

Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

Obj.-Dok.-Nr.	09307323	
Kreis	Dresden, Stadt	
Gemeinde	Dresden, Stadt	
Anschrift	Eisenbahnstraße 1; 2	
Gem. * Fl-stck. * Flur	Neustadt * 853/3; 853/6	
Bauwerksname	Leipziger Bahnhof (Sachgesamtheit); Güterbahnhof Dresden-Neustadt	
Zusätzl.-Anschrift	<i>Hansastraße 3</i>	<i>853/6*Neustadt</i>

Kurzcharakteristik

Sachgesamtheit Leipziger Bahnhof mit folgenden Einzeldenkmalen: den erhaltenen Teilen des Empfangshallenkomplexes, vier Dienstgebäuden, fünf Güterböden (Güterhalle 1, 2 und 3) sowie überdachter Rampe (offener Halle) (siehe auch Einzeldenkmalliste Obj. 09215003), dazu Pflasterflächen, Laderampen, Gehwegen, Gleisführungen und dem mit Bäumen bestandenen Ruheplatz für das Bahnpersonal als Sachgesamtheitsteilen; als ältester Standort eines Bahnhofs in Dresden und als Endpunkt der ersten deutschen Fernreisebahnlinie von singulärem verkehrsgeschichtlichem Wert, zudem baugeschichtlich und ortsgeschichtlich bedeutend

Denkmaltext

Abgesehen davon das Teile des Leipziger Bahnhofs, Dresden, Eisenbahnstraße 1, 2 als Einzeldenkmale gelten, erfüllt er insgesamt, vor allem mit den dominant in Erscheinung tretenden, großen Pflasterflächen, den zahlreichen, an den Böden entlang laufenden Laderampen, vereinzelt Gehwegen, diversen Gleisführungen und einem mit Bäumen bestandenen Ruheplatz für das Bahnpersonal, auch die Voraussetzungen eines Kulturdenkmals im Sinne einer Sachgesamtheit gemäß § 2 Abs. 1 SächsDSchG, da wegen seiner baugeschichtlichen und ortsgeschichtlichen Bedeutung sowie seines singulären verkehrsgeschichtlichen Wertes ein öffentliches Erhaltungsinteresse besteht.

Der erste (alte) Leipziger Bahnhof von Dresden war am 7./8. April 1839 als Endpunkt der ersten deutschen Fernreisebahnlinie Dresden – Leipzig feierlich eingeweiht worden. Er bestand aus drei Hauptgebäuden (Personen-Halle, Expedition und Restauration), die durch zwei konvexe Arkaden miteinander verbunden waren, verschiedene Zweckbauten und einer Drehscheibe. Mit Vollendung des 1847 in direkter Nachbarschaft entstandenen Schlesischen Bahnhofs (Neustädter Bahnhof) sowie dem Bau der Eisenbahn-Marienbrücke 1852 zum Anschluss an den Böhmisches Bahnhof (Hauptbahnhof), führten erste entscheidende Um- und Neubauten an den bestehenden Anlagen (Gebäuden und Gleisführungen) an Stelle des vorherigen zu einem neuen zweiten Bahnhof mit Durchgangsverkehr. Er zeigte einen langgestreckten, pavillonartigen Komplex mit Ankunftshalle von Leipzig, Abgangshalle nach Leipzig sowie Ankunfts- und Abgangshalle von und nach Prag, dazu ein separates Maschinenhaus und Schuppen. Durch das sich stetig entwickelnde Bahnnetz kam es bis 1857, die Einweihung fand am 19. Mai des Jahres statt, zur Entstehung eines dritten Leipziger Bahnhofs, näher zur Großenhainer Chaussee (Großenhainer Straße) hin verlagert. Dessen Personenbahnhof, nunmehr mit Ankunftshalle, Abgangshalle und »Prager Halle« (auch für den Verkehr von und nach Wien) griff die Grundform der Vorgängeranlage, von der es leider keine Ansichten gibt, auf. Zwei Bauten von 1839, die einstige Expedition und Restauration, hatte man noch einmal integriert. Wohl von 1874-1875 entstanden auf dem an der Leipziger Straße gelegenen Gelände gesonderte Gleisanlagen mit Güterböden.

In den Jahren 1890 bis 1901 folgte das große Vorhaben der völligen Neugestaltung der Dresdner Bahnanlagen. Die Bahnkörper wurden als kreuzungsfreie Verkehrsführung, dem Beispiel anderer Großstädte folgend, hochgelegt, was auch den Wegfall der »Prager Halle« zur Folge hatte. Damit bildete der südliche Eckbau der vordem mittigen Abgangshalle mit zentralen Zugang des Bahnhofs den neuen Abschluss. Zwischenzeitlich errichtete man 1898-1899 ein Dienstgebäude für die Güterverwaltung und einen Güterboden mit Klinkerfassaden. Mit der Inbetriebnahme des Neustädter Bahnhofs, an Stelle des Schlesischen Bahnhofs, am 1. März 1901 war für die Leipziger Strecke eine neue Linienführung realisiert. Die Anlagen des Leipziger Bahnhofs wurden frei und zum Güterbahnhof Dresden-Neustadt umgewandelt. Die verbliebenen Teile des dritten Personenbahnhofs dienten bis zu seiner Kriegszerstörung 1945 und nach teilweiser Instandsetzung weitere Jahre danach dem Express- bzw. Eilgutverkehr der Bahn.

Von den erwähnten Baulichkeiten haben sich bis heute wesentliche Teile der Abgangshalle mit Uhrturm und

der Ankunftshalle des 1857-1859 entstandenen dritten Personenbahnhofs erhalten. Hinzu kommen drei der Güterböden aus der Zeit von 1874-1875. Sie beeindrucken durch verputztes Sandsteinquadermauerwerk, Rundbögen und schmale Verladerampen, von weit auskragenden Dächern auf hölzernen Zierkonsolen geschützt. Etwa in der Mitte des Areals dominieren die beiden Klinkerbauten aus dem Ende des 19. Jahrhunderts, wobei das Dienstgebäude nicht gänzlich überkommen ist. Bis 1925 ergänzte man den Güterbahnhof um ein äußerlich schlichtes Dienstgebäude an der Ostseite. Es steht bis heute für die versachlichte Architektursprache seiner Zeit. Einige der Gebäude werden bis jetzt genutzt. Neben den Bauten finden sich auf dem Gelände Einfriedungen, ausgedehnte Pflasterflächen für den straßenseitigen Fahrzeugtransport und, wie bereits erwähnt, zahlreiche Laderampen, darunter eine mit Überdachung, sowie mindestens ein erhaltenes Gleis. Leider wurden alle anderen Gleise für den Bahntransport abgebaut. Aber ihre einstigen Gleisführungen, markiert durch Schotter und Schwellen, kündigen noch heute von der einst großzügigen Anlage. An der südwestlich Ecke des Bahnhofs fällt durch seine Bauweise ein zu DDR-Zeiten entstandener neuer und seinerzeit moderner Güterboden auf.

Die baugeschichtliche Bedeutung des gesamten Bahnhofs über dem Grundriss einer Gleisharfe ergibt sich aus der Zeiteugenschaft der Baulichkeiten für die Bahnhofsarchitektur über mehrere Jahrzehnte von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die DDR-Zeit. Dabei besonders erwähnenswert sind die erhaltenen Teile der Abgangshalle mit Uhrturm, die einen Großteil der Fassadengestaltung aus der Entstehungszeit noch anschaulich machen. Trotz deren fragmentarischen Charakters, zeigen die vorhandenen Elemente die damalige qualitativ hochwertige Architekturauffassung und lassen die Dimension des ursprünglichen Gebäudekomplexes deutlich werden. Die Güterböden wirken schon durch ihre schiere Größe und belebende Elemente, wie die erwähnten Holzkonsolen oder die unterschiedlich farbig gestalteten Fronten des Bodens von 1898-1899.

Der Leipziger Bahnhof ist als frühester Standort der Dresdner Eisenbahngeschichte zudem von besonderer ortsgeschichtlicher Bedeutung und besitzt als Endpunkt der ersten deutschen Fernreisebahnlinie einen singulären verkehrsgeschichtlichen Wert. Abgesehen von den bisher als Kulturdenkmal erfassten Teilen des Bahnhofs, handelt es sich bei ihm wegen des Funktionszusammenhangs im Zusammenspiel mit den mehrfach genannten Gründen um ein Kulturdenkmal im Sinne einer Sachgesamtheit. Die einzelnen Elemente des Bahnhofs wirken zusammen und fügen sich zu einem einheitlichen Ganzen. Sie sind somit als eine zusammenhängende Gesamtanlage aufzufassen und gemeinsam zu betrachten.

LfD/2022

Datierung 1839 (Eisenbahnanlage)

Ausweisungsstelle Landesamt für Denkmalpflege Sachsen



Fotonummer F 09307323 A
Aufnahmejahr 2022
Fotograf Müller, Michael
Beschreibung Güterhalle und Pflasterung



Fotonummer F 09307323 B
Aufnahmejahr 2022
Fotograf Müller, Michael
Beschreibung Laderampen und Gleisführung

Dieses Dokument ist gemäß der Creative Commons-Lizenz CC-BY-NC-ND urheberrechtlich geschützt.

