Bahnhof Leipzig-Schönefeld

Adresse: nördliches Ende der Elisabeth-Schumacher-Str (Nr.35), 04328 Leipzig (früher: Bahnhofstraße)

Stadtteil: Leipzig-Schönfeld / heute Paunsdorf

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen / Eisenbahn

Kurzcharakteristik: ehemals Personenbahnhof an der Strecke Leipzig-Eilenburg mit Güterabfertigung. Später Erweiterung der Gleisanlagen zur Anlage für einen Rangierbahnhof
heute: Kein Personenbahnhof mehr, Anlage wird nur noch für Güterverkehr genutzt.

Datierung (Bauzeit): ab 1888 – 1907

Objektgröße: nicht ermittelbar

Bau- und Firmengeschichte: Die Halle-Sorau-Gubener-Eisenbahn wollte auch Leipzig an die Fernverbindung nach Cottbus anschließen und erhielt von der Sächsischen Staatsregierung am 24.12.1872 die Konzession.
Die neue Strecke wurde am 01.11.1874 eröffnet und die Gleise berührten auch die Gemeinde Schönefeld, die 1915 nach Leipzig eingemeindet wurde.
Eine Fahrkarte nach Schönefeld konnte man ab dem 01.06.1888 lösen, erst dann erhielt der Ort vor den Toren Leipzigs einen eigenen Haltepunkt für Personenverkehr. Ein erstes Empfangsgebäude wurde in dieser Zeit am nördlichen Ende der heutigen Elisabeth-Schumacher-Str. errichtet. Ab 15.07.1896 Haltestelle für Güterverkehr.
Um 1906 wurde das Empfangsgebäude um- und ausgebaut und auch ein Personentunnel errichtet. Im gleichen Jahr galt die Anlage als Bahnhof. Aber der Personenverkehr entwickelte sich nicht so wie erhofft, lag doch der Bahnhof fast 2,5 km vom namensgebenden Ort entfernt. Laut Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Halle/S. vom 07.03.1908 wird der Bahnhof „Schönefeld bei Leipzig“ ab dem 01.05.1908 umbenannt in „Schönefeld/Preußische Staatseisenbahn“
Mit Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes 1915, wurde der Fernverkehr dieser Strecke nach dort verlagert. Ab 16.10.1920 Umbenennung in „Leipzig-

Schönefeld“.
Am 02.November 1942 konnte man die letzte Fahrkarte von/nach Leipzig Schönefeld erwerben. An diesem Tag verließ der letzte Personenzug mit Fahrtziel Taucha den Bahnhof und der Personenverkehr wurde eingestellt. Seitdem wird auch der Nahverkehr in Richtung Eilenburg über den Hauptbahnhof Leipzig geführt.
Heute ist der Bahnhof Leipzig-Schönefeld in der Bevölkerung weitgehend vergessen.
Bessere Chancen im Güterverkehr: Im Zuge der Neugestaltung der Leipziger Bahnanlagen ab 1905 kam es auch in Schönefeld zu bedeutenden Erweiterungen. Grund war die hoffnungslose Überlastung der ehemaligen Leipziger Kopfbahnhöfe und die damit verbundenen Behinderungen im Güterverkehr. Es wurde ein beispielhafter Güterring für die wachsende Stadt Leipzig geplant. Die preußische Staatsbahn errichte in Leipzig-Schönefeld einen Übergabe- und Rangierbahnhof. Strecken nach Wahren, errichtet von der Preußischen Staatsbahn. Weitere Verbindungen nach Engelsdorf und Stötteritz, gebaut von der Sächsischen Staatseisenbahn, gingen am 01.Mai 1906 in Betrieb und verwirklichen Teile vom östlichen Leipziger Güterring.
Eine eigene Bahnmeisterei besorgte von 1905-1922 den Streckenunterhalt. Anschlussbahnen hatten von Schönefeld ihren Ausgang. Das Leipziger Arzneimittelwerk, die Akademie der Wissenschaften, Chemieanlagenbau und weitere Firmen nutzten die Bahn. Einige wenige Strecken werden noch heute bedient. So Kirow und ein Hersteller von Windenergieanlagen haben bis heute Gleisanschluss.
3 mal Elektrifiziert: Das hat nicht jeder Bahnhof erlebt. Der erste Fahrdraht ging am 01.05.1914 von Leipzig-Wahren (ebenfalls ein wichtiger Rangierbahnhof in Leipzig) nach Schönefeld in Betrieb. Da Kupfer im ersten Weltkrieg begehrt war, opferte man die Fahrleitung… Es folgt die 2. Elektrifizierung: ab 25.01.1921 ist Wahren wieder mit E-Loks erreichbar und ab 08.10.1922 Engelsdorf. Als Reparation für die damalige Sowjetunion ist am 31.03.1946 erneut Ende für den elektrischen Bahnbetrieb. (Nach vielen Mühen der Instandsetzung in Zeiten des 2. Weltkrieges). Nun ziehen wieder Dampflokomotiven die schweren Güterzüge zwischen den Leipziger Rangierbahnhöfen. Am 29.Mai 1959 kann dann die 3. Elektrifizierug eigeweiht werden und sorgt für Erleichterungen und Erhöhung der Streckendurchlassfähigkeit.
Ein Bahnhof – zwei Direktionen: Auch das gab es im Bahnhof Leipzig-Schönefeld. Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn am 1. April 1920 gab es hier eine

Infrastrukturgrenze: Die ehemals preußischen Strecken verwaltete die Reichsbahndirektion Halle/S, die ehemals sächsischen Strecken lagen in der Hand der Reichsbahndirektion Dresden. Ab 1934 war damit Schluss – die Reichsbahndirektion Halle/S verwaltete nun den gesamten Bahnhof.
Heutiger Zustand – Zukunft: Als Teil vom nördlichen Leipziger Güterring wird der Bahnhof noch heute im Ost-West-Güterverkehr um Leipzig durchfahren und genutzt. Brücken über die Permoserstr. warten noch auf ihre Auswechselung und auch 2 elektromechanische Stellwerke: Stw.I 1891 SN und Stw.II 1906 SÖ zum Teil mit Formsignalen sind (Stand Mai 2019) noch in Betrieb. Das Empfangsgebäude mit Güterschuppen, nach vielen Jahren Leerstand, verfällt langsam, auch durch Schäden am Dach. Das dazugehörige Wohngebäude wurde saniert und befindet sich in Nutzung. Der Wasserturm aus dem Jahr 1907 ist in der Nähe der Torgauer Straße noch vorhanden wie auch einige Nebengebäude und das Aborthaus. Durch Inbetriebnahme des Güterbahnhofes in Halle 2018 hat Schönefeld nur noch als Durchgangsbahnhof Bedeutung für Güterzüge.

Objektbeschreibung: Der ehemalige Personenbahnhof Leipzig-Schönefeld befindet sich in der Elisabeth-Schumacher-Str, gegenüber befindet sich eine Kleingartensparte. Die nächste Wohnbebauung ist relativ weit entfernt. An der Straßenseite ist der Treppenhausturm im oberen Teil in Fachwerk ausgeführt, was für die Leipziger Gegend relativ selten ist. Noch wäre das Empfangsgebäude mit angebauten Güterschuppen zu retten, wenn Schäden am Dach beseitigt würden und ein neuer Nutzer die Sanierung wagt. Ob jemals wieder Personenzüge den Bahnhof ansteuern, kann man nicht voraussagen. Vielleicht entwickelt sich die S-Bahn-Mitteldeutschland in den nächsten Jahrzehnten so extrem weiter und neue Verbindungen werden eingerichtet?

Quellen/Literatur/Links:

- Bahnland DDR, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1981- Streckeneröffnungsdaten
- http://www.sachsenschiene.net/bahn/sta/sta1172.htm – Datumsangaben
- https://www.stadtverband-leipzig.de/index.php/kga-und-ihre-umgebung/460-neu-kgv-qostendeq-ev-bahnhof-schoenefeld – Kleingartenverein „Ostende e.V.“ Leipzig

Autor + Bilder: Mathias Mann

Datum: Juni 2019

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)

HeiterBlick

Titel des Objekts:
HeiterBlick GmbH

Adresse:
Niemeyerstraße 2-5, 04179 Leipzig

Stadtteil:
Lindenau

Industriezweig/Branche/Kategorie:
Verkehr / Straßenbahn / Fahrzeugbau

Kurzcharakteristik:
Hersteller zum Bau von Straßenbahnen nach Kundenwünschen

Datierung:
2004

Bau- und Firmengeschichte:

Als im Jahr 1896 der elektrische Straßenbahnbetrieb in Leipzig eingeführt wurde, bauten die heutigen *Leipziger Verkehrsbetriebe* ihre Pferdebahnwagen mit einem elektrischen Antrieb aus. Damit wurde der Straßenbahnbau in Leipzig eingeläutet. Ihre Hauptwerkstatt befand sich im Stadtteil Lindenau in der viele Straßenbahnwagen gebaut wurden. Über 500 Fahrzeuge verließen die Werkstatt, nicht nur für Leipzig. Später wurde das Depot auch für die Unterstellung von Omnibussen genutzt.

Die *LVB* suchten ein neues Gelände und wurden im Stadtteil Heiterblick fündig. Ein ehemaliges Gelände für den Bau und die Wartung von Flugzeugen wurde 1926 die neue Hauptwerkstatt. Seitdem werden dort alle Leipziger Straßenbahnen gewartet und modernisiert, aber auch Unfallschäden behandelt und Spezialfahrzeuge gebaut.

Anfang der 2000er Jahre gründeten die *LVB* gemeinsam mit *SIEMENS Transportation Deutschland GmbH* die *Leipziger Fahrzeug-Service Betriebe (LFB) GmbH*, die nun mehr für die Fahrzeuginstandhaltung zuständig war. Die Verkehrsbetriebe suchten ein neues Schienenfahrzeug, das auf das Leipziger Gleisnetz zugeschnitten war. Fündig wurden sie auf dem europäischen Markt nicht und entschieden sich, die *LFB* im Jahr 2003 mit dem Bau des „LEOLINER" zu beauftragen. In einer Rekordzeit von neun Monaten wurde eine komplett neue Straßenbahn entwickelt. Gegründet wurde 2004 die *LEOLINER Fahrzeug-Bau Leipzig (LFB/FBL)*. *SIEMENS* wollte den Fahrzeugtyp jedoch in Prag bauen, wie ihre Combino, die *LVB* jedoch in Leipzig, und die Zusammenarbeit zerbrach.

Europaweit wurde ein neuer Partner ausgeschrieben – fünf Unternehmen meldeten sich. Den Zuschlag bekam die *KIROW Leipzig KE Kranbau Eberswalde AG* mit Sitz in Leipzig-Lindenau. Seitdem ist sie eine Tochter von *KIROW* und heißt seit 1. Oktober 2007 *HeiterBlick*, wie der Stadtteil, in dem ab 1926 Straßenbahnen gebaut und der Leoliner entwickelt wurde.

Vom Typ LEOLINER wurden 55 Fahrzeuge verkauft, davon fünf für Halberstadt. Wesentlich größere Bestellmengen gibt es für die Hochflurfahrzeuge VAMOS für Bielefeld und TW 3000 für Hannover. In den letzten Jahren konnte sich *HeiterBlick* auf dem deutschen Markt beweisen und ist ein attraktiver Partner für den Bau von Hochflurfahrzeugen und Stadtbahnen geworden.

Objektbeschreibung:

Die *HeiterBlick GmbH* befindet sich auf dem Gelände der *Kirow Ardelt GmbH* (bis 2008: *KIROW Leipzig KE Kranbau Eberswalde AG*), die sich 1880 als Maschinenbauunternehmen in Leipzig gründete. Heute sind sie Weltmarktführer im Eisenbahndrehkranbau. Zuhause sind sie im Stadtteil Lindenau an der Spinnereistraße mit Anschlussgleis an die S-Bahn-Strecke zwischen Leipzig-Grünau und Leipzig-Hauptbahnhof. Ehemalige Anschlussgleise führten zum Lindenauer Hafen und zum Industriebahnhof Plagwitz-Lindenau. *HeiterBlick* nutzt im südlichen Teil des Geländes zwei Montagehallen für den Bau der Straßenbahnen. Transportiert werden sie mit dem Tieflader.

Quellen/Literatur/Links:

Firmengeschichte: www.heiterblick.de, www.ngtw6-leoliner.de
Informationen und Bilder zum Leoliner: www.ngtw6-leoliner.de

Literatur: Vom Zweispänner zur Stadtbahn, 1996, Leipziger Verkehrsbetriebe; Ergänzung, 2007, Leipziger Verkehrsbetriebe (vergriffen)

Autor:
Dave Tarassow

Datum:
22.11.2017

Überarbeitet am 18.01.2022 von Corinna Klußmann

Abbildungen:
Dave Tarassow

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:

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