

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

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 Bayrischen 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) (4,7 Km) 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 Rietzschke-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 Tübbinge 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)

Stadtteilpark Plagwitz



Titel des Objekts:

EXPO-Stadtteilpark Plagwitz

Adresse:

Industriestraße, 04229 Leipzig

Stadtteil:

Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof/Güter/, Erholung/Freizeit

Kurzcharakteristik:

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

Datierung:

2000

Objektgröße:

3.500 m²

Ursprüngliche Nutzung:

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

Heutige Nutzung:

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

Bau- und Firmengeschichte:

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

Objektbeschreibung:

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

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

Quellen/Literatur/Links:

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

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

Autor:

Dave Tarassow

Datum:

22.11.2017

Abbildungen:

Dave Tarassow

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 m² (davon 16.000 m² 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 m² 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 Waggonen, 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 „Lloyd-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 Weihnachtfest 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

Bahnhof Plagwitz



Titel des Objekts:

Bf. Leipzig-Plagwitz

Adresse:

Engertstraße 36 , 04229 Leipzig

Stadtteil:

Leipzig-Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Verkehrswesen/Eisenbahn

Kurzcharakteristik:

ehemals der erste Industriebahnhof Europas mit Doppelung der Bahnbetriebswerke und Empfangsgebäude durch die damaligen Eisenbahnverwaltungen, heute Haltepunkt der S-Bahn Mitteldeutschland (S1)

und Halt für Regionalbahnen, parkähnlicher Bürgerbahnhof mit Spiel- und Freizeitmöglichkeiten auf ehemaligen Bahngelände im Aufbau.

Datierung:

Eröffnung am 20. Oktober 1873

Objektgröße:

Empfangsgebäude und ca. 50 Hektar Bahngelände

Ursprüngliche Nutzung:

wichtiger Güterbahnhof zur Versorgung der Plagwitzer Industriebetriebe
Durchgangsbahnhof und Ausgangspunkt verschiedener Strecken sowie umfangreicher Anschlussbahnen

Heutige Nutzung:

Trennungsbahnhof, Personenverkehr auf folgenden Strecken:

Leipzig-Leutzsch-Gera-Saalfeld, bedient von der Erfurter Bahn

Leipzig-Plagwitz-Miltitzer Allee, bedient von der S1 S-Bahn Mitteldeutschland

Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz, kein regelmäßiger Personenverkehr, dient als Umleitungstrecke für den City-Tunnel Leipzig

Im Empfangsgebäude befindet sich noch ein Restaurant und in den angrenzenden Güterschuppen einige Firmen. Die 6 vorhandenen Stellwerke wurden 2011 durch ein elektronisches Stellwerk ESTW-A ersetzt und teilweise abgebrochen. Im preußischen Loksuppen hat das Eisenbahnmuseum Leipzig seinen Sitz und veranstaltet Sonderfahrten und 2mal im Jahr die „Leipziger Eisenbahntage“. Der sächsische Rundloksuppen ist ohne Drehscheibe und Gleisanbindung noch vorhanden und wird gewerblich genutzt. Vom Eisenbahnbetrieb freigegebene Flächen werden stückweise als „Bürgerbahnhof Plagwitz“ einer Freizeitnutzung zugeführt und entsprechend umgestaltet.

Bau- und Firmengeschichte:

Als am 11.11.1871 für die Strecke Leipzig-Pegau-Zeitz auf dem Gelände des

heutigen Bf. Plagwitz der erste Spatenstich erfolgte, konnte noch keiner ahnen, was sich hier mal für ein wichtiger Güterknoten entwickeln sollte. Die erste Lokomotive erreichte Plagwitz am 08.03.1873 während einer Probefahrt vom damaligen Barneck, heute Bf. Leipzig-Leutzsch. Mit der Streckeneröffnung Leipzig-Gera-Saalfeld am 20.10.1873 durch die Thüringer Eisenbahn wurde in Plagwitz der erste Bahnhof in Betrieb genommen und kurze Zeit später entstand der erste Industriebahnhof Europas.

Karl Heine, ein bekannter Leipziger Industriepionier, bemühte sich um einen „Gleisanschlussvertrag“ mit der damaligen Preußischen Staatseisenbahn. So konnten die ersten Anschlussgleise und Ladestellen für die Plagwitzer Firmen errichtet werden. Der direkte Gleisanschluss für Betriebe war damals revolutionär. So konnte zum Beispiel Kohle für die Dampfmaschinen gleich bis in die Fabriken gelangen und deren Fertigprodukte direkt versandt werden. Kleinere Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss nutzten die Ladestellen für An- und Abfuhr ihrer Grundstoffe und Produkte. Ein Jahr später, also 1874, sollen bereits 37 Firmen über die Eisenbahn erreichbar gewesen sein und ein „Transport-Comptoir“ - heute simpel Büro genannt - regelte den Betriebsablauf der Anschlussbahnen. Am 01.09.1879 wurde die Strecke Plagwitz-Gaschwitz von der Sächsischen-Staatseisenbahn auf Betreiben von Karl Heine in Betrieb genommen. So erhielt Plagwitz ein zweites, sächsisches Empfangsgebäude mit der Bezeichnung „Plagwitz-Lindenau Sächsischer Staatsbahnhof“. In diesem Bahnhofsteil, später auch als „Karl-Heine-Bahnhof“ bezeichnet, wurde bis 1920 auch Personenverkehr abgewickelt. Ein wichtiger Grund für den Bau der Bahn war der Vorteil für die Industrie. Sie profitierte von gesunkenen Frachtgebühren für Kohle aus der Zwickauer Steinkohleregion, die über die Sächsische-Bayerische Staatseisenbahn nach Leipzig gelangte. Das Gleisnetz musste umfangreich erweitert werden und dabei entstand auch die noch heute als Gebäude vorhandene Ladestelle I an der Industriestraße. Das Netz der Anschlussbahnen geht am 1. April 1886 durch Kauf an den Sächsischen Staat über. Es kommt zur Errichtung weiterer Ladestellen: Ladestelle II Gleisstraße, Ladestelle III Guths-Muths-Straße.

Ab 1886 erfolgt im Gleisnetz der Anschlussbahnen der Betrieb mit Lokomotiven, vorher bewegten Pferde die Wagen. In den Jahren 1886/87 werden erneut Erweiterungen der Gleisanlagen vorgenommen. Ein wichtiger Schritt war 1887/88 der Bau der „Verbindungsbahn“ nach Connewitz, deren Reste wie

Bahndämme oder Fragmente von Brückenwiderlagern noch heute erkennbar sind.

Am 17. September 1888 geht diese Strecke in Betrieb und bietet der expandierenden Industrie von Plagwitz spürbare Vorteile. So verkürzt sich die Streckenlänge zur Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn gegenüber der Bahn über Gaschwitz und damit sinken auch Fahrzeit und Frachtgebühren. 1897 wird die Strecke nach Lützen, die im folgenden Jahr Pörsten erreicht, in Betrieb genommen. 1899 ist Plagwitz der größte Güterbahnhof Leipzigs. Im Jahre 1907 wird die Strecke vom Gaschwitz in den preußischen Bahnhofsteil eingebunden. Dieser Bahnhofsteil wurde dann auch als „Zeitzer Bahnhof“ bezeichnet. Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 wurden beide Plagwitzer Bahnhöfe zusammengefasst und der Personenverkehr im ehemals preußischen Bahnhofsteil konzentriert.

Bis 1922 hieß der ehemals sächsische Bahnhofsteil „Plagwitz-Lindenau-Industriebahnhof“. Ab 1922 als „Leipzig-Plagwitz-Industriebahnhof“ bezeichnet. 1925 kommt es zur Einstellung des Verkehrs auf der „Verbindungsbahn“ nach Connewitz. Nachdem in Leipzig im Zusammenhang mit dem Bau des Hauptbahnhofes ein leistungsfähiger Güterring entstanden ist, wurde diese eingleisige Verbindung nicht mehr benötigt und ab ca. 1930 zurückgebaut. Am 12.07.1969 wurde Leipzig-Plagwitz ein Haltepunkt der an diesem Tag in Betrieb genommen Leipziger S-Bahn. In den 1970er Jahren kam der Haltepunkt „Schwarzestraße“ an der Strecke nach Gaschwitz für den S-Bahn Verkehr hinzu. Er befand sich noch im Bahnhofsbereich von Leipzig-Plagwitz und ist heute nicht mehr in Betrieb, da es auf der Strecke keinen fahrplanmäßigen Personenverkehr gibt. Zur Erschließung von Leipzig-Grünau wurde ab 25.09.1977 in Teilabschnitten eine völlig neue Strecke für den S-Bahn Verkehr errichtet. Der Endbahnhof von Leipzigs größter Plattenbausiedlung wurde am 01.12.1985 eröffnet und ist heute als „Miltitzer Allee“ Ziel der über Leipzig-Plagwitz verkehrenden S1.

Bis zur Wende waren die Gleisanlagen von Plagwitz völlig ausgelastet. Im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands und dem Wegbrechen der Industrie verlor der ehemals bedeutende Güterbahnhof Anfang der 1990er Jahre rasch seine Funktion und die Anschlussbahnen wurden nicht mehr bedient.

Einstellung der Strecke nach Pörsten nach Sanierung im Jahre 1994.

Eine Wildnis mitten in der Stadt begann sich auf den nun ungenutzten Gleisanlagen auszubreiten. Auch die baulichen Anlagen zeigten durch Vandalismus und Brandschäden ein trauriges Bild. Nach Rückbau und völliger Neutrassierung der Gleisanlagen ergab sich die Möglichkeit, das verlassene Gelände vom Eisenbahnbetrieb frei zu stellen und einen „Bürgerbahnhof-Plagwitz“ anzulegen. Neu angelegte Fuß- und Radwege verbinden nun Stadtteile und laden zu Freizeitbeschäftigungen im ehemaligen sächsischen Industrie- und Güterbahnhof ein. Auch konnte eine Einhausung vom ehemaligen Bahnsteig Plagwitz durch engagierte Bürger „gerettet“ werden und wurde als Unterstand neu aufgestellt. Weitere Fläche werden Parkähnlich gestaltet und ein urbaner Wald soll entstehen. Dieser neue Lebensraum soll diesem Stadtteil zu mehr Grün verhelfen sowie der Erholung dienen.

Ehemalige Zolloschuppen, die der dortigen Straße ihren Namen gaben, wurden saniert und vor Jahren als Wohnungen umgebaut. So ist auch ein weiteres Gebäude im ehemals sächsischen Teil des Bahnhofs hergerichtet und trägt die Anschrift: „Güterabfertigung Leipzig-Plagwitz Versand“.

Objektbeschreibung:

Das Empfangsgebäude hat eine Ziegel-Putzfassade und auf der Straßenseite einen Turm (Treppenhaus). Es ist noch in einem recht guten baulichen Zustand.

Die beiden neu errichteten Längsbahnsteige bieten mit der fast völligen Graffiti-Bemalung leider keinen Ort, der zum Verweilen einlädt. Bahnhofsatmosphäre will bei dieser modernen Trostlosigkeit sicher nicht aufkommen.

Das Eisenbahnmuseum Leipzig im ehemaligen preußischen Lokschuppen verfügt über die letzte betriebsfähige Dampflokomotive Leipzigs (Baureihe 52) und ein Besuch lohnt sich zu den Veranstaltungen mit wechselnden Themen und interessanten Gastfahrzeugen. Auch werden mehrfach im Jahr Sonderfahrten angeboten.

Der Bürgerbahnhof wird sich noch etablieren und bietet Spiel- plus Erholungsmöglichkeiten sowie Fuß- und Radwege. Nach Fertigstellung der Antonienbrücke wird es auch neue Wegeanbindungen geben, die Anwohner und Besucher ins Grüne führen. Relikte der ehemaligen Nutzung als großer Güterbahnhof werden dem aufmerksamen Betrachter vielleicht zum Nachdenken über diesen Ort der Industrie- und Verkehrsgeschichte anregen. Was war dort mal alles los? Wer hat dort bei Wind und Wetter gearbeitet? Was für Erzeugnisse

gingen von hier in viele Teile der Welt?

Vielleicht gelingt dem derzeit notgesicherten „Kontorhäuschen“ aus dem Jahre 1890 auf der Straßenseite neben dem Bahnhof Plagwitz das Überleben. So könnte ein kleines Museum und Veranstaltungsraum von der bewegten Bahn-Vergangenheit in Leipzig-Plagwitz berichten.

Quellen/Literatur/Links:

Hans Joachim Kirsche, „Bahnland DDR“ transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1981

Daten zu Streckeneröffnungen

Eigene Kenntnisse

„Plagwitz- Eine historische und städtebauliche Studie“, Verlag: PRO LEIPZIG, 2008

Autor/in:

M. Mann

Datum:

07.10.2015

Abbildungen:

M.Mann + 30.03.2005

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 Bayerischer 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 Bayerischen 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:

Eilenburger Bahnhof

Adresse:

Reichpietschstraße, Eilenburger Straße, Gerichtsweg, 04103 Leipzig

Stadtteil:

Reudnitz-Thonberg

Industriezweig/Branche:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

.....

Datierung:

1872

Objektgröße:

ca. 150 x 900 m

Ursprüngliche Nutzung:

Bahnhof

Heutige Nutzung:

Stadtteilpark, restliche Hochbauten ungenutzt

Bau- und Firmengeschichte:

Bis zur Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes 1915 gab es je nach Richtung 6 separate Bahnhöfe, vorwiegend Kopfbahnhöfe. Einer davon war der Eilenburger Bahnhof in der damals noch selbständigen Gemeinde Reudnitz für den Zugverkehr Richtung Eilenburg - Torgau - Cottbus über Schönefeld und Taucha. Die Gebäude und die Bahnanlagen wurden von 1872 bis 1874 auf einer 900 x 150 m großen Fläche errichtet. Zur kreuzungsfreien Querung der heutigen Riebeckstraße ist eine Rampe mit einer Brücke geschaffen worden.

Nach der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes verkehrten von hier bis zur

Zerstörung 1943 nur Nahverkehrszüge. Bis 1994 dienten die Anlagen auch dem Güterverkehr vor allem für die umliegenden Betriebe der grafischen Industrie und als Abstellmöglichkeiten für die Deutsche Reichsbahn. Auf der Grundlage eines Beschlusses des Stadtrates wurde auf der gesamten Fläche der Stadtteilpark Reudnitz, genannt Lene-Vogt-Park, geschaffen. Von den Hochbauten existieren noch einige Güterschuppen an der Reichpietschstraße und ein unter Denkmalschutz stehender Rundlokschuppen an der Eilenburger Straße neben der Shell-Tankstelle an der Riebeckstraße. Für den Lokschuppen waren schon verschiedene Verwendungsmöglichkeiten geplant, bisher ohne Erfolg.

Objektbeschreibung:

.....

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse

http://de.wikipedia.org/wiki/Leipzig_Eilenburger_Bahnhof

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

09.02.2014

Abbildungen:

Helmut Sander - Februar 2014

Bayrischer Bahnhof

Adresse:

Bayrischer Platz, 04103 Leipzig

Stadtteil:

Zentrum-Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

Historisches Bahnhofsgelände mit markantem Hauptgebäude - ältester Kopfbahnhof der Welt.

Datierung:

1842

Objektgröße:**Ursprüngliche Nutzung:**

Fernbahnhof

Heutige Nutzung:

Tunnelstation der S-Bahn, Gaststätte, Wohngebiet (geplant)

Bau- und Firmengeschichte:

Bis zur Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes 1915 gab es je nach Richtung 6 separate Bahnhöfe, vorwiegend Kopfbahnhöfe. Einer davon war der Bayrische Bahnhof für Züge in Richtung Zwickau / Plauen - Hof . Er wurde bereits 1842, 3 Jahre nach der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig - Dresden in Betrieb genommen. Vor dem stadtseitigen Kopfbau („Portikus“) befand sich eine Drehscheibe um den Gleiswechsel beim Umsetzen der Lokomotiven zu ermöglichen. Er galt bis zur endgültigen Stilllegung 2001 als der älteste Kopfbahnhof Deutschlands. Seit 1915 diente er nur noch dem Nah- und Güterverkehr und für Messesonderzüge. Die Kriegsschäden hielten sich in Grenzen. Bereits in den 1970er Jahren gab es Bestrebungen, Teile der Gebäude und Anlagen denkmalgerecht zu erhalten. 1991 wurde mit Unterstützung bayrischer Geldgeber und Eisenbahnfreunde der Portikus saniert, er steht unter Denkmalschutz. Seit 2000 werden die Gebäude auf der westlichen Seite als Gose-Brauerei mit Gastronomie genutzt. Bis 2001 fuhren hier noch Nahverkehrszüge nach Altenburg und Zwickau. Dann erfolgte die vollständige Entkernung der Bahnanlagen in Vorbereitung für den Bau einer Tunnelstation für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz. Die nicht für die S-Bahn-Trasse benötigten Flächen werden städtebaulich genutzt. Es besteht noch ein Rundlokschuppen und ein Wasserturm für die z. Zt. keine Nutzung vorgesehen ist. Sie befinden sich in einem schlechten Zustand. Bis zur Stilllegung des Bahnbetriebes wurden diese

von den „Eisenbahnfreunden Bayrischer Bahnhof“ genutzt, die jetzt ihr Domizil im ehemaligen Betriebswerk des Plagwitzer Bahnhofes haben. Für den Bau der Tunnelstation wurde der Portikus 2006 30m nach Osten und 2009 wieder an seinen ursprünglichen Standort verschoben. Die Tunnelstation bietet einen guten Zugang zum Universitätsklinikum und zum südlichen Zentrum. Die Gestaltung des Umfeldes ist noch nicht abgeschlossen, es besteht jedoch ein guter Zugang zu 3 Straßenbahnlinien und einer Buslinie. Durch die Gestaltung des nördlichen Einganges der Tunnelstation wurde der Blick auf den Portikus stark eingeschränkt.

Objektbeschreibung:

Vom ursprünglichen Bahnhof sind heute nur noch der sog. Portikus und Teile des südlichen Bahnhofsgebäudes erhalten, in dem sich heute die Gaststätte befindet. Zum Bayrischen Platz hin befindet sich der Neubau des Eingangs zum unterirdischen Bahnhof.

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse

http://de.wikipedia.org/wiki/Leipzig_Bayerischer_Bahnhof

www.bayerischer-bahnhof.de

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

Februar 2014

Abbildungen:

Helmut Sander - Februar 2014

Michael Hartwich - März 2017

Hauptbahnhof

Adresse:

Willy-Brandt-Platz, 04109 Leipzig

Stadtteil:

Leipzig-Zentrum

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof

Kurzcharakteristik:

Hauptbahnhof der Stadt Leipzig - Europas größter Kopfbahnhof

Datierung:

1915

Objektgröße:

Ursprüngliche Nutzung:

Hauptbahnhof

Heutige Nutzung:

Hauptbahnhof und Einkaufszentrum

Bau- und Firmengeschichte:

Mit der schnellen Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich über ganz Deutschland ein verzweigtes Eisenbahnnetz entwickelt. Leipzig war einer der Knotenpunkte mit 6 Endbahnhöfen im Stadtgebiet bzw. in damals stadtnahen Randgebieten. Das war zur Jahrhundertwende für die gewachsenen Ansprüche im Personen- und Güterverkehr nicht mehr ausreichend. Trotz der Zersplitterung in Länderhoheiten wurden 1902 der Bau eines zentralen Kopfbahnhofes in der Nähe des Stadtzentrums, sowie ein Ausbau der Schieneninfrastruktur in und um Leipzig beschlossen. Unter laufendem Betrieb entstand von 1909 bis 1915 der Zentralbahnhof (später Hauptbahnhof genannt) auf dem Gelände des Magdeburger -, Thüringer -, Dresdener- und Berliner Bahnhofes. Der Bahnhof bestand aus einem ca. 300 m langen repräsentativen

Empfangsgebäude mit zwei Eingangshallen (West und Ost), zwei großen Wartesälen, einem fast gleichlangen Querbahnsteig sowie sechs Längshallen und zwei Seitenschiffen für 26 Bahnsteige. Er war damals der größte Kopfbahnhof Europas. Der gesamte Bahnhof wurde symmetrisch angeordnet, die westliche Seite für die preußische Verwaltung und die östliche Seite für die sächsische Verwaltung. Im Bahnhof und im unmittelbaren Vorfeld war auch die Abfertigung von Reisegepäck und Stückgut möglich. Das Gleisnetz war so ausgelegt, dass Züge von der östlichen Zufahrt über Verkehrstunnel zur Weiterfahrt Richtung Westen und umgekehrt geführt werden konnten. Es konnten auch reichlich Züge ab- bzw. bereitgestellt werden. In geringer Entfernung befanden sich auch Bahnbetriebswerke vor allem für die Wartung und zum Unterstellen der damals noch vorherrschenden Dampflokomotiven.

Der Zugang der Eingangshallen befindet sich direkt am Promenadenring, also in wenigen Metern Entfernung zur Innenstadt. Unmittelbar davor ist eine Zentralhaltestelle der Straßenbahn.

In Abwägung der Nachteile eines Kopfbahnhofes hat man sich bei der Standortplanung für die Vorteile der zentralen Lage entschieden.

Der Text wurde z.T. deshalb im Imperfekt geschrieben, weil sich bis heute erhebliche Veränderungen ergeben haben:

Da sind zunächst die Kriegsschäden aus mehreren Luftangriffen, vor allem am 7. Juli 1944. Der Wiederaufbau wurde am 4. Dezember 1965, also genau 50 Jahre nach der Fertigstellung 1915, beendet, wobei das Betriebskonzept im Wesentlichen beibehalten wurde. Nach den Reparationsleistungen wurde die Elektrifizierung nach und nach wieder realisiert, damit war auch die teilweise Einführung des Wendezugbetriebes möglich, der die Nachteile des Kopfbahnhofes reduzierte.

Erhebliche Veränderungen gab es nach der politischen Wende 1989: Arbeitsplätze brachen in Größenordnungen weg mit Auswirkungen auf den Berufsverkehr. Mit der zunehmenden Motorisierung verlagerte sich der Personen- und Güterverkehr auf die Straße, d.h. viele Einrichtungen des Bahnhofes wurden überflüssig, der Bedarf an Zügen reduzierte sich erheblich. Günstig waren die Einführung von Zweirichtungstriebwagen im Nah- und Fernverkehr und der generelle Wendezugbetrieb bei lokbespannten Zügen für den Betriebsablauf im Kopfbahnhof. Zur Belebung des Bahnhofes erfolgte in den 1990er Jahren der Einbau eines Einkaufszentrums und eines Parkhauses. Damit entfielen allerdings die Bahnsteige 23 bis 26, wobei der Bahnsteig 23 noch für das Abstellen von Museumsfahrzeugen genutzt werden kann. Auch in den beiden

Wartesälen befinden sich jetzt Handelseinrichtungen. Es erfolgte auch eine umfassende Sanierung der gesamten Gebäudesubstanz. Die Einrichtungen für die Aufgabe und Abholung von Reisegepäck und Stückgut wurden entfernt . Auch die Fahrkartenschalter wurden erheblich reduziert, weil der Vertrieb der Fahrkarten zum großen Teil über Automaten und private Computer erfolgt.

Ein weiterer Einschnitt erfolgte durch den Bau des Citytunnels für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz.

Ein Tunnel als Verbindung zum Bayrischen Bahnhof wurde bereits beim Bau des Hauptbahnhofes für den Fernverkehr nach Bayern geplant und z.T. gebaut. Durch die heutigen Planungen des Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn war der Tunnel dafür nicht mehr notwendig, aber man griff die Idee für ein Nahverkehrsnetz auf mit Bedienung der Innenstadt. Der Bau dieses Netzes inklusive Tunnel unter der Innenstadt wurde 2003 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 15. Dezember 2013 mit 6 S-Bahn-Linien. Die Bahnsteige 1 bis 5 wurden dafür zurückgebaut, die Gleise 1 und 2 befinden sich jetzt im Tiefbahnhof. Durch die Einsparung von Zügen infolge der S-Bahnen und der Neuordnung des Fernverkehrs wird auch das Gleisvorfeld inklusive der Verkehrstunnel und Brücken erheblich zurückgebaut.

Die Veränderungen haben dazu geführt, dass der Hauptbahnhof heute ein lebendiger, moderner Bahnhof ist. Es gibt umfangreiche Literatur zum Hauptbahnhof.

Objektbeschreibung:

Quellen/Literatur/Links:

Eigene Kenntnisse
Leipzig-Lexikon

Autor/in:

Helmut Sander

Datum:

März 2014

Abbildungen:

Helmut Sander, Februar 2014