

# Bahnhof Leipzig-Schönefeld

**Adresse:** nördliches Ende der Elisabeth-Schumacher-Str (Nr.35), 04328 Leipzig (früher: Bahnhofstraße)

**Stadtteil:** Leipzig-Schönefeld / heute Paunsdorf

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Verkehrswesen / Eisenbahn

**Kurzcharakteristik:** ehemals Personenbahnhof an der Strecke Leipzig-Eilenburg mit Güterabfertigung. Später Erweiterung der Gleisanlagen zur Anlage für einen Rangierbahnhof

heute: Kein Personenbahnhof mehr, Anlage wird nur noch für Güterverkehr genutzt.

**Datierung** (Bauzeit): ab 1888 - 1907

**Objektgröße:** nicht ermittelbar

**Bau- und Firmengeschichte:** Die Halle-Sorau-Gubener-Eisenbahn wollte auch Leipzig an die Fernverbindung nach Cottbus anschließen und erhielt von der Sächsischen Staatsregierung am 24.12.1872 die Konzession.

Die neue Strecke wurde am 01.11.1874 eröffnet und die Gleise berührten auch die Gemeinde Schönefeld, die 1915 nach Leipzig eingemeindet wurde.

Eine Fahrkarte nach Schönefeld konnte man ab dem 01.06.1888 lösen, erst dann erhielt der Ort vor den Toren Leipzigs einen eigenen Haltepunkt für Personenverkehr. Ein erstes Empfangsgebäude wurde in dieser Zeit am nördlichen Ende der heutigen Elisabeth-Schumacher-Str. errichtet. Ab 15.07.1896 Haltestelle für Güterverkehr.

Um 1906 wurde das Empfangsgebäude um- und ausgebaut und auch ein Personentunnel errichtet. Im gleichen Jahr galt die Anlage als Bahnhof. Aber der Personenverkehr entwickelte sich nicht so wie erhofft, lag doch der Bahnhof fast 2,5 km vom namensgebenden Ort entfernt. Laut Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Halle/S. vom 07.03.1908 wird der Bahnhof „Schönefeld bei Leipzig“ ab dem 01.05.1908 umbenannt in „Schönefeld/Preußische Staatseisenbahn“

Mit Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes 1915, wurde der Fernverkehr dieser Strecke nach dort verlagert. Ab 16.10.1920 Umbenennung in „Leipzig-

Schönefeld“.

Am 02. November 1942 konnte man die letzte Fahrkarte von/nach Leipzig Schönefeld erwerben. An diesem Tag verließ der letzte Personenzug mit Fahrtziel Taucha den Bahnhof und der Personenverkehr wurde eingestellt. Seitdem wird auch der Nahverkehr in Richtung Eilenburg über den Hauptbahnhof Leipzig geführt.

Heute ist der Bahnhof Leipzig-Schönefeld in der Bevölkerung weitgehend vergessen.

Bessere Chancen im Güterverkehr: Im Zuge der Neugestaltung der Leipziger Bahnanlagen ab 1905 kam es auch in Schönefeld zu bedeutenden Erweiterungen. Grund war die hoffnungslose Überlastung der ehemaligen Leipziger Kopfbahnhöfe und die damit verbundenen Behinderungen im Güterverkehr. Es wurde ein beispielhafter Güterring für die wachsende Stadt Leipzig geplant. Die preußische Staatsbahn errichtete in Leipzig-Schönefeld einen Übergabe- und Rangierbahnhof. Strecken nach Wahren, errichtet von der Preussischen Staatsbahn. Weitere Verbindungen nach Engelsdorf und Stötteritz, gebaut von der Sächsischen Staatseisenbahn, gingen am 01. Mai 1906 in Betrieb und verwirklichten Teile vom östlichen Leipziger Güterring.

Eine eigene Bahnmeisterei besorgte von 1905-1922 den Streckenunterhalt. Anschlussbahnen hatten von Schönefeld ihren Ausgang. Das Leipziger Arzneimittelwerk, die Akademie der Wissenschaften, Chemieanlagenbau und weitere Firmen nutzten die Bahn. Einige wenige Strecken werden noch heute bedient. So Kirow und ein Hersteller von Windenergieanlagen haben bis heute Gleisanschluss.

3 mal Elektrifiziert: Das hat nicht jeder Bahnhof erlebt. Der erste Fahrdraht ging am 01.05.1914 von Leipzig-Wahren (ebenfalls ein wichtiger Rangierbahnhof in Leipzig) nach Schönefeld in Betrieb. Da Kupfer im ersten Weltkrieg begehrt war, opferte man die Fahrleitung... Es folgt die 2. Elektrifizierung: ab 25.01.1921 ist Wahren wieder mit E-Loks erreichbar und ab 08.10.1922 Engelsdorf. Als Reparation für die damalige Sowjetunion ist am 31.03.1946 erneut Ende für den elektrischen Bahnbetrieb. (Nach vielen Mühen der Instandsetzung in Zeiten des 2. Weltkrieges). Nun ziehen wieder Dampflokomotiven die schweren Güterzüge zwischen den Leipziger Rangierbahnhöfen. Am 29. Mai 1959 kann dann die 3. Elektrifizierung eingeweiht werden und sorgt für Erleichterungen und Erhöhung der Streckendurchlassfähigkeit.

Ein Bahnhof - zwei Direktionen: Auch das gab es im Bahnhof Leipzig-Schönefeld. Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn am 1. April 1920 gab es hier eine

Infrastrukturgrenze: Die ehemals preußischen Strecken verwaltete die Reichsbahndirektion Halle/S, die ehemals sächsischen Strecken lagen in der Hand der Reichsbahndirektion Dresden. Ab 1934 war damit Schluss - die Reichsbahndirektion Halle/S verwaltete nun den gesamten Bahnhof.

Heutiger Zustand - Zukunft: Als Teil vom nördlichen Leipziger Güterring wird der Bahnhof noch heute im Ost-West-Güterverkehr um Leipzig durchfahren und genutzt. Brücken über die Permoserstr. warten noch auf ihre Auswechslung und auch 2 elektromechanische Stellwerke: Stw.I 1891 SN und Stw.II 1906 SÖ zum Teil mit Formsignalen sind (Stand Mai 2019) noch in Betrieb. Das Empfangsgebäude mit Güterschuppen, nach vielen Jahren Leerstand, verfällt langsam, auch durch Schäden am Dach. Das dazugehörige Wohngebäude wurde saniert und befindet sich in Nutzung. Der Wasserturm aus dem Jahr 1907 ist in der Nähe der Torgauer Straße noch vorhanden wie auch einige Nebengebäude und das Aborthaus. Durch Inbetriebnahme des Güterbahnhofes in Halle 2018 hat Schönefeld nur noch als Durchgangsbahnhof Bedeutung für Güterzüge.

**Objektbeschreibung:** Der ehemalige Personenbahnhof Leipzig-Schönefeld befindet sich in der Elisabeth-Schumacher-Str, gegenüber befindet sich eine Kleingartensparte. Die nächste Wohnbebauung ist relativ weit entfernt. An der Straßenseite ist der Treppenhausturm im oberen Teil in Fachwerk ausgeführt, was für die Leipziger Gegend relativ selten ist. Noch wäre das Empfangsgebäude mit angebauten Güterschuppen zu retten, wenn Schäden am Dach beseitigt würden und ein neuer Nutzer die Sanierung wagt. Ob jemals wieder Personenzüge den Bahnhof ansteuern, kann man nicht voraussagen. Vielleicht entwickelt sich die S-Bahn-Mitteldeutschland in den nächsten Jahrzehnten so extrem weiter und neue Verbindungen werden eingerichtet?

#### **Quellen/Literatur/Links:**

- Bahnland DDR, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1981-Streckeneröffnungsdaten
- <http://www.sachsenschiene.net/bahn/sta/sta1172.htm> - Datumsangaben
- <https://www.stadtverband-leipzig.de/index.php/kga-und-ihre-umgebung/460-neu-kgv-qostendeq-ev-bahnhof-schoenefeld> - Kleingartenverein „Ostende e.V.“ Leipzig

**Autor + Bilder:** Mathias Mann

**Datum:** Juni 2019

---

# 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

---

# 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 Hafenaufbaues 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](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)

---

# Postbahnhof

**Titel des Objekts:** Postbahnhof Leipzig

**Adresse:** Adenauerallee 3, 8-10 (früher: Rohrteichstraße 8)

**Stadtteil:** Leipzig-Schönefeld

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Verkehrswesen/Eisenbahn/Bahnpost

**Kurzcharakteristik:** Kopfbahnhof mit 29 Gleisen und achtschiffiger Verladehalle, Verbindungsgang über die Rohrteichstraße zum Erweiterungsbau von 1936

**Denkmalstatus:** Obj.-Dok.-Nr.: 09260352

**Datierung:** 1905-1912, Erweiterungsbau 1933-1936 nördlich der Rohrteichstraße

**Objektgröße:** ca. 58.000 m<sup>2</sup> (davon 16.000 m<sup>2</sup> überdacht)

**Ursprüngliche Nutzung:** Umschlag und Verteilung von abgehenden, ankommenden sowie durchgehenden Paketen per Bahnpost. Zustellung von Paketsendungen ins Stadtgebiet sowie Umland.

**Heutige Nutzung:** größtenteils ungenutzt, teilweise schlechter Bauzustand, Vandalismus und Brandschäden.

**Bau- und Firmengeschichte:** Nachdem ab 11. April 1839 die erste deutsche Ferneisenbahnstrecke Leipzig-Dresden in Betrieb ging, machte man sich auch in Sachsen Gedanken, das neue Verkehrsmittel für die Postbeförderung zu nutzen. Schließlich war die Beförderungszeit über die 120-km-Distanz mit der neuen Zugverbindung drastisch gesunken.

Im Jahr **1841** wurde aus der Idee Wirklichkeit und die Eisenbahn übernahm einen Teil der Postbeförderung. Dafür wurde ein „Bahnpostamt“ von der Sächsischen Oberpostdirektion errichtet. Es befand sich gegenüber dem damaligen Dresdner Bahnhof. Spezielle Wagen für den Postverkehr gab es noch nicht. Die Sendungen wurden in dieser frühen Zeit der Eisenbahn noch in normalen Eisenbahnwagen in Säcken befördert.

## Erste eigene Postwagen entstehen

Im Jahr **1851** kamen die ersten dafür gebauten „Post- und Gepäckwagen“ auf der noch im Bau befindlichen Strecke Leipzig-Hof zum Einsatz. Die guten Erfahrungen trugen zur weiteren Beschaffung von Postwagen bei. Die Fahrzeuge sollten über einen ruhigen Lauf und eine ausfallsichere Beleuchtung verfügen. Schließlich sollten doch bereits während der Fahrt die Sendungen durch Postpersonal sortiert werden.

Auch in Leipzig gab es eine Waggonbauanstalt, die ebenfalls Wagen für den Bahnpostverkehr fertigte. Durch den Bau weiterer Bahnstrecken von Leipzig ausgehend wuchs gleichfalls der Postverkehr. Erste eingleisige Verbindungsbahnen verbanden die einzelnen Kopfbahnhöfe, konnten aber mit dem wachsenden Verkehr nicht mithalten. Es musste eine Lösung gesucht werden.

## Man ist sich einig - ein neuer Bahnhof muss her

So kam es zwischen der Sächsischen- und Preußischen Staatsbahn sowie der Stadt Leipzig zur Vereinbarung, einen „**Centralbahnhof**“ zu errichten. Auch die damaligen Postverwaltungen hatten großes Interesse, dem stetig wachsenden Verkehr durch Anlage eines neuen Postbahnhofes gerecht zu werden. Mit den vorhandenen Anlagen der einzelnen Bahnverwaltungen war das in der sich rasch vergrößernden Industrie-, Handels- und Messestadt Leipzig aber nicht zu realisieren. Als Standort für den **Postbahnhof** wurde im Gebiet von Schönefeld an „Schmalbruchs Teich“ ein Flurstück vorgesehen. Es befand sich nördlich der Gleise Leipzig-Dresden sowie an der zweiten Verbindungsbahn nach Leipzig-Connewitz.

## Großbaustelle und Millionenobjekt

Umfangreiche Erdarbeiten waren nötig, um aus dem Gelände eines ehemaligen Teiches und Feldern ein ebenes Terrain zu machen, das auch vor Überflutungen der nahen Parthe sicher war. Fast 60.000 m<sup>2</sup> Fläche mussten bearbeitet werden, einschließlich der Verfüllung des ehemaligen Teiches. Daran erinnerte die ehemalige Straßenbezeichnung „Rohrteichstraße“. Demzufolge waren die Baukosten mit 5 Millionen Mark, einschließlich dem dazu notwendigen Grunderwerb, recht hoch. Inbetriebnahme der imposanten Anlage war am **01.02.1912**, mehr als 3 Jahre vor der Fertigstellung des Hauptbahnhofes (4. Dezember 1915).

## Imposante Architektur

Architektonischer Mittelpunkt bildet die sehr **eindrucksvolle Bahnsteighalle**. Diese besteht aus **acht Stahlbögen**. Genietete Rahmenprofile bilden die bogenförmige Grundform der Halle, die durch Zugbänder verbunden sind. Eine Vielzahl filigraner Stützen trägt die Halle, deren Anblick auch heute noch beeindruckt und gleichsam ein Beispiel für sparsamen Materialverbrauch ist.

Mit **29 Gleisen** und **16 Bahnsteigen** war es der größte Kopfbahnhof Europas und **der größte Postbahnhof der Welt**. Zwei Stellwerke R18 und W19 regelten den Verkehr. Um nicht wichtige Gleise zum damaligen preußischen Teil des Leipziger Hauptbahnhofes bei Postwagenüberführungsfahrten zu kreuzen, entstanden zwei Verkehrstunnel. Sie ermöglichten den kreuzungsfreien Verkehr zum Postbahnhof. Bis kurz vor Inbetriebnahme des City-Tunnels 2013 und des damit verbundenen umfangreichen Umbaus der Gleisanlagen im Leipziger Hauptbahnhof wurden die beiden Verkehrstunnel durch S-Bahnen sowie Fernzüge genutzt. Inzwischen wurden diese, da nicht mehr benötigt, verfüllt. An die stählerne Bahnsteighalle schloss sich ein Querbahnsteig an. Dessen Tiefe einschließlich Hauptgebäude, Querbahnsteig und Bahnhofshalle betrug ca. 85 m. Hier wurden die Sendungen mittels Karren weiterverteilt. Das Hauptgebäude war 200 m lang. Hier erfolgte der Einsatz von „Eisenbeton“ als damals wie heute modernem Baustoff („Stahlbeton“).

Im Jahr **1936** erfolgte nördlich der Rohrteichstraße ein großer **Erweiterungsbau**. Die eingeschossige Packkammer hat die Ausdehnung von ca. 80 m x 115 m. Ein Sheddach sorgt hier für Tageslicht. Außerdem wurde ein fünfgeschossiger Mittelbau mit Verbindungsgang über die damalige Rohrteichstraße zum bestehenden Postbahnhof errichtet. Verkleidet wurde der neue Komplex mit ockerfarbenen Keramikplatten. Er bildet damit ein Beispiel der Vorkriegsmoderne in Leipzig.

Ein Jahr nach der Eröffnung des Postbahnhofes wurden bereits ca. 10 Millionen Pakete versendet, ca. 4 Millionen empfangen und ca. 36 Millionen Sendungen im Durchgangsverkehr weitergeleitet. Auch der Buchversand spielte über Jahrzehnte eine wichtige Rolle. Es gab sogar Überlegungen, dazu einen separaten „Bücherbahnhof“ im Graphischen Viertel zu errichten. Was nicht für den Raum Leipzig bestimmt war, verließ den Bahnhof wieder per Zug.

## Es gab weitere technische Besonderheiten

Der Postbahnhof verfügte über eine **eigene Wasser- und Stromversorgung**. Für letztere sorgten zwei Diesellaggregate von je 120 PS und 250 PS. Die erzeugte Elektroenergie des „Motorenkraftwerkes“ belief sich auf ca. 0,5 MWh pro Jahr. Rangierlokomotiven übernahmen die Zuführung der Waggons, von denen zeitgleich ca. 90 Stück im Postbahnhof beladen werden konnten. Die **kammförmige Gleisanlage** benötigte zwar viele Weichen, hatte aber den Vorteil einer raschen und ungestörten Betriebsabwicklung. Das Gleisfeld war bis zum Beginn der Reichsbahnzeit 1920, wie auch im Leipziger Hauptbahnhof, in einen Sächsischen- und Preußischen Teil gegliedert, bedingt durch die beiden damaligen Länderbahnverwaltungen. An den Bahnsteigen gab es **Freileitungen**. So konnten auch Güterwagen zu Ladearbeiten mittels einer von dieser gespeisten Lampe beleuchtet werden.

## Logistische Meisterleistungen

Da der Leipziger Hauptbahnhof auch ein wichtiger Zugbildungsbahnhof war, wurden auf fast allen Strecken **Bahnpostkurse** eingerichtet. Hier ein paar Beispiele von 1929:

- Leipzig-Dresden über Riesa oder Döbeln
- Leipzig-Chemnitz über Geithain
- Leipzig-Bamberg über Gera, Saalfeld
- Leipzig-Kassel über Bebra
- Leipzig-Frankfurt (Main) über Eisenach/Fulda
- Leipzig-Marktredwitz über Hof

Sicher wurden auch Umläufe in Richtung Berlin und Cottbus bedient.

Die Postbeutel wurden in Rüttelmaschinen von Inhaltsresten befreit, gewaschen und getrocknet. Pro Stunde konnten so 400 Beutel bearbeitet werden. Dazu gab es eine elektrische Beutel-Stopfmaschine mit einer Leistung von bis zu 15.000 Stück in 24 Stunden. Neu beschaffte Postkraftwagen übernahmen die weitere Zustellung zu den Postämtern im Stadtgebiet. Sie wurden schon damals elektrisch betrieben und von den „Loyd-Werken“ in Bremen hergestellt. Der Radius der Akkumulatorenwagen betrug um die 80 km.

## Kurze Wege zur schweren Arbeit

Im Obergeschoss des Packkammergebäudes standen 27 kleine Zimmer für Übernachtungen des Postpersonals zur Verfügung. Im Objekt gab es ebenfalls Dienstwohnungen. Außerdem stand dort die Sack- und Beutelreinigungsanlage. Viele Beamte und Mitarbeiter hatten hier Ihren Arbeitsplatz. Schwere körperliche Arbeit mussten vor allem die Sackwagensortierer leisten. In der Anfangszeit gab es Schichten zu 12 Stunden. Ein Hilfspostschaffner bekam damals nur ein Gehalt von ca. 150,- RM im Monat. Das waren die untersten Einkommen. Die Frauen in der Beutelreinigung haben sicher nicht viel mehr verdient.

### **Routinebetrieb und DDR-Investitionsstau**

Durch die solide Bausubstanz konnte der Betrieb für die nächsten Jahrzehnte sichergestellt werden. Zu DDR-Zeiten war der „Jahresendverkehr“ die Spitzenzeit für das Bahnpostamt schlechthin. Viele Pakete aus der BRD sollten zum Weihnachtsfest ihre Empfänger in der DDR erreichen. Der Zoll hatte damit entsprechend ebenfalls Hochbetrieb, wurden doch die ankommenden Sendungen geröntgt und der Inhalt im Zweifel durch Auspacken kontrolliert. Dazu wurden viele zusätzliche Arbeitskräfte benötigt.

Einen weiteren Ansturm gab es nach der Deutschen Wiedervereinigung in den 1990er Jahren. So manches Stück fehlender Konsumgüter oder Mode wurde bei Versandhäusern bestellt und mit der Bahnpost ausgeliefert. Das alles hat der Postbahnhof ohne große Modernisierung geleistet - auch die Instandhaltung beschränkte sich in der DDR auf das Notwendigste.

### **Trauriges Ende einer Ära**

Am **1. Januar 1995** stellte die aus der Deutschen Bundespost neu gegründete Deutsche Post für viele überraschend und unverständlich die Bahnpost ein. Die „Brieffreundschaft“ mit der Bahn wurde gekündigt. Transporte wurden auf die ohnehin schon recht vollen Straßen verlagert bzw. per Luftfracht befördert. In Radefeld wurde an der Autobahn ein neues Güterverkehrszentrum errichtet, was den gesamten Paketdienst übernahm. So gingen im Januar 1995 nach 83 Betriebsjahren im Postbahnhof Leipzig die Lichter aus. Die Gleisanbindung fehlt inzwischen. Die CG-Gruppe als neuer Eigentümer arbeitet an einem neuen Nutzungskonzept für die imposante und denkmalgeschützte Anlage, die gern auch als „kleiner Bruder des Hauptbahnhofs“ bezeichnet wird.

## Objektbeschreibung:

Der Entwurf der **Halle** stammt von **1908**. Verantwortlich zeichnete der Dresdener damalige königliche Bauinspektor a.D. und Zivilingenieur **Herr Ferchland**. Einen guten Überblick auf das ehemalige Gleisgelände und den Postbahnhof hat man von der Brandenburger Brücke. In der Adenauerallee sind - neben den Verwaltungs- und Hauptgebäuden aus der Anfangszeit des Postbahnhofes - gegenüber auf der nördlichen Seite auch die Neubauten des **Paketzustellamtes** aus der Zeit von **1933-1936** sichtbar. Der Erweiterungsbau bildet ein Beispiel der Vorkriegsmoderne und wurde mit Siegersdorfer Keramikplatten verkleidet. Er ist weitgehend unverändert erhalten und verfügt zum Teil noch über Bauschmuck aus der Entstehungszeit. Die Entwürfe dazu lieferte 1933 der Postbaurat **Lüdorff**.

## Quellen/Literatur/Links:

Wolfgang Hochquell „Leipzig Architektur“ Verlag: Passage-Verlag, 3. stark erweiterte Auflage 2010

Wolfgang Sturm „Geschichte der Leipziger Post“ Verlag: Pro Leipzig, 2007

Eigenes Wissen

Denkmalkarte Sachsen

**Autor/in:** M. Mann

**Datum:** 26.06.2017

## Bilder:

Michael Hartwich, 2017

Mathias Mann, 1992

---

# Leipziger Eisenbahnnetz bis 1915

**Streckennetz der Eisenbahn bis zum Bau des Hauptbahnhofes**

**Adresse:** Stadtgebiet Leipzig

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Verkehrswesen / Bahn / Gleisanlagen

**Kurzcharakteristik:** Streckennetz der Bahn bis 1915

**Datierung:** 1839 bis 1915

**Nutzung** (damals wie heute): Bahnbetrieb, weitere Nutzung siehe <http://www.leipziger-industriekultur.de/leipziger-eisenbahnnetz-nach-1915/>

**Objektbeschreibung:** Nach Inbetriebnahme der ersten Ferneisenbahn 1839 von Leipzig nach Dresden entstanden in ganz Deutschland Eisenbahnlinien als Begleiterscheinung und als Voraussetzung für die industrielle Revolution. Je nach wirtschaftlicher Bedeutung und geografischer Lage entstanden Liniennetze, die die Orte miteinander verbanden. Erschwert wurde das durch die staatliche Zersplitterung, aber immerhin kam eine einheitliche Spurweite zur Anwendung. Leipzig war bereits vor der Inbetriebnahme der Eisenbahn, bedingt durch die Leipziger Messen, ein Zentrum im Schnellpostnetz. So kam es, dass bereits 1840 nach Halle - Magdeburg und 1842 nach Altenburg (1851 bis Hof) die nächsten Strecken mit jeweils separaten Bahnhöfen (Magdeburger Bahnhof 1840 und Bayrischer Bahnhof 1844) in Betrieb genommen wurden. Später folgten dann Strecken und Bahnhöfe nach Berlin 1853, Thüringen 1856, Coswig über Döbeln 1868, Zeitz 1873, Geithain 1887. Die räumlich getrennte Lage der Bahnhöfe im Stadtgebiet erschwerte den Übergang vor allem der Güterwagen auf andere Strecken oder machte ihn unmöglich. Deshalb wurde 1851 eine erste Verbindungsbahn vom Bayrischen Bahnhof zum Dresdener Bahnhof mitten durch das Stadtgebiet (Johannisallee - Ostplatz - Friedrich-List-Platz) in Betrieb genommen. Die Verbindung zwischen dem Dresdener-, Thüringer- und Magdeburger Bahnhof war schon durch Drehscheiben und Gleise möglich. Auch zu dem etwas außerhalb liegenden Berliner Bahnhof war eine Verbindung von Anfang an möglich. Diese erste Verbindungsbahn mit niveaugleicher Kreuzung mehrerer Leipziger Straßen bewährte sich auf die Dauer nicht. Deshalb baute man mit Inbetriebnahme 1878 eine zweite Verbindungsbahn auf einem Damm und Viadukt um das Stadtgebiet herum („Sellerhäuser Kurve“). Diese Verbindungsbahn wurde bis zu ihrem Rückbau 2012 im Zusammenhang mit der Neuordnung des Streckennetzes im Rahmen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes genutzt. Die erste Verbindungsbahn wurde 1878 zurückgebaut.

Durch die Initiativen von Carl Heine wurden 1873 in Plagwitz vom Zeitzer Bahnhof aus 37 Gleisanschlüsse für die Ansiedlung von Industriebetrieben und 3 öffentliche Ladestellen gebaut.

Das machte zwei weitere Verbindungsbahnen erforderlich:

1879 von Plagwitz (Zeitzer Bahnhof) nach Gaschwitz mit Anschluss an die Strecke nach Bayern.

Diese Strecke wird noch heute, sogar verstärkt, auch als Ersatz für die zurückgebaute zweite Verbindungsbahn vor allem für den Güterverkehr und bei Störungen im Citytunnel genutzt. Die Besonderheit dieser Strecke war eine niveaugleiche störanfällige Kreuzung mit der Straßenbahn in Markkleeberg. Ende November 2015 wurde diese mit der Stilllegung der Straßenbahnlinie 9 zurückgebaut. Die Verbindungsbahn kann nur von oder nach dem Süden befahren werden. Die bereits von Anfang an geplante Kurve („Wolfswinkelkurve“) für eine Verbindung von und nach dem Norden ist bisher nicht zustande gekommen.

1888 von Plagwitz (Zeitzer Bahnhof) über Plagwitz - Schleußig - Connewitz zum Bayrischen Bahnhof und mit Anschluss an die zweite Verbindungsbahn und damit zu den anderen Leipziger Bahnhöfen.

Diese Strecke wurde immerhin bis 1925, also 10 Jahre nach der Neuordnung des Streckennetzes im Zusammenhang mit dem Bau des Hauptbahnhofes betrieben. Die Strecke wurde zurückgebaut, ist aber noch an einigen Dämmen, Brückenwiderlagern und Hausgrundrissen zu erkennen, auch an einer Aufschüttung in der Könnertitzstraße. Ein Leipziger Gästeführer bietet Radtouren entlang dieser Strecke an.

Mit dem Bau des Hauptbahnhofes von 1909 bis 1915 und mit der stetigen Zunahme des Verkehrs wurde das Leipziger Streckennetz neu geordnet und erweitert. Auf Entwicklungen nach 1989 (S-Bahn Mitteldeutschland, Citytunnel, Umbau Hauptbahnhof, Umnutzung von Anlagen aller Art) geht dieser Text bewusst nicht ein.

### **Quellen/Literatur/Links:**

- eigene Kenntnisse
- Wolfram Sturm, Eisenbahnzentrum Leipzig, Pro Leipzig, 2003

**Autor:** Helmut Sander

**Datum:** 19.08.2014

**Abbildungen:**