücke ist noch nicht vollständig geräumt. 18.04.18



Abb. 377 alte und neue Brücke der Güterzugstrecke über die Lützenkirchener Str. 06.04.18



Abb. 378 Rückbau Brücke Lützenkirchener Str. 17.04.18



Abb. 379 Blick in Richtung Lützenkirchener Str., 09.05.18



Abb. 380 Im nördlichen Bereich des Bahnhofs an der Lützenkirchener Str. befand sich früher der Brennstoffhandel Brandenburg, 08.06.69 Foto: Stadtarchiv Leverkusen



Abb. 381 Dies müsste in etwa die Lage des Empfangsgebäudes der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft sein. Fundamente wurden aber nicht freigelegt. 09.05.18



Abb. 382 Im Bw-Bereich wurden diese Reste eines vermutlich ehem. Schornsteins gefunden. 20.08.18



Abb. 383 Fundamentreste des großen Ringlokschuppens des Bw Opladen, 23.10.18



Abb. 384 Ein Teil der im Erdreich vorgefundenen Kabel auf dem Gelände der geplanten Kita Henkelmännchenplatz. 10.05.22 Foto Ursel Tapernon-Franz



Abb. 385 Fundamente auf dem zukünftigen Kita-Gelände, die noch ausgebaut werden mussten, 10.05.22



Abb. 386 Gräben der entnommenen Leitungen und Kabeln auf dem künftigen Kita-Gelände, 13.05.22

Südlich der Bahnhofsbrücke entstehen mehrere Wohnprojekte. Durch die Verlegung der Güterzugstrecke musste bei der Planung der Immissionsschutz besonders berücksichtigt werden. So werden die Wohn- und Schlafräume in den gleisabgewandten Gebäudeteilen untergebracht. Bei dem Projekt am Henkelmännchenplatz wurde zwischen den Gebäuden außerdem eine Glaswand errichtet.



Abb. 387 Wohnprojekt am Henkelmännchenplatz, 13.12.22



Abb. 388 Konstruktion für die Glaswand, 13.12.22

Bender Recycling GmbH & Co. KG

Auf der Westseite liegt auch die Fa. Bender, deren Gleisanschluss aufgrund der Bauarbeiten mehrfach verlegt wurde.



Abb. 389 Das Foto von 1964 zeigt rechts vom Zustellgleis den Schrottplatz von August Bender und links die Fa. Strabag. Auf dem Zustellgleis steht ein offener Güterwagen. Dieses Gleis führte weiter auf das ESV-Gelände. Foto: Stadtarchiv Leverkusen

Zu dem Zeitpunkt des Fotos existierten zwei Firmen. August Bender betrieb einen Schrottplatz und die Fa. Strabag ein Bauunternehmen. 1977 gründete Hans Bender auf dem Betriebsgelände der Fa. Strabag eine Autoverwertung. Beide Betriebe wurden getrennt geführt. Die Autoverwertung ging 1993 auf Gabriele und Peter Bender über und der Schrottplatz kam 1996 hinzu.

In Opladen wurde durch die Fa. Bender fast die gesamte Nachkriegsflotte an E-Loks der Deutschen Bundesbahn verschrottet. Heute sieht man auch Elektrolokomotiven der früheren Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR sowie modernere E-Loks und S-Bahnen der DB AG. Sogar Berliner S-Bahnzüge sind gelegentlich dabei. Dieselloks sind dagegen selten anzutreffen.



Abb. 390 Einbau einer Ölabscheideranlage auf der neuen Zerlegungsfläche für Lokomotiven, 23.07.01



Abb. 391 Der Anschluss Bender wurde an die alte Güterzugstrecke verlegt. 30.07.12



Abb. 392 Der Grund dafür war der Ausbau von Weichen am Stellwerk Of. 12.09.12



Abb. 393 Mit der Verlegung der Güterzugstrecke erhielt die Fa. Bender auch einen neuen Gleisanschluss. Durch den Einbau von 2 Weichen wurde die Gleislänge deutlich erhöht. 26.07.16

Die Firmen Bender und die Deutsche Plasser betreiben in Opladen die letzten privaten Anschlussgleise.

1998 erfolgte der Rückbau der Gleisanschlüsse der Imbau Industrielles Bauen GmbH und der Raiffeisen-Erzeugergenossenschaft Bergisch Land & Mark eG



Abb. 394 151 089 und 101 vor leerem Erzpendedel bei der Einfahrt nach Opladen. Das gerade Gleis im Vordergrund führte früher weiter zur Rhein. Dynamit Fabrik und zur Zündhütchen Fabrik. Zuletzt war an diesem Gleis die Imbau Industrielles Bauen GmbH, Robert-Blum-Str. angeschlossen. Auf einem Gleisplan von 1974 ist hier auch ein Anschlussgleis Bender eingetragen (siehe Abb. 396). 22.05.86 Foto: Markus Tigges



Abb. 395 rückgebauter Anschluss der Imbau Industrielles Bauen GmbH, 09.09.98

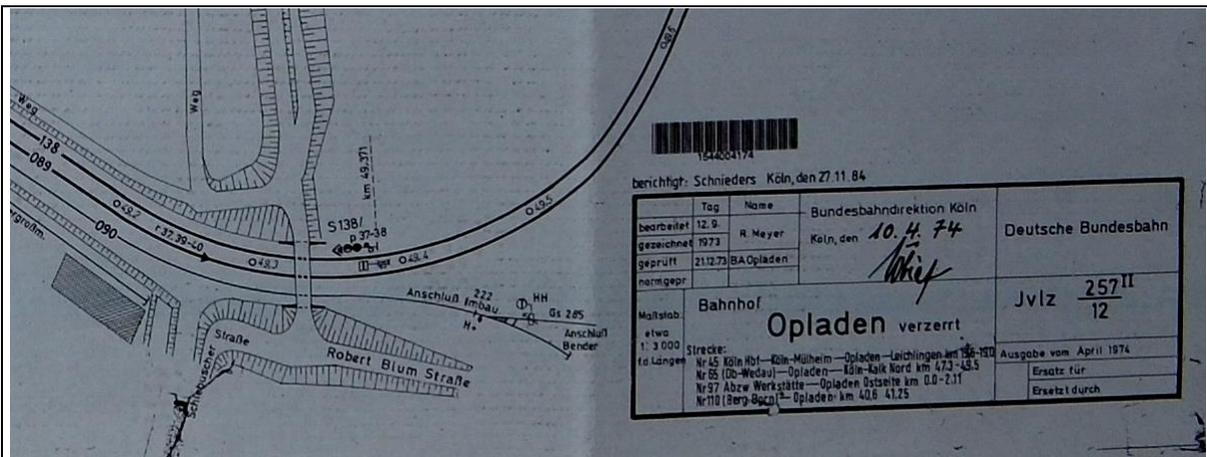


Abb. 396 Gleisplan Bf Opladen von 1974 mit den Anschlussgleisen der Firmen Imbau und Bender



Abb. 397 Auch der Anschluss des Großmarktes (Raiffeisen-Erzeugergenossenschaft Bergisch Land & Mark eG) fiel im Zuge dieser Rückbaumaßnahme weg. 09.09.98



Abb. 398 Die Bedienung dieser Gleisanschlüsse erfolgte über den Ablaufberg West. 09.09.98



Abb. 399 Die ehem. Halle der Wagenschnellreparatur verlor ebenfalls ihren Anschluss (Gleis 84). Oktober 98

Kreuzkröten, Turmfalken, Flussregenpfeifer, Fledermäuse

Vor und während der Bauarbeiten kam es zu Begegnungen mit mehreren Tierarten.

Kreuzkröten

Schon vor den Rückbauarbeiten des Gleisbauhofs und des Ausbesserungswerks wurde auf dem Gelände eine Population von Kreuzkröten nachgewiesen.

*Die Kreuzkröte ist eine geschützte Tierart und steht auf der Roten Liste der Bundesrepublik Deutschland. Adulte Tiere werden 8 - 9 cm lang. Besonderes Erkennungszeichen ist ein über den Rücken verlaufender gelber Streifen. **Sie bevorzugen trockene, warme und wenig bewachsene Lebensräume mit sandigen oder kiesigen Untergrund. Als Laichgewässer dienen kleine Stillgewässer, insbesondere Pfützen** [Steckbrief Kreuzkröte BUND].*



Abb. 400 Kreuzkröte, 24.05.09 Foto Sven Peuker

Zum Schutz der Tiere wurden auf dem ehemaligen Güterbahnhof Ost und nördlich des Stellwerks Of temporäre Laichgewässer angelegt.



Abb. 401 Kreuzkrötenschutzfläche auf der Westseite nördlich des Stellwerks Of. In die Sandmieten graben sich die Kreuzkröten tagsüber ein. 22.03.16

Dadurch sollte die Anzahl der Kröten in den direkten Baustellenbereichen verringert werden. Den Bauherren wurde geraten Bagger- und LKW-Spuren oder sonstige Vertiefungen mit Bodenmaterial wenn möglich zuzuschieben, bevor nach einem Regenereignis die Kröten hier ablaichen. Doch dies geschah mehrfach. War die Laichschnur geschlossen konnten sie noch in einem großen Gefäß (z.B. einem Speisfass) aufgenommen und in ein „sicheres Gewässer“ verbracht werden. Hatten sich die Kaulquappen aber schon verteilt bedeutete das häufig einen Baustopp.



Abb. 402 Laichschnur in dem Laichgewässer auf dem ehemaligen Güterbahnhof Ost, 11.04.11



Abb. 403 Kaulquappen in dem Laichgewässer ehemaliger Güterbahnhof Ost, 13.05.09



Abb. 404 Mit Regenwasser gefüllte Vertiefung im Wohngebiet „Wohnen an der Grünen Mitte“. Unter den Schalttafeln verkriechen sich die Kreuzkröten und können dann abgesammelt werden. 15.05.17

Als abschließende Maßnahmen wurden dauerhafte Schutzflächen auf den Flächen der Deutschen Plasser, des „Landschaftsbauwerks Süd“ und um das Sängerheim angelegt.



Abb. 405 Schutzfläche der Deutschen Plasser, 15.10.07



Abb. 406 Schutzfläche mit dauerhaftem Laichgewässer westlich des Sängerheims. Entlang des Zauns der Deutschen Plasser verläuft der sogenannte Krötenwanderweg. Über ihn sollen die Kreuzkröten in Richtung Norden das nbso-Gelände verlassen können. 07.01.14



Abb. 407 Schutzfläche mit temporären Laichgewässer auf dem Landschaftsbauwerk Süd, 21.03.14



Abb. 408 Entlang des Krötenwanderwegs sind in unterschiedlichen Abständen Steine abgelegt unter denen sich die Kreuzkröten tagsüber verkriechen können. 22.04.15

Die Schutzflächen und der Krötenwanderweg werden jährlich begangen. Zum einen müssen Gehölze samt Wurzeln entfernt werden, damit die unter der Oberflächenabdichtung des Landschaftsbauwerks Süd vorhandene KDB nicht beschädigt wird. Zum anderen müssen die Flächen und Laichgewässer vom weiteren Bewuchs freigehalten werden. Die Kreuzkröten bevorzugen trockene, warme und wenig bewachsene Lebensräume mit sandigen oder kiesigen Untergrund (s.o.). Um Hunden den Zugang zu erschweren muss weiterhin die Einzäunung instandgehalten werden.



Abb. 409 Schutzfläche auf dem Landschaftsbauwerk Süd, 11.05.16



Abb. 410 Schutzfläche auf dem Landschaftsbauwerk Süd, 16.06.21

Zusätzlich wurde eine Schutzfläche in Schlebuschrath errichtet. Hierhin verbrachte man insbesondere auf der Westseite abgesammelte Tiere.



Abb. 411 Auf der Westseite abgesammelte Jungkröten, 23.06.16

Der Krötenwanderweg nördlich der Campusbrücke soll im Zuge der Verlängerung der Bahnsteigunterführung zum Parkplatz an der Lützenkirchener Str. ausgebaut werden.



Abb. 412 Geplanter Bereich des Krötenwanderweges nördlich der Campusbrücke. 17.05.19

Turmfalken

Im Zuge der Errichtung des Wohngebietes „Wohnen an der Grünen Mitte“ (vormals Wohnquartier Nordwest) wurden zwei Nistkästen für Turmfalken in der Nähe des Steigerturms der Historischen Feuerwache des Aw Opladens und im südlichen Teil der Westseite aufgestellt. Während der Nistkasten auf der Westseite nicht angenommen wurde, konnte die Nisthilfe in der Nähe der Feuerwache schon bald einen Erfolg verzeichnen. Hier wurden mehrere Jahre Jungtiere aufgezogen.

Vor einigen Jahren wurde zusätzlich ein neuer Kasten im Historischen Feuerwehrurm eingebaut. 2013 wurde ein Nistkasten auch im Wasserturm installiert.



Abb. 413 Am 16.07.13 haben 2 Jungfalken den Nistkasten verlassen und sind auf einen Vorsprung am Turm der Historischen Feuerwache geflogen. Hier wurden sie noch einige Tage von den Altvögeln versorgt.



Abb. 414 Ein Turmfalkenmännchen bringt eine Maus. Im Nistkasten sind 3 Jungtiere zu erkennen.
27.06.14 Foto Dr. Hans-Martin Kochanek



Abb. 415 Der dunkle Falkennistkasten befindet sich an dem Laternenmasten am rechten Bildrand.
15.04.15

Fledermäuse

In den Kastanien an der Werkstättenstr. und den Platanen im Bereich der ehem. Nördlichen Gleiszufahrt des AW Opladens wurden Fledermauskästen aufgehängt. Weitere Kästen sind am Verwaltungsgebäude und am Würfelbau und an der westlichen Fassade der Halle 1 angebracht worden. Über eine Annahme dieser Kästen durch Fledermäuse liegen keine Angaben vor.



Abb. 416 An der Nordseite des ehemaligen Verwaltungsgebäudes hängen vier Fledermauskästen. 22.02.17



Abb. 417 Zwei Kästen wurden am Würfelbau und vier an der Stirnseite des benachbarten Hallenschiffes angebracht. 22.02.17



Abb. 418 Aufgrund der Bauarbeiten an den o.g. Gebäuden hat man die Fledermauskästen an die Westseite der ehemaligen Schiebebühnenhalle verlegt. 29.09.22

Flussregenpfeifer

Der am Boden brütende Vogel wird 14 bis 16 cm groß und 30 bis 40 g schwer. Der ursprüngliche Lebensraum des Flussregenpfeifers waren die Schotterinseln und flachen Ufer unverbauter Fließgewässer. Heute kann er fast nur noch vom Menschen geschaffene "Ersatzbiotop" besiedeln: vegetationsfreie Kiesflächen, oder kaum bewachsene Rohböden, in Wassernähe bieten den Vögeln als Pionierbiotop zumindest zeitweilig geeignete Lebensräume. Gelegentlich sind Flussregenpfeifer aber auch an Rieselfeldern, Klärteichen, Überschwemmungsflächen und Großbaustellen anzutreffen [NABU].

Während des Baus des Campus Leverkusen wurde ein Nest südlich des Campusgebäudes entdeckt. Zwischen 2014-19 wurden 1 bis 2 Brutpaare beobachtet. Bei den Arbeiten auf dem Gelände wurde auf die Nester Rücksicht genommen



Abb. 419 Ein Flussregenpfeifer auf der Baustelle des Campus Leverkusen ist im unteren Bild Drittel zu erkennen. 27.04.14 Foto Dr. Hans-Martin Kochanek

Mehrere Jahre hat ein Hase die Umbauarbeiten begleitet.



Abb. 420 09.06.16

Den Abschluss dieser Dokumentation bilden einige Lokomotiven-Fotos

Auf den Gleisen 30 und 31 westlich der Ladestraße vor der Güterabfertigung wurden bis zuletzt häufig Lokomotiven abgestellt.



Abb. 421 225 002 mit Spritzzug, Gleis 30, 19.06.08



Abb. 422 270.08 (221 105) der RTS RAIL TRANSPORT SERVICE GMBH vor einem Arbeitszug, 16.11.10



Abb. 423 Skf der Die-Lei GmbH, Gleis 31, 29.04.05



Abb. 424 345 165 der Die-Lei GmbH, Gleis 31, 19.06.08



Abb. 425 DLI 112 "Goliath" und Turmtriebwagen der Die-Lei GmbH, Gleis 31, 10.07.08



Abb. 426 346 920 der Die-Lei GmbH, Gleis30, 30.06.10



Abb. 427 323 133, Lokvermietung Aggerbahn Andreas Voll e.K., Gleis 30, 18.11.05



Abb. 428 261 671, Lokvermietung Aggerbahn Andreas Voll e.K., Gleis 31, 16.09.10



Abb. 429 365 695 der GK Lokservice GbR, Gleis 30, 11.10.10

Die nächsten Fotos entstanden im Ausbesserungswerk und im Gleisbauhof.



Abb. 430 E18 047 ohne Laufachsen und mit einer fehlender Antriebsachse im AW Opladen, Gleis 3 vor dem Würfelbau, 15.02.02



Abb. 431 103 211 und 103 198 auf Gleis 36 in der Holzlagerhalle, 05.09.93



Abb. 432 Waggon mit Trafoöl auf Gleis 31 und 141 205 auf Gleis 32 im AW Opladen, 31.07.01



Abb. 433 212 321 der Bahn Niederlassung Oberbau (BNO) im Gleisbauhof, 18.06.96



Abb. 434 360 110 im Gleisbauhof, links die Holzlagerhalle, 18.06.96



Abb. 435 Skl und 212 255 an der Rampe der Kleisenhalle, 20.07.00



Abb. 436 601 018; 901 102, 502, 110, 108, 408; 601 013 auf Gleis 8b am Öllager im Gleisbahnhof, 30.07.03



Abb. 437 601 013 auf Gleis 8b vor der Reparaturhalle für Baufahrzeuge im Gleisbahnhof, 30.07.03

Zerlegung von Lokomotiven und für die Zerlegung bei der Fa. Bender bereitgestellte Lokomotiven



Abb. 438 181 104 wurde zur Zerlegung ohne Drehgestelle auf einem Flachwagen angeliefert. Rechts August Bender, 19.08.93



Abb. 439 Als Sichtschutz wurden die halbierten Lokkästen von 150 083, 184 und 186 aufgestellt. Oben liegt der Lokkasten von 150 017. Mai 2000



Abb. 440 Zerlegung von Lokomotiven der BR 103 bei der Fa. Bender im Juni 2000 Foto: Markus Tigges



Abb. 441 150 192, 194 auf dem Anschlussgleis der Fa. Bender durch die Kleingartenanlage, 16.10.00



Abb. 442 103 181, Gleis 86, im Hintergrund die Henkelmännchenbrücke 27.11.00



Abb. 443 Hier wird 140 398 zerlegt. Im Hintergrund warten 140 524, 141 253, 140 215 und 141 259 auf das gleiche Schicksal. 02.07.01



Abb. 444 In Österreich erwarb Peter Bender 2000 die Kriegslok 42 2754, die dahinter stehende Dampfspeicherlok und einige Personenwaggons. 2004 wurde die 42er an das Dampflok-Museum Hermeskeil verkauft. Die anderen genannten Exponate wurden verschrottet. 02.07.01



Abb. 445 Von der Verschrottung zurückgestellte 103 121. Die Zerlegung wurde jedoch später nachgeholt. 02.07.01



Abb. 446 Von der DB AG für die Zerlegung bereitgestellte Loks der BR 103 auf Gleis 87. 28.11.02



Abb. 447 BR 624, 06.11.03



Abb. 448 103 219 gilt als die letzte bei der Fa. Bender zerlegte 103. Im Hintergrund ist 42 2754 zu erkennen. Dezember.2003 Foto: Markus Tigges



Abb. 449 141 346, 126, 385, 284, 194, 315 in Gleis 87 bereitgestellt für die Fa. Bender, 08.09.05



Abb. 450 140 225, 061, 113, 065, 209, 317, 108, 348, 400, 415, 058, 150, 149, 321, 223 im Bf Opladen, 13.09.05



Abb. 451 110 318 im Anschlussgleis Bender, 06.08.08



Abb. 452 110 325, hinten 143 224 und eine Schwesterlokomotive, 21.04.10



Abb. 453 111 034, 13.08.12



Abb. 454 155 267 und 6 weitere Lokomotiven dieser Baureihe, 09.03.15



Abb. 455 420 276 auf dem neuen Gleisanschluss der Fa. Bender, 05.10.16



Abb. 456 295 050, 14.11.16



Abb. 457 181-220, 181-207 auf dem neuen Gleisbereich innerhalb der Fa. Bender, 28.02.17



Abb. 458 295 053 und 232 524 angeliefert durch 294 725, 08.06.18



Abb. 459 151 083 der RBH Logistics, 28.08.19

Für die Unterstützung bei der Anfertigung dieser Dokumentation bedanke ich mich bei Kurt Kaiß, Dr. Hans-Martin Kochanek, Ulrich Müller, Markus Tigges und Peter Tutschmann sowie den Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs Umwelt, der nbso GmbH und des Stadtarchivs.

Fotos (wenn nicht anders vermerkt): Günter Schmidt