

Ein vergessenes Geschichtszeugnis von europäischem Rang - Der Alte Leipziger Bahnhof in Dresden

175 Jahre Ferneisenbahn Leipzig-Dresden. Vom 7. bis 13. April 2014 wird das Jubiläum unter großer medialer Anteilnahme mit einer Festwoche begangen. Verschwiegen wird jedoch der beschämende Umgang mit dem wichtigsten Ort des Jubiläums – dem Alten Leipziger Bahnhof in Dresden.

Bereits 1828 – die erste Eisenbahn fuhr 1825 in England – erkannten die Leipziger Handelsbürger das wirtschaftliche Potential dieses neuen Verkehrsmittels. Ermutigt durch den Erfolg der ersten deutschen Eisenbahn, die erstmals 1835 die sechs Kilometer kurze Strecke von Nürnberg nach Fürth bewältigte, brachten private Aktionäre in Leipzig das Kapital von mehr als einer Million Thaler auf, um die erste Fernverbindung auf dem europäischen Festland zu finanzieren.

Dreieinhalb Jahre dauerten die Bauarbeiten für die Strecke von Leipzig nach Dresden. Bis zu 8000 Arbeitskräfte waren gleichzeitig im Einsatz. Zahlreiche technische Pionierleistungen waren entlang der 116 Kilometer langen Strecke nötig. Erinnert sei an den 513 m langen, von Freiberger Bergleuten gegrabenen Tunnel bei Oberau, die Elbbrücke bei Riesa, das wohl imposanteste Brückenbauwerk seiner Zeit oder an bis heute bewährte Erfindungen im Gleisbau. Der Standort des Leipziger Bahnhofs in Dresden ergab sich aus der rechtselbischen Streckenführung über Strehla und Riesa. Wegen ihrer größeren Hochwassersicherheit erhielt sie den Vorzug.

Zu ihrer Eröffnung setzte sich unter großer öffentlicher Anteilnahme am 7. April 1839 der Festzug vom Leipziger Bahnhof in der Residenzstadt Dresden zum Dresdner Bahnhof in der führenden Messe- und Handelsstadt Leipzig in Bewegung. Vorgespannt waren zwei englische Lokomotiven. Die SAXONIA – die erste Lokomotive der Welt, die außerhalb Englands gebaut wurde – durfte an diesem Tag lediglich hinterher fahren. Ihr Schöpfer, Johann Andreas Schubert, Ingenieur, Unternehmer und Mitbegründer der damaligen technischen Bildungsanstalt - der heutigen Technischen Universität – ließ es sich dennoch nicht nehmen, sie zu führen.

Mit diesem Ereignis begann die wechselvolle Geschichte des Leipziger Bahnhofs in Dresden. Schon wenige Jahre später wurde der Endbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut, um die Gleise über die 1852 fertig gestellte „Marienbrücke“ bis zum damaligen Böhmischen Bahnhof, dem heutigen Hauptbahnhof, zu verlängern. Fast fünfzig Jahre musste sich der Eisenbahnverkehr die Brücke mit dem Straßenverkehr teilen.

Neben den Gleisen erhielt der Bahnhof ein neues, repräsentatives Empfangsgebäude. Am 19. Mai 1857 wurde es feierlich eingeweiht. Während im weitläufigen Hinterland des Bahnhofs die Gebäude und Anlagen immer wieder den Veränderungen der Betriebsabläufe und der Eisenbahntechnik angepasst wurden, blieb das Empfangsgebäude im Wesentlichen erhalten. Bis 1901 der

Bahnhof Dresden Neustadt fertig gestellt wurde, diente es dem Personenverkehr. Während fast alle anderen Gebäude des Bahnhofs gegenwärtig genutzt werden, befindet es sich in einem ruinösen Zustand.

Zur Vermeidung niveaugleicher Kreuzungen zwischen dem rasch wachsenden Großstadtverkehr und dem ebenfalls zunehmenden Eisenbahnverkehr wurden die Gleise im Stadtgebiet Ende des 19. Jahrhunderts auf Dämme, Mauern und Brücken verlegt. Neben der steinernen Marienbrücke entstand eine Eisenbahnbrücke in moderner Stahlkonstruktion. Die zur Brücke führende Hochbahntrasse zerteilt seitdem den vormals großzügigen Vorplatz des Leipziger Bahnhofs. So von der Innenstadt abgeriegelt, geriet der Leipziger Bahnhof endgültig ins Abseits. Entsprechend den Erfordernissen des Stückgutumschlages und des Postverkehrs wurde er umgestaltet.

37 Jahre nachdem hier die letzten Reisenden abgefertigt wurden, begann ein lange verdrängtes Kapitel seiner Geschichte. Neben seiner Bestimmung als Güterbahnhof diente er den Nationalsozialisten als Umschlagplatz für die Opfer ihres Rassenwahns. Seit 2001 erinnert daran eine Gedenktafel. Allerdings nicht am Güterbahnhof Dresden-Neustadt bzw. dem Alten Leipziger Bahnhof, sondern am nahe gelegenen Bahnhof Dresden-Neustadt.

Zuletzt wurden auf dem Alten Leipziger Bahnhof Soldaten und Kriegsgerät der russischen Garnison nach fünfzigjähriger Besatzungszeit verladen. Sein Gegenstück, der Dresdner Bahnhof in Leipzig, musste bereits vor hundert Jahren dem Bau des Hauptbahnhofs weichen.

Nach der Einstellung des Bahnbetriebes wurden von der Stadt Dresden, vom Freistaat Sachsen, von der Technischen Universität und von auswärtigen Fachleuten erste Planungen für die Einrichtung des Verkehrsmuseums auf dem Bahnhofsareal erarbeitet. Dieser „authentische Ort“ bietet in jeder Beziehung ideale Bedingungen für die Zusammenführung und die zeitgemäße Präsentation der verstreuten, oft provisorisch untergebrachten umfangreichen Bestände des Verkehrsmuseums, lauteten einhellig die Resümees. Den gegenwärtigen Unterbringungsort des Verkehrsmuseums, einen Renaissancebau, der historisch zum Residenzschloss gehört, hielten die Fachleute dagegen für denkbar ungeeignet, um die vielen großen Exponate angemessen zu präsentieren. Außerdem beanspruchen die Staatlichen Kunstsammlungen Dresden das ehemalige Zeughaus für ihre Rüstkammerbestände.

Mit seiner Museumskonzeption folgte der Freistaat diesen Vorschlägen. Seit 4 Jahren ist das Verkehrsmuseum jedoch eine gemeinnützige Gesellschaft (gGmbH) der Stadt Dresden. Das Gebäude hingegen – in Dresden als Johanneum bekannt - blieb im Besitz des Freistaates. In 12 Jahren ist die Gnadefrist des Verkehrsmuseums im Johanneum endgültig abgelaufen – verkündete das Finanzministerium im Herbst 2013. Da sich auch die Stadt von dem Museumsprojekt auf dem Alten Leipziger Bahnhof verabschiedete, gibt es gegenwärtig keine Perspektive für die Unterbringung des traditionsreichen, bei allen Bevölkerungsschichten beliebten Verkehrsmuseums.

Nach den „Rückzügen“ des Freistaates und der Stadt plant eine überregionale Supermarktkette auf dem Bahnhofsgelände ein SB Warenhaus. Entgegen allen Warnungen der Fachgutachter vor den negativen Auswirkungen für die Stadtentwicklung, besonders den Handel, aber auch den Verkehr und die Umwelt billigte der Stadtrat Anfang März den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan und bestimmte ihn zur öffentlichen Auslegung.

Nach dieser Planung würden dem SB Warenhaus – immerhin so groß wie zehn ALDI-Märkte - und den 1000 Kundenparkplätzen etwa die Hälfte der Bahnhofsbauten sowie fast alle Bahnsteige und Gleisverläufe weichen. Verbleibende Gebäude würden damit zu einer oberflächlichen Dekoration für das alle Maßstäbe sprengende SB Warenhaus werden. Die von den Denkmalpflegern geforderte Sachgesamtheit von technischen Anlagen, Einzelbauwerken und Städtebau wäre damit unwiderruflich verloren.

An die Deportationen soll im ehemaligen Empfangsgebäude in Verbindung mit einer Friedrich-List-Gedenkstätte erinnert werden. Doch wo wurden die Opfer zusammen getrieben? Auf welchen Bahnsteigen sahen sie ihrem Abtransport entgegen? Obwohl etwa die Hälfte der Bauten und Anlagen zum Abbruch freigegeben wurden, gibt es keine Antworten auf diese Fragen. Dabei bedürfen gerade Erinnerung und Gedenken der authentischen Orte.

Zweifellos ist der Alte Leipziger Bahnhof mit seiner wechselvollen Geschichte ein Ort von europäischem Rang. Hier begann das europäische Eisenbahnzeitalter, mit dem die industrielle Revolution auf dem Kontinent eingeläutet wurde. Zudem ist er ein Gedenkort für die Opfer des Nationalsozialismus.

Der angesichts dieser Tatsachen beschämende Umgang mit dem Alten Leipziger Bahnhof wird in diesen Tagen des Jubiläums nicht erwähnt. Angesichts der Festwoche - für die weit über Dresden und Sachsen hinaus geworben wird – soll wohl nicht daran erinnert werden, welche Möglichkeiten die verantwortlichen Politiker vergeben, würden sie dem Großmarkt letztendlich zustimmen.

Denn für die Stadtentwicklung wäre der Großmarkt auf dem Alten Leipziger Bahnhof eine folgenreiche Fehlentscheidung. Dem steht die hervorragende Idee vom Verkehrsmuseum gegenüber. Über die Zusammenführung der ausgelagerten, der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Museumsbestände hinaus, bietet dieser Standort – in Verbindung mit dem benachbarten alten Hafen – eine einmalige Chance für neue Ausstellungsschwerpunkte.

Das hochaktuelle Thema zukünftiger Mobilität bietet sich dafür geradezu an. Mit seinen wissenschaftlichen Einrichtungen der Verkehrs- und Umwelttechnik, mit allen Sparten der Fahrzeughersteller, ihren Zulieferern und der einschlägigen Elektronikindustrie könnte sich das wiedererstandene Auto-Land Sachsen als innovative Region empfehlen.

Der Elektro-BMW aus Leipziger Produktion, die Saxonica aus der Werkstatt in Dresden-Übigau, Horch, Audi, 1-Liter-VW, Pferdedroschke und Niederflur-Straßenbahn...

Zusammen mit den Zeugnissen ihrer traditionsreichen Verkehrsgeschichte könnte Sachsens einschlägige Wirtschaft ihre Zukunftsfähigkeit an einem traditionsreichen Ort demonstrieren. Im Gegenzug könnte sich die Verkehrswirtschaft – immerhin die umsatzstärkste Industriebranche in Sachsen – an der Finanzierung beteiligen. Kulturelle Einrichtungen werden künftig ohnehin stärker auf private finanzielle Engagements angewiesen sein. Das Verkehrsmuseum bietet dafür geradezu ideale Voraussetzungen. Besitzt es doch mit seinen Technik-Themen so enge inhaltliche Bezüge zur Wirtschaft wie kein anderer Museumsbereich. Politiker von Stadt und Land sollten sich deshalb gemeinsam für diese Kooperation einsetzen. Denn neben der Stadt sollte sich das Land in der Verantwortung für das Verkehrsmuseum sehen. Gelang es ihm während seiner Zuständigkeit doch nicht, ihm eine Perspektive zu geben.

Hightech und Barock – Zukunftstechnologien und stolze Vergangenheit – die ehrgeizige Vision Sächsischer Politiker könnte Wirklichkeit werden. Auf dem Alten Leipziger Bahnhof, nur drei Straßenbahnhaltstellen von Residenzschloss, Zwinger, Oper und Gemäldegalerie entfernt.

Nicht zuletzt kann in Verbindung mit dem Museum angemessener als mit einem Supermarkt daran erinnert werden, was auf dem Alten Leipziger Bahnhof geschah, welchen Verbrechen die Naziideologie den Weg bereitere und bereitet.

Zum Jubiläum „175 Jahre Ferneisenbahn Leipzig-Dresden“ sollte der Öffentlichkeit nicht vorenthalten werden, was es für die Zukunft des Verkehrsmuseums, die Stadtentwicklung aber auch für das Geschichtszeugnis von europäischem Rang bedeuten würde, wenn der einmalige Standort des Alten Leipziger Bahnhofs einem beliebigen Supermarkt geopfert wird.