

## VOM DURCHGANGSHOF ZUR PASSAGE

### Die Entstehung der Leipziger Passagen

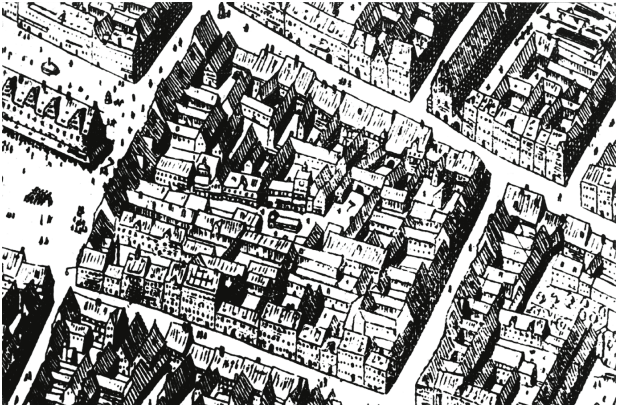
Der Altstadtkern Leipzigs bewahrt Baudenkmale von der Romanik bis zur Gegenwart, womit Leipzig zu den urbansten und architektonisch vielschichtigsten Großstadtzentren Deutschlands gehört. Eine städtebauliche Besonderheit bilden dabei die zahlreich erhaltenen und teils neu angelegten Passagen und Durchgangshöfe, welche die Altstadtquartiere parallel zum gewachsenen Straßennetz durchziehen. Das »Flaggschiff« unter ihnen stellt zweifellos die 1912/14 vom Leipziger Architekten Theodor Kösser angelegte Mädlerpassage dar, die heute als die Nummer 1 unter den erhaltenen deutschen Passagen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg angesehen werden darf.

Es ist baugeschichtlich höchst reizvoll, den Leipziger Passagen und Durchgangshöfen einen Stadtrundgang zu widmen. Dabei wird man entdecken, dass dieser ins Zentrum Leipziger Architektur- und Messegeschichte und darüber hinaus zu Glanzpunkten europäischer Architektur führt. Es begann in der Renaissance. Von 1530 bis 1538 ließ sich Dr. Heinrich Stomer von Auerbach den weltberühmten Auerbachs Hof (heute Mädlerpassage) erbauen, der in seiner späteren Gestalt etwa 70 Kaufgewölbe beherbergte und der während der dreimal jährlich stattfindenden Messen ein Zentrum für Luxusartikel war. »Die sogenannte feine Welt erkor sich denselben vorzüglich in den Messen, zwischen 11 und 12 Uhr, zu ihren Promenaden und Visiten. Darum besangen Poeten ihn und seine reichen Gewölbe« (Lit.: Gretsche, S. 89).

Einen sehr anschaulichen Eindruck vom Messetreiben in Auerbachs Hof gibt der bekannte Kupferstich Roßmüllers (vgl. S. 8) von 1778. Zu den Zeiten der Warenmesse, vor allem vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, hat dieser Durchgangshof eine überragende Bedeutung besessen. »Wer nach Leipzig zur Messe gereiset«, stellte der Humanist Friedrich Taubmann (1565–1613) fest, »und nicht in Auerbachs Keller gekommen ist, der darf nicht sagen, daß er in Leipzig war« (Lit.: Daehne, S. 66). Auch August der Starke hat während seiner regelmäßigen Messeaufenthalte Auerbachs Hof stets besucht. Seit 1710 hat er hier sein Meißner Porzellan verkaufen lassen.

Bautypologisch sind solche Durchgangshöfe der Renaissance wie Auerbachs Hof die Vorgänger der einheitlich gestalteten Durchgangshäuser des 18. Jahrhunderts. Auf der Stadtansicht von M. J. Frenzel (vgl. S. 8) aus dem Jahre 1665 ist erkennbar, dass es sehr unterschiedliche Gebäude waren, die sich zu Auerbachs Hof vereinigten. Eher denkt man hier an die Fassadenvielfalt einer Straße als an eine Hofgestaltung.

Eine neue Etappe in der Entwicklung leitete Johann Gregor Fuchs, der führende Baumeister des Leipziger Frühbarocks, ein, als er 1709–1714 am Markt 11 mit Aeckerleins Hof »den Prototyp der für die Handels- und Messestadt bezeichnenden,



Stadtansicht von M. J. Frentzel aus dem Jahre 1665 – mit einem guten Blick auf die Gebäudegruppe von Auerbachs Hof.



Messetreiben in Auerbachs Hof, Kupferstich von Johann August Roßmähler aus dem Jahre 1778.

von einer Straße zur anderen führenden Durchgangshäuser« (Lit.: Bethe, S. 134) erbaute (im Zweiten Weltkrieg zerstört). Die Baufreudigkeit des Handelsbürgertums fand ihren künstlerischen Höhepunkt in diesen homogen durchgestalteten Durchgangshäusern (oder Durchhäusern) des 18. Jahrhunderts. Die bis dahin überwiegend

aus schlichten Fachwerkbauten bestehenden Höfe wurden nunmehr in ihrer architektonischen Gestaltung — den Straßenfassaden gleichwertig — in Stein ausgeführt.

Barthels Hof am Markt 8 ist heute, bedingt durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, zum letzten Vertreter dieses Gebäudetyps geworden, von denen Goethe in »Dichtung und Wahrheit« begeistert feststellte, sie würden »nach zwei Straßen ihr Gesicht wendend, in großen, himmelhoch umbauten Hofräumen eine bürgerliche Welt umfassend, großen Burgen, ja Halbstädten ähnlich« sein. In den Durchgangshäusern des Barocks, wie Hohmanns Hof (ehem. Petersstraße 15), Kochs Hof (ehem. Markt 3) und Aeckerleins Hof (ehem. Markt 11) erreichte der Handelshof des 18. Jahrhunderts seinen reifsten funktionalen und architektonischen Ausdruck. Der Leipziger Stadtplan von Heinrich Lesch aus dem Jahre 1836 verzeichnet 16 Höfe, die die Baublöcke fast ausschließlich in Ost-West-Richtung durchschnitten. Einhundert Jahre später waren es schon mehr als 40. Auch außerhalb der Messen durften diese privaten Höfe tagsüber von Fußgängern als Abkürzung benutzt werden.

Das bürgerliche Leipzig zeigte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts so gar keine Neigung zum Passagenbau. Vielleicht lag es daran, dass die Erdgeschosszonen damals noch lukrativer für die Warenmesse und den Pelzhandel zu vermieten waren und der Einzelhandel hier noch nicht die Wertigkeit späterer Jahre hatte. Dass man derartig innovative Bauaufgaben, wie den Passagenbau, dennoch bewältigen konnte, zeigt die Abbildung der Lomerschen Pelzhalle (vgl. S. 10) von 1857 am ehemaligen Brühl 42, die eine höchst elegante klassizistische »Pelzpassage« mit etwa 35 m Länge darstellte. Hier ist der Bautypus »Passage« in modifizierter Form angewandt, auch wenn es sich nicht um einen Durchgang zwischen zwei Straßen handelt. Das Vorderhaus am Brühl, »Die gute Quelle«, wurde 1867 vom Leipziger Architekten August Friedrich Vieweger im neogotischen Stil erbaut und im Volksmund auch als Pelzkirche bezeichnet. Schon bald wurde die Lomersche »Pelzhalle«, wie Pläne in der Bauakte ab 1869 belegen, für gastronomische Zwecke umgebaut. Das Leipziger Adressbuch von 1870 verzeichnet dazu ein Vaudeville-Theater (Singspieltheater). Vorder- und Hinterhaus wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört.

Die erste Passage war nach Plänen von Victor Louis bereits 1786 bis 1788 in Paris entstanden. Diese erste, Galerie de Bois genannte Passage war aber noch als Holzkonstruktion ausgeführt und, wie die ersten Anlagen um 1800 überhaupt, ohne großen architektonischen Anspruch. Schon im Jahre 1828 wurde sie abgebrochen und durch die großartige, tonnenförmig verglaste Galerie d'Orléans (1829/31) von einem der führenden französischen Architekten jener Zeit, Pierre François Léonard Fontaine, auf dem gleichen Gelände im Palais Royale ersetzt, die nun zum allgemeinen Vorbild für den Passagenbau wurde (1934 abgebrochen). Die erste Blütezeit des Passagenbaues war die Epoche des Spätklassizismus, d. h. die Zeit von etwa 1820 bis 1850. Aus dieser Zeit der Restauration, wie man diese Epoche in Frankreich nennt, sind in Paris



Lomersche Pelzhalle am Brühl 42 in Leipzig, 1857 erbaut (Lithografie von J. G. Bach 1864).

noch eine größere Anzahl von Passagen, teils im Originalzustand, erhalten. So etwa die Galerie Vivienne (1823) und die Passage Colbert (1826) an der Rue des Petits Champs, die beide miteinander verbunden sind. In dieser frühen Phase sucht man Passagen in Leipzig noch vergeblich.

Die Passage war quasi der Vorläufer des Warenhauses. Natürlich entsprang der Passagenbau nicht allein der Laune eines Architekten, sondern er war vielmehr ein Objekt privater Bauspekulation. Die architektonische Attraktivität der Passage, die Wegabkürzung und Schutz vor Witterung bot, sollte sich in geschäftlichen Erfolg der Ladeninhaber und damit der Bauherren umsetzen. Von den Zeitgenossen



Die Galerie Vivienne in Paris wurde 1823 erbaut. In ihrer Nachbarschaft haben sich noch etwa 20 Passagen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erhalten.



Galleria Vittorio Emanuele II. in Mailand, Italien. 1865/77 von Guiseppe Mengoni erbaut.

wurden diese neuen Orte der Promenade begeistert aufgenommen. »Der Fußgänger verstand, seine Nonchalance unter Umständen provokatorisch zur Schau zu tragen. Um 1840 gehörte es vorübergehend (in Paris) zum guten Ton, Schildkröten in den Passagen spazieren zu führen. Der Flaneur ließ sich gern sein Tempo von ihnen vorschreiben« (Walter Benjamin). Für die frühen Leipziger Passagen, allein die Mädlerpassage ausgenommen, war kennzeichnend, dass sie die Durchgangshoftradition nie ganz überwinden konnten und so wesentliche funktionelle und raumästhetische Elemente des Phänomens Passage nur im Ansatz entwickelten. Dadurch erreichten sie nicht den großartigen Raumeindruck, wie er die bedeutendsten Passagenbauten des 19. Jahrhunderts, etwa Galeries Royales Saint-Hubert in Brüssel (vgl. S. 12), 1846/47 von Jean-Pierre Cluysenaar erbaut, oder die Galleria Vittorio Emanuele II. in Mailand, 1865/77 von Guiseppe Mengoni, auszeichnet. Johann Friedrich Geist (1936–2009) hat in seinem grandiosen Standardwerk »Passagen – Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts« (1969) alle Facetten dieser Bauaufgabe analysiert und gültig dargestellt. Auf seinen Vorarbeiten basiert auch die Betrachtung der Leipziger Passagen und Höfe.

Eine Sonderform des Passagenbaues stellen die drei parallelen Einkaufsstraßen im Moskauer Kaufhaus GUM am Roten Platz (vgl. S. 12) dar, die 1888–1893 nach Plänen des St. Petersburger Architekten Alexander Pomeranzew entstanden.



Galeries Royales Saint-Hubert in Brüssel, 1846/47 von Jean-Pierre Cluysenaar erbaut.



Kaufhaus GUM in Moskau, 1888–1893 entstanden.

Drei entscheidende Kriterien grenzen die Passagen gegen verwandte Bauten ab: Das Glasdach, die symmetrisch ins Gebäude hineingezogenen Straßenfassaden und die zwei oder mehr Straßen verbindende Fußgängerzone, die beiderseits mit Läden besetzt ist. »Das Thema orientalischer Bazar ausgeklammert, bleibt die Passage eine Erfindung, eine Antwort auf einen unmittelbaren Bedarf der Gesellschaft zu einer bestimmten Stunde ihrer zivilisatorischen und industriellen Entwicklung ... Die Passage kommt in Mode, weil die Straße sich noch in mittelalterlichem Zustand befindet« (Lit.: Geist, S. 90). Geist hat die Entwicklung des Passagenbaues in sechs Etappen gefasst: 1. bis 1820 – die Erfindung, 2. 1820 bis 1840 – die Mode, 3. 1840 bis 1860 – die größere Dimension, 4. 1860 bis 1880 – die monumentale Phase, 5. 1880 bis 1900 – der Zug ins Gigantische, 6. nach 1900 – Verfall der Raumidee.



Basar in Isfahan, Iran.

Auch wenn die Basare der orientalischen Städte den europäischen Passagenbau nicht unmittelbar beeinflusst haben, so macht doch allein der Umstand, dass heutzutage viele Architekturinteressierte diesen Bautyp aus eigener Anschauung kennen und ihn mit den Passagen unserer Städte vergleichen, einige Bemerkungen hierzu erforderlich. Das persische Wort »Basar« bedeutet soviel wie Markt. Der Basar, der am Ausgang des Mittelalters entstand, kommt in den orientalisches-islamischen Ländern in recht unterschiedlichen Spielarten vor. Immer handelt es sich jedoch um das Handelszentrum der Stadt, das nur dem Fußgänger vorbehalten ist. Der Basar besteht in der Regel aus überwölbten Gassen für den Einzelhandel und das Handwerk. Der Groß- und Fernhandel ist dagegen traditionell in sogenannten Basar-Khanen, d. h.



Sillem's Bazar in Hamburg, 1845. Erster Passagenbau in Deutschland.

in Karawansereien (Raststätten für Karawanen) untergebracht, die den Basarkomplexen angelagert sind, heute aber zunehmend anders genutzt werden. Es gibt recht unterschiedliche Basartypen, die oft ein ganzes Labyrinth von Gassen bilden. Sie können als Linien-, Flächen- oder Kreuzbasare organisiert sein. Auch Hallenbasare kommen vor. Meist sind sie das Ergebnis eines langen Wachstums. Ihre Eingänge, Kreuzungspunkte oder aber die Höfe der Khane können prachtvoll ausgestaltet sein. In den Gassen der Basare, die in der Regel nach Branchen gegliedert sind, sitzen die Verkäufer oder Handwerker auf seitlich angeordneten Podesten, die als Mastaba

bezeichnet werden. Die unverputzt belassenen Basargewölbe weisen oft kunstvolle Ziegelverlegemuster auf, die Kreuzungspunkte der Gassen sind häufig durch Kuppeln betont. Die Belichtung der Basargassen erfolgt durch unverglaste kreisrunde Öffnungen in den Gewölbescheiteln. Im Gegensatz zu den europäischen Passagen, die fast immer nach einem einheitlichen Entwurf ausgeführt wurden, sind die traditionellen Basare selten in einem Zuge errichtet worden. Oft sind die Hauptbasare großer Städte derart verschachtelt, dass der Fremde leicht die Orientierung verlieren kann. Während die Gasse des islamisch-orientalischen Basars »wohl aus der spätantiken, ladengesäumten Kolonnadenstraße hervorgegangen ist« (Lit.: Wirth, S. 139), hat die Passage den Straßen- oder Hofraum der europäischen Stadt als Ausgangspunkt, den sie mit den neuen technischen Möglichkeiten des Eisenbaues durch großflächige filigrane Glasdächer aufwertet und am Beginn des 19. Jahrhunderts zur Einkaufs- und Flaniermeile des industriellen Zeitalters macht.

In der ersten Passage auf deutschem Boden, Sillem's Bazar in Hamburg, vom Architekten Eduard Averdieck 1842/1845 errichtet, aber schon 1881 wieder abgebrochen, sind die Pariser Vorbilder unverkennbar. In der Dimension übertraf sie die Pariser Vorbilder aber erheblich. Bauherr war der Kaufmann Wilhelm Sillem. Die Passage verband Jungfernstieg und Königstraße. Für die Benutzung der Passage verlangte man fünf Schillinge Eintrittsgeld.

Seit den 1980er Jahren hat in Deutschland eine wahre Renaissance des Passagenbaues eingesetzt. »Von vielen kleineren Anstrengungen abgesehen, die namentlich in München, auch in Düsseldorf mit einigen Varianten gemacht worden sind, hatte die klassische mit einem Tonnendach aus Glas überwölbte Passage erst 1978 in Stuttgart mit der Calwer-Passage wieder eine Premiere« (Lit.: Sack, S. 134). Die Planung stammte von den Architekten Hans Kammerer, Walter Belz und Partner.

Eine sehr originelle Innenraumlösung gelang dem Architekten Hadi Teherani (Architekturbüro Bothe Richter Teherani) beim Bau der 2006 eingeweihten Hamburger Europa Passage, die direkt an der Alster gelegen, Jungfernstieg und Mönckebergstraße auf einer Länge von 160 m verbindet. Die elliptisch, wie Spanten geformten 21 Stahlbögen, die die fünf Einkaufsetagen mit einer Verkaufsfläche von 30 000 m<sup>2</sup> tragen, erinnern absichtsvoll an den Rumpf eines Schiffes. Wie Leipzig, so besitzt auch Hamburg eine Reihe hoch attraktiver Passagenbauten, allerdings vorwiegend aus der jüngeren Vergangenheit.

Nach der Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 wurden auch in der Messestadt erste Passagen gebaut. Es begann 1872 mit der Theaterpassage (vgl. S. 16), dem Durchgang zwischen Ritterstraße 4 und Goethestraße 2, nach dem Entwurf des Leipziger Architekten Hans Enger. Danach folgte 1873 die Steckner-Passage (vgl. S. 17), die Ottomar Jummel auf dem Eckgrundstück Petersstraße/Thomasgasse für den späteren Königlich Sächsischen und Großfürstlich Russischen



Theaterpassage in Leipzig, 1872 nach Entwurf von Hans Enger errichtet.

Hoflieferanten von Seiden und Modewaren Wilhelm Gustav Steckner errichtete. Diese Passage ist typologisch aus einem Durchgangshaus mit einem tonnenüberwölbten Lichthof entwickelt worden. Die Gesamtlänge der Passage zwischen Petersstraße und Thomaskirchhof betrug etwa 75 m. Nur der 22 m lange Lichthof war mit einer eleganten Oberlichtkonstruktion aus Stahl in Höhe des ersten Obergeschosses versehen.

Die Plauensche Passage, die 1872–1875 nach Entwürfen von Otto Brückwald zwischen Brühl 23 und Richard-Wagner-Straße 15 entstand, hat dagegen durchaus schon den Charakter einer Ladenstraße nach dem Pariser Passagenvorbild.

Als Gustav Pflaume die 1881 errichtete Ledigs-Passage zwischen Petersstraße 38 und Schloßgasse im Jahre 1919 zum Messehaus umbaute, konnte er sie



Steckner-Passage in Leipzig, 1873.

erneut zum Durchgangshof – nun wieder Ledigs Hof genannt – machen, indem er einfach die Glasdächer über den Lichthöfen entfernte.

Auch die Passage im Messehaus »Specks Hof«, die zwischen 1908 und 1929 in drei Bauabschnitten erbaut wurde, besteht aus drei Lichthöfen, die durch flache künstlich belichtete Gänge miteinander verbunden sind. Hier erhielten die Höfe bei der Sanierung in den Jahren 1993 bis 1995 leichte elegante Glasdächer.

1890 entstand ein Entwurf für die Anlage einer großartigen König-Albert-Passage, zwischen Hainstraße 16/18 und Katharinenstraße 21, 23, 25, die aber nicht zur Ausführung gelangte und nur durch Pläne in der Bauakte nachzuvollziehen ist.

Als der Lederwarenfabrikant Anton Mädler 1912–1914 die Mädlerpassage errichten ließ, war die große Zeit der Passagen längst vorbei. Der Einzelhandel hatte mit dem Warenhaus eine wirtschaftlichere Organisationsform gefunden. Da man aus feuerschutztechnischen Gründen in Deutschland 1887 die unverkleidete Anwendung von Stahlkonstruktionen verboten hatte, waren zudem die leichten, transparenten Passagendächer unmöglich gemacht. So gesehen ist die Stahlbetonkassettendecke mit Glasbausteinen in der Mädlerpassage eine elegante ingenieurtechnische Leistung. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Mehrzahl der Passagen auf deutschem Boden zerstört – so in Berlin, Köln, Dresden, Chemnitz, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Karlsruhe und München. Nicht zuletzt infolge dieser traurigen Bilanz kommt der Mädlerpassage heute ihre herausragende architekturgeschichtliche Bedeutung zu.

So wie die Galleria Vittorio Emanuele II in Mailand zum denkmalhaften Symbol der Einigung Italiens wurde, so steht die Mädlerpassage (vgl. S. 18) in Leipzig für



Mädlerpassage in Leipzig, 1912/14 errichtet.

den Anspruch des Leipziger Bürgertums auf die Stellung als führende europäische, ja als Weltmessestadt in dieser Zeit. In der funktionellen Verbindung von Messepalast und Passage entstand in Leipzig eine neue Geschäftshausarchitektur der Mustermesse, die unter veränderten wirtschaftlichen Bedingungen an die Tradition des barocken Durchhauses anknüpfte und zugleich einen originären Beitrag zum Geschäftshausbau in Europa leistete.

Gab es vor dem Zweiten Weltkrieg in Leipzig noch 45 Durchgangshöfe und Passagen, so ist deren Zahl heute auf weniger als zwei Drittel reduziert. Dabei kann man folgende Bautypen unterscheiden:

1. Durchgangshöfe mit uneinheitlicher Hofbebauung, wie sie seit der Renaissance entstanden waren (z. B. Großes Joachimsthal).
2. Einheitlich durchgestaltete Höfe in den Durchgangshäusern des 18. bis 20. Jahrhunderts mit teils mehreren Höfen (z. B. Barthels Hof).
3. Die »echte« Passage mit dem durchgehenden Glasdach (Mädlerpassage, Petersbogen, Plauensche Passage, letztere im Zweiten Weltkrieg zerstört).
4. Durchgangshäuser (wie 2.) mit passagenartig überglasten Höfen (z. B. Jägerhof mit den Glasdächern von 1998).
5. Künstlich belichtete, flache passagenartige Gänge mit kleinen überglasten Lichthöfen (z. B. Specks Hof, Dresdner Hof, Brühl-Arkade).
6. Künstlich belichtete, flache passagenartige Gänge ohne Höfe (z. B. Theaterpassage, die alte Messehof-Passage vor dem Umbau).

In Leipzig werden umgangssprachlich alle Arten von Durchgängen als Passagen bezeichnet. Die Durchgangshöfe und Passagen bilden hier eine einmalige städtebauliche Innenstadtqualität. Wie ein zweites, privates Wegesystem, das allein dem Fußgänger vorbehalten ist, durchziehen die Passagen den alten Stadtkern parallel zum vorhandenen Netz der Straßen und Gassen. Sie machen das Stadtzentrum so zu einer besonders vielschichtigen, attraktiven Fußgängerzone, wie sie in dieser urbanen Ausprägung ihresgleichen sucht. Auf originellste Weise mischen sich hier Einflüsse überregionaler Architektur mit den lokalen Traditionen der Handelsstadt. Barthels Hof, die Mädlerpassage, Specks Hof oder auch die Promenaden im Hauptbahnhof sind Beiträge zum Architekturerbe Europas.

Lediglich eine Passage entstand im Zuge des Wiederaufbaues des Stadtzentrums nach dem Zweiten Weltkrieg. Dies war die 1949/50 errichtete Passage im Messehaus »Messehof«, für die Baurat Eberhard Werner die Entwürfe gefertigt hatte. Die Messehof-Passage wurde in den Jahren 2004/2006 durch die Leipziger Architekten Weis & Volkmann völlig umgebaut. Aus dem flachen nur künstlich belichteten Durchgang wurde ein mehrgeschossiger Passagenraum mit Oberlicht. Die etwa 105 m lange Ladenstraße zum Neumarkt ist mit der Königshauspassage (1932), der Mädlerpassage (1914), dem Durchgang des Messehauses am Markt (1963/2006) und dem Anschlussarm des Kaufhauses Peek & Cloppenburg (1995) zum Preußergäßchen zu einem Passagensystem von besonderem städtebaulichen Reiz verbunden worden.

Nach 1989 ist der Passagenbau in Leipzig wieder ein dominierendes Thema bei der Entwicklung der Innenstadt geworden. Einerseits wurden vorhandene Durchgangshöfe und Passagen saniert, andererseits kamen neue hinzu. 1997 wurden z. B. die Passage »Strohsack« zwischen Nikolaistraße und Ritterstraße und 1998 die »Brühl-Arkade« fertiggestellt. Durch den Einbau der hypertrophen Promenaden



Höfe am Brühl in Leipzig. 2012 fertiggestellt.

im Hauptbahnhof kam 1994/1997 eine ganz neue städtebauliche Qualität hinzu. Mit dem Bau des »Petersbogen« zwischen Petersstraße und Burgstraße in den Jahren 1999 und 2001 ist eine der letzten schmerzlichen Baulücken des Zweiten Weltkrieges im Stadtzentrum geschlossen. Eine weitere Passage wurde mit der »Marktgalerie« im Zuge der Bebauung der Marktwestseite 2005 fertiggestellt. Die Höfe am Brühl entstanden in den Jahren 2010 bis 2012.

Auch außerhalb des Stadtzentrums sind einige Passagen entstanden. Besonders hervorhebenswert ist das »Allee-Center« im Stadtteil Grünau, das nach Entwürfen des namhaften Hamburger Architekten Volkwin Marg 1996 erbaut wurde. Die an der Stuttgarter Allee, unmittelbar am S-Bahnhaltepunkt gelegene Einkaufspassage hat einen T-förmigen Grundriss. Drei dreigeschossige Passagenarme treffen sich in einer Rotunde mit einer Glaskuppel von 39 m Spannweite. Die Passagenarme sind mit gläsernen Tonnen überwölbt, die unteren beiden Geschosse mit Läden und Serviceeinrichtungen bestückt. Das erste Obergeschoss ist galerieartig ausgebildet



Allee-Center in Leipzig-Grünau.

und mit gläsernen Brüstungen versehen. Brücken verbinden die gegenüberliegenden Passagenbereiche. Das Allee-Center übertrifft alle anderen Leipziger Neu-Passagen in Dimension, Großzügigkeit und Lichttransparenz. Die fast schwerelos wirkende Glaskuppel stellt überdies einen gültigen Beitrag zur Leipziger Baukultur dar.

Weitere »echte«, d. h. Straßen verbindende Passagen entstanden in der Mitte der 1990er Jahre mit der »Elster-Passage« zwischen Zschocherscher Straße 48 und Walter-Heinze-Straße 28/Lauchstädter Straße 20, den »Gohlis-Arkaden« zwischen Georg-Schumann-Straße 50 und Lützowstraße 9–13 und der »Axis-Passage« zwischen Georg-Schumann-Straße 171 und S-Bahnhof Möckern. Sie erreichen aber in ihrem gestalterischen Anspruch nicht die Passagenraumqualitäten der Innenstadt.

## 1 PROMENADEN IM HAUPTBAHNHOF

### Willy-Brandt-Platz

Mit dem Einbau der zweigeschossigen Promenaden im Hauptbahnhof wurde die historische Leipziger Passagenarchitektur um eine moderne Facette bereichert.

Nach einem vorangegangenen Architektenwettbewerb mit 30 Teilnehmern bauten die Wettbewerbssieger Werner Sübai und Udo Wittner von dem Düsseldorfer Büro HPP 1995–1997 unter die fast 300 m lange Querbahnsteighalle des Empfangsgebäudes etwa 130 Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen mit einer Gesamtfläche von ca. 20 000 m<sup>2</sup> ein. Der Fußboden des Querbahnsteiges wurde linsenförmig geöffnet, um die Rolltreppen und gläsernen Aufzugstürme aufzunehmen. Damit wurde eine großzügige optische Vermittlung zu den tiefer liegenden Verkaufsflächen geschaffen. Das Einkaufszentrum befindet sich in der Erdgeschosebene und ist von den großen Eingangshallen sowie von den seitlichen Straßeneingängen des Bahnhofs niveaugleich zu erreichen. Zusätzlich wurde es in die erste Untergeschosebene eingetieft, um das Flächenangebot zu erhöhen. Nach kontrovers geführten Diskussionen im Vorfeld wurde eine insgesamt denkmalverträgliche Lösung erreicht, die vor allem die großartige Raumwirkung der Querbahnsteighalle weitgehend bewahrt. Auch die filigrane Stahlkonstruktion der Längsbahnsteighallen mit ihren gläsernen Oberlichtern wurde instandgesetzt.

Am 1. Oktober 1915 war der Leipziger Hauptbahnhof nach 13 Jahren Bauzeit mit allen dazugehörigen Anlagen in Betrieb genommen worden. Er ersetzte den Dresdner, den Thüringer, den Magdeburger und den Berliner Bahnhof. Bis heute bilden Empfangsgebäude und Bahnsteighalle einen der größten Personenbahnhöfe Europas. Sein übersichtlicher Aufbau, gepaart mit einer kaum zu überbietenden Großzügigkeit der einzelnen Anlagen, hat sich selbst im dichtesten Verkehr stets ausgezeichnet bewährt. Wie kaum ein anderer Bahnhof dieser Größenordnung ist er von einer bezwingenden funktionellen Logik. Aus der 298 m langen Bauflucht des Empfangsgebäudes treten die beiden Eingangshallen markant hervor. Diese Dualität in der Gestaltung erinnert noch heute daran, dass die Verwaltung des Hauptbahnhofes bis 1934 in eine sächsische und eine preußische geteilt war. Entsprechend waren alle Anlagen doppelt ausgeführt.

Von den Eingangshallen führen 10 m breite Freitreppen zur Querbahnsteighalle, die mit 270 m Länge, 33 m Breite und 27 m Höhe enorme Ausmaße hat. Im Zweiten Weltkrieg zerstört, wurde sie bald nach Kriegsende wieder aufgebaut, dabei allerdings in der Gestaltung vereinfacht. Von der Querbahnsteighalle aus verteilte sich der Strom der Reisenden auf 26 Bahnsteige (heute 23). Hier können aber auch leicht die Fahrgäste mehrerer gleichzeitig ankommender Züge aufgenommen werden. Die Bahnsteige werden von mächtigen bogenförmigen Stahlbindern überspannt, deren



Blick in die Querbahnsteighalle mit den darunter liegenden zwei Verkaufsetagen.

größte Spannweite 45 m beträgt. Sie wurden von den Ingenieuren Eilers und Karig konstruiert. Im Hauptbahnhof verbindet sich kühnes ingenieurtechnisches Denken mit meisterhafter baukünstlerischer Gestaltung. An dem 1906 ausgeschriebenen Wettbewerb für das Empfangsgebäude hatten sich 76 Architekten beteiligt. Der preisgekönte Entwurf der Dresdner Architekten William Lossow und Max Hans Kühne, der in einigen Details verändert wurde, gelangte schließlich zur Ausführung. Die mit Postaer Sandstein verkleidete Außenfassade des Baues weist interessante Bauplastiken auf. In den Fensterpfeilern der westlichen Eingangshalle sind Bauberufe, in denen der östlichen typische Leipziger Berufe dargestellt.

Im Jahre 2013 wurde der »City-Tunnel« fertiggestellt, der den Hauptbahnhof auf einer Länge von 1 438 m unterirdisch mit dem Bayerischen Bahnhof verbindet. Mit dem knapp eine Milliarde Euro teuren Projekt wurde ein alter Traum der Verkehrsplaner Wirklichkeit, der den Leipziger Hauptbahnhof, bisher ein Kopfbahnhof, zum Durchgangsbahnhof macht. Der City-Tunnel hat Bedeutung für den gesamten mitteldeutschen Regionalverkehr. In beiden Richtungen durchqueren ihn S-Bahnen, Regionalbahnen und Fernzüge.

Seit der Sanierung der Jahre 1995/97 dient Gleis 24 der Präsentation historischer Lokomotiven und Wagen. Unter anderem ist hier ständig die 1943 hergestellte, sehr beeindruckende Dampflokomotive der Baureihe 52 5448-7 des Vereins »Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig« zu sehen. Unweit des Hauptbahnhofes, in der Ringpromenade an der Goethestraße, erinnert der 1876 aufgestellte Eisenbahnobelisk an die in den Jahren 1836/39 gebaute erste deutsche Fernbahnstrecke Leipzig — Dresden.

## 2 BRÜHL-ARKADE

Brühl 33 / Richard-Wagner-Straße 9

Die Brühl-Arkade ist in den fünfgeschossigen Neubau des Marriott-Hotels eingefügt, das 1998 nach Entwürfen der Hannoveraner Planungsgruppe Wittstock und Partner fertiggestellt wurde. Sie bildet einen gelungenen architektonischen Beitrag zum Thema der Leipziger Passage. Etwa an gleicher Stelle befand sich bis zu den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges »Schwabes Hof«, ein Durchgangshof. Der Passagenzugang am Brühl wird durch einen dreigeschossigen Balkon-Erker betont. Darüber ist im Dachbereich eine massive rechteckige Gaube mit ausladendem Dachüberstand angeordnet. Die Westseite des ersten Hofes über den Läden des Erdgeschosses hat der Leipziger Künstler Michael Fischer-Art mit großformatigen Bildern dekoriert.



Passagenzugang am Brühl und Blick in den 1. Lichthof.

### 3 STEIBS HOF / DUSSMANN-PASSAGE

Nikolaistraße 28 – 32 / Brühl 64/66

Im Jahre 1907 errichtete der Leipziger Baumeister Felix Steib das nach ihm benannte Geschäftshaus. War es zunächst als Messepalast konzipiert, so diente es schließlich, wie die meisten Gebäude dieser Straße, dem Pelzhandel. Der Bau ist eine interessante Mischung aus moderner Geschäftsarchitektur und historisierenden, teils jugendstilig geprägten Formen und Details. Die betonte Mittelachse übertrumpft mit ihrem neobarocken Sandsteindekor selbst die reichsten Bürgerhausfassaden des 18. Jahrhunderts. Die plastischen Arbeiten stehen unter dem Thema Handel und Industrie. In dem »gesprengten« Giebelfeld des Frontispiz findet sich die Darstellung der drei Vorgängerbauten. Darüber wird ein hochovales Fenster von zwei Putti mit den Attributen Handelsschiff und Hammer flankiert. Die Fensterverdachung darüber ist von einer Weltkugel bekrönt.

Zwei Löwenplastiken als Wappenhalter seitlich über dem Hauptgesims »bewachen« das Geschäftshaus. In einer Kartusche in der Fensterbekrönung des zwei-



Hausfront mit Sandsteinportal an der Nikolaistraße.



Dacherker von Steibs Hof.

Blick in den vorderen Lichthof (S. 27), weiß mit blauen Gliederungen gefliest.

ten Obergeschosses ist die lateinische Inschrift »Labor vincit mundum« (Die Arbeit überwindet die Welt) zu lesen. Zwischen den kräftigen Kolossalpilastern sind die leichten Metallfensterkonstruktionen erkerartig ausgestellt. Das opulente Sandsteinportal stellt vielleicht die schönste Eingangsgestaltung des Historismus in Leipzig dar. In seiner kraftvollen detailfreudigen Plastizität dominiert es den Straßenraum. Das rundbogige Portalgewände mit einem Frauengesicht als Schlussstein wird von einem gesprengten Giebel überfangen. Darüber ruht eine Balustrade vor einem flachen Balkonaustritt, der seitlich von zwei Vasen flankiert wird.

Die beiden Höfe sind weiß mit blauen Gliederungen gefliest. Der vordere Hof erhielt ein Glasdach. Auffällig ist die Vielzahl eleganter alter wie neuer Details vor



allem im Durchgang und im übrigen Erdgeschossbereich. Das Haus, das von den Stuttgarter Architekten Heinle, Wischer und Partner saniert wurde, konnte 1997 mit dem »Hieronymus-Lotter-Preis für Denkmalpflege« der Kulturstiftung Leipzig ausgezeichnet werden.

Über 700 Pelzfirmer hatten um 1930 in der Nikolaistraße, am Brühl, in der Reichsstraße und in der Ritterstraße ihren Sitz. Anders als die Mustermessehäuser sind die Pelzgewerbehäuser zumeist bereits am Fassadenschmuck zu erkennen, der in der Regel aus plastisch gestalteten Pelztieren aus Naturstein, Keramik oder Kupfertreibarbeiten besteht. Dies kann man besonders gut an den benachbarten Geschäftshäusern sehen.



Detail des Sandsteinportals.

Laut Leipziger Adressbuch von 1942 waren noch während des Zweiten Weltkrieges allein in Steibs Hof 26 Unternehmen der Rauchwarenbranche, vor allem Rauchwarenhändler, ansässig. Nach seinem seinerzeitigen Besitzer Friedrich Erler wurde das Geschäftshaus damals »Erlers Hof« genannt.

Im Zuge der Mitte der 1990er Jahre vorgenommenen Sanierung des gründerzeitlichen Dussmann-Hauses am Brühl 64/66 wurde ein Durchgang zu einem kleinen überglasten Innenhof geschaffen, der heute mit Steibs Hof verbunden ist und so eine ganz neue Passage bildet. Allerdings leidet diese Passage trotz ihrer architektonischen Attraktivität, insbesondere an der Nikolaistraßenseite, sehr an der Tatsache, dass sie keine wirkliche Abkürzung bietet, nicht in der Laufrichtung der Fußgängerströme liegt und daher von den Passanten kaum angenommen wird. Auch ist der Eingang zur Dussmann-Passage an der Brühlseite architektonisch wenig einladend gestaltet.

Fassadenansicht mit Portal des Blauen Hechtes (S. 29).