



Geheimer Finanzrat Claus Köpcke (1831 – 1911)

hin, daß nur einer der bestehenden vier Bahnhöfe den Rang eines Hauptbahnhofs erhalten könne. Um dieses Thema und um die Streckenführung wurde 40 Jahre gerungen. Preßlers Plan von 1848 bestätigte die Streckenführung nach Prag und sah den Hauptbahnhof Dresden etwa dort, wo sich später der Wettiner Bahnhof (heute Haltepunkt Dresden-Mitte) befand. Für den Güterumschlag sollte die zum Hafen ausgebaute Weißeritzmündung dienen. Andere Vorschläge argumentierten wegen der geringeren Bodenfruchtbarkeit in Dresden-Neustadt (Sandboden) für eine Verlegung aller Eisenbahnanlagen nach Dresden-Neustadt. Weiterhin befürchtete man bei der bestehenden Streckenführung nach Prag, daß sie die Stadterweiterung nach Süden und Westen behindere. So sah ein anonymes Planer die Eisenbahnstrecke von Prag aus rechtselbisch bis nach Pillnitz kommend, dort unter Nutzung der Elbinsel die Elbe querend zu einem im heutigen Johannstadt befindlichen Personenbahnhof führen. Zur Weiterfahrt

nach Leipzig oder Berlin hätte dann eine vorweggenommene Waldschlößchenbrücke gedient. Ein anderer Vorschlag ließ die Eisenbahn etwa auf dem Weg über den Zelleschen Weg zu einem Hauptbahnhof in der Friedrichstadt gelangen.

Eine dringend notwendige zentralgeleitete Planung wurde jedoch erst möglich, nachdem alle das Dresdner Zentrum berührenden Bahnen mit unterschiedlichen Eigentumsformen verstaatlicht waren. Diese Epoche begann im Jahre 1888 und erfolgte unter Leitung von Claus Köpcke und Otto Klette.⁸⁾ Die der Planung zugrunde liegenden Elemente wurden in einem 10-Punkte-Programm fixiert⁹⁾, aus dem einige Punkte erwähnt seien:

- Trennung von Personenverkehr und Güterverkehr, damit viergleisiger Ausbau der innerstädtischen Gleisabschnitte.
- Böhmischer Bahnhof wird zentraler Bahnhof (Hauptbahnhof).
- Schlesischer Bahnhof wird nach Verlegung der Strecke zwischen Pieschen und Bischofsweg zum Zwischenbahnhof (Dresden-Neustadt) ausgebaut.
- Personenzüge fahren vorwiegend rechtselbisch, Güterzüge linkselbisch.
- Alle Kreuzungen zwischen Bahngleisen und öffentlichen Straßen sind niveaufrei auszuführen.

Das von Köpcke und Klette entworfene Programm darf durchaus auch aus heutiger Sicht als gigantisch bezeichnet werden. Mit der Forderung nach Niveaufreiheit der Kreuzungen konnte die seit 1851 bestehende Streckenführung zwischen den Stadtteilen an beiden Elbufern bestätigt werden. Die Verlegung der Gleise auf einen von Stützmauern begrenzten Damm beseitigte die