Bahnhof Stötteritz

Titel des Objekts: Bahnhof Leipzig-Stötteritz

Adresse: Güntzstraße 2, 04299 Leipzig

Stadtteil: Leipzig-Stötteritz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen/Eisenbahn

Kurzcharakteristik: ehemals Güterabfertigung und Personenbahnhof, heute Halte-und Endpunkt im Mitteldeutschen S-Bahn Netz

Datierung: Bahnhof seit 1. Mai 1905

Objektgröße: nicht ermittelbar, Grundfläche Empfangsgebäude ca. 160m2

Ursprüngliche Nutzung: als Ladestelle für Güter am 1. Dezember 1891 eröffnet, ab 1. Mai 1893 auch Haltestelle für Personenverkehr

Heutige Nutzung: nach völliger Umgestaltung der Anlagen seit 13.Dezember 2013 nur noch Personenverkehr, Empfangsgebäude und Güterschuppen ungenutzt.

Bau- und Firmengeschichte: *Wie die Eisenbahn Stötteritz erreichte…* Mit Inbetriebnahme der 2.Verbindungsbahn am 20.August 1878 wurde auch die damals selbstständige Gemeinde Stötteritz von der Eisenbahn „berührt“. Diese 2gleisige Strecke verband die Bahnhöfe die sich vorher anstelle des Leipziger Hauptbahnhofs befanden mit dem Bahnhof Leipzig-Connewitz sowie dem Bayrischen Bahnhof. Gut 13 Jahre fuhren die Züge nur an Stötteritz vorbei. Dann wurde am 1.Dezember die bereits genannte Ladestelle für den Güterverkehr mit Schuppen eröffnet, der in den Folgejahren mehrfach erweitert wurde. Somit ergaben sich gute Grundlagen für die Ansiedelung von Betrieben. Auch der Bau eines Anschlussgleises nach Probstheida hatte die Gemeinde vorgeschlagen. Doch dort stieß der Vorschlag auf weniger Gehör. Die Realisierung unterblieb. Am 1.Mai 1893 wurde dann auch eine „Haltestelle für den Personenverkehr“ errichtet.
Weiterer Ausbau der Anlagen… Der wachsende Verkehr machte bald Erweiterungen der Gleisanlagen notwendig. Anschlussgleise zum Städt. Bauhof u.

Desinfektionsanstalt (hinter Prager/Kregelstr.) entstehen. Als Bahnhof wird Stötteritz ab 1.Mai 1905 bezeichnet und ein Jahr später (1906) ist das Empfangsgebäude aus gelben Klinkern vollendet. Durch die Errichtung des Leipziger Hauptbahnhofes werden auch hier Umbauten erforderlich. So errichtet die Sächsische Staatseisenbahn den Güterring von Stötteritz nach Engelsdorf/Güterbahnhof (Sächs. Staatsbahn) (4,7Km) sowie nach Schönefeld/Güterbahnhof (Preuss. Staatsbahn) Diese Verbindung geht 1906 in Betrieb. In die gleiche Zeit fällt auch nach einer Straßenverbreiterung der Stötteritzer Straße der Bau der Eisenbahnbrücken (5 Stück) mit Mittelstützen als genietete Eisenkonstruktion. Diese haben über 100 Jahre ihren Dienst versehen und wurden 2012 außer Betrieb genommen. Außerdem wird neben dem bestehenden Bahnsteig östlich ein weiterer baulich vorbereitet, (Bahndamm und Brückenwiderlager) jedoch niemals in Betrieb genommen. Die technische Messe wird ebenfalls vom Bahnhof Sötteritz einen Gleisanschluss erhalten. Messegüter sowie Eisenbahnfahrzeuge selbst als Exponate gelangen nun in das Ausstellungsgelände. Zwei Stellwerke übernehmen die Zugsicherung.
Moderne Zeiten… Im Zuge der Elektrifizierung des sogenannten Sächsischen Dreiecks Leipzig, Dresden, Chemnitz, Zwickau erhält in den 1960er Jahren der Bahnhof Fahrleitungen. Das Stellwerk B1 wird durch einen Neubau ersetzt. Bedingt durch die günstige Lage am Güterring errichtet die damalige Deutsche Reichsbahn einen Groß-Container Umschlagplatz in Stötteritz. Fertig ist die Anlage am 2.Dezember 1968. Zwei Kranbahnen erledigen den Container Umschlag Schiene/Straße und Stapelplätze wurden angelegt. Im Zuge der Eröffnung der Leipziger S-Bahn am 12.Juli 1969 wird Leipzig-Stötteritz ein Haltepunkt und auch der Haltepunkt „Messegelände“ befindet sich betrieblich zu Stötteritz gehörig. Bereits am 03.03.1968 wurde ein „Messeschnellverkehr“ vom Hauptbahnhof zu diesem neu errichteten Haltepunkt „Technische Messe“ aufgenommen. Bis zum Jahr 2012 hat sich wenig am Bahnhof Stötteritz geändert. S-Bahnen sowie Regionalzüge der Relationen Hauptbahnhof-Borna – Geithain, Altenburg – Zwickau sowie Hof und Güterzüge erreichten diesen Bahnhof.
Ein Bahnhof verändert sein Gesicht… Am 24.11.2012 wurde der Abschnitt Leipzig-Hauptbahnhof – Stötteritz nach 134 Jahren für immer stillgelegt. Die Deutsche Bahn hat kein Geld um den Rietzschke-Viadukt bei Sellerhausen zu sanieren. Der Bau des City-Tunnels ist auch hier folgenreich. Netzergänzende Baumaßnahmen beginnen und der Verkehr wird für über 1 Jahr vollkommen eingestellt. Es folgt ein kompletter Neubau der Gleisanlagen mit geänderter Trassierung. Der Bahnsteig wird nach Westen, auf die ehemalige „Güterseite“

verlegt. Ein Fahrstuhl sorgt nun für einen barrierefreien Zugang des neuen Mittelbahnsteiges mit innerem Kopfgleis für endende S-Bahn Züge. Die restlichen Gleisanlagen wie der alte Bahnsteig werden zurückgebaut. Nach Anbindung an das elektronische Stellwerk erfolgt der Abriss der örtlichen Stellwerksgebäude. Die letzte Aufgabe des Containerbahnhofes war die Verladung der Tübbinge für den City-Tunnel von der Eisenbahn auf LKW. Vorher verschwanden auch die beiden Portalkräne, 2013 folgten die alten Eisenbahnbrücken. Letztere wurden durch 3 jeweils 27m lange Brücken ohne Mittelstützen ersetzt. Ein Stück der Natursteinstützwand an der Papiermühlstraße konnte erhalten werden.
Am 13.12.2013 wurde der Bahnhof Stötteritz mit der Eröffnung des City-Tunnels für den Personenverkehr im Mitteldeutschen S-Bahn Netz wieder in Betrieb genommen. Güterschuppen und das Empfangsgebäude stehen seit Jahren leer und warten auf neue Nutzer. Der Stillgelegte Abschnitt zum Leipziger Hauptbahnhof soll mit dem Rietzschke-Viadukt bei Sellerhausen als „Höhenweg“ in das Konzept „Parkbogen-Ost“ eingebunden werden. Eine attraktive Fuß-Radwegverbindung soll damit in den nächsten Jahren entstehen und östliche Stadtteile mit dem Zentrum verbinden. Eine Modernisierung des Streckenabschnittes nach Engelsdorf steht noch bevor. Eisenbahnbrücken wie auch der Haltepunkt Anger-Crottendorf sollen neu erreichtet werden. Ziel ist unter anderem eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf dieser nun in Mischverkehr betriebenen Strecke. Eine bessere Verknüpfung mit der Straßenbahn, als direkter Halt unter den Eisenbahnbrücken wäre sehr wünschenswert!

Quellen/Literatur/Links:

- Eigenes Wissen,
- Stötteritz : ein Leipziger Stadtteillexikon / [hrsg. vom Pro Leipzig e.V.,2014]
- Gerhild Schwendler

Autor: M. Mann

Datum: 19.03.2018

Abbildungen: (M. Mann, Zeitraum 2005-2016)

Eisenbahnüberführung Berliner Straße

Titel des Objekts: Eisenbahnüberführung Berliner Straße

Adresse: Berliner Straße (zwischen Roscher- und Wittenberger Straße), 04105 Leipzig,

Stadtteil: Zentrum-Nord

Industriezweig/Branche/Kategorie: Eisenbahn, Brücken

Kurzcharakteristik: Zwischen Roscherstraße und Wittenberger Straße befanden sich 21 Eisenbahnbrücken, mit einem Lichthof in der Mitte, die die Verbindungen vom Leipziger Hauptbahnhof in Richtung Halle, Weißenfels und Leipzig-Grünau sowie Markkleeberg herstellten. Da die Brückenbauwerke verschlissen waren, musste eine Sanierung oder Neubau her. Alle Brücken wurden von 2012 bis 2016 abgerissen und zwei neue Bauwerke errichtet.

Datierung: 1908/1910

Objektgröße: ca. 25 000 m²

Nutzung: Eisenbahnbrücke über die Berliner Straße zur kreuzungsfreien Querung von Straßen- und Schienenverkehr

Bau- und Firmengeschichte: Planung und Bau der Eisenbahnüberführung lag in den Händen der Königlich-Preußischen Eisenbahn Halle/Saale sowie der Stadt Leipzig. Der Zeitplan der Errichtung war an die Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofes gebunden. Ziel war die Ein- und Ausleitung des Eisenbahnverkehrs im Bahnknoten Leipzig-West auf 21 Gleisen sowie Gewährleistung eines vierspurigen, kreuzungsfreien Straßenverkehrs (vier Spuren KFZ, zwei Spuren Straßenbahn, beiderseits zwei Fußwege) im Bereich Roscher- und Rackwitzer/Wittenberger Straße.
Schwerpunktmäßig wurde in den Jahren 1908 bis 1910 gebaut. Neben einer

Vielzahl örtlicher Firmen haben daran die Stahlbaufirmen „Marienhütte Zwickau-Cainsdorf“ und das „Lauchhammerwerk“ mitgewirkt.
Mit Beginn der Umbauarbeiten in der Neuzeit ist die Deutsche Bahn AG der Bauherr. Unter ihrer Regie wurde die Anlage incl. der Ein- und Ausfahrten sowohl für den Bahn- als auch den Straßenverkehr völlig umgestaltet.

Objektbeschreibung: Die Eisenbahnüberführung über die Berliner Straße, oft auch „Berliner Brücke“ genannt, war eine moderne, den damaligen Stand der Technik entsprechende, genietete Stahlkonstruktion. Diese hat die hohen Belastungen des Güter- und Personenverkehrs weitgehend ohne Generalreparatur überstanden. Sie verfügte neben den tragenden Bauwerksteilen auch über eine größere Anzahl von künstlerisch gestalteten Elementen. Dazu zählten z. B. die Geländer sowie 2 Naturstein-Obelisken. Durch die Vielzahl der verlegten Gleise entstand unter der Überführung eine Art Straßentunnel mit ca. 205 m Länge, ca. 34 m Breite und ca. 5 m Höhe. Sie diente dazu, die aus dem Norden und Nordwesten kommenden Gleistrassen kreuzungsfrei vom Straßenverkehr in den neuen Hauptbahnhof einzuleiten.
Die Eisenbahnüberführung wurde, bezogen auf den Bahnverkehr, fast 100 Jahre unverändert genutzt. Bedingt durch die Entwicklung des Bahnverkehrs nach 1989 im Raum Leipzig war der Betrieb einer Brücke dieser Größenordnung nicht mehr nötig. In den Jahren 2010 bis 2013 erfolgte ein, dem künftigen Bedarf angepasster, Rückbau der Gleisanlagen. Der nach dem Jahr 2012 entstandene Neubau hat für den Bahnverkehr jetzt eine Brücke von 28,5 m (S-Bahn) und eine weitere mit 15,0 m (ICE) Breite zur Verfügung. Zwischen den Brückenteilen ist eine dreifeldrige Stahlbetonbrücke mit Lichthof entstanden. Die beiden denkmalgeschützten Obelisken wurden in die neue Brücke integriert. Ebenso wurden Teile des historischen Geländers demontiert und zwischengelagert und sollen seitlich der Bauwerke, kommend von der Roscherstraße und kommend von der Wittenberger Straße, vor das moderne Geländer montiert werden, damit, zusammen mit den Obelisken, wieder ein historisches Ambiente vorhanden ist. Die Obelisken sollen mit gelbem Licht angestrahlt werden, unter der Brücke soll es dann blau leuchten. Zusätzlich zu den beiden Eisenbahnüberführungen, plant die Stadt Leipzig eine dritte Brücke, die als Fuß- und Radwegbrücke ausgebildet ist, und die neuen Quartiere „Am Alten Zoll“ (Hauptbahnhof Westseite, entlang der Parthe) und „Leipzig 416“ (Preußischer Freiladebahnhof) verbindet.

Quellen/Literatur/Links:

Leipziger Internetzeitung vom 28.06.2012 „Die Bahn baut neue Brücken“
Leipzig-Architekturführer, W.Hoquel

Autor/in:
Peter Rosenbusch, Juli 2015
Dave Tarassow, 22.02.2018 (Ergänzung, Aufnahmen 10.06.2012)

Abbildungen: Dave Tarassow, 10.06.2012

Museumsfeldbahn Lindenau

Objekt: Museumsfeldbahn Lindenau

Adresse: Plautstraße 80, 04179 Leipzig

Stadtteil: Neulindenau

Industriezweig/Branche/Kategorie: Transportwesen, Feldbahn

Kurzcharakteristik: 800 mm Feldbahn, zeitweise zusätzlich 600 mm

Datierung: seit 1856

Objektgröße: max. 12 km, jetzt 1,5 km

Ursprüngliche Nutzung: Transport von Erdaushub und Kies

Heutige Nutzung: Museumsbahn

Bau- und Firmengeschichte, Objektbeschreibung: Der Betrieb der Feldbahn begann 1856 mit dem Abtransport der Aushubmassen, die beim Bau des von Karl Heine geplanten Kanals von der Weißen Elster zur Saale anfielen. Damals wurden die Holzloren von Pferden gezogen. 1888 stieß man auf ergiebige Kieslagerstätten, 1896 wurden die Pferde durch E-Loks ersetzt und 1902 der Kanalbau zunächst beendet. Die Feldbahn war nun für den Kiestransport zu

einem Mörtelwerk vorgesehen. Der Einsatz von Eimerkettenbaggern und der Mörtelbedarf für die wachsende Stadt Leipzig führte zu einer Erweiterung des Bahnbetriebes. Auch für die Fortsetzung des Kanal- und Hafenbaues von 1933 bis 1943 wurde der verstärkte Kies- und Erdmassentransport durch die Feldbahn benötigt.
Einen erneuten Aufschwung erlebte die Feldbahn nach dem Krieg zur Beschaffung der Rohstoffe für den Wiederaufbau der Stadt. Die Kapazität wurde auf 12 km, 35 Lokomotiven und 700 Kipploren erweitert. Der Höhepunkt wurde 1960 erreicht. Durch Änderung der Bautechnologie auf Platten- und Blockbauweise mit Betonwerken im Norden Leipzigs ging der Kiesbedarf der im Westen gelegenen Lagerstätten zurück. 1991 wurde der Betrieb eingestellt. Die Gleisanlagen wurden bis auf 1,0 km zurückgebaut.
Ein Verein übernahm die Reste, erweiterte das Gleis auf 1,5 km und entwickelte einen erfolgreichen Museumsbetrieb. Im Jahr werden mehrere publikumswirksame Fahrtage durchgeführt. Im Zusammenhang mit einem im Bau befindlichen Wohngebiet im Hafengelände ist eine Verlängerung der Museumsbahn bis an die Lützner Straße und damit eine bessere Erreichbarkeit vorgesehen.

Quellen/Literatur/Links:
http://www.museumsfeldbahn.de/
https://de.wikipedia.org/wiki/Museumsfeldbahn_Leipzig-Lindenau

Autor: Helmut Sander

Datum: 07.02.2018

Abbildungen:

Leipziger Eisenbahnnetz nach

1915

Streckennetz der Eisenbahn nach dem Bau des Hauptbahnhofes

Objekt: Streckennetz der Bahn nach 1915

Adresse: Stadtgebiet Leipzig und Umgebung

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen, Eisenbahn, Gleisanlagen

Kurzcharakteristik: mit dem Bau des Hauptbahnhofes wurden erhebliche Veränderungen im Streckennetz der Bahn erforderlich

Datierung: nach 1915

Objektgröße: Stadtgebiet Leipzig und Umgebung

Ursprüngliche Nutzung: jede Bahngesellschaft hatte ein eigenes Gleisnetz, siehe auch http://www.leipziger-industriekultur.de/leipziger-eisenbahnnetz-bis-1915/

Heutige Nutzung: gemeinschaftliche Nutzung der Gleisanlagen

Bau- und Firmengeschichte: der Bau der Gleisanlagen erfolgte weitgehend mit dem Bau des Hauptbahnhofes, wenn es möglich war, wurden bereits vorhandene Anlagen weiter benutzt

Objektbeschreibung: Eigentlich ist die Überschrift falsch, denn bereits 1902 wurde zwischen Sachsen und Preußen der Bau eines Hauptbahnhofes und der damit zusammenhängenden Bahnanlagen vertraglich vereinbart. Der Personenverkehr wurde auf den Centralbahnhof konzentriert, der Güterverkehr musste aber dezentralisiert werden. Bereits im 19. Jahrhundert gab es eine Reihe von Güter- und Übergabebahnhöfen, die für den wachsenden Verkehr aber nicht mehr ausreichend waren. So wurden Erweiterungen geplant, vor dem Bau des Centralbahnhofes bereits begonnen und zum größten Teil auch fertiggestellt. Die Projekte wurden auf die sächsische und preußische Staatseisenbahn aufgeteilt:

- Erweiterung Güterbahnhof Engelsdorf
- Erweiterung Plagwitz-Lindenau
- Wahren

- Gaschwitz
- Stötteritz
- Schönefeld

Für den Ortsgüterverkehr wurden von der preußischen Verwaltung westlich des Personenbahnhofes, von der sächsischen Verwaltung östlich des Personenbahnhofes, Ortsgüterbahnhöfe angelegt. In diese Ortsgüterbahnhöfe wurden jeweils auch Bahnbetriebswerke eingebunden, an der Berliner Straße und an der Rohrteich- und Kirchstraße (Hermann-Liebmann-Str.) Die Personenbahnhöfe Bayrischer Bahnhof, Eilenburger Bahnhof und Berliner Bahnhof behielten ihre Güteranlagen. An den Güterbahnhof Engelsdorf wurde ein Ausbesserungswerk angebunden. Die neuen bzw. erweiterten Güteranlagen erforderten neue Verbindungsbahnen:

- von Wahren über Wiederitzsch nach Mockau und Schönefeld
- weiter nach Engelsdorf
- sowie von Engelsdorf nach Stötteritz, Bayrischer Bahnhof, Connewitz, nach Gaschwitz
- von Wahren über Möckern, Gohlis zum westlichen Ortsgüterbahnhof
- von Wahren über Leutzsch, Plagwitz nach Gaschwitz
- die von Karl Heine gebaute Verbindungsbahn von Connewitz über Schleußig nach Plagwitz wurde bis 1925 benutzt

Neben vielen kleineren Brücken über Straßen und Gewässer waren auch einige größere Ingenieurbauwerke erforderlich:

- **Viadukt Wahren**: 565 m lang | 26 Bogen | gelbes Klinkermauerwerk | Verbindungsbahn Wahren-Leutzsch
- **Viadukt Wiederitzsch**: 307 m lang | 20 Bogen | gelbes Klinkermauerwerk | Verbindungsbahn Wahren über Wiederitzsch – Mockau nach Schönefeld
- **Viadukt Gohlis**: 300 m lang | 17 Bogen | gelbes Klinkermauerwerk | Verbindungsbahn von Wahren über Möckern, Gohlis zum Güterbahnhof am Hauptbahnhof.

Außerdem mussten auch verschiedene Kreuzungsbauwerke mit entsprechenden Bücken errichtet werden:

- **Nordknoten**: über die Dübener Landstraße mit der Kreuzung und

Entflechtung der Bahnstrecken vom Hauptbahnhof nach Bitterfeld, sowie der Güterstrecke von Wahren – Wiederitzsch – Mockau – Schönefeld, die bis 1990 auch für den Personenverkehr von Leipzig nach Halle genutzt wurde. Nach 1990 kam dann noch die neue Strecke für die Anbindung des Flughafens mit Fortführung in die Schnellfahrstrecke nach Erfurt und München hinzu.

- **Kreuzungsbereich Sellerhausen**: mit den Güterstrecken von Schönefeld nach Stötteritz und Engelsdorf, Engelsdorf – Stötteritz sowie der Personenstrecke vom Hauptbahnhof nach Dresden, Grimma und Chemnitz
- **Kreuzungsbereich Wahren**: mit den Güterstrecken von Wahren nach Leutzsch bzw. Wiederitzsch – Mockau – Schönefeld, sowie der Personenstrecke von Leipzig nach Halle.

Das Ganze mag verwirrend klingen, aber es hat trotz des umfangreichen Güteraufkommens funktioniert.

Nach 1990 ging mit der Schrumpfung der Industrie der Bedarf an Güterverkehr auf der Bahn massiv zurück. Hinzu kam noch die Verlagerung auf die Straße. Das wirkte sich auch auf die Anlagen der Bahn aus. Gleisanlagen und Bauten wurden in Größenordnungen zurückgebaut, siehe auch die Beiträge „Bayrischer Bahnhof“, „Eilenburger Bahnhof“, „Plagwitzer Bahnhof“ in diesem Katalog. Der Güterbahnhof Wahren wird zu einem Containerbahnhof umgerüstet. Die freigewordenen Flächen wurden und werden zu Wohn – und Gewerbegebieten sowie Grünflächen umfunktioniert.

Quellen/Literatur/Links:
Eigene Kenntnisse
Wolfgang Sturm, Eisenbahnzentrum Leipzig, Pro Leipzig, 2003
Wolfgang Sturm, Eisenbahnbrücken in und um Leipzig, Pro Leipzig, 1997

Autor: Helmut Sander

Datum: 31.01.2018

Abbildungen:
Viadukte: Michael Hartwich (2016 / 2017)

Stadtteilpark Plagwitz



Titel des Objekts:
EXPO-Stadtteilpark Plagwitz

Adresse:
Industriestraße, 04229 Leipzig

Stadtteil:
Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie:
Bahnhof/Güter/, Erholung/Freizeit

Kurzcharakteristik:
Zur EXPO 2000 war die Stadt Leipzig Außenstelle und hatte mehrere Ausstellungsobjekte, darunter den Stadtteilpark Plagwitz. Hier wurde gezeigt, wie eine ehemalige Industriebrache zu einem Stadtteilpark umgestaltet wurde –

mit Integration industrieller Materialien, Schienen und Gebäuden.

Datierung:
2000

Objektgröße:
3.500 m²

Ursprüngliche Nutzung:
Verladebahnhof mit drei Anschlussgleisen für die Firmen, die sich kein eigenes Anschlussgleis nutzen konnten oder kein eigenes Anschlussgleis benötigten.

Heutige Nutzung:
Stadtteilpark mit Erhalt des Verladebahnhofs Nr. 1 als Vereinssitz des Wasser-Stadt-Leipzig e.V., Grünflächen mit Basketball- und Spielplatz. Erhaltung eines Teils der ehemaligen Anschlussgleise mit Umwidmung als Wege. Eine Aussichtsplattform aus Schienen und Holzschwellen zum Karl-Heine-Kanal hin. Zum jährlichen Leipziger Wasserfest findet hier das Piratendorf statt.

Bau- und Firmengeschichte:
Bis nach 1990 wurde noch der Verladebahnhof für die umliegenden kleinen Betriebe genutzt. Es gab drei Anschlussgleise, die vom Industriebahnhof Plagwitz-Lindenau ab 1879 abzweigten. Betrieben wurden sie von 15 Werks- und Verbindungsbahnen. Im Jahr 1998 fand ein Planungswettbewerb statt. Ein Jahr später erfolgte der Abbruch maroder und nicht mehr genutzter Gebäude und im selben Jahr der Ausbau der Industriestraße, die vorher noch von Kopfsteinpflaster geprägt war. Von 1997 bis 2000 fanden der Flächenerwerb und die Umgestaltung zum Stadtteilpark statt. Der Park erhielt 2001 den Leipziger Architekturpreis.

Objektbeschreibung:
Die Anlage, die sich zwischen Gießerstraße, Industriestraße und Karl-Heine-Kanal befand, hatte drei Anschlussgleise. Weiter in Richtung König-Johann-Brücke (Zschochersche Straße) führte die Plagwitz-Connewitzer Verbindungsbahn. Für die Weltausstellung „EXPO 2000“ in Deutschland wurde aus der ehemaligen Industriebrache eine Grünfläche mit Freizeitaktivitäten entwickelt. Ein Großteil der Anschlussgleise wurde erhalten und in Wegeverbindungen umgebaut. Erhalten wurde auch das Verladehaus Nr. 1, das heute Vereinssitz des Wasser-Stadt-Leipzig e.V. ist. Zum Tatbestand der Erhaltung war noch nicht klar, wer künftig das Häuschen nutzen könnte, jedoch wollte man es unbedingt

aufbewahren und ging damit ein Risiko bei der Unterstützung von Fördermitteln ein. Es entstanden große Grünflächen, ein Basketball- und Spielplatz sowie Sitzflächen. Über den Karl-Heine-Kanal, in Höhe Stelzenhaus, wurde eine Brücke, der Karl-Heine-Bogen, errichtet, der den Kanaluferweg mit dem Stadtteilpark verbindet.

Quellen/Literatur/Links:
www.regio-schiene.de (Poträts > Anschlussgleise)
Literatur: Verbindungsbahn Connewitz-Plagwitz, Böhlitzer Hefte, Anne Tienelt/Frank Baacke, 2015

Autor:
Dave Tarassow

Datum:
22.11.2017

Abbildungen:
Dave Tarassow

Postbahnhof

Titel des Objekts: Postbahnhof Leipzig
Adresse: Adenauerallee 3, 8-10 (früher: Rohrteichstraße 8)
Stadtteil: Leipzig-Schönefeld
Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen/Eisenbahn/Bahnpost

Kurzcharakteristik: Kopfbahnhof mit 29 Gleisen und achtschiffiger Verladehalle, Verbindungsgang über die Rohrteichstraße zum Erweiterungsbau von 1936

Denkmalstatus: Obj.-Dok.-Nr.: 09260352

Datierung: 1905-1912, Erweiterungsbau 1933-1936 nördlich der Rohrteichstraße

Objektgröße: ca. 58.000 m² (davon 16.000 m² überdacht)

Ursprüngliche Nutzung: Umschlag und Verteilung von abgehenden, ankommenden sowie durchgehenden Paketen per Bahnpost. Zustellung von Paketsendungen ins Stadtgebiet sowie Umland.
Heutige Nutzung: größtenteils ungenutzt, teilweise schlechter Bauzustand, Vandalismus und Brandschäden.

Bau- und Firmengeschichte: Nachdem ab 11. April 1839 die erste deutsche Ferneisenbahnstrecke Leipzig-Dresden in Betrieb ging, machte man sich auch in Sachsen Gedanken, das neue Verkehrsmittel für die Postbeförderung zu nutzen. Schließlich war die Beförderungszeit über die 120-km-Distanz mit der neuen Zugverbindung drastisch gesunken.
Im Jahr **1841** wurde aus der Idee Wirklichkeit und die Eisenbahn übernahm einen Teil der Postbeförderung. Dafür wurde ein „Bahnpostamt“ von der Sächsischen Oberpostdirektion errichtet. Es befand sich gegenüber dem damaligen Dresdner Bahnhof. Spezielle Wagen für den Postverkehr gab es noch nicht. Die Sendungen wurden in dieser frühen Zeit der Eisenbahn noch in normalen Eisenbahnwagen in Säcken befördert.

Erste eigene Postwagen entstehen

Im Jahr **1851** kamen die ersten dafür gebauten „Post- und Gepäckwagen“ auf der noch im Bau befindlichen Strecke Leipzig-Hof zum Einsatz. Die guten Erfahrungen trugen zur weiteren Beschaffung von Postwagen bei. Die Fahrzeuge sollten über einen ruhigen Lauf und eine ausfallsichere Beleuchtung verfügen. Schließlich sollten doch bereits während der Fahrt die Sendungen durch Postpersonal sortiert werden.

Auch in Leipzig gab es eine Waggonbauanstalt, die ebenfalls Wagen für den Bahnpostverkehr fertigte. Durch den Bau weiterer Bahnstrecken von Leipzig ausgehend wuchs gleichfalls der Postverkehr. Erste eingleisige Verbindungsbahnen verbanden die einzelnen Kopfbahnhöfe, konnten aber mit dem wachsenden Verkehr nicht mithalten. Es musste eine Lösung gesucht werden.

Man ist sich einig – ein neuer Bahnhof muss her

So kam es zwischen der Sächsischen- und Preußischen Staatsbahn sowie der Stadt Leipzig zur Vereinbarung, einen „**Centralbahnhof**“ zu errichten. Auch die

damaligen Postverwaltungen hatten großes Interesse, dem stetig wachsenden Verkehr durch Anlage eines neuen Postbahnhofes gerecht zu werden. Mit den vorhandenen Anlagen der einzelnen Bahnverwaltungen war das in der sich rasch vergrößernden Industrie-, Handels- und Messestadt Leipzig aber nicht zu realisieren. Als Standort für den **Postbahnhof** wurde im Gebiet von Schönefeld an „Schmalbruchs Teich“ ein Flurstück vorgesehen. Es befand sich nördlich der Gleise Leipzig-Dresden sowie an der zweiten Verbindungsbahn nach Leipzig-Connewitz.

Großbaustelle und Millionenobjekt

Umfangreiche Erdarbeiten waren nötig, um aus dem Gelände eines ehemaligen Teiches und Feldern ein ebenes Terrain zu machen, das auch vor Überflutungen der nahen Parthe sicher war. Fast 60.000 m² Fläche mussten bearbeitet werden, einschließlich der Verfüllung des ehemaligen Teiches. Daran erinnerte die ehemalige Straßenbezeichnung „Rohrteichstraße“. Demzufolge waren die Baukosten mit 5 Millionen Mark, einschließlich dem dazu notwendigen Grunderwerb, recht hoch. Inbetriebnahme der imposanten Anlage war am **01.02.1912**, mehr als 3 Jahre vor der Fertigstellung des Hauptbahnhofes (4. Dezember 1915).

Imposante Architektur

Architektonischer Mittelpunkt bildet die sehr **eindrucksvolle Bahnsteighalle**. Diese besteht aus **acht Stahlbögen**. Genietete Rahmenprofile bilden die bogenförmige Grundform der Halle, die durch Zugbänder verbunden sind. Eine Vielzahl filigraner Stützen trägt die Halle, deren Anblick auch heute noch beeindruckt und gleichsam ein Beispiel für sparsamen Materialverbrauch ist.

Mit **29 Gleisen** und **16 Bahnsteigen** war es der größte Kopfbahnhof Europas und **der größte Postbahnhof der Welt**. Zwei Stellwerke R18 und W19 regelten den Verkehr. Um nicht wichtige Gleise zum damaligen preußischen Teil des Leipziger Hauptbahnhofes bei Postwagenüberführungsfahrten zu kreuzen, entstanden zwei Verkehrstunnel. Sie ermöglichten den kreuzungsfreien Verkehr zum Postbahnhof. Bis kurz vor Inbetriebnahme des City-Tunnels 2013 und des damit verbundenen umfangreichen Umbaus der Gleisanlagen im Leipziger Hauptbahnhof wurden die beiden Verkehrstunnel durch S-Bahnen sowie Fernzüge genutzt. Inzwischen wurden diese, da nicht mehr benötigt, verfüllt.
An die stählerne Bahnsteighalle schloss sich ein Querbahnsteig an. Dessen Tiefe

einschließlich Hauptgebäude, Querbahnsteig und Bahnhofshalle betrug ca. 85 m. Hier wurden die Sendungen mittels Karren weiterverteilt. Das Hauptgebäude war 200 m lang. Hier erfolgte der Einsatz von „Eisenbeton“ als damals wie heute modernem Baustoff („Stahlbeton“).

Im Jahr **1936** erfolgte nördlich der Rohrteichstraße ein großer **Erweiterungsbau**. Die eingeschossige Packkammer hat die Ausdehnung von ca. 80 m x 115 m. Ein Sheddach sorgt hier für Tageslicht. Außerdem wurde ein fünfgeschossiger Mittelbau mit Verbindungsgang über die damalige Rohrteichstraße zum bestehenden Postbahnhof errichtet. Verkleidet wurde der neue Komplex mit ockerfarbenen Keramikplatten. Er bildet damit ein Beispiel der Vorkriegsmoderne in Leipzig.

Ein Jahr nach der Eröffnung des Postbahnhofes wurden bereits ca. 10 Millionen Pakete versendet, ca. 4 Millionen empfangen und ca. 36 Millionen Sendungen im Durchgangsverkehr weitergeleitet. Auch der Buchversand spielte über Jahrzehnte eine wichtige Rolle. Es gab sogar Überlegungen, dazu einen separaten „Bücherbahnhof“ im Graphischen Viertel zu errichten. Was nicht für den Raum Leipzig bestimmt war, verließ den Bahnhof wieder per Zug.

Es gab weitere technische Besonderheiten

Der Postbahnhof verfügte über eine **eigene Wasser- und Stromversorgung**. Für letztere sorgten zwei Dieselaggregate von je 120 PS und 250 PS. Die erzeugte Elektroenergie des „Motorenkraftwerkes“ belief sich auf ca. 0,5 MWh pro Jahr. Rangierlokomotiven übernahmen die Zuführung der Waggons, von denen zeitgleich ca. 90 Stück im Postbahnhof beladen werden konnten. Die **kammförmige Gleisanlage** benötigte zwar viele Weichen, hatte aber den Vorteil einer raschen und ungestörten Betriebsabwicklung. Das Gleisfeld war bis zum Beginn der Reichsbahnzeit 1920, wie auch im Leipziger Hauptbahnhof, in einen Sächsischen- und Preußischen Teil gegliedert, bedingt durch die beiden damaligen Länderbahnverwaltungen. An den Bahnsteigen gab es **Freileitungen**. So konnten auch Güterwagen zu Ladearbeiten mittels einer von dieser gespeisten Lampe beleuchtet werden.

Logistische Meisterleistungen

Da der Leipziger Hauptbahnhof auch ein wichtiger Zugbildungsbahnhof war, wurden auf fast allen Strecken **Bahnpostkurse** eingerichtet. Hier ein paar

Beispiele von 1929:

- Leipzig-Dresden über Riesa oder Döbeln
- Leipzig-Chemnitz über Geithain
- Leipzig-Bamberg über Gera, Saalfeld
- Leipzig-Kassel über Bebra
- Leipzig-Frankfurt (Main) über Eisenach/Fulda
- Leipzig-Marktredwitz über Hof

Sicher wurden auch Umläufe in Richtung Berlin und Cottbus bedient.

Die Postbeutel wurden in Rüttelmaschinen von Inhaltsresten befreit, gewaschen und getrocknet. Pro Stunde konnten so 400 Beutel bearbeitet werden. Dazu gab es eine elektrische Beutel-Stopfmaschine mit einer Leistung von bis zu 15.000 Stück in 24 Stunden. Neu beschaffte Postkraftwagen übernahmen die weitere Zustellung zu den Postämtern im Stadtgebiet. Sie wurden schon damals elektrisch betrieben und von den „Loyd-Werken“ in Bremen hergestellt. Der Radius der Akkumulatorenwagen betrug um die 80 km.

Kurze Wege zur schweren Arbeit

Im Obergeschoss des Packkammergebäudes standen 27 kleine Zimmer für Übernachtungen des Postpersonals zur Verfügung. Im Objekt gab es ebenfalls Dienstwohnungen. Außerdem stand dort die Sack- und Beutelreinigungsanlage. Viele Beamte und Mitarbeiter hatten hier Ihren Arbeitsplatz. Schwere körperliche Arbeit mussten vor allem die Sackwagensortierer leisten. In der Anfangszeit gab es Schichten zu 12 Stunden. Ein Hilfspostschaffner bekam damals nur ein Gehalt von ca. 150,- RM im Monat. Das waren die untersten Einkommen. Die Frauen in der Beutelreinigung haben sicher nicht viel mehr verdient.

Routinebetrieb und DDR-Investitionsstau

Durch die solide Bausubstanz konnte der Betrieb für die nächsten Jahrzehnte sichergestellt werden. Zu DDR-Zeiten war der „Jahresendverkehr“ die Spitzenzeit für das Bahnpostamt schlechthin. Viele Pakete aus der BRD sollten zum Weinachtfest ihre Empfänger in der DDR erreichen. Der Zoll hatte damit entsprechend ebenfalls Hochbetrieb, wurden doch die ankommenden Sendungen geröntgt und der Inhalt im Zweifel durch Auspacken kontrolliert. Dazu wurden viele zusätzliche Arbeitskräfte benötigt.

Einen weiteren Ansturm gab es nach der Deutschen Wiedervereinigung in den 1990er Jahren. So manches Stück fehlender Konsumgüter oder Mode wurde bei Versandhäusern bestellt und mit der Bahnpost ausgeliefert. Das alles hat der Postbahnhof ohne große Modernisierung geleistet – auch die Instandhaltung beschränkte sich in der DDR auf das Notwendigste.

Trauriges Ende einer Ära

Am **1. Januar 1995** stellte die aus der Deutschen Bundespost neu gegründete Deutsche Post für viele überraschend und unverständlich die Bahnpost ein. Die „Brieffreundschaft“ mit der Bahn wurde gekündigt. Transporte wurden auf die ohnehin schon recht vollen Straßen verlagert bzw. per Luftfracht befördert. In Radefeld wurde an der Autobahn ein neues Güterverkehrszentrum errichtet, was den gesamten Paketdienst übernahm. So gingen im Januar 1995 nach 83 Betriebsjahren im Postbahnhof Leipzig die Lichter aus. Die Gleisanbindung fehlt inzwischen. Die CG-Gruppe als neuer Eigentümer arbeitet an einem neuen Nutzungskonzept für die imposante und denkmalgeschützte Anlage, die gern auch als “kleiner Bruder des Hauptbahnhofs“ bezeichnet wird.

Objektbeschreibung:

Der Entwurf der **Halle** stammt von **1908**. Verantwortlich zeichnete der Dresdener damalige königliche Bauinspektor a.D. und Zivilingenieur **Herr Ferchland**. Einen guten Überblick auf das ehemalige Gleisgelände und den Postbahnhof hat man von der Brandenburger Brücke. In der Adenauerallee sind – neben den Verwaltungs- und Hauptgebäuden aus der Anfangszeit des Postbahnhofes – gegenüber auf der nördlichen Seite auch die Neubauten des **Paketzustellamtes** aus der Zeit von **1933-1936** sichtbar. Der Erweiterungsbau bildet ein Beispiel der Vorkriegsmoderne und wurde mit Siegersdorfer Keramikplatten verkleidet. Er ist weitgehend unverändert erhalten und verfügt zum Teil noch über Bauschmuck aus der Entstehungszeit. Die Entwürfe dazu lieferte 1933 der Postbaurat **Lüdorff**.

Quellen/Literatur/Links:

Wolfgang Hochquell „Leipzig Architektur“ Verlag: Passage-Verlag, 3. stark erweiterte Auflage 2010
Wolfgang Sturm „Geschichte der Leipziger Post“ Verlag: Pro Leipzig, 2007
Eigenes Wissen

Denkmalkarte Sachsen

Autor/in: M. Mann

Datum: 26.06.2017

Bilder:
Michael Hartwich, 2017
Mathias Mann, 1992

Bahnhof Plagwitz



Titel des Objekts:

Bf. Leipzig-Plagwitz

Adresse:

Engertstraße 36 , 04229 Leipzig

Stadtteil:

Leipzig-Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Verkehrswesen/Eisenbahn

Kurzcharakteristik:

ehemals der erste Industriebahnhof Europas mit Doppelung der Bahnbetriebswerke und Empfangsgebäude durch die damaligen Eisenbahnverwaltungen, heute Haltepunkt der S-Bahn Mitteldeutschland (S1) und Halt für Regionalbahnen, parkähnlicher Bürgerbahnhof mit Spiel-und Freizeitmöglichkeiten auf ehemaligen Bahngelände im Aufbau.

Datierung:

Eröffnung am 20.Oktober 1873

Objektgröße:

Empfangsgebäude und ca. 50 Hektar Bahngelände

Ursprüngliche Nutzung:

wichtiger Güterbahnhof zur Versorgung der Plagwitzer Industriebetriebe Durchgangsbahnhof und Ausgangspunkt verschiedener Strecken sowie umfangreicher Anschlussbahnen

Heutige Nutzung:

Trennungsbahnhof, Personenverkehr auf folgenden Strecken:

Leipzig-Leutzsch-Gera-Saalfeld, bedient von der Erfurter Bahn

Leipzig-Plagwitz-Miltitzer Allee, bedient von der S1 S-Bahn Mitteldeutschland

Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz, kein regelmäßiger Personenverkehr, dient als

Umleitungstrecke für den City-Tunnel Leipzig

Im Empfangsgebäude befindet sich noch ein Restaurant und in den angrenzenden Güterschuppen einige Firmen. Die 6 vorhandenen Stellwerke wurden 2011 durch ein elektronisches Stellwerk ESTW-A ersetzt und teilweise abgebrochen. Im preußischen Lokschuppen hat das Eisenbahnmuseum Leipzig seinen Sitz und veranstaltet Sonderfahrten und 2mal im Jahr die „Leipziger Eisenbahntage“. Der sächsische Rundlokschuppen ist ohne Drehscheibe und Gleisanbindung noch vorhanden und wird gewerblich genutzt. Vom Eisenbahnbetrieb freigegebene Flächen werden stückweise als „Bürgerbahnhof Plagwitz“ einer Freizeitnutzung zugeführt und entsprechend umgestaltet.

Bau- und Firmengeschichte:

Als am 11.11.1871 für die Strecke Leipzig-Pegau-Zeitz auf dem Gelände des heutigen Bf. Plagwitz der erste Spatenstich erfolgte, konnte noch keiner ahnen, was sich hier mal für ein wichtiger Güterknoten entwickeln sollte. Die erste Lokomotive erreichte Plagwitz am 08.03.1873 während einer Probefahrt vom damaligen Barneck, heute Bf. Leipzig-Leutzsch. Mit der Streckeneröffnung Leipzig-Gera-Saalfeld am 20.10.1873 durch die Thüringer Eisenbahn wurde in Plagwitz der erste Bahnhof in Betrieb genommen und kurze Zeit später entstand der erste Industriebahnhof Europas.

Karl Heine, ein bekannter Leipziger Industriepionier, bemühte sich um einen „Gleisanschlussvertrag“ mit der damaligen Preußischen Staatseisenbahn. So konnten die ersten Anschlussgleise und Ladestellen für die Plagwitzer Firmen errichtet werden. Der direkte Gleisanschluss für Betriebe war damals revolutionär. So konnte zum Beispiel Kohle für die Dampfmaschinen gleich bis in die Fabriken gelangen und deren Fertigprodukte direkt versandt werden. Kleinere Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss nutzten die Ladestellen für An- und Abfuhr ihrer Grundstoffe und Produkte. Ein Jahr später, also 1874, sollen bereits 37 Firmen über die Eisenbahn erreichbar gewesen sein und ein „Transport-Comptoir“ – heute simpel Büro genannt – regelte den Betriebsablauf der Anschlussbahnen. Am 01.09.1879 wurde die Strecke Plagwitz-Gaschwitz von der Sächsischen-Staatseisenbahn auf Betreiben von Karl Heine in Betrieb genommen. So erhielt Plagwitz ein zweites, sächsisches Empfangsgebäude mit der Bezeichnung „Plagwitz-Lindenau Sächsischer Staatsbahnhof“. In diesem Bahnhofsteil, später auch als „Karl-Heine-Bahnhof“ bezeichnet, wurde bis 1920

auch Personenverkehr abgewickelt. Ein wichtiger Grund für den Bau der Bahn war der Vorteil für die Industrie. Sie profitierte von gesunkenen Frachtgebühren für Kohle aus der Zwickauer Steinkohleregion, die über die Sächsische-Bayerische Staatseisenbahn nach Leipzig gelangte. Das Gleisnetz musste umfangreich erweitert werden und dabei entstand auch die noch heute als Gebäude vorhandene Ladestelle I an der Industriestraße. Das Netz der Anschlussbahnen geht am 1. April 1886 durch Kauf an den Sächsischen Staat über. Es kommt zur Errichtung weiterer Ladestellen: Ladestelle II Gleisstraße, Ladestelle III Guths-Muths-Straße.

Ab 1886 erfolgt im Gleisnetz der Anschlussbahnen der Betrieb mit Lokomotiven, vorher bewegten Pferde die Wagen. In den Jahren 1886/87 werden erneut Erweiterungen der Gleisanlagen vorgenommen. Ein wichtiger Schritt war 1887/88 der Bau der „Verbindungsbahn“ nach Connewitz, deren Reste wie Bahndämme oder Fragmente von Brückenwiderlagern noch heute erkennbar sind.

Am 17. September 1888 geht diese Strecke in Betrieb und bietet der expandierenden Industrie von Plagwitz spürbare Vorteile. So verkürzt sich die Streckenlänge zur Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn gegenüber der Bahn über Gaschwitz und damit sinken auch Fahrzeit und Frachtgebühren. 1897 wird die Strecke nach Lützen, die im folgenden Jahr Pörsten erreicht, in Betrieb genommen. 1899 ist Plagwitz der größte Güterbahnhof Leipzigs. Im Jahre 1907 wird die Strecke vom Gaschwitz in den preußischen Bahnhofsteil eingebunden. Dieser Bahnhofsteil wurde dann auch als „Zeitzer Bahnhof“ bezeichnet. Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 wurden beide Plagwitzer Bahnhöfe zusammengefasst und der Personenverkehr im ehemals preußischen Bahnhofsteil konzentriert.

Bis 1922 hieß der ehemals sächsische Bahnhofsteil „Plagwitz-Lindenau-Industriebahnhof“. Ab 1922 als „Leipzig-Plagwitz-Industriebahnhof“ bezeichnet. 1925 kommt es zur Einstellung des Verkehrs auf der „Verbindungsbahn“ nach Connewitz. Nachdem in Leipzig im Zusammenhang mit dem Bau des Hauptbahnhofes ein leistungsfähiger Güterring entstanden ist, wurde diese eingleisige Verbindung nicht mehr benötigt und ab ca. 1930 zurückgebaut. Am 12.07.1969 wurde Leipzig-Plagwitz ein Haltepunkt der an diesem Tag in Betrieb genommen Leipziger S-Bahn. In den 1970er Jahren kam der Haltepunkt „Schwarzestraße“ an der Strecke nach Gaschwitz für den S-Bahn Verkehr hinzu.

Er befand sich noch im Bahnhofsbereich von Leipzig-Plagwitz und ist heute nicht mehr in Betrieb, da es auf der Strecke keinen fahrplanmäßigen Personenverkehr gibt. Zur Erschließung von Leipzig-Grünau wurde ab 25.09.1977 in Teilabschnitten eine völlig neue Strecke für den S-Bahn Verkehr errichtet. Der Endbahnhof von Leipzigs größter Plattenbausiedlung wurde am 01.12.1985 eröffnet und ist heute als „Miltitzer Allee“ Ziel der über Leipzig-Plagwitz verkehrenden S1.

Bis zur Wende waren die Gleisanlagen von Plagwitz völlig ausgelastet. Im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands und dem Wegbrechen der Industrie verlor der ehemals bedeutende Güterbahnhof Anfang der 1990er Jahre rasch seine Funktion und die Anschlussbahnen wurden nicht mehr bedient.

Einstellung der Strecke nach Pörsten nach Sanierung im Jahre 1994.

Eine Wildnis mitten in der Stadt begann sich auf den nun ungenutzten Gleisanlagen auszubreiten. Auch die baulichen Anlagen zeigten durch Vandalismus und Brandschäden ein trauriges Bild. Nach Rückbau und völliger Neutrassierung der Gleisanlagen ergab sich die Möglichkeit, das verlassene Gelände vom Eisenbahnbetrieb frei zu stellen und einen „Bürgerbahnhof-Plagwitz“ anzulegen. Neu angelegte Fuß- und Radwege verbinden nun Stadtteile und laden zu Freizeitbeschäftigungen im ehemaligen sächsischen Industrie- und Güterbahnhof ein. Auch konnte eine Einhausung vom ehemaligen Bahnsteig Plagwitz durch engagierte Bürger „gerettet“ werden und wurde als Unterstand neu aufgestellt. Weitere Fläche werden Parkähnlich gestaltet und ein urbaner Wald soll entstehen. Dieser neue Lebensraum soll diesem Stadtteil zu mehr Grün verhelfen sowie der Erholung dienen.

Ehemalige Zollschuppen, die der dortigen Straße ihren Namen gaben, wurden saniert und vor Jahren als Wohnungen umgebaut. So ist auch ein weiteres Gebäude im ehemals sächsischen Teil des Bahnhofs hergerichtet und trägt die Anschrift: „Güterabfertigung Leipzig-Plagwitz Versand“.

Objektbeschreibung:

Das Empfangsgebäude hat eine Ziegel-Putzfassade und auf der Straßenseite einen Turm (Treppenhaus). Es ist noch in einem recht guten baulichen Zustand.

Die beiden neu errichteten Längsbahnsteige bieten mit der fast völligen Graffiti-

Bemalung leider keinen Ort, der zum Verweilen einlädt. Bahnhofsatmosphäre will bei dieser modernen Trostlosigkeit sicher nicht aufkommen.

Das Eisenbahnmuseum Leipzig im ehemaligen preußischen Lokschuppen verfügt über die letzte betriebsfähige Dampflok Leipzigs (Baureihe 52) und ein Besuch lohnt sich zu den Veranstaltungen mit wechselnden Themen und interessanten Gastfahrzeugen. Auch werden mehrfach im Jahr Sonderfahrten angeboten.

Der Bürgerbahnhof wird sich noch etablieren und bietet Spiel- plus Erholungsmöglichkeiten sowie Fuß- und Radwege. Nach Fertigstellung der Antonienbrücke wird es auch neue Wegeanbindungen geben, die Anwohner und Besucher ins Grüne führen. Relikte der ehemaligen Nutzung als großer Güterbahnhof werden dem aufmerksamen Betrachter vielleicht zum Nachdenken über diesen Ort der Industrie- und Verkehrsgeschichte anregen. Was war dort mal alles los? Wer hat dort bei Wind und Wetter gearbeitet? Was für Erzeugnisse gingen von hier in viele Teile der Welt?

Vielleicht gelingt dem derzeit notgesicherten „Kontorhäuschen“ aus dem Jahre 1890 auf der Straßenseite neben dem Bahnhof Plagwitz das Überleben. So könnte ein kleines Museum und Veranstaltungsraum von der bewegten Bahn-Vergangenheit in Leipzig-Plagwitz berichten.

Quellen/Literatur/Links:

Hans Joachim Kirsche, „Bahnland DDR“ transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1981

Daten zu Streckeneröffnungen

Eigene Kenntnisse

„Plagwitz- Eine historische und städtebauliche Studie“, Verlag: PRO LEIPZIG, 2008

Autor/in:

M. Mann

Datum:

07.10.2015

Abbildungen:

M.Mann + 30.03.2005

Eisenbahnüberführung Berliner Straße

Titel des Objekts: Eisenbahnüberführung Berliner Straße Leipzig

Adresse: Berliner Straße (zwischen Roscher- und Wittenberger Straße), 04105 Leipzig,

Stadtteil: Zentrum Nord

Industriezweig/Branche/Kategorie: Eisenbahn, Brücken

Kurzcharakteristik: Eisenbahnüberführung

Datierung: 1908/1910

Objektgröße: ca. 25 000 m²

Ursprüngliche/heutige Nutzung:
Eisenbahnbrücke über die Berliner Straße zur kreuzungsfreien Querung von Straßen- und Schienenverkehr

Bau- und Firmengeschichte:
Planung und Bau der Eisenbahnüberführung lag in den Händen der Königlich-Preußischen Eisenbahn Halle/Saale sowie der Stadt Leipzig. Der Zeitplan der Errichtung war an die Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofes gebunden. Ziel war die Ein- und Ausleitung des Eisenbahnverkehrs im Bahnknoten Leipzig-West auf 21 Gleisen sowie Gewährleistung eines vierspurigen, kreuzungsfreien Straßenverkehrs (vier Spuren KFZ, zwei Spuren Straßenbahn, beiderseits zwei Fußwege) im Bereich Roscher- und Rackwitzer/Wittenberger Straße.

Schwerpunktmäßig wurde in den Jahren 1908 bis 1910 gebaut. Neben einer Vielzahl örtlicher Firmen haben daran die Stahlbaufirmen „Marienhütte Zwickau-Cainsdorf“ und das „Lauchhammerwerk“ mitgewirkt.
Mit Beginn der Umbauarbeiten in der Neuzeit ist die Deutsche Bahn AG der Bauherr. Unter seiner Regie wurde die Anlage incl. der Ein- und Ausfahrten sowohl für den Bahn- als auch den Straßenverkehr völlig umgestaltet.

Objektbeschreibung:
Die Eisenbahnüberführung über die Berliner Straße, oft auch „Berliner Brücke“ genannt, war eine moderne, den damaligen Stand der Technik entsprechende, genietete Stahlkonstruktion. Diese hat die hohen Belastungen des Güter- und Personenverkehrs weitgehendet ohne Generalreparatur überstanden. Sie verfügte neben den tragenden Bauwerksteilen auch über eine größere Anzahl von künstlerisch gestalteten Elementen. Dazu zählten z. B. die Geländer sowie 2 Naturstein-Obelisken. Durch die Vielzahl der verlegten Gleise entstand unter der Überführung eine Art Straßentunnel mit ca. 205 m Länge, ca. 34 m Breite und ca. 5 m Höhe.
Sie diente dazu, die aus dem Norden und Nordwesten kommenden Gleistrassen kreuzungsfrei vom Straßenverkehr in den neuen Hauptbahnhof einzuleiten.
Die Eisenbahnüberführung wurde, bezogen auf den Bahnverkehr, fast 100 Jahre unverändert genutzt. Bedingt durch die Entwicklung des Bahnverkehrs nach 1989 im Raum Leipzig war der Betrieb einer Brücke dieser Größenordnung nicht mehr nötig. In den Jahren 2010 bis 2013 erfolgte ein, dem künftigen Bedarf angepasster, Rückbau der Gleisanlagen. Der nach dem Jahr 2012 entstandene Neubau hat für den Bahnverkehr jetzt eine Brücke von 28,5 m (S-Bahn) und eine weitere mit 15,0 m (ICE) Breite zur Verfügung. Zwischen den Brückenteilen ist eine dreifeldrige Stahlbetonbrücke mit Lichthof entstanden. Die beiden denkmalgeschützten Obelisken wurden in die neue Brücke integriert.

Quellen/Literatur/Links:
– Leipziger Internetzeitung vom 28.06.2012 „Die Bahn baut neue Brücken“
– Leipzig-Architekturführer, W.Hoquel

Autor/in: Peter Rosenbusch, Juli 2015

Abbildungen: Peter Rosenbusch, 2012/2013

Lokschuppen Bf. Leutzsch

Titel des Objekts: Lokschuppen Bf. Leipzig-Leutzsch

Adresse: Am Ritterschlößchen/Ecke Philipp-Reis-Str. (Lokschuppen nicht zugänglich, befindet sich hinter dem Straßenbahnhof Leutzsch)

Stadtteil: Leipzig-Leutzsch

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehr/Eisenbahn

Kurzcharakteristik: 2ständiger Rechtecklokschuppen preußischer Bauart

Datierung: ca. 1873

Objektgröße: ca. 200 m²

Ursprüngliche Nutzung: Lokomotiveinsatz- und Behandlungsstelle, Ausführung kleiner Wartungsarbeiten

Heutige Nutzung: ungenutzt, schlechter Bauzustand

Bau- und Firmengeschichte:
Vermutlich mit der Streckeneröffnung am 20.10.1873 Leutzsch-Pegau-Zeitz durch die Thüringer Eisenbahn wurden in Leutzsch Dampflokomotiven beheimatet. Dazu wurde der Lokschuppen mit dazugehörigem Wasserturm errichtet. Im Zuge der Umgestaltung der Leipziger Bahnanlagen mit dem Bau des Leipziger Hauptbahnhofes verkehrten ab 1915 von dort durchgehende Züge. Die dazu benötigten Lokomotiven wurden in den neu errichteten Bahnbetriebswerken des Leipziger Hauptbahnhofes unterhalten. Ab dieser Zeit wurden auf Grund der recht kleinen Größe der Anlage sicher nur Rangierlokomotiven stationiert. Leutzsch war eine Einsatzstelle vom Bw. Plagwitz. In späteren Jahren wurde der Schuppen von der Bahnmeisterei für das Abstellen von Kleinwagen benutzt. Ob es Kriegsschäden gab, ist nicht bekannt. Möglicherweise konnte der Lokschuppen in den 1980ziger Jahren aufgrund vernachlässigter baulicher Unterhaltung schon nicht mehr für das Unterstellen von Fahrzeugen genutzt werden.

Mit dem kompletten Um- und Neubau der Bahnanlagen in Leipzig-Leutzsch um 2011 wurde auch die gleismäßige Anbindung unterbrochen. Nun sind die Gebäude dem weiteren Verfall preisgegeben. Eine Nachnutzung ist nicht bekannt.

Objektbeschreibung:
2ständiger Rechtecklokschuppen preußischer Bauart in Ziegelbauweise, Besonderheit sind die Schiebetore. Eine Drehscheibe war nicht vorhanden, es genügte eine einfache Weiche. Ähnliche Lokschuppen dieser Größe befinden sich in Zinnowitz und auf dem Bahnhof Karnin auf der Insel Usedom.

Quellen/Literatur/Links:
– David Falk, „Leipzig-Großkorbetha“ Verlag: PRO LEIPZIG e.V., 2006

Autor: Mathias Mann

Datum: April 2015

Abbildung: Mathias Mann, 30.01.2005

Leipziger Eisenbahnnetz bis 1915

Streckennetz der Eisenbahn bis zum Bau des Hauptbahnhofes

Adresse: Stadtgebiet Leipzig

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen / Bahn / Gleisanlagen

Kurzcharakteristik: Streckennetz der Bahn bis 1915

Datierung: 1839 bis 1915

Nutzung (damals wie heute): Bahnbetrieb, weitere Nutzung siehe http://www.leipziger-industriekultur.de/leipziger-eisenbahnnetz-nach-1915/

Objektbeschreibung: Nach Inbetriebnahme der ersten Ferneisenbahn 1839 von Leipzig nach Dresden entstanden in ganz Deutschland Eisenbahnlinien als

Begleiterscheinung und als Voraussetzung für die industrielle Revolution. Je nach wirtschaftlicher Bedeutung und geografischer Lage entstanden Liniennetze, die die Orte miteinander verbanden. Erschwert wurde das durch die staatliche Zersplitterung, aber immerhin kam eine einheitliche Spurweite zur Anwendung.
Leipzig war bereits vor der Inbetriebnahme der Eisenbahn, bedingt durch die Leipziger Messen, ein Zentrum im Schnellpostnetz. So kam es, dass bereits 1840 nach Halle – Magdeburg und 1842 nach Altenburg (1851 bis Hof) die nächsten Strecken mit jeweils separaten Bahnhöfen (Magdeburger Bahnhof 1840 und Bayrischer Bahnhof 1844) in Betrieb genommen wurden. Später folgten dann Strecken und Bahnhöfe nach Berlin 1853, Thüringen 1856, Coswig über Döbeln 1868, Zeitz 1873, Geithain 1887. Die räumlich getrennte Lage der Bahnhöfe im Stadtgebiet erschwerte den Übergang vor allem der Güterwagen auf andere Strecken oder machte ihn unmöglich. Deshalb wurde 1851 eine erste Verbindungsbahn vom Bayrischen Bahnhof zum Dresdener Bahnhof mitten durch das Stadtgebiet (Johannisallee – Ostplatz – Friedrich-List-Platz) in Betrieb genommen. Die Verbindung zwischen dem Dresdener-, Thüringer- und Magdeburger Bahnhof war schon durch Drehscheiben und Gleise möglich. Auch zu dem etwas außerhalb liegenden Berliner Bahnhof war eine Verbindung von Anfang an möglich. Diese erste Verbindungsbahn mit niveaugleicher Kreuzung mehrerer Leipziger Straßen bewährte sich auf die Dauer nicht. Deshalb baute man mit Inbetriebnahme 1878 eine zweite Verbindungsbahn auf einem Damm und Viadukt um das Stadtgebiet herum („Sellerhäuser Kurve“). Diese Verbindungsbahn wurde bis zu ihrem Rückbau 2012 im Zusammenhang mit der Neuordnung des Streckennetzes im Rahmen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes genutzt. Die erste Verbindungsbahn wurde 1878 zurückgebaut.
Durch die Initiativen von Carl Heine wurden 1873 in Plagwitz vom Zeitzer Bahnhof aus 37 Gleisanschlüsse für die Ansiedlung von Industriebetrieben und 3 öffentliche Ladestellen gebaut.
Das machte zwei weitere Verbindungsbahnen erforderlich:
1879 von Plagwitz (Zeitzer Bahnhof) nach Gaschwitz mit Anschluss an die Strecke nach Bayern.
Diese Strecke wird noch heute, sogar verstärkt, auch als Ersatz für die zurückgebaute zweite Verbindungsbahn vor allem für den Güterverkehr und bei Störungen im Citytunnel genutzt. Die Besonderheit dieser Strecke war eine niveaugleiche störanfällige Kreuzung mit der Straßenbahn in Markkleeberg. Ende November 2015 wurde diese mit der Stilllegung der Straßenbahnlinie 9 zurückgebaut. Die Verbindungsbahn kann nur von oder nach dem Süden befahren

werden. Die bereits von Anfang an geplante Kurve („Wolfswinkelkurve“) für eine Verbindung von und nach dem Norden ist bisher nicht zustande gekommen.
1888 von Plagwitz (Zeitzer Bahnhof) über Plagwitz – Schleußig – Connewitz zum Bayrischen Bahnhof und mit Anschluss an die zweite Verbindungsbahn und damit zu den anderen Leipziger Bahnhöfen.
Diese Strecke wurde immerhin bis 1925, also 10 Jahre nach der Neuordnung des Streckennetzes im Zusammenhang mit dem Bau des Hauptbahnhofes betrieben. Die Strecke wurde zurückgebaut, ist aber noch an einigen Dämmen, Brückenwiderlagern und Hausgrundrissen zu erkennen, auch an einer Aufschüttung in der Könneritzstraße. Ein Leipziger Gästeführer bietet Radtouren entlang dieser Strecke an.
Mit dem Bau des Hauptbahnhofes von 1909 bis 1915 und mit der stetigen Zunahme des Verkehrs wurde das Leipziger Streckennetz neu geordnet und erweitert. Auf Entwicklungen nach 1989 (S-Bahn Mitteldeutschland, Citytunnel, Umbau Hauptbahnhof, Umnutzung von Anlagen aller Art) geht dieser Text bewusst nicht ein.

Quellen/Literatur/Links:
– eigene Kenntnisse
– Wolfram Sturm, Eisenbahnzentrum Leipzig, Pro Leipzig, 2003

Autor: Helmut Sander

Datum: 19.08.2014

Abbildungen: