

DUX / Büssing NAG

- **früher:** DUX Automobil Werke; Büssing NAG
- **DDR:** Instandsetzungswerk Roter Stern
- **heute:** Industriebranche

Adresse: Linkelstraße 59, 04159 Leipzig

Stadtteil: Wahren

Industriezweig/Branche/Kategorie: Maschinenbau, Verkehrswesen

Datierung: 1916

Objektgröße: keine Angabe

Denkmalstatus: Obj.-Dok.-Nr. 09297737

Bau- und Firmengeschichte:

Um

die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert eroberte das Automobil die Straßen. Die *Polyphon Musikwerke* erkannten das Potential dieser technischen Neuerung und gründeten eine eigene Abteilung zur Herstellung. Durch die Beziehungen zu dem *Polyphon*-Gründer Adolph Brachhausen, der 1892 in die USA auswanderte, konnte das Unternehmen günstig Lizenzen erwerben und die ersten Automobile nachbauen - allerdings mit verbessertem Vergaser und Zündung. Unter den Namen „Polymobil“ und „Gazelle“ wurden die ersten Fahrzeuge 1904 im Kristallpalast Leipzig präsentiert.

Das

Unternehmen konnte 1908 Gustav Schürmann für sich gewinnen, unter dem eine völlig neue Ära des Automobilbaus begann. Das Polymobil wurde zu Dux (lat. „dux“ = Wegweiser, Führer). Es gibt auch Gerüchte, dass die Namenspatin die Sopranistin Claire Dux war.

1916 wurde auf Betreiben von Schürmann die Kraftwagenabteilung aus der Firma

Polyphon herausgelöst und die *DUX-AUTO-MOBILWERKE* Aktiengesellschaft gegründet. Mitten im Ersten Weltkrieg baute man auch gleich neben den Musikwerken die neue Autofabrik in der Bahnhofsstraße 59, heutige Linkelstraße. Im Verlauf der nächsten Jahrzehnte wurde diese ständig erweitert und erstreckte sich schließlich südlich bis zur Stammerstraße. Bis 1927 baute man vor allem PKW. Aber Schürmann erkannte die Bedeutung von Lastkraftwagen verschiedenster Art und speziell Militärfahrzeuge für den Krieg waren lohnende Aufträge. Auch eine Omnibus-Produktion wurde gestartet.

Durch

die Zusammenlegung mit anderen Firmen entstand 1919 der *Deutsche Automobil-Konzern (D.A.K.)*, später übernahm *NAG (Nationale Automobilgesellschaft)*, eine Tochter der *AEG*, die Werke. Die *Büssing AG* übernahm im Jahr 1931 die finanziell angeschlagene *NAG* und konnte somit eine größere Produktpalette an Nutzfahrzeugen anbieten und zum Branchenführer aufsteigen. Die Firma firmierte unter dem Namen *Büssing-NAG, Vereinigte Nutzkraftwagen AG*.

Nach dem Erwerb der Automobilfabrik *Franz*

Komnick und Söhne AG wurden deren Fertigungseinrichtungen in Elbing (Ostpreußen) unter der Bezeichnung *Büssing-NAG*

Werk Ost geführt. In Wahren wurden seit Anfang der dreißiger Jahre nun vor allem Lastkraftwagen der Marke "Büssing" hergestellt, weiter unter der Leitung von Gustav Schürmann. Natürlich auch wieder für den Zweiten Weltkrieg. Das Fabrikgelände nannte man im Volksmund auch "bei Büssings".

In Wahren wurden bis 1945 auch Fahrgestelle für Schützenpanzerwagen und Allrad-LKW für die Wehrmacht hergestellt. Nach dem Krieg folgte die Enteignung. Die Sowjetarmee beschlagnahmte und nutzte nach 1945 das Werk und ließ hier ihre Armeefahrzeuge aller Art Instand setzen. Um 1948 erhielt die Anlage, zu der auch die einstigen *Polyphon*-Gebäude gehörten, den Namen "Werk 'Roter Stern'". Nach Abzug der sowjetischen Armee 1991 wurden die Werkstätten und ein Teil des Verwaltungsgebäudes abgerissen. Seitdem steht das Objekt leer und verfällt zusehends.

Über

das Werk Roter Stern gibt es nach gegenwärtigen Kenntnissen keine Dokumente in den Archiven in Deutschland.

Objektbeschreibung:

Von der großen Fabrikanlage der *Polyphon Werke AG / Büssing NAG* in Wahren ist nicht mehr viel zu sehen. Das Fabrikgelände umfasste ursprünglich etwa das Gebiet Bahnhof Wahren, Linkelstraße, Stammerstraße und angrenzend an das Gelände der *Pittler AG*. Der letzte Gebäudeteil wurde in den 1990er Jahren abgerissen. An der Linkelstraße ist nur noch das Hauptgebäude der Autowerke zu sehen.

Quellen/Literatur/Links:

Bürgerverein Möckern-Wahren e.V. [Hrsg.]: Das Wahrener Geschichtsbuch (nach Aufzeichnungen von Siegfried Haustein), <http://bv-moeckernwahren.de/buch02.html> (zuletzt aufgerufen am: 23.1.2021)

Siegfried Haustein: Industriestandort Wahren - zur Geschichte seiner Fabriken. Die erste Fabrik - die Polyphon-Musikwerke. In: Bürgerverein Möckern-Wahren e.V. [Hrsg.]: VIADUKT. Die Bürgerzeitung für Möckern und Wahren. Nr. 63 (Feb. 2003), S. 6; <https://docplayer.org/131879143-Die-buergerzeitung-fuer-moeckern-und-wahren.html> (zuletzt aufgerufen am 22.03.2021)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Dux_\(Automobilhersteller\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Dux_(Automobilhersteller)) (zuletzt aufgerufen am 22.03.2021)

http://www.kfzderwehrmacht.de/Hauptseite_deutsch/Kraftfahrzeuge/Deutschland/Bussing-NAG/8-Rad_PzSpWg_Typ_GS/8-rad_pzspwg_typ_gs.html (zuletzt aufgerufen am 22.03.2021)

http://www.kfzderwehrmacht.de/Hauptseite_deutsch/Kraftfahrzeuge/Deutschland/Bussing-NAG/Bussing-NAG_4500_A/bussing-nag_4500_a.html (zuletzt aufgerufen am 22.03.2021)

http://www.aefl.de/ordld/Komnick/Neu171204/07/komnick_7.htm (zuletzt aufgerufen am 22.03.2021)

<https://www.industrie-kultur-ost.de/datenbanken/ruinen-datenbank/dux-automobilwerke-leipzig/> (zuletzt aufgerufen am 29.03.2021)

<https://geheimtipp-leipzig.de/autos-aus-der-kaserne/> (zuletzt aufgerufen am

22.03.2021)

Autor/in: Frank Heyme, Kathrin
Töpfer

Datum: März 2020, Februar 2021

Abbildungen folgen

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 Hafensareal 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“

Gewässerkatalog 2015-2017 des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen

Autor: Helmut Sander / Michael Hartwich / Frank Heyme

Datum: 15.04.2018 / April 2021

DIMO

Titel des Objekts: VEB Dieselmotorenwerk Leipzig (DML, DIMO) | Reformmotorenfabrik

Adresse: Leipzig, Heinrich-Heine-Straße 35

Stadtteil: Böhlitz-Ehrenberg

Industriezweig/Branche/Kategorie: Maschinenbau/Motorenbau

Kurzcharakteristik: Mittelständiges Unternehmen zur Herstellung von Dieselmotoren, später von kompletten Notstromaggregaten.

Datierung: am Standort von 1906 bis 1998

Objektgröße: ca. 20.000 m²

Ursprüngliche Nutzung: Reform-Motorenfabrik 1906 bis 1934

Heutige Nutzung: Industriebrache/ Lagerräume/ Neuansiedlung kleiner Firmen

Bau- und Firmengeschichte:

- 01.09.1901 Wilhelm Meyer und Wilhelm Hanke gründen in Leipzig-Plagwitz Carl Heinestrasse 35, diagonal gegenüber dem gerade neu gebauten Felsenkeller, die Automobil-Werke Leipzig GmbH.
- 1904 Umfirmierung in Reform-Motoren-Fabrik G.m.b.H.
- 1906 zieht das Unternehmen nach Böhlitz-Ehrenberg in ein neu errichtetes Firmengebäude.
- 1914 bis 1918 die Firma stellt während des 1. Weltkrieges Granaten her, der Motorenbau wird eingestellt.
- 1920 Wilhelm Meyer wechselt in den Aufsichtsrat und Wilhelm Hanke ist nun alleiniger Geschäftsführer. Es werden drei Prokuristen bestellt.
- 1934 wird die Firma verkauft und heißt nun H.K. Heise GmbH Maschinenbau.
- 1935 bis 1945 H.K. Heise GmbH Maschinenbau hat auf Kriegsproduktion umgestellt und fertigt Teile für die Flugzeugindustrie (Zahnräder für die Erla Werke) und Granaten 3,7cm Flak und größere Kaliber.
- Nach Ende des Zweiten Weltkriegs arbeitete der bedeutende Motorenentwickler Prof. Alfred Jante von 1945 bis 1946 zunächst als Technischer Leiter der H. K. Heise Maschinenbau GmbH in Böhlitz-Ehrenberg bei Leipzig. Die Firma wird 1946 enteignet und wird volkseigener Betrieb. Es werden wieder Dieselmotoren hergestellt.
- 1958 im Rahmen der internationalen Hilfe werden aus dem Irak und dem Sudan junge Leute in der Dima zu Schlossern ausgebildet.
- Entwicklung der Betriebsstruktur und Produktionskapazität ab 1960 und den Folgejahren. Die Belegschaft wächst auf ca. 500 Mitarbeiter.
- Für die Steigerung der Produktivität und Effektivität erfolgt eine Arbeitsteilung zwischen den Kombinatbetrieben und eine Spezialisierung der Betriebe auf bestimmte Baugruppen bzw. Bauteile. Im DML werden die Finalerzeugnisse Dieselmotoren und Diesel-Elektroaggregate weiterhin produziert und die Spezialisierung auf Pleuelstangen und Nockenwellen ausgebaut. Die Lieferung der Teile und Baugruppen erfolgt an folgende Werke: Kombinatstambetrieb SKL Magdeburg, Elbewerk Rosslau, Motorenwerk Berlin Johannisthal, Motorenwerk Cunewalde und

Einspritzgerätewerk Aken.

- Um die Produktionsvoraussetzungen zu schaffen und zu erweitern, werden zusätzliche Grundstücke und Gebäude erworben. In der Fabrikstraße 19 werden zunächst Hallen im Barackenstil aufgebaut und in den 1970er Jahren dann große Betonmassivbauten errichtet. In der Heinrich-Heine-Straße werden das Gelände und Gebäude der Baufirma Pfeiffer, der ehemalige Kohlenhof und das Papierverarbeitungswerk übernommen. Dort entstehen Sozial- bzw. Verwaltungsräume, sowie Produktionsräume und eine Hochregal-Lagerhalle. Zwei weitere Betriebe werden dem DML angeschlossen und ausgebaut: der Stahl- und Metallbau in Kühren (ca. 50 Arbeitskräfte) und der SKL-Betriebsteil in Oberlungwitz (ca. 190 Arbeitskräfte).

Erzeugnisentwicklung und Produktpalette

1972 bis 1989 Antriebsmotoren für Fluß- und Binnenseeschiffe, Diesel-Elektroaggregate, als Hilfsaggregate für Hochseeschiffe, Notstromaggregate mit automatischem Start für Hochseeschiffe, Krankenhäuser, Hotels und Gewächshäuser, Diesel-Elektroaggregate für Kühlzüge (diese werden im Waggonbau Dessau für den SU- Export verbaut, ca. 150-200 Stck./Jahr), Diesel-Elektroaggregate mit Motoren von ROBUR Zittau für autonome Maschinenkühlwagen (diese werden ebenfalls im Waggonbau Dessau für den SU-Export verbaut, ca. 600 - 1000 Stck./ Jahr geeignet für Startbedingungen bei minus 40 °C)

Im Jahr 1986 erfolgt vom Ministerium für DML eine Freigabe von 15 Millionen DM zum Import von Maschinen aus dem kapitalistischen Ausland, bzw. der BRD. Dafür werden von fünf Firmen aus der BRD hochproduktive, zum Teil automatisierte Sondermaschinen für die Pleuelstangen- und Nockenwellenproduktion geplant und beschafft. Diese Maschinen und Anlagen werden 1989 und 1990 geliefert und installiert. Sie kommen noch für kurze Zeit erfolgreich zum Einsatz und werden dann, wie der gesamte Betrieb, Opfer der neuen Situation.

- 1990 aus dem VEB wird eine GmbH.
- 1998 Gesamtvollstreckung.
- Seitdem verfallen das Gelände und die Gebäude.
- 2014 wird anlässlich des Tages der Industriekultur in der Industriebranche eine Veranstaltung mit Filmen, Vorträgen, Lesungen, Foto und

Videoshow, die 140 Besucher anlockte, durchgeführt.

- 2016 im Zuge von Neuansiedlungen wird begonnen, die große Halle wieder auszubauen.

Objektbeschreibung: Das Hauptgebäude wurde um 1906 errichtet. In den darauffolgenden Jahrzehnten wurden verschiedene Nebengebäude errichtet, die wiederholt wechselnder Nutzung unterlagen. Das Gelände ist ca. 250 m lang und knapp 100m breit. An der Nordostseite liegt es an der Heinrich-Heine-Straße, an der Südwestseite befindet sich ein Gleisanschluss, der vor allem für die Belieferung mit Rohmaterial wichtig war. Der Direktexport von Motoren oder Diesel-Elektroaggregaten in die Sowjetunion, und andere sozialistische Länder, aber auch ins kapitalistische Ausland wurde im Betrieb vom Zoll abgenommen, in Kisten verpackt und auf Waggons verladen.

Quellen/Literatur/Links:

- Persönliche Dokumente und Informationen von Helmut Liesaus, Ernst Burghardt, Manfred Winkler, Manfred Eidner
- Dokumente als Leihgabe des Heimatmuseums Böhlitz-Ehrenberg

Autoren: Helmut Liesaus, Roger Liesaus

Datum: 26.03.2018

Abbildungen:

- Reformmotorenfabrik1919; Archiv Heimatmuseum Böhlitz-Ehrenberg
- ReformmotorenfabrikKarlHeineStr2013; Roger Liesaus
- Reformmotor1910; Roger Liesaus
- Reformmotor1910Schild; Roger Liesaus
- ReformmotorenAufDerMesse1918; Archiv Heimatmuseum Böhlitz-Ehrenberg
- FlakMunition3,7cmIm2WK; Bundesarchiv
- MaschinenhalleFabrikstr1970erJahre; Archiv Manfred Winkler
- ProspektDieselmotor1970erJahre; Archiv Ernst Burghardt
- Dieselmotorenwerke, große Halle2013; Enno Seifried
- Fabrikansicht2013; Roger Liesaus

Bahnhof Stötteritz

Titel des Objekts: Bahnhof Leipzig-Stötteritz

Adresse: Güntzstraße 2, 04299 Leipzig

Stadtteil: Leipzig-Stötteritz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen/Eisenbahn

Kurzcharakteristik: ehemals Güterabfertigung und Personenbahnhof, heute Halte-und Endpunkt im Mitteldeutschen S-Bahn Netz

Datierung: Bahnhof seit 1. Mai 1905

Objektgröße: nicht ermittelbar, Grundfläche Empfangsgebäude ca. 160m²

Ursprüngliche Nutzung: als Ladestelle für Güter am 1. Dezember 1891 eröffnet, ab 1. Mai 1893 auch Haltestelle für Personenverkehr

Heutige Nutzung: nach völliger Umgestaltung der Anlagen seit 13. Dezember 2013 nur noch Personenverkehr, Empfangsgebäude und Güterschuppen ungenutzt.

Bau- und Firmengeschichte: *Wie die Eisenbahn Stötteritz erreichte...* Mit Inbetriebnahme der 2. Verbindungsbahn am 20. August 1878 wurde auch die damals selbstständige Gemeinde Stötteritz von der Eisenbahn „berührt“. Diese 2gleisige Strecke verband die Bahnhöfe die sich vorher anstelle des Leipziger Hauptbahnhofs befanden mit dem Bahnhof Leipzig-Connewitz sowie dem Bayerischen Bahnhof. Gut 13 Jahre fuhren die Züge nur an Stötteritz vorbei. Dann wurde am 1. Dezember die bereits genannte Ladestelle für den Güterverkehr mit Schuppen eröffnet, der in den Folgejahren mehrfach erweitert wurde. Somit ergaben sich gute Grundlagen für die Ansiedelung von Betrieben. Auch der Bau eines Anschlussgleises nach Probstheida hatte die Gemeinde vorgeschlagen. Doch dort stieß der Vorschlag auf weniger Gehör. Die Realisierung unterblieb. Am 1. Mai 1893 wurde dann auch eine „Haltestelle für den Personenverkehr“

errichtet.

Weiterer Ausbau der Anlagen... Der wachsende Verkehr machte bald Erweiterungen der Gleisanlagen notwendig. Anschlussgleise zum Städt. Bauhof u. Desinfektionsanstalt (hinter Prager/Kregelstr.) entstehen. Als Bahnhof wird Stötteritz ab 1.Mai 1905 bezeichnet und ein Jahr später (1906) ist das Empfangsgebäude aus gelben Klinkern vollendet. Durch die Errichtung des Leipziger Hauptbahnhofes werden auch hier Umbauten erforderlich. So errichtet die Sächsische Staatseisenbahn den Güterring von Stötteritz nach Engelsdorf/Güterbahnhof (Sächs. Staatsbahn) (4,7Km) sowie nach Schönefeld/Güterbahnhof (Preuss. Staatsbahn) Diese Verbindung geht 1906 in Betrieb. In die gleiche Zeit fällt auch nach einer Straßenverbreiterung der Stötteritzer Straße der Bau der Eisenbahnbrücken (5 Stück) mit Mittelstützen als genietete Eisenkonstruktion. Diese haben über 100 Jahre ihren Dienst versehen und wurden 2012 außer Betrieb genommen. Außerdem wird neben dem bestehenden Bahnsteig östlich ein weiterer baulich vorbereitet, (Bahndamm und Brückenwiderlager) jedoch niemals in Betrieb genommen. Die technische Messe wird ebenfalls vom Bahnhof Stötteritz einen Gleisanschluss erhalten. Messegüter sowie Eisenbahnfahrzeuge selbst als Exponate gelangen nun in das Ausstellungsgelände. Zwei Stellwerke übernehmen die Zugsicherung.

Moderne Zeiten... Im Zuge der Elektrifizierung des sogenannten Sächsischen Dreiecks Leipzig, Dresden, Chemnitz, Zwickau erhält in den 1960er Jahren der Bahnhof Fahrleitungen. Das Stellwerk B1 wird durch einen Neubau ersetzt. Bedingt durch die günstige Lage am Güterring errichtet die damalige Deutsche Reichsbahn einen Groß-Container Umschlagplatz in Stötteritz. Fertig ist die Anlage am 2.Dezember 1968. Zwei Kranbahnen erledigen den Container Umschlag Schiene/Straße und Stapelplätze wurden angelegt. Im Zuge der Eröffnung der Leipziger S-Bahn am 12.Juli 1969 wird Leipzig-Stötteritz ein Haltepunkt und auch der Haltepunkt „Messegelände“ befindet sich betrieblich zu Stötteritz gehörig. Bereits am 03.03.1968 wurde ein „Messeschnellverkehr“ vom Hauptbahnhof zu diesem neu errichteten Haltepunkt „Technische Messe“ aufgenommen. Bis zum Jahr 2012 hat sich wenig am Bahnhof Stötteritz geändert. S-Bahnen sowie Regionalzüge der Relationen Hauptbahnhof-Borna - Geithain, Altenburg - Zwickau sowie Hof und Güterzüge erreichten diesen Bahnhof.

Ein Bahnhof verändert sein Gesicht... Am 24.11.2012 wurde der Abschnitt Leipzig-Hauptbahnhof - Stötteritz nach 134 Jahren für immer stillgelegt. Die Deutsche Bahn hat kein Geld um den Rietzschenke-Viadukt bei Sellerhausen zu sanieren. Der Bau des City-Tunnels ist auch hier folgenreich. Netzergänzende

Baumaßnahmen beginnen und der Verkehr wird für über 1 Jahr vollkommen eingestellt. Es folgt ein kompletter Neubau der Gleisanlagen mit geänderter Trassierung. Der Bahnsteig wird nach Westen, auf die ehemalige „Güterseite“ verlegt. Ein Fahrstuhl sorgt nun für einen barrierefreien Zugang des neuen Mittelbahnsteiges mit innerem Kopfgleis für endende S-Bahn Züge. Die restlichen Gleisanlagen wie der alte Bahnsteig werden zurückgebaut. Nach Anbindung an das elektronische Stellwerk erfolgt der Abriss der örtlichen Stellwerksgebäude. Die letzte Aufgabe des Containerbahnhofes war die Verladung der Tübinge für den City-Tunnel von der Eisenbahn auf LKW. Vorher verschwanden auch die beiden Portalkräne, 2013 folgten die alten Eisenbahnbrücken. Letztere wurden durch 3 jeweils 27m lange Brücken ohne Mittelstützen ersetzt. Ein Stück der Natursteinstützwand an der Papiermühlstraße konnte erhalten werden.

Am 13.12.2013 wurde der Bahnhof Stötteritz mit der Eröffnung des City-Tunnels für den Personenverkehr im Mitteldeutschen S-Bahn Netz wieder in Betrieb genommen. Güterschuppen und das Empfangsgebäude stehen seit Jahren leer und warten auf neue Nutzer. Der Stillgelegte Abschnitt zum Leipziger Hauptbahnhof soll mit dem Rietzschke-Viadukt bei Sellerhausen als „Höhenweg“ in das Konzept „Parkbogen-Ost“ eingebunden werden. Eine attraktive Fuß-Radwegverbindung soll damit in den nächsten Jahren entstehen und östliche Stadtteile mit dem Zentrum verbinden. Eine Modernisierung des Streckenabschnittes nach Engelsdorf steht noch bevor. Eisenbahnbrücken wie auch der Haltepunkt Anger-Crottendorf sollen neu erreicht werden. Ziel ist unter anderem eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf dieser nun in Mischverkehr betriebenen Strecke. Eine bessere Verknüpfung mit der Straßenbahn, als direkter Halt unter den Eisenbahnbrücken wäre sehr wünschenswert!

Quellen/Literatur/Links:

- Eigenes Wissen,
- Stötteritz : ein Leipziger Stadtteillexikon / [hrsg. vom Pro Leipzig e.V.,2014]
- Gerhild Schwendler

Autor: M. Mann

Datum: 19.03.2018

Abbildungen: (M. Mann, Zeitraum 2005-2016)

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-Obelisken. Durch die Vielzahl der verlegten Gleise entstand unter der Überführung eine Art Straßentunnel mit ca. 205 m Länge, ca. 34 m Breite und ca. 5 m Höhe. Sie diente dazu, die aus dem Norden und Nordwesten kommenden Gleistrassen kreuzungsfrei vom Straßenverkehr in den neuen Hauptbahnhof einzuleiten.

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

der Parthe) und „Leipzig 416“ (Preußischer Freiladebahnhof) verbindet.

Quellen/Literatur/Links:

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

Autor/in:

Peter Rosenbusch, Juli 2015

Dave Tarassow, 22.02.2018 (Ergänzung, Aufnahmen 10.06.2012)

Abbildungen: Dave Tarassow, 10.06.2012

Straßenbahnhof Lausen

Titel des Objekts: Straßenbahnhof Lausen

Adresse: Straße am See, 04205 Leipzig

Stadtteil: Lausen-Grünau

Industriezweig/Branche/Kategorie: Betriebshof der Straßenbahn

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

Datierung: 1986

Objektgröße: 14.000 m²

Ursprüngliche Nutzung: Straßenbahnhof für Linienfahrzeuge

Heutige Nutzung: Abstellanlage von Straßenbahnen

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

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

Quellen/Literatur/Links:

- Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
- Leipziger Stadtverkehr www.bimmelbus-leipzig.de

Autor/in: Dave Tarassow

Datum: 12.02.2018

Abbildungen: Dave Tarassow, Mai 2010

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