Gutachten zum Denkmalwert des
Hauptmagazins des ehemaligen Ausbesserungswerkes in Leverkusen-Opladen

Dreigeschossiges Lagerhaus als Stahlbetonskelettbau mit Satteldach, 1903

Geschichtliche Einordnung

Das Hauptmagazin ist neben dem angrenzenden Wasserturm eines der wenigen Gebäude, die als Ursprungsbauten der ehemaligen Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstatt Opladen von 1903 erhalten geblieben sind und somit eines der ältesten. Es überstand beide Weltkriege und die zahlreichen baulichen Veränderungen und Teilabrisse, die im Werk aus betrieblichen Notwendigkeiten vollzogen wurden. Der historische Bau ist einer der wichtigsten Bestandteile des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes Opladen.

Die Wartung und Reparatur des rollenden Materials in Eisenbahnwerkstätten spielte in allen Epochen des Bahnwesens eine für den Fahrbetrieb bedeutende Rolle. Bereits bei der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835, der Bayerischen Ludwigsbahn, gab es am Bahnhof Nürnberg „Remisen" zur Instandsetzung. In den Anfangsjahren waren die Werkstätten noch in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe angeordnet, da es nur kurze Streckenabschnitte zum Befahren gab und die Lokomotiven in den Endbahnhöfen mit Hilfe von Drehscheiben gewendet werden mussten. Ab den 1860er Jahren wurde im Zusammenhang mit dem Ausbau des Schienennetzes die Errichtung von zentral gelegenen Hauptwerkstätten geplant. Zu den großen Werkstätten in Westdeutschland gehörten die Anlage in Witten und Köln-Nippes.

Das Opladener Werk befand sich östlich der Kernstadt und erstreckte sich parallel der Bergischen Eisenbahnlinie von Hagen nach Köln in nordsüdlicher Richtung. Schienenfahrzeugen erschloss sich das Gesamtgelände über die Gleisharfe aus südlicher Richtung, Straßenfahrzeugen aus westlicher Richtung über die Werkstättenstraße, aus nördlicher über die Kolberger Straße und aus östlicher über die Torstraße. Das gesamte Eisenbahnausbesserungswerk entsprach flächenmäßig ungefähr einem Viertel der Opladener Kernstadt.

Das Ausbesserungswerk wurde 1899 als Lokomotivwerkstatt durch den Baurat Robert Meyer geplant. Sein Entwurf sah den Bau einer Anlage mit 96 Dampflokomotivständen, 24 Tender- und 20 Kesselständen vor, darüber hinaus auch einen Teil zum Reparieren von Waggons als Ersatz für die Werkstatt in Köln-Deutzerfeld.

Nach Neuorganisation der räumlichen Zuständigkeitsbezirke der Eisenbahndirektionen in Essen und Elberfeld, verbunden mit einem stetig wachsenden Bedarf an Wartungs- und Reparaturmöglichkeiten im westdeutschen Raum, erwies sich die Errichtung eines neuen Ausbesserungswerkes als unumgänglich. Nach langwierigen Verhandlungen der Königlich-Preußischen Eisenbahn mit mehreren Städten und Gemeinden fiel die Standortwahl auf die Stadt Opladen. Die zentrale Lage im Eisenbahnnetz und die preisgünstige Bereitstellung eines geeigneten Grundstückes durch die ehemalige Kreisstadt des Landkreises Solingen waren für diese Entscheidung ausschlaggebend. Das Kriterium, Lokomotiven aus dem rechtsrheinischen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahndirektion Köln hier zentral reparieren und warten zu können, war ebenfalls Standort entscheidend.

In einem ersten Bauabschnitt bis 1903 wurde die Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstatt Opladen errichtet. Die 150 Beschäftigten waren zuständig für ca. 500 Lokomotiven aller Baureihen und Verwendungsarten der Direktionsbezirke Elberfeld und Köln. Die Eröffnung fand im festlichen Rahmen am 01.10.1903 statt. Am ersten Arbeitstag, dem 01.11.1903, nahmen 150 Beschäftigte ihre Arbeit im Werk auf. Ein großer Teil dieser Belegschaft wurde aus der Werkstatt in Köln-Deutzerfeld nach Opladen verlegt. Aufgrund des hohen Bedarfes wurde eine zweite Lokhalle angebaut und 1904 fertig gestellt. 1907 konnte die Wagenwerkstatt in Betrieb genommen werden. Im Jahre 1908 waren bereits 1825 Menschen in der Eisenbahn-Hauptwerkstatt beschäftigt. Gemäß dem damaligen neuesten Stand der Technik und der Arbeitsabläufe geplant und errichtet galt die Werkstatt als Musteranlage im gesamten Deutschen Reich. Dies zeigt sich auch in Publikationen und mehreren Modellen, u.a. einem nicht mehr erhaltenen aus dem Jahre 1906 der Lokomotivwerkstatt von 1904 (M 1:10), das dem damals noch nicht eröffneten Verkehrs- und Baumuseum in Berlin übergeben wurde, und einem Modell der

Gesamtanlage (M 1:300) aus derselben Zeit, das mit kleinen Schäden heute im Depot des Deutschen Technikmuseums in Berlin aufbewahrt wird. Somit wurde die Öffentlichkeit über die Bedeutung der Eisenbahn-Hauptwerkstatt in Opladen informiert.

Seit 1902 entstand in südöstlicher Richtung und unmittelbar an die Eisenbahn-Hauptwerkstatt angrenzend ein Oberbauhauptlager. Von dem sogenannten Gleisbauhof sind mehrere Hallen und vor diesen angeordnete Lagerflächen für Gleissegmente, Schienen, Schwellen und Oberbaugeräte noch erhalten.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Eisenbahn-Hauptwerkstatt stand das ehemalige Bahnbetriebswerk zur schnellen Wartung und Energieversorgung der Dampfloks, welches, 1904 entstanden, aus einer Lokstation hervorging. Das Bahnbetriebswerk befand sich bis Anfang der 1970er Jahre am südlichen Ende des Bahnhofsgeländes auf der westlichen Streckenseite Richtung Eisenbahnersiedlung. Nur das Verwaltungsgebäude ist heutzutage noch erhalten.

Mit dem Gründungsgeist und Enthusiasmus der Anfangsjahre, der stetigen Vergrößerung des Werkes und dem damit einhergehenden Bedarf an Arbeitskräften verbunden war der erhöhte Bedarf an Wohnungen verbunden. Dieser für die Funktionsfähigkeit der Eisenbahn-Hauptwerkstatt existentiellen Notwendigkeit stand die akute Wohnungsmangel in der Kleinstadt Opladen entgegen.

Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts vollzog sich nun der städtebauliche Wandel Opladens. Die Kreisstadt wurde neben der Verwaltungs- nun auch zur Eisenbahnerstadt. Um dem Wohnungsbedarf Herr zu werden ließ die Eisenbahnverwaltung auf der Streckenseite der Werkstätte 1901-1903 zwei Meisterhäuser und zwei Geschosswohnungsbauten errichten, sowie 1908 ein großes Ledigenheim für 75 Bewohner. Von 1903 bis 1908 wurde auf der Innenstadtseite und ehemals über einen Brückensteg mit der Eisenbahn-Hauptwerkstatt verbunden die sogenannte Eisenbahnersiedlung errichtet. Diese bereits als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragene Anlage auf rasterförmigem Grundriss lässt noch heute die Wohnungen für die Arbeiter, die Vorarbeiter und die Führungskräfte erkennen. Auch andere Wohngebiete Opladens wurden durch den auswärtigen Zuzug von Arbeitskräften städtebaulich stark geprägt.

Die Eisenbahn-Hauptwerkstatt Opladen wurde nach 1910 mehrfach erweitert. Neu errichtet wurden eine Tenderwerkstatt, eine Anheizhalle, eine Halle für Triebwagen, eine Lehrwerkstatt, eine Werkstatt für Rauch- und Siederohre, eine Halle zur Neubereifung der Radsätze, eine Elektomechanikerwerkstatt, u.a. Gebäudeteile. 1916 wurde die Lokomotivhalle um 5 Stände erweitert. Die Beschäftigenzahlen stiegen rasant an: 1916 arbeiteten hier 2000, 1918 sogar 3011 Menschen. Die Eisenbahn-Hauptwerkstatt wurde der größte Arbeitgeber Opladens.

Mit der grundsätzlichen Neuorganisation des Eisenbahnwesens zur Zeit der Weimarer Republik und der Gründung der Deutschen Reichsbahn am 01.04.1920 wurde die Hauptwerkstatt im Jahre 1922 in Reichsbahn-Ausbesserungswerk (RAW) umbenannt. Während der Ruhrbesetzung und der damit eingeschränkten Erreichbarkeit des Werkes aus den Einzugsbereichen der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld war die erfolgreiche Arbeit des Opladener Ausbesserungswerkes behindert, bisweilen sogar gefährdet. 1924 wurde die Arbeitsstätte daher der Reichsbahndirektion Köln zugeschlagen. 2150 Personen waren 1925 im Werk tätig.

Die für das Opladener Ausbesserungswerk unruhigen Zeiten setzten sich fort. Bedingt durch die 1929 begonnene Weltwirtschaftskrise und die damit einhergehende Rezession entwickelte die Deutsche Reichsbahn Konzepte zur wirtschaftlichen Rationalisierung und Ertüchtigung ihrer Ausbesserungswerke. Technisch gehörte hierzu die reichseinheitliche Normierung der Bauteile und Spezialisierung in ihren Einsatzbereichen der ursprünglich verschiedenartigen Lokomotiven der einzelnen Länderbahnen zu sogenannten Einheitslokomotiven. Die Instandsetzung dieser seit den 1920er Jahren neu entwickelten Lokomotiven wurde im Westen den Werken in Schwerte, Mülheim an der Ruhr-Speldorf und Jülich übertragen. Dem Ausbesserungswerk in Opladen wurden keine Einheitslokomotiven zugewiesen, so dass als Folge 1930 die Dampflokreparatur eingestellt wurde. 1932 musste auch die Triebwagenreparatur an das RAW Limburg abgegeben werden. Diese tiefen Einschnitte in den

betrieblichen Kompetenzen spiegelten sich auch in den Beschäftigtenzahlen wieder. 1930 waren es 2378, 1931 nur noch 1540. Der Tiefststand wurde 1932 mit 1196 Werkstätigen erreicht.

Im Gegensatz zur Lokomotiv-Reparatur war die Waggoninstandsetzung weiterhin gut ausgelastet. Zusätzlich wurden neue Tätigkeitsfelder angesiedelt, um das Reichsbahnausserungswerk Opladen zu stärken. So wurden ab 1933 Kleinlokomotiven, später eine Motoren- und Kraftwagenabteilung sowie Hilfsgeräte für andere Ausbesserungswerke repariert, bzw. hergestellt. Alle Kleinlokomotiven der Reichsbahndirektionen Essen, Köln, Trier und Wuppertal wurden ab 1934 in Opladen repariert, so dass die Mitarbeiterzahlen erneut auf 1767 im Jahre 1936 stiegen. Die zentrale Werkzeuginstandsetzung für den Einzugsbereich der Direktion Köln kam 1938 hinzu.

Während des zweiten Weltkrieges erlebte das Reichsbahnausbesserungswerk Opladen eine Scheinblüte, ähnlich zahlreichen Bereichen der deutschen Wirtschaft. Für die Wehrmacht wurde die Instandsetzung von Fahrzeugen übernommen. Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und Zivilinternierte aus ganz Europa wurden zur Reparatur von u.a. Lastkraftwagen und Halbkettenfahrzeugen eingesetzt. 1942-44 wurde das Reichsbahnausbesserungswerk als nationalsozialistischer Musterbetrieb ausgezeichnet. Zum Ende des Krieges fielen vom Dezember 1944 bis März 1945 insgesamt 236 Bomben auf das gesamte Werk. Insbesondere das Gleisvorfeld und die zentral gelegenen Gebäude wurden verstärkt angegriffen.

Der Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg unter den nun geänderten politischen und organisatorischen Bedingungen verschafften dem neuen Bundesbahn-Ausbesserungswerk neue Aufträge. Zahlreiche Diesellokomotiven und Straßenkraftfahrzeuge (Omnibusse, Zugmaschinen und Schwerstlastfahrzeuge) wurden repariert. Das 1948 neu errichtete Kesselhaus, an zentraler Stelle in der Nähe des Werkstores gelegen, stellt ein bauliches Merkmal des Wiederaufbaus dar.

Die weitere positive Entwicklung zur Zeit der Wirtschaftswunderjahre ging auch an dem Opladener Ausbesserungswerk nicht spurlos vorbei. 1955 kam als neues Aufgabenfeld die Reparatur von Elektrotriebwagen hinzu. Mit dem langsam beginnenden Traktionswechsel von Dampf- auf Elektrolokomotiven und dem damit einhergehenden erhöhten Bedarf an zentral gelegenen Werkstätten fand auch hier ein Umbruch in der Eisenbahngeschichte statt. 1959 beginnend und schon kurze Zeit später alleiniges Aufgabenfeld des Opladener Bundesbahnausbesserungswerkes war die Instandsetzung von Elektrolokomotiven. Die Werke in München-Freimann und Opladen waren die beiden einzigen Werke der Bundesrepublik, in denen Elektrolokomotiven repariert wurden. Die Sanierung der Reisezugwagen wurde gänzlich aufgegeben, zugunsten des ab 1960 betriebenen Güterwagenumbauprogramms. 1980 gehörten 3000 Elektrolokomotiven zum Zuständigkeitsbereich des Opladener Werkes, 1989 auch die ersten Triebwagenköpfe der ICE 1-Züge.

Im Zuge der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und der damit einhergehend Neuorganisation der Deutschen Bundesbahn in den westlichen und der Deutschen Reichsbahn in den östlichen Landesteilen geriet das Opladener Ausbesserungswerk in Konkurrenz zu den Ausbesserungswerken der neuen Bundesländer. Nach Gründung der DB Cargo übernahm diese 1998 das Werk und investierte in die baulichen Anlagen und die Ausstattung 35 Millionen DM. Die Auftragslage reduzierte sich deutlich, da die Instandsetzung von Triebwagenzügen, z.B. dem ICE, und anderen Elektrolokomotiven abgezogen wurde, und lediglich Güterzuglokomotiven repariert wurden. Die Schließung des Werkes wurde 2001 beschlossen. Von 18 Ausbesserungswerken wurden 8 geschlossen. Auch Proteste der Beschäftigten, Sympathiebekundungen von Prominenten und ein medienwirksamer Hungerstreik der Betriebsräte konnte die Werksschließung zum Jahreswechsel 2003/2004 nicht mehr aufhalten. Zuletzt waren 420 Beschäftigte im Ausbesserungswerk tätig.

Lage im Werk

Das Hauptmagazin wurde in zentraler Lage des Ausbesserungswerkes angeordnet. Eine gute Erreichbarkeit von den Werkstätten war somit gewährleistet. Bereits zur Eröffnung des Werkes 1903 war das Hauptmagazin das Kerngebäude des „Versorgungsareals". Nach Norden schloss sich das Gebäude des Eisenmagazins, nach

Süden die beiden Hallen der Holzmagazine I und II an. Später kamen noch Außenlagerflächen für Schrottteile hinzu.

Seine heutige Lage in der Mittelachse des Geländes der neuen Bahn Stadt Opladen, der sogenannten Grünen Mitte, stellt es in unmittelbaren optischen Zusammenhang zu den anderen historischen Gebäuden, u.a. den Baudenkmälern Wasserturm und Kesselhaus. Aufgrund seiner markanten Erscheinung ist der Solitärbau weithin sichtbar.

Äußere Gestaltung

Das Hauptmagazin orientiert sich an der rechtwinkligen Rasteranordnung der Gebäude des ehemaligen Ausbesserungswerkes und ist in nordsüdlicher Längsausrichtung angeordnet. Über seinem Rechteckgrundriss erhebt sich ein dreigeschossiges Gebäude mit zwei Haupt- und einem niedrigeren Drempelgeschoss. Die Außenabmessungen betragen ca. 53x16,50 Meter. Seinen oberen Abschluss findet es in einem flach geneigten Satteldach.

Das äußere Erscheinungsbild wird geprägt durch die achsensymmetrische Fassadengliederung mit Lisenen aus rötlichen Ziegelsteinen und dazwischen gesetzten gelblichen Putzfeldern in neun auf drei Gebäudeachsen. Typisch für historische Gewerbe- aber auch Industriegebäude ist die Reihung dieser einheitlich gestalteten Gebäudeachsen gemäß den nutzungsbedingten Anforderungen. Dabei umfasst der Ursprungsbau aus dem Jahre 1903 die sieben nördlichen Achsen. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde das Hauptmagazin mit einem zweiachsigen Anbau vor dem südlichen Giebel erweitert. Ein Lageplan vom Februar 1907 der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld beinhaltete bereits die projektierte Erweiterung des damaligen Hauptlagerhauses an der später dann ausgeführten Stelle.

Das Hauptmagazin besitzt einen verputzten Sockel, auf dem die Wandvorlagen aufstehen. Die Putzfelder weisen einen wahrscheinlich nach 1945 aufgebrachten Kratzputz auf. Ein historisches Foto belegt, dass diese Fassadenfelder bereits bauzeitlich verputzt waren. Pro Gebäudachse befinden sich jeweils zwei Fenster pro Etage. Die hohen Fensteröffnungen der beiden Hauptgeschosse, wie auch die niedrigeren des Dachgeschosses besitzen einen Segmentbogen mit einer nach innen abgestuften und glatt verputzten Außenleibung. Diese Fensteranordnung erstreckt sich vom Keller mit seinen Lichtschächten bis zum Dachgeschoss über das gesamte Gebäude. Eine Ausnahme bildet das Fenster des Dachgeschosses im nördlichen Giebel, bei dem die ursprünglich zwei Öffnungen zugunsten einer verändert wurden. In der südlichen, ersten Gebäudeachse befinden sich auf beiden Traufseiten Blindfenster. Die Fenster sind in den 1970er Jahren bis auf die des Kellergeschosses, bei dem noch die ursprünglichen Holzfenster mit Schiebegestänge und Stahlstürzen in Teilen erhalten sind, durch neue, ungeteilte ersetzt worden. Im Dachgeschoss wurden weiße Holzsprossenfenster mit waagerechten oberen Rahmenhölzern und Verbretterung der Segementbögen eingebaut. Diese entstammen wahrscheinlich ebenfalls nicht mehr der Erbauungszeit.

Die Fassadengestaltung des Dachgeschosses im südlichen Giebel und auf den beiden Längsseiten hebt sich deutlich von der übrigen Lochfassade ab. Die in den beiden unteren Geschossen verputzten Außenwandflächen wurden zugunsten einer in Sichtmauerwerk ausgeführten aufgegeben. Die ziegelsichtigen Flächen springen aus den geputzten Flächen vor und werden von den Lisenen beidseitig gerahmt. Der Dachanschluss der südlichen Giebelwand wird durch treppenartig vorspringende Ziegelflächen, sogenannte Treppenfriese, betont. Diese Baugestaltung ist das markanteste Fassadendetail des Südgiebels. Auf beiden Seiten des Giebelfeldes sind gemauerte Rundfenster erkennbar, die später zugesetzt wurden. Der Nordgiebel weist keine Ziegelflächen zwischen den Lisenen auf. Die verputzten Wandpartien ziehen sich hier bis zum Ortgang hinauf. Sämtliche Ziegelflächen waren ursprünglich steinsichtig und sind Mitte der 1970er Jahre mit einem filmbildenden Kunststoffschlämmputz überstrichen worden.

Die Eindeckung des flachgeneigten Daches besteht aus Bimsbetondielen mit Dachpappe. Am Ortgang des nördlichen Giebels sind die Köpfe der vorstehenden Koppelpfetten zu erkennen, am Ortgang des südlichen Giebels die der Pfetten, die aus Ortbetonunterzügen gebildet werden. Diese liegen auf den Lisenen des Giebels auf. Das Dach des zweiachsigen späteren Anbaus besteht aus Ortbeton. An seinen Längsseiten erkennt man anhand der unterschiedliche Dachüberstandsbreiten der Längsseiten die beiden Bauphasen.

Dem Hauptmagazin auf beiden Traufseiten vorgelagert sind zwei Laderampen aus Ortbeton auf Stützwänden, die in Teilen bauzeitlich erhalten sind. Nach Aufgabe der Magazinnutzung und dem damit einhergehenden Teiletransport über die Rampe wurde bei der östlichen Rampe ein Metallgitter als Absturzsicherung montiert, das keinen Denkmalwert besitzt. Die dem Wasserturm zugewandte Laderampe besitzt an ihrem südlichen Ende eine Treppe, am ihrem nördlichen Ende eine Schrägrampe. Bauzeitlich befand sich auch hier eine Treppe. Über der Rampe ist ein weit auskragendes Vordach montiert, das sich ursprünglich über vier und nach der Gebäudeerweiterung über sechs Achsen erstreckt. Seine Stahl-Glas-Konstruktion besteht aus Dreiecksfachwerkträgern genieteter Bauart, die auf Konsolsteinen aus Naturstein ruhen. Die Konsolsteine binden in die Lisenen ein und sind auf zwei Gestaltungsarten ausgebildet: Teilweise Vorderseite profiliert und teilweise gerade geschnitten. An dieser Gestaltung sind erneut die beiden Bauphasen zu erkennen. An vier Punkten ist das Vordach über Rundstähle von der Fassade abgehängt. Seine Metallkonstruktion ist türkisgrün gefasst und mit Drahtglas versehen. Ursprünglich war das Vordach undurchsichtig eingedeckt, höchstwahrscheinlich analog zum Hauptdach mit einer Holzschalung. Auf der westlichen Traufseite befand sich ebenfalls ursprünglich eine Überdachung der Rampe gleicher Bauart.

Erschlossen wird das Gebäudeinnere über mehrere Türöffnungen, die in das erhöhte Erdgeschoss bzw. den Keller führen.
Dem südlichen Giebel ist ein mittig gelegener Windfang aus Stahlbetonscheiben mit Aluminium-Türanlage und großer Freitreppe mit Terrazzoblockstufen vorgelagert. Dieser nicht denkmalwerte Vorbau aus der Mitte der 1970er Jahre diente nach erfolgter Umnutzung des Magazins als Haupteingang. Die Freitreppe überspannt einen Graben, dessen abschüssig verlaufende und mit Basaltsteinen gepflasterte Rampe vor einem Kellerzugang endet. Hier befindet sich eine zweiflügelige, graue Stahlblechtür mit jeweils einem Metallsprossenfenster.
Von der östlichen Längsseite ist das Gebäude an zwei Stellen zugänglich. Im jeweils dritten und sechsten Feld befinden sich jeweils eine Tür bzw. ein Tor. Die von außen betrachtet linke Tür führt vom Niveau der Laderampe in das Haupttreppenhaus, das rechte Tor in einen großen Lagerraum.
Im nördlichen Giebel befindet sich in der Mittelachse ein Nebeneingang an bauzeitlicher Stelle. Diesem vorgelagert ist ein kleines Podest mit leicht auskragender Betonplatte und einer seitlich angeordneten Treppe aus Basaltblockstufen. Zur linken dieses Podestes führt an bauzeitlicher Stelle eine später überarbeitete Betontreppe über einen Kellerhals in das Untergeschoss.
Die westliche Längsseite besitzt nur einen Eingang im vierten Feld von Norden. Dieser entstammt noch der Erbauungszeit und diente ursprünglich der Belieferung des Hauptmagazins mit schweren Ersatzteilen über eine Kranbahn von der Gleisrampe in das Gebäude.

Innenräume und Ausstattung

Das Hauptmagazin erscheint äußerlich als Massivbau, jedoch ist es ein Skelettbau aus Stahlbeton, der mit einer Ziegelsteinfassade verblendet ist.

Das Gebäude ist vollständig unterkellert. Bauzeitlich diente der Keller als Lager feuchteunempfindlicher Stoffe. Die Außenwände bestehen aus Ziegelmauerwerk. Teilweise wurden die hochliegenden Kellerfenster ausgebaut und die Öffnungen vermauert. Zwischen die Betonpfeiler wurden später teilweise Ziegelsteinwände gestellt, um Einzelräume einzurichten. Schwerpunktmäßig auf der westlichen Gebäudeseite wurden Schutzräume mit zusätzlichen Deckenverstärkungen durch Stahlträger und Stahlstützen in den Raummitten eingebaut. Teilweise sind noch die Schutztüren mit ihrer Verriegelung erkennbar. Ebenfalls sind Notausstiege in Zusammenhang mit den nachträglichen Schutzraumeinbauten errichtet worden.

Im Kellerbereich des südlichen Anbaus sind -von einem zentralen Flurbereich erschlossen- Lagerräume mit doppelfügeligen Stahltoren erhalten. Diese abgeschotteten, fensterlosen Räume dienten höchstwahrscheinlich der Lagerung gefährlicher Stoffe.

Ab dem Untergeschossboden erhebt sich die Skelettkonstruktion. Das tragende Stützenraster besteht aus zehn Betonpfeilern in Gebäudelängsrichtung und jeweils vier in Querrichtung, wobei die äußeren Pfeiler sich in der Fassadenebene befinden. So ergibt sich eine Grundrissgliederung mit insgesamt 27 Raumfeldern, die annähernd quadratische Abmessungen haben. Die Betonstützen besitzen gefaste Kanten und gehen mit abgeschrägten, dem Kräfteverlauf angepassten Anschlüssen in Unterzüge über. Die Hauptunterzüge verlaufen in Gebäudelängsrichtung. Zwischen diesen sind die untergeordneten Unterzüge in Querrichtung angeordnet. Auf dem Unterzugsystem liegen die Betondecken in Plattenbalkentechnik auf. Die Nutzlast der Geschossdecken beträgt 550 kg/qm.

Erschlossen werden die einzelnen Etagen über zwei Massivtreppen. Die Haupttreppe befindet sich auf der östlichen Traufseite innerhalb eines Deckenfeldes. Sie ist dreiläufig und mit Zwischenpodesten versehen. Eine Nebentreppe befindet sich auf der westlichen Längsseite. Diese ist einläufig und gestalterisch ähnlich der des Haupttreppenhauses. Ihr Treppenauge wurde nach 1984 mit einer Holzbalkendecke verschlossen. Beide Treppen haben direkte Verbindung über die Außentüren nach draußen. Anfang der 1970er Jahre, als das Hauptmagazin in ein Bürogebäude für den Gleisbauhof umgebaut wurde, wurden sie überarbeitet. Aufgelagerte dunkelgraue Terrazzostufen und Geländer aus Holzbohlen sind bauliche Zeugnisse dieser Zeit. Die beiden Hauptgeschosse waren ursprünglich ungeteilt und nur durch eingestellte Holzregalschränke in Lagerzonen gegliedert. In die Zeit der Umnutzung als Verwaltungsgebäude des Gleisbauhofes fallen auch die baulichen Veränderungen in den beiden Hauptgeschossen: Einbau von abgehängten Decken und Trockenbauwänden, vereinzelt auch massiv gemauert, Errichtung von Mittelfluren und davon abgehenden Büro- und Nebenräumen. Die historische Tragkonstruktion ist jedoch in Gänze erhalten. Nur der nördlich gelegene Bereich des Erdgeschosses wurde zuletzt noch als Gerätelager genutzt.

Ungefähr in Gebäudemitte befinden sich übereinander liegende Deckendurchbrüche vom Keller- bis zum Dachgeschoss. Im Erdgeschoss sind diese durch eine neue Kalksandsteinmauer vom übrigen Raum abgetrennt, im Dachgeschoss befindet sich an dieser Stelle ein neuzeitlicher Kran. Die Deckendurchbrüche sind bauzeitlich erhalten und dienten mit einem Aufzug dem vertikalen Materialtransport über die oben beschriebene Kranbahn des Erdgeschosses in die Obergeschosse. Oberhalb der Deckendurchbrüche befindet sich ungefähr in denselben Abmessungen eine Öffnung in den Bimsbetondielen der Dachhaut, die nachträglich mit einer Holzdecke verschlossen wurde. Ob sich an dieser Stelle eine Aufzugsüberfahrt wie in den Plänen der 1970er Jahre dargestellt befand oder die Öffnung zur Montage oder Demontage der darunter liegenden Aufzugstechnik in die Dachhaut gebrochen wurde lässt sich nicht mehr feststellen.

Das Dachgeschoss weist keine nachträglichen Einbauten auf. Zwischen dem bauzeitlichen Teil und der späteren Erweiterung nach Süden ist noch die ursprüngliche Giebelwand erhalten. Diese ist analog zur heutigen südlichen Fassade mit Ziegelsteinen gestaltet und wurde später weiß gestrichen. Eines der beiden Fenster im Dachgeschoss dient heute als Durchgang zwischen den Raumteilen, das andere ist vermauert. Gleiches gilt für die beiden Rundfenster an den Giebelaußenseiten. Das Dachgeschoss weist eine deutlich niedrigere Raumhöhe mit einem offenen Dachstuhl auf. Im 1903 fertig gestellten Gebäudeteil sind Stahlfachwerkträger im Achsmaß der darunter befindlichen Stahlbetonträger angeordnet. Diese bestehen vorrangig aus genieteten T-Profilen der Firma Hoesch mit Knotenblechen. Die Metallkonstruktion der Träger wurde aufgrund von Kriegsschäden durch neue Metallstücke, die geschraubt oder angeschweißt wurden, verstärkt. Historische Luftaufnahmen belegen, dass das Dach des Altbauteils bei einem Luftangriff am 28.12.1944 in Gänze zerstört wurde, wobei die Fachwerkträger zwar beschädigt, aber erhalten blieben. Später wurde die Metallkonstruktion mit einer anthrazitfarbenen Eisenglimmerfarbe gefasst.

Die Dachkonstruktion des späteren Anbaus besteht aus Ortbeton und entspricht in ihrer Bauart mit Stützen, Unterzügen und gefasten Ecken der ursprünglichen Skelettkonstruktion des Ursprungsbaus. Zwei Betonstützen, auf denen die brettergeschalte Ortbetondecke auflagert, befinden sich in der Raummitte.

Begründung des Denkmalwertes:
Bei dem Objekt handelt es sich um ein Baudenkmal gemäß § 2 DSchG NW.

An der Erhaltung und Nutzung des Hauptmagazins des ehemaligen Ausbesserungswerkes besteht öffentliches Interesse. Es ist bedeutend für die Geschichte des Menschen und für Städte und Siedlungen und für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Für die Erhaltung und Nutzung liegen insbesondere baukünstlerische, architekturgeschichtlichen, volkskundlichen und städtebaulichen Gründe vor.

Für die Erhaltung und Nutzung als Denkmal liegen **baukünstlerische Gründe** vor.

Das Hauptmagazin ist in seiner Originalsubstanz der Erbauungszeit weitestgehend erhalten geblieben. Seine Architektur ist ein bedeutendes Beispiel für die Gestaltung der Industriearchitektur des beginnenden 20. Jahrhunderts. Der ursprüngliche Grundriss ist zwar durch nachträgliche Einbauten in den beiden Hauptgeschossen derzeit nicht erlebbar, jedoch in Gänze aufgrund der tragenden Funktion des Skelettbaus noch vorhanden. Ohne größere Probleme kann das alte Raumgefüge durch Rückbauten störender Bauteile aktiviert werden.
Das Hauptmagazin zeichnet sich durch seine hohe handwerkliche Qualität der Bauausführung, wie auch der interessanten Ausprägung der Fassadenornamentik aus.
Die baukünstlerische Gestaltung des Gebäudes, u. a. die aufwändige Fassadengliederung mit ihrer Rhythmisierung der Materialien, der Ziegel- und Putzstruktur, sowie die historische Rampenanlage sind im Original erhalten geblieben. Weit über die technisch notwendigen Anforderungen an ein Lagergebäude hinaus, erfuhr dieses Bauwerk eine künstlerische Ausgestaltung bis in das einzelne Detail, schwerpunktmäßig im Fassadendetail. Dieses Industriedenkmal ist kein reiner Zweckbau für die Ersatzteillagerung des Eisenbahnausbesserungswerkes, sondern besitzt in seiner Materialität, Textur und Formensprache einen hohen baukünstlerischen Wert, der seine Erhaltung als Baudenkmal rechtfertigt.

Der Denkmalwert bezieht sich insbesondere auf seine bauzeitliche Stahlbeton- und Dachbinderkonstruktion, die Gebäudehüllfläche, die historischen Treppenläufe außen und innen, sowie die originalen Holzfenster, die Außenrampen und die erhaltene Überdachung.

Für die Erhaltung und Nutzung als Denkmal liegen **architekturgeschichtliche Gründe** vor.

Das Hauptmagazin ist ein Pionierbeispiel des frühen Stahlbetonbaus zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Seine Skelettbauweise wurde die zukunftsorientierte Bauweise für Gewerbe- und Industriebauten dieser Epoche. Die Präsentation eines Modells im Maßstab 1:20 im Eisenbahn-Bau- und Verkehrsmuseum in Berlin, die fachliche Abhandlung über das Magazin des Eisenbahnbaudirektors Schwarzer aus dem Jahre 1908 und zahlreiche Besuche von Fachpublikum zeigen das große Interesse am Hauptmagazin und seine Bedeutung weit über die damalige Kreisstadt Opladen hinaus auf. Die ausführende Baufirma Wayss & Freitag führte das Hauptmagazin lange unter ihren Referenzobjekten. Die Entscheidung für das Material Stahlbeton als ebenbürtigem Industriebaustoff zum Stahl fiel aufgrund seiner guten Eigenschaften der Lastaufnahme und –abtragung. Dabei war die tragende Konstruktion des Hauptmagazins nur für leichte Lasten ausgelegt. Schwere Güter wurden witterungsgeschützt in den benachbarten Schuppen oder auf dem umgebenden Gelände gelagert. Von diesen Bauten der Versorgung sind abgesehen vom Wasserturm keine mehr erhalten.

Neben seinem architektur-wissenschaftlichen Denkmalwert als eines der herausragenden Gründungsbauten des Stahlbetonbaus in Leverkusen ist es auch als Baugattung Lagergebäude bedeutsam. Im Hauptmagazin kommt die Bedeutung der rationellen Bündelung von Bestell-, Qualitätsprüf- und Lagerfunktion in der Zeit um 1900 zeugnishaft zum Ausdruck.

Für die Erhaltung und Nutzung des Wasserturms als Denkmal sind **volkskundliche Gründe** vor:

Dieses Industriedenkmal besitzt einen hohen Zeugniswert für die bauliche Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Es ist ein bedeutendes bauliches Beispiel für die historische Entwicklung der Materialbewirtschaftung und für die Optimierung der Arbeitsabläufe im Eisenbahnausbesserungswerk:

Bei der Nutzung des Hauptmagazins mit seinen sieben Ausgabestellen wurde der Rationalisierungseffekt nach amerikanischem Vorbild umgesetzt, der eine strikte Arbeitsteilung von den Beschäftigten des Werkes verlangte. Die in den Werkstätten benötigten Ersatzteile, Materialien und Werkzeuge wurden von eigens dafür eingestellten Arbeitern mit Bestellzetteln im Magazin angefordert. Hier waren nur Frauen mit der Materialausgabe beschäftigt. Man umging damit das Problem des Arbeitskräftemangels in den anderen Werksbereichen, zudem waren Frauen billigere Arbeitskräfte. Die Werksleitung schätzte besonders ihren Ordnungssinn und die Sorgfaltspflicht. Auch ging man davon aus, dass die Frauen bestimmte Fertigungsarbeiten, z.B. bei der Produktion von Lichtpatronen, Schmierpolsterkissen, Dochtölern, Fenstergurten, Gardinen besser ausführen konnten. Ihre Fingerfertigkeit halbierte die Produktionskosten der üblichen Stücklöhne. Aufgrund der verstärkten Nachfrage der Opladener Frauen nach einem Arbeitsplatz im Magazin, führte dazu, dass Bewerberlisten eingeführt wurden und nur Angehörige der Werkstättenarbeiter angenommen wurden.

Während der Materialbesorgung konnten die qualifizierten Maschinenschlosser an anderen Werkstücken oder Lokomotiven weiterarbeiten, so dass es zu keinem Arbeitsverzug durch die Wege- und Wartezeiten derselbigen kam. Die Spezialkräfte sollten sich auf ihre Arbeit konzentrieren. Nach Warenbestellung wurden die Ersatzteile und Werkzeuge von Arbeitern, die dem Hauptmagazin unterstellt waren, in die Werkstätten ausgeliefert. Dieses erfolgte innerhalb von Stunden, andernfalls zum Arbeitsbeginn am nächsten Werktag. Aus diesen und auch Gründen der besseren Kontrollierbarkeit der Teilausgabe und –annahme war nur den dort beschäftigten Frauen und den Abteilungsleitern der Zugang zu den Lagerbereichen im Hauptmagazin gestattet.

Für die Erhaltung und Nutzung als Denkmal liegen **städtebauliche Gründe** vor.

Das Hauptmagazin des ehemaligen Ausbesserungswerkes ist ein städtebauliches Merkmal. Zusammen mit dem ebenfalls denkmalgeschützten Wasserturm, der durch seine imposante Höhe und vertikale Ausrichtung besticht, bildet es durch seine beeindruckende Gebäudelänge in horizontaler Ausrichtung mit diesem ein bauliches Ensemble. Durch seine zentrale Lage innerhalb der sogenannten Grünen Mitte im östlichen Erschließungsbereich der Bahn Stadt Opladen ist es bereits schon jetzt durch sein Bauvolumen ein architektonisches Merkmal des Gesamtareals. Dieser optische Eindruck wird sich durch den Abriss der umgebenden Bebauung noch verstärken. Durch die Gebäudefreistellung im Rahmen der städtebaulichen Neuorganisation wird das Hauptmagazin eines der markantesten Gebäude. Der städtebauliche Denkmalwert bezieht die wichtigen Blickachsen vom umgebenden Gelände auf das zukünftig freistehende Gebäude mit ein.

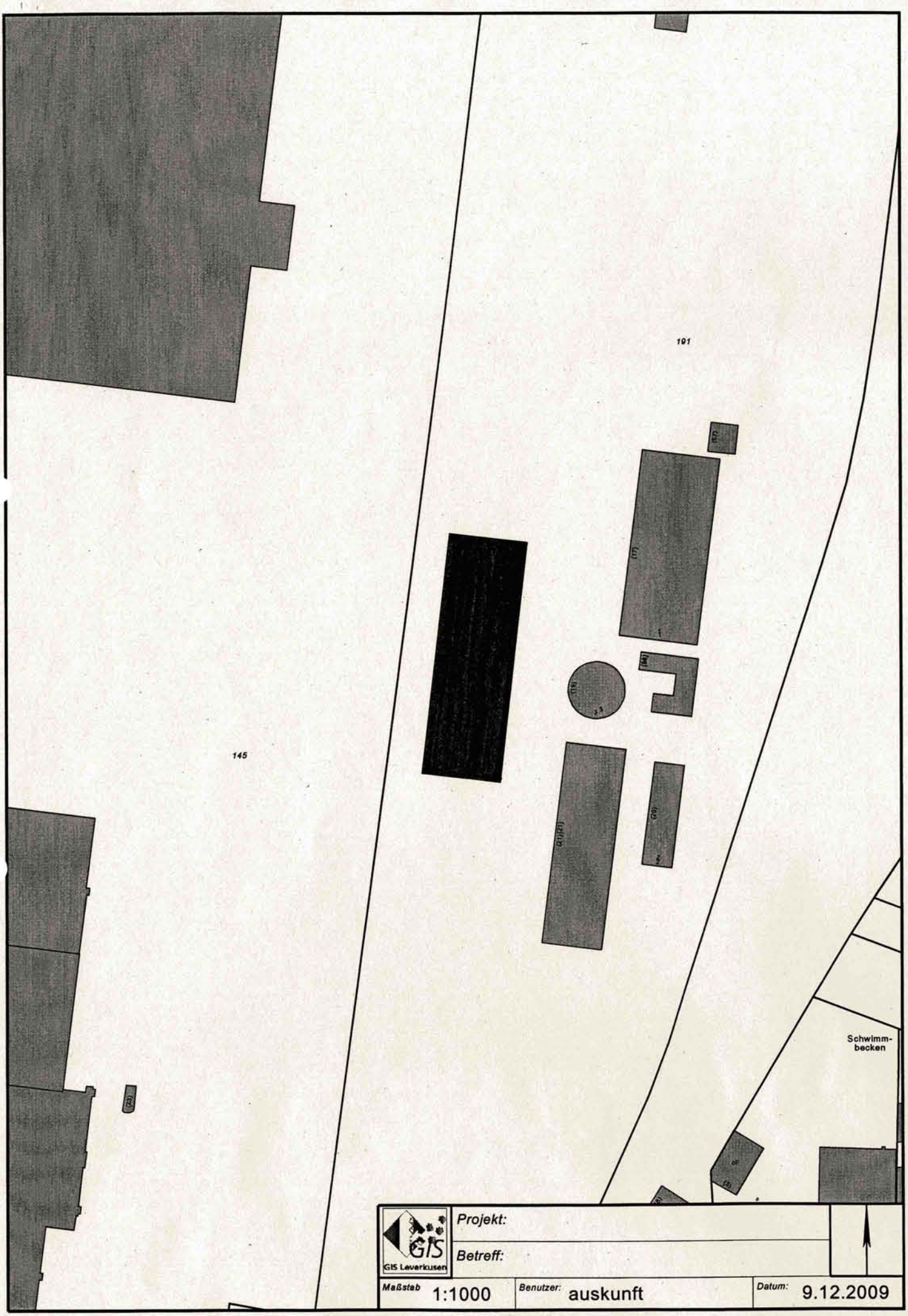
Quellen

- 50 Jahre Bundesbahn-Ausbesserungswerk Opladen, Darmstadt 1953
- Bauten der Industrie und Technik, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, Bd. 47, 1994
- Das Baudenkmal und seine Ausstattung, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, Bd. 31, 1986
- Dr. Walter Buschmann, LVR-Rheinisches Amt für Denkmalpflege, Gutachten zum Denkmalwert, 10.05.2008
- Hans Koepf/Günther Binding, Bildwörterbuch der Architektur, Stuttgart, 1999
- Heinrich Buddensiek/Hans-Jürgen Biebrach/Christian Tietze u.a., 75 Jahre Bundesbahnausbesserungswerk Opladen, 1903-1978, Leverkusen 1978
- Kurt Kaiß, Das Bahnbetriebswerk Opladen, Rheinisch-Bergische Eisenbahngeschichte, Heft 4, Leverkusen 2002
- Kurt Kaiß, Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen – Band 1, 1903-1945, Leichlingen 2006

- Opfer des Fortschritts - Bauten und Anlagen des Verkehrs, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, Bd. 60, 1998
- Schwarzer, Innere Einrichtung und Betrieb des Werkstätten-Hauptmagazins Opladen (Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1908, No. 742, S. 205ff)
- Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht, Katasterplan
- Typische Baukonstruktionen von 1860 bis 1960, Bd. 1, Bauverlag
- Typische Baukonstruktionen von 1860 bis 1960, Bd. 2, Bauverlag
- Übersichtsplan der Stadt Opladen (1913)

Bearbeitung

Gregor Schier
Dipl.-Ing. Architekt
Leverkusen, 14.12.2009


191
145
Schwimm-
becken
GIS
GIS Leverkusen
Projekt:
Betreff:
Maßstab 1:1000
Benutzer: auskunft
Datum: 9.12.2009