

Verbundnetz Gas AG

Firmenbezeichnung:

Verbundnetz Gas AG

Adresse:

Braunstraße 7, 04347 Leipzig

Stadtteil:

Schönefeld

Industriezweig/Branche:

Energiewirtschaft/Gasversorgung

Kurzcharakteristik:

Preisgekröntes, modernes Verwaltungsgebäude

Datierung:

1992-97

Objektgröße:

ca. 41.750 m² BGF

Ursprüngliche Nutzung:

Büro- und Produktionsgebäude

Heutige Nutzung:

Bürogebäude, größtenteils aber leer stehend

Bau- und Firmengeschichte:

Die VNG - Verbundnetz Gas AG - wurde am 29.06.1990 gegründet. Sie ist das erste von der Treuhandanstalt erfolgreich privatisierte Großunternehmen Ostdeutschlands. Vorgänger war der VEB VerbundnetzGas. Sitz der Gesellschaft ist Leipzig. Die VNG-Gruppe beschäftigt heute 1.835 Mitarbeiter bei einem Umsatz von insgesamt 10,9 Mrd. Euro (Stand 31.12.2013).

Das Unternehmen beliefert in- und ausländische Kunden zuverlässig und flexibel mit Erdgas. Sie ist in der gesamten Wertschöpfungskette der deutschen und europäischen Gaswirtschaft aktiv und mit ihren Gesellschaften und Beteiligungen in Deutschland und acht weiteren europäischen Ländern international aufgestellt.

Anfang der Neunziger Jahre bestand für das Unternehmen die Notwendigkeit, ein modernes Verwaltungsgebäude inkl. Rechenzentrum zu errichten. Von diesem aus sollten und werden die technischen und organisatorischen Abläufe des Unternehmens für ganz Ostdeutschland gesteuert werden. Als Standort wurde ein Gewerbegebiet in Leipzig-Schönefeld ausgewählt. Gebaut wurde von 1992 bis 1997 nach Plänen des Projektteams BECKER GEWERS KÜHN & KÜHN Architekten, unter der Leitung von Eicke Becker. Die Gesamtbaukosten betragen ca. 61,4 Mio. Euro.

Objektbeschreibung:

Das Verwaltungsgebäude, ein langgestreckter Stahlbetonbau, besteht aus vier Teilen, dem Westflügel (vier Etagen), dem Ostflügel (sechs Etagen), dem Atrium sowie dem Großrechenzentrum.

Der Eingangsbereich wird durch einen sich vorschiebenden Glasturm, ein flaches Wasserbecken und ein mit Aluminium verkleidetes Treppenhaus deutlich markiert.

Der Bau zeichnet sich durch eine moderne, zeitgenössische Gliederung und in der Fassade durch eine spezielle High-Tech- Architektur mit „gläserner Außenhaut“ aus.

In den Innenräumen, die für ca. 500 Beschäftigte ausgelegt sind, wurde das Konzept eines modernen Verwaltungsgebäudes realisiert. Dazu zählen u.a. eine beispielhafte integrative Energieversorgung sowie natürliche Belüftungs- und Beleuchtungssysteme.

Eine besondere Form der Kunst am Bau wurde mit der Installation von Neonröhren in die Außenkanten der Geschossdecken realisiert. Diese können ihre Lichtfarbe allmählich verändern und so das Gebäude in den Abend- und Nachtstunden eine differente Atmosphäre tauchen.

Das Gebäude wurde 1999 für seine herausragende Gestaltung mit dem Architekturpreis der Stadt Leipzig ausgezeichnet.

Quellen/Literatur/Links:

www.vng.de

www.eikebecker.architekten.com/projekte

Geschäftsbericht 2013 VNG - Gruppe

Autor/in:

Peter Rosenbusch

Datum:

04.03.2014

Abbildungen:

Peter Rosenbusch - Februar 2014

Körting & Mathiesen

Firmenbezeichnung:

Körting & Mathiesen AG Leipzig-Leutzsch

Adresse:

Franz-Flemming-Straße 45, 04179 Leipzig

Stadtteil:

Leutzsch

Industriezweig/Branche:

Leuchtenbau / Elektrotechnik

Kurzcharakteristik:

Verwaltungsgebäude

Datierung:

1897, Umbau und Erweiterung 1911-12

Objektgröße:

ca. 150 x 900 m

Ursprüngliche Nutzung:

Büro- und Produktionsgebäude

Heutige Nutzung:

Bürogebäude, größtenteils aber leer stehend

Bau- und Firmengeschichte:

Die Firma Körting & Mathiesen wurde am 01.08.1889 von Max Körting und Wilhelm Mathiesen als OHG für elektrotechnische Anlagen gegründet. Der 1. Firmensitz befand sich in Leipzig-Reudnitz (Inselstraße 14/16), später Umzug in die Blumengasse 1 (heute Scherlstraße).

Die Firma produzierte vorrangig Bogenlampen, die ein helles und blendfreies künstliches Licht erzeugten und zu Beginn vor allem als Beleuchtung von Industriebetrieben Verwendung fanden. Unter der Produktbezeichnung KANDEM wurden sie weltweit sehr erfolgreich vertrieben und später als "Excello"-Bogenlampen auch in der Stadtbeleuchtung z.B. von Halle/Saale eingesetzt.

Aufgrund des großen Erfolges benötigte man bald größere Produktionsstätten und baute 1893/94 die erste eigene Firma in Leipzig-Leutzsch am heutigen Standort (Franz-Flemming-Straße, Grundstücksgröße ca. 2.600 m²). Die Produktion wurde auf halbautomatische Fertigung umgestellt (2.300 Lampen/Jahr). Weiterer Anstieg der Produktion auf ca. 23.000 Lampen/Jahr, Anschluss an die Preußische Staatsbahn und rege Bautätigkeit folgten (u.a. 1906 Erwerb des Nachbargrundstückes mit ca. 63.000 m², 1907 Errichtung eines Güterverladeschuppens). Ergänzung der Produktpalette um Stromzähler und Scheinwerfer (u.a. für die Marine).

1928 begann die Kooperation mit dem Bauhaus Dessau. Sehr erfolgreich wurde z.B. eine Schreibtischlampe von Marianne Brandt und Hin Bredendieck hergestellt.

Tipp: Originallampen der Firma Körting & Mathiesen sind in der Dauerausstellung im Museum für Angewandte Kunst (Grassi-Museum) zu sehen. Die Produktion von Lampen und Scheinwerfern wurde unter Schwierigkeiten auch während der Weltwirtschaftskrise und im 2. Weltkrieg aufrecht erhalten. Ende 1945-1948 wurden große Teile der Fabrik als Reparationsleistungen abgebaut. Fortführung der Firma später als VEB Leuchtenbau Leipzig . Große Teile der Fabrikgebäude wurden erst nach 1998 abgebrochen.

Objektbeschreibung:

Zu sehen ist das sanierte, ehemalige Verwaltungsgebäude, welches bis auf das Jahr 1897 zurückgeht. Die heutige Gestalt und Größe sind vom Umbau bzw. den Erweiterungen 1911-12 geprägt.

Der viergeschossige Bau mit zwei Tordurchfahrten und reichem Fassadenschmuck nimmt dabei elegant den Straßenverlauf auf.

Die ehemals auf den dahinterliegenden Grundstücken vorhandenen Werksanlagen

(inklusive Turm für die Scheinwerfertestung) wurden abgerissen.

Quellen/Literatur/Links:

U. Krüger/G. Leech-Anspach: Der Leipziger Unternehmer Max Körting und sein Werk, Sax-Verlag Beucha, 2007

Leipziger Blätter 41, Herbst 1999, Seite 35-37

U. Müller: Bauhaus-Frauen, Elisabeth Sandmann Verlag GmbH, München, 2009

Autor/in:

Christine Scheel

Datum:

Februar 2014

Abbildungen:

Christine Scheel - Januar 2014

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

Bayrischer Bahnhof

Adresse:

Bayrischer Platz, 04103 Leipzig

Stadtteil:

Zentrum-Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

Historisches Bahnhofsgelände mit markantem Hauptgebäude - ältester Kopfbahnhof der Welt.

Datierung:

1842

Objektgröße:

Ursprüngliche Nutzung:

Fernbahnhof

Heutige Nutzung:

Tunnelstation der S-Bahn, Gaststätte, Wohngebiet (geplant)

Bau- und Firmengeschichte:

Bis zur Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes 1915 gab es je nach Richtung 6 separate Bahnhöfe, vorwiegend Kopfbahnhöfe. Einer davon war der Bayrische Bahnhof für Züge in Richtung Zwickau / Plauen - Hof . Er wurde bereits 1842, 3 Jahre nach der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig - Dresden

in Betrieb genommen. Vor dem stadtseitigen Kopfbau („Portikus“) befand sich eine Drehscheibe um den Gleiswechsel beim Umsetzen der Lokomotiven zu ermöglichen. Er galt bis zur endgültigen Stilllegung 2001 als der älteste Kopfbahnhof Deutschlands. Seit 1915 diente er nur noch dem Nah- und Güterverkehr und für Messesonderzüge. Die Kriegsschäden hielten sich in Grenzen. Bereits in den 1970er Jahren gab es Bestrebungen, Teile der Gebäude und Anlagen denkmalgerecht zu erhalten. 1991 wurde mit Unterstützung bayrischer Geldgeber und Eisenbahnfreunde der Portikus saniert, er steht unter Denkmalschutz. Seit 2000 werden die Gebäude auf der westlichen Seite als Gose-Brauerei mit Gastronomie genutzt. Bis 2001 fuhren hier noch Nahverkehrszüge nach Altenburg und Zwickau. Dann erfolgte die vollständige Entkernung der Bahnanlagen in Vorbereitung für den Bau einer Tunnelstation für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz. Die nicht für die S-Bahn-Trasse benötigten Flächen werden städtebaulich genutzt. Es besteht noch ein Rundlokschuppen und ein Wasserturm für die z. Zt. keine Nutzung vorgesehen ist. Sie befinden sich in einem schlechten Zustand. Bis zur Stilllegung des Bahnbetriebes wurden diese von den „Eisenbahnfreunden Bayrischer Bahnhof“ genutzt, die jetzt ihr Domizil im ehemaligen Betriebswerk des Plagwitzer Bahnhofes haben. Für den Bau der Tunnelstation wurde der Portikus 2006 30m nach Osten und 2009 wieder an seinen ursprünglichen Standort verschoben. Die Tunnelstation bietet einen guten Zugang zum Universitätsklinikum und zum südlichen Zentrum. Die Gestaltung des Umfeldes ist noch nicht abgeschlossen, es besteht jedoch ein guter Zugang zu 3 Straßenbahnlinien und einer Buslinie. Durch die Gestaltung des nördlichen Einganges der Tunnelstation wurde der Blick auf den Portikus stark eingeschränkt.

Objektbeschreibung:

Vom ursprünglichen Bahnhof sind heute nur noch der sog. Portikus und Teile des südlichen Bahnhofsgebäudes erhalten, in dem sich heute die Gaststätte befindet. Zum Bayrischen Platz hin befindet sich der Neubau des Eingangs zum unterirdischen Bahnhof.

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse

http://de.wikipedia.org/wiki/Leipzig_Bayerischer_Bahnhof

www.bayerischer-bahnhof.de

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

Februar 2014

Abbildungen:

Helmut Sander - Februar 2014

Michael Hartwich - März 2017

Hauptbahnhof

Adresse:

Willy-Brandt-Platz, 04109 Leipzig

Stadtteil:

Leipzig-Zentrum

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

Hauptbahnhof der Stadt Leipzig - Europas größter Kopfbahnhof

Datierung:

1915

Objektgröße:

Ursprüngliche Nutzung:

Hauptbahnhof

Heutige Nutzung:

Hauptbahnhof und Einkaufszentrum

Bau- und Firmengeschichte:

Mit der schnellen Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich über ganz Deutschland ein verzweigtes Eisenbahnnetz entwickelt. Leipzig war einer der Knotenpunkte mit 6 Endbahnhöfen im Stadtgebiet bzw. in damals stadtnahen Randgebieten. Das war zur Jahrhundertwende für die gewachsenen Ansprüche im Personen- und Güterverkehr nicht mehr ausreichend. Trotz der Zersplitterung in Länderhoheiten wurden 1902 der Bau eines zentralen Kopfbahnhofes in der Nähe des Stadtzentrums, sowie ein Ausbau der Schieneninfrastruktur in und um Leipzig beschlossen. Unter laufendem Betrieb entstand von 1909 bis 1915 der Zentralbahnhof (später Hauptbahnhof genannt) auf dem Gelände des Magdeburger -, Thüringer -, Dresdener- und Berliner Bahnhofes. Der Bahnhof bestand aus einem ca. 300 m langen repräsentativen Empfangsgebäude mit zwei Eingangshallen (West und Ost), zwei großen Wartesälen, einem fast gleichlangen Querbahnsteig sowie sechs Längshallen und zwei Seitenschiffen für 26 Bahnsteige. Er war damals der größte Kopfbahnhof Europas. Der gesamte Bahnhof wurde symmetrisch angeordnet, die westliche Seite für die preußische Verwaltung und die östliche Seite für die sächsische Verwaltung. Im Bahnhof und im unmittelbaren Vorfeld war auch die Abfertigung von Reisegepäck und Stückgut möglich. Das Gleisnetz war so ausgelegt, dass Züge von der östlichen Zufahrt über Verkehrstunnel zur Weiterfahrt Richtung Westen und umgekehrt geführt werden konnten. Es konnten auch reichlich Züge ab- bzw. bereitgestellt werden. In geringer Entfernung befanden sich auch Bahnbetriebswerke vor allem für die Wartung und zum Unterstellen der damals noch vorherrschenden Dampflokomotiven.

Der Zugang der Eingangshallen befindet sich direkt am Promenadenring, also in wenigen Metern Entfernung zur Innenstadt. Unmittelbar davor ist eine Zentralhaltestelle der Straßenbahn.

In Abwägung der Nachteile eines Kopfbahnhofes hat man sich bei der Standortplanung für die Vorteile der zentralen Lage entschieden.

Der Text wurde z.T. deshalb im Imperfekt geschrieben, weil sich bis heute erhebliche Veränderungen ergeben haben:

Da sind zunächst die Kriegsschäden aus mehreren Luftangriffen, vor allem am 7. Juli 1944. Der Wiederaufbau wurde am 4. Dezember 1965, also genau 50 Jahre nach der Fertigstellung 1915, beendet, wobei das Betriebskonzept im Wesentlichen beibehalten wurde. Nach den Reparationsleistungen wurde die Elektrifizierung nach und nach wieder realisiert, damit war auch die teilweise Einführung des Wendezugbetriebes möglich, der die Nachteile des Kopfbahnhofes

reduzierte.

Erhebliche Veränderungen gab es nach der politischen Wende 1989: Arbeitsplätze brachen in Größenordnungen weg mit Auswirkungen auf den Berufsverkehr. Mit der zunehmenden Motorisierung verlagerte sich der Personen- und Güterverkehr auf die Straße, d.h. viele Einrichtungen des Bahnhofes wurden überflüssig, der Bedarf an Zügen reduzierte sich erheblich. Günstig waren die Einführung von Zweirichtungstriebwagen im Nah- und Fernverkehr und der generelle Wendezugbetrieb bei lokbespannten Zügen für den Betriebsablauf im Kopfbahnhof. Zur Belebung des Bahnhofes erfolgte in den 1990er Jahren der Einbau eines Einkaufszentrums und eines Parkhauses. Damit entfielen allerdings die Bahnsteige 23 bis 26, wobei der Bahnsteig 23 noch für das Abstellen von Museumsfahrzeugen genutzt werden kann. Auch in den beiden Wartesälen befinden sich jetzt Handelseinrichtungen. Es erfolgte auch eine umfassende Sanierung der gesamten Gebäudesubstanz. Die Einrichtungen für die Aufgabe und Abholung von Reisegepäck und Stückgut wurden entfernt. Auch die Fahrkartenschalter wurden erheblich reduziert, weil der Vertrieb der Fahrkarten zum großen Teil über Automaten und private Computer erfolgt.

Ein weiterer Einschnitt erfolgte durch den Bau des Citytunnels für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz.

Ein Tunnel als Verbindung zum Bayrischen Bahnhof wurde bereits beim Bau des Hauptbahnhofes für den Fernverkehr nach Bayern geplant und z.T. gebaut. Durch die heutigen Planungen des Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn war der Tunnel dafür nicht mehr notwendig, aber man griff die Idee für ein Nahverkehrsnetz auf mit Bedienung der Innenstadt. Der Bau dieses Netzes inklusive Tunnel unter der Innenstadt wurde 2003 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 15. Dezember 2013 mit 6 S-Bahn-Linien. Die Bahnsteige 1 bis 5 wurden dafür zurückgebaut, die Gleise 1 und 2 befinden sich jetzt im Tiefbahnhof. Durch die Einsparung von Zügen infolge der S-Bahnen und der Neuordnung des Fernverkehrs wird auch das Gleisvorfeld inklusive der Verkehrstunnel und Brücken erheblich zurückgebaut.

Die Veränderungen haben dazu geführt, dass der Hauptbahnhof heute ein lebendiger, moderner Bahnhof ist. Es gibt umfangreiche Literatur zum Hauptbahnhof.

Objektbeschreibung:

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse

Leipzig-Lexikon

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

März 2014

Abbildungen:

Helmut Sander, Februar 2014

Büro- und Verwaltungsgebäude

Büro- und Verwaltungsgebäude

Zentrum-Nordwest

Humboldtstraße 2a

04105 Leipzig

Lage:

Wohn- und Villengebiet des Waldstraßenviertels

Kurzcharakteristik:

Verwaltungs- und Nutzbau

Datierung:

1922/23

Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:

Gebäude wurde ursprünglich als Verwaltungsgebäude für das Bauunternehmen Kell & Löser, Leipzig und Dresden errichtet.

Nutzungsdauer des ursprünglichen Eigentümers ist unbekannt, wahrscheinlich nur bis Anfang der 30er Jahre. 1939 wurde das Gebäude von der

Versicherungsanstalt der sächsischen Gewerkekammern genutzt. 1949 sind als Mieter u. a. die Handwerkskammer Leipzig, zwei Einkaufsgenossenschaften und zwei chem. pharmazeutische Gewerbe verzeichnet. Ab dem Beginn des 21. Jahrhunderts nutzt die Krankenhausgesellschaft Sachsen e.V. Verband der Krankenhausträger im Freistaat Sachsen das Gebäude. In dieser Zeit wurde es auch saniert; zuletzt wurden im Jahre 2010 denkmalchutzgerechte Sprossenfenster eingebaut.

Bau- und Firmengeschichte:

Bauherr: Kell & Löser oHG (später Aktiengesellschaft).

Im Jahre 1903 gründete Arno Kell ein Büro für Architektur und Bauausführung in Leipzig. Fünf Jahre später trat der Ingenieur Benno Löser in das Büro ein, das ab 1922 unter dem Namen Kell & Löser AG für Hoch- und Tiefbau, Leipzig firmierte. 1931 schied Benno Löser aus der AG aus und gründete nachfolgend die Löser Bauunternehmung KG Dresden, die bis 1972 bestand. Der Betrieb wurde verstaatlicht und in VEB (St) Betonfensterwerk umbenannt, ab 1981 VEB (St) Baustoffe Dresden.

Die Firma erhielt Aufträge im Bereich des Hoch- und Tiefbaus und setzte vor allem Eisenbeton als Baustoff ein, u.a. war sie mitbeteiligt am Bau der Messehalle 16 in der alten Messe Leipzig, ehemals "Betonhalle" der IBA 1913, auch "Pantheon" genannt sowie am Staatsarchiv in Dresden.

Architekt n. b. Baujahr 1922/23

Charakterisierung:

Das 1922/23 errichtete Verwaltungsgebäude der Betonwerke Kell & Löser ist ein freistehender Eisenbetonbau mit roter Klinkerverblendung und hohem Mansardwalmdach. Es befindet sich in Ecklage Humboldt-/Jacobstraße, mit Eingang in der Humboldtstraße.

Das viergeschossige Gebäude nimmt die Geschosshöhe der umgebenden, vorwiegend gründerzeitlichen Bebauung auf. Vertikal wird der Bau durch eine umlaufende Pilasterreihe rhythmisiert. Die gemauerten Kolossalpilaster, die drei Geschosse zusammenfassen, sind lisenenartig, unter Verzicht auf Basis- und Kapitellelemente. Ein umlaufendes, auskragendes Gesims trennt das dritte Obergeschoss von den unteren. Den oberen Abschluss bildet ein flaches Traufgesims mit darunterliegendem Zahnschnitt. Das mächtige Walmdach weist zu allen Seiten hin Rundgauben auf.

Das an der Fassade sichtbare Verhältnis von Stütze und Last, besonders betont

durch den Einsatz unterschiedlicher, farblich kontrastierender Materialien (Kombination aus Klinker und Putz), orientiert sich an klassischen Prinzipien. Der Bau entfaltet hierdurch eine monumentale Wirkung. Das sparsame Fassadendekor entspricht der Formenwelt des Art déco.

Trotz der strengen Sachlichkeit, die das Gebäude vermittelt, wirkt es wie ein Konglomerat aus einerseits Elemente der Moderne aufnehmenden, andererseits traditionelle Bauformen zitierenden Formensprache.

Ein Ausdruck hierfür sind neben der traditionellen Klinkerfassade und dem hohen Walmdach, auch die weißen Sprossenfenster.

Es bleibt zu klären, inwieweit die heutige Gliederung und Gestaltung des Gebäudes der ursprünglichen entspricht bzw. im Zuge von Baumaßnahmen im Laufe der Zeit verändert wurde.

Quellen und Literatur:

http://www.archiv.sachsen.de/archive/dresden/4448_3131373938.htm

Sikora, Bernd: Bauhaus und Art déco. Architektur der Zwanziger Jahre in Leipzig. Leipzig 2008.

Autor/in:

Juliane Gölzner, Hartmut Bräuninger

Gebäudekomplex mit mehreren ehemaligen Wohn- und Geschäftshäusern

Gustav-Mahler-Str. 20; Friedrich-Ebert-Str. 45a
04109 Leipzig
Zentrum-West

Datierung:

um 1850

Kurzcharakteristik:

um 1850 erbaute, ursprünglich als Wohnhäuser errichtete Gebäude Friedrich-Ebert-Str. 45a/Gustav-Mahler-Str. 20 wurden ab 1875 bis nach 1900 von der Wagenbau-Manufaktur Friedrich Trebst genutzt. Auch in späteren Jahren bis zuletzt 1990 befanden sich in diesem Gebäudeensemble Automobilwerkstätten.

Bau- und Firmengeschichte:

Friedrich Trebst - dieser Name stand Ende des 19. Jahrhunderts für exzellenten Wagenbau in Leipzig. Von 1875 bis nach 1900 wurden an der Gustav-Mahler-Straße „Luxus - und Sportwagen“ sowie „Geschäfts- und Reklamewagen“ in Handarbeit hergestellt. Die Nutzung als Manufaktur prägt bis heute das Gebäudeensemble, das von der Gustav-Mahler-Straße bis hin zur Friedrich-Ebert-Straße reicht. Hierbei waren in den Bereichen der Erdgeschosse der Kopfbauten an der Gustav-Mahler-Straße sowie in den dem Innenhof zugewandten Seitenflügeln die Werkstätten eingerichtet. Die bereits um 1850 als Wohnhaus errichtete Doppelhausvilla an der Friedrich-Ebert-Straße wurde in diesem Zuge zu Ausstellungsräumen umgebaut. In Teilen der Obergeschosse wurden Zubehörteile hergestellt und Rohmaterialien gelagert, der restliche Teil wurde zu Verwaltungszwecken genutzt sowie den leitenden Angestellten zum Wohnen zur Verfügung gestellt. Die automobilen Tradition wurde an dieser Stelle bis nach 1990 als Autowerkstätte fortgesetzt; der Betrieb kurz nach der „Wende“ jedoch aus funktionalen Gründen stillgelegt.

Charakterisierung:

Von der typischen Gründerzeitoptik der Gebäude ist nur noch wenig verblieben. Es bleibt abzuwarten, was die derzeitige Sanierung (2012) an Fassadenschmuck, insbesondere an gliedernden Gesimsen und Dachvorsprüngen zurückbringt. Wesentlich an allen Gebäuden sind die Rundbogenfenster und im Innenhof im Erdgeschoß die großflächigen verglasten Türen, die zu den Werkstätten und Ausstellungsräumen führten. Typisch für diese Zeit wahrscheinlich der Innen-/Hinterhof, der gewerblich genutzt wurde, während zur Straße eher die wohnwirtschaftlich genutzten Gebäudeteile angesiedelt waren. Hierdurch wird der an und für sich schlichte Bau im Innenhof heute architektonisch aufgewertet werden.

Die für die großflächigen Ausstellungs- und Produktionsflächen angewandte Stahl-Stütz-Konstruktion schafft die Möglichkeit, großzügige Wohnungen im Loft-Stil entstehen zu lassen.

Das Objekt wird derzeit durch die BAUART Architektur und Design grundlegend saniert und als Wohnungsimmoblie vermarktet.

Quellen und Literatur:

http://www.bauart.ag/index.php?option=com_content&view=article&id=10&Itemid=11

<http://www.tradition-fahrkunst.de/galeriedetail.php?ppath=fotos/Wagenbauer/TrebstLeibzig&headline=TrebstLeibzig/Wagenbauer&ret=T>

Autor/in:

Hartmut Bräuninger

Fotograf/in:

Hartmut Bräuninger

Alte Fabrik

Sebastian-Bach-Straße 4/6 Hinterhof
04109 Leipzig
Zentrum-West

Kurzcharakteristik:

Saniertes Geschäftshaus

Datierung:

um 1920

Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:

Nutzung des Gebäudes durch die Firma Müller und Hoffmann, Elektrische Apparate für den Friseurbedarf bis wahrscheinlich 1954. Nutzung zu DDR-Zeiten derzeit nicht bekannt. Heutige Nutzung u.a. durch Ingenieurbüro und Physiotherapie

Bau- und Firmengeschichte:

Vorderhaus Nr. 6 wurde durch Emil Franz Hänsel gebaut. Da das Hinterhaus eher

in der Zeit nach 1920 errichtet wurde und somit nicht zum Historismus oder Jugendstil - den bevorzugten Baustilen des Leipziger Architekten - zu zählen ist, war der Architekt wahrscheinlich nicht Emil Franz Hänsel. Die über mehrere Jahrzehnte dort ansässige Firma (heute unter dem Namen Müholos-Werk Alfred Müller GmbH & Co, bekannt) kann auf eine lange Geschichte blicken. Sie wurde 1909 von Reinhold Müller und Otto Hoffmann unter dem Namen Müller & Hoffmann in Leipzig gegründet.

Hergestellt wurden anfangs Friseur-Großtrockenanlagen, deren Antriebsaggregate so riesig waren, dass sie im Keller aufgebaut werden mussten. Mit der technischen Weiterentwicklung verringerten sich die Dimensionen der Anlagen und die Firma hat sich über die Jahrzehnte einen Namen auf dem Gebiet der Trockenhauben und elektrischen Friseurgeräte gemacht. 1924 erschienen erstmals auch Müholos-Haarschneidemaschinen auf dem Markt, die bereits zu dieser Zeit durch ihre Laufruhe, Zuverlässigkeit und Lebensdauer bestachen.

1954 wurde der Firmensitz nach Niefern am Rande des Schwarzwalds verlegt, wo sich auch heute noch Verwaltung und Produktion befinden. Ein neuer Name wurde ebenfalls gefunden. Die Herren Müller und Hoffmann liehen der neuen Firmierung jeweils zwei Buchstaben, das Ganze wurde klanglich mit der Silbe "los" abgerundet. Die durchaus beabsichtigte Assoziation mit "mühelos" findet sich auch in der Firmenphilosophie wieder.

Charakterisierung:

Viergliedriges Gebäude mit Giebel-Vorbau, der Eingang und wohl Treppenhaus beinhaltet. Hauptgebäude heute mit großem Ziegeldach mit auffälligen Dachgauben, die das bereits überdachte 2. Geschoss wie ein Vollgeschoss anmuten lassen. Die Front ist in der Renovierung mit Putz und Ziegelflächen versehen worden, die die Fläche strukturieren. Beeindruckend ist der Vorbau, der in sich 5-gliedrig aber asymmetrisch aufgebaut ist. Überwölbt wird der Vorbau durch ein hohes Walmdach, das auf einem mächtigen Giebel ruht. Dieser ist nur durch zwei symmetrisch angeordnete Fenster geschmückt.

Alle Fenster sind gesprosst und damit vielfältig untergliedert. Sehr schön ausgeführte geschnitzte Eingangstüren mit Oberlichtern, die jeweils durch einen T-Träger aus Baueisen gekrönt sind, schmücken das Erdgeschoß dieses Vorbaus, geben aber auch dem Gesamtgebäude einen besonderen Charakter.

Der möglicherweise später angefügte Seitenbau an der linken Front ist sehr

schlicht gehalten und stört somit nicht das Gesamtbild.“

Quellen und Literatur:

<http://www.mueholos.com/de/wirueberuns/unternehmen.php>

<http://adressbuecher.genealogy.net/entry/book/292?offset=201025&max=25&sort=address&order=asc>

Autor:

Hartmut Bräuninger

Fotograf:

Hartmut Bräuninger

Elsterwehr



Palmengartenwehr; Elsterwehr

Zentrum-West

Am Elsterwehr

04109 Leipzig

Kurzcharakteristik:

Elsterwehr, sog. Palmengartenwehr, als kombiniertes Walzen-Schützen-Wehr inklusive seiner Aufbauten und Brücke; technische, baukünstlerische und

stadtgeschichtliche Bedeutung

Datierung:

1913-1917 (Wehr)

Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:

Wehr am südlichen Ende des Elsterbeckens als Abgrenzung zum Elsterflutbecken; dient bis heute zur Wasserregulierung der Elster und ihrer Nebenflüsse und -arme

Bau- und Firmengeschichte:

Das Palmengartenwehr wurde von 1913 bis 1917 als kombiniertes Walzen-/Schützen-Wehr errichtet. Die Bauleitung hatte der Leipziger Architekt Georg Wünschmann (1868-1937), der auch die äußere Gestaltung entwarf. Seinen Namen bekam das Wehr nach dem westlich liegenden Palmengarten, einem 1893-1899 geschaffenen Vergnügungspark, heute Teil des Clara-Zetkin-Parks.

Das Wehr dient der Steuerung des Wasserzulaufs aus der Weißen Elster sowie des von Süden kommenden Elster- und Pleißeflутbetts. Außerdem ist es möglich, die südlichen Pegel so weit abzusenken, dass die Alte Elster und der Elstermühlgraben trocken fällt.

Charakterisierung:

Das gesamte Wehr ist mit Granitsteinen verblendet. Die drei aufgesetzten Gebäude verfügen über Walmdächer mit roten Ziegeln. Das Wehr ist symmetrisch konstruiert: In der Mitte befindet sich das Haus mit den Steuerungsanlagen der beiden sich links und rechts anschließenden Walzen, die in je 17 m breiten Bögen liegen.

Hieran schließen sich ebenfalls auf beiden Seiten schmalere Schützenöffnungen an, über denen die zugehörigen Schützhäuser stehen.

Ein Defekt am Palmengartenwehr führte am 10.07.1954 nach starken Niederschlägen zur Überflutung großer Teile der äußeren Westvorstadt sowie des Waldstraßenviertels.

Quellen und Literatur:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Elsterbecken>

http://www.leipzig-lexikon.de/FLUSSSEE/w_palmen.htm

Autor/in:

Hartmut Bräuninger

Bilder:

Hartmut Bräuninger

Michael Hartwich, September 2016

Brandenburger Brücke

Titel des Objekts:

Brandenburger Brücke

Adresse:

Brandenburger Str. (B2/B87), 04103 Leipzig

Stadtteil:

Zentrum-Ost

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Brücken

Kurzcharakteristik:

Eisenbahnüberführung für Straßenverkehr

Datierung:

1908/1915 und 2000/2003

Objektgröße:**Ursprüngliche Nutzung:**

Die Brücke wird seit 1910 im Prinzip unverändert als Straßenbrücke im innerstädtischen Straßennetz der Stadt Leipzig genutzt

Heutige Nutzung:

Straßenbrücke zur Aufnahme des innerstädtischen Straßenverkehrs im Zuge der Bundesstraße B2.

Bau- und Firmengeschichte:

Die Brandenburger Brücke wurde im Rahmen der Baumaßnahmen für den neuen

Hauptbahnhof Leipzig 1908-1910 nach Plänen des Architekten Martin Elsässer (Stuttgart) errichtet. Auftraggeber war die „Königlich-Sächsische Eisenbahnverwaltung“.

Auf Grund des enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der Straße (B 2) Mitte der neunziger Jahre wurde die Brücke im Auftrag der Stadt Leipzig 2000-2003 vollständig rekonstruiert und auf der Nordseite mit einer zweiten Fahrbahn versehen. Diese wurde in moderner Stahlbeton-Verbund-Konstruktion ausgeführt und an die vorhandene Brücke angebaut. Sie hat eine Spannweite von ca. 98 m und ist über einem neuen Mittelpfeiler angeordnet.

Objektbeschreibung:

Die Brandenburger Brücke ist die auffälligste Brücke im Stadtgebiet von Leipzig. Sie überquert seit 1910 als sogenannte „Stahl- Fachwerkbogenbrücke“ mit untenliegender Fahrbahn die Gleisanlagen im Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs.

Der Eisenbahnverkehr unter der Brücke in Richtung Chemnitz/Dresden/Zwickau wurde erst mit der vollständigen Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs 1915 aufgenommen. Die Brücke wurde als zweiseitige Stahlfachwerk-Bogenbrücke in Nietkonstruktion mit einer Spannweite von 87 m errichtet. Jedes der beiden Bogenteile hat ein Gewicht von ca. 100.000 kg.

Die Brückenbogen wurden mit Reliefs in antikisierender Form geschmückt. Sie zeigen Darstellungen von Schriftgelehrten, Künstlern und Technikern.

Mit der neuen Brückenhälfte ist die Brandenburger Brücke seit 2003 als Bundesstraße B2/B87 vierspurig für den Straßenverkehr nutzbar.

Quellen/Literatur/Links:

W. Hoquel, Leipzig-Architekturführer

Autor/in:

Peter Rosenbusch

Datum:

05.02.2014

Abbildungen:

Peter Rosenbusch - Februar 2014

Michael Hartwich - März 2017