

DIETRICH CONRAD

Verkehrswege in Dresden

1. Einleitung

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen Dresdens zeigt im 19. Jahrhundert zwei deutliche Zäsuren. Wuchs die Zahl der Einwohner in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts um rund 1300 Personen pro Jahr, so stieg diese Zahl nach 1850 auf 4400 und nach 1890 gar auf 16 000.¹⁾ Zunehmende Besiedlungsdichte und Eingemeindungen (seit 1835) spiegeln sich in diesen Zahlen wider.

Die Menschen in einer Stadt bedürfen, um leben zu können, der Erwerbsmöglichkeit. »Handel und Wandel« brauchen den Verkehrsraum: Straßen und Plätze und auch Verkehrsmittel. Es ist somit kein Wunder, wenn in Zeiten starken Wandels aller Lebensgewohnheiten auch der Verkehr und seine Anlagen großen Veränderungen unterworfen sind.

2. Die Straßen

Während mittelalterliche Städte aus strategischen Erwägungen auf geradlinige Wege vom Umfeld zu den Stadttoren und in der Stadt auf durchgehende Straßenzüge zwischen den Toren verzichteten, öffneten sich die Städte des 19. Jahrhunderts dem ungehinderten und vor allem geradlinigen Zugang von außen zum Zentrum.

Für den Zugang zur Stadt von den linkselbisch flußabwärtsgelegenen Dörfern lag das Problem in der Wilsdruffer Vorstadt. Die Trassen führten dort auf Umwegen über Stiftsstraße, Freiburger Platz, Mühlhof und Annengasse durch eine hochwassergefährdete Senke (Mühlgraben) zum Wilsdruffer Tor.²⁾ Der Bedarf, geradlinig über die Hamburger Straße (seit dem Mittelalter angelegt, als Briesnitzer Straße bezeichnet) und die Schäferstraße (mit der Friedrichstadt im 17. Jahrhundert ausgebaut, als Meißner Straße bezeichnet) zum Stadtzentrum zu kommen, bestand schon geraume Zeit. Bereits in Preßlers Plan aus dem Jahre 1848³⁾ hatte dieser unter Vornahme der Weißeritzverlegung die Verbindung von der Schäferstraße zum Postplatz (Wilsdruffer Platz) vorgesehen. Das Projekt wurde erst in den Jahren von 1863 bis 1875 verwirklicht: die neue Verbindung erhielt den Namen »Wettiner Straße«, nach 1946 »Schweriner Straße«.

Ein weiteres Problem lag innerhalb des mittelalterlichen Stadtkerns. Zwar gab es die Straße vom Neumarkt zum Pirnaischen Platz, jedoch keinen befriedigenden Weg vom Altmarkt dorthin. Eine solche Verbindung entstand erst in den Jahren 1885 bis 1889, sie erhielt den Namen »König-Johann-Straße«. Diesem Straßenzug verdanken es die Dresdner, daß die beeindruckende Gartenseite des Landhauses an der Pirnaischen Gasse (seit 1859 Landhausstraße) zur Schauseite erhoben wurde.