

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