

# 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. 160m<sup>2</sup>

**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 Bayerischen 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 Stötteritz 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 erreicht 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)

---

# Straßenbahndepot Stötteritz

**Titel des Objekts:** Straßendepot Stötteritz

**Adresse:** Holzhäuser Straße 113, 04299 Leipzig

**Ortsteil:** Stötteritz

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof und Depot der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Der an der Holzhäuser Straße gelegene, ehemalige Straßenbahnhof wurde im Jahr 1898 in Klinkern, Stahlgerüst und Oberlichtern errichtet und 1957 stillgelegt. Bis Herbst 2018 wurden vier Stadthäuser integriert.

**Datierung:** 1898

**Objektgröße:** ca. 960 m<sup>2</sup>

**Ursprüngliche Nutzung:** Straßenbahndepot

**Heutige Nutzung:** Ab Herbst 2018 Wohnungen

**Denkmalstatus:** Obj.-Dok.-Nr.: 09263116

## **Bau- und Firmengeschichte:**

Am 15. Mai 1898 wurde der Straßenbahnhof Stötteritz von der Leipziger Elektrischen Straßenbahn (LESt) an der Holzhäuser Straße in Betrieb genommen. Die zunächst dreigleisige Wagenhalle diente zum Abstellen von Straßenbahnwagen. In den Jahren 1906 bis 1908 schloss sich die Errichtung einer kleinen Wagenhalle mit zwei Gleisen an. Während die große Wagenhalle drei Ein- und Ausfahrten besaß, hatte die kleine Wagenhalle nur eine Ein- und Ausfahrt. Im selben Zeitraum wurden beide Hallen in Richtung Sommerfelder Straße verlängert, sodass nun mehr Fahrzeuge abgestellt werden konnten. 1917 wurde das Depot geschlossen, als die Straßenbahn zur Weißestraße eingekürzt wurde.

1924 erfolgte die Reaktivierung und der Straßenbahnhof Stötteritz wurde Außenstelle des Straßenbahnhofs Reudnitz. Zwei Jahre später wurden Schad- und ausgemusterte Fahrzeuge abgestellt. 1929 erfolgten neue Ausfahrten zur neuen Wendeschleife Stötteritz. Das Gleis 5 erhielt keine Ausfahrt und wurde vermutlich stillgelegt. Auf dessen Hofbereich wurde ein Flachbau errichtet. Der Bau wurde aus Klinker errichtet und besitzt ein Stahlgerüst im Inneren mit Oberlichtern.

1957 erfolgten die Stilllegung und die Übergabe an den "VEB Intron", der industrielle Elektronik herstellte. Vier Jahre später wurden auch die Ein- und Ausfahrten im Hof- und Straßenbereich entfernt. Nach 1990 fand das Depot verschiedene Nutzungen bis zum zeitweiligen Leerstand.

Im Februar 2018 begannen die Umbauarbeiten für die Errichtung von Stadthäusern, dabei soll die Straßenfassade erhalten bleiben und integriert werden. Ein Bezug der vier Stadthäuser ist im Herbst desselben Jahres vorgesehen gewesen.

## **Objektbeschreibung:**

Das ehemalige Straßenbahndepot befindet sich an der Holzhäuser Straße, direkt an der stadteinwärtigen Haltestelle Kolmstraße, die von der Straßenbahnlinie 4 bedient wird und in einem teils geschlossenem Wohngebiet liegt. Seitlich grenzen Mehrfamilienhäuser an. Das optische Erscheinungsbild ist eine Klinkerfassade mit Klinker- und Kunststeingliederungen. Der Hofbereich (ehemaliges Gleisvorfeld) besitzt betonierte Belagflächen.

## **Quellen/Literatur/Links:**

- Buch: Leipziger Verkehrsbetriebe: „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor:** Dave Tarassow

**Datum:** 25.02.2018

**Abbildungen:** Dave Tarassow, 18.02.2018

---

# Straßenbahnhof Dölitz

**Titel des Objekts:** Straßenbahnhof Dölitz

**Adresse:** Bornaische Straße 229, 04277 Leipzig

**Ortsteil:** Dölitz-Dösen

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) errichtete 1900 an der Bornaischen Straße einen neuen Straßenbahnhof. Dabei wurde die zweischiffige Wagenhalle in Stahlbetonbauweise vom Leipziger Unternehmen MAX POMMER errichtet. Daneben stand eine Holzhalle, wovon beim Umbau 2014 bis 2016 nur der Portikus stehen blieb. Dieser Betriebshof befindet sich unweit der Stadtgrenze zu Markkleeberg.

**Datierung:** 1900

**Objektgröße:** 26.900 m<sup>2</sup>

**Ursprüngliche Nutzung:** Straßenbahnhof

**Heutige Nutzung:** Abstellanlage und Betriebswerkstatt für Straßenbahnen

**Bau- und Firmengeschichte:** Der Straßenbahnhof Dölitz liegt im Ortsteil Dölitz, südöstlich der Stadt und zur Stadtgrenze, an der Bornaischen Straße und wurde im Jahr 1900 eröffnet. In diesem Jahr errichtete die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) eine 100 Meter lange Wagenhalle aus Holz mit Klinkermauerwerk. Sie besaß sechs Gleise und wurde als **“Wagenhalle I”** bezeichnet. Ein Verwaltungsgebäude stand bereits auf dem Gelände, das zuvor von jemand anderem genutzt wurde.

Zwölf Jahre später erfolgte der Bau der **“Wagenhalle II”** in **Stahlbetonweise** mit 100 Metern Länge und zehn Gleisen. Ausgebildet war der Bau mit zwei Hallenschiffen zu je fünf Gleisen. Beteiligt war hier die Leipziger Firma MAX

POMMER, die sich auf Stahlbetonbau spezialisiert hat. Neben der zweiten Halle erfolgte dann 1923 noch der Bau der **“Wagenhalle III”** in **Holzbauweise** mit zwei Gleisen.

In den kommenden Jahren gab es keine großen baulichen Veränderungen. Geplant war die Erweiterung in östlicher Richtung zur Zwickauer Straße. Auch ein Omnibushof wurde entworfen, aber nicht umgesetzt. Das Gelände und weitere Teile des Ortsteils sollten dem Braunkohleabbau übergeben werden, doch in den 1970er Jahren wurde dann bekannt, das dem nicht so sei. 1982 fand der Ausbau der Betriebswerkstatt in der “Wagenhalle II” statt, dazu gehörte auch eine Waschanlage. Die “Wagenhalle III” wurde wieder abgebrochen, die zwei Gleise blieben erhalten, und an dieser Stelle wurde 1983 eine Freiabstellanlage mit sieben Stumpfgleisen angelegt. Ein Jahr später wurden sie dann an die Umfahrung des Betriebshofs angeschlossen. Weitere Anbindungen erfolgten in den kommenden Jahren. Die hier endenden Linien drehten nun eine Runde um den Betriebshof und mussten nicht mehr das Gleisdreieck nutzen.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe erarbeiteten Anfang der 2010er Jahren ein Konzept über die künftige Aufteilung der Betriebshöfe. Dazu gibt es ein Trias aus drei Betriebshöfen, zudem auch Dölitz gehört. In den Jahren 2014 bis 2016 wurde der Betriebshof komplett umgebaut. Die “Wagenhalle I” wurde bis auf ein Teilstück abgerissen. Erhalten wurde die Einfahrt mit Holzträgern, Mauerwerk und Satteldach, damit das jahrzehntelange gewohnte Ensemble erhalten bleibt. An dieser Stelle wurde eine Freiabstellanlage mit zwölf Gleisen errichtet. Ausfahrt erfolgt über das erhaltene Teilstück. Die “Wagenhalle II” wurde entkernt und saniert, unter anderem die Betriebswerkstatt entfernt und die Gruben verfüllt. Hier befindet sich nun eine Abstellanlage für Omnibusse, die Ende der 1930er Jahre geplant wurde. Anstelle der alten Freiabstellanlage steht hier nun eine Betriebswerkstatt mit zwei Gleisen und einem Außengleis für die Umfahrung des Betriebshofs und endenden Linienfahrzeugen. Während der alte Betriebshof drei Einfahrten und vier Ausfahrten hatte, verfügt der neue über jeweils zwei Ein- und Ausfahrten auf die Bornaische Straße. Der Betriebshof Dölitz verfügt nun über zwölf Gleise für die Abstellung von Straßenbahnen, waren es zuletzt noch 22 Gleise.

**Objektbeschreibung:** Zwischen der Bornaischen Straße/AGRA-Messepark und einer Kleingartenanlage befindet sich das große Straßenbahnareal, das bei einem Umbau eine große Freiabstellanlage erhielt. Die beiden Stahlbetonhallen wurden

saniert und daneben eine neue Betriebswerkstatt errichtet. Dem Areal schließt sich eine Wohnbebauung an.

**Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispanner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor/in:** Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

**Abbildungen:** Dave Tarassow, Februar 2014 / Juni 2017

---

# Straßenbahnhof Angerbrücke

**Titel des Objekts:** Straßenbahnhof Angerbrücke

**Adresse:** Jahnallee 56, 04177 Leipzig

**Stadtteil:** Lindenau

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) errichtete 1925 an der Frankfurter Straße (heute Jahnallee) einen neuen Straßenbahnhof mit zwei Wagenhallen und Verwaltungsgebäuden. Um den Anforderungen der neuen und modernen Straßenbahnen gerecht zu werden, wurde der Betriebshof von 2001 bis 2005 umgebaut. Die Angerbrücke gehört zur Trias der LVB-Betriebshöfe mit Dölitz und Heiterblick.

**Datierung:** 1925

**Objektgröße:** 50.000 m<sup>2</sup>

**Ursprüngliche Nutzung:** Straßenbahnhof

**Heutige Nutzung:** Abstellanlage und Betriebswerkstatt für Straßenbahnen

**Bau- und Firmengeschichte:** Der Straßenbahnhof Angerbrücke liegt im Ortsteil Lindenau, westlich der Stadt, an der Jahnallee. Seinen Namen bekam er durch die angrenzende Angerbrücke, die die Jahnallee und Kuhlenturmstraße über die Kleine Luppe verbindet. Am 4. Dezember 1925 eröffnete die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) hier ihren neuen Betriebshof. Dafür wurden die Höfe in Kleinzschocher (Kötzschauer Straße, 1898-1959, ab 1926 nur noch Schad- und Sonderwagen sowie ausgemusterte Fahrzeuge) und Plagwitz (Karl-Heine-Straße, 1881-1925, bis 1935 Depot für ausgemusterte Fahrzeuge) geschlossen.

Errichtet wurden zwei Wagenhallen, die "Große Wagenhalle" mit 165 Metern Länge und 15 Gleisen sowie die "Kleine Wagenhalle" mit 60 bis 120 Metern und acht Gleisen. Im hinteren Teil war die Betriebswerkstatt untergebracht. Sie besaß eine Schiebebühne, aber nur für zweiachsige Fahrzeuge. Und von 1950-1990 eine Lackiererei, die sogar von Doppelstockbussen genutzt wurde. 1919 wurde die Villa (bekannt als Villa Angerbrücke) gekauft und ist seitdem Sitz der Betriebskrankenkasse, der Betriebsärzte und einiger Arztpraxen. In den Jahren 1950-1990 hieß der Straßenbahnhof Angerbrücke "Straßenbahnhof Deutsch-Sowjetische Freundschaft (DSF)". Mit Inbetriebnahme der Tatrawagen im Februar 1969 wurde der Betriebshof deren erstes Domizil. Zudem wurde ein fünfstöckiges Verwaltungsgebäude mit Dienstwohnungen an der Jahnallee (damals Frankfurter Straße) gebaut, um die eine zweigleisige Wendeschleife führte. Die Gruben in den Wagenhallen waren alle miteinander verbunden. Mit den Tatrawagen wurde auch die Betriebswerkstatt vergrößert und auf die technischen Anforderungen angepasst.

Um den Straßenbahnhof fit für die Zukunft zu machen, das heißt unter anderem, breitere Gleisabstände für breitere Fahrzeuge und eine Betriebswerkstatt für Niederflurwagen, wurde Ende der 1990er Jahre ein umfangreicher Umbau konzipiert. Von 2001-2005 erfolgte dieser in drei Abschnitten. Die "Große Wagenhalle" wurde von 165 auf 220 Metern Länge erweitert und erhielt zwölf Gleise, ursprünglich waren es 15. In der "Kleinen Wagenhalle" sind die Gleise entfernt worden und dient nun als Stellplatzfläche für Dienst- und Einsatzfahrzeuge. 2001 entstand bereits eine Umfahrung, abzweigend von der Jahnallee zum Gleis 1. Durch den Umbau wurden alle zwölf Gleise an die Umfahrung angeschlossen. Gegenüber dem Kammergebäude, an der CapasträÙe (bis 2015 Erich-Köhn-StraÙe), wurde eine Betriebswerkstatt mit 110 Metern Länge und zwei Gleisen errichtet.

Die vorhandene zweigleisige Wendeschleife wurde aufgehoben. Von den drei Einfahrten und vier Ausfahrten gibt es nun zwei Einfahrten und vier Ausfahrten zur Jahnallee. Das Verwaltungsgebäude wurde saniert. Hier hat die Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) ihren Sitz. Der Bereich zwischen den Wagenhallen und der Jahnallee wurde zum Betriebspark und erweitertem Haltestellenbereich umgebaut. Die Haltestelle 'Angerbrücke, Straßenbahnhof' wurde mit Bus- und Bahnsteigen ausgebaut - nach einem Architektenwettbewerb mit dem Dresdner Peter Kulka wurde das Projekt umgesetzt. Zwischen Kammergebäude und Betriebswerkstatt entstand außerdem ein großer Parkplatz für Mitarbeiter, Besucher und Omnibusse. Am 17. November 2004 hatte der Straßenbahnhof zum Länderspiel zwischen Deutschland und Kamerun, das im Zentralstadion ausgetragen wurde, seine erste Generalprobe nach dem Umbau. Hier waren die Zusatzbusse beheimatet, die die Fahrgäste vor und nach dem Spiel nach Hause transportierten. Die Neueröffnung fand im Jahr 2005/2006 statt.

**Objektbeschreibung:** An Kleiner Luppe, Erich-Köhn-Straße, Capastrasse und Jahnallee befindet sich der Straßenbahnhof Angerbrücke mit gleichnamiger Haltestelle. Der Haltestellenbereich ist bis an die Wagenhallen herangezogen, so dass beide Bereiche miteinander verschmelzen.

**Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor/in:** Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

**Abbildungen:** Dave Tarassow, Mai 2007 / Juni 2015

---

# Straßenbahnhof Möckern

**Titel des Objekts:** Straßenbahnhof Möckern

**Adresse:** Georg-Schumann-Straße 244, 04158 Leipzig

**Stadtteil:** Möckern

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) errichtete 1907 an der Georg-Schumann-Straße ein neues Depot, das 1972 bei einem Großbrand zerstört wurde. Danach begann bis 1976 der Wiederaufbau. Im Mai 1996 wurde der Straßenbahnhof dann geschlossen und neues Domizil für die historischen Straßenbahnen. Bis zum Umzug in die Apelstraße 2019 befand sich hier ein Straßenbahnmuseum.

**Datierung:** 1907, 1976

**Objektgröße:** 2750 m<sup>2</sup>

**Ursprüngliche Nutzung:** Straßenbahnhof für Linienfahrzeuge

**Heutige Nutzung:** Leerstand

**Bau- und Firmengeschichte:** Der Straßenbahnhof Möckern liegt im Ortsteil Möckern, nordwestlich der Stadt, an der Georg-Schumann-Straße und wurde im Jahr 1907 eröffnet. Die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) errichtete mit Eröffnung am 01. Juli 1907 die "Wagenhalle I" mit 56 Metern Länge und vier Gleisen. Zwei Gleise erhielten eine Ausfahrt zur Hallischen Straße (heute Georg-Schumann-Straße) und zwei waren Stumpfgleise, die über eine Schiebebühne erreichbar waren. An der Georg-Schumann-Straße wurde 1907 ein Wohnhaus für sieben Straßenbahnfahrerfamilien von der GLSt gebaut. Im Jahr 1909 erfolgte der Bau der "Wagenhalle II" mit 60 Metern Länge und vier Gleisen. Erneut gab es zwei Stumpfgleise, erreichbar über eine Schiebebühne, und zwei Ausfahrten. Ein Jahr später wurde ein Stumpfgleis zum Ausfahrtsgleis umgebaut. Im selben Jahr kam ein Dienstgebäude dazu. 1924 wurden dann die Schiebebühne entfernt und die Gleise mit Weichen verbunden.

Ein Großbrand zerstörte am 19. März 1972 den kompletten Betriebshof. Noch im

selben Jahr, am 15. Oktober, konnte eine Freiabstellanlage mit sieben Gleisen genutzt werden. Die Betriebswerkstatt für Möckern war im Straßenbahnhof Schkeuditz stationiert. Um Ende 1976 wurde eine freitragende Wagenhalle über die Gleise errichtet. Das Gleis 4 erhielt eine Arbeitsgrube mit 45-Metern-Länge, damit konnten dann auch die Tatragroßzüge (Drei-Wagen-Zug) instandgesetzt werden. Die neue Werkstatt folgte erst im Mai 1986.

Am 31. Mai 1996 wurde der Straßenbahnhof Möckern für Linienwagen geschlossen. Neun Tage später wurde der Betriebshof dem Verein "AG Historische Nahverkehrsmittel Leipzig e.V." übergeben, der sich der Erhaltung und Pflege der historischen Straßenbahnen widmet. Bisher waren diese Fahrzeuge in verschiedenen LVB-Betriebshöfen beheimatet. Nun konnte erstmals am 17. Mai 1998 mit Eröffnung des "Historischen Straßenbahnhof Leipzig-Möckern" eine Vielzahl der Historischen der Öffentlichkeit gezeigt werden. Jedoch war Möckern nur eine Zwischenstation, bis zum Umzug 2019 in die Apelstraße 1.

**Objektbeschreibung:** Der Straßenbahnhof befindet sich an der Georg-Schumann-Straße, Slevogtstraße, Blücherstraße und Elli-Voigt-Straße im Rahmen einer halben Blockrandbebauung. Um diesen Block führt eine Straßenbahnwendeschleife. Direkt an der Georg-Schumann-Straße befinden sich die Ein- und Ausfahrten auf die Abstellanlage; die Rückwand an der Blücherstraße. Die Abstellanlage hat sieben Gleise und eine freitragende Halle mit blauen Stahlmasten- und -trägern sowie einem Satteldach. Auf den Gleisen 6 und 7 befand sich die Restaurierungswerkstatt. Der Zugang ist mit einem Tor versperrt.

**Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

Autor/in: Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

**Abbildungen:** Dave Tarassow, Januar 2018

---

# Straßenbahnhof Lausen

**Titel des Objekts:** Straßenbahnhof Lausen

**Adresse:** Straße am See, 04205 Leipzig

**Stadtteil:** Lausen-Grünau

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Als Außenstelle für den Straßenbahnhof Angerbrücke wurde 1986 an der Wendeschleife Lausen eine dreigleisige Abstellanlage angebaut. Damit konnte auf den Bau eines Straßenbahnhofs in Grünau verzichtet werden.

**Datierung:** 1986

**Objektgröße:** 14.000 m<sup>2</sup>

**Ursprüngliche Nutzung:** Straßenbahnhof für Linienfahrzeuge

**Heutige Nutzung:** Abstellanlage von Straßenbahnen

**Bau- und Firmengeschichte:** Die Abstellanlage Lausen liegt im Ortsteil Lausen-Grünau, westlich der Stadt, an der Straße am See und wurde 1986 eröffnet. So errichtete die Leipziger Verkehrsbetriebe neben der Wendeschleife auch eine Abstellanlage mit drei Gleisen, die am 28. September 1986 in Betrieb ging. Sie kann 13 Tatragroßzüge (Drei-Wagen-Zug) aufnehmen. Die Instandhaltung der Straßenbahnen führten die Betriebswerkstätten der Straßenbahnhöfe Angerbrücke, Paunsdorf und Wittenberger Straße durch und der Fahrdienst wurde von der Angerbrücke organisiert. Damit musste kein neuer Betriebshof in Grünau gebaut werden. Lausen ist nunmehr eine Außenstelle des Straßenbahnhofs Angerbrücke. Die Wendeschleife Lausen wird von der Straßenbahnlinie 1 benutzt.

**Objektbeschreibung:** Die Freiabstellanlage befindet sich direkt an der

Wendeschleife, zwischen Kulkwitzer See und Straße am See, und ist durch eine Zaunanlage geschlossen. Die Ein- und Ausfahrten sind frei befahrbar. Am Straßenrand stehen ein Fahrdienstgebäude und ein rollendes Unterwerk für die Stromversorgung der Straßenbahn.

**Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor/in:** Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

**Abbildungen:** Dave Tarassow, Mai 2010

---

# Technisches Zentrum Heiterblick

**Titel des Objekts:** Technisches Zentrum Heiterblick / Straßenbahnhof Heiterblick

**Adresse:** Teslastraße 2, 04349 Leipzig

**Ortsteil:** Thekla

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Hauptwerkstatt und Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Im Jahr 1926 eröffnete die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) eine neue Hauptwerkstatt im Leipziger Nordosten. Damit konnten die Werkstätten in den Betriebshöfen Lindenau und Wittenberger Straße aufgegeben werden. Zu ihrer Entstehungszeit war sie die modernste Straßenbahnwerkstatt Europas. 2014 erfolgte die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts des nunmehrigen „Technischen Zentrum Heiterblick“. Bis 2030 soll erstmals auch ein Straßenbahnhof integriert werden.

**Datierung:** 1926

**Objektgröße:** 145.200 m<sup>2</sup>

**Denkmalstatus:** Obj.-Dok.-Nr.: 09260420

**Ursprüngliche Nutzung:** Flugzeugwerft

**Heutige Nutzung:** Abstellanlage, Instandsetzung und Hauptuntersuchung von Straßenbahnen / Abstellanlage von Omnibussen

## **Bau- und Firmengeschichte:**

Der Betriebshof Heiterblick bzw. das Technische Zentrum Heiterblick liegt im Ortsteil Heiterblick, nordöstlich der Stadt, an der Teslastraße und wurde im Jahr 1927 eröffnet. Die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) übernahm am 17. April 1926 das ehemalige Gelände der *J. Mehrlich Aktiengesellschaft in Berlin, Zweigniederlassung Leipzig-Heiterblick, vormals Automobil und Aviatik AG*. Von 1915-1926 wurden hier überwiegend Flugzeuge konzipiert und gebaut, zuletzt auch Eisenbahnpersonenwagen und Güterwagen repariert.

Bevor aber hier die neue Hauptwerkstatt in Betrieb genommen werden konnte, waren umfangreiche Umbauarbeiten erforderlich. Bereits vorhanden war eine insgesamt 250 Meter lange Halle, die sich aus drei Bauwerken zusammensetzt: Die "Halle A" ist 170 Meter lang und 30 Meter breit, die "Halle B" ebenso 30 Meter breit, aber 10 Meter hoch und freitragend, sowie die "Halle C" mit 50 Metern Länge und 30 Metern Breite.

Aus den beiden zweischiffigen Hallen wurden dreischiffige Hallen und eine Schiebebühne wurde eingebaut. Dazu folgten Arbeitsgruben und Arbeitsstände. Die "Halle A" erhielt auf beiden Hallenseiten eine Brückenkrananlage und zwei Einfahrtsgleise. In die "Halle B" wurde eine Zwischendecke für Nebenwerkstätten eingezogen, die über einen Aufzug erreichbar war. Und die "Halle C" bekam ebenso eine Schiebebühne, beidseitige Brückenkrananlagen und Arbeitsgruben. Hier war auch die Lackiererei untergebracht. In einem Anbau mit 22 Metern Länge zogen die Spritzkabine und ein Trockenraum mit zwei Gleisen ein, die an die Werkstattgleise auf dem Gelände angebunden waren. Hier führte ein Gleis auch zur Wagenhalle mit vier Gleisen, die in Holzbauweise errichtet wurde. Weitere Umbauarbeiten und Gleisanbindungen erfolgten.

Am 1. Juni 1926 zogen die "Werkstätten I" aus der Lützner Straße in Lindenau und "Werkstätten II" aus der Wittenberger Straße in die neue Hauptwerkstatt Heiterblick um. Zwar gehörte der Stadtteil Heiterblick bereits zu Leipzig, das nächste Wohngebiet war jedoch weit entfernt. Die GLSt setzte Personenwagen ein, die zwischen Heiterblick und verschiedenen Stadtteilen pendelten - bis 1993 (?). Ende 1927 war die neue Hauptwerkstatt fertig und bezogen. Durch den Kaufvertrag wurden auch Güterwagen und eine Rangierlok übernommen, die 1942 elektrifiziert wurde und unter anderem auch neue Straßenbahnwagen beförderte.

Im Zweiten Weltkrieg wurden die Anlagen teilweise zerstört und bis 1950 wiederaufgebaut. 1965 erhielt die "Halle A" drei Zufahrten nebeneinander, die zu den Arbeitsständen führten. In den folgenden Jahren gab es weitere Anpassungen an die verschiedenen Straßenbahntypen, so beispielsweise für die Tatravagen: 14 Arbeitsgruben wurden verlängert und Hebestände montiert.

Als im Jahr 1994 die ersten NGT8 nach Leipzig kamen, mussten die Arbeitsbereiche wieder angepasst werden. So konnten die neuen Straßenbahnen nun auf zwei Gleisen bis ans Ende der Hallen fahren, dadurch wurde die Strecke der Schiebebühne reduziert. Zu diesem Zeitpunkt hatte Heiterblick 44 Arbeitsstände. 1972 erfolgte eine moderne Werkstatt für Lehrlinge. 1988 wurde die Ein- und Ausfahrt der Teslastraße zur Torgauer Straße mit zwei Gleisen ausgebaut. Die Anschlussbahn wurde am 31. Dezember 1993 stillgelegt und der Abzweig Ende 1995 demontiert. Bereits in den 1990er Jahren entstanden Pläne, die Hauptwerkstatt zu einem modernen Betriebshof umzubauen, insbesondere auch zur Wartung der kommenden Niederflurbahnen.

Im Jahr 2003 schrieben die *Leipziger Verkehrsbetriebe* einen Architekturwettbewerb aus, den ein Leipziger Büro gewann. Künftig sollten "Halle A" und "Halle B" eine Infrastrukturwerkstatt bilden und gegenüber drei Baukörper entstehen, die sich in Betriebswerkstatt, Hauptwerkstatt und Abstellanlage unterteilen. Die Hauptwerkstatt sollte so um einen Straßenbahn- und Omnibusbahnhof erweitert werden.

Auf Grund von Finanzierungsschwierigkeiten wurde der Ausbau immer wieder verschoben und konnte zuletzt nur teilweise umgesetzt werden. In den Jahren 2011-2014 erfolgte die erste Baustufe des "Technischen Zentrum Heiterblick". Dazu gehören der Neubau der Teslabrücke und die Anbindung über die

Teslastraße, die neue Hauptwerkstatt und die Hälfte der Abstellhalle, die zunächst ohne Halle errichtet wurde. Damit konnten rechtzeitig die ersten NGT12 ihre Hauptuntersuchung durchlaufen, da sie in der alten Hauptwerkstatt keinen Platz fanden.

Die Betriebswerkstatt und die zweite Hälfte der Abstellhalle sollen ab 2022 erfolgen, da sich die *LVB* aktuell auf die Neubeschaffung von Straßenbahnen konzentrieren. Seit Sommer 2016 wird die Freiabstellanlage nun auch für Straßenbahnen genutzt. Notwendige Reparaturen müssen im nahegelegenen Betriebshof Paunsdorf durchgeführt werden. Spätestens 2030 könnte das "Technische Zentrum Heiterblick" komplett mit Straßenbahnhof in Betrieb gehen.

### **Objektbeschreibung:**

Zwischen Teslastraße und Wodanstraße und der Leipzig-Eilenburger-Eisenbahnstrecke befindet sich das Technische Zentrum der *Leipziger Verkehrsbetriebe*. Von der alten Bausubstanz sind die Hallen A, B und C sowie Anbauten und Verwaltungsgebäude vorhanden. Die alte Straßenbahnwendeschleife an der Wodanstraße wurde teilweise zurückgebaut. Die Infrastrukturwerkstatt wird weiterhin genutzt. Neu errichtet wurden die Hauptwerkstatt und ein Teil der Abstellanlage. Die Ein- und Ausfahrten erfolgen über die Teslastraße und Torgauer Straße. Eine Anbindung an den Ortsteil Thekla ist vorgesehen.

### **Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor/in:** Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

Überarbeitet am 18.01.2022 von Corinna Klußmann

**Abbildungen:** Dave Tarassow, Mai 2014

---

# Straßenbahnhof Leutzsch

**Titel des Objekts:** Straßenbahnhof Leutzsch

**Adresse:** Rathenaustraße, 04178 Leipzig

**Stadtteil:** Leutzsch

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) errichtete 1908 an der Rathenaustraße ein neues Depot mit zwei Wagenhallen, die 85 Meter und 110 Meter lang sind. Dazu kam 1987 eine große Freiabstellanlage. Seitdem der Straßenbahnhof Angerbrücke 2006 neu eröffnet wurde, wird das Depot nur noch ab und zu für die Abstellung von Linienfahrzeugen genutzt. Mit dem Bau der Serien-Leoliner für Leipzig und Halberstadt befand sich hier die Inbetriebnahmestelle des Straßenbauherstellers HeiterBlick.

**Datierung:** 1908

**Objektgröße:** 12.200 m<sup>2</sup>

**Ursprüngliche Nutzung:** Straßenbahnhof für Linienfahrzeuge

**Heutige Nutzung:** Abstellanlage von Schienen- und Straßenfahrzeugen (nach Bedarf)

**Bau- und Firmengeschichte:** Der Straßenbahnhof Leutzsch liegt im Ortsteil Leutzsch, nordwestlich der Stadt, an der Rathenaustraße und wurde 1908 eröffnet. Die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) nahm in der damaligen Bahnhofstraße den neuen Betriebshof am 24. März 1908 in Betrieb. Es wurden zwei Wagenhallen errichtet, eine mit 110 Metern Länge und eine mit 40 Metern Länge, jeweils mit fünf Gleisen, im Stahl- und Betonbau. Zwischen der "Großen Wagenhalle" und dem Bahnhof Leutzsch, der sich gleich gegenüber befand, gibt es ein Freiabstellgleis. Vor den Hallen und um das Verwaltungsgebäude wurde eine Wendeschleife angelegt, die die Kuppelendstelle auf der Bahnhofstraße

ersetzte. Im Jahr 1912 wurde die Wendeschleife zweigleisig ausgebaut. Die 40 Meter lange Wagenhalle wurde auf 85 Meter verlängert. Das Freiabstellgleis erhielt ein Schlepptdach. Bis 31. Dezember 1963 waren hier Linienfahrzeuge beheimatet - vom 1. Januar 1964 bis 25. September 1982 hingegen nur noch Arbeitswagen und historische Straßenbahnen. Bis 1968 wurden jedoch während der Betriebs-pause Fahrzeuge einer Linie untergestellt. Ab dem 26. September 1982 konnten wieder Linienwagen beheimatet und repariert werden, nachdem man eine Grube für einen Tatragroßzug einrichtete. Neben der "Kleinen Wagenhalle" wurde im November 1987 eine Freiabstellanlage mit sieben Gleisen eröffnet. Es folgte 1991 eine Betriebswerkstatt und ein Jahr später konnte hier die erste LVB-Unterflurradsatzdrehmaschine in Betrieb genommen werden. Wenn ein Betriebshof mit vielen Linien keine Fahrzeuge mehr aufnehmen kann, werden Außenstellen eingerichtet, wo lediglich die Fahrzeuge abgestellt werden. Dies geschah im Juli 1991 mit Leutzsch, als sie zur Außenstelle des Straßenbahnhofs Angerbrücke wurde - bis 25. Mai 2001. Mit Inbetriebnahme des neuen Straßenbahnliniennetzes am 27. Mai 2001 wurde der Betriebshof nicht mehr benötigt und geschlossen. Während der umfangreichen Umbauarbeiten im Straßenbahnhof Angerbrücke von 2002 bis 13. Dezember 2004 war Leutzsch wieder komplett in Betrieb. Danach wurde die Unterflurradsatzdrehmaschine aber weiterhin genutzt. Der Betriebshof wurde nunmehr Standort der LVB-Tochter LIB (Leipziger Instandsetzungsbetriebe) mit ihren Gleisfahrzeugen für die Straße. Im Jahr 2005 nutzte die LEOLINER Fahrzeug-Bau Leipzig (LFB / FBL, seit 2007 HeiterBlick) die "Große Wagenhalle" für die Inbetriebnahme der selbstgebauten Straßenbahnen des Typs NGT6 - bis 2011.

Von Ende 2015 bis Ende 2017 war in der "Großen Wagenhalle" die Leipziger Sachspendenzentrale untergebracht, die wegen eines Heizungsdefekts ausziehen musste.

**Objektbeschreibung:** Der Straßenbahnhof befindet sich der Rathenaustraße, die hier zugleich endet. Direkt am Depot befinden sich die Bahnalagen der Deutschen Bahn und der ehemalige Bahnhof Leutzsch, wovon noch das Empfangs- und Bahnmeistergebäude vorhanden sind. Zum Gelände gehören zwei große Wagenhallen aus Stahl und Klinkern mit Bogendächern, eine Freiabstellanlage sowie ein Verwaltungsgebäude, um das eine Straßenbahnwendeschleife führt.

#### **Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996

- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor/in:** Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

**Abbildungen:** Dave Tarassow, Juni 2015

---

# Straßenbahnhof Paunsdorf

**Titel des Objekts:** Straßenbahnhof Paunsdorf

**Adresse:** Riesaer Straße, 04319 Leipzig

**Stadtteil:** Paunsdorf

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) errichtete 1913 an der Riesaer Straße ein neues Depot, das in den folgenden Jahren viele Erweiterungen erfuhr. Zwei große Wagenhallen mit Betriebswerkstatt und einer Freiabstellanlage gehören dazu. Als Pendant zum Straßenbahnhof Angerbrücke ist Paunsdorf der Straßenbahnhof im Leipziger Osten.

**Datierung:** 1913

**Objektgröße:** 23.600 m<sup>2</sup>

**Ursprüngliche Nutzung:** Straßenbahnhof für Linienfahrzeuge

**Heutige Nutzung:** Abstellanlage von Straßenbahnen / nebenan Abstellanlage von Omnibussen

**Bau- und Firmengeschichte:** Der Straßenbahnhof Paunsdorf liegt im Ortsteil Paunsdorf, östlich der Stadt, an der Riesaer Straße und wurde 1913 eröffnet. Die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) nahm am 01. Juni 1913 die

“Wagenhalle I” mit sechs Gleisen in Betrieb. Am 23. Juni 1920 brannte die Halle durch ein Großfeuer nieder, auch 55 Straßenbahnwagen wurden zerstört. Anfang 1921 begann der Wiederaufbau, der am 01. Oktober 1924 mit einer neuen Wagenhalle eröffnet wurde. 1924 erfolgte der Einbau eines Gleisdreiecks. Am 11. Oktober 1925 wurde die Wendeschleife um das Verwaltungsgebäude in Betrieb genommen, in dem sich auch Dienstwohnungen befanden. Ein Jahr später, am 09. Juni, wurde dann die neue “Wagenhalle II” als Stahlbetonhalle mit zehn Gleisen und zwei Freiabstellgleisen abgenommen und erhielt zur benachbarten “Wagenhalle I” einen Verbindungsbau mit Werkstatt- und Sozialräumen. Im Jahr 1965 erfolgte in der zweiten Wagenhalle die Errichtung einer Betriebswerkstatt. Mit dem Straßenbahnhofausbau ging es 1977 weiter. Am 16. Dezember desselben Jahres erfolgte die Inbetriebnahme eines Umfahrgleises zum einen von zwei übrig gebliebenen Freiabstellgleisen. 1978 kamen zwei Umfahrgleise und vier Freiabstellgleise hinzu. Neun weitere Freiabstellgleise folgten 1987. Der Betriebshof wurde im März 1992 der erste, der die modernisierten Tatrawagen (T4D-M / B4D-M) stationierte. Im Verwaltungsgebäude befanden sich von 1965 bis Mitte der 2000er Jahre die Unterrichtsräume der Fahrschule, auch die Fahrschulwagen waren und sind hier abgestellt. In den 1990er Jahren war es geplant, den Straßenbahnhof ein drittes Mal zu erweitern, an der Stelle der heutigen Wendestelle für die Omnibusse. Er sollte mit Schließung des Straßenbahnhofs Reudnitz die dortigen Fahrzeuge aufnehmen, die dann in der Betriebswerkstatt gewartet würden. Zum Straßenbahnhof Angerbrücke in Lindenau (westlich der Stadt) wäre er das Gegenstück gewesen. Um nun für die nächsten Jahre zeitgemäß zu sein und die Voraussetzungen der Berufsgenossenschaft zu erfüllen, wurden Teile des Betriebshofs im Jahr 2016 modernisiert. Dies fällt auch daraufhin zurück, dass das Technische Zentrum Heiterblick nicht wie geplant in Betrieb genommen werden konnte. Damit wäre Paunsdorf dann geschlossen worden. Dies wird wohl nun spätestens 2030 der Fall sein. 2017 wurde das Verwaltungsgebäude an der Riesaer Straße abgerissen. Zudem stehen Überlegungen an, in Zukunft hier einen zweiten Bushof in Betrieb zu nehmen, der wiederum als Gegenstück zum Bushof Lindenau dient.

**Objektbeschreibung:** Zwischen einer Wohnbebauung, einer Kleingartenanlage an der Döllingstraße und Riesaer Straße befindet sich der Straßenbahnhof mit zwei großen Wagenhallen in Stahlbetonbauweise, Betriebswerkstatt und Freiabstellanlage. Auf der Ostseite des Depots ist zudem eine Freiabstellanlage für Omnibusse eingerichtet. Der Betriebshof ist komplett eingezäunt.

**Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispanner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor/in:** Dave Tarassow**Datum:** 12.02.2018**Abbildungen:** Dave Tarassow, Mai 2010

---

# Bushof Lindenau

**Titel des Objekts:** Bushof Lindenau**Adresse:** Lützner Straße 125, 04177 Leipzig**Stadtteil:** Lindenau**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Omnibusse

**Kurzcharakteristik:** Die *Große Leipziger Straßenbahn* (GLSt) errichtete 1889/1899 an der Lützner Straße eine Hauptwerkstatt mit zwei viergleisigen Wagenhallen. In den folgenden Jahren erfolgten Erweiterungen und Anpassungen. Mit der Übernahme der *Leipziger Elektrischen Straßenbahn* (LESt) 1919 und des Straßenbahnhofs Wittenberger Straße war dieser Standort die „Werkstätten I“. 1927 wurde der Werkstattbetrieb wegen der Hauptwerkstatt Heiterblick aufgelöst und ab 1928 zog hier der Omnibusverkehr ein. Es ist geplant, diesen Bushof zu einem modernen Betriebshof auszubauen.

**Datierung:** 1899**Objektgröße:** 32.100 m<sup>2</sup>**Denkmalstatus:** Obj.-Dok.-Nr.: 09261616

**Ursprüngliche Nutzung:** Hauptwerkstatt und Straßenbahnhof

**Heutige Nutzung:** Abstellanlage und Hauptwerkstatt von Omnibussen

## **Bau- und Firmengeschichte:**

Der Betriebshof Lindenau liegt im gleichnamigen Ortsteil im Westen der Stadt an der Lützner Straße und wurde im Jahre 1899 eröffnet. Begonnen hat die *Große Leipziger Straßenbahn* (GLSt) 1889/1899 mit dem Bau der "Wagenhalle I" und "Werkstatthalle Ia" mit jeweils vier Gleisen, dazu erfolgte der Anbau der "Werkstatthalle Ib". Zwischen beiden Hallen befanden sich drei Gleise, die durch die "Wagenhalle I" Anschluss auf die Lützner Straße erhielten. Drei Gleise der "Werkstatthalle Ia" nutzten eine **Schiebebühne**, das vierte Gleis hatte eine eigene Ausfahrt. Hier entstanden die "Centralwerkstätten der GLSt". Der Betriebshof besaß auch einen Gleisanschluss über den neue Straßenbahnwagen angeliefert wurden. Der Straßenbahnhof war in der Nähe des Industriebahnhofs Plagwitz-Lindenau. Ein vierstöckiges Verwaltungsgebäude mit Dienstwohnungen folgte.

Im Jahr 1900 kam ein Kraftwerk am Karl-Heine-Kanal hinzu - das heutige KunstKraftWerk. Im selben Jahr wurde die "Wagenhalle II" mit vier Gleisen errichtet und die "Wagenhalle I" erweitert, deren Teilstück die Bezeichnung "Wagenhalle IIc" trägt. 1907 folgte neben dieser Halle der Bau der "Wagenhalle III" mit vier Gleisen, wovon ein Gleis an die Schiebebühne anknüpfte. Ein Jahr später wurde die Halle zur Werkstatt, auf zwei Gleise reduziert und eine Schiebebühne eingebaut. 1908 errichtete man an der Saalfelder Straße ein Wohnhaus.

Nach einer Zusammenlegung mit der *Leipziger Elektrischen Straßenbahn* (LESt) im Jahr 1919, benannte man die Centralwerkstätten in "Werkstätten I" um. Das Hauptdepot der LESt in der Wittenberger Straße wurde die "Werkstätten II". Im Jahr 1913 wurde die "Wagenhalle IV" mit acht Gleisen und die "Wagenhalle V" mit zehn Gleisen erbaut, angebunden an eine Schiebebühne. Nachdem die Hauptwerkstatt Heiterblick 1927 in Betrieb genommen wurde, löste man die "Werkstätten I" im August 1927 auf.

Ab 1. April 1928 nutzte man den Betriebshof nun auch für Omnibusse. Sie waren im hinteren Teil der "Wagenhalle II" und in der kompletten "Wagenhalle III" beheimatet. Die "Wagenhalle IV" wurde als Buswerkstatt und die "Wagenhalle V"

als Werkstatt für alle anderen GLSt-Kraftfahrzeuge genutzt. In den Wagenhallen I, Ia und IIc standen ausgemusterte Straßenbahnen.

Die Gleise in der "Wagenhalle IV" und 1972 in der "Wagenhalle V" wurden wie auch die Schiebebühnen demontiert. Beheimatet war hier der Schienenkrantriebwagen. In der "Wagenhalle Ia" entfernte man alle Gleise und 1938 zog hier der **Obus** - Oberleitungsbus - ein. Im Oktober 1952 wurde ein Gebäude an der Lützner Straße/Ecke Saalfelder Straße der Sitz der Bushofverwaltung. In den folgenden Jahren gab es weitere Anpassungen für den Obusverkehr in und um die Wagenhallen. So entstand 1940 die "Wagenhalle II" mit Durchfahrtswaschhalle. Am 01. Oktober 1957 wurde in Lindenau die erste warmluftbeheizte Omnibus-Freiabstellanlage der DDR in Betrieb genommen. 1967 legt man den Gleisanschluss still. In den "Wagenhallen II und III" wurde die Durchfahrtsgröße angehoben, damit auch Doppelstockbusse stationiert werden konnten.

Als im Jahr 1975 der Obusverkehr in Leipzig eingestellt wurde, begann auch der Rückbau der Infrastruktur im Betriebshof Lindenau. Im September 1993 gab man die Bushofverwaltung im maroden Gebäude auf und sie zog ins Verwaltungsgebäude. Der Betriebshof diente fortan nur noch dem Kraftverkehr. Für die Abstellung der Busse werden heute zwei Freiabstellflächen und zwei Wagenhallen genutzt. 2011/2012 wurde die "Wagenhalle I" teilweise saniert. Beim Umbau der Lützner Straße zwischen 2012 und 2014 wurden die Ein- und Ausfahrten des Bushofs erneuert.

## **Objektbeschreibung:**

Zwischen der S-Bahn-Strecke, dem Karl-Heine-Kanal, der Saalfelder Straße und Lützner Straße befindet sich der Bushof Lindenau. Ein markantes Industriebauwerk ist das ehemalige Heizkraftwerk der Leipziger Verkehrsbetriebe, das nun das KunstKraftWerk ist. Vorhanden sind eine große Freiabstellanlage und fünf Wagenhallen zur Abstellung bzw. Instandhaltung der Omnibusse. Hauptuntersuchungen erfolgen bei Bussen nicht. An der Straßenecke befindet sich zudem die Haltestelle der Buslinien 60 und 80.

## **Quellen/Literatur/Links:**

- Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007

- Leipziger Stadtverkehr [www.bimmelbus-leipzig.de](http://www.bimmelbus-leipzig.de)

**Autor/in:** Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

Überarbeitet am 18.01.2022 von Corinna Klußmann

**Abbildungen:** Dave Tarassow, Mai 2010