

Eilenburger Bahnhof

Adresse:

Reichpietschstraße, Eilenburger Straße, Gerichtsweg, 04103 Leipzig

Stadtteil:

Reudnitz-Thonberg

Industriezweig/Branche:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

.....

Datierung:

1872

Objektgröße:

ca. 150 x 900 m

Ursprüngliche Nutzung:

Bahnhof

Heutige Nutzung:

Stadtteilpark, restliche Hochbauten ungenutzt

Bau- und Firmengeschichte:

Bis zur Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes 1915 gab es je nach Richtung 6 separate Bahnhöfe, vorwiegend Kopfbahnhöfe. Einer davon war der Eilenburger Bahnhof in der damals noch selbständigen Gemeinde Reudnitz für den Zugverkehr Richtung Eilenburg - Torgau - Cottbus über Schönefeld und Taucha. Die Gebäude und die Bahnanlagen wurden von 1872 bis 1874 auf einer 900 x 150 m großen Fläche errichtet. Zur kreuzungsfreien Querung der heutigen Riebeckstraße ist eine Rampe mit einer Brücke geschaffen worden.

Nach der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes verkehrten von hier bis zur Zerstörung 1943 nur Nahverkehrszüge. Bis 1994 dienten die Anlagen auch dem Güterverkehr vor allem für die umliegenden Betriebe der grafischen Industrie und als Abstellmöglichkeiten für die Deutsche Reichsbahn. Auf der Grundlage

eines Beschlusses des Stadtrates wurde auf der gesamten Fläche der Stadtteilpark Reudnitz, genannt Lene-Vogt-Park, geschaffen. Von den Hochbauten existieren noch einige Güterschuppen an der Reichpietschstraße und ein unter Denkmalschutz stehender Rundlokschuppen an der Eilenburger Straße neben der Shell-Tankstelle an der Riebeckstraße. Für den Lokschuppen waren schon verschiedene Verwendungsmöglichkeiten geplant, bisher ohne Erfolg.

Objektbeschreibung:

.....

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse

http://de.wikipedia.org/wiki/Leipzig_Eilenburger_Bahnhof

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

09.02.2014

Abbildungen:

Helmut Sander - Februar 2014

Bayrischer Bahnhof

Adresse:

Bayrischer Platz, 04103 Leipzig

Stadtteil:

Zentrum-Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

Historisches Bahnhofsgelände mit markantem Hauptgebäude - ältester Kopfbahnhof der Welt.

Datierung:

1842

Objektgröße:**Ursprüngliche Nutzung:**

Fernbahnhof

Heutige Nutzung:

Tunnelstation der S-Bahn, Gaststätte, Wohngebiet (geplant)

Bau- und Firmengeschichte:

Bis zur Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes 1915 gab es je nach Richtung 6 separate Bahnhöfe, vorwiegend Kopfbahnhöfe. Einer davon war der Bayrische Bahnhof für Züge in Richtung Zwickau / Plauen - Hof . Er wurde bereits 1842, 3 Jahre nach der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig - Dresden in Betrieb genommen. Vor dem stadtseitigen Kopfbau („Portikus“) befand sich eine Drehscheibe um den Gleiswechsel beim Umsetzen der Lokomotiven zu ermöglichen. Er galt bis zur endgültigen Stilllegung 2001 als der älteste Kopfbahnhof Deutschlands. Seit 1915 diente er nur noch dem Nah- und Güterverkehr und für Messesonderzüge. Die Kriegsschäden hielten sich in Grenzen. Bereits in den 1970er Jahren gab es Bestrebungen, Teile der Gebäude und Anlagen denkmalgerecht zu erhalten. 1991 wurde mit Unterstützung bayrischer Geldgeber und Eisenbahnfreunde der Portikus saniert, er steht unter Denkmalschutz. Seit 2000 werden die Gebäude auf der westlichen Seite als Gose-Brauerei mit Gastronomie genutzt. Bis 2001 fuhren hier noch Nahverkehrszüge nach Altenburg und Zwickau. Dann erfolgte die vollständige Entkernung der Bahnanlagen in Vorbereitung für den Bau einer Tunnelstation für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz. Die nicht für die S-Bahn-Trasse benötigten Flächen werden städtebaulich genutzt. Es besteht noch ein Rundlokschuppen und ein Wasserturm für die z. Zt. keine Nutzung vorgesehen ist. Sie befinden sich in einem schlechten Zustand. Bis zur Stilllegung des Bahnbetriebes wurden diese von den „Eisenbahnfreunden Bayrischer Bahnhof“ genutzt, die jetzt ihr Domizil im ehemaligen Betriebswerk des Plagwitzer Bahnhofes haben. Für den Bau der

Tunnelstation wurde der Portikus 2006 30m nach Osten und 2009 wieder an seinen ursprünglichen Standort verschoben. Die Tunnelstation bietet einen guten Zugang zum Universitätsklinikum und zum südlichen Zentrum. Die Gestaltung des Umfeldes ist noch nicht abgeschlossen, es besteht jedoch ein guter Zugang zu 3 Straßenbahnlinien und einer Buslinie. Durch die Gestaltung des nördlichen Einganges der Tunnelstation wurde der Blick auf den Portikus stark eingeschränkt.

Objektbeschreibung:

Vom ursprünglichen Bahnhof sind heute nur noch der sog. Portikus und Teile des südlichen Bahnhofsgebäudes erhalten, in dem sich heute die Gaststätte befindet. Zum Bayrischen Platz hin befindet sich der Neubau des Eingangs zum unterirdischen Bahnhof.

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse

http://de.wikipedia.org/wiki/Leipzig_Bayerischer_Bahnhof

www.bayerischer-bahnhof.de

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

Februar 2014

Abbildungen:

Helmut Sander - Februar 2014

Michael Hartwich - März 2017

Hauptbahnhof

Adresse:

Willy-Brandt-Platz, 04109 Leipzig

Stadtteil:

Leipzig-Zentrum

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

Hauptbahnhof der Stadt Leipzig – Europas größter Kopfbahnhof

Datierung:

1915

Objektgröße:

Ursprüngliche Nutzung:

Hauptbahnhof

Heutige Nutzung:

Hauptbahnhof und Einkaufszentrum

Bau- und Firmengeschichte:

Mit der schnellen Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich über ganz Deutschland ein verzweigtes Eisenbahnnetz entwickelt. Leipzig war einer der Knotenpunkte mit 6 Endbahnhöfen im Stadtgebiet bzw. in damals stadtnahen Randgebieten. Das war zur Jahrhundertwende für die gewachsenen Ansprüche im Personen- und Güterverkehr nicht mehr ausreichend. Trotz der Zersplitterung in Länderhoheiten wurden 1902 der Bau eines zentralen Kopfbahnhofes in der Nähe des Stadtzentrums, sowie ein Ausbau der Schieneninfrastruktur in und um Leipzig beschlossen. Unter laufendem Betrieb entstand von 1909 bis 1915 der Zentralbahnhof (später Hauptbahnhof genannt) auf dem Gelände des Magdeburger -, Thüringer -, Dresdener- und Berliner Bahnhofes. Der Bahnhof bestand aus einem ca. 300 m langen repräsentativen Empfangsgebäude mit zwei Eingangshallen (West und Ost), zwei großen Wartesälen, einem fast gleichlangen Querbahnsteig sowie sechs Längshallen und zwei Seitenschiffen für 26 Bahnsteige. Er war damals der größte Kopfbahnhof Europas. Der gesamte Bahnhof wurde symmetrisch angeordnet, die westliche Seite für die preußische Verwaltung und die östliche Seite für die sächsische Verwaltung. Im Bahnhof und im unmittelbaren Vorfeld war auch die Abfertigung

von Reisegepäck und Stückgut möglich. Das Gleisnetz war so ausgelegt, dass Züge von der östlichen Zufahrt über Verkehrstunnel zur Weiterfahrt Richtung Westen und umgekehrt geführt werden konnten. Es konnten auch reichlich Züge ab- bzw. bereitgestellt werden. In geringer Entfernung befanden sich auch Bahnbetriebswerke vor allem für die Wartung und zum Unterstellen der damals noch vorherrschenden Dampflokomotiven.

Der Zugang der Eingangshallen befindet sich direkt am Promenadenring, also in wenigen Metern Entfernung zur Innenstadt. Unmittelbar davor ist eine Zentralhaltestelle der Straßenbahn.

In Abwägung der Nachteile eines Kopfbahnhofes hat man sich bei der Standortplanung für die Vorteile der zentralen Lage entschieden.

Der Text wurde z.T. deshalb im Imperfekt geschrieben, weil sich bis heute erhebliche Veränderungen ergeben haben:

Da sind zunächst die Kriegsschäden aus mehreren Luftangriffen, vor allem am 7. Juli 1944. Der Wiederaufbau wurde am 4. Dezember 1965, also genau 50 Jahre nach der Fertigstellung 1915, beendet, wobei das Betriebskonzept im Wesentlichen beibehalten wurde. Nach den Reparationsleistungen wurde die Elektrifizierung nach und nach wieder realisiert, damit war auch die teilweise Einführung des Wendezugbetriebes möglich, der die Nachteile des Kopfbahnhofes reduzierte.

Erhebliche Veränderungen gab es nach der politischen Wende 1989: Arbeitsplätze brachen in Größenordnungen weg mit Auswirkungen auf den Berufsverkehr. Mit der zunehmenden Motorisierung verlagerte sich der Personen- und Güterverkehr auf die Straße, d.h. viele Einrichtungen des Bahnhofes wurden überflüssig, der Bedarf an Zügen reduzierte sich erheblich. Günstig waren die Einführung von Zweirichtungstriebwagen im Nah- und Fernverkehr und der generelle Wendezugbetrieb bei lokbespannten Zügen für den Betriebsablauf im Kopfbahnhof. Zur Belebung des Bahnhofes erfolgte in den 1990er Jahren der Einbau eines Einkaufszentrums und eines Parkhauses. Damit entfielen allerdings die Bahnsteige 23 bis 26, wobei der Bahnsteig 23 noch für das Abstellen von Museumsfahrzeugen genutzt werden kann. Auch in den beiden Wartesälen befinden sich jetzt Handelseinrichtungen. Es erfolgte auch eine umfassende Sanierung der gesamten Gebäudesubstanz. Die Einrichtungen für die Aufgabe und Abholung von Reisegepäck und Stückgut wurden entfernt. Auch die Fahrkartenschalter wurden erheblich reduziert, weil der Vertrieb der Fahrkarten zum großen Teil über Automaten und private Computer erfolgt.

Ein weiterer Einschnitt erfolgte durch den Bau des Citytunnels für das

Mitteldeutsche S-Bahn-Netz.

Ein Tunnel als Verbindung zum Bayrischen Bahnhof wurde bereits beim Bau des Hauptbahnhofes für den Fernverkehr nach Bayern geplant und z.T. gebaut. Durch die heutigen Planungen des Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn war der Tunnel dafür nicht mehr notwendig, aber man griff die Idee für ein Nahverkehrsnetz auf mit Bedienung der Innenstadt. Der Bau dieses Netzes inklusive Tunnel unter der Innenstadt wurde 2003 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 15. Dezember 2013 mit 6 S-Bahn-Linien. Die Bahnsteige 1 bis 5 wurden dafür zurückgebaut, die Gleise 1 und 2 befinden sich jetzt im Tiefbahnhof. Durch die Einsparung von Zügen infolge der S-Bahnen und der Neuordnung des Fernverkehrs wird auch das Gleisvorfeld inklusive der Verkehrstunnel und Brücken erheblich zurückgebaut.

Die Veränderungen haben dazu geführt, dass der Hauptbahnhof heute ein lebendiger, moderner Bahnhof ist. Es gibt umfangreiche Literatur zum Hauptbahnhof.

Objektbeschreibung:

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse

Leipzig-Lexikon

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

März 2014

Abbildungen:

Helmut Sander, Februar 2014

Brandenburger Brücke

Titel des Objekts:

Brandenburger Brücke

Adresse:

Brandenburger Str. (B2/B87), 04103 Leipzig

Stadtteil:

Zentrum-Ost

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Brücken

Kurzcharakteristik:

Eisenbahnüberführung für Straßenverkehr

Datierung:

1908/1915 und 2000/2003

Objektgröße:**Ursprüngliche Nutzung:**

Die Brücke wird seit 1910 im Prinzip unverändert als Straßenbrücke im innerstädtischen Straßennetz der Stadt Leipzig genutzt

Heutige Nutzung:

Straßenbrücke zur Aufnahme des innerstädtischen Straßenverkehrs im Zuge der Bundesstraße B2.

Bau- und Firmengeschichte:

Die Brandenburger Brücke wurde im Rahmen der Baumaßnahmen für den neuen Hauptbahnhof Leipzig 1908-1910 nach Plänen des Architekten Martin Elsässer (Stuttgart) errichtet. Auftraggeber war die „Königlich-Sächsische Eisenbahnverwaltung“.

Auf Grund des enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der Straße (B 2) Mitte der neunziger Jahre wurde die Brücke im Auftrag der Stadt Leipzig 2000-2003 vollständig rekonstruiert und auf der Nordseite mit einer zweiten Fahrbahn versehen. Diese wurde in moderner Stahlbeton-Verbund-Konstruktion

ausgeführt und an die vorhandene Brücke angebaut. Sie hat eine Spannweite von ca. 98 m und ist über einem neuen Mittelpfeiler angeordnet.

Objektbeschreibung:

Die Brandenburger Brücke ist die auffälligste Brücke im Stadtgebiet von Leipzig. Sie überquert seit 1910 als sogenannte „Stahl- Fachwerkbogenbrücke“ mit untenliegender Fahrbahn die Gleisanlagen im Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs.

Der Eisenbahnverkehr unter der Brücke in Richtung Chemnitz/Dresden/Zwickau wurde erst mit der vollständigen Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs 1915 aufgenommen. Die Brücke wurde als zweiseitige Stahlfachwerk-Bogenbrücke in Nietkonstruktion mit einer Spannweite von 87 m errichtet. Jedes der beiden Bogenteile hat ein Gewicht von ca. 100.000 kg.

Die Brückenbogen wurden mit Reliefs in antikisierender Form geschmückt. Sie zeigen Darstellungen von Schriftgelehrten, Künstlern und Technikern.

Mit der neuen Brückenhälfte ist die Brandenburger Brücke seit 2003 als Bundesstraße B2/B87 vierspurig für den Straßenverkehr nutzbar.

Quellen/Literatur/Links:

W. Hoquel, Leipzig-Architekturführer

Autor/in:

Peter Rosenbusch

Datum:

05.02.2014

Abbildungen:

Peter Rosenbusch - Februar 2014

Michael Hartwich - März 2017

Eisenbahnbrücke, nahe der Elisabethbrücke

Titel des Objekts:

ehem. Eisenbahnbrücke / Riverboat

Ort:

Plagwitz

04229 Leipzig

Lage:

Nähe Elisabethbrücke

Kurzcharakteristik:

Eisenbahnbrücke eines Anschlussgleises über einen Verbindungsgraben zwischen Weißer Elster und Karl-Heine-Kanal

Datierung:

um 1880 (Eisenbahnbrücke)

Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:

Eisenbahnbrücke eines Anschlussgleises

Bau- und Firmengeschichte:

Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke befindet sich zwischen der Nonnen- und der Alten Straße, ca. 70 Meter hinter der Kanaleinfahrt, nahe der Elisabethbrücke. Vormalig führte sie als eingleisige Anschlussbahn zur ehemaligen Güterladestelle II sowie als Werksanschluss zu den Buntgarnwerken.

Von 2003 bis 2008 hatte die MDR-Talkshow *Riverboat* hier ihr Domizil. Speziell für die Sendung des MDR-Fernsehens wurde durch den Leipziger Architekten Manfred Denda auf der alten Eisenbahnbrücke ein Studio in Form eines Bootes errichtet.

Charakterisierung:

Die Brücke ist zur Hälfte aus Bruchsteinen gebaut, die andere Hälfte besteht, aufgrund der großen Schräge, aus genieteteten Vollwandstahlträgern.

Quellen und Literatur:

Sturm, Wolfram: Eisenbahnbrücken in und um Leipzig. Eine historische und städtebauliche Studie. Leipzig 1997.

Autor/in:

Juliane Gölzner

Bilder:

Michael Hartwich