

Die Bahn will das nächste Baudenkmal abreißen

In Chemnitz soll eine prächtige Eisenbahnbrücke aus der Kaiserzeit abgerissen werden. Offenbar kümmert sich die Deutsche Bahn mittlerweile genauso wenig um Ästhetik wie um die Sorgen ihrer Fahrgäste. Von Dankwart Guratzsch



Foto: picture alliance / ZB

Ein Zug rollt über den historischen Eisenbahnviadukt im Zentrum von Chemnitz (Sachsen). Gegen den geplanten Abriss der Brücke regt sich Protest. Über 7000 Gegner haben eine Petition unterzeichnet. Der Viadukt war 1906 errichtet worden und ist eines der wenigen erhaltenen Wahrzeichen aus dem alten Chemnitz

[Bild zoomen](#)

WEITERFÜHRENDE LINKS

[Charme alter Industriedenkmale wird vermarktet](#)

[Relaunch in der neuen Kunstbrauerei](#)

[Büros ziehen in alte Trafokammern](#)

[Bahnreisen: Wie man Europa aus dem Fenster eines Zuges erlebt](#)

Er ist der Stolz der alten Industriestadt **Chemnitz**: das grandiose Eisenbahnviadukt an der **Önnaberger Straße**. Mit seinem filigranen Fachwerk, seinen acht parallel geführten Stahlzügen und mit den Schmuckelementen der Kaiserzeit schwingt er sich über den Chemnitzfluss gerade an jener Stelle, an der die (in großen Teilen weggebombte) Innenstadt in die Zone der großen Chemnitzer Industriepaläste übergeht – Zeugen jener Zeit, in der die Stadt ihre Hochblüte erlebte.

Jetzt will die Bahn das Industriedenkmal abreißen und durch eine grobschlächlige Betonunterführung ersetzen. Bürgerinitiativen protestieren, holen Gegengutachten ein, mobilisieren Fachleute, schreiben Petitionen. Ärzte, Architekten, Künstler, Heimatfreunde stecken ihren ganzen Idealismus, ihre Hingabe und ihren Lokalstolz in Umfragen, Ausstellungen und Podiumsdiskussionen, um die Bedeutung des nach Meinung von Denkmalpflegern bedeutendsten Brückenmonuments Sachsens nach dem "**Blauen Wunder**" in Dresden ins allgemeine Bewusstsein zu heben.

Von ihrer Stadt, die sich mit flächenhaften Abrissen ganzer Gründerzeitquartiere schon ihrerseits traurigen Ruhm erworben hat, können sie kaum Hilfe erwarten. Das ist um so unverständlicher, als Chemnitz, die einstige Hochburg des deutschen Maschinenbaus, in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung durchaus Ehrgeiz entwickelt hat, an die große Industrietradition Westsachsens anzuknüpfen. Mit der Gründung eines Deutschen Industriemuseums sollte dem Rang von Chemnitz als eines "deutschen Manchesters" nicht nur symbolisch, sondern auch mit typischen, singulären und sogar skurrilen Exponaten Ausdruck verliehen werden.

Die Bahn reagiert selbstherrlich

Dass der Abriss eines so herausragenden Denkmals der Industriegeschichte wie des von der Bahn so genannten "Chemnitzer Bogens" diesem Bemühen praktisch den Boden entzieht, müsste Oberbürgermeisterin Barbara Ludwig, einstige sächsische Kultusministerin, eigentlich alarmieren. Aber das Rathaus bleibt stumm. Für die selbstherrlich agierende Bahn reiht sich der Fall in eine Endloskette baulicher Missgriffe ein, denen schon allzu viele Baudenkmale von überregionalem Rang zum Opfer gefallen sind.

Von der grandiosen Elbbrücke des Bauingenieurs Lohse in Hamburg über den **Altonaer Bahnhof** und das heute schon geflickte neue "Zeltdach" des Dresdner Hauptbahnhofs bis hin zu jenen zahllosen Bahnhöfen und Unterführungen der Gründerzeit mit ästhetisch anspruchsvollen Säulen- und Tonnenarchitektur, die erst vernachlässigt, dann entstellt und zuletzt abgeräumt wurden, reicht die Verlustliste.

Wo bleibt die patriotische Lösung?

Wäre **die Bahn** ein normales Wirtschaftsunternehmen, wäre ihren Managern wohl bewusst, dass ein solcher Umgang mit der eigenen Geschichte und den Glanzleistungen eigener Architekten und Bauingenieure die denkbar schlechteste Eigenwerbung ist. Doch dem monopolistischen Riesenkonzern sind Ästhetik und Erscheinungsbild inzwischen vielerorts genauso schnuppe wie die Beschwerden und Sorgen seiner Fahrgäste.

In den alten Bauwerken manifestiert sich ein ganz anderer Geist. Sie zeugen von einem Ethos und Verantwortungsbewusstsein, das es den Mitarbeitern nahelegte, auch für den entlegensten, armseligsten Ort noch einzigartige, "patriotische" Lösungen zu ersinnen. Die Konfrontation mit diesen Zeugnissen scheint die Planer von heute weniger mit Stolz als mit Scham zu erfüllen. Dem hohen Maßstab fühlen sie sich nicht mehr gewachsen. Deshalb nichts wie weg damit. Koste es, was es wolle.