

Die Eisenbahngeschichte in Leipzig begann mit der Eröffnung der Leipzig-Dresdner-Ferneisenbahn im Jahre 1839 und breitete sich von nun an aus. Es entstanden mehrere Kilometer Gleise, Bahnanlagen, Lokschuppen, Stellwerke, Signale und was noch alles zum Bahnbetrieb dazugehörte. Die damals entstanden Bahnhofsanlagen sind in der heutigen Zeit etwas ganz besonderes, da sie noch den Charme der alten Dampflokzeit haben und mit den neuen Fahrzeugen auch ein schönes Motiv abgeben. Nur passt dies der Deutschen Bahn ganz und gar nicht. Wenn es nach ihr geht, zieht sie ihr architektonisches Bild knallhart durch und achtet dabei größtenteils überhaupt nicht darauf, wie das städtebauliche Umfeld aussieht. Hauptsache es passt zur Deutschen Bahn, jede Ecke sieht gleich aus und es ist preiswert. Während man die großen Bahnhofshallen erhält, wie sie in Berlin noch vielfach vertreten sind, sind die Tage bei den hölzernen Bahnsteigüberdachungen längst gezählt.



Blick auf die Anlage des Plagwitzer Bahnhofs: Auf dem mittleren Inselbahnsteig hielten die Regionalzüge und auf der linken Seite die S-Bahnen. So sah es noch bis ins Jahr 2011 aus. Fotos: Dave Tarassow

Bahnhöfe, Bahnsteige und Brücken

Nehmen wir als Beispiel die S-Bahn Leipzig, die bis zum 14. Dezember 2013 noch fuhr und mit Baubeginn des City-Tunnels im Jahr 2003 durch die Netzergänzenden Maßnahmen fast alle historischen Eisenbahnbrücken und Bahnsteiganlagen verlor. Der Plagwitzer Bahnhof wurde 1873 eröffnet, hat ein Empfangsgebäude mit braunen Klinkern

und weißer Putzfassade, einen Außen- und zwei Inselbahnsteige, die eine Überdachung haben, gefertigt aus Holz und gestützt auf Gussäulen. Dazu kommen Fahrkartenverkaufs- und Diensthäuschen sowie genietete Einhausungen und Unterführungen, um die Bahnsteige zu erreichen. In Richtung Hauptbahnhof muss eine Straße überquert werden, zum Einsatz kommt eine Brücke aus Stahl und verziertem Geländer. So hören sich historische Bahnhofsanlagen an und der Plagwitzer Bahnhof sah bis 2011 auch noch so aus. Nach 138 Jahren war dann Schluss. Das Empfangsgebäude blieb zwar stehen, aber die Unterführung wurde zugeschüttet, die Bahnsteige, Überdachungen und Häuschen sowie die Brücke abgerissen. Grund war eine Neutrassierung und die Anhebung des Gleisbetts. Trotzdem hätte man die Brücke erhalten können, statt sie durch eine Einheits-Stahlbetonbrücke zu ersetzen, ebenso hätte man die Überdachung wieder aufbauen können, sofern es wieder ein Insel- statt zwei Außenbahnsteige geworden wären, und auch die Unterführung wäre eine gelungene Nutzung zur benachbarten Spinnerei gewesen, aber so muss man nun weiterhin einen Umweg machen.

Im Juni 2011 wurde die mittlere Bahnsteiganlage abgerissen, rechts daneben steht die dritte Überdachung und noch eine Einhausung, die Bahnsteige und Bahnhofsvorplatz durch eine Unterführung verband.



Die neue Stahlbrücke schwebt über die alte Stahlbrücke – hier bei der Montage der dritten Eisenbahnüberführung im März 2013 am S-Bahnhof Stötteritz. Die untere Brücke wurde später demontiert.

Die Initiative Bürgerbahnhof Plagwitz demonstrierte mit Erlaubnis der DB eine Einhausung und Haltestellenmobiliar, so dass für den künftigen Bürgerbahnhof, der sich auf dem ehemaligen Industriebahnhof Plagwitz-Lindenau befinden wird, wieder genutzt werden kann und auch an die alten Zeiten erinnert. Neben Plagwitz wurden die Eisenbahnüberführungen auch in Lindenau, Stötteritz, im Zentrum-Nord und in der Stadt Markleeberg abgerissen. Wenige sind noch vorhanden, aber es wurden auch welche in den letzten beiden Jahrzehnten saniert. Doch woran liegt es? Der Stahl ist in der Instandhaltung einfach zu teuer. Außerdem müsste das Bauwerk von Grund auf saniert werden, den kommt ein Neubau billiger. In anderen Großstädten, wie Hamburg und Berlin, blieben sie erhalten. In Stötteritz wurden jedoch gleich drei Stahlbrücken eingesetzt, nur die Widerlager sind aus Stahlbeton. Auch die Bahnsteigüberdachungen wurden in Leutzsch, Connewitz, Stötteritz und in Markleeberg zerstört. Allerdings wurde in Connewitz die historische Bahnsteigüberdachung in den Neubau wieder integriert. Solche finden sich beispielsweise noch in Gohlis (unsaniert) und in Liebertwolkwitz wieder.

Mit etwas Glück erhält die DB auch den Charme. Die Bahnhofsgebäude gehören entweder Privatleuten oder einem Fonds, der sie vergammeln lässt.

Tipp:

Auf www.baustelle-leipzig.de können Sie sich eine Foto-Doku vom Abriss und Neubau der Brücken anschauen.



oben: Im Jahr 2012 wurde der erste Teil der 21 Brücken über die Berliner Straße abgerissen, da nur noch wenige Gleise genutzt werden, so dass alle anderen Bauwerke überflüssig sind. Danach begann der Neubau einer Eisenbahnüberführung. 2014 soll der zweite Teil erfolgen und die restlichen Stahlbrücken entfernt werden, auch sie ersetzen eine neue Stahlbetonbrücke, so gibt es von ursprünglich 21 Gleisen nur noch 6 Gleise. Sie sollen nach der Fertigstellung ein historisches Gewand als Verkleidung mit Beleuchtung erhalten. unten: Schon wenige Wochen später war mindestens die Hälfte der über 100 Jahre alten Eisenbahnbrücke abgerissen. Neben befindet sich die EÜ Rackwitzer Straße, die abgerissen und anschließend rekonstruiert wurde, weil dort zwei historische Bahnbetriebswerke stehen.



Der S-Bahnhof Connewitz erhielt seine historische Bahnsteigüberdachung zurück und fügt sich in das moderne Bahnhofsbild sehr gut ein. So könnte es heute auch in Plagwitz und Stötteritz aussehen.





Blick vom Haltepunkt Markkleeberg Nord auf die beidseitigen Lärmschutzwände in Richtung Leipzig. Diese erstrecken sich zwischen dem Bf. Leipzig-Connewitz und Markkleeberg-Großstädteln.

Lärmschutzwände soweit das Auge reicht

Neben den DB-Einheits-Bauten sind die Lärmschutzwände der absolute Horror. „Es ist wirklich ein Privileg mit der Straßenbahn zu fahren“ als mit der S-Bahn. An einigen Neutrassierungen schmücken sie Kilometerlang die Anlagen, so dass man erst nach mehreren Fahrminuten wieder freie Sicht auf die Stadt hat. Beispielsweise hat die Stadt Markkleeberg innerhalb drei Haltepunkten durchgängig eine beidseitige Wand erhalten. Damit sie nicht ganz so öde aussehen, erhielten die Kassetten eine oder mehrere Farben. Sie gibt es in Grau-, Gelb- und Grüntönen – abgesehen von Graffiti (legal und illegal), die durchaus ab und zu besser aussehen.

Im Mai 2012 wurden im S-Bf. Plagwitz die Kassetten für die Lärmschutzwände eingeschoben.



Zum Schutz der Bewohner gegen den Bahnlärm.

Die Lärmschutzwände in Leipzig haben auch ihre Nachteile bei der Sicherheit. Bei Dunkelheit geht man hier nicht gern allein zum Bahnsteig, da man nicht weiß, wer um die Ecke lauert.



Barrierefreie Zugänge keine Seltenheit

Durch die Netzergänzenden Maßnahmen wurden entlang der neuen S-Bahn-Linien nicht alle Bahnhöfe und Haltepunkte ausgebaut, auch erhielten nicht alle Bahnsteige Fertigbauteile, sondern wurden auch gepflastert, es wurde neues Mobiliar verwendet, aber ebenso auch Wartehäuschen aus DDR-Zeiten belassen und neu angestrichen. Und wie sieht es mit dem behindertengerechten Zugang aus? Einige Anlagen haben Aufzüge und/oder Rampen, wovon letztere auch mal ewig lang sein können. Zum Beispiel der umgebaute Haltepunkt Markkleeberg-Großstädteln erhielt keinen Aufzug oder Rampen, er muss mit einer Treppe auskommen, und so beschwerten sich nach Inbetriebnahme der S-Bahn Mitteldeutschland gleich die Älteren. Argument der DB ist, dass hier das Potenzial noch nicht groß genug sei. Auch der in Planung befindliche Umbau des Bahnhofs Thekla sieht keinen Aufzug vor, geschweige denn Rampen. Nur eine Treppe. Doch auch die neue Unterführung zwischen Willy-Brandt-Platz und Hauptbahnhof ist nicht ganz barrierefrei. Zwar kommt man mit dem Aufzug in den City-Tunnel und nach oben zum Platz, aber nicht in

den Hauptbahnhof, der über ein paar Stufen erreichbar ist. Grund ist hier, dass die DB nicht zuständig für den Übergang in den Hauptbahnhof sei, ihr selbst gehört ja nur die Bahnhofshalle, und der Centerbetreiber ECE solle sich um eine Lösung, auf seine Kosten, kümmern. Jedoch war auch die Stadt Leipzig bei der Planung daran beteiligt, was da wohl schief lief.

Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV

Dafür werden die Verknüpfungspunkte mit TRAM und BUS besser, sofern der Verkehrsbetrieb auch mitspielt, was er in Leipzig teilweise auch tut. So wurden bis zur City-Tunnel-Eröffnung im Dezember 2013 einige Punkte entsprechend umgebaut, andere gingen leer aus und müssen mit einem Umbau noch einige Jahre warten, wie beispielsweise am S-Bahnhof Stötteritz, wo die Straßenbahnhaltestelle immer noch versetzt liegt, davon die landwärtige knapp 200 Meter entfernt. In Gohlis liegt sie unter dem Bahnhof. Beim Connewitzer Bahnhof gelangt man einmal über eine Zufahrtsstraße zur Anlage, eine kürzere Verbindung hätte es mit dem Brückenschlag von der Klemmstraße zur Fußgängerbrücke



Seit 2006 gibt es einen direkten Verknüpfungspunkt zwischen ZUG/S-BAHN (oben) und TRAM (unten) am Gohliser Bahnhof. Alle 10 Minuten hält hier die Straßenbahn und alle 30 Minuten die S-BAHN.



Am Connewitzer Bahnhof fehlt der Brückenschlag zur Klemmstraße. Kein direkter ÖPNV-Anschluss.

Alle Bahnsteige verfügen einen Zugang über Treppen und Rampen und vereinzelt auch über Aufzüge. Zusehen ist der umgebaute Haltepunkt Grünauer Allee – ohne Aufzüge, die hier auch nicht nötig sind.



gegeben, doch die Stadt Leipzig schaffte aus finanziellen Gründen bis zur Inbetriebnahme keine Fertigstellung, und so ist sie weiterhin unfertig.

Ausbau nur für die Zukunft etwas?

Doch wie sieht es mit dem Ausbau des Streckennetzes aus? In den nächsten Jahren sollen neue Haltepunkte dazukommen, auch Brückenneubauten sind geplant, und so wird auch hier wieder die eine oder andere Stahlbrücke weichen müssen. Unsanierete Überdachungen gibt es nur noch in Gohlis, Miltitz, Knauthain und in der Stadt Taucha. Seit DDR-Zeiten ist auch eine Erweiterung des S-Bahnhofs Miltitzer Allee vorbei am Kulkwitzer Straße zum Bahnhof Markranstädt geplant, dessen Trasse immer noch freigehalten wird und entlang der B 87 schon zum Wald wurde. Am Nordufer des Kulkwitzer Sees würde ein neuer Haltepunkt entstehen. Doch aus Kostengründen wird die Erweiterung nicht verfolgt. Abgesehen von einigen Bürgern, die keinen Bahnlärm und eine naturnahe Umgebung wünschen, machen dem Ausbau des S-Bahn-Netzes einen Strich durch die Rechnung.

Dave Tarassow