

Autohaus Johannisplatz

Objekt: Autohaus Johannisplatz

Adresse: Johannisplatz 13, 04103 Leipzig

Stadtteil: Zentrum Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie: Autohandel- und Service

Kurzcharakteristik: Stahlbetonskelettbau mit großzügiger Verglasung

Datierung: 1931 bis 2017

Objektgröße: Grundstück ca. 1500 m², Nutzfläche gesamt ca. 7500 m²

Ursprüngliche Nutzung: Autohandel und Service

Heutige Nutzung: Umbau zu Wohn- und Geschäftsräumen geplant

Bau- und Firmengeschichte, Objektbeschreibung: 1923 bis 1931 wurde am Johannisplatz ein Gebäude für die „Autohaus am Johannisplatz GmbH“ errichtet. Für damalige Verhältnisse ein hochmoderner Stahlbeton-Skelett-Bau mit großzügiger Verglasung. Mit einem Aufzug konnten die Wagen in die einzelnen Etagen gebracht werden. Eine Tiefgarage und eine eigene Waschanlage gehörten zum Gebäude. Die Gesamtnutzfläche betrug 7500 m². Auf dem Dach gab es unter einer Glaskuppel sogar einen Tennisplatz. Vor dem Gebäude befand sich eine öffentlich nutzbare Tankstelle, eine der wenigen Tankstellen in der DDR-Zeit, die auch nachts geöffnet waren. Zu Ferienzeiten bildeten sich lange Warteschlangen bis zurück in die Talstraße.

Zu DDR-Zeiten befand sich in dem Gebäude die Zentrale des VEB Taxi. Nach 1990 übernahm wieder ein Opel-Händler die Einrichtung. Die Tankstelle wurde geschlossen, in einem Gebäude der Tankstelle befindet sich heute ein Imbiss.

Ende August 2017 hat der Opel-Händler die Einrichtung verlassen, weil sie nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügt. Künftig sollen Wohn- und Geschäftsräume in das Gebäude kommen.

Quellen/Literatur/Links:

eigene Kenntnisse

Artikel in der LVZ vom 31.8.2017

Autor: Helmut Sander

Datum: 08.02.2018

Abbildungen:

Karl-Heine-Kanal



Stadtteil: Leipzig - Plagwitz, -Lindenau,

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen, Schifffahrt

Kurzcharakteristik: künstliche Wasserstraße zum Anschluss von Leipzig an die Saale und weiter an die Elbe und Nordsee

Datierung: ab 1856

Objektgröße: *Karl-Heine-Kanal* inkl. Anschluss an den Lindenauer Hafen; 3,3 km

Ursprüngliche Nutzung: von der Elster bis zur Lützner Str. zum Transport der Aushubmassen; zur Wasserregulierung und zur Personenschifffahrt

Heutige Nutzung: von der Elster bis in den Lindenauer Hafen

Objektbeschreibung, Bau- und Firmengeschichte: Carl Erdmann Heine (1819 - 1888), umgangssprachlich Karl Heine genannt, war ein Leipziger Jurist und Unternehmer. Dank des Vermögens seiner Mutter kaufte er in viele Grundstücke im Leipziger Westen, besonders in Plagwitz. Sein Ziel war es diese Grundstücke vor allem verkehrstechnisch zu erschließen und an Unternehmer zu verkaufen. Damit war er sehr erfolgreich. Die Einwohnerzahl in Plagwitz stieg von 387 im Jahr 1855 auf 13.000 im Jahr 1888. 180 Fabrikschornsteine waren Ausdruck der Industrialisierung. Neben 37 Gleisanschlüssen plante und baute er auch einen Kanal. Damit verfolgte er insbesondere drei Ziele:

- mit den Aushubmassen legte er Sumpfgebiete in der Leipziger Westvorstadt trocken,
- diese wurden mit Schiffen auf dem Kanal transportiert,
- mit dem Kanal sollte Leipzig perspektivisch über die Saale an die Elbe und damit an die Nordsee angeschlossen werden. Nebenbei wurde noch während der Bauzeit auch Ausflugsverkehr durchgeführt.

Der Bau begann 1856 von der Weißen Elster ausgehend. Karl Heine erlebte nur einen Teil der Fertigstellung. Er hatte vorsorglich eine Baugesellschaft gegründet. Der Kanalbau endete zunächst an der Lützner Straße, er hatte damit eine Länge von 2,6 km erreicht. Dieses Stück wird als „Karl-Heine-Kanal“ bezeichnet. Auf diesem Abschnitt entstanden 15 Straßen- und Eisenbahnbrücken.

1. Nonnenbrücke (Nonnenstraße)
2. Eisenbahnbrücke / Riverboat
3. Elisabethbrücke (Erich-Zeigner-Allee)
4. König-Johann-Brücke (Zschochersche Straße)
5. Karl-Heine-Bogen (Stadtteilpark Plagwitz) - erst mit dem Stadtteilpark Plagwitz entstanden
6. Weißenfelser Brücke (Weißenfelser Straße)
7. König-Albert-Brücke (Karl-Heine-Straße)
8. Aurelienbrücke (Aurelienstraße)
9. Gießerbrücke (Gießerstraße)
10. Gleisbrücke (Radweg Endersstr. - Karl-Heine-Str.)
11. König-August-Brücke (Engertstraße)
12. Eisenbahnbrücke (Strecke Leipzig - Probszella, Lindenau)

13. Saalfelder Brücke (Saalfelder Straße)
14. Radwegbrücke
15. Luisenbrücke (Lützner Straße)

Der Karl-Heine-Kanal wurde bis 1990 nicht genutzt. Er war zur Müllhalde verkommen. Nach 1990 wurde er beräumt und auf der ganzen Länge ein kombinierter Rad- und Fußweg angelegt. Zur Expo 2000 erfolgte die Einbindung in die Gestaltung des Stadtteilparks Plagwitz. Seit dieser Zeit findet reger Bootsverkehr statt, der seit 2015 auch bis ins Hafenbecken des Lindenauer Hafens möglich ist. Im Rahmen der Olympiabewerbung für 2012 sollte das Gelände des Lindenauer Hafens das Olympische Dorf werden, mit Wassertaxis zu den Sportstätten. Nach der Absage trat wieder Ruhe ein. Aktuell (2018) ist ein Wohngebiet geplant, das sich bereits im Bau befindet. Am Kanal gibt es Bootsverleihe und zahlreiche Anlegestellen. Mit dem Anschluss an den Lindenauer Hafen, der Endpunkt der derzeit unvollendeten Elster-Saale-Kanals ist, wurde ein durchgängiger Bootsverkehr vom Karl-Heine-Kanal dorthin möglich.

Quellen/Literatur/Links:

eigene Kenntnisse

http://www.leipzig-lese.de/index.php?article_id=444

<http://www.wasser-stadt-leipzig.de/de/vision.asp>

<https://de.wikipedia.org/wiki/Karl-Heine-Kanal>

<http://www.saaleelster.de/index2.html>

http://www.wsa-magdeburg.wsv.de/Wasserstrassen/Saale_und_Saale-Leipzig-Kanal/index.ht

Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen: „Leipziger Brücken IV - Brücken über den Karl-Heine-Kanal und den Elster-Saale-Kanal 12/10“

Gewässerkatalog 2015-2017 des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen

Autor: Helmut Sander / Michael Hartwich, überarbeitet von Frank Heyme

Datum: 15.04.2018 / Überarbeitung: April 2021

Abbildungen: Michael Hartwich (Juni 2017 / Februar 2018)

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)

Flughafen Mockau

Titel des Objekts:

Flughafen Mockau

Adresse:

Am Alten Flughafen, 04358 Leipzig

Stadtteil:

Mockau

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Verkehr/Flugzeuge, Reisen/Transit

Kurzcharakteristik:

Leipzigs erster Flughafen entstand 1913, wovon heute nur noch das Empfangs- und Bürogebäude sowie ein Vorplatz übriggeblieben sind. Geplant sind die Sanierung, mit dem Fliegerheim, und der Bau eines Hotels.

Datierung:

1913

Objektgröße:**Ursprüngliche Nutzung:**

Flughafen Leipzig-Mockau

Heutige Nutzung:

leerstehend, künftig Hotel- und Eventnutzung

Bau- und Firmengeschichte:

Am Stadtrand von Leipzig, im Ortsteil Leipzig-Mockau schlummert ein wichtiges Überbleibsel deutscher Zivilluftfahrtgeschichte. Fertiggestellt 1913 diente er als Luftschiffhafen und Fliegerstation mit Fliegerheim und war der erste zivile Flughafen der Stadt Leipzig.

Während des ersten Weltkrieges waren große Produzenten des Flugzeugbaus und der Luftfahrt-Zubehörindustrie am Flughafen angesiedelt. Fortan wurde der Platz nur noch militärisch und für die Rüstungsindustrie genutzt. Nach Ende des ersten Weltkrieges wurde der Flughafen modernisiert und vergrößert, so dass er im Frühjahr 1923 vom damaligen Reichspräsidenten Friedrich Ebert als "Weltflughafen" neu eröffnet werden konnte.

Bis 1929 wurde ein zweistöckiges Verwaltungsgebäude in Stahlbeton Flachbauweise erbaut. Ausgestattet mit einer Klinkerfassade entsprach es dem Stil der "Moderne". An beiden Seiten des Gebäudes wurden, dem Flugfeld zugewandte, verglaste Treppentürme angebaut. Im Gebäude befanden sich die Abfertigungshalle, Niederlassungen verschiedener Fluggesellschaften, die Verwaltung des Flughafens sowie die damalige Luftpolizei. Zu den geplanten vier

weiteren Bauten dieser Art kam es nicht mehr.

Zur Vorbereitung des Zweiten Weltkrieges wurde am Flughafen abermals sehr viel gebaut. Die Bauten dienten ausschließlich der Luftrüstung Deutschlands und es entstanden Flugzeugproduktionsanlagen, Werften und Verwaltungsgebäude. Zu Kriegsende war aufgrund der schweren Bombenangriffe nur noch die Startbahn intakt. Der Platz wurde im Juli 1945 an die rote Armee übergeben, welche ihn bis 1949 nur sporadisch für militärische Zwecke nutzte.

Der zivile Flugbetrieb begann zur Herbstmesse 1949 und wurde kontinuierlich ausgebaut sodass der Flughafen 1957 als ständiger Leipziger Flughafen ins Streckennetz der Deutschen Lufthansa der DDR aufgenommen wurde. Während dieser Entwicklungszeit wurde das 1929 erbaute Verwaltungsgebäude stark umgebaut. Es entstanden eine Schalterhalle, ein Transitraum, Zoll- und Gepäckabfertigung im Innern des Gebäudes. Auf der ehemaligen Dachterrasse wurde ein rundum verglaster Kontrollturm errichtet. Das Fliegerheim von 1913 wurde anfangs zu einer HO Gaststätte und in den 60er Jahren zur MITROPA Gaststätte "Flughafen-Restaurant Leipzig Mockau" umgenutzt und baulich verändert. Als 1972 der letzte Linienflug von Mockau startete, begann die Nutzung als Agrarflug-Stützpunkt und auch die GST der DDR beanspruchte den Platz für Fallschirmabsprünge.

Nachdem 1991 der Flugbetrieb aufgrund Lizenzzug und Sperrung des Platzes für immer eingestellt wurde, bewarb die Stadt Leipzig das Gelände für Investoren. Es wurde die neue Leipziger Messe errichtet und der ehemalige Versandhändler Quelle errichtete ein großes Versandzentrum auf dem Gelände. Das Abfertigungsgebäude und das alte Fliegerheim waren dem Verfall und dem Vandalismus preisgegeben. Dadurch sind gerade im Fliegerheim viele Merkmale der alten Pracht verlorengegangen bzw. so stark zerstört das sie nicht bestehen bleiben können.

2013 wurde bekannt, dass die beiden Gebäude Teil eines neu zu bauenden Hotelkomplexes werden sollen. Der Investor legt laut eigenen Aussagen Wert darauf, möglichst viel der alten Sanierungs- und restaurierungswürdigen Bausubstanz zu erhalten und in das geplante Projekt einzufügen. Der eigentliche Hotelbau soll die Form eines Luftschiffes erhalten, eine kleine Erinnerung an die Anfänge des Geländes...

Text:

Wolfgang Rumpelt, Leipziger Verein für Luftfahrt e.V., 2015

Objektbeschreibung:

Das Empfangs- und Bürogebäude sowie das Fliegerheim sind in einem guten Zustand erhalten, aber dringend sanierungsbedürftig. Entkernungsarbeiten haben bereits stattgefunden. Zurzeit (November 2017) gibt es keine Neuigkeiten über die geplante Nutzung.

Quellen/Literatur/Links:

BAUSTEIN-Magazin Nr. 8, 1/2015, www.netzwerk-stadtforen.de

Autor:

Wolfgang Rumpelt
Dave Tarassow

Datum:

28.02.2014 / 22.11.2017

Abbildungen:

Dave Tarassow

Cafe Schirmer

Kaffeerösterei Hermann Schirmer Nachfahren

Adresse:

Schönbachstraße 71, 04299 Leipzig

Ortsteil:

Stötteritz

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Lebensmittelverarbeitung

Objektbeschreibung:

Das Wohnhaus sowie die Rösterei sind gelbe Klinkerbauten, die mit grünen

Ziegeln strukturiert sind. Nach einer behutsamen Sanierung im Jahre 2006 wurde auch die Rösterei für Wohnzwecke nutzbar gemacht. Über dem ehemaligen Ladengeschäft erinnert noch die alte Überschrift „Kaffeerösterei Hermann Schirmer Nachf.- Seit 1854“ an die hier tätige Firma.

Datierung:

ab 1854 nachweisbar als Geschäft in der Grimmaischen Straße 32, Leipzig

Denkmalstatus:

Obj.-Dok.-Nr.: 09303116

Ursprüngliche Nutzung:

Wohn- und Kontorhaus mit Rösterei; Gebäude zur Lagerung, Röstung und Verkauf von Bohnenkaffee

Heutige Nutzung:

Nach Sanierung im Jahr 2006 werden die beiden Gebäude zu Wohnzwecken genutzt.

Bau- und Firmengeschichte:

Der Ursprung der Firma geht auf ein Geschäft in der Grimmaischen Straße 32 zurück. Dort gründete der Kaufmann Hermann Schirmer im Jahr 1854 ein Geschäft zum Verkauf von Colonialwaren. 1885 übernahm Richard Springer den Laden und spezialisierte sich auf den Verkauf sowie die Röstung von Kaffee. Da die Firma Schirmer über einen sehr guten Ruf verfügte, wurde die Bezeichnung lediglich um den Zusatz „Nachfahren“ ergänzt. Auf diese Weise wollte man den Absatz durch einen neuen Firmennamen nicht gefährden.

Der Kaufmann Springer ließ um 1890 in der Schönbachstraße 71 in Stötteritz ein Kontorgebäude mit Laden und Wohnungen sowie einer Rösterei im hinteren Teil (Hofseite) errichten. Genaue Angaben zum Architekten sowie Baujahr sind durch den Verlust der Bauakte im Zweiten Weltkrieg leider nicht mehr zu erfahren. Im Jahr 1919 übernahm nach dem Tode von Richard Springer dessen Sohn Rudolf die Firma. Die Kaffeerösterei Hermann Schirmer überstand die schweren Zeiten von Inflation und Weltwirtschaftskrise und behauptete sich am Markt.

Nach Kriegsende führte die Witwe von Rudolf Springer die Firma trotz ihres hohen Alters fort. Über Kriegsschäden an den Gebäuden in Stötteritz ist nichts

bekannt. Nachfahren der Firmeninhaber gingen 1947 nach Westdeutschland. 1950 wurde dort Horst Springer neuer Eigentümer. In Dortmund produziert man 1965 weiter unter dem Namen „Schirmer Kaffee“.

Durch fehlenden Rohkaffee wurden während und nach dem Zweiten Weltkrieg Getreide, Zuckerrüben und Zichorie als Kaffeeersatz verwendet. Echter Bohnenkaffee wurde in der DDR über viele Jahrzehnte zum Luxusartikel. Im Jahre 1962 kam die Firma unter staatlicher Beteiligung zum neuen Namen *VEB Röstperle*. Zehn Jahre später soll der Betrieb dann verstaatlicht worden sein. Durch Kombinatbildung bzw. Zentralisierung - Bildung der Marke „RONDO“ - in Halle-Magdeburg verlor der Betrieb an Bedeutung und die Produktion wurde irgendwann eingestellt. Sicher war die relativ kleine Firmengröße auch ein Argument für die Schließung. Ein genaues Datum der Produktionseinstellung ist derzeit nicht bekannt. So verflog der von Zeitzeugen beschriebene Kaffeeduft aus Stötteritz.

Nach der Wiedervereinigung stellte Horst Springer einen Rückübertragungsanspruch und 1990 erfolgte die Reprivatisierung. Die Produktion wurde nicht wieder aufgenommen. 2006 wurde das Gebäude saniert und die Bausubstanz äußerlich nicht verändert. So ist am Stammsitz der Kaffeerösterei Hermann Schirmer in Stötteritz ein Gründerzeitbauensemble zur Industriegeschichte Leipzigs erhalten geblieben. Die Ladenüberschrift in der Schönbachstraße 71 erinnert noch heute an die hier ansässige Firma.

Des weiterem befindet sich an der Straßenseite zur Schönbachstraße noch eine Rosette: Sie diente der Befestigung der Fahrleitung und ist ein Rest der einst durch die Straße verlaufenden elektrischen Straßenbahn.

Quellen/Literatur/Links:

eigenes Wissen

Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Schirmer_Kaffee

Autor:

Mathias Mann

Datum:

19.11.2017

Überarbeitung: C. Klußmann, 12.01.2022

Abbildungen:

M. Mann, 18.01.2016

Stadtteilpark Plagwitz



Titel des Objekts:

EXPO-Stadtteilpark Plagwitz

Adresse:

Industriestraße, 04229 Leipzig

Stadtteil:

Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof/Güter/, Erholung/Freizeit

Kurzcharakteristik:

Zur EXPO 2000 war die Stadt Leipzig Außenstelle und hatte mehrere Ausstellungsobjekte, darunter den Stadtteilpark Plagwitz. Hier wurde gezeigt, wie eine ehemalige Industriebrache zu einem Stadtteilpark umgestaltet wurde – mit Integration industrieller Materialien, Schienen und Gebäuden.

Datierung:

2000

Objektgröße:

3.500 m²

Ursprüngliche Nutzung:

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

Heutige Nutzung:

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

Bau- und Firmengeschichte:

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

Objektbeschreibung:

Die Anlage, die sich zwischen Gießerstraße, Industriestraße und Karl-Heine-Kanal befand, hatte drei Anschlussgleise. Weiter in Richtung König-Johann-Brücke (Zschochersche Straße) führte die Plagwitz-Connewitzer Verbindungsbahn. Für die Weltausstellung „EXPO 2000“ in Deutschland wurde aus der ehemaligen Industriebrache eine Grünfläche mit Freizeitaktivitäten entwickelt. Ein Großteil

der Anschlussgleise wurde erhalten und in Wegeverbindungen umgebaut. Erhalten wurde auch das Verladehaus Nr. 1, das heute Vereinssitz des Wasser-Stadt-Leipzig e.V. ist. Zum Tatbestand der Erhaltung war noch nicht klar, wer künftig das Häuschen nutzen könnte, jedoch wollte man es unbedingt aufbewahren und ging damit ein Risiko bei der Unterstützung von Fördermitteln ein. Es entstanden große Grünflächen, ein Basketball- und Spielplatz sowie Sitzflächen. Über den Karl-Heine-Kanal, in Höhe Stelzenhaus, wurde eine Brücke, der Karl-Heine-Bogen, errichtet, der den Kanaluferweg mit dem Stadtteilpark verbindet.

Quellen/Literatur/Links:

www.regio-schiene.de (Poträts > Anschlussgleise)

Literatur: Verbindungsbahn Connewitz-Plagwitz, Böhlitzer Hefte, Anne Tienelt/Frank Baacke, 2015

Autor:

Dave Tarassow

Datum:

22.11.2017

Abbildungen:

Dave Tarassow

Hauptpost

Titel des Objekts:

Hauptpost

Adresse:

Augustusplatz, Ecke Grimmaischer Steinweg und Georgiring

Stadtteil:

Zentrum-Ost

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Post, Telekommunikation

Kurzcharakteristik:

Hauptstelle der Deutschen Post in Leipzig

Datierung:

1961 bis 1964

Objektgröße:**Ursprüngliche Nutzung:**

Ministerium für Post- und Fernmeldewesen der DDR, Postdienststelle der Deutschen Post bis Neubau, Post- und Postbankfiliale bis 2011

Heutige Nutzung:

Ab 2018: Wohnungen, Studentenapartments, Einzelhandel

Bau- und Firmengeschichte:

Im Jahr 1959 wurden die Planungen für ein neues Hauptpostamt aufgenommen, nachdem das alte 1943 zerstört wurde. Am selben Standort errichtete man nach Entwürfen des Chefarchitekten im Ministerium für Post- und Fernmeldewesen der DDR, Kurt Nowotny, 1961 bis 1964 einen Neubau. Das 110 Meter lange Gebäude erbaute man in Stahlbeton und Skelettbauweise. Die Bauzeit betrug drei Jahre und sieben Monate, damit wurde auch der Kostenrahmen gesprengt. Dies lag aber auch an der hochwertigen Ausstattung, was jedoch nicht üblich in der DDR war. Man investierte 15,5 Millionen DDR-Mark. Der Bau hat acht Stockwerke (Keller, Erdgeschoss und sechs Obergeschosse) mit einem vorgesetzten Fassadenteil aus Sichtbeton, Aluminium und Glas. An der Ecke zur Kreuzung hing oben eine Uhr, die vor etwa einem Jahrzehnt abgebrannt ist. Die Hauptpost hatte die Funktionen eines zentralen Postamts und eines Fernmelde- und Telegrafenamts. Hier war auch die Postdirektion des Bezirks Leipzig untergebracht. Das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) hatte hier gesonderte Räume der Abteilung M (Postkontrolle) zur Überwachung der Brief- und Paketpost eingerichtet. Außerdem gab es Abhöranlagen im Fernmeldeamt. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands 1990 wurde die Deutsche Bundespost privatisiert und in drei Unternehmen geteilt und dadurch verlor die Hauptpost immer mehr an Bedeutung. Im Jahr 1992 baute die Deutsche Telekom AG am Johannisplatz ein neues Verwaltungsgebäude für die Niederlassung Leipzig. 1996 errichtete dann

die Deutsche Post AG ein neues Postverteilungszentrum in Radefeld (nördlich von Leipzig). Und die Postbank zog in einen Neubau am Stannebeinplatz (Schönefeld, nahe Postbahnhof). Die Hauptpost stand bis auf die Schalterhalle leer, wo die Postbank bis Juli 2011 noch eine Filiale betrieb, die dann an den Brühl umzog. Danach, aber auch schon einige Zeit zuvor, wurde das Gebäude interessant für Eventmacher und Filmproduktionen.

In den letzten Jahren gab es viele Pläne, die Hauptpost neu zu nutzen. Dabei standen immer wieder Studentenapartments im Mittelpunkt. 2007 verkaufte die Deutsche Telekom AG in einem umstrittenen Bieterverfahren an die Youniq AG aus Frankfurt (vorher Alta Fides AG). Erstes Ziel war ein 4-Sterne-Hotel mit 270 Zimmern und einem Kongresszentrum, plus 200 Studentenapartments. 2011 folgte die Grand City Hotels GmbH aus Berlin, auch sie scheiterten mit einem Hotel, geplant waren drei Sterne plus. 2013 kaufte dann der Leipziger Projektentwickler KSW das Ensemble an Augustusplatz und Grimmaischen Steinweg und hisste auch (s)eine Flagge auf dem Dach. Schwerpunkte bei der Neunutzung sind Wissenschaftler, Startup-Unternehmen und Studenten. Im Angebot sind 384 Studentenapartments und 85 Service-Wohnungen sowie eine Tiefgarage. So sollen Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen ins Haus einziehen. Die „Mensa am Park“ der Universität Leipzig ist stets immer voll, weshalb eine privat betriebene Mensa in der historischen Schalterhalle und der Fernsprechhalle einziehen und als ergänzendes Angebot dienen soll. Im Erdgeschoss ist Einzelhandel geplant, wie beispielsweise ein Bäcker, Bio- und Supermarkt und eine Drogerie. Auch eine Bank und natürlich eine Postfiliale sollen ebenso einziehen. Auffällig sein wird die Fassade, die von ihren himmelblauen Glasflächen durch ein elegantes schwarz und Bronze getauscht wird. Auf dem Dach entsteht ein zweistöckiger Glasaufbau mit einer Panoramabar, auf der man einen wunderschönen Ausblick auf die Stadt haben wird. Im Juli 2014 wurde ein Offener Brief an Leipzigs Oberbürgermeister von 28 Prominenten versendet, mit der Bitte, sich um den Erhalt der denkmalgeschützten Fassade und gegen den Dachaufbau einzusetzen. Im September folgte ein öffentliches Streitgespräch, an dem ein Architekturprofessor/beauftragtes Architekturbüro, ein Kunsthistoriker und ein Landesdenkmalpfleger teilnahmen. Im Januar 2015 reichte die KSW einen Bauantrag ein und man wolle mit den Arbeiten im Mai selben Jahres beginnen. Man hat sich mit der Stadt Leipzig und dem Landesamt für Denkmalpflege Sachsen geeinigt, dass die Aluminiumfassade ihre Originalfarbe behält. Da die

Fassade heute jedoch verschiedenen Richtlinien entsprechen muss, wie Lärminderung, wird sie originalgetreu rekonstruiert. Der Dachaufbau wird um einige Höhenmeter verringert - nördlich zieht ein Tagungszentrum und südlich die Skybar ein. Die 461 Studentenapartments verteilen sich im Ensemble - Betreiber ist die Young AG. In der Fernsprechhalle soll ein Buffet-Restaurant auf zwei Stockwerken entstehen. Die Fertigstellung ist für 2018 vorgesehen.

Objektbeschreibung:

Die ehemalige Hauptpost befindet sich am Augustusplatz Ecke Grimmaischer Steinweg im Stadtzentrum. Das aus DDR-Zeiten stammende Gebäude ist ein architektonischer Hingucker, da es mit seiner Form und Vorhangfassade heraussticht. Ab 2018 wird hier neues Leben einziehen.

Quellen/Literatur/Links:

BAUSTEIN-Magazin Nr. 8, 1/2015, www.netzwerk-stadtforen.de

Autor:

Dave Tarassow

Datum:

22.11.2017

Abbildungen:

Dave Tarassow

KSW

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

Castellum

Titel des Objekts:

Castellum

Adresse:

Dessauer Straße 36-40, 04129 Leipzig

Stadtteil:

Eutritzsch

Industriezweig/Branche/Kategorie:

- ursprünglich: Lagerhaus und Wohngebäude der *Rudolph Karstadt A.-G.*
- aktuell: Wohngebäude (nach Sanierung 2017)

Kurzcharakteristik:

Buntklinkerbau mit charakteristischer Fassade

Datierung:

1928-1930

Objektgröße:

Grundstücksgröße: ca. 5.180 m²

Wohnfläche: ca. 6.270 m²

Ursprüngliche Nutzung:

Lager, Wohnungen, Reparaturstätten der Fa. Karstadt

Heutige Nutzung:

Einst ein Lagergebäude für das Warenhaus *Karstadt*, in den 20er/30er Jahren gebaut, bietet der Buntklinkerbau heute Raum für 71 Wohneinheiten und 4 Penthäuser. Die 2-bis 5-Zimmer-Wohnungen, in Größen von 53 bis 166 qm, sind alle mit großzügigen Loggien ausgestattet, die Erdgeschosswohnungen ergänzen begrünte Sonnenterrassen. Die Innenfensterbänke wurden gemäß dem historischen Bestand und den Forderungen des Denkmalschutzes aus profiliertem Holz gefertigt und eingebaut. Hochwertige Parkettböden aus Naturholz wurden

bewusst verlegt, da sie zeitlose Schönheit sowie Wärme und Behaglichkeit ausstrahlen.

Bau- und Firmengeschichte:

Der schnelle Warenumsatz in dem 1912-14 erbauten *Kaufhaus Rudolph Karstadt* in der Petersstraße machte wenige Jahre nach der Eröffnung die Errichtung eines Lagergebäudes erforderlich.

Die im Oktober 1928 fertiggestellte Planung der *Rudolph Karstadt A.-G.* umfasste ein „Lagerhaus mit anschließendem Garagen-, Wohnhaus- und Reparaturgebäude“. Architekt war Philipp Schaefer (Bauleitender Architekt: Julius Günther, Leipzig). Das Grundstück am Rande eines Industriegeländes in Leipzig-Eutritzsch verfügte über einen Gleisanschluss und war durch die Lage an einer Straßenkreuzung gut erschlossen. Zusammen mit dem Lager beabsichtigte der Kaufhauskonzern die Errichtung eines Angestelltenwohnhauses mit 12 Dreizimmerwohnungen.

Bis Mai 1929 überarbeitete die Bauabteilung des Unternehmens die Planung. Wohnhaus und Lager erhielten eine Buntklinker-Verblendung, nachdem ursprünglich Putzfassaden vorgesehen waren. Nach schnellem Baubeginn im Sommer 1929 fand am 20. Juni 1930 die Schlussprüfung statt. Die Ingebrauchnahme verzögerte sich bedingt durch die Weltwirtschaftskrise; noch im November 1930 beschränkte sich die Nutzung lediglich auf das Erdgeschoss. Schon zwei Jahre später fertigte Julius Günther Ideenskizzen für den Umbau zu einem Wohnhaus, der jedoch unausgeführt blieb. Im März 1937 übernahm der Papiergroßhändler Ferdinand Flinsch das Gebäude als Lager.

Objektbeschreibung:

Das hoch gelegene Erdgeschoss des Wohnhauses diente als Garage und Werkstatt und war nur zum Hof hin geöffnet. Das fünfgeschossige Lager ist um reichlich fünf Meter von der vorderen Baufucht zurückgesetzt. Die Eisenbetonkonstruktion mit einem annähernd quadratischen Stützenraster von knapp sechs Metern Seitenlänge ist im Inneren über die gesamte Fläche aller Geschosse ungeteilt. Lastenaufzüge befinden sich als separate Anbauten an der Hofseite. Hier lagen auch die Entladerampen für die Eisenbahnwagons. Das Lager verfügte in der an das Wohnhaus angrenzenden Achse über einen Kraftwagenaufzug, der es erlaubte, mit den Lieferfahrzeugen bis in die einzelnen Lagerabteilungen vorzufahren.

Wohnhaus und Lager haben ein flaches Dach, doch wurde ihre moderne Anmutung durch den Wechsel vom Außenputz zum Ziegelmauerwerk spürbar gemildert. Trotz der großen Tiefe des Gebäudes von fast 25 m sind die einzelnen Geschosse durch die nahezu raumhohen Stahlrahmenfenster an beiden Seiten gut belichtet.

Nach Sanierung und der Umnutzung zu Wohnraum stehen ab 2016 75 Wohneinheiten, davon 4 Penthäuser zu Verfügung. Weiterhin sind insgesamt 73 PKW-Stellplätze, ein gemeinsamer Fitnessraum sowie gestaltete Außenanlagen vorhanden.

Quellen/Literatur/Links:

- Archivalien: ABD: Akten des Rates der Stadt Leipzig in Baupolizeisachen, Dessauer Straße 36/40

- Instone Real Estate Leipzig GmbH, 2017

<https://www.instone.de/abgeschlossene-projekte/castellum-leipzig>

Autor/in:

Instone Real Estate Leipzig GmbH, 2017

Datum:

September 2017

Abbildungen:

Instone Real Estate Leipzig GmbH, 2017