

Elster-Saale-Kanal

Objekt: Kanal zur Verbindung von Elster und Saale; Saale-Elster-Kanal oder Saale-Leipzig-Kanal genannt

Stadtteil: Lindenau, -Böhlitz-Ehrenberg, Dölzig, Güntersdorf, Wüsteneutzsch, Kreypau

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen, Schifffahrt

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

Datierung: ab 1933

Objektgröße:

- der *Saale-Leipzig-Kanal* vom Lindenauer Hafen bis Schleuse Wüsteneutzsch 19 km, davon 11 km aktuell mit Wasser gefüllt
- Schleuse Wüsteneutzsch bis zur Saale bei Kreypau ca. 6 km

Ursprüngliche Nutzung: unvollendetes Bauvorhaben

Heutige Nutzung: Freizeit- und Sportaktivitäten

Objektbeschreibung, Bau- und Firmengeschichte:

1926 wurde ein Staatsvertrag zum Bau eines Südflügels zum Mittellandkanal beschlossen. Der Baubeginn zur nunmehr als Elster-Saale-Kanal bezeichneten Wasserstraße erfolgte 1933 im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Nationalsozialisten. Kriegsbedingt wurden die Bauarbeiten 1943 beendet. In dieser Zeit wurden gebaut:

- das Hafenbecken in Lindenau mit Silos,
- ein ca. 11 km langes mit Wasser gefülltes Kanalstück bis Güntersdorf mit kompletter Ausrüstung, geeignet für Schiffe bis 1000 t
- ein weiteres 8 km langes trockenes Kanalstück bis Wüsteneutzsch einschließlich des Rohbaues einer Sparschleuse

Im weiteren Verlauf:

- 11 fertiggestellte Straßenbrücken
- 1 Eisenbahnbrücke
- 2 Straßenunterführungen
- Floßgrabendüker bei Wüsteneutzsch (begonnen)
- Zschampertdurchlass (geplant)
- 6 weitere Düker (realisiert)

Im Zuge des Projektes begannen 1938 die Arbeiten an einem Hafen als Endpunkt des Kanals. Es war ein Industrie- und Umschlaghafen mit zwei Hafenbecken mit je 1000 m Kailänge und 70m Breite geplant. 1943 wurden die Arbeiten kriegsbedingt eingestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt entstand ein Hafenbecken mit Kaimauer und ein Großteil der Hafenanlagen, u.a. zwei Silogebäude, Gleisanlagen, Straßen und Industrieansiedlungen. Von 1945 bis 1996 wurden die bereits fertiggestellten Speicher- und Lagergebäude des Hafens genutzt. Seitdem verfallen die Gebäude auf dem fast 40 ha großen Gelände zusehends. Seit Herbst 1997 stehen der Lindenauer Hafen und die dazugehörigen Anlagen und Gebäude unter Denkmalschutz. Gegenwärtig wird das Hafenareal als Wohngebiet entwickelt.

Es gibt nach wie vor von unterschiedlicher Seite Bemühungen, die Kanalverbindung zur Saale zu vollenden. Diese Idee scheitert an den Ergebnissen der Wirtschaftlichkeitsberechnungen, da nur von einer touristischen Nutzung ausgegangen wird. Der Frachtverkehr ist nicht mehr vorgesehen.

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

<https://de.wikipedia.org/wiki/Elster-Saale-Kanal>

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

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

Autor: Helmut Sander / Michael Hartwich / Frank Heyme

Datum: 15.04.2018 / April 2021

Eisenbahnüberführung Berliner Straße

Titel des Objekts: Eisenbahnüberführung Berliner Straße

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

Stadtteil: Zentrum-Nord

Industriezweig/Branche/Kategorie: Eisenbahn, Brücken

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

Datierung: 1908/1910

Objektgröße: ca. 25 000 m²

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

Bau- und Firmengeschichte: Planung und Bau der Eisenbahnüberführung lag in den Händen der Königlich-Preussischen Eisenbahn Halle/Saale sowie der Stadt Leipzig. Der Zeitplan der Errichtung war an die Fertigstellung des neuen

Hauptbahnhofes gebunden. Ziel war die Ein- und Ausleitung des Eisenbahnverkehrs im Bahnknoten Leipzig-West auf 21 Gleisen sowie Gewährleistung eines vierspurigen, kreuzungsfreien Straßenverkehrs (vier Spuren KFZ, zwei Spuren Straßenbahn, beiderseits zwei Fußwege) im Bereich Roscher- und Rackwitzer/Wittenberger Straße.

Schwerpunktmäßig wurde in den Jahren 1908 bis 1910 gebaut. Neben einer Vielzahl örtlicher Firmen haben daran die Stahlbauunternehmen „Marienhütte Zwickau-Cainsdorf“ und das „Lauchhammerwerk“ mitgewirkt.

Mit Beginn der Umbauarbeiten in der Neuzeit ist die Deutsche Bahn AG der Bauherr. Unter ihrer Regie wurde die Anlage incl. der Ein- und Ausfahrten sowohl für den Bahn- als auch den Straßenverkehr völlig umgestaltet.

Objektbeschreibung: Die Eisenbahnüberführung über die Berliner Straße, oft auch „Berliner Brücke“ genannt, war eine moderne, den damaligen Stand der Technik entsprechende, genietete Stahlkonstruktion. Diese hat die hohen Belastungen des Güter- und Personenverkehrs weitgehend ohne Generalreparatur überstanden. Sie verfügte neben den tragenden Bauwerksteilen auch über eine größere Anzahl von künstlerisch gestalteten Elementen. Dazu zählten z. B. die Geländer sowie 2 Naturstein-Obelisk. Durch die Vielzahl der verlegten Gleise entstand unter der Überführung eine Art Straßentunnel mit ca. 205 m Länge, ca. 34 m Breite und ca. 5 m Höhe. Sie diente dazu, die aus dem Norden und Nordwesten kommenden Gleistrassen kreuzungsfrei vom Straßenverkehr in den neuen Hauptbahnhof einzuleiten.

Die Eisenbahnüberführung wurde, bezogen auf den Bahnverkehr, fast 100 Jahre unverändert genutzt. Bedingt durch die Entwicklung des Bahnverkehrs nach 1989 im Raum Leipzig war der Betrieb einer Brücke dieser Größenordnung nicht mehr nötig. In den Jahren 2010 bis 2013 erfolgte ein, dem künftigen Bedarf angepasster, Rückbau der Gleisanlagen. Der nach dem Jahr 2012 entstandene Neubau hat für den Bahnverkehr jetzt eine Brücke von 28,5 m (S-Bahn) und eine weitere mit 15,0 m (ICE) Breite zur Verfügung. Zwischen den Brückenteilen ist eine dreifeldrige Stahlbetonbrücke mit Lichthof entstanden. Die beiden denkmalgeschützten Obelisk wurden in die neue Brücke integriert. Ebenso wurden Teile des historischen Geländers demontiert und zwischengelagert und sollen seitlich der Bauwerke, kommend von der Roscherstraße und kommend von der Wittenberger Straße, vor das moderne Geländer montiert werden, damit, zusammen mit den Obelisk, wieder ein historisches Ambiente vorhanden ist. Die Obelisk sollen mit gelbem Licht angestrahlt werden, unter der Brücke soll

es dann blau leuchten. Zusätzlich zu den beiden Eisenbahnüberführungen, plant die Stadt Leipzig eine dritte Brücke, die als Fuß- und Radwegbrücke ausgebildet ist, und die neuen Quartiere „Am Alten Zoll“ (Hauptbahnhof Westseite, entlang der Parthe) und „Leipzig 416“ (Preußischer Freiladebahnhof) verbindet.

Quellen/Literatur/Links:

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

Autor/in:

Peter Rosenbusch, Juli 2015

Dave Tarassow, 22.02.2018 (Ergänzung, Aufnahmen 10.06.2012)

Abbildungen: Dave Tarassow, 10.06.2012

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 geräumt 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)

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)

Eisenbahnüberführung Berliner Straße

Titel des Objekts: Eisenbahnüberführung Berliner Straße Leipzig

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

Stadtteil: Zentrum Nord

Industriezweig/Branche/Kategorie: Eisenbahn, Brücken

Kurzcharakteristik: Eisenbahnüberführung

Datierung: 1908/1910

Objektgröße: ca. 25 000 m²

Ursprüngliche/heutige Nutzung:

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

Bau- und Firmengeschichte:

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

Fußwege) im Bereich Roscher- und Rackwitzer/Wittenberger Straße.

Schwerpunktmäßig wurde in den Jahren 1908 bis 1910 gebaut. Neben einer Vielzahl örtlicher Firmen haben daran die Stahlbaufirmen „Marienhütte Zwickau-Cainsdorf“ und das „Lauchhammerwerk“ mitgewirkt.

Mit Beginn der Umbauarbeiten in der Neuzeit ist die Deutsche Bahn AG der Bauherr. Unter seiner Regie wurde die Anlage incl. der Ein- und Ausfahrten sowohl für den Bahn- als auch den Straßenverkehr völlig umgestaltet.

Objektbeschreibung:

Die Eisenbahnüberführung über die Berliner Straße, oft auch „Berliner Brücke“ genannt, war eine moderne, den damaligen Stand der Technik entsprechende, genietete Stahlkonstruktion. Diese hat die hohen Belastungen des Güter- und Personenverkehrs weitgehend ohne Generalreparatur überstanden. Sie verfügte neben den tragenden Bauwerksteilen auch über eine größere Anzahl von künstlerisch gestalteten Elementen. Dazu zählten z. B. die Geländer sowie 2 Naturstein-Obelisk. Durch die Vielzahl der verlegten Gleise entstand unter der Überführung eine Art Straßentunnel mit ca. 205 m Länge, ca. 34 m Breite und ca. 5 m Höhe.

Sie diente dazu, die aus dem Norden und Nordwesten kommenden Gleistrassen kreuzungsfrei vom Straßenverkehr in den neuen Hauptbahnhof einzuleiten.

Die Eisenbahnüberführung wurde, bezogen auf den Bahnverkehr, fast 100 Jahre unverändert genutzt. Bedingt durch die Entwicklung des Bahnverkehrs nach 1989 im Raum Leipzig war der Betrieb einer Brücke dieser Größenordnung nicht mehr nötig. In den Jahren 2010 bis 2013 erfolgte ein, dem künftigen Bedarf angepasster, Rückbau der Gleisanlagen. Der nach dem Jahr 2012 entstandene Neubau hat für den Bahnverkehr jetzt eine Brücke von 28,5 m (S-Bahn) und eine weitere mit 15,0 m (ICE) Breite zur Verfügung. Zwischen den Brückenteilen ist eine dreifeldrige Stahlbetonbrücke mit Lichthof entstanden. Die beiden denkmalgeschützten Obelisk wurden in die neue Brücke integriert.

Quellen/Literatur/Links:

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

Autor/in: Peter Rosenbusch, Juli 2015

Abbildungen: Peter Rosenbusch, 2012/2013

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

Könneritzbrücke

Könneritzbrücke

Plagwitz, Schleußig

Ernst-Mey-Straße

04229 Leipzig

Kurzcharakteristik:

Brücke über der Weißen Elster an der Karl-Heine-Villa zur Könneritzstraße (genietete Stahlkonstruktion)

Datierung:

1898 (Brücke)

Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:

Straßenbrücke

Bau- und Firmengeschichte:

Benannt wurde die Brücke nach dem in Paris geborenen Freiherrn Léonce-Robert von Könneritz, der 1876 Kreishauptmann in Leipzig und später sächsischer Finanzminister war. Dr. Karl Heine ließ im Zuge der baulichen Erschließung der westlichen Vororte im Jahre 1870 eine hölzerne Brücke als Vorgängerbau der heutigen Könneritzbrücke über der Weißen Elster errichten. Als Konstruktionsmaterial diente das Holz jener Brücke, die zuvor anstelle der heutigen Plagwitzer Brücke abgebrochen wurde.

Im Jahre 1898 genügte die Holzbrücke schließlich nicht mehr den Anforderungen und wurde durch eine damals moderne, genietete Stahlkonstruktion ersetzt. Seitdem verbindet die markante Stahlfachwerkbrücke über die Weiße Elster die Plagwitzer Ernst-Mey- mit der Schleußiger Könneritzstraße.

Im Zuge einer aufwendigen Sanierung im Jahre 2002 wurde die gesamte Konstruktion mit einem Spezialkran herausgehoben und an anderer Stelle überarbeitet. Als Fahrbahnplatte wurde eine neue orthotrope Platte in die Brücke eingebaut, die Unterbauten blieben jedoch erhalten.

Charakterisierung:

Konstruktion: Stahlfachwerkbrücke

Die Könneritzbrücke ist ein Relikt aus der Anfangszeit der Industrialisierung des

Bauens und steht heute als technisches Denkmal unter Schutz. Signifikant ist ihre Fachwerkträger- und Bogenkonstruktion aus genieteten Stahlträgern.

Objektgröße:

Gesamtlänge: 31 m

Quellen und Literatur:

www.leipzig-lexikon.de

Hommage an eine Hundertjährige. In: Leipziger Blätter, Nr. 32. Leipzig 1998.

Stadtarchiv Leipzig (Hrsg.): Lexikon der Leipziger Straßennamen. Leipzig 1995.

Name Autor/in:

Juliane Gölzner

Klingerbrücke



Klingerbrücke

Zentrum-West

Käthe-Kollwitz-Straße

04109 Leipzig

Lage:

Brücke über das Elsterflutbecken

Kurzcharakteristik:

Straßenbrücke mit Brüstungen und Pfeilern mit Beleuchtungskörpern

Datierung:

1928

Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:

Straßenbrücke mit Straßenbahnverkehr, verbindet zusammen mit der Plagwitzer Brücke (über die Elster) die Stadtteile Zentrum West mit Plagwitz. Überbrückt das Elsterflutbecken, das als eine der bedeutenden Hochwasserschutzanlagen des Wassergebietes Leipzig und als Teil des Leipziger Gewässerknotens gilt.

Bau- und Firmengeschichte:

Im Zuge des Baues des Elsterbeckens, in das das Elsterflutbecken mündet, wurden mehrere Brücken zur Verbindung des Zentrums mit den westlichen Stadtteilen gebaut.

Benannt ist die Brücke nach dem Bildhauer, Maler und Graphiker Max Klinger (1857-1920), wie auch der benachbarte Klingerhain.

Bauherr: Stadt Leipzig

Architekt: Georg Wünschmann (1868 -1937);

Die Klingerbrücke war eines seiner letzten Werke, bevor er sich 1930 aus dem aktiven Berufsleben zurückzog.

Charakterisierung:

In dem Bauwerk kann man Elemente der „Neuen Sachlichkeit“ oder des „Neuen Bauens“ finden insbesondere in den kubischen Säulen für die Beleuchtungselemente, die ausschließlich funktionell und schlicht gehalten sind. Die auf zwei Lagerstützen und zwei Strompfeilern aufgesetzte Betonkonstruktion trägt zwei Fahrbahnen und Straßenbahngleise. Die Seiten bilden gleichzeitig die Brüstung, welche mit Beton- und Natursteinen abgedeckt ist.

Einziger karger Schmuck sind vier größere und vier kleinere, dreieckige aus Natursteinen gemauerte „Stelen“, die metallene, verglaste Gitter tragen. Hierin befinden sich Beleuchtungskörper, die nachts ein schwaches gelbes Licht verbreiten. Die größeren Pfeiler tragen zur Straße hin mannshohe Öffnungen, deren Aufgabe wohl eher gestalterischer als zweckmäßiger Natur sind.

Quellen und Literatur:

<http://www.leipzig-lexikon.de/FLUSSSEE/ELSTER.HTM>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Elsterflutbett>”

Autor/in:

Hartmut Bräuninger

Fotos:

Michael Hartwich, September 2016

Elisabethbrücke

Titel des Objekts:

Elisabethbrücke

Ort:

Plagwitz

Erich-Zeigner-Allee

04229 Leipzig

Kurzcharakteristik:

Brücke über den Kanal mit eisernem Geländer

Datierung:

um 1850

Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:

Straßenbrücke

Bau- und Firmengeschichte:

Die Elisabethbrücke ist eine Straßenbrücke, die die Erich-Zeigner-Allee (von 1893 bis 1949: Elisabethallee), zwischen der Nonnenbrücke im Westen und der König-Johann-Brücke im Osten über den Karl-Heine-Kanal führt. Sie wurde in den 1850er Jahren in der Gemeinde Plagwitz erbaut. Obwohl die Brücke offiziell nie umbenannt wurde, ist sie auch unter dem Namen Erich-Zeigner-Brücke bekannt.

Charakterisierung:

Konstruktionstyp: Bogenbrücke

Die Elisabethbrücke ist eine der 14 Brücken, die Karl Heine errichten ließ.

Die Brückenpfeiler der Elisabethbrücke bestehen aus Rustikaquadern; die Ansichtsflächen sind mit Bruchstein verblendet. Das eiserne Geländer wurde neu gestaltet.

Quellen und Literatur:

http://www.leipzig-lexikon.de/SONSTBAU/BR_ELISA.HTM

Autor/in:

Juliane Gölzner

Bilder:

Michael Hartwich