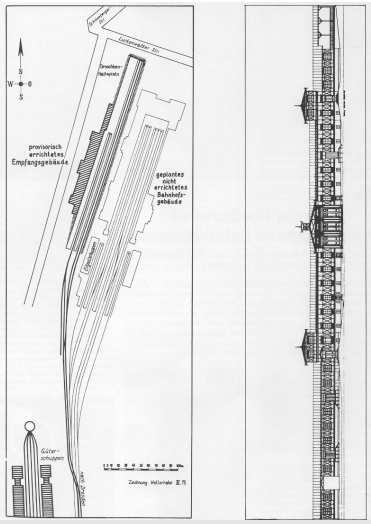
SIGNALARCHIV.DE

Bauten

Wie der Postbahnhof zum Dresdener Bahnhof wurde Die DB AG entdeckte einen neuen alten Bahnhof - und hat sich damit gründlich blamiert

aus SIGNAL 07/1997 (Dezember 1997), Seite 9-11 (Artikel-Nr: 10003627)

Jan Gympel



Der provisorische Dresdener Bahnhof in Berlin. (Zeichnungen aus: Berliner Verkehrsblätter, Heft 6-7/1975, Seite 107)

Aufregende Entdeckungen von Dingen, die im Laufe der Jahre in Vergessenheit geraten waren, konnte man im Berlin der Mauerära und der ersten Zeit danach zahlreich machen. Auch der Hamburger Bahnhof war ja, mitsamt den Exponaten des alten Verkehrs- und Baumuseums, für mehrere Dekaden dem öffentlichen Bewußtsein entfallen. Ist der Bahn nun im Jahr 1997 mit dem „Dresdener Bahnhof“ der Fund eines weiteren historischen Bahnhofs gelungen, der mitten in der Stadt vor sich hin dämmerte?

Berlin gewanderte Ausstellung über die "Renaissance der Bahnhöfe" werde im "Dresdener Bahnhof" stattfinden, erklärte die Deutsche Bahn AG im Frühjahr vollmundig. Und da Journalisten - zumal in Berlin - im allgemeinen wenig Ahnung haben, alles unreflektiert nachplappern, was man ihnen vorsetzt, und eifrig voneinander abschreiben, geistert der "Dresdener Bahnhof" an der Luckenwalder Straße seither durch die Medien und wird immer wieder als Schauplatz verschiedenster Veranstaltungen genannt.

So gab die Bahn mit ihrer vermeintlichen Entdeckung nicht nur ein Beispiel dafür, wie man Fehlinformationen über die Stadtgeschichte in die Welt setzt, die schnell nicht mehr aus selbiger zu schaffen sind; sie gab auch jenen recht, die die angebliche "Renaissance der Bahnhöfe" nur für eine gewandelte Form der Verschandelung und Zerstörung der historischen Bausubstanz halten, denn offenkundig kennt sich die DB AG nicht mit der Historie ihrer Gebäude aus: Den Dresdener Bahnhof gibt es seit mehr als 110 Jahren nicht mehr.

Nie von diesem Bahnhof gehört zu haben, stellt keine Bildungslücke dar, denn er existierte nur kurz und in provisorischer Form. 1872 waren nach langem Hin und Her von Preußen und Sachsen die Konzessionen zum Bau einer Direktverbindung zwischen ihren Hauptstädten erteilt worden. "Ausschlaggebend für die Entscheidung war die Möglichkeit, das Monopol der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn im Verkehr zwischen Berlin und Dresden zu brechen. Ferner hatte die Eisenbahn in dem gerade beendeten Krieg gegen Frankreich ihre außerordentliche militärische Wichtigkeit bewiesen, so daß eine gesonderte Strecke in Richtung Dresden ohne Mitbenutzung der bereits stärker belasteten Anhalter und Görlitzer Bahn auch aus dieser Sicht vorteilhaft erschien", schreibt Peter Bley in den "Berliner Verkehrsblättern" Nr. 6-7/1975. Freilich wurde laut "Berlin und seine Bauten" (Berlin 1877) mit der 174,3 Kilometer langen Strecke über Dobrilugk (heute Doberlug) nur eine Abkürzung von 15,6 Kilometern gegenüber der bisherigen Verbindung erreicht. Hinzu kam, daß sich die Berlin-Dresdener Eisenbahn im Gefolge des Gründerkrachs von 1873 rasch zu einem "Alptraum ihrer Aktionäre" (Bley) entwickelte.

"Erhebliche Schwierigkeiten" (Bley) habe es auch bei der Suche nach einem Bahnhofsgelände in Berlin gegeben. Ins Auge gefaßt wurden Standorte am Halleschen Tor, am Wassertorplatz und östlich des Urbanhafens; schließlich erwarb

man vom Militärfiskus - im Rahmen der Vereinbarung über den parallelen Bau der Militärbahn - das Gelände an der Luckenwalder Straße. Die Arbeiten für die Station wurden laut Bley im Mai 1873 begonnen. Nachdem schon die Strecke nur "in einfachster Weise erbaut" wurde ("Berlin und seine Bauten", Berlin 1896), entstand angesichts der leeren Kassen nur ein provisorischer Personenbahnhof - wie auch am anderen Ende der Strecke in Dresden-Friedrichstadt. In dem 1984 erschienenen Band "Fernverkehr" der jüngsten Ausgabe von "Berlin und seine Bauten" ist er wie folgt beschrieben: "Dreigleisiger Kopfbahnhof mit zwei Seitenbahnsteigen (das 3. Gleis ohne eigenen Bahnsteig); seitlich (Westseite) angeordnetes ... Empfangsgebäude: langgestreckter eingesch. Holzfachwerkbau über massivem Sockel, gereihte hochrechteckige Fenster, Satteldach; Mittelrisalit mit drei Portalen, flacher Giebel und Uhrtürmchen; zwei 2-gesch. Seitenrisalite mit flachem Giebel."

Wie Bley schreibt, sei "in unmittelbarer Nähe ... bereits der provisorische Personenbahnhof der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn vorgesehen [gewesen], der anläßlich des vollständigen Neubaues des Anhalter Bahnhofs dessen Verkehr übernehmen sollte (Inbetriebnahme des provisorischen Bahnhofs am 9. November 1874). ... In seiner äußeren Gestaltung paßte sich das ausgeführte Empfangsgebäude der Berlin-Dresdener Eisenbahn dem des provisorischen Bahnhofs der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn an, allerdings war der provisorische Anhalter Bahnhof größer." Wohl auf Grund einer Verwechslung dieser beiden Anlagen nennt Alfred Gottwaldt in seinem Buch "Berliner Fernbahnhöfe" (Düsseldorf 1982) als Eröffnungstermin des Dresdener Bahnhofs den November 1874 und behauptet, dieser habe als Ausweichstation während des Neubaus am Askanischen Platz gedient. Andernorts wird nämlich durchweg die Inbetriebnahme der Dresdener Bahn samt ihres Berliner "Kopfs" erst auf den 17. Juni 1875 datiert. Daß "Berlin und seine Bauten" von 1984 den 17. Juli nennt, dürfte ein Druckfehler sein.

In der 1896er Ausgabe dieser Schrift ist zu lesen, daß schon 1876 Verhandlungen mit dem preußischen Staat zwecks Übernahme der Dresdener Bahn stattgefunden hätten, am 5. Februar 1877 sei dann vereinbart worden, daß deren Verwaltung und Betrieb ab 1. Oktober jenes Jahres von der finanziell kränkelnden AG "auf ewige Zeiten" an den Staat übergingen. Für fast ein Jahr diente der Dresdener Bahnhof 1879/80 als Endpunkt der neuen Wetzlarer Bahn. Doch nachdem die Anhalter Bahn 1882 ebenfalls verstaatlicht worden war, lag es praktisch auf der Hand, den "Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr" (Bley) der Dresdener Bahn in den neuen Anhalter Bahnhof zu leiten, jenen legendären Stationspalast, an dessen Stelle, anders als noch beim Abriß in den fünfziger Jahren verkündet, die Bahn eben keinen Nachfolgebau setzen will - so viel zur "Renaissance" der großen Bahnhöfe.

Ein geplanter "richtiger" Dresdener Bahnhof mit fünf Gleisen entstand folglich nicht. Das westlich des dafür reservierten Areals gelegene Provisorium wurde laut Bley mit dem Fahrplanwechsel am 15. Oktober 1882 geschlossen: "Die provisorischen Bauten für den Personenverkehr wurden verkauft und bis Anfang 1884 abgetragen; das Gelände fand für Lagerplätze mit Gleisanschluß Verwendung."

Rund dreißig Jahre später wurde dann auf dem Areal des Dresdener Bahnhofs der bis vor kurzem betriebene Postbahnhof errichtet, dessen Zukunft unklar ist und der jetzt sporadisch Ausstellungen und anderen Veranstaltungen dient. Zwar könnte man die Bezeichnung "Dresdener Bahnhof einfach auf ihn übertragen, wie es jetzt geschehen

ist. Aber das ist in etwa so, als würde man das Staatsratsgebäude als Stadtschloß bezeichnen, weil es ja einem ähnlichen Zweck diente und ganz in der Nähe des historischen Namengebers liegt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003627.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten