

Conert
Wiederaufbau
Dresdens

1947

Sächsische

22 | 8^o

1003

Landbibl.



SLUB

Wir führen Wissen.





GEDANKEN ÜBER DEN WIEDERAUFBAU DRESDENS

von Stadtbaurat Dr.-Ing. CONERT

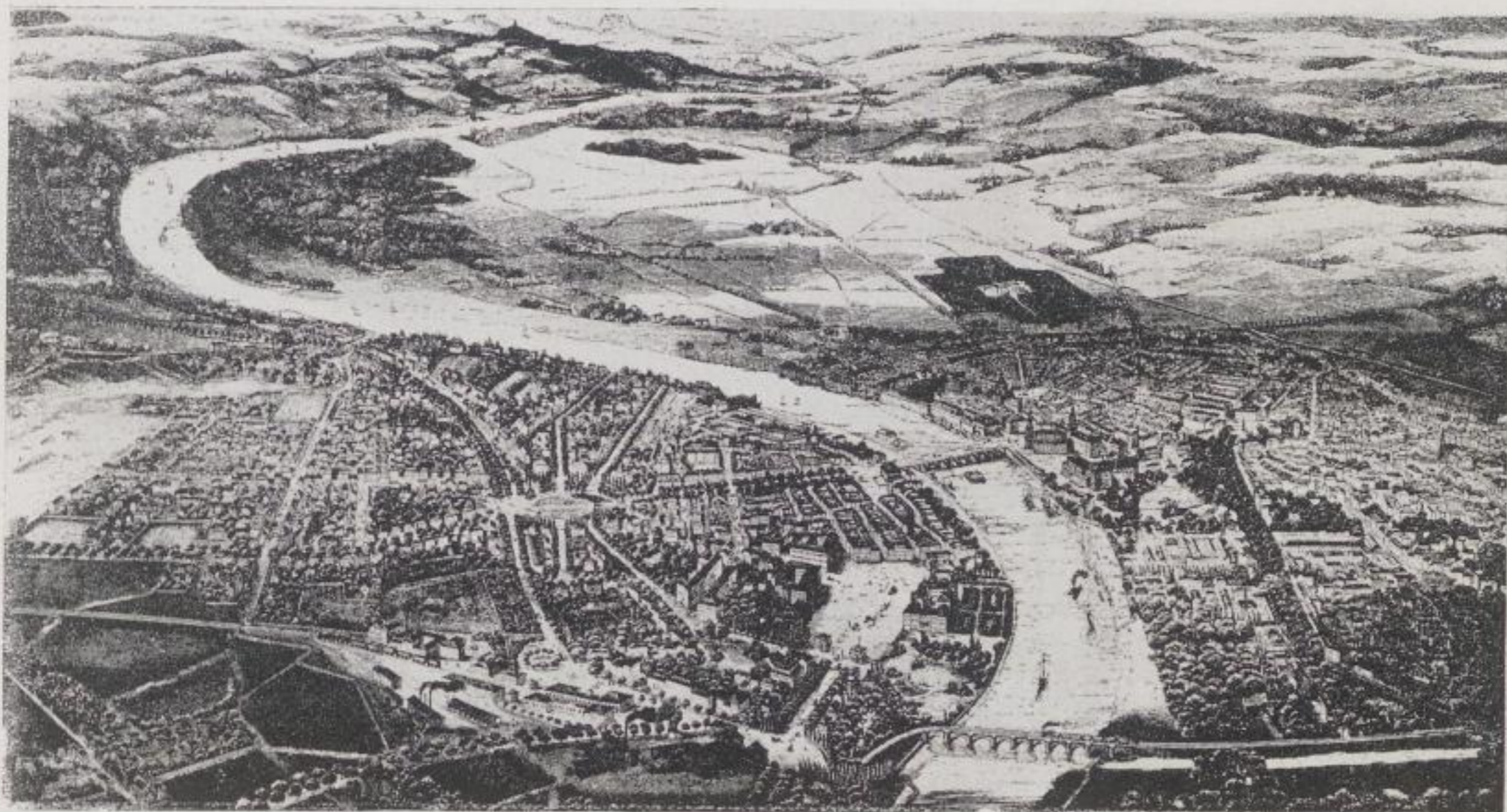
DR.-ING. GOTTHARD MÜLLER

G. M. B. H.

HOCHBAU / TIEFBAU / BETON / EISENBETON
NEUZEITLICHER STRASSENBAU / AUFBEREITUNGSANLAGEN
FÜR BITUMINÖSE UND TEERSTRASSENBAUSTOFFE

DRESDEN A 24 / EISENSTUCKSTRASSE 33 / FERNSPRECHER 43668

Gedanken ÜBER DEN WIEDERAUFBAU DRESDENS VON STADTBAURAT DR.-ING. CONERT



[Herbert]



1947 IV a 234

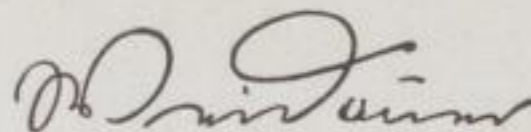
VORWORT

Es war ein schmerzlicher Verlust für Dresden, als am 7. Juni 1946 der Stadtbaurat Dr.-Ing. Conert für immer die Augen schloß. Er gehörte im wahrsten Sinne des Wortes zu den „Bauleuten der ersten Stunde“. Kaum waren die letzten Schüsse verhallt, als er mit ganzer Kraft ohne Rücksicht auf Gesundheit und persönliches Wohlergehen fest und freudig zufaßte, um die Voraussetzungen für ein Weiterleben überhaupt zu schaffen. Wo und wann auch dieser Handvoll Männer und Frauen gedacht werden mag, Dr. Conert gehört zu den ersten und besten unter ihnen. Über seine fachlichen Qualitäten hier zu urteilen und zu schreiben, ist müßig. Sein überdurchschnittliches Können und seine umfassenden Kenntnisse können ihm selbst Gegner nicht absprechen. Ob man zu seinen Ideen und seiner Arbeit ja oder nein sagt, ändert nichts an der Tatsache, daß er ein Fachmann von Format war.

Und dabei doch bescheiden. Jede andere Meinung hörte er an. Niemals verwarf er von vornherein die Ideen und Gedanken anderer, ohne sie einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Aufgeschlossen für alle fortschrittlichen Anregungen, wenn damit dem Allgemeinwohl, dem Bau eines neuen demokratischen Lebens gedient werden konnte. Sein Urteil war das Produkt reiflicher Überlegung und hatte immer Gewicht.

Seine „Gedanken über den Wiederaufbau Dresdens“ sind – obwohl inzwischen mehr als ein Jahr ins Land gegangen ist – genau so aktuell, als ob sie gestern geschrieben worden wären. Sie sind mehr als ein Diskussionsbeitrag, da sich in ihnen jahrzehntelange Erfahrung und ausgesprochene Kenntnis Dresdens vereinigt. Sie werden ihren Zweck, den Aufbau der Stadt zu fördern, zweifellos erfüllen. Dr. Conert ist tot, aber sein Leben möge denen, die seine Arbeit fortsetzen, Ansporn für große Leistungen sein.

Dresden, den 16. Juni 1947.



OBERBÜRGERMEISTER

GEDANKEN ÜBER DEN WIEDERAUFBAU DRESDENS

VON STADTBAURAT DR. CONERT / GESTORBEN AM 7. JUNI 1946

Nach dem ersten Weltkrieg machte sich hinsichtlich der Zukunft der Großstädte ein Skeptizismus bemerkbar: Heinrich Tessenow sagte schon 1917 der Großstadt die Fehde an, die Architekten Erich Mendelsohn und Otto Bartning hielten das Ende der Großstädte für wahrscheinlich. Und heute, wo die Zerstörung der Großstädte Tatsache geworden ist? Nichts von alledem. Ein einziges Mal habe ich die Frage gehört: „Wird Dresden wieder aufgebaut?“ Der Lebenswille der Bevölkerung, ihre Aktivität, ihr Arbeitsdrang läßt solche Gedanken nicht aufkommen. Der Wille zum Aufbau ist da. Deshalb ist es dringend notwendig, die Probleme des Neuaufbaues zu erörtern, in großen Zügen die Ideen und Grundsätze der Planung aufzuzeigen.

Der Neuaufbau Dresdens, denn ein solcher ist es, und kein Wiederaufbau, ist eine Aufgabe, wie sie noch niemals gestellt war, wie sie hoffentlich auch nicht wieder kommen wird. Sie ist einmalig. Daraus ergibt sich für alle, die mit ihr zu tun haben, die Verpflichtung zur restlosen

Hingabe an diese Arbeit, zum Aufgehen in den Gedanken der städtebaulichen Zukunft, ja der Zukunft Dresdens überhaupt —, eine in die Jahrhunderte greifende Aufgabe in der beherrschenden Kunst — im Städtebau. Es ziemt uns nicht, in der heutigen Zeit starke Worte zu prägen; diese Aufgabe jedoch, die nicht nur für die nahe und baldige Zukunft, sondern für ferne Zeiten schafft, muß in ihrer Bedeutung klar erkannt und betont werden, damit jeder Baubeflissene, jeder Grundstückseigentümer, sei es eine öffentliche oder private Stelle, sich bei der Feststellung ihrer Pläne und Wünsche dessen bewußt ist, daß der Einzelantrag, das Einzelvorhaben sich dem großen Gedanken ein- und auch unterordnen muß. Wir sind nicht so vermessen wie ein Adolf Hitler, der von den Bauten verlangte, daß sie die Jahrtausende überdauern sollen, daß sie, wie die Nürnberger Parteibauten, auch als Ruinen noch einmal wirken sollen, wenn nach tausend Jahren die Hottentotten über Deutschland kämen, und der deshalb für diese Bauten Beton ablehnte und Granit for-

derte — aber wir wollen uns der aus der alten Kulturstellung Dresdens, seinem weltbekannten Ruf als eine der schönsten Städte und der sich daraus ergebenden Verpflichtung immer bewußt bleiben, wollen das Werden und Reifen unserer Stadt zur künstlerischen Vollkommenheit uns vor Augen halten, wollen wahren, erhalten und wiedergestalten, was möglich ist, ohne die Anforderungen eines modernen Stadtzentrums, einer Stadt von der künftigen Größe Dresdens, zu vergessen und wollen einem Baustil unserer Zeit die Wege ebnen.

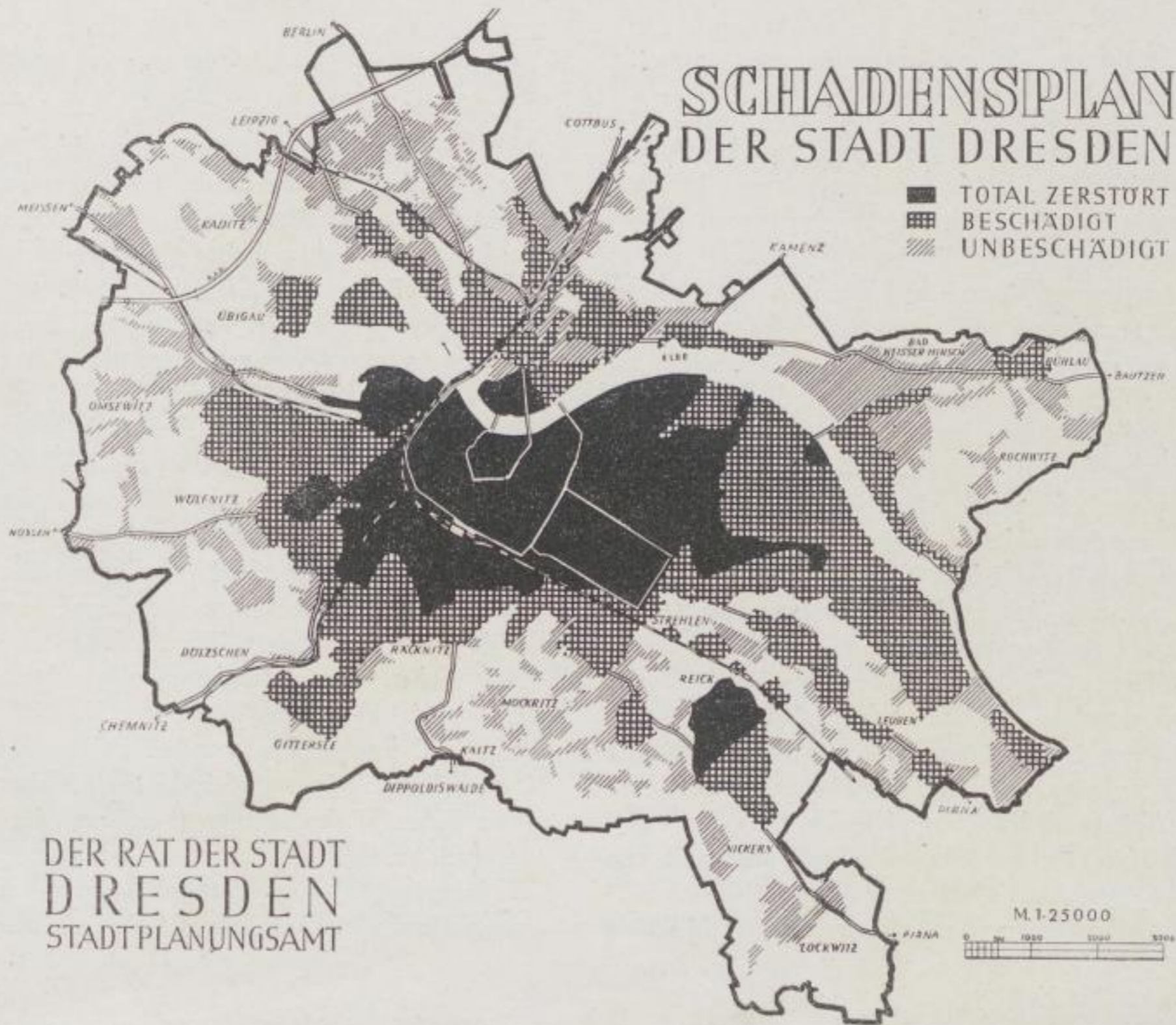
Der Baukünstler spürt aus den großartigen Planschaffungen und Bauten versunkener Kunstwelten den unwandelbaren Gesetzen künstlerischen Wirkens nach, der Städtebauer holt weiter aus: Für ihn ist der Bau Element der Gestaltung — das Erfassen und Verstehen des gesamten politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens und Wirkens eines Volkes und einer Stadt, das Verstehen seiner Lebensgrundlagen, wie diese sich aus Natur und Betätigung der Menschen ergeben, Voraussetzung für seine fachlichen Studien und seine Planungen. Städtebau — eine führende Kunst, Kunst im Sinne des Schaffens und des Könnens: Der Städtebauer holt seine Bausteine aus den verschiedensten Gebieten: den geologischen Gegebenheiten, der geographischen Lage, den wirtschaftlichen Voraussetzungen und Beziehungen, den Verkehrs-

erfordernissen, der kulturellen Bedeutung, den Gewohnheiten und Eigenheiten der Bevölkerung, den staatspolitischen, sich in einer zielbewußten Landesplanung auswirkenden Maßnahmen und nicht zuletzt der Geschichte und Bautradition. Aus vielen Einzelbetrachtungen und Einzelplänen wird dann nach gründlichster Forschung der Plan zum Aufbau einer Stadt geboren werden.

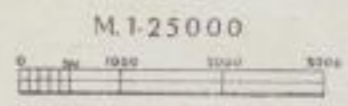
Daß eine solche Aufgabe nicht von einem einzelnen gemeistert, nicht auf zwei Augen gestellt werden darf, ist selbstverständlich. Die Mitarbeit der besten Fachleute unserer Stadt und darüber hinaus das Verstehen und Mitwirken von Verwaltung, Handel und Gewerbe, von politischen Parteien und Gewerkschaften, ja das Interesse der gesamten Bevölkerung und auch eine beratende Tätigkeit auswärtiger Experten ist notwendig. Dem Architekten können Aufgaben zufallen, die seine kühnsten Erwartungen zu übertreffen geeignet sind. Die Aufgaben werden die Bewährungsfrage stellen.

Zunächst einige Zahlen aus der Trümmerstadt Dresden: Die Stadt hatte 1939 630 000 Einwohner, 1944 567 000, Ende Februar 1945 369 000 und im Juni 1945 457 000. Vor dem Kriege hatten wir 220 000 Wohnungen; total zerstört wurden 75 000, schwer beschädigt und unbewohnbar 11 500, mittelschwer beschädigt 7000, davon etwa die Hälfte vorübergehend unbewohnbar, so daß ins-

SCHADENSPLAN DER STADT DRESDEN



DER RAT DER STADT
DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT



gesamt rund 90 000 Wohnungen weggefallen sind. Leicht beschädigt waren 80 000 Wohnungen, von denen weit über die Hälfte wenigstens provisorisch wieder instand gesetzt wurden. Die Wiederingangsetzung von mehr als 3000 mittelschwer beschädigten Wohnungen mit einer Kostensumme von fünf Millionen Reichsmark wurde durch den Dringlichkeitsausschuß beschlossen; insgesamt wurden bis jetzt fast 1000 Bauanträge anerkannt und mit Dringlichkeitsnummer versehen. An Beschädigungen auf den Straßen hatten wir 1750 Trichter, davon 535 mit schweren Kanalschäden; bis auf 45 sind die letzteren wieder hergestellt. Die Frage nach der Menge der Trümmersmassen wird oft gestellt; die Schätzung ist schwierig. Man kann annehmen, daß Wohngebäude etwa 25 Prozent ihres umbauten Raumes lose Trümmer ergeben, Fabrikgebäude weniger. Das ergibt eine Menge von 15 bis 20 Millionen Kubikmeter Trümmersmassen, von denen etwa 5 Millionen als Schutt zu beseitigen sind. Damit sind 100 ha Land 4—5 m hoch aufzuschütten. Die Trümmerbeseitigung ist also ein Problem, das eingehender Studien bedarf, um die wirtschaftlichste und einfachste Form der Trümmerbehandlung zu finden.

Wie hoch kann man den Schaden in Mark schätzen? Um eine grobe Annäherungszahl zu nennen: 700—800 Millionen Mark Brandkassenwert, also weit über 1 Milliarde

tatsächlicher Wert. Die Kosten des Neuaufbaues? Nicht für einen Neuaufbau dessen, was war — denn das ergäbe noch erheblich höhere Beträge —, sondern für eine Stadt des Umfanges, wie wir sie der Planung zugrunde legen: Den Fehlbetrag an Wohnungen nehme ich mit 80 000 an; zu den 90 000 unbewohnbar gewordenen tritt ein Fehlbetrag bei Beginn des Krieges von mindestens 15 000; dieser Gesamtbedarf ist entsprechend der verringerten Einwohnerzahl zu verringern, erhöht sich aber wieder durch den jährlichen Zuwachs. Die Kosten für 80 000 Wohnungen, für die öffentlichen und Kulturbauten, für Schulen, Industrie und Gewerbe, für den Brückenbau und Straßenbau und anderes mehr sind mit mindestens 1 Milliarde Reichsmark anzusetzen.

Und endlich die Dauer des Neuaufbaues? Hier zu prophezeien ist müßig. Ich kann nur darauf hinweisen, daß in der Zeit des größten Bauvolumens, im Jahre 1927, 4500 Wohnungen in Dresden gebaut und finanziert wurden — zu einer Zeit, als Fachkräfte, Baustoffe und Transportmittel genügend vorhanden waren. An all diesen Dingen herrscht jetzt größter Mangel. Andererseits werden neue Baumethoden kommen müssen, die das Bauen wesentlich vereinfachen und beschleunigen; wir werden in der Hauptsache — zunächst wenigstens — kleine Wohnungen bauen, also mit dem gleichen Bauvolumen schnell-

ler mehr Wohnungen herstellen müssen. Durch die Presse ging kürzlich eine Mitteilung, daß Amsterdam mit einem weit geringeren Schaden mit 25 Jahren Aufbau rechnet. Einen kurzen Blick auf die baugeschichtliche Entwicklung Dresdens, wenn ich mir auch bewußt bin, Ihnen damit nichts Neues zu sagen.

Dresdens älteste Siedlungen lagen auf dem rechten (Neustädter) Ufer mit der Fischeransiedlung auf dem linken (Altstädter). Die Frauen- und Kreuzkirche waren die ältesten Kirchen. Seit der Teilung Sachsens Residenz der Albertiner, bilden das Schloß und sein Ausbau den Mittelpunkt des im 15. Jahrhundert zu einer Stadt vereinigten Dresdens. Unter August dem Starken beginnt die Blüteepoche, der Dresden seinen Ruhm als Kunststadt verdankt. Der Neubau des abgebrannten Schlosses, der Zwinger, das Japanische Palais, das große Opernhaus, die Ritterakademie in Neustadt und das Blockhaus, die Frauenkirche und die Dreikönigskirche sind Bauten dieser Zeit. Unter seinen Nachfolgern entstand die Katholische Hofkirche, der Schloßplatz, der Brühlsche Garten. Die Zeiten des Siebenjährigen Krieges und die Napoleonische Epoche brachten großes Unheil, starke Brände und Zerstörungen über Dresden, die zu Neuplanungen zwangen. Es wurden das Hoftheater, die Synagoge und die Gemäldegalerie als Abschluß des Zwingers — alle drei

Bauten von Semper — errichtet. Nach 1870 entstanden zahlreiche neue Stadtviertel in freier, aber ungezügelter und unbefriedigender Bauweise; mehrere große Durchbrüche, neue Brücken, zahlreiche öffentliche Gebäude entstanden und schufen das Stadtbild, wie wir es bis zu den Schreckensnächten im Februar 1945 vor uns hatten. In den Zeiten einer städtebaulich großen Entwicklung führten die namhaftesten Fachleute einen zum Teil heftigen Kampf um die städtebaulichen Probleme. Hervorragende Planungen, wertvollste Schöpfungen sind — ein Schicksal so vieler Werke der Baukunst — unausgeführt geblieben. Ich nenne nur einige Namen: Pöppelmann, Knöffel, Longuelune, Cuvillier, de Bodt, Krubsacius, Chiaveri, Klengel, Dietze, Schwarze und Semper. Wir kennen eine große Anzahl von Neugestaltungsplänen aus diesen Zeitepochen, die heftig umstritten wurden und die besten Köpfe auf den Plan riefen; und doch waren die damals gestellten Aufgaben unbedeutend im Verhältnis zu den heute vor uns liegenden. Das Schloß und seine Umgebung standen zunächst im Mittelpunkt aller Planungen. Die Zwingeranlage, der Theaterplatz, der Marktplatz, der Ring, der Wilsdruffer Torplatz, der Packhof und nicht zuletzt die Neustadt mit der Hauptstraße, der Königstraße, dem Albertplatz, waren einige der wesentlichen Aufgaben. Von den neueren Planungen seien

die in der Fachwelt ganz Deutschlands und darüber hinaus hart umkämpften Absichten für die Ausgestaltung des Theaterplatzes zu Erlweins Zeiten genannt. Ein Vergleich der neugeschaffenen Situation mit der alten Anlage läßt erkennen, wie viele Reize und feinfühlig Gegebenheiten im Theaterplatz verloren gingen: der niedrige Baukörper des alten Italienischen Dörfchens lag in inniger Beziehung zum Wasser, folgte der Krümmung des Flusses. Durch die Uferstraße wird der künstlerisch betonte Knick des Ufers verwischt. Das neue Italienische Dörfchen lehnt sich parallel an die geplante Ringstraße an und unterstreicht die Divergenz der Achsen. Auch ob Erlweins behagliche süddeutsche Architektur sich der monumentalen Pöppelmanns und Sempers anpaßt, ist umstritten. „Unter dem Zeichen des Geistes Gottfried Sempers und der Meister des 18. Jahrhunderts stehe die Zukunft dieses Platzes. Nicht eine Symphonia demestica, sondern eine Eroica entströme seiner künftigen künstlerischen Gestaltung.“ Diese Worte A. Hoffmanns in der Deutschen Bauzeitung des Jahres 1908 kennzeichnen die Sorge der deutschen Öffentlichkeit um den schönsten Platz der schönsten Stadt des Reiches.

Ich habe dieses Beispiel skizzenhaft gebracht, um darzulegen, um welche bedeutungsvolle Probleme es sich handelt. Der Theaterplatz von damals war ausgebaut

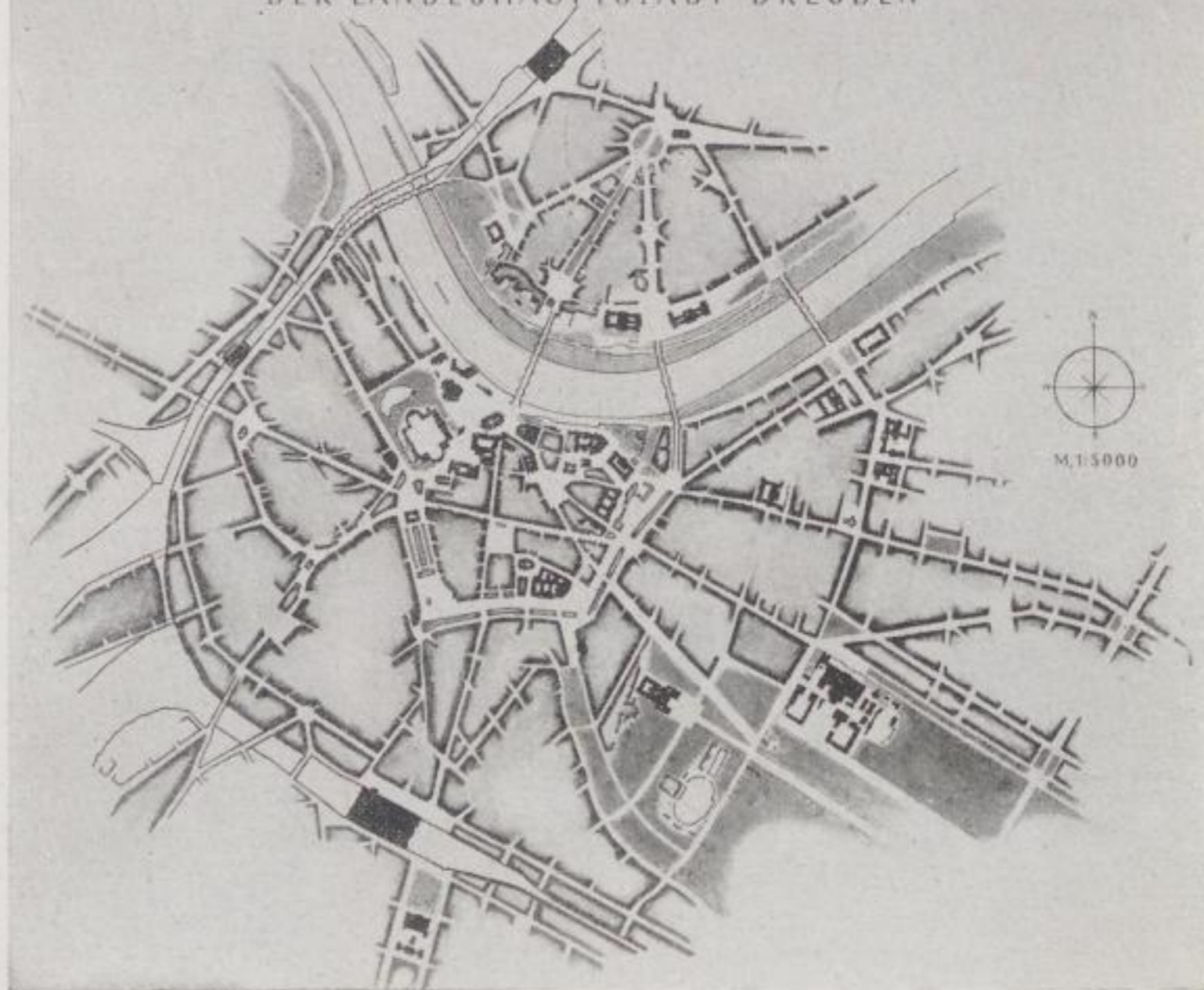
und vorhanden; er sollte an einer Seite verändert werden. Heute handelt es sich nicht nur um Dutzende, ja Hunderte solcher Probleme grundlegender Art; es steht die Gestaltung der gesamten Stadt zur Debatte. Wo man hinsieht — Probleme, wo man anfängt — ungelöste Fragen, vor deren Bearbeitung eingehende Untersuchungen eine Klarheit bringen müssen.

Klarheit zunächst in den Grundsätzen! Demokratische Gesinnung, das heißt die Beachtung der politisch-gesellschaftlichen Struktur in der Stellung und Einordnung der Bauaufgaben! Während in der Entwicklung der Stadt je nach den Zeitepochen das Schloß, der Zwinger, die Hofkirche, die Ritterakademie — also Feudalaufgaben — oder das Rathaus, die Großbank, die Großverwaltung — also Aufgaben des behäbigen Bürgertums oder Großkapitals —, das Gauhaus oder sonstige Parteibauten, die SS- oder SA-Bauten — also Aufgaben der Parteispitzen — im Vordergrund standen, stehen heute zahlreiche Bauvorhaben gleichberechtigt nebeneinander: Der Wohnungsbau, der weitgehend gleichgeschaltet ist und dessen Einheiten schon aus Gründen der Ersparnis an Baustoffen und Kräften sich untereinander wenig unterscheiden, die der Gesundheit des Menschen dienenden Bauten, die Gebäude für Bildung und Kultur, für Verwaltung und Versorgung, für Industrie und Handel, für Erbauung und

Unterhaltung — kurz, eine unübersehbare Zahl von Aufgaben, die sich zwar zeitlich, das heißt in der Dringlichkeitsfolge der Ausführung unter dem Zwang der durch die Zerstörung entstandenen Not voneinander unterscheiden, an Wertigkeit als Planungsaufgabe aber gleichstehen. Neben diesen in der politischen Entwicklung bedingten Grundzügen die fachlichen: Aus Bautradition und Baugeschichte geboren der Wunsch, das weltberühmte, gleich musikalischen Akkorden im Wechselspiel der Tageszeiten bald breit tönende, bald sanft erklingende Stadtbild zu erhalten und wiederherzustellen — aus dem Lebenswillen und Betätigungsdrang einer modernen Stadt geboren aber die Forderung, die notwendigen Verkehrsverbesserungen, Grünanlagen, Auflockerungen usw. in weitestem Umfange durchzuführen, dabei aber als dritten Grundsatz: Zurückhaltung in der Planung kostspieliger neuer Anlagen ohne Rücksicht auf Bestehendes, das heißt Zurückhaltung in der Festlegung von Plänen, die Papier bleiben, wo die Anforderungen an die praktische Durchführung auch in Jahrzehnten nicht erfüllt werden können. Wie steht das Ausland zu diesen Fragen? Wir kennen die französischen Absichten und Ausführungen nach dem Kriege 1914—1918; es sind, wenn auch nur in kurzen Berichten, Gesichtspunkte der neueren englischen Städtebaupolitik bekannt. Über die russischen Richtlinien zum

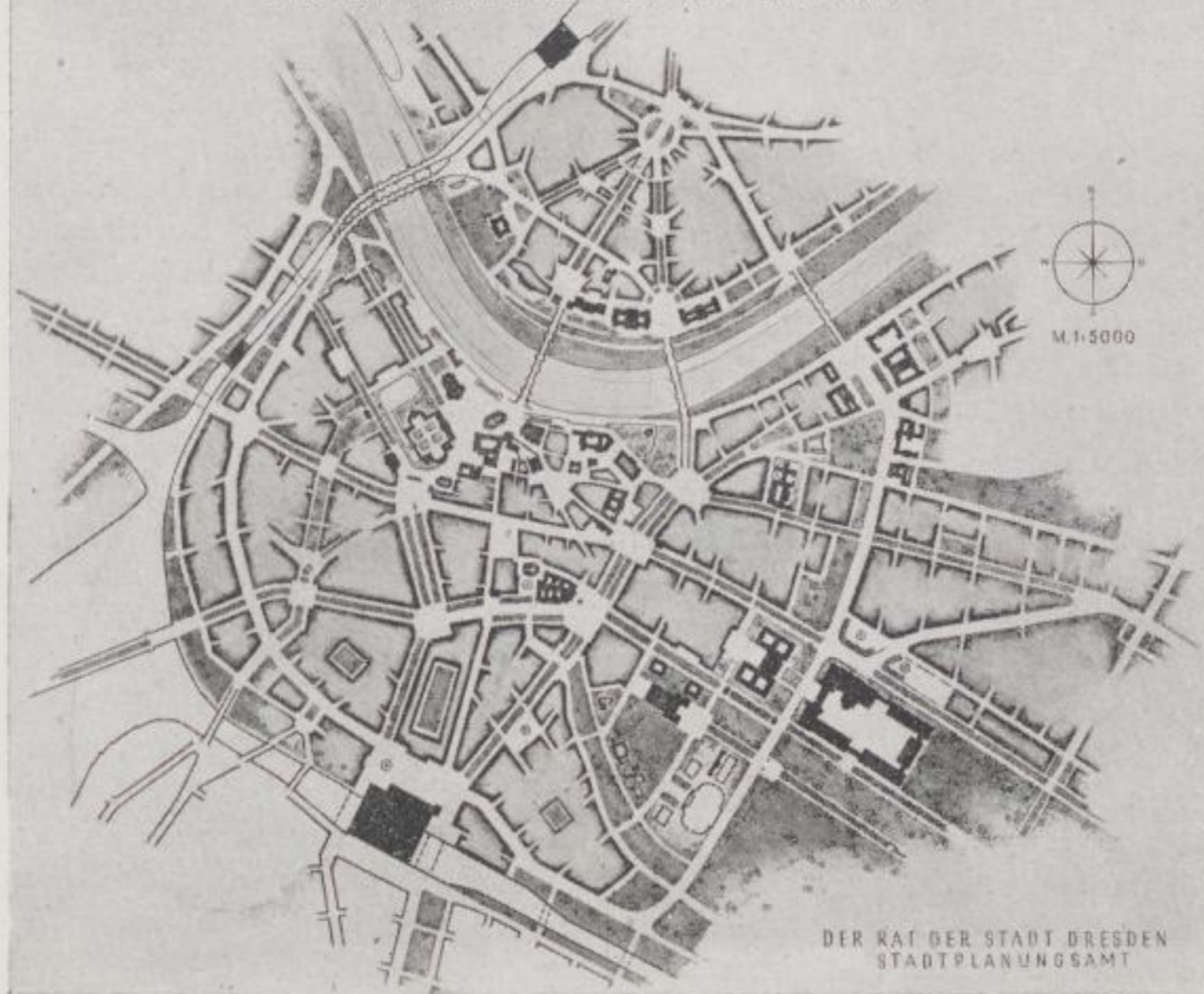
Wiederaufbau berichtet eine Arbeit des Akademikers Schtschusjew vom 30. September 1945. Dieser schreibt: „Bei der Stadtplanung wird die Forderung berücksichtigt, besondere geschichtlich begründete Charakterzüge sozialistischer Architektur zu wahren, um so der architektonischen Eigenart des breiten Volkes Rechnung zu tragen. In den Gesamtplan der Stadtplanung müssen auch die Denkmäler der Vergangenheit organisch eingefügt werden. Die prachtvollen Schöpfungen vergangener Jahrhunderte werden studiert und die besten Traditionen des russischen Architekten weiterentwickelt . . . In der Planung der neuen Städte muß jede Standardisierung vermieden werden wie auch jede seelenlose und kalte Bauweise. Jede Stadt soll ihre eigene Note erhalten. Bei der Planung des Neuaufbaues von Städten muß man auch die jeweiligen wirtschaftlichen Eigenarten in Rechnung stellen . . . Die Baukunst kann zum Ausdruck der philosophischen Weltanschauung eines Volkes werden. Die schöpferischen Aufgaben der sowjetistischen Baumeister beschränken sich nicht nur auf die Frage der Technik und Architektur, sondern berühren auch das eigentliche Wesen des Volkes, seine Staatsauffassung, und legen die Rollen der Architektur im Staatswesen fest. Der Baumeister ist ein Leiter und Organisator der Lebensweise der Bevölkerung. Wie die großen Komponisten ihre Werke, gestützt auf die

ALTER ZUSTAND
DER LANDESHAUPTSTADT DRESDEN



*Zustand der Innenstadt
vor der Zerstörung*

VORENTWURF FÜR DIE NEUGESTALTUNG DER INNENSTADT
DER LANDESHAUPTSTADT DRESDEN



*Vorentwurf für die Neugestaltung
der Innenstadt 1946*

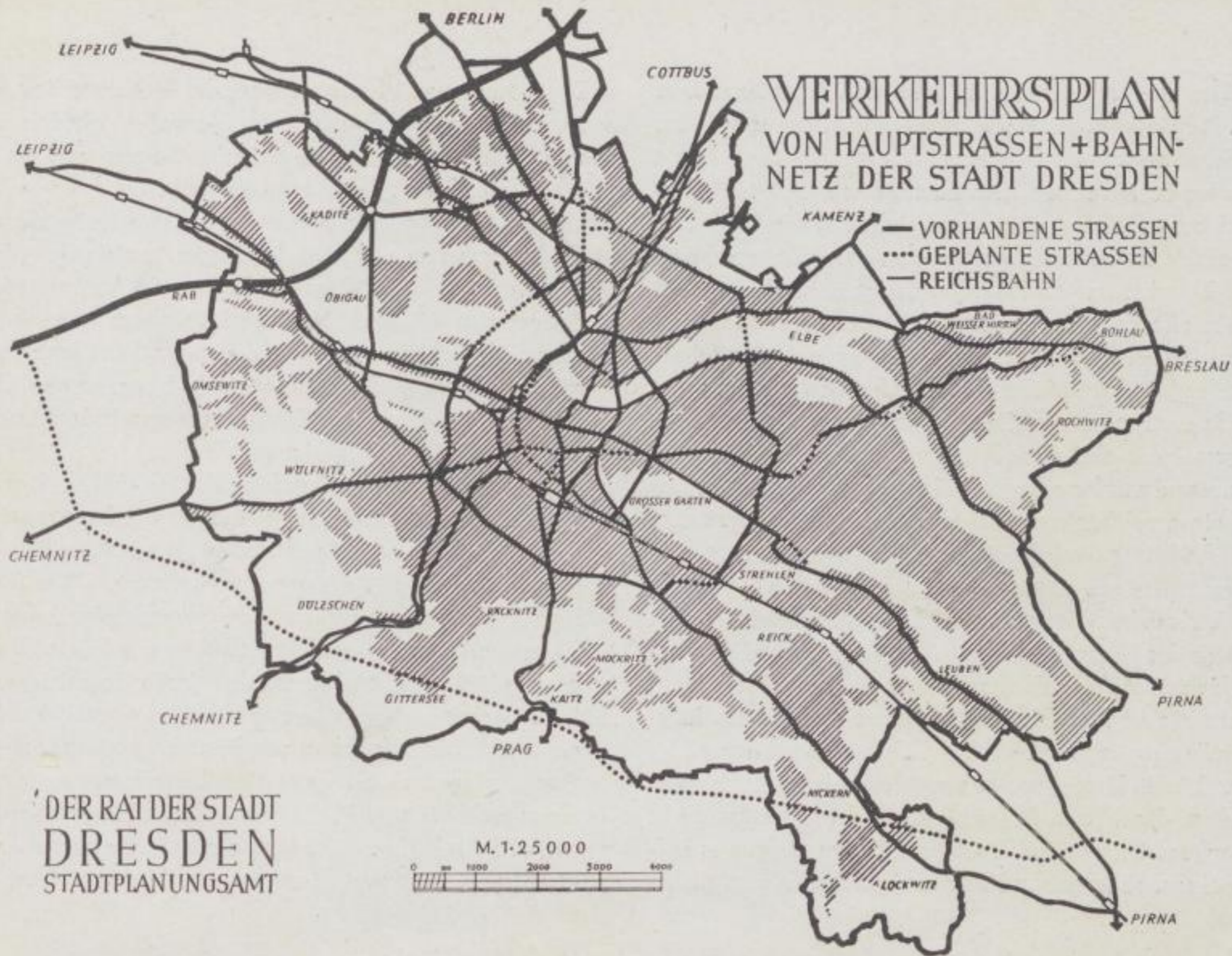
Volkssage und die Volksmusik, schufen, so muß der Bau-
meister der Natur des Landes, seiner politischen Struktur,
seinen Traditionen und der Lebensweise des Volkes, für
das er schaffend tätig ist, Rechnung tragen.“ — Also An-
sichten, die durchaus mit unseren übereinstimmen.

Eine Stadt, so auch die Stadt Dresden, ist nicht isoliert;
sie ist in vielfältiger Weise mit der Umgebung verflochten.
Die Stadt ist das wirtschaftliche und kulturelle, das
verwaltungs- und verkehrstechnische Zentrum einer Land-
schaft; sie ist Sitz von Behörden, Universitäten, Lauf-
geschäften, Banken, Kulturstätten und Schulen, vieler
Gewerbe; sie ist Markt für die Erzeugnisse der Land-
schaft; sie schafft die hochwertige Landwirtschaft (Ge-
müse, Obst, Geflügel, Eier, Milch) und die Ausnutzung
von Bodenschätzen. Sie braucht Ausflugs- und Erholungs-
stätten. Ein Übergreifen in die Umgebung hinein wird
besonders dann notwendig, wenn der Raum für die Stadt
aus geographischen und politischen Gründen zu klein
und eine Ausdehnung größeren Umfanges notwendig
wird. Verbindungen zwischen Stadt und Land sind also
stark. Die Anforderungen sind um so umfassender, je
größer die Stadt ist, um so schwieriger zu erfüllen, je
dichter die Umgebung besiedelt ist. So war es natürlich,
daß im Ruhrkohlenbezirk zuerst der Gedanke einer über
die Verwaltungsgrenze hinausgehenden Planung entstand.

Die zwangsläufig egoistische Einzelplanung der Stadt
mußte der übergeordneten Bezirksplanung weichen.

Ähnliche Forderungen sind für den Wirtschaftsraum Dres-
den, für das Gebiet Pirna bis Meißen zu stellen. Auch
hier stößt sich Gemeinde mit Gemeinde, auch hier be-
steht die Gefahr einer eigensüchtigen Gemeindepolitik,
die — ganz unabhängig von der politischen Entwicklung
— immer wieder zum Ausdruck kommt. Nur eine ein-
heitliche Steuerung des Planungswesens, eine Bezirkspla-
nung unter Führung der Großstadt kann die übergeord-
neten Forderungen erfüllen, ohne dabei die Selbständig-
keit der einzelnen Gemeinden einzuengen. Im Rahmen
einer solchen Bezirksplanung kann erst in befriedigender
Weise die erste Stufe der Planungsarbeiten, der Flächen-
nutzungs- oder Wirtschaftsplan entstehen.

Welche Aufgaben hat dieser Plan? Eine übergeordnete: Er
soll die Zweckbestimmung der gesamten Flächen der Stadt
festlegen: bebaute Flächen und Freiflächen, innerhalb der
Bebauung Gewerbegebiete, gemischte Gebiete und Wohn-
gebiete, innerhalb dieser wieder den Grad der Ausnut-
zung, innerhalb der Freiflächen die land-, forstwirtschaft-
lich und berufsgärtnerisch genutzten Flächen sowie solche
für Kleingärten, Erholungs-, Sportanlagen usw., dazu die
Verkehrsflächen im großen, das heißt die Wege der Ver-
kehrsmittel, wie Eisenbahn, Straßenbahn, O-Bus, Wasser-



straßen, die Verkehrszüge für Last- und Personenverkehr und Fußgängerwege. Dazu kommen die Beziehungen zur Nachbarschaft und nach außen.

Dresden ist aus zahlreichen Einzelgemeinden zusammengeschlossen. Es war eine schwierige Aufgabe, diese Einzelgebilde zu einer Planungseinheit zusammenzuschmelzen. Dresden war die Stadt mit den größten Wohngebieten in offener Bauweise, trotzdem aber unter den deutschen Großstädten die Stadt, in der auf den Einwohner die kleinste Grundfläche kam. Das lag an der zu geringen Größe der Stadtfläche. Dresden hatte zwar immer wieder eingemeindet, aber diese Flächen waren schon weitgehend bebaut und wurden schnell wieder aufgeteilt. Heute stehen wir einer vollkommen veränderten Situation gegenüber. Die größte Wohndichte lag im Hechtviertel, in einem kleinen Gelände Cottas, in der Pirnaischen Vorstadt, Friedrichstadt, Johannstadt und Striesen, sowie im Viertel südlich des Hauptbahnhofes. Alle diese Stadtteile waren stark mit Industrie durchsetzt und äußerst dicht bebaut. Deshalb sind hier die verheerendsten Folgen der Luftangriffe zu spüren. Die stärksten Zerstörungen liegen hier vor. Die Industrie war am meisten geballt im inneren Westen, daneben in Striesen und in der Oppellvorstadt. Alle diese übermäßigen Zusammenballungen gilt es aufzulockern. Die Wohndichte wird auf ein erträgliches

Durchschnittsmaß herabzusetzen, das Blockinnere zu entrümpeln sein. Die Industrie wird in sich zu gliedern und von Wohngebieten zu trennen sein. Grünstreifen werden die erwünschte Auflockerung unterstützen.

Wenn wir jetzt auch die Kasernen zur Unterbringung von Wohnungslosen dringend benötigen, so werden diese Wohnungen auf die Dauer nicht unseren Anforderungen entsprechen können. Man wird überlegen müssen, ob man diese Gebäudekomplexe, die auch sehr viele umfangreiche Nebengebäude enthalten, nicht besser gewerblichen Zwecken zuführt und im Zusammenhang mit dem Arsenal ein größeres Gewerbegebiet schafft.

Wie groß wird Dresden künftig sein? Es sind noch allzu viele unbekannte Größen da, die für die Beantwortung bestimmend sind. Man wird jedenfalls mit einer Einwohnerzahl von etwa 500 000 rechnen können. Diese Überlegung genügt aber nicht für die planerischen Arbeiten. Rings um Dresden liegen Mittelstädte wie Freital, Radebeul, Meißen, Pirna, Heidenau, große Industrie- und Wohngemeinden und zahlreiche kleinere Gemeinden. Das gesamte Wirtschaftsgebiet von Pirna bis Meißen, das, wie gesagt, planerisch als Einheit zu betrachten ist, umfaßt etwas mehr als eine Million Einwohner. Für gewisse planerische Maßnahmen ist also diese Größe zugrunde zu legen, und zwar vor allem für den Verkehr. Von der

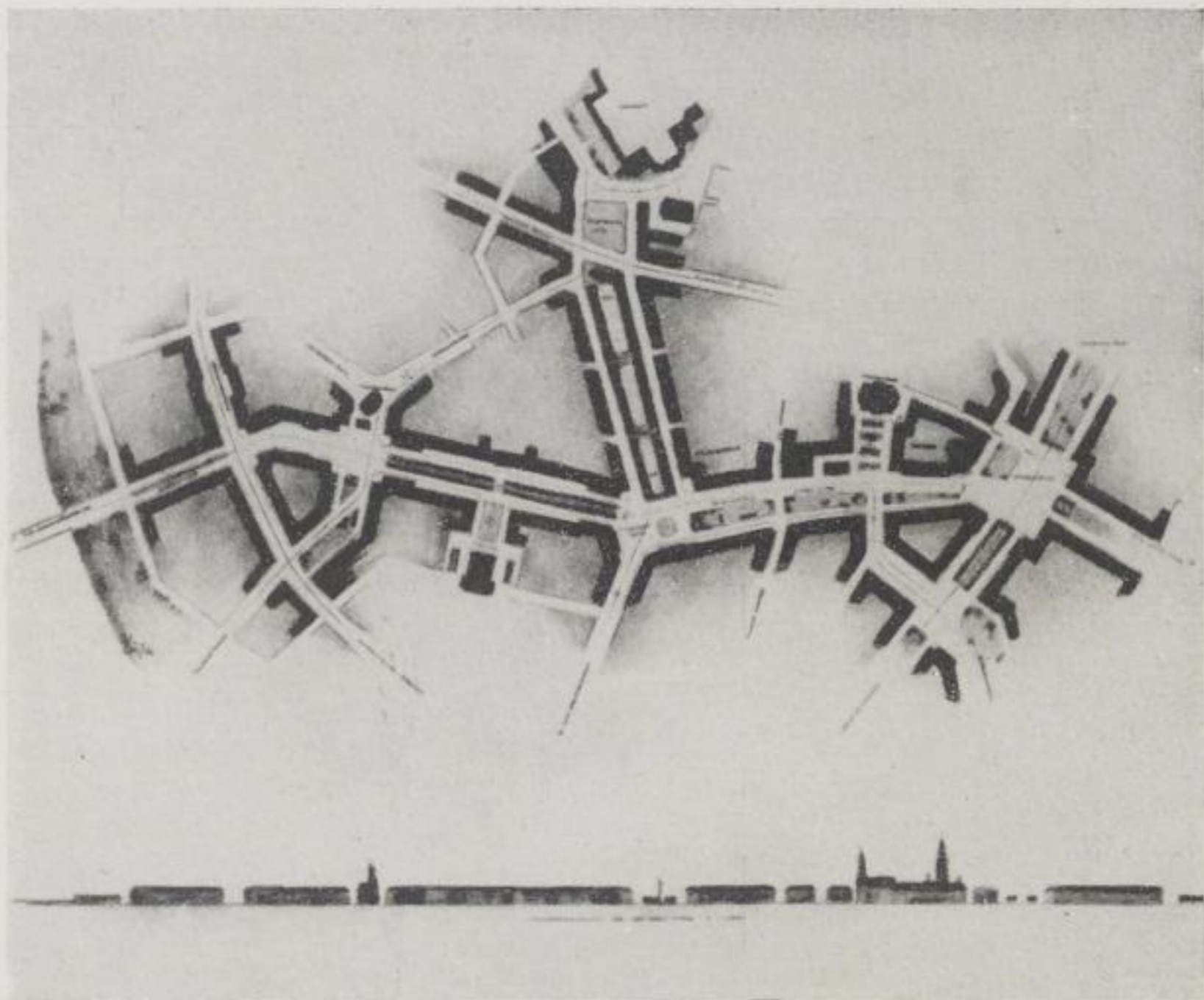


*Erster Aufbauplan
der Innenstadt 1945-46*

Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen, Straßen- wie Verkehrsmittel, hängt die Blüte einer Großstadt in erster Linie ab. Wir erleben es heute höchst augenscheinlich, welche Bedeutung dem Güterverkehr, vor allem dem Massengüterverkehr, zukommt: Ernährung, Heizung und Aufbau hängen ausschließlich von ihm ab. Deshalb ist dem Massengüterverkehr der Vorrang einzuräumen: Eisenbahn und Lastwagen sind seinen Bedürfnissen entsprechend zu erfassen und ihre künftige Entwicklung zu unterstützen. Auch in Dresden liegen hierfür ganz bestimmte Pläne vor, die eine nicht unwesentliche Auswirkung der ihnen dienenden Anlagen vorsehen und von starkem Einfluß auf die Planungsarbeiten sind. Für die Eisenbahn ist also die notwendige Ausdehnung und für den Zubringer- und Durchgangsverkehr sind zügige Straßenverbindungen zu schaffen, die die innerste Stadt möglichst nicht durchschneiden (Verkehrspläne).

Das Rückgrat bilden die strahlenförmig nach dem Stadtkern zu führenden zwölf Zubringerstraßen; die Ringstraßen, die Nord-Süd- und Ost-West-Durchgangsstraßen, deren Bezeichnung als Achsen falsch wäre. Bei den Zubringerstraßen handelt es sich meist um die vorhandenen, nur in ihrer Breite und Richtung oft zu verbessernden Straßen. Der innerste Ring ist die Ringstraße, der mittlere der Straßenzug der Linie 26, und der äußere ein Straßen-

zug, der von der Autobahn über die Lommatzcher Straße, Barbarastrasse, zum Kasernenviertel, Carolaallee, an der Vogelwiese über die Elbe, Fetscherstraße, schräg zur Karcherallee, diese entlang, an der Strehleener Kirche vorbei, über den Zelleschen Weg, durch die Nürnberger Straße, Lübecker Straße, über die Kaditzer Brücke wiederum zur Auffahrt der Autobahn führt. Endlich sind von großer Bedeutung die Ost-West- und die Nord-Süd-Durchgangsstraßen. In dieses Verkehrsskelett fügt sich das gesamte Verkehrsnetz ein. Auch in der Innenstadt, deren Charakter zu erhalten ist, sind wesentliche Verkehrsverbesserungen notwendig. Die Ost-West-Durchgangsstraße ist vorgezeichnet durch den vorhandenen Straßenzug Grunaer Straße, König-Johann-Straße, Wilsdruffer Straße, Wettinerstraße. Die Nord-Süd-Durchgangsstraße dagegen wird nicht dem Straßenzug Prager Straße, Seestraße, Schloßstraße folgen können. Sie muß eine erhebliche Breite erhalten; die Folge wären unmöglich breite Öffnungen, Riesenlöcher im Altmarkt, die Zerstörung des geschlossenen Stadtbildes an der Elbe und eine Zerstörung des Antlitzes des Altmarktes, insbesondere nach der Schloßstraße hinein zum Schloß und zur Kreuzkirche. Dazu kommt die unerwünschte Verkehrskreuzung auf dem Altmarkt selbst, von dem als Platz nicht viel übrig bleiben würde. Alle diese zerstörenden Wirkungen



Vorentwurf für die Ost-West-
Verbindung im Zuge Rathaus-
platz-Dippoldiswaldaer Platz-
Rosenstraße

können vermieden werden, wenn man diese Nord-Süd-Verbindung — ein Gedanke, der schon früher aufgetaucht ist — vom Albertplatz über die Albertstraße, Carola-Brücke, deren Verbreiterung beim Wiederaufbau vorgesehen ist, Ringstraße und in gerader Fortsetzung durch die Christianstraße zum Hauptbahnhof führt. Diese Verbindung ist kaum länger wie die über die Prager Straße führende. Dabei ist daran gedacht, daß die Prager Straße wieder eine Ladenstraße für den täglichen Einkaufsbedarf wird, während die Nord-Süd-Durchgangsstraße Großbauten wie Verwaltungsgebäude, Hotels, Großhandlungen usw. aufzunehmen hat.

In der inneren Stadt ist weiterhin eine direkte Verbindung des Hauptbahnhofes mit dem Postplatz notwendig, die vom Wiener Platz, der an der Westseite eine niveaugleiche Unterführung nach der Bergstraße erhält, über die Carolastraße und Ringstraße führt. Von wesentlicher Bedeutung ist weiterhin eine Verkehrstangente an der inneren Stadt, die von der Kesselsdorfer Straße im Zuge der Rosenstraße über den Dippoldiswaldaer Platz durch die Ringstraße mit einem neuen Durchbruch zum Stübelplatz zu nennen ist, und endlich eine Entlastung der vor allem an den Eisenbahnunterführungen außerordentlich gefährlichen Könnertitzstraße, die vom Wiener Platz über den Sternplatz, Wettinerplatz zur Marienbrücke zu führen ist.

In den Außenbezirken ist zu nennen ein künftiger Neubau der Loschwitzer Brücke und damit verbunden ihre Verlegung in den Zug der Grundstraße, eine glatte Verbindung zwischen dem Fetscherplatz und der Hüblerstraße als Zubringerstraße zu dieser Brücke, und eine Anzahl Verkehrsverbesserungen durch kurze Durchbrüche oder entsprechende Verbreiterungen.

Schwierigkeiten bereitet die Verkehrsgestaltung der Plätze. Ein Verkehrsplatz ist für den Fahrer wie für den Fußgängerverkehr ein Hindernis. Deshalb sollte man so wenig wie möglich den fließenden Verkehr durch solche Plätze unterbrechen. Ausgesprochene Verkehrsplätze sind der Postplatz, der Pirnaische Platz und der Albertplatz, vielleicht noch der Stübelplatz. Die übrigen sollten nicht als ausgesprochene Verkehrsplätze angesehen und ausgebildet werden, insbesondere nicht der Altmarkt. Ihn gilt es in seinem Maßstab als Raum im Gebäude der Stadt zu erhalten. Dabei spielt die bisherige Schauseitengestaltung eine untergeordnete Rolle; sie war durchaus nicht immer gut, vielfach sogar schlecht. Das Verhältnis von Höhe des Gebäudes zum Platz, der Maßstab der Fenster, die Dachausbildung, der Blick in die Schloßstraße hinein, während die Sicht in die König-Johann-Straße schon unbefriedigend war —, alles das sind traditionsgegebene Bausteine, die wir zu beachten haben.

GRÜNFLÄCHENPLAN

DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT



Vorläufiger Grünflächenplan

Man soll es vermeiden, zu viele Straßen in einen Platz zu führen, vielmehr diese vorher abfangen und mit anderen zusammenfügen. Beim Postplatz läßt sich dieser Grundsatz nicht einhalten; hier wird voraussichtlich ein Rundplatz mit all seinen Vorteilen, aber auch Nachteilen entstehen.

Daß die Straßen zweckmäßige Profile, das heißt genügende Breiten und eine den Erfordernissen entsprechende Aufteilung erhalten müssen, ist selbstverständlich. Das heißt also, die Durchgangsstraßen erhalten einen Straßenbahnkörper, Fahrstreifen für den langsamfahrenden, schnellfahrenden und ruhenden Verkehr, Radfahrbahnen, Fußgängerinseln usw.

Es muß geklärt sein, in welchem Umfange U-Bahnen für die künftige Entwicklung vorzusehen sind. Die Bevölkerung denkt bei der Erörterung von Verkehrsfragen wohl immer an den Personenverkehr, an die Straßenbahn und Eisenbahn, die den einzelnen von seiner Wohnstätte zur Arbeitsstätte schnell und bequem bringen soll. Wichtiger jedoch ist der schnelle Abfluß des Güterverkehrs, von dessen reibungslosem Verlauf das Gedeihen der Stadt abhängt.

Der Einbruch der Durchgangsstraßen auch in der inneren Stadt bedingt Überlegungen, die einen Schutz des Raumbildes und des städtebaulichen Maßstabes zum Ziel haben.

Man wird bisweilen mit Hilfsmitteln zu arbeiten haben, die frühere Jahrhunderte in weiten Teilen des Reiches mit großem Erfolg angewandt haben: das Verlegen der Bürgersteige in die Erdgeschosse der Gebäude hinein, das heißt, die Anordnung von sogenannten Laubengängen, eine Regelung, die durch Verordnung der Bauaufsichtsbehörde vorgeschrieben werden könnte. Wenn man auch in einer Großstadt diese städtebaulichen Maßnahmen nicht übertreiben darf, da die hinter den Laubengängen gelegenen Räume weniger gut belichtet und belüftet sind, so wird man sie doch dort anwenden können und müssen, wo ein geschlossenes Platz- oder Straßenbild erhalten werden soll. Man wird auf diese Weise zu platzartigen Erweiterungen von Straßen kommen und damit die Möglichkeit zu architektonischen Gestaltungen geben können, die für das künftige Stadtbild äußerst reizvoll sind. Jeder kennt das unbefriedigende Bild der großen Lastzüge mit den nicht zu vermeidenden Folgen, dem Lärm, der Luftverschlechterung und der Verkehrsunsicherheit, bedingt durch die übermäßige Flächeninanspruchnahme. Es muß bedacht werden, daß dieser zwischen den Güterbahnhöfen, den Häfen, den Anschlußstellen der Autobahn und den Einfallstraßen einerseits und den Empfängern andererseits hin- und herströmende Verkehr flüssig und ohne Störung vor sich gehen kann. Autobahnhöfe, auf denen

umgeladen, repariert, getankt und übernachtet werden kann, Parkplätze, Entladeanlagen sind notwendig und müssen ihrer Lage nach genau untersucht werden.

Die Personenbahnhöfe in Dresden liegen günstig, dies gilt vor allem für den Haupt- und den Neustädter Bahnhof mit ihrer Nähe zum Stadttinnern, wie sie in Großstädten selten ist. Die Idee, die manche Städtebauer und Verkehrsfanatiker verfolgen, den Hauptbahnhof unter allen Umständen an eine andere Stelle, nämlich in die Nähe des Wettinerbahnhofes zu verlegen, in der vermeintlichen Absicht, dadurch einen reinen Durchgangsbahnhof zu schaffen, entspricht mehr dem Wunsche, unter allen Umständen neue Bahnanlagen zu schaffen als notwendigen Forderungen. Zum Durchgangsbahnhof wird der Hauptbahnhof ohne große Schwierigkeiten, allerdings mit erheblichen Umbauten, umgestaltet werden können. Eine volle Verlegung würde einen solchen Umfang an Bauarbeiten bedingen — der Neubau des Bahnhofsgebäudes selbst ist dabei das wenigste —, daß praktisch solche Planungen Papier bleiben müssen. Jedenfalls wollen wir uns davor hüten, wie es in der Zeit der Neugestaltung deutscher Städte Mode geworden war, die Hauptbahnhöfe kilometerweit nach außen zu verlegen.

Eine große Rolle spielt auch in Dresden der Vorortverkehr. Eine glückliche Ausbalancierung der Verkehrs-

aufgaben zwischen Eisenbahn und Straßenbahn ist notwendig. Die Eisenbahn wird den Nahverkehr schneller und bequemer bewältigen, soweit er an die Bahnstrecken gebunden ist. Die Straßenbahn wird diesen Strecken nicht Konkurrenz machen dürfen, sondern sie ergänzen und die Lücken füllen: das Massenverkehrsmittel hierfür bleibt die Straßenbahn bzw. U-Bahn, für die wenigstens Verkehrsstreifen festzulegen sind. O-Bus- und Autobuslinien ergänzen sie. Dabei ist die Einpassung in die neuen Straßen und Plätze eingehend zu überlegen. Auf vielen Strecken wird der Verkehr durch den O-Bus zu ersetzen sein, der eine der beiden Bindungen der Straßenbahn, die Schienen, vermeidet.

Die Linien werden in der Hauptsache strahlenförmig in die Stadt hineingeführt; es muß vermieden werden, sie an einem Platz, etwa dem Postplatz oder Altmarkt zusammenzuführen. Das ist nur bei kleinen Städten möglich. Zwei Knotenpunkte am Rande der Innenstadt entstehen: der Postplatz und der Pirnaische Platz, die verkehrsmäßig gesehen zwar besser näher zusammenliegen müßten, trotzdem aber gute feste Punkte sind. Professor Reingruber, Dresden, regte in seinen Aufsätzen an, diese Kernpunkte zu Zentralbahnhöfen auszubauen, das heißt, zu einer nur dem Fußgängerverkehr zugängigen Fläche mit Bahnsteigen, Überdachung, Überholungs-, Wende- und Warte-

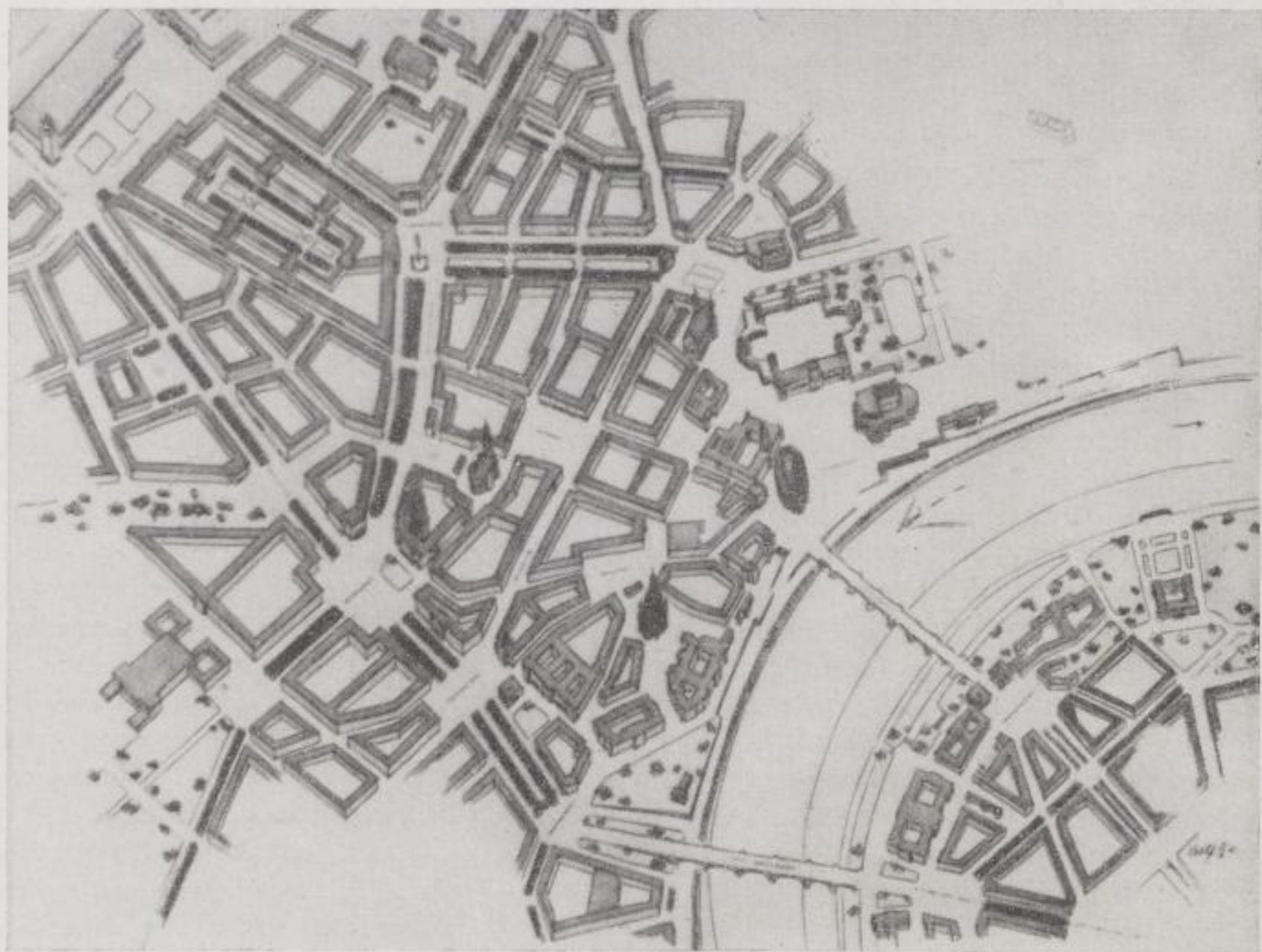
plätzen, Gepäckaufbewahrung, Verkaufsläden, Postamt usw. Als Fläche für eine solche Anlage nennt Reingruber allerdings mehrere Baublöcke. — Die Anlage besonderer Radfahrwege war in den deutschen Großstädten schon lange eine vordringliche Aufgabe und ist in der Hauptsache auch in Dresden ausgeführt gewesen. In der Zukunft werden die Radfahrer und Kleinmotorradfahrer weit mehr auf ihre Kosten kommen müssen.

Neben der Verkehrsplanung ist von besonderer Bedeutung die Grünflächenplanung. In dieser Beziehung haben wir Pflichten: Dresden galt einst als die schöne Gartenstadt; große Parks und Gärten kennzeichnen den Stadtplan aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts. Nur wenige Überreste sind noch vorhanden: der Große Garten, der Garten der ehemaligen Sekundogenitur, unscheinbare Reste an der Carusstraße und Bürgerwiese, der Herzoginergarten, der ehemalige Hessesche Garten und der Japanische Palaisgarten. Sie wieder herzustellen ist nur in geringem Umfange möglich. Und doch wird Dresden als Stadt der Hygiene vor allem in seinen eigenen Anlagen dieses Wort wahr machen müssen. Eine weitgehende Auflockerung ist notwendig. Die großen Lungen Dresdens sind das Elbtal, die Heide und der Große Garten neben einer Anzahl anderer größerer Grünflächen. Es gilt, diese vorhandenen Anlagen durch Grünstreifen untereinander

zu verbinden, Grünflächen aus der inneren Stadt bis heraus vor die Tore der Stadt zu führen, damit die Spaziergänger ununterbrochen im Grünen ins Freie laufen oder radfahren können. Es gilt weiterhin, Grünringe um die Innenstadt und um einzelne Stadtteile zu legen, größere Erholungsflächen zu schaffen und anderes mehr. In die breiten Grünstreifen sind Kinderhorte, Heime, Schulen, Jugendheime, Sportplätze, Bäder und anderes mehr einzubetten. Die durch doppeltes Bauverbot gesichert gewesenen Grünflächen an der Lennéstraße und Johann-Georgen-Allee sind wieder herzustellen. Endlich wird ein Kleingartenplan festzulegen sein, nach dem planmäßig unzulängliche Kleingärten ausgebaut oder neu angelegt werden. Der Hunger nach Kleingärten ist wieder da und wird noch stärker werden. Ihre Anlage bedarf einer straffen Lenkung, um die Grabkolonien schlechten Andenkens zu vermeiden. Leider fehlt es uns für diese Zwecke an Land innerhalb des Stadtgebietes.

Der Anpflanzung von Bäumen an städtebaulich betonten und dafür geeigneten Stellen ist erhöhte Bedeutung zuzumessen. Dresden hat Berufsgärtnereien besonderer Art aufzuweisen (Rosen und Azaleen): Auch diese sollten wieder gefördert werden. Wir haben in den Höhenzügen an der Elbe günstige Gelegenheit, Spaziergängerwege anzulegen, die von Aussichtspunkt zu Aussichtspunkt führen

*Untersuchung
über die Führung
der Nord-Süd-
Verbindung
und Ost-West-
Verbindung
durch die
Innenstadt*



und von der Bevölkerung gern begangen werden. Die Elbe mit ihren weichen Wiesenhängen und angrenzenden Höhenzügen, mit den Ausblicken auf Großbauten, Schlösser und Wohngärten wird immer der Mittelpunkt des „Dresden im Freien“ bleiben und als solche planmäßig zu behandeln sein. Die gesunde „Stadt im Grünen“ soll Dresden wieder werden. Hierzu gehören auch die Sportanlagen, an denen in Dresden noch manches fehlt. Wir hatten zwar eine ganze Anzahl Übungsplätze, aber kaum eine größere Kampfbahn. Große, kombinierte Sportanlagen sind zu schaffen.

Der Verteilung von Gewerbe und Industrie sowie Wohngebiete ist größte Aufmerksamkeit zu widmen. Aus der Entwicklung der Stadt heraus hat es sich ergeben, daß an zahlreichen Stellen — die Stadt ist ja aus vielen selbständigen Gemeinden zusammengewachsen, die alle ihre Industrieviertel hatten — gewerbliche Anlagen vorhanden und auch zulässig waren. Das muß geändert werden. Es werden Gewerbegebiete, Wohngebiete, Geschäftsgebiete usw. zu trennen sein, um eine klare Scheidung zu erreichen. Wir werden das Industriegebiet im Westen in der Nähe der Güterbahnanlagen beibehalten müssen, obwohl es der Himmelsrichtung nach nicht richtig liegt. Wir haben weiterhin die Zulässigkeit gewerblicher Anlagen im Osten (Striesen, Reick, Seidnitz) und im Norden,

aber ohne störende Industrie. Man wird sich überlegen müssen, ob man in späteren Jahren die Kasernen für gewerbliche Anlagen freigibt; zur Zeit werden sie zur Unterbringung Wohnungsloser dringend gebraucht. Die Kasernen liegen der Himmelsrichtung nach günstig; sie umfassen sehr viele große Schuppenbauten, die der Unterbringung der zahlreichen Wehrmachtsfahrzeuge dienen, nunmehr aber für gewerbliche Zwecke gut verwendbar sind. In den Wohngebieten werden an den Hauptstraßen einzelne kleine Gewerbebetriebe zulässig sein, die den Bedürfnissen der Umwohner dienen und nicht störend sind. Das Stadtzentrum wird Geschäfts- und Behördenviertel werden. Es werden ausgesprochene Ladenstraßen — Prager Straße, Seestraße, Schloßstraße, Johannstraße, Wilsdruffer Straße, Wettinerstraße — entstehen, andere wieder, an denen Großbauten für Handel und Gewerbe, Behörden und sonstige Organisationen überwiegen. Von den schmalen Straßen der inneren Stadt werden manche verschwinden müssen, um große Baublöcke zu schaffen. Man wird vielleicht an der einen oder anderen Stelle einen Fußweg beibehalten mit darinliegenden erd- und zweigeschossigen niedrigen Bauten, die Handwerker Geschäfte aufnehmen können (zum Beispiel Scheffelstraße, Zahngasse). Oder man legt ein ganzes Handwerker Viertel an. Darüber hinaus wird man daran denken können, be-

stimmte Schwerpunktviertel zu schaffen: ein Behörden-, Sammlungs-, Musik- und Schauspiel- sowie Geschäftsviertel, eine Gegend der Wissenschaft und der Kunst, der Unterhaltung und Erholung usw. Dresden hat außerdem im Weißen Hirsch einen Stadtteil besonderer Art, der als Kurort, wenn der alte Ruf von Lahmanns Sanatorium wieder zu erwecken wäre, durchaus ausbaufähig ist.

Und nun zu dem letzten, der Krönung der städtebaulichen Arbeiten, dem eigentlichen Aufbau, den gestalterischen Aufgaben: Sie kannten alle unser schönes Dresden, die Stadt des Barock, Barock vor allem in der Haltung, im Maßstab der Fenster und Dächer, kurz, aller Einzelheiten. Sie kannten die schöne Silhouette vom Elbtal aus, vom Japanischen Palais bis zum Waldschlößchen hinauf, das Japanische Palais, das Große-Garten-Palais, die Bürgerbauten in der Rampischen und Großen Meißner Straße, den Neumarkt und den Neustädter Markt. Es kann selbstverständlich nicht unsere Aufgabe sein, das alte Dresden im alten Umfange und in der alten Architektur, wie es war, wieder herzustellen. Aber man muß die Forderung aufstellen: Wahrung der barocken Haltung im Stadtinnern, des Maßstabes in diesen Straßen- und Platzräumen, der durch die Baudenkmäler gegebenen Grundlinie. So sehr eine wohlerwogene Beachtung moderner Entwicklungen wie der Bauhausrichtung, die Zulassung von Bau-

ten wie etwa der Großsiedlung der Gewobag in der Aachener Straße möglich und notwendig war, so wenig passen Turmbauten und Hochhäuser in Gruppen zusammengefaßt in die innere Stadt. Wir können hier die Bauten, die die Silhouette der Stadt ausmachten, bis auf die Frauenkirche wiederherstellen. Daß ein beherrschender Bau, eine Stadtkrone, in ähnlicher Form wie die Frauenkirche wiederkommt, ist für die Stadtsilhouette notwendig; ob in den nächsten Jahren daran gedacht werden kann, mag zunächst dahingestellt bleiben. Wir werden also den Zwinger, die Hofkirche, einen großen Teil des Schlosses und andere Bauten wieder herstellen können. Wir werden an der Rampischen Straße und Großen Meißner Straße einige der schönsten Bürgerhäuser wieder instand setzen können, wir werden diese Straßen im übrigen in der alten Haltung ergänzen können. Die Vorarbeiten hierzu sind im Gange. Der Altmarkt wird ohne Zweifel schöner werden müssen; es standen manche schlechte Gebäude daran. Aber wir werden auch hier den Maßstab wahren, das, was am Altmarkt charakteristisch war, erhalten und ausbauen müssen: das Verhältnis der einzelnen Teile zueinander, den Blick in die Schloßstraße hinein und zur Kreuzkirche. Wir haben viele Reste alter Baudenkmäler gesammelt, die manche Erinnerung an die vergangenen Bauwerke wachhalten und deshalb als

schmückende Einzelteile bei der Neuerrichtung von Bauten Verwendung finden können.

Wir hatten in Dresden in der inneren Stadt die schönen Erker, Portale, Fensterumrahmungen und Bedachungen, auch reizvolle Balkongitter und anderes mehr. Alle diese Dinge sind in mühevoller Arbeit gesammelt und aufgezeichnet worden, um sie entweder wieder zu verwenden oder musealen Zwecken zuführen zu können. Ein künftiges Stadtmuseum müßte eine Abteilung Geschichte der Dresdner Baukunst enthalten.

Mit all diesen Arbeiten wollen wir indessen Dresden nicht zu einem Museum, zu einer der Bautradition hingeebenen Stadt allein machen. Wir wollen vielmehr eine aufgeschlossene, tolerante Baupolitik betreiben, strengsten Maßstab aber an die Güte, an die Einpassung und Unterordnung unter den großen Baugedanken legen.

Es sind noch manche Voraussetzungen zu klären, ehe die große Linie des neuen Dresden klar sich abzeichnet. Dresden als Residenzstadt — und das war es auch noch, als kein König mehr residierte — ist vorbei. Aber Dresden war eine Stadt der Kunst und Hygiene, war führend auf einzelnen Gebieten der ärztlichen und technischen Wissenschaften. Dieses Dresden kann wiederaufstehen und muß in seiner baukünstlerischen Entwicklung, in seiner Anlage und seiner Form darauf Rücksicht nehmen.

Dresden ist als Grenzstadt Mittler zum Südosten geworden: als Austausch- und Handelsumschlagplatz wird es seine Rolle zu übernehmen haben. Dresden und Sachsen werden mehr noch als früher vorbildliche soziale Einrichtungen erstehen lassen: Fürsorge für die Menschen von der Kindheit bis zum Alter: Säuglingsheime, Kinderhorte, Kindererholungsheime, Schulheime, die Schulen selbst mit ihren fürsorgerischen Einrichtungen für die Kinder, dann Ledigenheime, Altersheime nebst Erholungsheimen und Sanatorien — Anlagen, die zunächst in primitiver Form nur erstellt werden, die aber in der Planung ihre endgültige Form finden müssen.

Dresden wird endlich wieder Fremdenstadt werden — nicht für den Fremden, der im Wagen oder mit Fremdenführer das Wichtigste schnell sich besehen will, sondern für den Besucher, der die Schönheiten und das Leben der Stadt in sich aufnehmen will, der die vorbildlichen Einrichtungen ebenso wie die hoffentlich im alten Glanze wieder erstehenden Museen, der die alte Barockstadt ebenso wie die neugeschaffene Architektur und den neuen Städtebau studieren will, für den Besucher nicht nur aus den Kreisen, die sich Reisen immer leisten konnten, sondern für alle Kreise der Bevölkerung.

Ich habe im großen die baukünstlerische Linie für den Wiederaufbau der inneren Stadt entwickelt. Zweck

meines Vortrages ist — wie gesagt —, Fachwelt und Einwohnerschaft zur Diskussion über diese Probleme anzuregen. Ich will deshalb auch einen Vorschlag eines auswärtigen Architekten erwähnen, der einen grundsätzlich anderen Standpunkt einnimmt: Er will die gesamte Innenstadt innerhalb der Linie 26 beseitigen und eine neue Stadt — neu in jeder Beziehung — aufbauen: Wenige, überbreite Ost-West- und Nord-Süd-Straßen und dazwischen eine Hochhausstadt, Zwinger, Katholische Hofkirche, Oper usw. bleiben als Ruinen an der Elbe liegen. Der Aufbau der zerstörten Teile Dresdens außerhalb des Zentrums wird weit einfacher und unbestrittener sein. Der Bebauungsplan ist hier bis auf wenige, allerdings wesentliche Verkehrsverbesserungen an die vorhandenen Straßen gebunden: die großen Werte, die in und unter der Straßendecke liegen, lassen eine weitgehende Änderung der Verkehrsräume praktisch nicht zu. Wenn also die Grundlinie des Aufbaues gegeben ist, so wird dieser selbst doch erheblich sich von dem, was war, unterscheiden müssen: Eine Gebäudeanhäufung, wie sie in den um das Zentrum herumliegenden Stadtteilen vorhanden war, eine Bauunternehmerarchitektur mit der durchaus nicht immer billigen, aber doch seelenlosen, irgendeinem Lehrbuch entnommenen Schauseitengestaltung darf nicht wiederkommen. Bei aller Toleranz für das individualistische

Schaffen wird ein Aufbau doch nicht ohne straffste Führung vor sich gehen können. Die architektonische Grundidee ist festzulegen — ob durch Pläne der Privatarchitekten oder der Baubehörden, ist gleich —; dieser Grundidee hat sich dann jeder Bau ein- und unterzuordnen.

Deshalb: Nicht auf den baukünstlerisch einwandfreien Bau kommt es allein an, sondern auf das Einpassen und gegebenenfalls Unterordnen unter das Ganze, in das Platz- und Straßenbild. Nur markante Bauten, die als Einzelercheinung wirken sollen, betonen sich selbst. Im übrigen kann jeder einzelne Bau gestalterisch noch so ausgezeichnet sein, wenn die Architekturen sich gegenseitig schlagen, nicht im Maßstab, in der Auffassung zusammengehen, können sie trotzdem verunstaltend wirken. Außerhalb des Stadtgebietes wird man jedenfalls einer modernen Entwicklung — wie sie aussehen wird, wissen wir noch nicht — offenen Raum geben können.

Noch ein Wort zum Baustoff: Wir haben in Dresden außerordentlich viel Sandstein in den alten Bauten. Trotzdem war Dresden nicht eine Stadt der Sandsteinfassaden, sondern des Putzes, vielfach vermischt mit Sandsteinteilen. Der Sandstein hat sich im Feuer schlecht gehalten. Trotz alledem wird man die Massen von Grundstücken und Sandsteinblöcken, die allenthalben in den Trümmern liegen, wieder verwerten müssen. Wir werden also die

Bruch-

alte, in den letzten Jahrzehnten fast vergessene Kunst des Steinmetzen zu neuem Leben und Schaffen erwecken, sie als helfende, schmückende und unterstützende Zunft der Putzmaurer heranziehen müssen.

Wir wollen uns nicht scheuen, alt und neu zusammenklingen zu lassen, Einfühlung und Takt des Architekten werden da die reizvollsten Bauten schaffen.

Der Neuaufbau unserer Stadt stellt uns vor fast unübersehbare Probleme, deren Lösung nicht nur das äußere Bild, sondern auch das Leben auf Jahrhunderte festlegen wird. Was ich Ihnen heute vortrage, sind deshalb keine abgeschlossenen und genehmigten Pläne; es sind Gedanken, die zu Papier gebracht wurden und immer von neuem umgewälzt und durchstudiert werden. Von vielen Stellen, von Fachkräften und interessierten Laien kamen Anregungen in erfreulicher Zahl; ich möchte von dieser Stelle aus allen in dieser Form Mitarbeitenden danken. Welchen Weg der Rat der Stadt gehen wird, ist noch nicht abzusehen. Es stehen da verschiedene Möglichkeiten zur Debatte. Jedenfalls sind alle Kräfte, die etwas zu bieten haben, mit ihren Vorschlägen erwünscht; es wird ihnen Gelegenheit dazu gegeben werden. Dem Architekten wird ein weites Arbeitsgebiet gegeben sein, wie ich es denn als Aufgabe des Leiters der Bauverwaltung ansehe, durch Aufträge an die Architektenschaft dieser Möglichkeit

Raum zur Entwicklung zu geben. Das liegt nicht nur im Interesse der Architekten selbst, sondern vor allem im Interesse der Stadt.

Wir haben zur Zeit Gegenwartssorgen ganz anderer Art: Glas, Dachsteine, Holz, Zement, Mörtel usw. sind zu beschaffen. Baracken, Schuppen, Behelfsmaßnahmen sind das Gebot der Stunde. Und doch dürfen wir die Verpflichtung künftigen Generationen gegenüber nicht vergessen, über unseren Gegenwartssorgen die große Form des künftigen Dresden nicht vernachlässigen.

Ich glaube, es kann kein Zweifel bestehen, daß die große Aufgabe, daß eine jeder individualistischen Entwicklung offene Zeit auch die Künstler wieder hervorrufen wird, die den Stil der neuen Zeit finden und entwickeln. Es ist deshalb ein nobile officium unserer Städte als der Träger, der Betreuer der größten Bauaufgabe aller Zeiten, die jemals zu lösen war, eine solche Entwicklung bewußt heranzuziehen, sie zu fördern und zu unterstützen.

Dann wird nicht eine dem alten Dresden ebenbürtige Stadt, sondern ein schöneres Dresden wieder erstehen, ein Ziel, das nur erreicht werden kann, wenn die gesamte Bevölkerung — ohne Unterschied — vom Willen zur Tat beseelt ist und dem Rufe folgt: An die Arbeit!

Vortrag am 22. November 1945



GUMMIWARENFABRIK *Reinhardt Leupolt* GMBH.

DRESDEN A 39 / MERBITZER STRASSE 55 / RUF 8 07 02

stellt technische Gummiwaren für alle industriellen und landwirtschaftlichen Unternehmungen in langjährig bewährten Qualitäten her. Gegründet 1877, hat sich die Firma zu einer der bedeutendsten und angesehensten der Branche entwickelt. Walzenbezüge für Textil-, Papier- und Lederfabriken sowie Färbereien sind neben Auskleidung für Säuregefäße ein Teil der umfangreichen Produktion. Daneben werden Dichtungen aller Art für sämtliche Handwerksbetriebe angefertigt

BAUGESCHÄFT

BAUMEISTER PHILIPP WUNDERLICH

DRESDEN N 52 / GILGENBURGSTRASSE 4 / RUF 33815

*Entwurf und Ausführung von
Hoch-, Tief- und Stahlbetonbauten*

Gegründet 1877

Geschenk von: Rat der Stadt Dresden Nachrichtendienst		Preis:
AK-Hinw.		
Fach → Sachsen KV		
Bio K	Bild K	
SWK Dresden (Wiederantritt-Pläne)		
Mag.-Stdnr. 22.8° 1003	zu:	
ABGHKL Sonder-Aufst. ZL 14, 45	Ausl.-V. /	zu:

- 8.12.75

11.03.74

26.01.76

27. Juni 1978

26.10.1979

SLUB DRESDEN



3 0981043