



Stadt Leverkusen

Eingabe nach § 24 GO NRW Nr. 2025/3301

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-yr/jm

Dezernat/Fachbereich/AZ

02.06.2025

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Bürgereingaben und Umwelt	12.06.2025	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Umgestaltung des Bahnhofs Opladen

- Eingabe nach § 24 GO NRW vom 19.04.2025
- Stellungnahme der Verwaltung vom 02.06.2025

20/205-schw
Rainer Schwaab
☎ 22 45

02.06.2025

01

- über Frau Beigeordnete Deppe
- über Herrn Stadtkämmerer Molitor
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

gez. Deppe
gez. Molitor
gez. Richrath

Umgestaltung des Bahnhofs Opladen
- Eingabe nach § 24 GO NRW vom 19.04.2025
- Nr. 2025/3301

Fachliche Einschätzung:

Stellungnahme der neuen bahnstadt opladen:

1. a) Rückbau Bahnhofsbrücke

Sollte die Brücke vor Ende der Zweckbindungsfrist (voraussichtlich 2035) zurückgebaut werden, müssten anteilig Fördermittel inklusive Zinsen zurückgezahlt werden.

Zudem gehören die Rolltreppen und Aufzüge zu den Bahnsteigen der Deutschen Bahn. Die Bahn würde selbst bei Kostenübernahme so einem Vorhaben aller Voraussicht nach nicht zustimmen.

Außerdem kann es nicht zielführend sein, eine funktionierende Verbindung und Erschließung zurückzubauen. Darüber hinaus wird die Bahnhofsbrücke im Zusammenhang mit dem Bahnhofsquartier noch eine westliche Freitreppenanlage erhalten.

1. b) Neue Unterführung

Momentan besteht kein Planungsrecht für eine Tunnelanlage. Sollte der Bahnhof nicht teilweise über einen längeren Zeitraum stillgelegt werden, wäre die Umsetzung einer solchen Maßnahme logistisch kaum zu bewältigen. Die Baumaßnahme kann nur mit sogenannten Sperrpausen erfolgen. Dies bedeutet, dass der entsprechende Streckenabschnitt der Bahn stillgelegt werden muss, wenn dort Baumaßnahmen stattfinden. Dafür dürfte es seitens der Bahn keine Zustimmung geben, da diese Sperrpausen relativ lang und aufeinander getaktet sein müssten (der Tunnelbau würde abschnittsweise erfolgen). Diese Sperrpausen sind außerdem wirtschaftlich nicht darstellbar. Zusätzlich muss die Europa-Allee unterquert werden, die für die Bauzeit ebenfalls stillgelegt bzw. umgeleitet werden müsste. Gleiches gilt auch für den P+R-Platz im Osten. Zum Thema Angstrum: Eine Tunnellösung, die hier ca. 110 m Länge ohne Rampen betragen würde, würde auch mit Lichtinstallationen einen Angstrum darstellen. Die Thematik war allerdings nicht der ausschlaggebende Grund, warum damals eine Tun-

nellösung verworfen wurde, sondern die extrem hohen Baukosten im Vergleich zur Brückenlösung. Hierzu ist anzumerken, dass der seinerzeit vorhandene Tunnel nicht einfach hätte verlängert werden können. Auf der gesamten Länge hätte ein gänzlich neues Tunnelbauwerk entstehen müssen, das den Richtlinien und Vorgaben zur Länge und zu dem dazugehörigen Querschnitt entspricht. Das Ganze im Bestand umzubauen, würde eine nicht vertretbare, unwirtschaftliche Lösung bedeuten.

1. c) Verkleinerung Fahrradparkhaus und neues Bahnhofsgebäude

Wenn das Fahrradparkhaus verkleinert wird, könnte dies nur von Süden aus erfolgen. Das Fahrradparkhaus hier zurückzubauen, ist für die weitere Idee, ein Bahnhofsgebäude zu errichten, die falsche Seite.

Im nördlichen Kopf befinden sich Fahreraufenthaltsraum, öffentliches WC und Infrastruktureinheiten, die nicht zurückgebaut werden können bzw. über Ersatzbauten wieder realisiert werden müssten. Dazu zählt auch eine Trafostation der Energieversorgung Leverkusen, deren Neubau finanziell komplett von der Stadt getragen werden müsste. Ein Rück- und Neubau stellt sich ebenfalls als unwirtschaftlich dar. Auch das Fahrradparkhaus ist eine geförderte Maßnahme und jegliche Veränderung vor Ende der Zweckbindungsfrist (2041) löst eine Rückzahlung von Fördermitteln inklusive Zinsen aus. Ein klassisches Bahnhofsgebäude wird durch die Deutsche Bahn errichtet. Für die Bahnhofskategorie in Opladen ist das nicht mehr vorgesehen. Als Wetterschutz wurden deshalb die Bahnsteige nach Richtlinien der Deutschen Bahn mit einer Überdachung und Fahrkartenautomaten versehen.

Im Fall des Bahnhofs Opladen würde das Gebäude westlich der Europa-Allee liegen und nicht direkt an der Gleisstrecke. Eine Lösung zur Überdachung könnte es in einem Gesamtkomplex Bahnhofsgebäude/Fahrradparkhaus geben, um das Ganze städtebaulich akzeptabel zu lösen. Aktuell besteht aber für solch ein Gebäude ebenfalls kein Planungsrecht und die benötigten Flächen in Bahnsteignähe sind nicht verfügbar.

Kurz gefasst zu 1.: Es besteht kein Planungsrecht. Die Maßnahme würde unverhältnismäßige Kosten auslösen und ist deshalb als unwirtschaftlich anzusehen. In Verbindung mit dem Rückbau intakter Bauwerke könnte das zudem als Verschwendung von Steuergeldern gewertet werden. Weiterhin: Lange Bauzeit, hoher logistischer Aufwand mit deutlichem Eingriff in den Bahnbetrieb.

2. Vorratsbeschluss

Letztendlich sind bereits alle Fakten geschaffen, die das Vorhaben unter 1. umgeben. Insbesondere gehört dazu auch das in der Begründung aufgeführte Bahnhofsquartier, dessen Planung und Konzept weiterhin Bestand hat, sogar Bestand haben muss, da es sich als Wettbewerbsergebnis um eine sogenannte Konzeptvergabe handelt, auf der der rechtsgültige Bebauungsplan basiert. Insofern besteht eine Bindung an die Planung. Diese Planung war auch immer losgelöst vom Fahrradparkhaus, da dieses über einen separaten Bebauungsplan geregelt ist.

Ergänzung des Fachbereichs Stadtplanung zum Planungsrecht:

Für alle in der Eingabe nach § 24 GO NRW angesprochenen Flächen und Anlagen besteht Planungsrecht über die rechtskräftigen Bebauungspläne 172 A / II, 208 B / II (inklusive Änderungen) sowie 240 / II. Bei der Aufstellung dieser Bebauungspläne wurden

die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt und die eingegangenen Stellungnahmen abgewogen und anschließend mit den Satzungsbeschlüssen politisch beschlossen. Die rechtskräftigen Bebauungspläne stellen somit die verbindliche Vorgabe für die Zulässigkeit der o.g. Vorhaben dar. Grundlage der Bebauungsplanverfahren waren die entsprechenden Konzeptionen und Planungen aus dem Projekt „neue bahnstadt opladen“. Bezüglich der Umsetzung der in der Eingabe nach § 24 GO NRW benannten Punkte ist davon auszugehen, dass die bestehenden Bebauungspläne aufgehoben bzw. geändert werden müssten. Dies müsste durch entsprechende politische Beschlüsse erfolgen, Planungsanlass und Planungsziele dafür müssten geprüft werden sowie ggfls. Auswirkungen auf betroffene Eigentümer*innen und weitere Betroffene (inkl. möglicher Schadensersatzansprüche).

Haushaltsrelevanz/Mittelverfügbarkeit:

Die mit der Eingabe nach § 24 GO NRW vorgeschlagenen Maßnahmen werden aus Sicht der Verwaltung weder inhaltlich befürwortet noch sind entsprechende Haushaltsmittel etatisiert.

Unabweisbarkeit aus Sicht der Verwaltung begründbar: Ja Nein

Fazit:

Die Verwaltung schlägt vor, die Eingabe nach § 24 GO NRW abzulehnen.

Finanzen i.V.m. neue bahnstadt opladen und Stadtplanung