

# Hauptpost

**Titel des Objekts:**

Hauptpost

**Adresse:**

Augustusplatz, Ecke Grimmaischer Steinweg und Georgiring

**Stadtteil:**

Zentrum-Ost

**Industriezweig/Branche/Kategorie:**

Post, Telekommunikation

**Kurzcharakteristik:**

Hauptstelle der Deutschen Post in Leipzig

**Datierung:**

1961 bis 1964

**Objektgröße:****Ursprüngliche Nutzung:**

Ministerium für Post- und Fernmeldewesen der DDR, Postdienststelle der Deutschen Post bis Neubau, Post- und Postbankfiliale bis 2011

**Heutige Nutzung:**

Ab 2018: Wohnungen, Studentenapartments, Einzelhandel

**Bau- und Firmengeschichte:**

Im Jahr 1959 wurden die Planungen für ein neues Hauptpostamt aufgenommen, nachdem das alte 1943 zerstört wurde. Am selben Standort errichtete man nach Entwürfen des Chefarchitekten im Ministerium für Post- und Fernmeldewesen der DDR, Kurt Nowotny, 1961 bis 1964 einen Neubau. Das 110 Meter lange Gebäude erbaute man in Stahlbeton und Skelettbauweise. Die Bauzeit betrug drei Jahre und sieben Monate, damit wurde auch der Kostenrahmen gesprengt. Dies lag aber auch an der hochwertigen Ausstattung, was jedoch nicht üblich in der DDR war. Man investierte 15,5 Millionen DDR-Mark. Der Bau hat acht Stockwerke (Keller, Erdgeschoss und sechs Obergeschosse) mit einem vorgesetzten Fassadenteil aus

Sichtbeton, Aluminium und Glas. An der Ecke zur Kreuzung hing oben eine Uhr, die vor etwa einem Jahrzehnt abgebrannt ist. Die Hauptpost hatte die Funktionen eines zentralen Postamts und eines Fernmelde- und Telegrafenamts. Hier war auch die Postdirektion des Bezirks Leipzig untergebracht. Das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) hatte hier gesonderte Räume der Abteilung M (Postkontrolle) zur Überwachung der Brief- und Paketpost eingerichtet. Außerdem gab es Abhöranlagen im Fernmeldeamt. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands 1990 wurde die Deutsche Bundespost privatisiert und in drei Unternehmen geteilt und dadurch verlor die Hauptpost immer mehr an Bedeutung. Im Jahr 1992 baute die Deutsche Telekom AG am Johannisplatz ein neues Verwaltungsgebäude für die Niederlassung Leipzig. 1996 errichtete dann die Deutsche Post AG ein neues Postverteilungszentrum in Radefeld (nördlich von Leipzig). Und die Postbank zog in einen Neubau am Stannebeinplatz (Schönefeld, nahe Postbahnhof). Die Hauptpost stand bis auf die Schalterhalle leer, wo die Postbank bis Juli 2011 noch eine Filiale betrieb, die dann an den Brühl umzog. Danach, aber auch schon einige Zeit zuvor, wurde das Gebäude interessant für Eventmacher und Filmproduktionen.

In den letzten Jahren gab es viele Pläne, die Hauptpost neu zu nutzen. Dabei standen immer wieder Studentenapartments im Mittelpunkt. 2007 verkaufte die Deutsche Telekom AG in einem umstrittenen Bieterverfahren an die Youniq AG aus Frankfurt (vorher Alta Fides AG). Erstes Ziel war ein 4-Sterne-Hotel mit 270 Zimmern und einem Kongresszentrum, plus 200 Studentenapartments. 2011 folgte die Grand City Hotels GmbH aus Berlin, auch sie scheiterten mit einem Hotel, geplant waren drei Sterne plus. 2013 kaufte dann der Leipziger Projektentwickler KSW das Ensemble an Augustusplatz und Grimmaischen Steinweg und hisste auch (s)eine Flagge auf dem Dach. Schwerpunkte bei der Neunutzung sind Wissenschaftler, Startup-Unternehmen und Studenten. Im Angebot sind 384 Studentenapartments und 85 Service-Wohnungen sowie eine Tiefgarage. So sollen Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen ins Haus einziehen. Die „Mensa am Park“ der Universität Leipzig ist stets immer voll, weshalb eine privat betriebene Mensa in der historischen Schalterhalle und der Fernsprechhalle einziehen und als ergänzendes Angebot dienen soll. Im Erdgeschoss ist Einzelhandel geplant, wie beispielsweise ein Bäcker, Bio- und Supermarkt und eine Drogerie. Auch eine Bank und natürlich eine Postfiliale sollen ebenso einziehen. Auffällig sein wird die Fassade, die von ihren himmelblauen Glasflächen durch ein elegantes schwarz und Bronze getauscht

wird. Auf dem Dach entsteht ein zweistöckiger Glasaufbau mit einer Panoramabar, auf der man einen wunderschönen Ausblick auf die Stadt haben wird. Im Juli 2014 wurde ein Offener Brief an Leipzigs Oberbürgermeister von 28 Prominenten versendet, mit der Bitte, sich um den Erhalt der denkmalgeschützten Fassade und gegen den Dachaufbau einzusetzen. Im September folgte ein öffentliches Streitgespräch, an dem ein Architekturprofessor/beauftragtes Architekturbüro, ein Kunsthistoriker und ein Landesdenkmalpfleger teilnahmen. Im Januar 2015 reichte die KSW einen Bauantrag ein und man wolle mit den Arbeiten im Mai selben Jahres beginnen. Man hat sich mit der Stadt Leipzig und dem Landesamt für Denkmalpflege Sachsen geeinigt, dass die Aluminiumfassade ihre Originalfarbe behält. Da die Fassade heute jedoch verschiedenen Richtlinien entsprechen muss, wie Lärminderung, wird sie originalgetreu rekonstruiert. Der Dachaufbau wird um einige Höhenmeter verringert - nördlich zieht ein Tagungszentrum und südlich die Skybar ein. Die 461 Studentenapartments verteilen sich im Ensemble - Betreiber ist die Young AG. In der Fernsprechhalle soll ein Buffet-Restaurant auf zwei Stockwerken entstehen. Die Fertigstellung ist für 2018 vorgesehen.

### **Objektbeschreibung:**

Die ehemalige Hauptpost befindet sich am Augustusplatz Ecke Grimmaischer Steinweg im Stadtzentrum. Das aus DDR-Zeiten stammende Gebäude ist ein architektonischer Hingucker, da es mit seiner Form und Vorhangfassade heraussticht. Ab 2018 wird hier neues Leben einziehen.

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

BAUSTEIN-Magazin Nr. 8, 1/2015, [www.netzwerk-stadtforen.de](http://www.netzwerk-stadtforen.de)

### **Autor:**

Dave Tarassow

### **Datum:**

22.11.2017

### **Abbildungen:**

Dave Tarassow

KSW

---

# 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