

## CHRONOLOGIE DER GESCHICHTE DER LEIPZIGER RADRENNBAHN

# Aufstieg, Glanzzeit und Niedergang einer einmaligen Leipziger Sportstätte

Die Turbulenzen der letzten zwei Jahre haben die Redaktion veranlasst, die wechselvolle Geschichte der Leipziger Radrennbahn noch einmal darzustellen. Beim Schreiben dieser Chronik wissen wir nicht, wie es weitergehen wird mit einer Sportstätte, die man getrost als eine der bedeutendsten Radrennbahnen der Welt bezeichnen konnte. Bis zur politischen Wende 1990 war sie das „Mekka des Amateursports“ und in den ersten Jahren danach fuhr auf ihr die absolute Weltklasse der Sprinter, Verfolger und auch der Steher. Jetzt ist es ruhig geworden um die Bahn, denn trotz der Sanierung des Daches mit Hilfe des Konjunktur-Programmes ist es nicht weitergegangen, so dass es in den Sternen steht, ob und wann denn auch noch Fahrfläche, die teilweise fehlende Beleuchtung und Beschallung sowie der Sozialtrakt saniert werden können.

## Eine Behelfsbahn entstand in Kleinzschocher

Der verheerende II. Weltkrieg war vorbei, und inmitten der Trümmer fanden bereits 1946 kleine Rundstreckenrennen in Leipzig statt. Im Zentrum „Rund um das Rathaus“,

am „Stötteritzer Dreieck“, bei „Rund in Volkmarsdorf“ sowie in Leutzsch, Lindenau oder Schönefeld säumten tausende begeisterte Zuschauer die Straßen. Der Ruf wurde laut, wieder eine Radrennbahn zu errichten, denn der berühmte „Lindenauer Zement“ war bereits 1938 abgerissen worden, um Platz für eine Gutenbergausstellung zu schaffen, die jedoch nie verwirklicht werden konnte. Doch Geld war knapp, es standen wichtigere Vorhaben auf dem Plan der Stadt. Also war Selbsthilfe angesagt.

So fuhr man zunächst Rennen auf den schnell errichteten Aschenbahnen im Stadion Probstheida (später Bruno Plache-Stadion) sowie im Stötteritzer Südost-Stadion.

Als Dritte im Bunde agierten die rührigen Funktionäre um den Spartenleiter Radsport, Rolf Rösch, und Werner Schmidt von der SG Großzschocher, die in aller Stille im Oktober 1948 angefangen hatten, auf dem Sportplatz an der Windorfer Straße in Kleinzschocher eine 400 Meter Behelfsbahn errichten zu lassen. Dem Bauleiter, Hermann Koch, gelang es dabei außerordentlich gut, die 400 Meter Aschenbahn mit weit ausladenden Kurven und einer



In aller Stille erbaut: Die Aschenbahn auf dem Sportplatz Windorfer Straße.

Überhöhung von 80 Zentimetern mit einem Filterasche-Belag zu versehen, der aus dem Trägerbetrieb des VEB Eisen- und Stahlbau Leipzig stammte. „In der ganzen Zone gibt es keine schönere Bahn“, lobten vor allem die erfahrenen Berliner Aktiven zum Eröffnungstag, dem 30. April 1949, die fertig gestellte Anlage. Obwohl es den ganzen Tag geregnet hatte, kamen weit über 5.000 Zuschauer und erlebten mit, dass nach anderthalbstündiger Verspätung die Fahrfläche durch ihre Wasser aufsaugende Wirkung

gleich auf Anrieb die vorzügliche Eignung als Baumaterial nachzuweisen vermochte. Sieger des Hauptrennens, dem „Großen Eröffnungspreis“ über 75 Runden, wurde die Kombination Gerd Thiemichen/Jürgen Müller (SG Probstheida) vor den punktgleichen Erich Stammer/Rolf Hempel (SG Stötteritz).

Bereits zwei Monate später gab es eine provisorische elektrische Anlage, um Abendrennen zu veranstalten, und der Kreissportausschuss Leipzig – Sparte Radsport – organi-



Links: Eröffnung der Bahn mit Ehrung der Initiatoren. Rechts: Titelseite des Programmes zum „Großen Eröffnungspreis“ auf dem Sportplatz Windorfer Straße vom 30. April 1949.

2350

**FDJ Sportgemeinschaft Großzschocher**  
Sparte Radsport

PROGRAMM mit Verlosung Preis 0,50 DM.

für das

## Eröffnungs - Bahnrennen

am Sonntag, dem 30. April 1949 - 17 Uhr  
auf dem

### Sportplatz Windorfer Straße

## Großer Eröffnungspreis

100 Runden 2er-Mannschaftsfahren nach 6-Tage-Art  
(5 Wertungen und 2mal 5 Temporeunden nach Anlage)  
auf dem

Ausscheidungs- und Verfolgungsfahren der Junioren  
Ausrisches Verfolgungsfahren sowie Malfahren der Jugend  
Hauptfahren für die Tourenfahrer

---

Veranstalter: Sportgemeinschaft Leipzig Großzschocher  
Verantwortlich: Rolf Rösch, Spartenleiter Radsport  
Technische Durchführung: Werner Schmidt, Techniker für Bahnrennen  
Arzt: Dr. O. Hoepfner  
Sanitäts- und Hilfsdienst

---

**Achtung! Verlosung mit 70 Gewinnen! Achtung!**

u. a. Freifahrten zu den Landesmeisterschaften nach Riesa, Zonenmeisterschaften nach Erlaut, Freikarten für kommende Amateurrennen, zum Sportfest der Jugend, Dauerkarten für sämtliche Veranstaltungen der SG Großzschocher, Haushaltsgegenstände u. a. m. Trainen Sie deshalb oberstehendes Eck-Abschnitt ab und verten Sie ihn in einen der aufgestellten Kästen. Die Sieger ziehen ihren Gewinn!

sierete die Bahnmeisterschaften der Stadt. Hierbei erhielt die Anlage den damals verpflichtenden Namen „Alfred-Rosch-Kampfbahn“, zu Ehren eines Arbeiterfunktionärs, der in der Nacht vom 4. zum 5. Juli

1945 bei der Verteidigung von Viehbeständen zur „Sicherung der Volksernährung“ am Rittergut Großzschocher von einem ehemaligen polnischen Zwangsarbeiter erschossen worden war.



Bau und Fertigstellung der Zementbahn.

**In nur 68 Tagen wurde eine Zementpiste errichtet**

Nach fast zweijähriger Nutzung stellte sich Anfang 1951 heraus, dass die Fahrfläche nicht mehr den Anforderungen genügte, so dass sie ab 9. Juni für weitere Wettkämpfe gesperrt werden musste. Der unermüdlich wirkende Rolf Rösch, von der jetzt „BSG Stahl Südwest“ genannten Gemeinschaft, war es wiederum, der Anfang Juli 1951 die notwendigen Finanzen über die Stadtverwaltung, der Berliner Zentrale des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes und dessen Leipziger Ortsvorstandes sowie dem Trägerbetrieb der BSG, den Leipziger Eisen- und Stahlwerken, absicherte, um damit die Grundlagen für den Bau einer Zementbahn zu schaffen.

Als Bauherr fungierte das Architekturbüro Richard Ludwigs Witwe aus Markkleeberg, das bereits zahlreiche Radrennbahnen konstruiert hatte, weitere Leipziger Firmen für Erd-, Beton-, Entwässerungs- und Asphaltarbeiten sowie das Stadtvermessungsamt. Es war eine gigantische Leistung, dass nach genau 68 Tagen Bauzeit bereits am 15. September ein Rennen durchgeführt werden konnte. Über 11.000 Zuschauer sahen beim „Preis der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“ auf den allerdings noch nicht fertig gestellten Zuschauer-Traversen, die dann Platz für 20.000 Besucher haben sollten, einen Sieg der Erfurter Kombination Bruno Zieger/Georg Stoltze im

150 Runden Mannschaftsfahren. Leipzigs Bürgermeister Leopold würdigte in Anwesenheit des DDR-Radsportpräsidenten Werner Scharch in seiner Ansprache neben den Baufirmen vor allem den großartigen freiwilligen Arbeitseinsatz vieler hunderter Menschen. Allein die BSG-Mitglieder von Stahl Südwest hatten 7.497 Stunden abgeleistet.

Bereits einen Monat später, am 14. Oktober 1951 erlebten 15.000 Zuschauer nach einer 13-jährigen Abstinenz auf der nunmehr kompletten Anlage, die sogar eine neue elektrische Beleuchtung aufwies, wieder ein Steherrennen, den 33. Preis der Stadt Leipzig, der mit einem Sensationssieg des gerade 19-jährigen Leipzigers Fritz Heinrich endete. Nach drei Läufen über insgesamt 75 Kilometer triumphierte er klar vor Gerd Thiemichen und dem Erfurter Paul Scherner.

**Weltkriterium der Dauerfahrer stellte Weichen für eine WM**

Die nächsten Jahre fanden eine Vielzahl von Großveranstaltungen und Meisterschaften statt, darunter auf Antrag des DDR-Verbandes an die UCI vom 17. bis 22. September 1957 ein Weltkriterium der Amateur-Dauerfahrer, in Verbindung mit einem Europa-Kriterium im 4000 Meter Mannschaftsfahren. Dazu wurden die Tribünenplätze auf 2.500 aufgestockt, zehn Schrittmacherboxen und ein Anbau mit zehn Kabinen, Toiletten, Duschen

BSG STAHL-SÜDWEST / LEIPZIG-GROSSZSCHOCHER  
SEKTION RADFAHREN

*Rosch - Gerner Preis  
Rufe 3*

Sonnabend, 15. Sept. 1951, 15 Uhr, Alfred Rosch-Kampfbahn, Windorfer Str.

**PREIS DER DEUTSCH-SOWJETISCHEN FREUNDSCHAFT**



Veranstalter: BSG Stahl-Südwest Leipzig  
Sektion Radfahren  
Verantwortlich: Rolf Rösch, Sechsenleiter  
Technische Durchführung: Erich Gerner, Techniker  
Leiter des WA: Werner Seiwelt, Leipzig  
Arzt: Dr. Böhmke  
Sanitäts- und Hilfsdienst

Preis des Programms  
20 Pfennige

**BAHNRENNEN**

150 Runden Zweier-Mannschaftsfahren / 6 Zweierläufe / Fliegerhaupt-, Ausscheidungs- und Verfolgungsfahren der Junioren  
Mal- und Vorgefahren der Jugend

*Der Erwerb des Sportleistungsabzeichens muß zur Sache aller werden!*



Eröffnungsrennen um den „Preis der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“ am 15. September 1951.



**Steher-WM 1958 auf der Alfred-Rosch-Kampfbahn: Titelträger wurde Lothar Meister mit Schrittmacher Horst Aurich.**



sowie einer Werkstatt errichtet. Aktive aus 17 Ländern waren dabei und an den ersten drei Wettkampftagen frequentierten über 32.000 Besucher die Bahn. Nochmals 15.000 erlebten dann am Finaltag einen überlegenen Sieg des Italieners Virginio Pizzali, der das Stundenrennen der Steher mit einem Schnitt von 68,980 Kilometern vor seinem Landsmann Pietro Musone (1.080 Meter zurück) und dem Holländer Arie van Houwelingen (1.810 Meter zurück) gewann. Erst auf Rang vier folgte mit Lothar Meister der beste DDR-Fahrer (2.840 Meter Rückstand), der zweite Vertreter des DRSV, Bruno Zieger, wurde nur Achter und Letzter mit dem enormen Rückstand von 6.590 Metern. Das Mannschaftsfahren entschied Dänemark vor Ungarn und Belgien für sich, während das internationale Sprinterrennen der Franzose Andre Gruchet beherrschte. Für die beispielhafte Organisation bekam der DDR-Verband die Weltmeisterschaft der Amateur-Steher 1958 nach einer 44-jährigen Abstinenz zugesprochen.

Einige Zahlen verdeutlichen die Präsenz der Leipziger Bahn, denn allein in den drei Jahren zwischen 1955 und 1957 fanden insgesamt 42 größere Renntage statt. Eine unglaubliche Bilanz!!!

### Steher-WM mit toller Resonanz

Vom 5. bis 10. August 1958 fanden die Titelkämpfe der Amateursteher vor wiederum großer Kulisse statt, denn zu den drei Renntagen mit Vor- und Hoffnungsläufen der Teilnehmer aus acht Ländern sowie den gleichzeitig durchgeführten DDR-Bahnmeisterschaften

erschieden 30.000 Zuschauer. Am Finaltag jubelten 16.000 Fans vor allem den beiden DDR-Fahrern zu, denn Lothar Meister (Karl-Marx-Stadt) gewann das Regenbogentrikot und Heinz Wahl (Berlin) errang nach einer Stunde noch Silber. Bronze ging an den Holländer Arie van Houwelingen. Der neue Weltmeister legte 68,060 Kilometer zurück.

### Grandiose WM für Profis, Amateure und Frauen

Nach dem großen Erfolg der Steher-WM vergab die UCI zum ersten Mal eine komplette WM an ein sozialistisches Land, die DDR. Aus diesem Anlass begann auf dem Gelände der Radrennbahn der Messestadt eine rege Betriebsamkeit, um den Bahnradsporthlern 1960 die besten

Bedingungen zu ermöglichen. In absoluter Rekordzeit von nicht einmal anderthalb Jahren errichtete man ein neues Sozialgebäude, installierte eine elektrische Zeitmessanlage und baute einen Tunnel vom Hauptgebäude in den Innenraum. Mit einer verbesserten, fernsehfrendlichen Lichtenanlage von 145 Lux und schließlich dem Aufbringen eines neuen Bahnbelages wurden tolle Bedingungen für Amateure, Frauen und Berufsfahrer geschaffen. Nicht zu vergessen, dass der Eingangsbereich großzügiger gestaltet und die Zuschauerkapazität auf über 20.000 erhöht wurde, worunter sich jetzt auch statt 2.500 nunmehr 3.000 Sitzplätze befanden. Insgesamt 2,5 Millionen Mark stellte der Staat dafür zur Verfügung!

Bereits am 19. und 20. Juli 1960 erfolgte mit den DDR-Titelkämpfen die gelungene Generalprobe und vom 3. bis 7. August kamen schließlich Aktive aus 35 Ländern, um die begehrten Regenbogentrikots zu erringen. Viel ist über diese Tage geschrieben und gesprochen worden, in Erinnerung bleiben vor allem zwei Ereignisse, die heute noch unauslöschlich in den Köpfen vor allem der älteren Generation gespeichert sind. Da wäre der Endlaufsieg von Rudi Altig bei den Profi-Verfolgern, nach mehrfacher Verschiebung durch Regen und „gekrönt“ bei der Siegerehrung vom nach nur wenigen Takten erfolgten Abbruch der bundesdeutschen Nationalhymne. Ein vermutlich „gesteuerter“ fanatischer Parteigenosse, namens Heinz Koch, Leiter des Organisationsbüros, stieß den Tonarm des damals noch verwendeten Plattenspielers an, so dass die Musik nach einem krächzenden Geräusch ver-



**Amateur-Steher-WM 1960: Auf der Ehrenrunde der Weltmeister Georg Stoltze (rechts) und der Leipziger Siegfried Wustrow, der Silber gewann. Ein Novum am Rande: Beide starteten in Vereinstrikots, Wustrow für die BSG Einheit Ost Leipzig und Stoltze für den SC Einheit Berlin.**



darstellten. „Keine olympische Disziplin“, war die lapidare Begründung an die Sportler, die sich die Reifen oft auf abenteuerlichen Wegen besorgen mussten. Erst danach wurden diese durch den Verband beschafft, Devisen bereitgestellt, ein Trauerspiel ohne gleichen. Der Name Karl Kaminski steht unauslöschlich in der Chronik des Radsports der DDR verankert. Er musste sein Leben lassen, da ein gnadenloses System für die sogenannten „BSG-Sportler“ nichts übrig hatte. Das sollte auf jeden Fall nicht vergessen werden!

**Wissenschaftliches Leistungszentrum entstand**

Nach umfangreicher Planung mit mehreren Änderungen wurde zwischen 1979 - 1982 auf dem Gelände neben dem Altbau ein neues Mehrzweckgebäude errichtet, das ein wissenschaftliches Radsport-Zentrum (WZ) des DRSV der DDR



**Auf diesem Bergsimulationsgerät konnten bis zu vier Sportler gleichzeitig trainieren.**

beherbergte. Es hatte zwei Stockwerke, das vorgesehene dritte Geschoss konnte aus finanziellen Gründen nicht errichtet werden. So kam es mitten im Bau zu einem fast einjährigen Stopp, ehe 1982 alles fertig gestellt war.

Zum neuen Zentrum gehörte ein Bergsimulationsgerät, auf dem gleichzeitig bis zu vier Sportler mit dem Rad trainieren konnten, ein ca. 200 m<sup>2</sup> großer Trainings- und Geräteraum, ausgestattet mit modernster Technik zur wissenschaftlichen Betreuung der DDR-Kaderathleten, Werkstätten, Arzt- und Personalzimmer sowie großzügige Sanitäreinrichtungen. Damit wurde die gesamte Bahnanlage zum Forschungszentrum zur Weiterentwicklung des Radsports in der DDR, das zur Absicherung der absoluten Weltspitze auf der Bahn, aber auch dem Straßenradsport diente.

**Junioren kämpften um WM-Medaillen**

Normalerweise hätte der DRSV wieder einmal eine komplette Weltmeisterschaft ausrichten sollen. Um dem Drängen der UCI zu entgehen, bewarb man sich jedoch aus sportpolitischen Gründen um die Titelpkämpfe der Junioren auf Bahn und Straße und entging dadurch der nicht erwünschten Austragung der Profi-Meisterschaften. So fand die Junioren-Bahn-WM vom 7. bis 11. Juli 1981 auf der Leipziger Piste statt. Vorausgegangen waren umfangreiche Verschönerungsarbeiten auf der gesamten Anlage, vorgenommen zum Großteil von Strafgefangenen. Das Internat wurde zu Büros der Leitung der WM umgestaltet. Gemeldet hatten für Bahn und Straße insgesamt 293 Sportler aus 33 Verbänden, von denen die Israelis noch einen Tag vor Beginn, nach einem Anschlag gegen die Mannschaft in Österreich, absagten. Es wurden glanzvolle Festtage der 28 Nationen, die auf der Bahn insgesamt 35.000 Zuschauer besuchten. Neben den erfolgreichen DDR-Sportlern, die immerhin eine Goldmedaille im Sprint durch Olaf Arndt sowie zweimal Silber durch Dirk Streicher über 1000 Meter sowie dem Bahn-Vierer errangen, begeisterte vor allem ein Rennfahrer aus dem anderen Teil Deutschlands das fachkundige Publikum. Der 17-jährige Reinhard Alber aus



**Eröffnung der Junioren-WM 1981.**

dem baden-württembergischen Mühlhausen hatte sich ins Finale der Einer-Verfolgung gekämpft und galt nun als Titelfavorit. Vor allem die älteren Fans erinnerten sich noch an den Eklat um die bundesdeutsche Hymne vor 21 Jahren, die zu Ehren Rudy Altigs nicht gespielt wurde. Um Freudenkundgebungen einzudämmen, reagierte die Stasi. Allein auf der Ehren- und Haupttribüne nahmen 60 hauptamtliche Mitarbeiter Platz, Hunderte weitere „linientreue“ Bürger erhielten Freikarten und mischten sich unter die Besucher.

Der überragende Alber holte – frenetisch von 6.500 Leipzigern angefeuert – den Titel gegen seinen sowjetischen Gegner Marat Ganjew und diesmal spielte man das

komplette Deutschlandlied, bei dem hunderte Zuschauer lauthals mitsangen, so dass vereinzelt Pfiffe untergingen.

Zu erwähnen noch das 70 Kilometer Mannschaftszeitfahren in Leipzig-Engelsdorf, das vor 5.000 Zuschauern an einem Werktag abließ und ebenfalls mit einem DDR-Sieg endete sowie das Straßenrennen „Rund um das Muldental“ in Grimma, das vom Schweizer Beat Schumacher gewonnen werden konnte. Hier säumten den Rundkurs über 35.000 Fans.

**Das Ende einer Ära**

Die letzten großen Rennen auf der Bahn fanden 1987 statt. Beginnend mit dem Olympiapreis über die

STARTERLISTE Großer Preis der DDR			STARTERLISTE Großer Preis der DDR im Sprint		
<b>Männer</b>			<b>Männer</b>		
<b>Italien</b>	<b>VR Bulgarien</b>	<b>CSSR</b>	<b>DDR</b>	<b>Italien</b>	<b>VR Polen</b>
121 Boarin, Silvio 122 Vitti, Roberto 123 Sarti, Renzo 124 Sella, Gabriele	130 Petrov, Stoyan 131 Mihov, Boris	140 Hargac, Lubomir 141 Szar, Vradislav	24 Hübler, Michael 25 Bode, Danilo 38 Dreßelhof, Lutz 48 Hofflich, Lutz 54 Schütz, Michael 64 Huk, Bill 76 Kuschy, Ralf 79 Kasper, Henke	121 Boarin, Silvio 122 Vitti, Roberto 123 Sarti, Renzo 124 Sella, Gabriele	138 Burdakov, Westow 139 Filipciak, Ryszard 138 Wesołowski, Ryszard 139 Szoraki, Marek
<b>BR Deutschland</b>	<b>VR Polen</b>	<b>Ungarische VR</b>	<b>Frauen</b>	<b>BRD</b>	<b>CSSR</b>
127 Girell, Jürgen 128 Weber, Frank	135 Burdakov, Westow 136 Filipciak, Ryszard 138 Wesołowski, Ryszard 139 Szoraki, Marek	147 Vinko, Gyöndy 148 Sök, Peter Fikser, Agapud (Dauerfahrer)	<b>Frauen</b>	127 Girell, Jürgen 128 Weber, Frank	140 Hargac, Lubomir 141 Szar, Vradislav
<b>Frauen</b>	<b>BR Deutschland</b>	<b>Ungarische VR</b>	<b>DDR</b>	<b>Ungarische VR</b>	<b>BRD</b>
<b>Italien</b>	20 Fontan, Elisabetta	147 Vinko, Gyöndy 148 Sök, Peter Fikser, Agapud (Dauerfahrer)	1 Klaus, Annett 2 Wulke, Susett 3 Schiemenz, Michaela 4 Neumann, Annett 5 Witschky, Dorothea 6 Rothenburger, Christa 7 Luding, Silke 8 Otte, Margit	20 Fontan, Elisabetta	147 Vinko, Gyöndy 148 Sök, Peter
<b>DDR – BSG-Sportler</b>	<b>DDR – Frauen</b>	<b>Ungarische VR</b>	<b>Übrige Teilnehmer:</b>	<b>VR Bulgarien</b>	<b>Ungarische VR</b>
100 Lätzsch, Wolfgang BSG Motor Asoto KMS 102 Adler, Diether BSG Aktivist Nachterstedt 104 Tynke, Volkmar BSG Chemie Muldau	1 Klaus, Annett 2 Wulke, Susett 3 Schiemenz, Michaela 4 Neumann, Annett 5 Witschky, Dorothea 6 Rothenburger, Christa 7 Luding, Silke 8 Otte, Margit	111 Birbaum, Mike SD Dynamo Leipzig 114 Adler, Uwe TSG Gröditz	<b>VR Bulgarien</b>	132 Petrov, Stoyan 131 Mihov, Boris	Fikser, Agapud (Dauerfahrer)
103 Lätzsch, Wolfgang 102 Adler, Diether 101 Tynke, Volkmar 104 Uhlig, Steffen 107 Schlosser, Falk 110 Lipp, Jens 111 Birbaum, Mike 114 Adler, Uwe	103 Klaus, Annett 102 Wulke, Susett 101 Schiemenz, Michaela 104 Neumann, Annett 105 Witschky, Dorothea 106 Rothenburger, Christa 107 Luding, Silke 108 Otte, Margit	103 Birbaum, Mike SD Dynamo Leipzig 104 Adler, Uwe TSG Gröditz	<b>BSG-Sportler</b>	<b>VR Polen</b>	<b>Ungarische VR</b>
			103 Lätzsch, Wolfgang 102 Adler, Diether 101 Tynke, Volkmar 104 Uhlig, Steffen 107 Schlosser, Falk 110 Lipp, Jens 111 Birbaum, Mike 114 Adler, Uwe	138 Burdakov, Westow 139 Filipciak, Ryszard 138 Wesołowski, Ryszard 139 Szoraki, Marek	Fikser, Agapud (Dauerfahrer)

**Blauer Text: Das Wort Deutschland durfte nicht verwendet werden!**  
**Schwarzer Text: BSG-Sportler waren ja keine DDR-Fahrer, das musste weg!**



**Ralf Keller und Ronald Hempel gewannen zwischen 1985 und 1990 je drei Steher-Titel.**

kompletten DDR-Titelkämpfe bis hin zur XI. Kinder- und Jugend-Spartakiade, die im Rahmen des VIII. Turn- und Sportfestes der DDR stattfanden, reichte nochmals die Palette.

Der langjährige Organisationschef, der Leipziger Wolfgang Schoppe, wird seines Amtes enthoben, da er geduldet hatte, dass über 10.000 Starterlisten, auf denen auch die BRD-Sportler aufgeführt waren, allerdings mit der Bezeichnung „BR Deutschland“, in ganz Leipzig in Schulen, Internaten und Wettkampfbüros verteilt wurden. Ein unfassbarer Eklat, so der Radsportpräsident Gerhard Voß, der die Stasi auf den Plan rief. Diese Listen wurden mit einem Riesenaufwand wieder eingesammelt und sofort neu gedruckt. Als am gleichen Tag ein Ordner einen afrikanischen Ehrengast nicht auf die Tribüne lassen wollte, war es laut DRSV „Schoppes letzter Auftritt“ in dieser Funktion. Mit der Fertigstellung der neuen, ebenfalls teilüberdachten, Cottbusser 333,33 Meter Bahn im Spätherbst 1987 wird die komplette Zeitmesstechnik abgebaut und in die Lausitz gegeben.

Eine Ära mit 23 Großen Preisen, fast 40 DDR-Meisterschaften in verschiedenen Klassen, darunter allein 18 für die Steher, zahllosen Olympiapreisen und Spartakiaden geht zu Ende.

Was bleibt, sind 1988/90 die unverzichtbaren Steherrennen, die neben den beiden Oldies, dem Preis der Stadt und dem Messepreis, über Jahre hinweg solche Titel, wie die Preise der Gebäude- und Getreidewirtschaft, des FDGB sowie die Polygraph-, Bauarbeiter- und MLW-

Preise, die damals ausgesprochen sozialistische Konturen hatten.

Dennoch blickten die Organisatoren optimistisch in die Zukunft, sollte doch Ende 1989, Anfang 1990, die Piste renoviert, das Dach abgedichtet und die Fahrfläche neu belegt werden. Gerüste lagerten bereits im Innenraum, die Weichen waren gestellt. Doch dann zerstörten die veränderten gesellschaftlichen Bedingungen der Wendezeit zunächst alle Hoffnungen, es gab kein Geld und die Sanierung musste auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

Somit fanden 1990 trotz der ungeklärten Verhältnisse nochmals vier Steherrennen statt, darunter die von Ralf Keller aus Grimma gewonnene letzte DDR-Meisterschaft. Erstmals starteten „Westdeutsche“ in Leipzig und als zum letzten Rennen der Saison, dem Messepreis, die beiden berühmten Brüder Königshofer (Österreich) dazukamen, war der internationale Radsport auch in Leipzig angekommen. Sie beherrschten die Szene und Thomas fuhr vor Roland unter dem Jubel der begeisterten Zuschauer auf die ersten beiden Plätze.

### Riesenaufschwung auf der „Leipziger Radrennbahn“

Durch die Initiative des SRB baut 1992/93 das Motorradwerk MZ in Zschopau/Erzgebirge zehn Schrittmachermaschinen für 99.500,00 DM, mit denen der Stehersport in Leipzig gerettet wird. Die Bezahlung kann bis Mitte 1993 abgesichert werden, der LSB Sachsen, die Stadtsporthilfe Leipzig und Chemnitz unterstützen den Bau mit

jeweils 5.000,00 DM und die MZ-Werke gewähren pro Maschine 2.000,00 DM Rabatt, für den Werbemaßnahmen durchgeführt werden sollten. Die übrige Summe wird mit Hilfe von Sponsoren des SRB bereitgestellt.

Der Sächsische Radfahrer-Bund erhält 1993 einen unbefristeten Pachtvertrag für die Nutzung der gesamten Anlage und hält diese, so gut es geht, in Schuss.

Die BSG/SG-Sportler kehren nach jahrelanger Abstinenz von der Radrennbahn im Südost-Stadion, wo sie seit 1971 ihre meisten Wettkämpfe bestritten hatten, zurück. Der Löwen-Sport-Pokal wird 1991 ins Leben gerufen und von da an jeweils mittwochs, bis 2014 von unterschiedlichen Sponsoren finanziert, vom SRB für alle Klassen durchgeführt. Das Internat im Hauptgebäude wird 1994 wegen angeblicher Brandgefahr geschlos-

sen (fehlende Nottreppe). Ein neuer Gaststättenpächter übernimmt die obere Etage und baut bis 1995 eine Bowling-Bahn ein. Weitere Räume werden an ihn vergeben, um die Gaststätte zu erweitern.

Anfang 1994 wird die Alfred-Rosch-Kampfbahn nach Stadtratsbeschluss umbenannt und heißt nun „Leipziger Radrennbahn“. Damit wird die von Inge Lange, Tochter Alfred Roschs, einst stellvertretende Vorsitzende des FDGB, initiierte Namensgebung rückgängig gemacht.

Die nächsten Jahre sind geprägt von großartigen Rennen auf der allerdings immer mehr verschleißenden Piste. Sechs „Große Preise von Deutschland“ sehen die absolute Weltspitze in Leipzig, dazu kommen noch fünf „WM-Revanchen“ der Sprinter und Steher. Michael Hübner, Jens Fiedler und Eyk Pokorny aus Deutschland,



**Foto oben: Die Stehermotoren retteten den Stehersport in Leipzig. Foto unten: Dernyrennen begeisterten nach der Wende das Leipziger Publikum!**



**Jens Fiedler und Michael Hübner wurden bei ihren zahlreichen Starts in den 90er Jahren stürmisch bejubelt.**

Marty Nothstein (USA), Florian Rousseau, Frederic Magne, Fabrice Colas (alle Frankreich), Darryn Hill, Stephen Pate, Gary Neiwand (alle Australien), Nikolaj Kowtsch, Aleksej Sinowjew (beide Russland), Claudio Golinelli und Frederico Paris aus Italien waren nur einige, die in Leipzig ihr Können zeigten. Nicht zu vergessen die Steher Rainer und Carsten Podlesch, Jens Veggerby (Dänemark), Rissi Rossi, Hanskurt Brand, Arno Küttel (alle Schweiz), Sabino Cannone (Italien) und die schon erwähnten Brüder Königshofer, von denen Roland allein fünf Messepreise hintereinander von 1991 bis 1995 für sich entschied.

### **Havarien / Notreparaturen – der SC DHfK übernahm kurzzeitig die Anlage**

1997 bricht bei der Einfahrt eines zu schweren LKW in den Innenraum eine Platte des Bahnbelages. Während Rennen für Nachwuchs und Senioren mit normalen Maschinen noch möglich sind, musste die Bahn für Steherrennen gesperrt werden. Das Sport- und Bäderamt unter seinem Leiter, Dr. Siegwart Karbe, hilft dem SRB und veranlasst, dass mit einem Kostenaufwand von 33.000 DM die Platte neu gegossen wird. Weiterhin wurden die Schäden am Dach – es regnete an fast 20 Stellen rein – provi-

sorisch abgedichtet. Steherrennen waren wieder möglich! Das SBA baute im sogenannten Altbau – Domizil der Leipziger Sportler – eine komplette Heizung ein, der SRB sanierte die dort vorhandenen Duschen und Toiletten.



SRB-Geschäftsführer Wolfgang Schoppe, der gleichzeitig Vizepräsident des SC DHfK war, machte 1999 in Absprache mit seinem Präsidium den Vorschlag, die Bahn als Club in Pacht zu übernehmen, um durch die größeren Möglichkeiten, mittelfristig eine Lösung anzustreben. Zielstellung war, die im Sportprogramm der Stadt Leipzig vorgesehene Sanierung zu forcieren und zu begleiten. Da jedoch alle gestellten Anträge zur Finanzierung der inzwischen auf ca. sechs Millionen

DM angelaufenen Kosten an Bund, Land, Stadt, LSB usw. abschlägig beschieden wurden, blieb dem SC DHfK keine andere Wahl als die Rückgabe an die Stadt. Unabhängig davon konnte der SRB durch AB-Maßnahmen, die zunächst gemeinsam mit dem SC organisiert wurden, eine Vielzahl von Verbesserungen auf der Anlage durchführen.

### **Schließung der Bahn wurde abgewendet**

Die nach Rückgabe der Bahn an die Stadt angedrohte Stilllegung erhielt durch ein Fernsehinterview von Olympiasieger Jens Lehmann neue Nahrung. Dieser sprach in der Sendung „Riverboot“ von einer „völlig veralteten Bahn, die nicht mehr benötigt würde und weg könne.“ Mit verheerender Wirkung, denn die Stadtverwaltung setzte den SRB davon in Kenntnis, die Bahn ab 1. April 2001 zu schließen. Der SRB sammelte daraufhin in kurzer Zeit mit einem offenen Protest-

schreiben an die Stadtverwaltung über 5.000 Unterschriften, darunter von fast 30 Weltmeistern, Olympiasiegern und prominenten Bürgern. Von Rudi Altig über Fred Delmare, Jens Fiedler, Lutz Heßlich, Michael Hübner, Olaf Ludwig, Erich Loest bis hin zu Detlef Zabel spannte sich der Bogen. Der Leipziger Jens Lehmann unterschrieb nicht! Eine vom SRB am 19. Dezember 2000 im Neuen Rathaus in Leipzig unter Anwesenheit des MDR-Fernsehens initiierte Pressekonferenz mit zahlreichen Politikern und prominenten Sportlern, darunter PDS-Chef Lothar Tippach, Wolf-Dietrich Rost (CDU) und Gustav-Adolf Schur brachte die Wende. Das damalige Sport- und Bäderamt betrieb die Bahn auch weiterhin, der Präsident des SRB unterschrieb am 3. April 2001 medienwirksam zusammen mit Dr. Karbe einen unbefristeten Nutzungsvertrag mit der Stadt für alle sportlich zu nutzenden Flächen. Weitere AB-Maßnahmen werden durch den SRB mit Genehmigung des SBA durchgeführt.

## **OFFENER BRIEF**

### **Der Leipziger Radrennbahn droht die Schließung!**

Damit steht eine der traditionsreichsten Sportstätten der Stadt Leipzig vor dem Aus. Als Grund werden dringend notwendige Rekonstruktionsmaßnahmen angegeben, für die kein Geld da ist. Sechs bis sieben Millionen Mark wären kurzfristig erforderlich, um die Sanierung des Daches, der Sanitäranlagen sowie die Erneuerung der Fahrfläche zu realisieren.

Die 1951 als Zementbahn eingeweihte und 1971 überdachte Anlage ist in Leipzig und der Region die einzige Trainings- und Wettkampfstätte für Radsport. Zahllose Kinder und Jugendliche, Amateursportler, aber auch Radsportler wie Jens Fiedler, Uwe Ampler, Ralf Keller, Thomas Liese, Petra Roßner u. a. nutzen die Piste.

Trotz des maroden Zustandes finden auf ihr nach wie vor große Wettkämpfe, wie der „Preis der Stadt Leipzig“, der „Große Messepreis von Leipzig“ oder der „Preis von Deutschland“ statt, die die Radrennbahn schon in der Vergangenheit weit über Deutschland hinaus bekannt gemacht haben. Sämtliche Meisterschaften und Sichtungsrennen des Sächsischen Radfahrer-Bundes können seit 1990 nur noch in Leipzig ausgetragen werden. Deshalb wurde mit dem 1997 durch die Ratsversammlung beschlossenen Sportprogramm 2005 der Stadt Leipzig festgelegt:

**„Die Radrennbahn ist zu erhalten – es besteht zwingender Sanierungsbedarf.“**

Radsport hat in Leipzig eine lange Tradition. Hier wurde 1884 der Deutsche Radfahrer-Bund gegründet und es fanden die ersten Deutschen Meisterschaften statt. Für insgesamt sechs Weltmeisterschaften war die Messestadt Austragungsort. Zahlreiche Welt- und Olympiasieger kamen bzw. kommen aus Leipzig. Wenn die Bahn ausfällt, dann wird dies auch ein Ende der Leipziger Radsporttradition bedeuten und der gesamte Radsport in der Region wäre gefährdet. Damit würde ein nicht wieder gut zu machender Schaden für die Sportstadt Leipzig, die über die Ausrichtung von Olympischen Spielen nachdenkt, entstehen. Ganz zu schweigen von der Gefahr der ständig wachsenden Zahl orientierungsloser Jugendlicher, die bis jetzt, bei steigenden Mitgliederzahlen, im Radsport ihre Betätigungsfelder fanden.

Mit diesem Offenen Brief fordern wir die Verantwortlichen in der Stadt, den Oberbürgermeister Herrn Wolfgang Tiefensee, den Sportbeigeordneten Herrn Burkhard Jung und die Stadträtinnen und Stadträte der verschiedenen Fraktionen auf, im Interesse der in Leipzig und in ganz Sachsen ansässigen Radsportvereine sowie aller sportbegeisterten Bürgerinnen und Bürger der Stadt alles zu tun, um die Anlage weiter zu betreiben und gemeinsam mit den Unterzeichnern nach Lösungen zu suchen, diese langfristig zu erhalten. Dafür wird der Sächsische Radfahrer-Bund mit all seinen Mitgliedern und Freunden vehement eintreten.

Sächsischer Radfahrer-Bund e. V.

Prof. Dr. Dietmar Junker  
Präsident

Wolfgang Schoppe  
Geschäftsführer / BDR-Vizepräsident

**Das Protestschreiben des Sächsischen Radfahrer-Bundes zur geplanten Schließung der Radrennbahn wurde von über 5000 Personen unterzeichnet. Darunter waren auch viele Prominente.**

Hier die wichtigsten Ergebnisse:

- Die völlig verschlissenen Baracken hinter der Waldkurve wurden mit einem Kostenaufwand von 10.000 DM abgerissen und auf die verbliebenen Fundamente acht Container gesetzt. Diese stammten aus der Konkursmasse der insolventen Holzmann-AG und kosteten 9.500 DM. Mit einem gemeinsamen Dach und einer elektrischen Ausstattung versehen, konnten dort Werkstätten und Radaufbewahrung für den Nachwuchs gesichert werden.
- Im Hauptgebäude entstand ein Wasch- und Duschaum für Frauen mit modernster Ausstattung.



**Wurde neu errichtet: Der Frauen-duschaum im Hauptgebäude.**

- Das völlig verwahrloste 2.000 m<sup>2</sup>-Gelände der ehemaligen Gärtnerei im Eingangsbereich konnte mit schwerer Technik beräumt, planiert und mit einer Entwässerung versehen werden. Nach Aufbringung von 250 Tonnen Asphaltrecycling und 200 Meter Begrenzungssteinen entstand ein rundherum begrünter Parkplatz. Wert der erbrachten Arbeitsleistungen und eingesetzten Materialien für diese Reaktivierung betrug runde 250.000 DM.
- Der Pressebereich auf den Traversen nach dem Ziel konnte umge-



**Pressebereich und VIP-Komplex.**

staltet werden. Im oberen Teil entstand ein VIP-Komplex, der für 60 Personen ausgerichtet, den Ehrengästen bei Veranstaltungen beste Bedingungen bot.

- Die Ehrentribüne und ein Teil der Sitzplätze am Ziel erhielt eine moderne Bestuhlung.
- Ein MTB-Stützpunkt wurde für rund 10.000 Euro durch Umbau des völlig verwahrlosten ehemaligen Toilettenhäuschens am Rande des vorderen Parkplatzes errichtet, der beste Bedingungen für diese Sportart bot. Dazu weihte der Sächsische Radfahrer-Bund im Außengelände eine MTB-Strecke ein, die vor allem den Kindern gute Möglichkeiten bot. Dazu nutzte man die Hänge, in die Schneisen eingebracht und befestigt wurden.
- Umfangreiche farbliche Verschönerungsarbeiten schlossen diese Phase der ABM ab.

### Europa- und Deutsche Meisterschaften fanden statt

Auch sportlich ging es erfolgreich weiter. Nachdem die Europäische Radsport-Union (UEC) die Europa-Meisterschaften der Steher nach Leipzig gegeben hatte, fand diese am 3. und 4. August 2001 statt. Leider regnete es am Finaltag bis kurz vor Beginn, so dass die Piste aufgrund der Dachschäden mit PKWs trocken gefahren werden musste. Vorausgegangen waren umfangreiche Arbeiten an der Fahrfäche, die der SRB in ehrenamtlicher Tätigkeit durchführte. Steher aus neun Ländern lieferten sich begeisternde Kämpfe um den begehrten Titel, den sich zum dritten Mal der Berliner Carsten Podlesch vor Sabino Cannone aus Italien und dem Gütersloher Stefan Klare mit einem neuem Bahnrekord von 67,620 km/h sicherte. Insgesamt über 5.000 fachkundige Zuschauer kamen an beiden Tagen auf die



**Der Berliner Carsten Podlesch wird 2001 Europameister vor dem Italiener Sabino Cannone und Stefan Klare aus Bielefeld.**

Bahn und die Organisatoren um Wolfgang Schoppe und Manuela Götze erhielten von den UEC-Verantwortlichen hohes Lob für ihre perfekte Durchführung.

größte Nässe wegzuwischen versuchten. Die Meisterschaft wurde jedoch nach dem Reglement gewertet. Carsten Podlesch holte sich zum Abschluss seiner Karriere den



**DM der Steher 2006: Dauerregen und das marode Dach machte den Organisatoren zu schaffen. Helfer versuchten während des Rennens immer wieder, die nassen Stellen auf der Bahn zu trocknen.**

Der BDR vergab daraufhin die Steher-DM 2002 und für 2004 sogar die kompletten Deutschen Bahn-Meisterschaften der Männer und Frauen in die Messestadt, zu der über 4.000 Zuschauer kamen – allein am letzten Tag 2.000 Fans, die als Abschluss neben den Finals noch den Sieg von Carsten Podlesch beim Großen Messepreis erlebten. 2006 gab es vor wiederum 2.000 Zuschauern eine DM der Steher, die nur mit großer Mühe zu Ende geführt werden konnte. Mit dem Start zum Finallauf begann ein Dauerregen und nach 50 Minuten musste der Wettfahrausschuss abbrechen, da an vielen Stellen das Wasser durch das marode Dach lief und die Sicherheit der Fahrer nicht mehr gewährleistet war. Da half auch nicht der mutige Einsatz der Organisatoren, die bei laufendem Rennen die

12. Titel und wurde damit in dieser Disziplin der erfolgreichste Deutsche Meister aller Zeiten.

### Keine Aussicht auf Sanierung

2007/08 war es nach wie vor nicht abzusehen, dass die dringend notwendige Rekonstruktion in naher Zukunft begonnen wird. Es gab Anfragen privater Investoren an den SRB, welche die ca. 16.000 m<sup>2</sup> große Dachfläche sanieren und zur Gewinnung von Solarenergie nutzen wollten. Diese wurden sofort an das Sportamt weitergeleitet, jedoch abschlägig beschieden. Ein von der Stadtverwaltung angeblich in Auftrag gegebenes Gutachten, das jedoch vom SRB nicht eingesehen werden konnte, ergab, dass das Dach nicht tragfähig genug sei, um

diese Technik aufzunehmen. Wer erstellte es mit welchen fachgerechten Untersuchungen? Beim SRB, der die Schlüsselgewalt hatte, meldete sich keiner an, um die entsprechenden Messungen vorzunehmen. Trotzdem kam es zu Gesprächen mit Vertretern des Sportausschusses und dem Sportamt. Der Präsident des BDR, Rudolf Scharping, sendete ein Schreiben an den Leipziger OBM, Burkhard Jung, mit der Bitte um Unterstützung zum Erhalt der Radrennbahn und bekundete damit sein großes Interesse am sächsischen Radsport. Auf Initiative des SRB konnte nach 14-jähriger Abstinenz die Zusammenarbeit mit dem Institut für Angewandte Trainingswissenschaften (IAT) wieder aufgenommen werden, ein von Rudolf Scharping und Prof. Dr. Arndt Pfützner unterschriebener Kooperationsvertrag schloss die Notwendigkeit des Erhalts der Radrennbahn ein. Zum 125-jährigen Jubiläum des BDR – gefeiert 2009 in Leipzig – wurde bei einem Empfang des Präsidiums durch den OBM nochmals auf den Erhalt der unverzichtbaren Radrennbahn hingewiesen.

Zum vierten Mal führte der TuS Leutzsch die Steher-DM durch, die der Franke Mario Vonhof vor dem Leipziger Timo Scholz gewann.

### Das Dach konnte endlich saniert werden

Nach 19 Jahren fasst man endlich Ende 2009 einen Ratsbeschluss, durch den das Dach der Radrennbahn aus Mitteln des Konjunkturprogrammes II saniert werden soll. Besonders die PDS machte sich im Stadtrat dafür stark und so begannen 2010 die Bauarbeiten, die Mitte 2011 fertig gestellt werden konnten. In einigen Bauphasen war trotzdem ein eingeschränkter Trainings- und Wettkampfbetrieb möglich (Nachwuchsrennen). Leider vergaßen die Bauherren dabei die Beschallung, die im Nachhinein, ca. ein Vierteljahr später, aus ungenutzten Beständen der Sanierung von 1971 (!) provisorisch wieder angebracht wurden. Die ebenfalls demontierte Flutlichtanlage, die einst tolle Abendveranstaltungen ermöglichte, konnte nur noch als Trainingsbeleuchtung installiert werden. Ein Erfolg war die 110. Steher-DM, die wiederum vom TuS Leutzsch organisiert, von 2.000 Zuschauern besucht wurde. Bei schlechtem Regenwetter bestand das Dach seine erste Bewährungs-

probe, auch wenn noch eine Notbeschallung aufgestellt werden musste.

### Der Niedergang der Sportstätte begann

Noch 2009 informierte die Stadtverwaltung den SRB, dass auf dem Gelände der Radrennbahn eine Dreifeld-Sporthalle errichtet werden soll. Zunächst auf dem vorderen Parkplatz geplant, entschied dann Leipzigs Baubürgermeister Martin zur Nedden, dass die Halle nur auf dem Gelände der vom Radsport genutzten Gebäude ihren Standort finden kann. Und das, ohne sich auch nur ein einziges Mal persönlich vor Ort von den Gegebenheiten zu informieren. Seine völlig deplatzierte Bemerkung, dass nun endlich die maroden Baracken abgerissen werden können, war an Unsachlichkeit nicht mehr zu überbieten. Da half dem Radsport auch nicht die Tatsache, dass dieser unmögliche Verantwortungsträger 2013 vom Stadtrat abgewählt wurde.

So begann der sicher einmalige Kahlschlag einer Anlage, die in der ganzen Welt bekannt und ge-



Das unverzichtbare Bergsimulationsgerät wird zerstört!

schätzt war. Hier die Einzelheiten: Das zweistöckige Gebäude des ehemaligen WZ Radsport, mit einem gerade erst neu installierten Heizraum, drei Duschräumen, mehreren zum Teil vom SRB sanierten Toiletten, Sauna und Solarium, sowie 20 weiteren Räumen, von denen einige u. a. viele Jahre lang vermietet waren (Kosmetik, Universum-Akademie, Bürobedarf, Fußballverband) und auch das Domizil

des SRB bildeten. Dieser verwaltete auch einen ca. 150 m<sup>2</sup> großen Übungsraum, ausgestattet mit zwölf Fitnessgeräten und zwei Klimatrüben, sowie einem kurz zuvor mit dem Aufwand von 7.000 Euro renovierten kippbaren Schrägband zum Bergfahren, das für den Radsport ein einmaliges Trainingsgerät darstellte. Außerdem waren im gesamten Gebäude neue Heizungs- und Wasserrohre verlegt, fast alle Räume schallsoliert, sowie die meisten Fenster erneuert worden. Weiterhin gab es einen separaten Krafraum, der zwar alte Bausubstanz aufwies, aber mit radsport-spezifischen Geräten sehr gute Trainingsmöglichkeiten bot, die vor allem dem Nachwuchs dienten, dazu ein weiteres Gebäude, in dem sich neben Duschen und Toiletten sieben Räume für die Vereine der Stadt befanden, darin ein ebenfalls neu installierter Heizraum, der die Kabinen und gleichzeitig die Baracke des LSV Südwest mit Wärme versorgte, sowie eine gut ausgerüstete Werkstatt mit einem Kompressor. An den Altbau anschließend gab es eine neue gebaute Behindertentoilette, der sich für Damen und Herren zwei Besuchertoiletten anschlossen, die der SRB gemeinsam mit dem LSV Südwest bei Veranstaltungen nutzte und die mittels einer weiteren Maßnahme saniert werden sollten.

Der absolute Wahnsinn war außerdem der erforderliche Abriss der für fast 100.000 Euro gerade erst neu installierten Elektrostation, neben denen sich drei weitere Räume zur Unterbringung spezifischer Ersatzteile und Materialien für die gesamte Bahnanlage befanden, wie Farben, Bestuhlung, Ersatzbänke, Elektrogeräte, Glasscheiben, Lampen, Werkzeuge und Arbeitsgeräte.



Der Abriss beginnt!



**Links: Der SRB sanierte mit viel Energie die Gebäudesubstanz. Hier Arbeiten an der Außenfassade des Kraftraumes! Rechts: Die völlig verschlissenen Baracken im hinteren Teil der Anlage wurden vom SRB abgerissen und entsorgt, auf die Fundamente acht Container gestellt, die mit einem gemeinsamen Dach versehen wurden und als Werkstätten und Lagerräume dienten.**

Zu guter letzt verschwand auch der komplette, mit Sitzgelegenheiten neu gestaltete, Kabinen Hof mit elf Garagen für die Schrittmachermaschinen, deren Türen durch den SRB mit einer speziellen einbruchssicheren Schließanlage versehen wurde.

**Eine ungeheuerliche Maßnahme, die durch nichts zu rechtfertigen war und bei der neben dem Riesenschaden für den Radsport Werte von fast einer Million Euro sinnlos vernichtet wurden.**

Parallel zum beginnenden Abriss erhielt der SRB 2009/10 nach mehreren Beratungen mit dem Sportamt im Eingangsbereich sechs Container gestellt, in denen zahlreiche Materialien, wie Rasenmäher, Kraftrauminventar, Räder der Vereine sowie die Schrittmachermotoren untergebracht werden konnten. Die gesamte Geschäftsstelle zog in den Versammlungsraum in der ersten Etage des Sozialgebäudes sowie mietete einen Raum im Sportforum für archivierungspflichtige Akten und Unterlagen. Damit wurde die Arbeitsfähigkeit zunächst gesichert.

Einige der Umkleidekabinen im Erdgeschoss mussten notgedrungen von den Vereinen zu Werkstätten und Radlagern umfunktioniert werden. Nur noch vier Kabinen standen zum Umziehen zur Verfügung. Der SRB erhielt mit Fertigstellung der Sporthalle in einem kleinen Anbau drei Räume für seine Geschäftsstelle. Die weiter jährlich gestellten Anträge, beispielsweise unter Mitfinanzierung durch Eigenleistungen aller Vereine am hinteren Ende des Objektes einige Werkstätten und Lagerräume in Garagen-



form für die Unterbringung ihrer gesamten Logistik zu schaffen, wurden rigoros abgelehnt.

**Der Nutzungsvertrag mit dem SRB wurde gekündigt**

Das Sportamt kündigte am 23. September 2013 den Nutzungsvertrag mit dem SRB, um zukünftig die Verwaltung und Nutzung der Radrennbahn in Eigenregie durchzuführen. Da dieses Dokument gravierende rechtliche Fehler enthielt, gab es am 13. Dezember 2013 ein erneutes Schreiben. Die Übergabe aller Schlüssel wird vom Amt für den 1. Juli 2014 festgelegt. 14 Tage vor Ablauf dieser Frist erhielt die Geschäftsstelle ein Schreiben, in dem alle vom SRB genutzten Räume, die selbst errichteten Container, das umgebaute Toilettenhaus, die Garagen, selbst die vom Sportamt erhaltenen Container sowie eine Vielzahl von Fremdpersonen genutzte Räume besenrein übergeben werden sollten. Darunter befanden sich – dilettantisch recherchiert und aufge-



**Das Domizil der Leipziger Radsportler, der sogenannte Altbau (oben), wird ebenso abgerissen wie die neu installierte Elektrostation (Mitte) und der Kabinen Hof, der neu gestaltet worden war.**

schrieben – allerdings auch Räumlichkeiten der Gaststätte, sprich Gastraum, Küche, Kühlager, Elektroräume und Zimmer, die es nach erfolgten Umbauten teilweise schon Jahrzehntlang nicht mehr gab.

Der SRB bat daraufhin um Richtigstellung der fehlerhaften Aufschlüsselung, bot mehrere Gespräche an, um die Übergabe sauber und unkompliziert zu lösen, doch das Amt lehnte ab und leitete die gerichtliche Zwangsräumung ein.

Der gesamte Vorstand brachte sich ein, es fanden Einzelgespräche mit Stadtverordneten bzw. dem zuständigen Bürgermeister für Ordnung und Sport statt, aber keiner erachtete es für sinnvoll, sich vor Ort ein Bild zu machen bzw. der Amtsleiterin für Sport eine Anweisung zur Problemlösung zu erteilen. Selbst der Oberbürgermeister der Stadt Leipzig, der dem SRB im Vorfeld seine Hilfe theatralisch angeboten hatte, stand letztendlich nicht zu seinem Wort und ließ die Amtsleiterin gewähren.

Trotz dieser massiven Einschränkungen führte der kleine Verein TuS Leutzsch durchgängig bis 2014 die unverzichtbaren Mittwochrennen durch, organisierte 2011 zum fünften Mal seit 2002 die DM der Steher und aus Traditionsbewusstsein, ohne auch nur einen Euro Zuschuss von der Stadt zu erhalten, 2011/12 das älteste noch ausgetragene Steherrennen der Welt, den Preis der Stadt. Dieser musste 2013 ausfallen, als durch das extreme Hochwasser die im Innenraum installierte Pumpe ausfiel und das Wasser wenige Stunden vor Beginn aus der rissigen Fahrfäche austrat.

2013/14 gab es noch den Messepreis, ebenfalls nur von treuen



**Die MTB-Strecke kann nicht mehr genutzt werden: Riesige Felsbrocken, ein Kiesbett und das viel zu große Tor verhindern dies. Foto rechts: Halteverbotsschild mit Schreibfehler ...**

Sponsoren, an der Spitze die Krositzer Brauerei und dem Arlt-Wachdienst, finanziert. Höhepunkt auch 2014 die erneute Durchführung der Steher-DM, wiederum vor 2.000 Zuschauern, die einen Sieg des aus Forst stammenden Stefan Schäfer sahen. Wahrscheinlich letztmalig gab es 2015 nochmals drei große Rennen, als Höhepunkt zum siebten Mal die Steher-DM, bei der

Stefan Schäfer vor großer Kulisse seinen Vorjahrestitel verteidigte und natürlich die beiden Leipziger Traditionsrennen.

Der Rundumschlag gegen den Radsport setzte sich nahtlos fort, denn die MTB-Strecke konnte nicht mehr genutzt werden, da ein viel zu großes Tor am Eingang eingebaut, riesige Felsbrocken hingbracht und ein Kiesbett errichtet wurde. Dieses

beispielsweise durch eine Ortsbesichtigung von den tatsächlichen Gegebenheiten zu überzeugen. Die vielen Ungereimtheiten und falschen Interpretationen interessierten keinen, es wurde dem SRB sogar vorgeworfen, den Nutzungsvertrag manipuliert zu haben. Eine Ungeheuerlichkeit, die kaum zu toppen sein dürfte. Trotzdem war die Niederlage gegen die Stadt vorgezeichnet. Da half auch ein persönliches Schreiben des gesamten Vorstandes des SRB an den OBM nichts, der diesen Hilferuf leider nicht einmal beantwortete, sondern nur mündlich dem Präsidenten mitteilte, dass er sich nicht in ein schwebendes Verfahren einmischen würde. Einen Vorschlag der Stadt gab es noch: Der SRB könne die ihm gehörenden acht Container für jährlich 1960,- Euro plus Nebenkosten mieten! Der Wahnsinn hat System, der Bund lehnte ab.



**Die DM der Steher war die bisher letzte große Meisterschaft auf der Radrennbahn Leipzig. Hier das Podium mit Gessler/Schiewer (2.), den Siegern Bäuerlein/Schäfer sowie Steger/Ruder (3.). Vorn im Bild die Organisatoren Wolfgang Schoppe und Manuela Götze (SRB).**

Indirekt unterstützten das Sportamt auch noch einige wenige Mitglieder des Bundes, die in gehässigster Weise versuchten, die SRB-Leitung und die Organisatoren der Veranstaltungen auf der Bahn zu diskreditieren. Die Zukunft wird zeigen, wer im Recht war. Es ging ausschließlich um den Erhalt des Radsports, um Bedingungen, wie sie auf allen anderen Radrennbahnen der Welt üblich sind, um nichts weiter. Ein Kampf, der leider verloren ging. Recht haben und Recht bekommen ist in diesem Rechtssystem sehr schwierig. Der Bund hat nun die komplette Räumung durchgeführt, alle Materialien, d. h. 50 Bahn- und Straßenräder sowie Zeitfahrmaschinen, alles für den Nachwuchs, diverse Laufräder, 11 Motoren, 12 Trainingsgeräte, die kom-

**Gerichtlich angeordnet: die totale Räumung**

Den sich bis 22. September 2015 hinziehenden Prozess über zwei Instanzen verliert letztlich der SRB. Obwohl nachweislich gravierende Fehler in den vom Sportamt ausgeführten Stellungnahmen und Darstellungen vom SRB laufend richtiggestellt werden mussten, unternahm das Gericht nichts, sich

plette Werkstatt mit hunderten von wertvollen Ersatzteilen, Werkzeugen und Zubehör, sowie viele andere Dinge, wie Dachträger und Sommerräder für den Renndienst-

wagen, in ein drei Kilometer entferntes Lager gebracht. Ein Riesenaufwand, den die Geschäftsstellen-Mitarbeiter mit einigen wenigen Getreuen bewerkstelligte.

*Erhalten: 8.6.14*

Information für den Sächsischen Radfahrerbund zur Rückgabe aller genutzten Räume/ Garagen/ Container/Freiflächen lt. Kündigung des Nutzungsvertrages zum 30.06.2014, besenreine Rückübergabe an das Amt für Sport am 01.07.2014, ab 10.00 Uhr

1. Nichtbetroffen ist der Mietvertrag über die Räumlichkeiten der Geschäftsstelle zwischen der Stadt Leipzig und dem Sächsischen Radfahrerbund in der 3-Feilderhalle vom 21.09.2011

Nachfolgend benannte Räume, Containeranlagen und Garagen sind geräumt und besenrein dem Amt für Sport zu übergeben:

2. Hauptgebäude der Radrennbahn:

Souterrain:

- Durchgang Bahn Nr. 1 und 1a → leer!
- Raum 2 → Hygienzimmer → Inhalt Eigentum SRB
- Raum 9 } Elektrostation (Sportamt)
- Raum 10 }
- Raum 11 Materialraum (Fahnen, Schwämme, Sitzkissen, Absperrmaterial)
- Raum 15, 15a WC/Dusche
- Raum 16, 16a, 16b, 16c WC/Dusche (Raum 16 gibt es nicht?)
- Flurbereich 1b, 1c → Gang
- Raum 18 }
- Raum 20 } Umkleidekabinen
- Raum 21 }
- Raum 22 }
- Raum 24 Elektroraum (Sportamt)
- Werkstatt vom SC DHfK genutzt!
- Treppbereich/Aufgang zum Erdgeschoss → leer!

Erdgeschoss:

- Raum 100 Umkleidekabine
- Raum 101 Beratungsräume SRB/Vereine
- Raum 102 }
- Raum 103 } Gastraum/Küche "Bikes Inn" !!
- Raum 104 }
- Flurbereich 35, 35a leer!
- Raum 36 unbekannt?
- Raum 105 WC u. Küche "Bikes Inn"
- Raum 106 Wandkammer "Bikes Inn"
- Außen WC-Bereich 44, 44a, 45, 45a, Brauchtoiletten

3. Innenbereich der Radrennbahn *nicht aufgeführt!*  
*Ist komplette Radrennbahn!*

-2-

- 4. Containeranlage (7 Container) – rechts hinter dem Eingangstor (wurden dem SRB nach Abriss übergeben (Motoren, Rasenmäher, Material der Vereine)
- 5. 3 große Garagen → sind nur zwei! Dazu Renndienstwagen, einige Radergonikel, 1 Hänger, Bus
- 6. Containeranlage (8 Stück) links neben den Garagen → vom SRB errichtet, vorher Abriss der alten Baracken, genutzt als Werkstatt + Rennräder, 2x DHfK
- 7. Container (2 Stück) rechts neben den Garagen gehören dem SSV Südwest (Fußball)
- 8. ehemaliges Toilettenhaus – auf dem Parkplatz vom SRB mit ABM – Mitten neu aufgebaut (12000,- DM) Lager Material siehe dazu auch den als Anlage beigefügten Lageplan!

9. bestehende Mietverträge Stadt Leipzig/ mit diversen Vereinen:

Im Souterrain des Hauptgebäudes hat die Stadt Leipzig, Amt für Sport eigenständige Nutzungsverträge abgeschlossen, diese sind nicht von der Rückgaberegelung betroffen – Verträge behalten weiterhin ihre Gültigkeit !!

Verträge bestehen mit:

- SC DHfK Leipzig - Räume 12, 14, 17
- L.E. Bike Force - Raum 13
- RadSportverein AC Leipzig - Raum 23
- OSP-Girls Team - Raum 19

Leipzig, am 03.06.2014



Laut von der Stadt verfügbarem Gerichtsbeschluss hat der SRB auch die außerhalb des Nutzungsvertrages stehenden drei Kassenhäuser zu übergeben. Es sind aber vier, von denen zwei seit Jahren unbrauchbar sind.

Eine notwendige Nachbetrachtung

Die Übergabe der Räumlichkeiten des Funktionsgebäudes erfolgte übrigens in einer Art und Weise, die nicht nachzuvollziehen ist. Obwohl alle Schlüssel zurückgegeben wurden, baute das Sportamt die ca. 5.000 Euro teure Schließanlage sofort aus, dafür kamen in alle Türen neue einzelne Schlösser. Geld spielt ja keine Rolle. Außerdem musste der SRB die gesamten, an der Bahnumwehrgung angebrachten Werbeschilder entfernen. Es waren die Sponsoren, die bis heute den Bahnradsport förderten und vor allem auch damit den Nachwuchs unterstützten. Absoluter Höhepunkt zum Schluss der Übergabe die Frage an den SRB, wem der Schaukasten am Eingang gehöre. Auf die Antwort: „Er gehört dem Radsport, also uns“, ver-

langte dieser kleine Mitarbeiter die Schlüssel, da der Kasten an einem „Gebäude der Stadt hinge und ab sofort nicht mehr vom SRB genutzt werden darf“! Was sind das für Menschen? Unkommentiert eine weitere Maßnahme: Man sägte rigoros die gesamten Fahnenmasten auf dem Vorplatz ab und installierte sie als Sperrzäune und Schranken an den Rundwegen, darunter auch auf einer Feuerwehrezufahrt! Dennoch wird zukünftig laut Frank Dannhauer, stellvertretender Sportamtsleiter, „Geld in Millionenhöhe“ fließen, um die Radrennbahn zu sanieren und zu modernisieren. Darauf freuen sich sicher alle unsere Rennsport treibenden Vereine und ihre Mitglieder. Nur fehlt dem neutralen Betrachter hier der Glaube. Der Bahnradsport Leipzigs steht an einem Scheideweg. Wo er hinführt, ist offen.



Die dreizehn Fahnenmasten wurden entfernt und damit u. a. eine Feuerwehrezufahrt mit den fest verschweißten Masten blockiert!

## 47. MESSECUP mit WM-Revanche

Der SRB und die ISMA haften nicht für Sach- und Körperschäden, die den Besuchern ihrer Veranstaltung – ganz gleich unter welchen Umständen oder besonderen Ereignissen – entstehen können.

9. September 1993

**Telekom**  
**TELENORMA**  
**SBH**  
**LEIPZIGER MORGENPOST**

Haupttribüne 15,00 DM

Radrennbahn Leipzig  
Eintrittskarte  
Zielsitzplatz  
€ 6,00

004450  
Sport-Böckmann GmbH  
004450

## Europameisterschaft der Steher 2001

Radrennbahn Leipzig  
Samstag, 4. August 2001, 16.00 Uhr

Sitzplatz Zielgerade

20,- DM  
Reihe, Platz

Preis: 20,- DM

## Deutsche Stehermeisterschaft

Leipziger Radrennbahn

### VIP-KARTE

AW art-wachdienst.de  
BDR Bund Deutscher Radfahrer e.V.  
Ur-Kraftlifter

Sonnabend, 11. Juli 2015 – 15.00 Uhr

## Grand Prix von Deutschland

Leipziger Radrennbahn  
Donnerstag 26.05.94

Sitzplatz Zielgerade

Telekom Telekom

## ALFRED-ROSCH-KAMPFBahn · LEIPZIG

### Radweltmeisterschaften 1960

Championnats du Monde  
3. bis 14. August  
Sonnabend, 6. August 1960 - 19.00 Uhr

BAHNRENNEN  
Frauen - Amateure - Berufsfahrer

Sitzplatz	6090
-----------	------

III 1824 Lp G 841-60 208

## GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

LEIPZIG - 26./27. Juli 1991 · Alfred-Rosch-Kampfbahn

VIP-Lounge DM 75,-

ISMA Sportwerbung Hannover · Leipzig  
26. Juli 1991

10,-  
SITZPLATZ

## VI. Grand Prix von Deutschland

Radrennbahn Leipzig

Deutsche Telekom

6.6.1996  
18.00 Uhr

Donnerstag 9. Juli 1981  
19.00 Uhr

Alfred-Rosch-Kampfbahn Leipzig

### Junioren-Weltmeisterschaften im Radsport 7.7.-12.7.1981

Donnerstag, 9. Juli 1981 - 19.00 Uhr

Eintrittspreis: 5,- M eininkl. Sportgr.

Sitzplatz: Zielgerade Block C  
Reihe 7 Platz Nr. 4

Eintrittspreis: 5,- M eininkl. Sportgroschen

## „62. Großer Messepreis“

Leipziger Radrennbahn

AW art-wachdienst.de  
Ur-Kraftlifter  
INDUSTRIEVEREIN SACHSEN

### VIP-KARTE

Sonnabend, 6. September 2014 – 15.00 Uhr

## MESSE CUP '91

INTERNATIONALES STEHERRENNEN · Leipzig, 5. Sept. '91  
Beginn: 18 Uhr

EHRENTRIBÜHNE DM 25,-

Leipziger Radrennbahn (ehem. Alfred-Rosch-Kampfbahn)

MESSE CUP '91 INTERNATIONALES STEHERRENNEN Leipzig, 5. Sept. 1991

## Deutsche Stehermeisterschaft

Leipziger Radrennbahn

BDR AW art-wachdienst.de Ur-Kraftlifter

### VIP-KARTE

Sonnabend, 9. August 2014 – 15.00 Uhr

## Radrennbahn Leipzig OLYMPIA- und WM-Revanche der Sprinter und Steher und SUPER-CUP der ASSE '92

Rundenrekord um den „Coppa Biemme“

Keirin um den TELENORMA CHAWAN

Freitag, 11. September '92  
Beginn: 18 Uhr · Vorprogramm 17 Uhr

Veranstalter: Sächsischer Radfahrer Bund  
Organisation: Heinz Betz, Sport-Promotion ISMA Sportwerbung und -Marketing GmbH

ACHTUNG: Das Mitbringen von Flaschen, Dosen und sonstigen Behältern ist politisch verboten. Keine Haftung für Personen- und Sachschäden. Programmänderungen vorbehalten. Beim Verlassen des Bahngeländes verliert die Karte ihre Gültigkeit.

## 118. Deutsche Bahn-Meisterschaften

Radrennbahn Leipzig, Windorfer Straße

sowie 55. Großer Messepreis der Steher  
2. - 4. September 2004  
Beginn: 16.00 Uhr

Organisation

Veranstalter: BDR  
WIESENHOF FENDT WURZENER MITCAS

## ALFRED-ROSCH-KAMPFBahn

Deutscher Radsport Verband

### Radweltmeisterschaft 1958

der Amateur-Dauerfahrer hinter Motoren

Deutsche Meisterschaften im Einer-Verfolgungsfahren, Tandem-Malfahren und Malfahren der Jugend

Sitzplatz Schwerbeschädigte, Kinder	0713
--	------

Preis 0,55 DM  
III 18 24 8734-53