



# Denkmalliste Stadt Essen

Untere Denkmalbehörde - St. A. 65 -

65 - 155 06.82 ●

Blatt 1

Strasse / Nr. Marktstr. 11			
Stadtbezirk IV	Stadtteil Borbeck-Mitte (21)	Gemarkung Borbeck	
Lfd.-Nr. 596	Eintr.-Datum 10.09.1990	Flur 25 9	Flurstück 394
Art des Denkmals Baudenkmal		Kurzbeschreibung Bahnhof Borbeck	
Darstellung der wesentlichen Merkmale des Denkmals			
<p>Essen-Borbeck ist einer der Orte im Ruhrgebiet, der bedeutend für den Steinkohlenbergbau war. Im Jahre 1835 ging Franz Haniel zum beschränkten Tiefbau über. Nach den allgemeinen Erfahrungen mit dem Kohlenbergbau bedeutet das eine höhere Förderung und einen größeren Absatzbedarf. Borbeck wurde damit zu Beginn des Eisenbahnbaus zu einem interessanten Anschlußpunkt für die Eisenbahn.</p> <p>Die Geschichte der Eisenbahn im Rheinland ist die Geschichte der Konkurrenz dreier Eisenbahngesellschaften, der Rheinischen, der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die sich gegenseitig Streckenverläufe und Märkte abzuringen versuchten.</p> <p>Am 01. Dezember 1872 erfolgte die Eröffnung der Strecke Mülheim (Ruhr) - Heissen - Essen - Borbeck - Essen - Frin-trop für den Güterverkehr und erst am 01. Juli 1879 für den Personenverkehr (Preußische Konzession vom 14. Oktober 1869),</p>			
Hist. Ausstattungstücke			

Foto(s)



Das (Die) umseitig genannte(n) Objekt(e) ist (sind) ein

- Baudenkmal(e) i. S. des § 2(1 u. 2) DSchG,
- Bodendenkmal(e) i. S. des § 2(1 u. 5) DSchG, da es (sie) bedeutend ist (sind) für
- die Geschichte des Menschen
- Städte und Siedlungen
- die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse

Die Erhaltung und Nutzung des(r) Baudenkmal(e)s / Bodendenkmal(e) liegt aus

- künstlerischen
- wissenschaftlichen
- volkskundlichen
- städtebaulichen

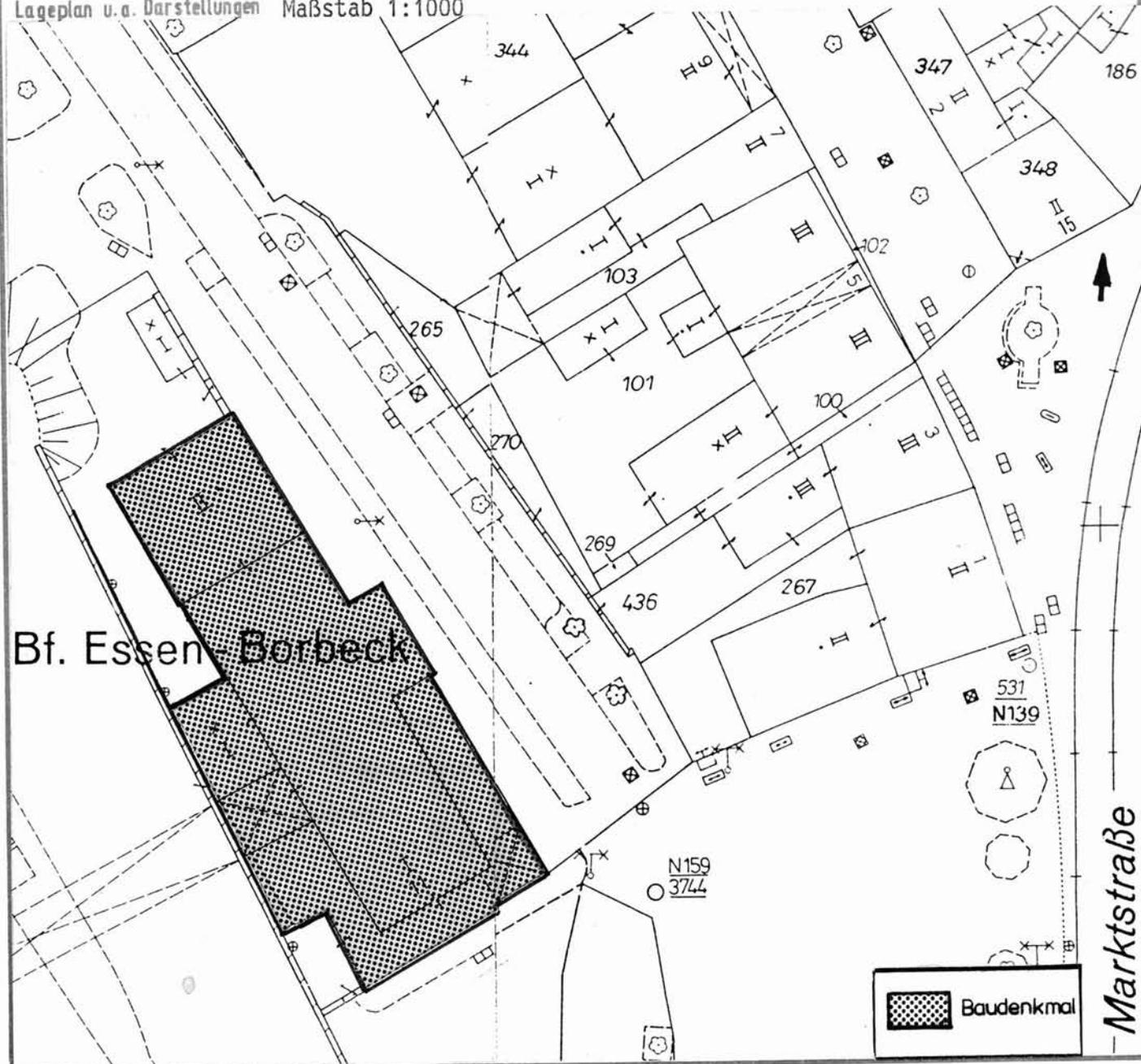
Gründen im öffentlichen Interesse

Planungs- und Baurecht

Hinweise auf Sachakten

Hinweise auf Inventare, Literatur, Archivquellen, Zeichnungen, Fotos, Karten u. a.

Lageplan u. a. Darstellungen Maßstab 1:1000





# Denkmalliste Stadt Essen

Untere Denkmalbehörde - St. A. 65 -

65 - 155 06.82 ●

Blatt 2

Strasse / Nr.

Bau Nr. 596

Marktstr. 11

was das größere Interesse der Bahngesellschaften am Güterverkehr in diesem Gebiet verdeutlicht.

Der Eisenbahnanschluß Borbeck zog weitere Industrie nach sich, die gleichzeitig von der am Orte vorhandenen Kohle profitieren wollte. So ließ sich kurz vor 1855 die Gesellschaft Eppinghofen mit Schmelzöfen für Rohzink in Bergeborbeck nieder, das durch die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gute Verkehrsbedingungen aufwies. Günstig wurde die Verbindung zur Zinkhütte in Mülheim jedoch erst durch die Strecke der Rheinischen Eisenbahn. Die guten Verkehrsverhältnisse zogen zur gleichen Zeit, nämlich 1851, die Firma Dètilillieux mit einem der produktivsten Hüttenwerke der Zeit nach Borbeck. Das attraktive Werk wurde 1855 von Phoenix übernommen. Bis in die jüngste Zeit blieb Borbeck ein wichtiger Industriestandort. Deshalb entstand der Abzweig Essen-Borbeck nach Essen-Altendorf zur Verbindung Bottrops und des übrigen nord-westlichen Ruhrgebietes mit der Strecke Düsseldorf - Essen - Dortmund - Soest ebenfalls in erster Linie für den Güterverkehr. Er wurde am 25. März 1912 eröffnet (Konzession nach dem Preußischen Gesetz vom 15. Juni 1906). Um den Umweg über Osterfeld Nord zu verkürzen, wurde am 01. Juli 1922 die Verbindungsbahn Essen - Borbeck - Essen - Dellwig Ost - Bottrop Hbf geschaffen (Konzession nach dem Preußischen Gesetz vom 18. Mai 1913). Die Verbindungsbahn erlaubte neue Möglichkeiten.

In der Bauphase des Abzweigs nach Altendorf wurde auch das neue Empfangsgebäude von Borbeck errichtet. 1911 baute der Architekt Werner ein 1 bis 2-geschossiges langgestrecktes Bahnhofsgebäude, das sich aus mehreren, unterschiedlich hohen, walmdachgedeckten Bauteilen zusammensetzt. Die einzelnen Bauteile werden durch ein Zwischenglied verbunden, die

mit Satteldach überdeckt sind. Auch die Empfangshalle erstreckt sich unter einem Satteldach unter dessen Traufe sich hochrechteckige, mehrfach gekuppelte Oberlichter reihen. Auf den Giebelseiten wird das Gebäudeinnere durch regelmäßig geteilte Thermenfenster belichtet. Die Teilung erzeugen Pilaster, die teilweise bis an den Ortgang geführt wurden. Vor die Halle wurde zur Aufnahme der Schalerräume ein 4-geschossiger Anbau mit Pultdach gesetzt, der auch den eingezogenen seitlich mit Säulen betonten Eingang aufnimmt. Die Fassaden sind glatt verputzt, wobei die drei Achsen des anschließenden Betriebsgebäudes durch farblich abgesetzte zurückgezogene Brüstungen zusammengezogen wurden. Der Sockel ist noch traditionell aus Bruchsteinen hergestellt, während die übrige Planung der neuen Architekturströmung bei den Empfangsgebäuden folgt, die die Formen der Bruchsteinarchitektur in einen gewöhnlichen Putzbau überträgt. Zu dieser neuen Strömung gehört auch die Fenstergestaltung und -anordnung sowie der niedrigere Anbau.

Das Objekt ist bedeutend für die Geschichte des Menschen und die Geschichte von Essen-Borbeck, weil die Industrieansiedlung durch den Eisenbahnanschluß von Borbeck verstärkt wurde. Für die Erhaltung liegen städtebauliche und wissenschaftliche, besonders orts- und architekturgeschichtliche Gründe vor, weil das Bahnhofsgebäude die Phase des Ausbaues von Essen-Borbeck zum Eisenbahnknotenpunkt dokumentiert.