

# 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 m<sup>2</sup>

**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

---

# 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 m<sup>2</sup>

**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 Stahlbauunternehmen „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

---

# 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 Könnertbrücke 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](http://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 Stropfeilern aufgesetzte Betonkonstruktion trägt zwei Fahrbahnen und Straßenbahngleise. Die Seiten bilden gleichzeitig die Brüstung, welche mit Beton- und Natursteinen abgedeckt ist.

Einziges karges 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](http://www.leipzig-lexikon.de/SONSTBAU/BR_ELISA.HTM)

**Autor/in:**

Juliane Gölzner

**Bilder:**

Michael Hartwich