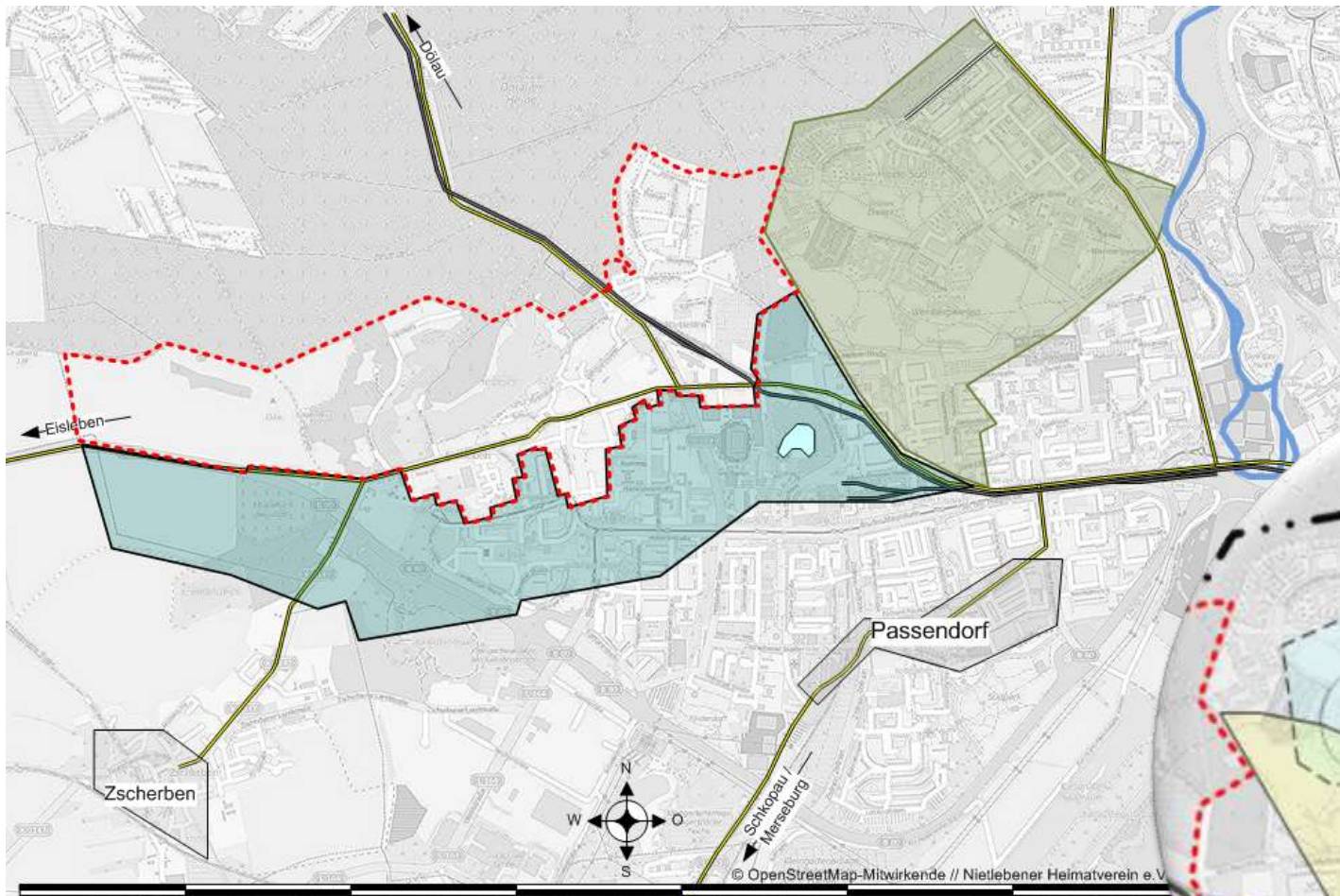


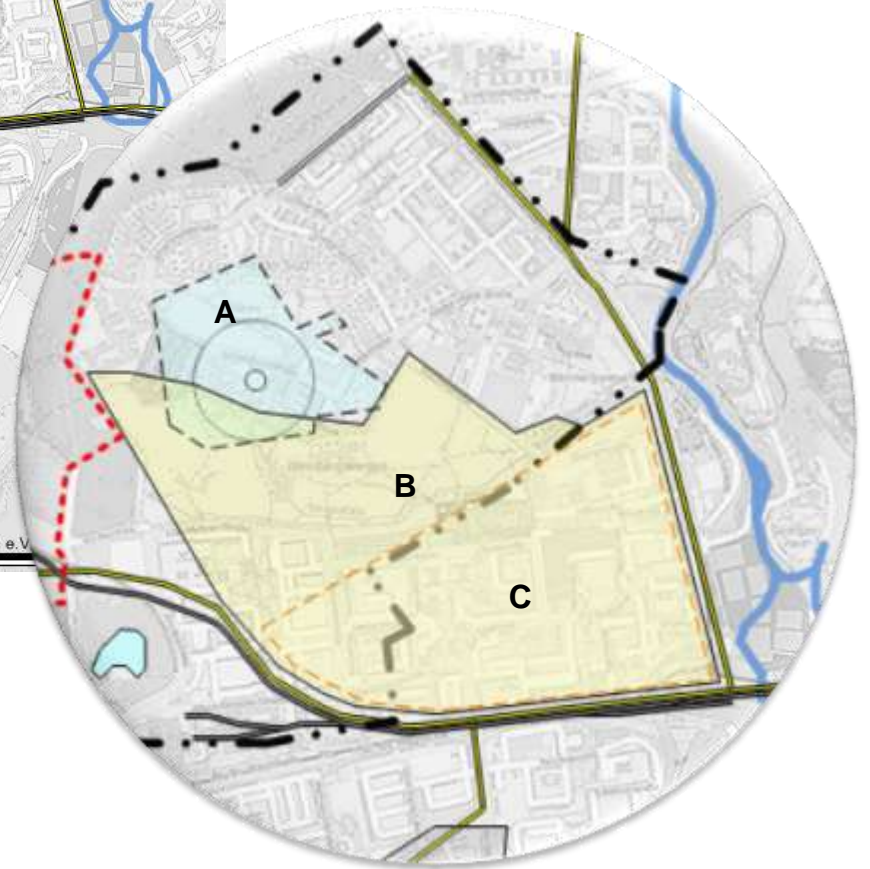
Anmerkung: Die Wüstung Granau gehörte seit 1680 zu Nietleben, die Domäne Granau allerdings erst ab 1882 (nähere Erklärung im Text)

= Streckenabschnitt Halle-Hettstedter Eisenbahn
 = Fernverkehrsstraße
 = Pfännerschaftliche Kohlebahn
 = Pferde-Kohlenbahn



Grafik rechts unten:
 A = Erster Flugplatz
 B = Fliegerhorst
 C = GST-Flugplatz. Er wurde auf dem südlichen Teil des ehemaligen Fliegerhorstes errichtet.
 (orange umrandet)

- der Stadtteil Nietleben heute
- Ehemals Nietlebener Flächen (bis ca. 1967), heute Halle-Neustadt
- Ehemals Nietlebener Flächen , ab 1935 Heeresnachrichtenschule, Luftnachrichtenschule und Fliegerhorst



Im Laufe der Geschichte der letzten 200 Jahre hat Nietleben mindestens zwei Drittel an der Fläche seiner ursprünglichen Ausdehnung verloren.

Die zwei einschneidendsten Ereignisse sind dabei

- die Planung und der Bau der Heeres- und Luftnachrichtenschule ab 1933
- und dann der Zeitraum der Planung und des Aufbaus von Halle-Neustadt.

Mit der weiteren Ausdehnung von Halle-Neustadt wäre Nietleben als traditionsreicher Stadtteil (ähnlich wie auch Passendorf) fast gänzlich von der Landkarte verschwunden.

Nietleben ist eine ehemals eigenständige Gemeinde und hatte sich zur größten Gemeinde des Saalkreises entwickelt (1940 ca. 5000 Einwohner). Im Jahre 1950 wurde der Ort mit mehreren anderen Saalkreis-Gemeinden in die Stadt Halle eingemeindet. Nietleben ist heute ein Ortsteil von Halle (Saale) und liegt im Stadtbezirk West. Begrenzung durch:

- Dölauer Heide (nördlich)
- Heide-Süd (östlich)
- Nördliche Neustadt (südöstlich)
- Gewerbegebiet Neustadt (südlich)
- (Saalkreis) (westlich)

In unserer historischen Betrachtung wollen wir zunächst die Lage des Ortes und die der von Nietleben aus genutzten Flächen bestimmen. Lassen wir hierzu Zeitzeugen zu Wort kommen. So beschrieb der Heimatforscher Siegmund von Schultze-Galléra im Jahre 1929 die Situation folgendermaßen: „ ... Die Nietlebener Flur grenzt im Norden an die Heide, im Westen an das Granauer Gebiet, dessen Grenze etwa gegenüber der „Portland-Zementfabrik Saale“ nach Norden zur Heide läuft, nach Süden

aber bei der Pumpstation durch die Felder zieht. Die Südlinie des Nietlebener Geländes fällt im Allgemeinen mit der Pfännerschaftlichen Bahn zusammen, sie geht an dieser entlang bis zur Eislebener Chaussee, läuft über die Brücke westlich vom Wasserwerk den alten Saalearm hinab bis zur Wilden Saale (Saugraben), so dass sie die Heilanstalt in sich einschließt, geht ein Stück die Saale abwärts und den Weg von der Peißnitz-Schwanenbrücke am Weinbergrestaurant empor, schneidet den Heideweg (Prachtstraße) und stößt bei der Siedlung Neu-Halle auf den Südrand der Heide, der die Nordgrenze der Nietlebener Flur bildet. - Die Flur hat sich bereits im Mittelalter durch fremde Fluren vergrößert: im Westen hat sie sicherlich die Felder des ehemals viel bedeutenderen Granau an sich gezogen, im Süden Teile der Flur der früh untergegangenen Siedlung Groitsch, vor allem aber schluckte sie das gesamte Areal von Schwötschdorf auf, das sich ostwärts zur Heilanstalt und zur Saale erstreckte. ...“ (Heide-Bote 07.03.1929; Nr. 10; Nietlebens Wachstum. II.; Die Dorfflur)

Der Lintbusch gehörte nicht zur Gemarkung Nietleben, sondern zur Domäne Granau. Im Jahre 1539 kaufte die Stadt Halle von den Dominikanermönchen in Halle, damals im Moritzkloster, das Lintholz für 200 rheinische Gulden. Das Gelände wurde von einem Förster aus Lieskau forstwirtschaftlich bewirtschaftet und beaufsichtigt. Die furchtbare Schuldenlast, die sich durch den Napoleonischen Krieg, durch die Plünderungen, durch Steuern aller Art, durch Durchzüge von Truppen über der Stadt auftürmte, zwang dieselbe, sich wertvoller Besitztümer zu entäußern, unter ihnen befand sich auch der Lindbusch. Im Jahre 1811 ging das Holz für 4400 Taler in den Besitz des königlich westfälischen Rittmeisters a.D. Moritz Koch über.

Das Gut Granau gehörte einst zum Kloster Neuwerk. 1680 wurde als Folge der Reformation mit der Eingliederung des

Saalkreises in das Königreich Preußen die kirchlichen Güter – damit auch das Granauer Gut – aufgelöst und in staatlichen Domänenbesitz überführt. Es entstand die Domäne Granau, die bis 1882 existierte. 1882 wurde die Domäne von der Gewerkschaft des Bruckdorf-Nietlebener Bergbauvereins käuflich erworben, um die unter dem Gutsterrain anstehende Kohle abzubauen. Es folgte der Abriss und der Neuaufbau an heutiger Stelle. (siehe auch Nietlebener Heimatkalender 2008)

Heute hat Nietleben etwa 2600 Einwohner. Etliche Neubauten sind entstanden, wie z.B. am Granauer Berg.

Der Stadtteil Nietleben verfügt heute über eine Gesamtfläche: 289,7 Hektar, davon sind 26,8 ha Wasser, 31,4 ha werden landwirtschaftlich genutzt oder sind Waldfläche.

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts war die land- und forstwirtschaftliche Nutzung der Umgebung von Nietleben die Hauptertragsquelle seiner Bewohner. Mit dem Beginn der Industrialisierung und der Nutzungsinteressen der Stadt Halle für die Ländereien westlich der Saale kam es zu einem wirtschaftlichen Wandel, verbunden mit einem erheblichen Bevölkerungszuwachs im Ort. Dabei wurden auch immer mehr Teile der Grundfläche der Gemeinde für neue Nutzungsformen verwendet.

Ab 1825 wurden mit Beginn der Braunkohlenförderung (Tagebau und Schachanlage) erstmals im größeren Maßstab Ländereien des Ortes umgenutzt. Der Kohleabbau und die Infrastruktur für die Förderung verlangten ihren Tribut.

Heil- und Pflegeanstalt Nietleben

Am 1. November 1844 begann die Landesheilanstalt Nietleben ihren Betrieb. Sie war in drei Jahren Bauzeit oberhalb der

Weinberge errichtet worden. In den ersten Jahren, bis 1868 wurde sie durch ihren Gründer und ersten Direktor Dr. Damerow geleitet. Sein Nachfolger Dr. Köppe, führte diese Arbeit fort und konnte nach seinem Wechsel nach Altscherbitz viele dieser Erfahrungen und Neuerungen auch dort verwirklichen. Im Laufe der Zeit gab es eine Vielzahl von Erweiterungen und Umbauten. Das ärztliche Personal war direkt in der Anstalt untergebracht und für die Pfleger wurde im Feldschlösschen Wohnhäuser erreicht. In Fachkreisen wurde die Arbeit der Mediziner in der Nietlebener Heilanstalt geachtet und gewürdigt. Auch Nietlebener fanden im Umfeld der Anstalt Arbeit und Lohn.

Ausführlichere Informationen haben wir bereits in unserem Heimatkalender 2008 veröffentlicht.

Die Pferdebahn der Grube „Neuglucker Verein“

Die älteste Industriebahn auf Nietlebener Flur war die Pferdebahn der Braunkohlengrube "Neuglucker Verein". Die wichtigsten Kunden der Grube waren nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zu finden, sondern erforderten beträchtliche Transportwege. 1847 wurde deshalb mit dem Bau einer von Pferden gezogenen kleinen Schmalspurbahn begonnen. Die Gespanne fuhren direkt in den Tagebau, wurden hier mit Kohle beladen und brachten diese zum Lagerplatz direkt am heutigen Habichtsfang. Der Schienenstrang verlief von den Werksanlagen der Grube kommend hinter dem Forsthaus Habichtsfang vorbei. Im Jahre 1855 fand die Pferdebahn ihre Fortsetzung bis an die Saale. Am 25. September 1857 wurde sie in Betrieb genommen. Auf alten Karten ist sie als "Kohlenbahn" eingezeichnet. Die Gleise durchschnitten die Felder, unterquerten in Form von zwei Tunneln von 330 bzw. 80 Metern Länge die Anhöhe (Buntsandstein) nordwestlich der Provinzial-Irrenanstalt und den

Weinberg jenseits der Heideallee und endeten an der Schwanenbrücke an der wilden Saale, wo die Kohle auf die Kohlenschurre gekippte und auf Kähne verladen wurde.

Die Pferdebahn verhalf der Grube "Neuglucker Verein" zu einer beherrschenden Stellung im Wettbewerb der Braunkohlengruben in der Saalegegend.

Auch die Landesheil- und Pflegeanstalt war über einen Gleisabzweig Abnehmer der Braunkohle.

Die Kohlenbahn wurde bis etwa 1919 betrieben und mit dem Anlegen des Flugplatzes Nietleben westlich der Heilanstalt abgebaut. Der Weinbergtunnel wurde nach der Einstellung des Grubenbetriebes zugemauert.

Ein Teil der längeren Tunnelstrecke an der Landesheilanstalt blieb erhalten und ist Aufenthaltsort von Fledermäusen.

Der westliche Eingang des Tunnels wurde im Jahre 2000 im Zuge der Bebauung des Geländes zugeschüttet,

In der Nähe der Heidedörfer gab es eine Vielzahl von Tongruben mit unterschiedlicher Qualität und Ertrag. Durch den glücklichen Umstand, dass auch der Brennstoff Braunkohle in unmittelbarer Nähe gefördert wurde, konnte dieser Rohstoff in den Ziegeleien vor Ort günstig verarbeitet werden.

Für den Transport der Brennstoffe zu den Siedehäusern der Saline errichtete die Hallesche Pfännerschaft, die seit 1868 die Grube „Alt-Zscherben“ in ihrem Besitz hatte, eine Kohlebahn. Sie nahm 1876 ihren Betrieb auf und brachte die Kohle auf einer 5,5 km langen Strecke von Zscherben nach Halle. Die Gleise verliefen größtenteils an der Flurgrenze Nietlebens zu Passendorf. Im Volksmund wurde die Schmalspurbahn wegen des großen trichterförmigen Schornsteins der Lok „Kaffeetrichter“ genannt. Neben Kohle transportierte die Bahn auch Ton für die Ziegelproduktion in der Pfännerschaftsziegelei in Passendorf, der mittels einer Seilbahn von der Tongrube - heute großer

Angersdorfer Teich - zur Verladestelle herangeschafft wurde. Innerhalb des Bahnhofs Kloster kreuzte die Kohlenbahn der Saline die Gleise der Halle-Hettstedter-Eisenbahn. Im Gelände der Saline war die HHE über ein Anschlussgleis mit der Salinebahn verknüpft.

Wasser war immer ein wichtiges Thema für den Ort. Bis zum Beginn der Braunkohlenförderung gab es in Nietleben eine Vielzahl von Teichen, Quellen und Brunnen. Mit der Wasserhaltung für die Grube, veränderte sich das. Die Absenkung des Grundwassers machte eine zentrale Wasserversorgung für den Ort notwendig. Neben der Versorgung der Haushalte forderte auch das Wachstum von Handwerk und Industrie Wasser für die Produktionsprozesse. 1899 wurde mit dem Bau von Wasserleitungen im Ort begonnen und ab 1928 wurden für die Haushalte Wasserzähler eingeführt.

In einem Stadtführer aus der damaligen Zeit wird Nietleben und seine Umgebung mit wenigen Worten kurz erwähnt und in ein recht schlechtes Licht gerückt: „... Von dem südlichen und südwestlichen Rande der Dölauer Haide erstrecken sich mächtige Braunkohlenlager in der Richtung auf die Dörfer Nietleben und Zscherben, deren staubige und schwarze Umgebung uns jedoch eher abstößt, als interessiert.“ (Führer durch Halle a.S. „...“ neben Umgebung; ca. 1873; Seite: 42)

1891 finden wir direkt neben dem Kalksteinbruch (dem heutigen Bruchsee) die 1. Zementfabrik in Nietleben. Nach deren Stilllegung 1910 wurde diese Fabrik zum Furnierwerk Graeb & Söhne umgebaut.

1894 nimmt die Paraffinfabrik nordwestlich des Bahnhofes ihre

Arbeit auf. Unmittelbar neben der Grube gelegen, wird dort die recht hochwertige Braukohle veredelt.

Die Erschließung der Infrastruktur durch Straßen und andere Verkehrswege (Brücken, Bahnanschlüsse) war ein wichtiger Faktor für die weitere Entwicklung

Das Gebiet südlich des Saugrabens und nördlich von Passendorf war seit je her ein Teil des Flutbettes der Saale. Um eine stabile Verbindung von Halle aus über Nietleben in Richtung Eisleben zu schaffen, war bereits 1809 beginnend, durch Aufschüttungen ein breiter Damm entstanden, der dann auch für den Ausbau der Eislebener Chaussee genutzt wurde. Zwischen Halle und Nietleben wurden für diese Straße auch vier solide Brücken errichtet. Über die Saale und die Wilde Saale die Elisabethbrücke und die Sieben-Bogen-Brücke. Im Bereich des Flutbettes in Höhe der Passendorfer Abfahrt die Elf-Bogen-Brücke und dort, wo die Straße dann nach Nordwesten in Richtung Nietleben einen Bogen machte (kurz vor der Abfahrt zum späteren Furnierwerk), die Sechs-Bogen Brücke. Keine dieser Brücken ist heute noch vorhanden, sie wurden im Zuge des Baus von Halle-Neustadt abgerissen.

Landstraßen führten zu den Nachbarorten Dölau und Zscherben.

Fernverkehrsstraßen: 80 (**)

Verlauf von Halle in Richtung West - Kloster, Elisabethbrücke, Siebenbogenbrücke, Elfbogenbrücke, Wasserwerk, Sechsbogenbrücke, Nietleben, Granau, Richtung Eisleben

Fernverkehrsstraßen: 88

Verlauf von Kröllwitz kommend - Talstraße, Lettiner Weg (Prachtstraße), (Gimritzer Damm), gleicher Abschnitt mit F80, Abfahrt Passendorf, weiter über Angersdorf, Richtung Süden

*(** Verwaltungsgeschichte; Ab 1932 wurde in Deutschland das neue System der Fernverkehrsstraßen mit der Abkürzung FVS oder F eingeführt. Ab März 1934 wurden diese in Reichsstraßen unter Verwendung des Buchstabens R anstelle von F umbenannt. 1949 wurde in der DDR das Kürzel F wieder eingeführt. In der BRD erhielten die Fernstraßen ein B für den neuen Begriff Bundesstraße. Die systematische Nummerierung der Straßen von Süd nach Nord und von West nach Ost wurde seit der Einführung beibehalten.)*

Ab 1896 wurde mit Gründung der Halle-Hettstedter Eisenbahn die Infrastruktur spürbar beeinflusst.

Vom Anbeginn an war der Güterverkehr ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für das Eisenbahnunternehmen.

Streckenführung der HHE nach Nietleben:

- Vom Bhf. Kloster kommend in Richtung Westen,
- 1. Flutbrücke (neben der Elisabethbrücke),
- rechts vorbei am Luisenbad,
- 2. Flutbrücke (neben der Siebenbogenbrücke),
- rechts vorbei am Lockschuppen der HHE,
- Abzweig Passendorf (Ziegelei),
- 3. Flutbrücke (neben der Sechsbogenbrücke),
- die Strecke macht einen Bogen nach Nord-West,
- links vorbei am Reparaturwerk der HHE zum Bhf. Nietleben.
- Bis kurz vor der Einfahrt zum Bahnhof Nietleben (an dieser Stelle befindet sich dann ein beschränkter Bahnübergang) verläuft die Strecke immer links von der Eislebener Chaussee

Die Strecke verlief hinter dem Bahnhof nach Nordwesten dann weiter in Richtung Heide-Bahnhof, Dölau, Lieskau usw. Die Gesamtlänge des Streckennetzes betrug 55 km mit 24 Bahnhöfen.

Güter- und Personenverkehr

An den Namen der Anschlussbahnen im Raum Nietleben lässt sich schon die Bedeutung dieser Transportverbindungen für die Industrialisierung erkennen.

- Furnierwerk (Graeb&Söhne)
- Paraffinfabrik
- Zementfabrik
- Fa. Hallack
- Friedrich Göring
- Dux-Mechanik

Später kam dann noch der Anschluss für den Fliegerhorst dazu.

Bahn und Busverbindung waren für den Berufsverkehr und den Ausflugsverkehr am Wochenende und an Feiertagen besonders gefragt. So wurden z. B. im Pflingstverkehr des Jahres 1937 durch die HHE 27.998 Fahrkarten verkauft. Bahn und Bus standen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts keineswegs in Konkurrenz.

1911 nahm die 2. Zementfabrik in Nietleben (Eislebener Straße) ihren Betrieb auf. Diese war über lange Jahre, bis 1973 in Betrieb. Als Rohstofflieferant diente der nahe gelegene Kalksteinbruch, von dem eine Seilbahn bis zur Fabrikanlage führte. Als Brennstoff wurde anfänglich (bis in die 1930er Jahre) die Nietlebener Braunkohle verwendet. In unserem Heimatkalender 2011 haben wir dieses Thema ausgiebig beschrieben.

Gartenstadt Nietleben

Nietleben begann kurz vor dem ersten Weltkrieg mit dem Verkauf von Gemeindeland und veräußerte damals innerhalb sechs Wochen etwa 40 000 m² für den Bau von Villen und

Kleingartenanlagen. Die Zeit der Inflation nach den schweren Kriegsjahren stoppte zunächst den Ausbau der Siedlung, der erst Ende der zwanziger Jahre verstärkt fortgesetzt werden konnte.“ Die Siedlung erhielt Ende der 1920er Jahre den Namen „Gartenstadt Nietleben“.

Das Terrain der heutigen Gartenstadt war 1910 noch nahezu unbebaut. 1911 begannen die Erschließungsarbeiten zur heutigen Gartenstadt. Hier, im Norden von Nietleben, wurde vor dem 1. Weltkrieg einst preisgünstig Ackerland verkauft - der Quadratmeter für 1,50 Mark! - und auf den Parzellen entstand mit der Zeit die Villen-Siedlung Gartenstadt Nietleben Wohnen im Grünen und weg von dem Lärm der Großstadt, das war damals wie heute die Devise.

Die Bewohner waren in ihrer sozialen Struktur bunt gemischt und die Gartenstadt Nietleben war keine Reichensiedlung wie etwa Neu-Dölau.

Die Gartenstadtstraße verläuft in Nord-Süd-Richtung auf einer Länge von etwa 650 Meter. Der Bau der Gartenstadt begann vor dem 1. Weltkrieg. Anfang 1916 waren 8 Grundstücke bebaut. Die wirtschaftliche Situation der Nachkriegszeit ließ den Weiterbau ruhen. Besonders in den 1920er und 1930er Jahren wurde weiter gebaut, so dass 1934 etwa 48 Grundstücke bebaut waren. In den 1940er Jahren waren schon 110 Grundstücke bebaut. Heute zählt man etwa 160 bebaute Grundstücke.

Die Idylle der Gartenstadt blieb während der Zeit des 2. Weltkrieges nicht bestehen. Als erstes wurden die Anwohner mit Fliegeralarm und später mit Einquartierung von ausgebombten Kölnern konfrontiert. Die Wohnverhältnisse waren häufig sehr beengt. Später quartierten sich in der Gartenstadt nach dem Abzug der amerikanischen Truppen auch sowjetische Offiziere ein. Vorteilhaft waren die großen Gärten, denn sie ermöglichten

den Anbau von Gemüse und Obst und machten eine Kleintierhaltung möglich. Alle Lebensnotwendigkeiten wie Einkauf, Schul-, Arzt- und Apothekenbesuch blieb an Nietleben bzw. die Stadt Halle gekoppelt.

Auf der Straße „Am Habichtsfang“ sahen wir noch bis vor Kurzem die letzten Gleisreste des Bahnanschlusses „Dr. Sagebiel“ (Jetzt sind nur noch die Bahnschwellen vorhanden.). Das war der Tarnname für die Gleisanbindung vom Bahnhof Nietleben zum Militärkomplex der Heeres- und Luftnachrichtenschule.

Die Sowjetische Garnison verlegte von 1945 bis 1991 über diesen Gleisanschluss ihre Truppentransporte. An der damaligen Siedlung „Feldschlösschen“ waren die Verloaderampen.

Eine Sonderstellung hatte die alte Försterei „Habichtsfang“. Das ehemalige Forsthaus wurde 1857 gebaut und befand sich ab 1929 im der Besitz Stadt Halle (vorher Erzbistum Magdeburg und später brandenburg-preußischer Besitz), gehörte also nie zu Nietleben, da die Heide ein selbstständiger Gutsbezirk war.

Hinter dem alten Forsthaus wurden in den 1970er Jahren für die Oberförsterei fünf Einfamilienhäuser gebaut.

Einst sperrte die Bahnschranke den Weg, der über die Gleise der dampfenden Halle-Hettstedter Eisenbahn (Mai 1896 noch bis 1968 – vom Bahnhof Kloster kommend nach Hettstedt) und später der S-Bahn zwischen Dölau und Trotha (ab Oktober 1970 elektrisch betrieben) zur Gastwirtschaft „Grüne Tanne“ führte. Diese war immer eine einfache Dorfkneipe, sie entwickelte sich aus einer ausgebauten Scheune der Försterei. Sie soll auch einige Zeit als Arbeitslager genutzt worden sein. Nach einem Wende verfiel die „Grüne Tanne“ restlos und nach einer Brand 1998 wurde die Fläche im Jahr 2000 beräumt und anschließend mit 3 Einfamilienhäusern bebaut. Ab Herbst 2004 wurde der Streckenabschnitt nach Dölau stillgelegt.

Die begehrliche Wohnlage wurde zu DDR-Zeiten von leitenden Funktionären erkannt und mit den vorhandenen Möglichkeiten

durchgesetzt. Wohl auch deshalb wurde hier die Straßenbeleuchtung bereits 1966 vollendet.

Prominentester Bewohner der damaligen Zeit war der 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED und Politbüromitglied Werner Felfe. Er war von 1968 bis 1971 zweiter Sekretär bei Horst Sindermann und ab 1971 Chef der Bezirksleitung in Halle und bewohnte das Haus Gartenstadtstraße 4.

Auf Grund von Sicherheitsbestimmung blieb die Schranke an der „Grünen Tanne“ immer geschlossen. Nur für Notfälle (Handwagen,...) wurde mit einer Wechselsprechanlage die Öffnung beantragt. Ansonsten blieb nur der beschwerlichere Weg durch den Tunnel („Felferöhre“). Es wurde eine spezielle Anfahrstrecke von Halle-Neustadt zur Gartenstadt gebaut - im Volksmund die „Felfestraße“. Nach der Wende ging das Haus an seinen vormaligen Eigentümer zurück.

Im Habichtsfang befand sie ein sehr beliebter Spielplatz. Auch Straßen- und Kinderfeste fanden statt, organisiert vom WBA 23 gemeinsam mit den Kindereinrichtungen Nietlebens.

Das Aussehen der Häuser in der Gartenstadt verbesserte sich nach der Wende spürbar, da die materiellen Möglichkeiten einen breiten Gestaltungsraum zu ließen. Unsanierte Häuser sind die Ausnahme. Verkehrstechnisch wurde die Gartenstadt 1999 durch die Buslinie 42 erstmals direkt an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

Nach der Wende sorgten Bebauungspläne dafür, dass der Villencharakter der Gartenstadt weitestgehend erhalten bleibt.

Erster Flugplatz (1925)

Bereits im Jahr 1925 war auf dem Gelände nordöstlich der Feldschlösschen-Siedlung der Verkehrsflugplatz Halle-Nietleben eingerichtet worden. Neben der Anlage des kreisförmigen

Flugfeldes waren eine Flugzeughalle, Dienstgebäude und ein Tanklager entstanden. In den Folgejahren waren eine Erweiterung und ein Ausbau mit zwei Landebahnen (Nord-Süd und Ost-West) vorgesehen, die aber nicht realisiert wurde.

Durch den Bau der Heeres- und Luftnachrichtenschule wurde die Flugzeughalle in Nietleben abgerissen und an der Mansfelder Str. - Ecke Gimritzer Damm wieder aufgebaut.

Als Eigentum der Flugsport Halle AG diente sie an dieser Stelle der Ortsgruppe Halle des Deutschen Luftsportverbandes (DLV), dann etwa ab 1937 dem NSFK zum Unterstellen ihrer Fluggeräte.

Der Flugbetrieb wurde am Südende des 1935/36 entstandenen Luftwaffenfliegerhorsts durchgeführt, um der Luftwaffe fliegerisch vorgeschultes Personal zuzuführen. Auch eine Gefolgschaft der Flieger-HJ war hier in die Flug-Ausbildung mit einbezogen.

Die Stadt Halle kaufte die Flugzeughalle im Februar 1942 und vermietete diese an das NSFK. Die Flugsport Halle AG ging zeitgleich in Liquidation!

Nachrichtenschulen und Fliegerhorst

Waren in der Vergangenheit immer Grundflächen und Fluren einer neuen Nutzung zugeführt worden, gab es jetzt einen entscheidenden Einschnitt. Das gesamte nietlebener Gelände entlang einer Linie östlich der F80 und der Gartenstadt, bis hin zur Saale, einschließlich der Heilanstalt und der Weinberge wurde von der Reichsregierung aufgekauft um die Erschließung für die HuLnS und den Fliegerhorst Halle/Nietleben voranzutreiben.

Durch Major Job-Heinrich von Dewall waren seit Ende der 20er Jahre im Auftrag der Reichsregierung, koordinierende Aufgaben in Erwartung des Aufbaus der kommenden Luftwaffe vorgenommen worden. Bereits Anfang 1933 gab es

Vorplanungen, um die Baufreiheit und den Standort für die Nachrichtenschulen zu sichern.

Hier waren zu organisieren:

- Verhandlungen mit der Deutschen Verkehrsfliegerschule (die am Standort des alten Verkehrsflugplatzes ansässig war)
- Aktivitäten zur Auflösung der Flugsport Halle AG
- Die Verlegung der Heilanstalt Nietleben nach Kreuzburg (Schlesien)
- Der Ankauf von Grund und Boden. Bis hin zur Enteignung von Landbesitz. Hiervon waren auch Nietlebener betroffen, denen Austauschflächen westlich von Nietleben angeboten wurden. Es sind aber auch Fälle von Enteignungsverfahren bekannt.

Am 16. April 1934 gab die Reichswehrleitung einen Befehl heraus, nach dem in Halle an der Saale eine neue Nachrichtenschule zu errichten sei. Noch im selben Jahr begannen die Bauarbeiten. An der heutigen Heideallee wurden die Unterkunfts- und Lehrgebäude errichtet. Der Komplex erstreckte im Westen bis an die Gartenstadt Nietleben. Der Schulkomplex war in einer Rekordbauzeit errichtet worden:

- Baubeginn 14.10.1934,
- Fertigstellung der Unterkünfte 01.07.1935,
- Fertigstellung der Lehrsaalgebäude Ende Oktober 1935, Richtfest und Übergabe der Schule 21.11.1935.
- Bauzeit ca. 340 Tage für 160 Gebäuden mit 1,2 Mio. m³ umbauter Raum
- 65 Gebäude für die Heeresnachrichtenschule
- 55 Gebäude für die Luftnachrichtenschule
- 29 Gebäude für die Wohnsiedlung
- 15 weitere kleine Gebäude
- Anzahl der Bauarbeiter: zwischen 4.000 bis 8.000

- Transporte auf der Baustelle:
69.000 Ladungen per Lastwagen
18.000 Ladungen per Pferdefuhrwerk

Es erfolgte auch eine landschaftliche Umgestaltung durch Verfüllung des Flut-Bettes der Saale zwischen Saugraben und der F80. Durch die Einebnung entstand das Flugfeld für den Fliegerhorst.

Die Gebäude der ehemaligen Heilanstalt wurden als Unterkunfts- und Dienstgebäude umgebaut. Hierzu gehörten auch solche Maßnahmen wie:

- die Sprengung des Wasserturms und des Kesselhaus
- und der Rückbau der Spitze des Kirchturmes.

Es entstand mit den beiden Nachrichtenschulen, für Heer- und Luftwaffe, ein moderner Ausbildungskomplex für eine umfassende Grundausbildung und Weiterbildung von Nachrichtenspezialisten.

In den Lehrplänen waren solche Fächer zu finden, wie: Gerätetechnik, Funk und Fernschreibtechnik, Drahtnachrichtentechnik, Navigation, Funkmesstechnik und -Verfahren. Für die praktische Ausbildung standen eine Vielzahl von Fachkabinetten und Werkstätten zur Verfügung.

Auch solche Einrichtungen wie ein Planetarium der Fa. Carl Zeiß, Jena, für den Navigations-Lehrgänge oder eine Druckerei, in der Luftwaffen-Dienstvorschriften und Handbücher erstellt wurden, gehörten zum Schulbetrieb. Die Schulen hatten eine eigene Gärtnerei und im westlichen Teil der Schule gab es auch eine kleine Angora-Kaninchen-Zuchtanlage mit ca. 2.000 Tieren.

Da an der neuen Nachrichtenschule, die ab 1. März 1935 zur neu aufgestellten Luftwaffe gehörte, auch „Bordfunker“ ausgebildet werden sollten, war für diesen Teil der Ausbildung ein Fliegerhorst erforderlich, auf dem die zur Ausbildung

genutzten Flugzeuge starten und landen, aber auch gewartet werden konnten. Das Rollfeld des alten Verkehrslandeplatzes wurde überbaut. Südlich der Kasernenanlagen über den Bereich vom Gimritzer Damm im Osten bis nach Nietleben im Westen wurde das neue Flugfeld angelegt. Den Südrand bildete die Mansfelder Straße. Zum 01. August 1935 nahm die Luftnachrichtenschule ihren Ausbildungsbetrieb zunächst noch in Baracken auf. Die Ausbildungskompanien waren noch über Mitteldeutschland verteilt. Die 1. Ausbildungskompanie befand sich in Berlin-Kladow, die 2. Ausbildungskompanie in Bad Sulza und die 3. Ausbildungskompanie noch in Jüterbog („Altes Lager“). Bald jedoch wurden die Ausbildungseinheiten in Halle zusammengezogen. Es entstanden eine Luftfunk-Ausbildungsabteilung mit 6 Ausbildungskompanien und eine Flugfunker-Ausbildungsabteilung mit zwei Ausbildungskompanien.

Der Fliegerhorst Halle-Nietleben blieb vom Luftkrieg eigentlich völlig unbelästigt. Nur am 17. August 1940 erfolgte zwischen 00:30 und 03:00 Uhr ein Luftangriff, bei dem einige Bomben geworfen wurden. Es gab einige Leichtverletzte, unter anderem wurde das Haus 69, in dem die 1. Fliegerkompanie untergebracht war, beschädigt. Dennoch wurde die Ausbildungsabteilung, in der die Bordfunker ausgebildet wurden, nach Welzow verlegt, da Rollfeld und die Unterkünfte beider Fliegerkompanien durch Blindgänger bzw. Zeitzünderbomben gefährdet erschienen.

Zweiter Flugplatz: Fliegerhorst

Er hatte eine unregelmäßige Form mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von 1000 Metern und einer maximalen Ost-West-Ausdehnung von 1300 Metern. Eine längere Rollstrecke von fast

1 800 Metern konnte bei Bedarf in Richtung Westnordwest / Ost-südost verfügbar gemacht werden.

Zum Gebäudebestand gehörten zwei Flugzeughallen, eine Werfthalle mit Werkstätten, die Flugleitung, die Feuerwehr und ein Tanklager. Die Mannschaftsunterkünfte für das Personal waren nördlich vom Flugfeld zu finden.

Für die Rosenpflege der Nietlebener Flugplätze waren übrigens echte Lokalpatrioten am Werk: es war eine Schafherde aus Nietleben.

HHE Anschlussbahn für Fliegerhorst und Schulen

Bei den Planungen zum Bau der Heeres- und Luftnachrichtenschule Halle (Gemarkung: Kröllwitz und Nietleben), bzw. für den Bau des Fliegerhorstes (Gemarkung Nietleben, Gimritz und Passendorf) wurde zu einem sehr frühen Zeitpunkt auch die Planung für den Gleisanschluss vorgenommen.

In der Planungsphase gab es zwei Alternativen für diese Anschlussbahn.

Realisiert wurde 1934 die Anbindung im nördlichen Teil des Nietlebener Bahnhofes und eine Gleisführung südlich der Gartenstadt nach Osten. Dieses Anschlussgleis wurde mit der Bezeichnung „Dr. Sagebiel“ eingetragen. Ernst Sagebiel (Architekt) war mit seiner Bauleitung mit der Planung und dem Aufbau der Schulen beauftragt.

Nach den vorliegenden Quellenangaben wurde für diese Anschlussbahn vom RLM eine eigene Lok bei der Firma Deutsche Werke Kiel AG (DWK) bestellt. Diese wurde im Oktober 1934 ausgeliefert.

Dabei war es offensichtlich so, dass in der Bauphase 1934/1936 diese Gleisverbindung vor allem für die Bereitstellung des Baumaterials und für umfangreiche Erdmassentransporte genutzt wurde.

Materialtransporte in der Bauphase sind belegt mit:

- 40 Waggons pro Tag mit je 15 t Baustoffen,
- insgesamt 340 Züge zu je 80 Achsen

In den Folgejahren wurde der Anschluss für die Versorgung der beiden Schulen und für Material- und Treibstofftransporte des Fliegerhorstes genutzt.

Innerhalb des Fliegerhorstes waren das Tanklager, die Werfthalle und die beiden Flugzeughallen über die Gleisverbindung erreichbar.

Auch nach dem Kriegsende wurde das Gelände weiter militärisch genutzt.

Ab 15.04.1945 nahmen die USA-Streitkräfte den gesamten Komplex als Quartier in Anspruch (offiziell bis Juni 1945).

Hier am Standort waren untergebracht, die:

- 104th Infantry "Timberwolf" Division (die Befreier der Stadt Halle)
- 7th Armoured Division (die mit ihrer Pionierbautechnik die gesprengten Saalebrücken wieder nutzbar machte)
- 96th Evacuation Hospital (bis Oktober 1945; ein mobiles Feldlazarett)
- und eine USAAF Transportgruppe, die den Flugplatz benutzte (bis Frühjahr 1946)

Sowjetische Garnison Heide

Ab 1. Juli 1945 begann die Stationierung der sowj. Streitkräfte (27. Motorisierte Gardeschützendivision). Diese steht in der Tradition der 27. Gardeschützendivision, die 1813 in den Napoleonischen Kriegen schon einmal in Halle weilte.

Begrüßt wurden sie 1945 mit Fahnen und den aus DDR-Zeiten bekannten Transparenten: „Wir grüßen die sieg- und ruhmreiche Rote Armee!“ und mit anderen Parolen. Aber die Deutschen bemerkten auch, wie sich das Erscheinungsbild der Soldaten so deutlich von den „Amis“ in ihren Jeeps unterschied. Sie waren von den langen Kriegsleiden gezeichnet. Der Einzelne von ihnen sah wohl so gar nicht heldenhaft aus. Unsicherheit machte sich breit, wie wohl die „Befreier“ ihre neue Rolle als Besatzer ausnutzen werden. Ängste wurden geschürt, nicht alle waren unberechtigt. Kulturen und Kriegserfahrungen prallten aufeinander. Die Annäherung fand nur ganz allmählich statt. Und in manchen Köpfen hat sie nie stattgefunden, trotz staatlich verordneter „deutsch-sowjetischen Freundschaft“.

Viele Bewohner der Gartenstadt erinnern sich noch an etliche „Mundraubzüge“ der Soldaten – besonders in den ersten Nachkriegsjahren, als sicher auch in der Garnison die Lebensmittel knapp waren. Informationsveranstaltungen in der Nietlebener Schule wurden durchgeführt. Wie soll es weitergehen? Russische Soldaten verteilten Suppe aus ihrer Feldküche. Trotz großem Hunger wohl für etliche gewöhnungsbedürftig. Man unterdrückte den Vergleich mit den Luxusgütern, die die Amis zu verteilen imstande waren. Aber man erkannte auch die Kinderfreundlichkeit der Sowjets.

Besonders Angehörige höheren Ranges und Frauen waren anfangs in der Gartenstadt einquartiert worden. Kulturen prallten aufeinander. Aber man konnte auch den Menschen in der Uniform kennenlernen, mit seinen Stärken und mit seinen Schwächen. Voller Sehnsucht, eine bessere Welt zu erschaffen. Ohne Krieg. Voller Hass auf das, was die Deutschen in ihrem Heimatland angerichtet hatte. Aber auch unsicher, verletzlich. Weit weg von Zuhause. Fremd. Wodka floss oft in Strömen.

Auf dem Gelände der Garnison gab es auch einige deutsche Zivilangestellte, die als Heizer, Handwerker, Schuster usw. ihre

Dienste dort verrichteten.

Trotzdem das Gelände nun fast hermetisch abgeschlossen war und nur wenige deutsche Besucher (und auch nur in ausgewählte Bereiche) als Gäste empfangen wurden, bleiben doch viele Spuren und Erinnerungen an diese Zeit erhalten.

Da waren zum Einen die organisierten und kontrollierten Veranstaltungen von Pionier- und Kindergartengruppen, gemeinsame Kulturabende am Samowar, Wanderungen durch die Heide, Besuche bei ausgewählten Familien und in der sowjetischen Grundschule am Hubertusplatz (Danach lernten diese Kinder der sowjetischen Streitkräfte mit denen aus Wörmlitz und Allstedt in einer Schule in der heutigen Adam-Kuckhoff-Straße.) Dabei entstanden unter dem ausgewählten Personenkreis auch echte Freundschaften. Sie konnten jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die einfachen Soldaten durchaus kein Leben im Luxus führten. Sie waren der oftmals den Launen ihrer Vorgesetzten ausgesetzt. Und nicht wenige hatten großes Heimweh, auch wenn der Einsatz in der DDR für die sowjetischen Soldaten oft als Privileg gesehen wurde. Viele der ersparten Konsumgüter gingen in Paketen verschickt in die Heimat. Der Handel war aber auch unbestritten beidseitig: Viele Nietlebener, Hallenser und Neustädter deckten sich im „Magasin“, das an der Außenmauer gelegen auch Deutschen zugänglich war, mit „Bückware“ und Spezialitäten ein. Dabei sind nicht nur die Spirituosen gemeint. Auch „Smetana“ (saure Sahne) und das leckere Konfekt waren beliebt. Und man staunte jedes Mal, wie geschickt und schnell die Verkäuferin mit der russischen Rechenmaschine umgingen. Eine weitere Verkaufsstelle befand sich am Hubertusplatz.

Besonders in der Aufbauphase von Halle-Neustadt waren die sowjetischen Soldaten zur Stelle und halfen beispielsweise Gräben auszuheben. Fehlten deutsche Bautechnik oder Arbeitskräfte, half man sich schnell und unkompliziert auf dem

„Kleinen Dienstweg“. Aber auch andere Erinnerungen kommen auf, besonders bei den älteren Nietlebern. Die Eislebener Straße (auch der heutige Iltisweg, der früher als „Poststraße“ zum Verladebahnhof Angersdorf führte) war Panzerstrecke. Wenn Manöver angesagt waren, war es kreuzgefährlich, sich in Straßennähe aufzuhalten. In der Nietlebener Schule wurden Belehrungen durchgeführt, Schutz zu suchen, wenn wiederum die Panzer anrollten. Trotzdem kam es auch zu tödlichen Unfällen. Auch einige Gebäude wurden in Mitleidenschaft gezogen, wenn die Lenkkünste der Soldaten aus den unterschiedlichsten Gründen versagten. Und einige der alten Häuser in Nietleben hielten die Erschütterungen nicht aus. Dass die sorgsam aufgestapelten Briketts im Keller umfielen, wenn die Panzer vorbeidonnerten, war dabei wohl das geringste Übel.

Zu den Gaststätten der Umgebung hatten die sowjetischen Soldaten keinen Zutritt. Das war ihnen verboten. Oft versuchten sie aber, hilfsbereite Deutsche zu finden, die ihnen „Papyrrossi“ (Zigaretten) oder Alkohol besorgten.

Und ich erinnere mich an Tage, an denen alle Hauptstraßen und der Bahnhof mit bewaffneten Kräften besetzt waren. Das war das Zeichen dafür, dass wieder einmal einer der Soldaten sein Glück in der Flucht aus der Kaserne suchen wollte. Flucht aus dem unbarmherzigen Regime der Kommandanteure und Offiziere, aus dem Kasernendrill. Wie diese Versuche ausgingen, wurde verschwiegen ...

Die Sowjetische Garnison hatte auch in Nietleben einen Schießplatz. Geschossen wurde vom Gelände der Berghalde aus über den Heidensee in Richtung einer Rodung, die nördlich durch den Kuhkamm begrenzt war. Ein Wachturm mit ständig besetzter Wachstube befand sich am Ostufer des Sees. Mit dem Bau von Halle-Neustadt waren diese Schießübungen dann wohl doch zu gefährlich, so verschwand die Anlage.

Bis zum Abzug der GUS-Truppen im Juli 1991 wohnten bis zu 15000 sowjetische Soldaten und Offiziere, teilweise auch mit ihren Familien, auf dem Gelände und in den nahegelegenen Neustädter Blöcken.

Nach Abzug der GUS dauerte es noch lange, ehe die Bürger unkompliziert das Gelände der Garnison besichtigen konnten. Erst mussten Schadstoffbeseitigungstruppen das Gelände sichern. Bei einer Führung im Mai 1998, mit Sondergenehmigung und mehrmaliger Ausweiskontrolle, fanden wir größtenteils verwahrloste Gebäude vor. Dieser Zustand war dem jahrelangen Leerstand zu zollen. Die ehemalige Kirche der Heilanstalt wurde zu Garnisonszeiten als Turnhalle genutzt. Für eine sowjetische Besatzung, die es ja in eigentlichen Sinne war, nichts Ungewöhnliches. Das Offizierheim, das heute vom Institut für Ostarrgrarforschung (IAMO) genutzt wird, hat heute noch ein Wandrelief aus Zeiten, als es noch Kasino der Heeres- und Luftnachrichtenschule war. An den Wänden eines alten Gebäudes der ehemaligen Irrenanstalt waren Burattino- u.a. Zeichentricksfiguren, wohl von den „Sowjets“ als Kindergarten genutzt. Viele Bäume der Heide haben heute noch Narben in Form von kyrillischen Buchstaben. Man hat gelebt. Gearbeitet. Gedient. Und geträumt. Es waren Menschen, die ihre Spuren hinterlassen haben. Und sicher hat auch unsere Heimat ihre Spuren bei ihnen hinterlassen. Wie werden sie sich wohl in ihrer neuen Heimat zurechtgefunden haben?

Dritter Flugplatz: GST-Flugstützpunkt Halle-Nietleben

Er diente dem Flugsport und der fliegerischen Grundausbildung künftiger NVA-Piloten. Der erste Flugbetrieb wurde am 17. September 1952 im Windschleppstart mit dem Schulgleiter „SG 38“ und dem Übungssegelflugzeug „Baby II b“ durchgeführt. Weil

die alte Segel- und Motorflugzeughalle auf dem Flugplatz Halle-Nietleben im Jahre 1945 gesprengt wurde (sie stand auf dem Flugplatzgelände Ecke Gimritzer Damm und Eislebener Straße unterhalb der Tankstelle) musste eine neue Unterstellmöglichkeit gefunden werden. Man nutzte bis zur Vollendung einer neuen Segelflugzeughalle 1955 eine Garage im Gut Gimritz. Auch Unterrichtsräume und Fluglehrerzimmer wurden geschaffen. Nach der Gründung der GST am 7. August 1952 übernahm die Abteilung Flugsport beim Zentralvorstand der GST die gesamte Leitung der Segelflug-, Fallschirmsport- und Flugmodell-sportausbildung. Da sich der Flugsport immer größer werdender Beliebtheit erfreute, wurde 1957 auch mit der Motorflug-schulung begonnen. Die Kriterien für das Bestehen der Prüfungen waren sehr streng. Wettbewerbe, bei denen unsere Flugsportler sehr erfolgreich waren, und Luftsportveranstaltungen fanden statt. Am 11.8.1957 erlebten über 30000 Zuschauer die hervorragenden Leistungen der Motorflieger, Segelflieger und Fallschirmsportler der GST. Fünf Jahre später konnte man ebenfalls die Flugkünste bei einem Großflugtag bewundern, diesmal mit rund 120000 Gästen. Auf der Peißnitz befand sich vom 1. Mai 1955 bis 1967 ein 72 m hoher Fallschirmsprung-turm, von dem aus in den Anfangsjahren auch Gäste mit einem Sprung ihren Mut beweisen konnten. Der Platz war bis 1968 in Betrieb.

Halle-Neustadt

Die Region um Halle war seit dem 20. Jahrhundert besonders durch die chemische Industrie vorgezeichnet. Ende der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts baute die DDR diesen Industriezweig verstärkt aus („Chemieprogramm“). In den großen Chemiewerken um Halle wurden zahlreiche Arbeitskräfte benötigt. Sie rekrutierten sich hauptsächlich aus Fernpendlern. Durch den

Bau eines neuen Wohngebietes sollten diese in der Nähe der Arbeitsstätten angesiedelt werden. 1960 wurde aus 19 Varianten das heutige Territorium von Halle-Neustadt als Standort für ein Wohngebiet ausgewählt. Für die Standortwahl war ausschlaggebend, dass genügend Freifläche zur Verfügung stand, die lufthygienische Situation günstig war, eine verkehrstechnisch günstige Anbindung an die chemischen Großbetriebe Leuna und Buna möglich war und die Nähe zur Großstadt gegeben war. Ungünstig waren dagegen die geologi-schen Verhältnisse. Wegen wasserführender Schotter-schichten muss ständig Grundwasser abgepumpt werden. Durch Anwesenheit von Kaolin sind die Schichten den hohen Belastungen durch die schweren Gebäude nicht gewachsen und mussten entsprechend verfestigt werden.

In unseren Betrachtungen wollen wir uns hier im Wesentlichen auf die Auswirkungen des Baues auf das ehemalige Territorium Nietlebens konzentrieren.

1961 war die Planung so weit fortgeschritten, dass der Aufbau für den 1. Wohnkomplex mit etwa 4000 Wohnungen im Konzept vorlag. Der Bebauungsvorschlag wurde in einer groß angelegten Ausstellung der Bevölkerung von Halle und Umgebung vorgestellt. Fehler früherer Satellitenwohngebiete wie in Eisenhüttenstadt oder Berlin-Mahrszahn sollten sich hier nicht wiederholen. Zahlreiche Vorschläge, Kommentare und Überlegungen der Besucher trafen danach im Planungsbüro ein. Das Projekt fand großen Anklang. Viele identifizierten sich mit den Plänen. griffen die Visionen der Städteplaner auf und versuchten, sie mit Ideen, Fantasie und Tatendrang zu verwirklichen. 10 000 Flugblätter sollten dazu auffordern, an der Gestaltung mit Ideen beizutragen. Allein durch diese Aktion wurden 400 Vorschläge und Hinweise gesammelt. Die

Wohnungsnot nicht nur in Halle und der desolate Zustand der meisten Altstadthäuser mobilisierte breiteste Bevölkerungsschichten.

Aber die Pläne zeigten deutlich, dass viele Nietlebener ihren Grund und Boden verlieren würden. Passendorf ist in Folge des Aufbaus fast vollständig verloren gegangen. Nur noch wenige Gebäude wie die Passendorfer Kirche, die Eiswerke, einige Häuser in der Kammstraße und das Passendorfer Schlösschen blieben erhalten. Sollte Nietleben das gleiche Schicksal ereilen? Unsicherheit machte sich breit. Wut, dass das ehemalige Saalkreisdorf so ohnmächtig den Plänen ausgeliefert war. Lohnte es sich für die Nietlebener noch Geld, Kraft und Zeit für die Instandsetzung und Modernisierung ihrer Häuser bzw. Wohnungen zu investieren? Geht ihnen ihre Heimat unwiederbringlich verloren?

Anfang der 1960er Jahre war der Bau von 4 Wohnkomplexen mit 22 000 Wohnungen für ca. 70000 Einwohner vorgesehen, mit der Option, das Gebiet im Osten und Westen zu erweitern.

Ursprüngliche Bebauungspläne sahen einen noch viel tieferen Einschnitt in den Ostteil des Nietlebener Territorium vor. Die „Freiheit“ vom 20. Mai 1961 schreibt über den geplanten neuen Wohnbezirk: „Um das Bezirkszentrum Halle-West gruppieren sich sechs Wohnkomplexe. Der erste Wohnkomplex ... schließt sich südlich an das Bezirkszentrum an. Im Westen reicht der 1. Wohnkomplex bis an die Ortslage von Nietleben heran (Zollrain). Im Laufe der weiteren Verwirklichung des Siebenjahresplanes und später werden die Stadtteile Passendorf und Nietleben im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet rekonstruiert und bilden als Teile des Wohnbezirkes in der Hauptsache die sozialistischen Wohnkomplexe 3 und 5...“ Eine Skizze zeigt, dass fast das gesamte Gebiet südlich der

Halleschen Straße für Halle-West verplant war.

Gedanken machte man sich noch um eine effektive Verkehrsführung. Vorschläge, eine U-Bahn zu bauen, verwarf man, da sie sich laut Erfahrungsberichten nur für Millionenstädte rentierten. Ein umfassendes Straßenbahnnetz zu legen scheiterte an den Tatsachen, dass damals die Kapazitäten von Straßenbahnwaggons noch zu klein waren und dass es Probleme geben würde, noch mehr Bahnen durch die engen Straßen der Altstadt zu quälen. So entschied man sich für die Bus-Variante. Später verwirklichte man den Bau eines S-Bahn-Streckennetzes, das das Verkehrsnetz von Trotha über den Hauptbahnhof bis Dölau abdecken sollte.

Der Aufbau von Halle-Neustadt begann mit der Grundsteinlegung am 15.7.1964 zunächst als Chemiarbeiterstadt Halle-West. Es sollte ein Prestigeobjekt sozialistischer Städteplanung werden. Die anfängliche Namensgebung zielte auf die vorgesehene Funktion und den Standort ab. Der Name hatte nur kurzzeitig Bestand. Bei der politischen Führung gab es offensichtlich Assoziationen zu Berlin-West, so dass alsbald eine Namensänderung in Chemiarbeiterstadt Halle/S. vorgenommen wurde. 1967 wird schließlich der Stadtkreis Halle-Neustadt gegründet. Laut Erlass des Staatsrates vom 12.05.67 erhält das Wohngebiet Stadtrecht und nennt sich fortan Halle-Neustadt. Aber der Bau ist bei weitem nicht abgeschlossen, das Gebiet wird noch mehrmals erweitert. Der Wohnungsbedarf ist unermesslich, Der Bebauungsplan von 1968 zeigt, dass sich die neue Stadt immer mehr an die Sowjetische Garnison anschmiegen soll.

Im April 1968 wurde der erste Streckenabschnitt der S-Bahn zwischen Halle-Hbf und Bhf Zscherbener Straße in Betrieb genommen. Mit weiterem Ausbau des S-Bahn-Netzes wurde auch

der alte HHE-Streckenabschnitt zwischen Dölau und Nietleben genutzt. Die Halle-Hettstedter Eisenbahn fuhr ja seit der Stilllegung des Streckenabschnittes Kloster-Nietleben von Hettstedt kommend nur noch bis Schochwitz, zeitweise bis Salzmünde, denn am 29. Februar 1968 dampfte der letzte Personenzug vom Bahnhof Halle-Klaustor nach Hettstedt. Neue Straßen und Brücken wurden gebaut, da war zwischen den Bahnhöfen Kloster und Nietleben kein Platz mehr für romantische Kleinbahnfahrten in die Dölauer Heide. Ab 1. März 1968 fuhr dann statt der Züge Schienenersatzverkehr mit Omnibussen. Gemäß einer amtlichen Mitteilung der Reichsbahndirektion Halle vom 9. März 1968 sollte ab Oktober 1969 der Personenverkehr vom Hauptbahnhof über Halle-Neustadt bis Salzmünde-Süd wieder aufgenommen werden, doch dazu ist es nie wieder gekommen. Den Verkehr bis Halle-Dölau übernahmen dann die Omnibusse der VÉ Verkehrsbetriebe Halle.

Anfang der 1970er Jahren wurden der Bau von weiteren Wohnkomplexen und die Anhebung der Einwohnerzahl auf 115000 beschlossen. Dazu wurden die Reservegebiete einbezogen. Als das nicht ausreichte, wurde ein weiteres Wohngebiet errichtet (am Südpark).

Auf Nietlebener Flur wurden also die Wohnkomplexe III, IV, V sowie das Stadtzentrum errichtet, später auch der WK VI. Die Halle-Nietlebener-Chaussee und die HHE mussten dem Aufbau Halle-Neustadts weichen. Die letzten Häuser Nietlebens in Richtung Halle (u.a. Grundstück Dornheim) standen da, wo sich heute etwa das Doppel-Y-Hochhaus am zentralen Markt befindet. Ebenso verschwanden unter den Vorgaben des Generalauftraggebers Wohnungsbau (GAG) östlich des Bahnübergangs Hallesche Straße die Gaststätte Förster („Kackerlatz“), Schweißtechnik Ott, die Matratzenfabrik Henze u.a. Gebäude.

„Blumen-Brode“ verlor Gewächshäuser, auch anliegende Grundstücke wurden teilweise enteignet. Vom Furnierwerk verschwanden die Produktionsanlagen, Wohnhäuser, Lagergebäude, die Kranbahn. Anfangs diente das Werk noch als Energielieferant für die ersten Wohnblöcke von Halle-Neustadt am Zollrain sowie für die Anfänge des Bauarbeiterzentrums (BAZ). Das Reichsbahnausbesserungswerk (ehemals zur HHE gehörig) wurde nach Zwischennutzung für logistische Aufgaben und für die KfZ-Reparaturen abgerissen. Nicht unerwähnt soll auch der Verlust der kompletten landwirtschaftlichen Nutzflächen von Höhe östlich Furnierwerk (heute etwa Zentralpoliklinik) bis südlich Zementwerk (heute etwa Stahlbrücke über B80), sowie alles nördlich der Magistrale und westlich der Weststraße (Dreieck B80) bleiben.

Auch in der früher noch bis nach Passendorf führenden Poststraße (seit 1964 Iltisweg) verschwand ein Haus (Fam. Lüttich), ebenfalls die an der Kreuzung Poststraße / Passendorfer Straße liegenden zwei Häuser. Wegen der abgelegenen Lage wurden diese übrigens bis zum Abriss noch durch Kesselwagen der ehemaligen Feldbahn der Pfännerschaftlichen Ziegelei mit Wasser versorgt. Auch diese verschwand von der Bildfläche, ebenso wie die erst nach dem Zweiten Weltkrieg angelegte Gartensparte zwischen dem Bahnwärterhäuschen an der Halleschen Straße und dem Reichsbahnausbesserungswerk. Das ehemalige Gemeindehaus von Nietleben (Hallesche Straße 53) wurde im Zuge des Baues der „Straße G“ (spätere Nietlebener Straße) 1967 abgerissen. Auch der kommunale Nietlebener Friedhof gegenüber der Bergschänke fiel 1980/81 dem Aufbau zum Opfer. Die Toten wurden in einer spektakulären Aktion, die für viel Aufsehen sorgte, unter anderem nach Wunsch auf den Neustädter Friedhof, den Granauer Kirchenfriedhof sowie andere hallesche Friedhöfe umgebettet. Von den Bebauungsplänen betroffen war auch das

Gelände um die Nietlebener Windmühle, den meisten bekannt als "Eselsmühle". Durch den Umbau in eine gastronomische Einrichtung konnte sie 1969 vor dem Abriss gerettet werden. Familie Lindauer / Pötsch verlor jedoch ihr Grundstück. Motormühle, Lager, Wohnhaus und Stallungen wurden abgerissen. Südlich davon, Ecke Passendorfer Straße / jetziger Müllerweg, wurde das Eckhaus Rapika als erstes Haus überhaupt geopfert. Ebenso der Bauernhof Werthmann / Taatz am südlichen Ende der Quellgasse. Die Hochhäuser der 800er-Blöcke Halle-Neustadts waren in bedrohliche Nähe Nietlebens gerückt. Im Zusammenhang mit dem Bau von Halle-Neustadt sollte hier erwähnt werden, dass das Zementwerk in der Eislebener Straße nicht nur den Rohstoff, sondern auch den Dampf lieferte für die Taktstraße des Neustädter Plattenwerks und für die Wärmeversorgung. 1973 wurde die Zementfabrikation in Nietleben eingestellt, wohl auch aus Umweltgründen. Der Nachfolgebetrieb RBM spielte weiter eine wichtige Rolle als Reparaturbetrieb. Die Erweiterung Halle-Neustadts betraf dann zum Beispiel das südliche Ende der Siedlung Neuglück, die Gärten der Westseite der Quellgasse (jetzt Cloppenburger Straße) und das auslaufende Werksgelände des RBM's. Der größere westliche Teil des Kalksteinbruchs südlich der B80 wurde mit dem Tiefbauabraum verfüllt, der beim Bau der S-Bahn-Trasse anfiel. Für mehrere Jahre war auch der untere Teil vom Sportplatz Nietleben zur Nutzung durch die Halle-Neustädter BSG (WBK 67) deklariert. Die Aufzählung ist hier bei Weitem nicht vollständig, sollte aber einen Eindruck vermitteln, welchen tiefen Einschnitt Halle-Neustadt für Nietleben und seine Bewohner bedeutete. Dass die Informations- und Überzeugungsveranstaltungen der GAG den Betroffenen nur Bauchschmerzen verursachten, kann man sich denken. Auch wenn da schwärmerisch Utopien verkündet wurden, in denen den umgesiedelten Nietleibern in den

Neubauwohnungen „der Himmel auf Erden“ versprochen wurde. Sie mussten ihre Heimat aufgeben.

Viele der futuristischen Pläne konnten (größtenteils aus finanziellen Gründen) nicht verwirklicht werden, obwohl sämtliche Ressourcen an Mensch und Material von den dringend sanierungsbedürftigen Gebieten der Altstadt abgezogen wurden.

Weiterführende Literatur und Quellenangaben:

- Nietlebener Heimatkalender: 2007 (Gartenstadt, Verkehrslandeplatz, Försterei), 2008 (Mühle, Furnierwerk, Heilanstalt), 2010 (Pferdebahn, HHE, Siedlungsgeschichte, Granau), 2011 (Zementfabrik), 2013 (Ausbesserungswerk), 2014 (Grüne Tanne)
- Schriftenreihe Luftfahrtgeschichte im Land Sachsen-Anhalt, Herausgeber: Interessengemeinschaft Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt (Heft 2 und Heft 3)
- Heide-Bote 1927 - 1941
- Publikationen der Stadt Halle zum Wohngebiet Heide-Süd
- Hallesche Blätter, Sonderheft Mai 2003: Die ehemalige Landesheilanstalt Nietleben. Arbeitskreis Innenstadt e.V.
- Ralph Lüderitz / Hans-Dieter Rammelt: EK-Reihe Regionale Verkehrsgeschichte, Band 11: Die Halle-Hettstedter Eisenbahn. EK-Verlag 1996
- Illustrierte Hallesche Sportgeschichte. Vergessene Sportstätten. Luftsport Halle. StadtSportBund Halle 2006
- Internetseite der Stadt Halle (www.halle.de)
- Bebauungspläne des Stadtteils Halle-West

Hinweis: Restexemplare unserer Heimatkalender der vergangenen Jahre sind beim Nietlebener Heimatverein e.V. noch zu erwerben und online auch auf unserer Internetseite verfügbar (<http://www.nietlebener-heimatverein.de/thema/archiv.htm>).