DER RAT DER STADT DRESDEN
BAUWESEN · STADTPLANUNGSAMT

PLANUNGSGRUNDLAGEN
PLANUNGSERGEBNISSE

1

PLANUNGSGRUNDLAGEN
PLANUNGSERGEBNISSE
FÜR DEN NEUAUFBAU DER STADT DRESDEN

Bericht des Stadtplanungsamtes über die Ergebnisse der Untersuchung der strukturellen Grundlagen für die neue städtebauliche Ordnung der Landeshauptstadt Dresden

Mit 20 Plantafeln, 4 Planskizzen und 4 Fotos

1950 / DER RAT DER STADT DRESDEN / DEZERNAT BAUWESEN

Bearbeitet:

Oberbaurat Leucht

Gartenarchitekt Bronder

Dipl.-Ing. Hunger

Foto: 1 und 4 Hahn, 2 und 3 Bildstelle Stadtplanungsamt

Druck: D 03 KWU der Stadt Dresden / Ratsdruckerei 4376 350 2,5

ZUM GELEIT

Wenn der Verfasser der vorliegenden Arbeit am Schluß schreibt:

> „Die Untersuchungsergebnisse in Verbindung mit den Plänen bieten jedoch eine Grundlage, die Planung für die Stadt Dresden zum Gegenstand breitester Diskussion und konstruktiver Kritik in der gesamten Bevölkerung, insbesondere in den Parteien und Massenorganisationen, zu machen".

dann ist damit eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß es sich um keine beschlossene oder abgeschlossene Angelegenheit handelt. Weder Rat noch Stadtverordnete haben bisher über die vorliegende Arbeit diskutiert und Beschlüsse gefaßt. Eine abschließende Stellungnahme wird erst dann erfolgen können, wenn eine wirklich umfassende Diskussion mit allen daran interessierten Kreisen der Bevölkerung stattgefunden hat.

Der schwere Zerstörungsgrad Dresdens, so große Schwierigkeiten er sonst überall mit sich bringt, gibt uns die große einmalige Chance, erhebliche Teile unserer Stadt so zu planen und aufzubauen, daß möglichst allen Bedürfnissen der zukünftigen gesellschaftlichen Entwicklung Rechnung getragen werden kann.

Möge die vorliegende zielklare und ernste Arbeit die dringend notwendige Diskussion anregen und befruchten. Bei der Gestaltung zum Neuaufbau der Stadt Dresden als Arbeits- und Wohnstadt und im besonderen als Kunst- und Kulturstadt der Deutschen Demokratischen Republik bitten wir um die Mitarbeit und Kritik aller, denen die Zukunft unserer Stadt am Herzen liegt.

Dresden, am 10. Februar 1950

Oberbürgermeister

VORWORT

In seinen „Planungsgrundlagen und Planungsergebnissen" überreicht das Stadtplanungsamt des Dezernates Bauwesen der Öffentlichkeit einen Bericht über Arbeiten, die der Vorbereitung einer wissenschaftlich begründeten Aufbauplanung dienen sollen. Mit dieser Arbeit ist zweifellos ein bedeutsamer Beitrag zur Erkenntnis von Tatsachen geliefert worden, die für den Neuaufbau der in ihren besten Teilen vollständig zerstörten Stadt Dresden nicht übersehen werden dürfen. Notwendigkeiten und Beziehungen sind durch diese Arbeit aufgezeigt worden, mit denen die Aufbauplanung sich wird auseinanderzusetzen haben. Die „Planungsgrundlagen und Planungsergebnisse" sind selbstverständlich ebensowenig um ihrer selbst willen der Öffentlichkeit übergeben worden wie sie endgültige Planungen oder auch nur bindende Vorschläge darstellen. Sie sind zusammengestellt worden, um die dringend notwendige Diskussion über die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadt Dresden in der breitesten Öffentlichkeit zu unterstützen und einen Wettbewerb zur bestmöglichen Lösung der städtebaulichen Probleme mit tragen zu helfen. Dieser Bericht des Stadtplanungsamtes soll und will lediglich Arbeitsgrundlage sein für eine nunmehr erst zu entwickelnde Aufbauplanung, an der mitzuarbeiten nicht nur das Recht, sondern vielmehr sogar die Pflicht aller derer sein sollte, die einen fördernden Beitrag zum Neuaufbau der Stadt Dresden zu leisten imstande sind. Sie alle, die zu dieser Pflicht sich bekennen, sollen mit den „Planungsgrundlagen und Planungsergebnissen" angesprochen werden.

Möge diese Arbeit dazu beitragen, daß in der künftigen Stadt Dresden sich erfülle, wozu ein ebenso weiser wie guter Mensch einmal aufgerufen hat:

— Alles im Menschen — alles für den Menschen —

Dresden, am 10. Februar 1950

Stadtbaurat

INHALTSVERZEICHNIS

FOTOS UND ABBILDUNGEN IM TEXT

4 Fotos

4 Abbildungen

VERZEICHNIS DER PLANTAFELN

I. EINLEITUNG

Beschluß der Deutschen Demokratischen Republik

Auf Beschluß der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik wurde Dresden zusammen mit Berlin, Potsdam, Leipzig, Magdeburg und Wismar innerhalb der Volkswirtschaftspläne vordringlich für den Wiederaufbau bestimmt. Dabei soll die Planung für den sozialen Wohnungsbau und den Aufbau des Gebietes der zentralen Funktionen in der Kernstadt in den Vordergrund gestellt werden. Der Industriebau wird innerhalb des Zweijahrplanes und der weiteren Volkswirtschaftspläne in diese Planung einzubeziehen sein.
Der Aufbau der Stadt ist in erster Linie eine kommunalpolitische und gesellschaftliche Aufgabe.
Die Entwicklung in der vergangenen Gesellschaftsordnung führte dazu, daß in den Städten ungegliederte Ballungen von Menschen und Kräften entstanden. Daher wird schon seit langem von allen fortschrittlichen Städteplanern die dringende Forderung nach einer städtebaulichen Neuordnung erhoben. Die Zerstörung Dresdens am 13. und 14. Februar 1945 durch den anglo-amerikanischen Bombenangriff machte nunmehr eine Neuplanung unumgänglich notwendig.

Gesellschaftliche Grundlage

Die einmalige Möglichkeit, die Stadt nach der totalen Zerstörung der innerstädtischen Gebiete unter neuzeitlichen städtebaulichen Erkenntnissen zu errichten, durfte nicht durch übereiltes Handeln und durch Zufälligkeiten einer nicht ausgereiften Planung beeinträchtigt werden. Die grundlegenden gesellschaftlichen Veränderungen, die sich in einem Teile Deutschlands vollzogen haben und weiter in der Entwicklung begriffen sind, geben die politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Grundlagen für die Neuordnung und Gestaltung Dresdens. Ein Wiederaufbau nach dem alten Vorbild — selbst mit gewissen Verbesserungen auf verkehrstechnischen und anderen Gebieten durchgeführt — oder Beachtung einseitiger persönlicher Wünsche und kurzsichtiger Tagesforderungen bestimmter Kreise hieße die Fehler der Vergangenheit übernehmen und einmalige Möglichkeiten für einen fortschrittlichen Stadtaufbau auf lange Zeit verbauen. Daher mußte an die Stelle von Sanierungsplänen eine grundlegende Neuplanung treten. Die Forderungen der werktätigen Menschen hinsichtlich ihres Wohnens, ihrer Arbeit, der Pflege der Kultur und der Erholung werden die Grundlagen allen Planens sein. Ein gültiger und gesicherter Aufbau als Ausdruck unserer Zeit kann nur erreicht werden, wenn er gleichzeitig die Fundierung im sozialen und politischen Leben hat. Der Städtebau ist in der Ordnung unserer Deutschen Demokratischen Republik ein Teil der Volkswirtschaftspläne.

Mensch als Maßstab

Die gestalterische Form wird Ausdruck der gesellschaftlichen Konzeption sein. Der Städtebau in der Phase der gegenwärtigen Entwicklung kann nicht dem Gedanken eines einzelnen oder einiger Menschen entstammen. Erst durch die Mitarbeit der Arbeiter in den Betrieben, der werktätigen Bauern und der schaffenden Intelligenz wird die Gestalt der Stadt geprägt werden. Aufgabe der Planungsstelle war es, die Grundlagen hierfür zu erarbeiten. Der sich daraus ergebende Plan soll nunmehr der Bevölkerung zur Diskussion gestellt werden.

Grundlagen und Strukturforschung

Die planmäßige städtebauliche Ordnung des gesamten Stadtgebietes mit seinem Stadtlandschaftsraum in ökonomischer, gesellschaftlicher, bevölkerungsstruktureller, kultureller und gestalterischer Hinsicht setzt eine wissenschaftliche Grundlagen- und Strukturforschung voraus. Das Stadtplanungsamt hat unter Mithilfe der breiten demokratischen Öffentlichkeit — stets mit dem Blick auf das große Ziel — in Kleinarbeit einen Gesamtüberblick über die strukturellen Gegebenheiten des Stadtgebietes und seines Einflußraumes geschaffen. Diese Arbeit war besonders zeitraubend, weil fast das gesamte statistische Material und sämtliche Pläne bei der Zerstörung Dresdens vernichtet wurden.

Forschungsaufgabe

Die Forschungsarbeit erstreckte sich im wesentlichen auf Untersuchungen und Feststellungen

1. der strukturellen Verhältnisse bis 1945,
2. der erhaltengebliebenen Substanz als mögliche Realität für die Neuordnung der Stadt,
3. der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten nach den sich ergebenden Ansätzen aus den strukturellen und soziologischen Veränderungen und Verhältnissen.

Hierzu gehörten unter anderem Untersuchungen über die Bevölkerungsentwicklung, das Wirtschaftsleben — insbesondere Industrie und zentrale Funktionen —, die Verkehrsverhältnisse, die Untergrundbauten, den Landschaftsaufbau, die topographischen und klimatischen Verhältnisse, ferner die Aufstellung des Schadenplanes, Untersuchungen der Baudenkmäler und Rekonstruktion der vernichteten Pläne.
Die Ergebnisse der Strukturforschung bilden die Basis für die Neuplanung, die bezogen ist auf die Erfordernisse der allgemeinen Raumordnung des Großraumes und darüber hinaus auf die der übergeordneten Landesplanung.

II. STRUKTURGRUNDLAGEN

Geologie Dresden liegt in einer Talwanne, die sowohl durch Verwerfungen rechtsseitig der Elbe als durch Erosion linksseitig der Elbe und durch Aufschüttung der Talsohle entstanden ist. Das Elbbecken bildet eine 40 km lange Rinne von Pirna bis Meißen, die sich von 114 auf 94 m Meereshöhe des Elbufers senkt und von Höhen umgeben ist. Bei Dresden besitzt das Elbtal mit rund 20 km Luftlinie die größte Breite, während es sich bei Pirna auf rund 8 km und bei Meißen auf rund 10 km verengt. Das Stadtgebiet, das sich bis auf die umliegenden Höhen der Elbtalwanne erstreckt, weist Höhenunterschiede bis zu 213 m auf. Der tiefste Punkt liegt in Dresden-Stetzsch, 102 m über NN, der höchste in Dresden-Bühlau, 315 m über NN.

Der Charakter des Elbtales zwischen Pirna und Meißen ist bestimmt durch das im Südosten liegende Elbsandsteingebirge sowie die Randgebiete des Erzgebirges und der Lausitz.

Das linke Talgehänge steigt zur Gneisfläche des Erzgebirges auf, die aber vom Elbtalschiefergebirge und vor ihm von Pläner bedeckt ist. Wichtig ist auf diesem Ufer das Rotliegendbecken von Freital und Kreischa.

Das rechte Elbufer ist gekennzeichnet durch den Granit, der längs der Lausitzer Überschiebung steil zur Lausitzer Fläche aufsteigt.

Auf beiden Ufern der Elbe lagern auf Granit und Syenit die Schichten des Rotliegenden, des Quadersandsteins und des unteren Pläners. Der Quadersandstein bildet zwischen Pirna und der tschechoslowakischen Grenze das als Erholungs- und Sportgebiet bekannte Elbsandsteingebirge mit seinen charakteristischen bizarren Formen. Die geringe Mächtigkeit des Pläners bei Pirna nimmt in Richtung auf Dresden zu.

Die Oberfläche der Elbtalwanne wird im wesentlichen durch diluviale Ablagerungen, zu denen auch Endmoränen der ersten Eiszeit gehören, gebildet. Ihnen verdankt Dresden seinen Reichtum an Lehm für seine zahlreichen Ziegeleien.

Ein Bohrloch von 236 m Tiefe am Antonsplatz zeigt folgende Schichtungen:

15 m	Sand und Geröll
129 m	Schieferton und Plänermergel
19 m	unterer Quadersandstein
73 m	(bis Bohrlochsohle) roter Sandstein, Konglomerate, Tonsandstein
236 m	

Dieses Bohrloch ist bis in das hier längs der Lausitzer Überschiebung versenkte Rotliegende vorgetrieben worden.

Der Lausitzer Granit, daneben auch der Syenit, kennzeichnet als ausgezeichnetes Straßenbaumaterial auch heute noch die Dresdner Verkehrswege, während der Quadersandstein neben seiner Verwendung im Wohnbau als Baumaterial für die bekannten Dresdner Baudenkmäler, wie Zwinger, Katholischer Dom und andere öffentliche Großbauten und Brücken als leicht bearbeitbarer, allerdings auch der Verwitterung stark anheimfallender Stein verbaut wurde.

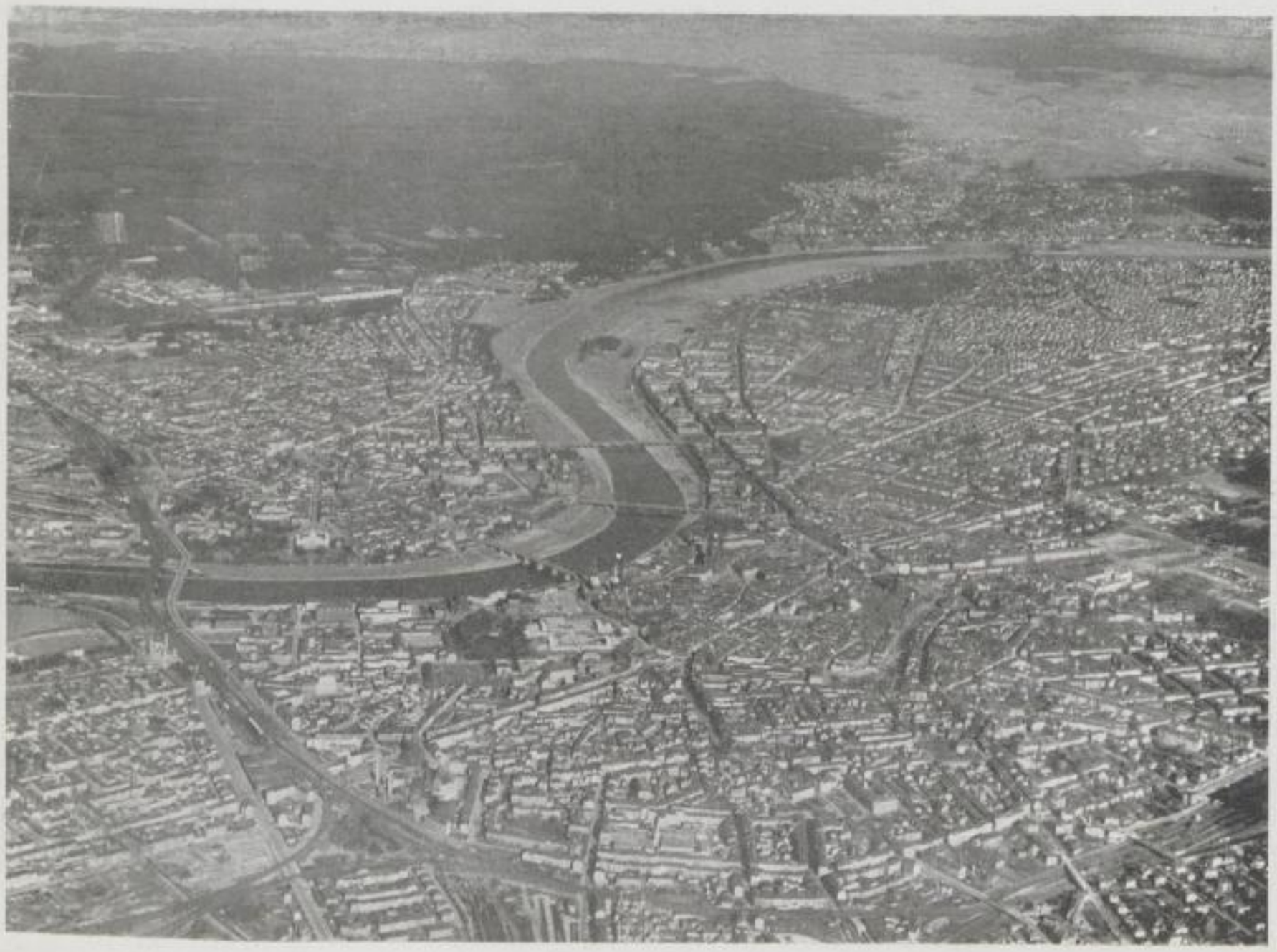
Die im Freitaler Becken erschlossenen Kohlenlager zu beiden Seiten der Weißeritz haben eine bedeutende Rolle beim Entstehen der Dresdner Industrie im 19. Jahrhundert gespielt.

Grundwasser Für die Grundwasserverhältnisse ist die wasserundurchlässige Plänerschicht von besonderer Bedeutung. Der Grundwasserspiegel liegt auf dem linken Elbufer etwa zwischen 4 und 22 m, auf dem rechten Elbufer etwa zwischen 5 und 18 m Tiefe. An einzelnen Stellen, wie z. B. im Gebiet des höher liegenden Hellers, findet sich das Grundwasser erst in größerer Tiefe.

Von den umliegenden Höhen bewegt sich das Grundwasser auf die Elbe zu und fließt im weiteren Verlauf in lockeren Sand- und Kiesschichten mit ihr zu Tale. Der Grundwasserspiegel steigt im allgemeinen von März bis Mai an, um nach einem Stillstand im Juni im weiteren Verlauf des Sommers und Herbstes wieder abzusinken. Die Höhe des Grundwasserstandes wird im wesentlichen durch den Wasserstand der Elbe beeinflußt.

Der Härtegrad des Wassers schwankt infolge verschiedener geologischer Beschaffenheit des Untergrundes innerhalb gewisser Grenzen. Das Wasser ist im allgemeinen in der Nähe der Elbe weicher. In den meisten Fällen ist es für Genuß- und Wirtschaftszwecke ohne besondere Aufbereitung verwendbar.

Topographie Mit den Grenzen der Elbtalwanne decken sich im allgemeinen die des sogenannten Großdresdner Industrieraumes sowie diejenigen der Garten-, Frucht- und Kulturlandschaft. Der das im Zentrum des Beckens liegende Stadtgebiet in Bogen durchfließende Elbstrom bewirkt eine bleibende landschaftlich bedingte Auflockerung des Stadtgebietes. In den Gründerjahren nach 1870 wuchs die Bebauung in der Neustadt bis an das stellenweise tief sich in das Stadtgebilde einschiebende Waldgebiet der Dresdner Heide und



Luftbildaufnahme von Gesamtdresden vor 1945

die Hänge des Elbtales. Stärker noch war das Wachstum auf der Altstädter Seite, da hier die Hänge weit zurücktreten, um dann allmählich nach den Ausläufern des Erzgebirges anzusteigen. Die umliegenden Erholungsgebiete der vielseitigen und abwechslungsreichen Umgebung sind schnell vom Zentrum der Stadt zu erreichen. Unmittelbar am Rande des Stadtgebietes, angrenzend an die Dresdner Heide, liegen die Höhen des Bades Weißer Hirsch, von deren nach Loschwitz abfallendem Elbhang sich dem Beschauer ein Ausblick nach den flachen Wiesengründen der linken Elbseite bis zum Erzgebirge bietet. Neben der Dresdner Heide gewährt der geschlossene Forst bei Tharandt und der durch den landschaftlichen Reiz seiner Teiche ausgezeichnete Wald bei Moritzburg der Dresdner Bevölkerung Erholung. Die genannten Waldgebiete haben außerdem besondere Bedeutung für die Klimabildung.

Klima

Die Angaben über die Beschaffenheit und die Besonderheiten des Dresdner Klimas stützen sich im wesentlichen auf die Auskunft der Sächsischen Landeswetterwarte Wahnsdorf bei Dresden.
Das auffälligste Merkmal, wodurch sich die Städte von ihrer Umgebung unterscheiden, ist der Stadtdunst. Ungeheuere Mengen an Gasen, flüssigen und festen Stoffen, werden Tag für Tag von der Großstadt, ihrer Industrie, dem Herdfeuer und dem Verkehr in den Luftraum befördert. Die Dunsthaube über Dresden ist im besonderen infolge der starken Überbauung der Innenstadt und den darin befindlichen Kachelöfen mit einer schlechten Verbrennung bewirkt worden. Durch die Zerstörung ist diese Quelle der Verunreinigung der Luft nicht mehr im früheren Maße vorhanden. Durch die angestrebte weitgehende Auflockerung der Bebauung werden die Staub- und Dunstverhältnisse für den Dresdner Raum noch weiter verbessert werden. Dresden liegt zum größten Teil in einem breiten, gut durchlüfteten Tal. Bei den häufigen SSO-Winden, die mit einer relativ hohen Geschwindigkeit durch das Elbtal wehen, wird eine Ansammlung der Teilchen, die die Dunstschicht bilden, verhindert. Die Dunsthaube verwandelt sich in eine Dunstfahne, die oftmals auf eine Länge von einigen Kilometern zu sehen ist.
Nach Untersuchungen des Staubgehaltes in der Stadt hat sich eine Abhängigkeit von der Bebauungsdichte gezeigt. In dicht bebauten Gebieten liegt der Staubgehalt weit über dem Durchschnitt, in den mehr aufgelockerten, mit Grünanlagen versehenen, dagegen darunter. Weiter ist die Verteilung des Staub-

gehaltes im Winter eine andere als im Sommer. Der Hausbrand trägt in der kalten Jahreszeit in hohem Maße dazu bei, die Stadtluft zu verunreinigen. Nach einer Untersuchung, die im Stadtgebiet durchgeführt worden ist, spielt der Verkehr im Sommerhalbjahr hinsichtlich der Staubverteilung die gleiche Rolle wie im Winterhalbjahr der Hausbrand.

Bei genügender Feuchtigkeit steigert sich die Wirkung der Dunsthaube bis zur Nebelbildung. Der Nebel seinerseits verhindert noch mehr die Zerstreuung der Beimengungen der Luft; deshalb sind die Stadtnebel viel hartnäckiger als die Landnebel. Im Sommer gehen die Folgen des Dunstes in andere Richtung. Hier reicht die höhere Erwärmung aus, um die Luftmassen mit ihren Beimengungen vom Boden abzuheben. Es entsteht ein eigenes Windsystem. Die gehobenen Luftmassen erreichen die Kondensationsgrenze, und es kommt so zur Wolkenbildung über der Stadt.

In der Stadt selbst wird die Windgeschwindigkeit stark herabgesetzt, dafür wird die Strömung in zunehmendem Maße turbulent. Wegen der ungleichen Erwärmung der vielgestaltigen Stadtoberfläche wird an sonnigen Tagen auch die Sonnenböigkeit große Werte erreichen, wenn sie nicht durch Baumbestand und Grünflächen herabgemindert wird.

In diesem Zusammenhang kann nicht genug auf die reinigende Wirkung von Grünanlagen innerhalb der Großstadt hingewiesen werden. Selbst die Grünanlagen, die sich am Rande der Stadt befinden, wirken sich noch auf die Staubverteilung der gesamten inneren Stadt aus. Durch die schon oben erwähnte lockere Bauweise und die umfangreichen Grünanlagen und Grünzüge wird das künftige Klima der Stadt sich dem Landklima angleichen. Ein ausgesprochenes Großstadtklima wird daher für Dresden nicht mehr eintreten.

Für die Häufigkeit der 8 Windrichtungen in Dresden liegen in Prozenten folgende Werte vor:

Nord	5,3%
Nordost	6,5%
Ost	12,3%
Südost	20,6%
Süd	7,3%
Südwest	8,6%
West	25,9%
Nordwest	13,5%

Die Lufttemperatur für Dresden im Jahresmittel 1864—1920 und 1921—1938 ist die höchste im sächsischen Raum mit 9,6° C.

Das Jahresmittel der relativen Feuchte betrug in den Jahren 1881—1930 74%.

Die mittlere tägliche Sonnenscheindauer im Zeitraum 1891—1930 betrug im Jahresmittel 4,2 Stunden.

Das Jahresmittel der Bewölkung in Zehnteln der Himmelsfläche betrug 1881—1930 6,6.

Baugeschichte Wie Funde aus der jüngeren Steinzeit, der Bronzezeit und Eisenzeit zeigen, war das heutige Stadtgebiet Dresden schon Siedlungsgebiet in vorgeschichtlichen Epochen.

An die spätere wirtschaftliche Erschließung des Landes durch slawische Völker erinnern heute noch Burgwälle, Namen noch vorhandener Ortskerne, Funde von Geräten und alte Grabstellen.

Stadtgründung Dresden, das urkundlich erstmals 1206 als Ort und 1216 als Stadt erwähnt ist, wurde als deutsche Kolonialstadt auf dem linken Elbufer gegründet. Der alte Stadtkern baute sich bis zur Zerstörung 1945 auf dem ursprünglichen, regelmäßigen Grundrißschema auf. Mit 600—700 m Durchmesser wurde die alte Stadt durch eine Linie begrenzt, die etwa im Zuge des Taschenberges, der Wallstraße, des Ringes, der Moritzstraße bis zur Elbfront des ehemaligen Schlosses verläuft.

Von größter Wichtigkeit für die Entwicklung Dresdens war die 1287 zuerst urkundlich erwähnte, wahrscheinlich schon in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts an Stelle einer früheren hölzernen Brücke errichtete, steinerne Elbbrücke im Zuge der heutigen Georgij-Dimitroff-Brücke.

Für die spätere Entwicklung Dresdens war entscheidend, daß es von 1485 an dauernd als Residenz- und Hauptstadt der Mittelpunkt des Landes war.

Brand Nach dem verheerenden Brande am 15. Juni 1491, der von der Webergasse ausgehend die südliche Hälfte der Stadt mit Kreuzkirche, Schule und 470 Häusern vernichtete, wurden für den Wiederaufbau die ersten urkundlich erwähnten Bauvorschriften erlassen sowie kostenlos Material und Mittel zum Wiederaufbau zur Verfügung gestellt.

In der Mitte des 16. Jahrhunderts erfolgte ein bedeutender Festungsumbau nach niederländisch-italienischem Muster. Die Zwischenmauer zum ehemaligen Dorf an der Frauenkirche wurde abgebrochen, so daß die Ostseite der befestigten Stadt nunmehr im Zuge des ganzen Ringes verlief. Der rechtselbische Teil Dresdens, Altendresden — aus einem Fischerdorfe hervorgegangen —, der im Jahre 1403 Stadtrecht erhalten hatte, wurde im 17. Jahrhundert durch Krieg und Feuersbrunst außerordentlich stark heimgesucht. Durch den Oberlandbaumeister Wolf Caspar von Klengel wurde 1685 für die heutige Neustadt der erste Bebauungsplan aufgestellt. Der Entwurf Klengels regelte den Neuaufbau der Stadt im Sinne italienischer Straßen-

und Platzgestaltung. Die Verschmelzung der beiden Städte Alten- und Neuendresden zu dem heutigen Begriff Dresden geschah zwischen 1680 und 1700.

Barock

Die Bauepoche unter August dem Starken verlieh durch die teilweise noch heute erhaltenen Bauten der Stadt für die weiteren Jahrhunderte das Gesicht des Barock. Die Bauordnung von 1720 räumte mit den niedrigen hölzernen Häusern auf und forderte Gebäude aus Stein und Putz. Der Zwinger als monumentaler Festbau und die ehemalige Hofkirche von Chiaveri gehören zu den übriggebliebenen Zeugen aus dieser Zeit. Großzügige Werke der Gartenbaukunst, die noch heute der Erholung der Bevölkerung dienen, entstanden damals im Raum Dresden; so der Große Garten, die Parkanlagen in Pillnitz, Großsedlitz und Moritzburg.

Eine bedeutende Erweiterung der heutigen Altstadt erfolgte durch die Anlage von Neuostra, der jetzigen Friedrichstadt. Ein Edikt von 1670 ordnete die Erbauung des Stadtteiles als Sitz für Handwerker und gewerbliche Anlagen an, von denen als erste die eines Manufakturhauses bezeichnet wird, das dazu bestimmt war, das durch den Dreißigjährigen Krieg gesunkene Gewerbe zu heben und den inländischen Verbrauch fremder Erzeugnisse zu beschränken.

Bodenwert

Durch den Siebenjährigen Krieg wurden im Jahre 1758 und 1760 zwei Drittel der Stadt, darunter auch die Kreuzkirche, zerstört. In diesem Zusammenhang ist es bemerkenswert, daß der Wert von Grund und Boden im Laufe der folgenden Jahre auf den der landwirtschaftlich genutzten Flächen des Ostrageheges herabsank.

Industrie

Erst durch die einsetzende Industrialisierung im 19. Jahrhundert wuchs Dresden aus seinem engeren Rahmen heraus. Im Dresdner Wirtschaftsraum haben die natürlichen Kraftquellen — Wasser und Kohle — im nächsten Umkreis der Stadt und ihrer weiteren Umgebung als wichtigste Grundlage hierfür wesentlich beigetragen. Als älteste Kraftquelle ist die Weißeritz zu nennen, die in der Entwicklungsgeschichte des Plauenschen Grundes zweifellos ein entscheidender Faktor gewesen ist. Als im 19. Jahrhundert die Kohle für die Energiegewinnung immer größere Bedeutung erlangte, wurde die Industrialisierung Dresdens durch günstigen Kohlenbezug aus den Schächten um den Plauenschen Grund besonders gefördert. Dieser Umstand war z. B. mit ausschlaggebend für die Errichtung der Steingutfabrik Villeroy & Boch. Ebenso spielte die böhmische Braunkohle, die zunächst auf dem Wasserweg der Elbe und seit Mitte des vorigen Jahrhunderts auch mit der Eisenbahn angeliefert wurde, für die Entwicklung Dresdens als Arbeitsstadt eine wichtige Rolle.

Mit der Industrie wurde auch das Dresdner Verkehrsnetz in seinen heutigen Grundformen ausgebaut. Neben der Wasserstraße der Elbe, die durch den Plauer Kanal mit dem märkischen Wasserstraßennetz verbunden ist, trugen außer der Befestigung der Zufahrtsstraßen vor allem die in rascher Folge entstehenden Eisenbahnlinien zum Heranführen von Rohstoffen nach dem rohstoffarmen Dresden und zum Absatz der industriellen Fertigwaren bei.

Wachstum der Stadt

Im Laufe der geschichtlichen Entwicklung ist das Gebiet der Stadt Dresden ständig gewachsen. Im Jahre 1549 erfolgte durch 27 Eingemeindungen eine große Erweiterung des Weichbildes der Stadt auf 1900 ha, das sich bis Mitte des 19. Jahrhunderts erhielt. Erst zu dieser Zeit dehnte sich die Stadt auf eine Fläche von 2860 ha aus.

Die folgenden Eingemeindungen in den Jahren 1892—1899, die dem Stadtgebiet einen Zuwachs durch die Dörfer Strehlen, Striesen, Pieschen und Trachenberge mit Wilder Mann und den Hellerbergen sowie dem Forstgebiet des Albertparkes einschließlich Fischhaus und Mordgrund brachten, leiteten eine Periode weit ausgreifender Gebietserweiterungen ein. In den Jahren 1901—1903 wuchs die Stadt nach Süden, Westen und Norden durch Einbeziehung der Dörfer Gruna, Seidnitz, Räcknitz, Zschertnitz, Cotta, Kaditz, Löbtau, Mickten, Naußlitz, Plauen, Trachau, Übigau und Wölfnitz. Es folgten 1912 Tolkewitz und 1913 Reick. Eine weitere Wachstumsperiode begann im Jahre 1921 durch Ausdehnung der Stadt auf die Gemeinden Blasewitz, Laubegast, Kleinzschachwitz, Leuben, Dobritz, Prohlis, Torna, Leubnitz-Neuostra, Mockritz, Gostritz, Kleinpestitz, Kaitz, Coschütz, Niedergorbitz, Obergorbitz, Leutewitz, Briesnitz, Kemnitz, Stetzsch, Loschwitz, Bad Weißer Hirsch, Bühlau und Rochwitz.

1924 wurden das Kammergut Gorbitz, 1926 Land der Dresdner Heide zur Anlage des Heidefriedhofes, 1927 ein Teil des Staatsforstes (48 ha), 1932 die Gemeinden Lockwitz, Nickern, Wachwitz, Omsewitz und Burgstädtel in die Stadtgrenzen einbezogen.

Nach der Eingemeindung von Gittersee, Dölzschen, Roßthal und Neustadt-Nord im Jahre 1945 umfaßte das Stadtgebiet etwa 12 750 ha. Die Einbeziehung von großen Teilen des Staatsforstgebietes der Dresdner Heide mit etwa 5870 ha vergrößerte die Stadt im Jahre 1949 auf etwa 18 620 ha.

Demographie

Die Einwohnerzahl von Dresden betrug nach ihrem jeweiligen Gebietsumfang

im Jahre 1546	6 500	Einwohner
1813	51 175	„
1849	94 092	„
1939	629 413	„
1944	über 700 000	„

Am Tage der Zerstörung Dresdens war die Einwohnerzahl durch Aufnahme von Flüchtlingsströmen weit über 1 Million gestiegen. Durch die anglo-amerikanische Luftwaffe wurden 1 190 ha im zentralen Stadtgebiet total, weitere große Flächen der übrigen Stadt teilweise zerstört. Hierauf sank die Bevölkerung nach einer Zählung im Jahre 1947 auf 462 000 Einwohner ab. In den letzten 90 Jahren bis zur Zerstörung war ein Bevölkerungszuwachs von etwa einer halben Million Einwohnern zu verzeichnen.
Die Statistik zeigt in den Jahren vor und erst recht in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg eine Bevölkerungsstruktur, derzufolge der Anteil der Kinder unter 14 Jahren besonders niedrig und der Anteil der alten Jahrgänge besonders hoch ist. Ein Vergleich Dresdens mit anderen Städten ergibt, daß schon 1939 in Dresden jeder 6. Einwohner über 60 Jahre alt war, in Leipzig dagegen jeder 7., in Köln jeder 8. und im rheinisch-westfälischen Industriegebiet jeder 10. Die starke Überalterung der Dresdner Bevölkerung ist besonders darauf zurückzuführen, daß Dresden früher bevorzugter Wohnsitz der Rentner und Pensionäre war. Die Bevölkerungsdichte, d. h., die Anzahl der Einwohner je Hektar, war mit 59 in Dresden gegenüber 49 in Leipzig, 49 in Berlin, 43 in Chemnitz die höchste unter den ostdeutschen Städten vor der Zerstörung, da die Stadtgrenzen sich mit denen der Bebauung im wesentlichen deckten. Durch die Kriegszerstörungen ist die Wohndichte um ein Beträchtliches erhöht worden. So ergeben sich heute durchschnittlich etwa 8 qm Wohnraumfläche/Einwohner gegenüber 14 qm im Jahre 1934.

Wohnverhältnisse

Die Wohnverhältnisse haben sich innerhalb der letzten 80 Jahre grundlegend verändert. Während 1871 auf dem heutigen Stadtgebiet von 100 Einwohnern 85 im inneren Stadtgebiet und 15 in den Vororten wohnten, verschob sich das Verhältnis bis 1933 auf 48 Einwohner im inneren Stadtgebiet zu 52 in den Vorstädten. Die Wohndichte betrug nach dem jeweiligen Gebietsstand:

1852	39,5	Einwohner/ha
1861	48,5	„ / „
1871	61,9	„ / „
1875	69,0	„ / „
1880	67,8	„ / „
1885	75,6	„ / „
1890	84,9	„ / „
1895	88,5	„ / „
1900	91,9	„ / „
1905	76,6	„ / „
1910	81,2	„ / „
1925	55,6	„ / „
1939	52,8	„ / „

Deutlich sind in dieser Statistik die Jahre der Eingemeindungen, 1903, 1921 und 1930 zu erkennen.
Um den Einfluß der Eingemeindungen auf das absolute Wachstum der Stadt auszuschalten, werden in einer weiteren Aufstellung die jeweiligen Einwohnerzahlen auf den Gebietsstand von 1934 bezogen. Hiernach errechnet sich die Wohndichte wie folgt:

1852	8,9	Einwohner/ha
1861	11,2	„ / „
1871	14,8	„ / „
1875	16,5	„ / „
1880	17,8	„ / „
1885	19,8	„ / „
1890	22,4	„ / „
1895	27,2	„ / „
1900	32,1	„ / „
1905	42,2	„ / „
1910	45,0	„ / „
1925	51,0	„ / „
1939	53,5	„ / „

Diese Zahlen zeigen, in welchem Maße die Einwohnerzahl Dresdens auf der jetzigen Fläche in den letzten 100 Jahren zugenommen hat. Ein besonderes Kennzeichen der Besiedlung Dresdens ist die große Zahl der Haushaltungen. Eine Gegenüberstellung mit anderen Städten im Jahre 1941 zeigt folgendes Bild:

Städte	überhaupt	Einzelhaushalt	in v. H. Spalte 1	Familienhaushaltungen Zahl	Familienhaushaltungen Personen	Personen je Familienhaushalt
	1	2	3	4	5	6
Dresden	233 352	38 677	16,6	194 151	578 565	2,98
Berlin	1 604 884	236 179	14,7	1 364 909	3 986 855	2,92
Leipzig	245 205	28 852	11,8	215 824	659 666	3,06
Chemnitz	116 815	14 722	12,6	101 939	314 915	3,09

Haushaltungen nach der Zahl der Personen

Dem Wert von Dresden mit 2,98 Personen auf einen Familienhaushalt stand der Durchschnitt in Deutschland mit 3,4 Personen auf einen Familienhaushalt gegenüber. Sehr groß war in Dresden auch der Anteil der Einzelhaushaltungen mit 16,6%. Dies hängt damit zusammen, daß Dresden die Stadt der Pensionäre und Ruheständler war.

Wie verschieden die Wohndichte innerhalb des Stadtgebietes war, wird durch folgende Zahlen vermittelt: In den Fabrikstadtvierteln, wie Löbtau, Mickten, Trachau, Pieschen und Friedrichstadt betrug die Wohndichte bis 590 EW/ha, in der Innenstadt sogar 716 EW/ha, in den Wohnvierteln Loschwitz, Blasewitz, Nickern dagegen nur 78—27 EW/ha. Die unterschiedliche Dichte dieser Stadtteile ergibt sich auch aus einem Vergleich des Wohnungsbestandes.

Blasewitz, das nur um 3 ha größer ist als Löbtau, wies vor der Zerstörung einen Bestand von 2640 Wohnungen, Löbtau dagegen einen solchen von 13 718 Wohnungen auf, d. h., die etwa fünffache Anzahl von Wohnungen. Die absoluten Zahlen des Wohnungsbestandes in Dresden waren:

1913	146 000
1918	150 000
1927	176 000
1939	220 000
1949	136 500 *)

Ein besonderes Merkmal Dresdens ist das günstige Verhältnis von ein Siebentel geschlossener zu sechs Siebentel offener Bauweise im Stadtgebiet, wie es vor der Zerstörung bestand. Die offene Bebauung schiebt sich besonders im Osten bis an den Stadtkern heran.

Soziale Struktur

Die soziale Gliederung der Bevölkerung ergibt folgendes Bild:

Die Zahl der ständigen Einwohner betrug in Dresden

1933	642 128
1939	629 413

Davon waren erwerbstätig

1933	328 983
1939	319 039

Das sind in beiden Jahren etwa 51 % der gesamten Bevölkerung.

Die Erwerbspersonen einschließlich selbständig Berufsloser (Rentner und Fürsorgeempfänger) verteilten sich 1933, 1939 und 1946 gemäß nachstehender Tabelle, die auf Angaben des Amtes für Planung, Materialversorgung und Statistik der Stadtverwaltung Dresden beruht.

	1933		1939		1946	
	Absolute Zahl	in %	Absolute Zahl	in %	Absolute Zahl	in %
Selbständige	79 697	12,4	65 546	10,4	43 780	9,4
Mithelfende Familienangehörige	8 799	1,4	9 975	1,6	8 486	1,8
Beamte	59 770	9,3	58 471	9,3	—	—
Angestellte	128 798	20,1	119 868	19,0	108 769	23,2
Arbeiter	260 943	40,6	266 498	42,4	207 928	44,4
Selbständige Berufslose	104 121	16,2	109 055	17,3	99 003	21,2
	642 128	100,0	629 413	100,0	467 966	100,0

*) Einschließlich Eingemeindungen 1945, Baracken, Notwohnungen usw.

Der Anteil der Arbeiter war in Dresden geringer als der Durchschnitt in Deutschland, wie aus nachstehender Tabelle der Erwerbspersonen im Jahre 1939 hervorgeht.

Soziale Stellung	Erwerbspersonen		davon weiblich	
	Dresden	Reich	Dresden	Reich
Selbständige	37 591	5 678 558	8 728	997 254
Mithelfende Familienangehörige	9 784	6 746 977	9 322	5 508 634
Beamte	26 114	2 089 909	1 814	149 528
Angestellte	76 639	5 269 662	34 685	2 099 893
Arbeiter	168 911	20 007 189	67 517	6 170 193
Erwerbspersonen insgesamt	319 039	39 792 295	122 066	14 925 502

Von den Beschäftigten entfielen nach dem Stand von 1925, 1933, 1939 und 1947 folgende Anteile auf die einzelnen Industriegruppen im Stadtgebiet Dresden.

	In Dresdner Betrieben arbeiten				Dresden 1933 in der Stadt wohnen	
	1925	1933	1939	1947†)	in Arbeit	arbeitslos
Steine und Erden	5 075	2 244	4 203	1 008	2 592	1 851
Eisen und Metall	2 076	463	1 041	939	760	725
Metallwaren	12 116	6 468	9 252	2 862	6 700	5 354
Maschinen und Fahrzeuge	25 366	9 365	24 068	12 413*)	9 842	8 086
Elektro-Feinmechan., Optik	10 740	6 394	15 318	6 513*)	7 824	4 774
Chemie	5 608	4 779	5 964	3 316	5 223	1 565
Textil	4 363	2 056	5 809	1 418*)	1 976	1 216
Papier u. Papierverarbeitung	16 471	9 195	12 101	5 650*)	8 757	4 291
Leder	1 404	608	1 613	922	746	440
Kautschuk — Asbest	814	770	1 268	532	747	258
Holz- und Schnitzstoff	8 891	3 085	5 048	1 204*)	3 309	3 497
Musik- und Spielwaren	1 941	230	257	—*)	223	464
Nahrungsmittel	32 028	26 064	23 123	—	23 604	7 614
Bekleidung	23 649	12 099	16 633	4 006*)	14 961	5 920
Baugewerbe	21 035	10 071	25 401	7 009*)	9 054	10 408
Versorgung, Energie	1 904	877	3 392	—	2 931	624
Industrie zusammen	173 486	99 845	154 491	geschätzt†) 60—70 000	99 511	59 471
Summe weiblich	58 974	36 706	49 925	—	35 626	14 532

†) Zahlen für 1947 enthalten nur meldepflichtige Industriebetriebe, keine Handwerksbetriebe. Die Industriegruppen entsprechen nicht vollkommen den früheren Einteilungen.

*) Handwerksbetriebe fehlen (etwa 15 000—18 000 Beschäftigte)

	1925	1933	1939
Handel und Verkehr	101 242	96 397	107 376
Beschäftigte überhaupt	285 768	196 410	305 000

Industrieentwicklung

Die Entwicklung der Industrie ist bis in das Ende des 18. Jahrhunderts nachweisbar. In jener Zeit tritt die Verarbeitung von Gold- und Silberdraht sowie die Herstellung von Strohhüten, Kunstblumen und Handschuhen besonders hervor. 1826 wurden in Dresden schon 5 Handschuhfabriken und 5 Strohhutfabriken, 2 Fabriken für die Herstellung von Flor und 2 Fabriken für die Gold- und Silberdrahtverarbeitung sowie 4 Papierfabriken, die Bunt- und Titelpapier herstellten, erwähnt. Ferner bestanden schon 1 Schokoladenfabrik und 3 Betriebe zur Verarbeitung von Tabak. 1862 wurde durch einen gewissen Huppmann, einem russischen Zigarettenfabrikanten, in Dresden die erste Zigarettenfabrik in Deutschland gegründet.

Haupt- und Hilfsindustrie

Die Entwicklung einer Reihe von Industrien zog die Heranbildung von Hilfsindustrien nach sich. Diese entstanden zumeist bedingt durch den örtlichen Bedarf am Standort der Hauptindustrie.

Das Zusammenwirken zwischen der Fein- und Fertigwarenindustrie einerseits und dem Apparatebau und der Maschinenfabrikation andererseits zeigen einige Beispiele:

Der Erfinder der Zigarettenmaschine Universelle war der technische Direktor der ältesten Dresdner Zigarettenfabrik. Die Dresdner Schokoladen- und Süßwarenindustrie gab den Anlaß zur Herstellung von Spezialmaschinen durch einen besonderen Industriezweig. Der Mühlen- und Müllerei-Maschinenbau entwickelte sich besonders durch die Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit seiner Maschinen im Ort selbst zu ermitteln. Zwischen der optischen Industrie und den Photopapierfabriken erfolgte ein wechselseitiges Austauschen von technischen Anregungen und Erfahrungen. Die graphischen Kunstanstalten, die aus dem

alten Dresdner poligraphischen Gewerbe hervorgegangen waren, erhielten neue Anregungen durch die entstandene Hauptindustrie. Der Bedarf an Etiketten für Verpackungen, Preislisten und Reklamematerial in Wort und Bild gab Anlaß, zum Teil ganz neue Wege zu beschreiten. So kam es zur Produktion von Spezialpapieren für Druckzwecke sowie Chrom- und Kunstdruckpapieren. Der Bedarf an mannigfaltigen Packungen für Zigaretten, Waffeln, Schokolade und Süßwaren führte zum Aufbau einer Kartonagenindustrie, die wiederum Anlaß zur Entwicklung einer Kartonagenmaschinenindustrie gab. Das in Dresden besonders ausgeprägte Nahrungsmittelgewerbe zog eine örtliche Blechemballagenerzeugung nach sich.

Industriestruktur

Durch Produktionsteilung entstanden neue Industrien. So war die Nähmaschinenindustrie beispielsweise Ausgangspunkt der bekannten Dresdner Nähmaschinenteilfabrikation und der Dresdner Schreibmaschinenindustrie. Auch hier bildete sich eine selbständige Rechen- und Schreibmaschinenfabrikation heraus.

Fehlentwicklung

Der sich rasch entwickelnden Industrie genügte das damalige innere Stadtgebiet nicht mehr, und sie griff in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts auf den Ring der nächstliegenden Vororte über, so auf Striesen, Johannstadt in der ersten, auf Mickten, Pieschen und Trachau in der zweiten sowie auf die äußere Wilsdruffer Vorstadt, Cotta und Löbtau in der dritten Richtung. Diese Stadtteile und Vororte erhielten so ihren ersten industriellen Einschlag. Einen besonderen Einfluß übten die entstehenden Linien der Eisenbahn aus. Ein großer Teil der gewerblichen Betriebe, die sich aus kleinsten Anfängen entwickelt hatten, befand sich in der eng bebauten Innenstadt. Dies war für die Stadt und ihre Bewohner ein unhaltbarer Zustand, der bereits damals hätte beseitigt werden können. Durch die planlose Entwicklung in der damaligen Gesellschaftsepoche ist für die Bevölkerung in diesen Stadtgebieten ein Zustand geschaffen worden, der den sozialen Bedürfnissen widersprach. Es wurde versäumt, klare Abgrenzungen der Industrieviertel herbeizuführen. Die kommunalen und staatlichen Behörden wollten aus gewissen Prestigegründen gegenüber der damals herrschenden Gesellschaftsklasse den Charakter Dresdens als Haupt- und Residenzstadt erhalten. Große Teile des Gewerbes und der Industrie haben sich demzufolge im Blockinneren der Wohnstandorte entwickelt und veränderten deren Charakter, obwohl von der Straße her scheinbar das Bild des Wohnviertels erhalten blieb.

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts weitete sich die Industrie auf die nächste Umgebung Dresdens aus. Sie folgte dabei vor allem den Eisenbahnlinien Dresden-Chemnitz im Plauenschen Grund, Dresden-Pirna, im besonderen zwischen Reick und Niedersedlitz, und elbabwärts bis Radebeul. Um die Jahrhundertwende und im 20. Jahrhundert erfolgte nochmals eine starke Bewegung der Industrie. Über Radebeul hinaus erweiterte sich das Industriegebiet bis Coswig, während sich das südöstliche Industriegebiet über Heidenau bis Dohna und Pirna ausdehnte. Durch Ausweitung der Industrie im Weißeritztal wuchs der Freitaler Industriestandort mit den südwestlichen Industrievororten Dresdens zusammen. Auf diese Weise entstand der Großwirtschaftsraum Dresden.

Sonstige Strukturgrundlagen

Die besonderen Strukturgrundlagen für die Wohnbebauung, die Innenstadt, die Produktionszellen, die Grünflächen und den Verkehr werden bei den jeweiligen Abschnitten aufgeführt.

Versorgungsleitungen

Die Angaben über die Struktur des Versorgungsnetzes stützen sich auf nachstehende Ausführungen des KWU Dresden.

Stromnetz

Die Stromversorgung des Stadtgebietes Dresden und größerer Randgebiete erfolgt vorwiegend durch die Stromerzeugung im Heizkraftwerk am Fritz-Heckert-Platz und teils durch Strombezug aus dem sächsischen Landesnetz. Für den Strombezug aus dem sächsischen Landesnetz ist ein 100 000-Volt-Anschluß am Heizkraftwerk vorhanden. Ferner wird besonders für das östliche Versorgungsgebiet über das Umspannwerk Dresden-Süd 20 000 Volt Drehstrom bezogen. Früher wurde noch zur Deckung der Belastungsspitzen eine erhebliche Leistung vom Pumpspeicherwerk Niederwartha zur Verfügung gestellt. Das sächsische Landesnetz, welches seinerseits wieder mit den 100 000-Volt-Netzen der übrigen Länder der Zonen im Verbundbetrieb arbeitet, wird hauptsächlich von den Großkraftwerken Hirschfelde, Böhlen und Espenhain und darüber hinaus von einer Reihe mittlerer Wärmekraftwerke und kleinerer Wasserkraftwerke gespeist.

Im Stadtgebiet Dresden verbindet ein Drehstrom-Kabelnetz mit 20 000 Volt Betriebsspannung das Kraftwerk und die Einspeisepunkte aus dem Landesnetz mit den wichtigsten Umspann- und Umformerwerken. An dieses Netz sind auch einige größere Abnehmer und die drei größten Grundwasserwerke angeschlossen. Die üblichen Hochspannungs-Großabnehmer und die zahlreichen Blockstationen zur Versorgung der Niederspannungsabnehmer werden im westlichen Teil des Versorgungsgebietes aus einem 10 000-Volt-Kabelnetz und im östlichen Teil aus einem 6000-Volt-Kabelnetz gespeist. Hochspannungs-Großabnehmer mit eigenen Transformatorenstationen sind vorwiegend die größeren Industriebetriebe sowie sonstige wichtige Großabnehmer mit einem erheblichen Leistungsbedarf. Alle übrigen Abnehmer sind an die Blockstationen angeschlossen und werden aus dem 380/220-Volt-Niederspannungsnetz gespeist.

Um die größtmöglichste Sicherung in der Stromversorgung aller Abnehmer zu schaffen, wurde das Hochspannungsnetz als Ringkabelnetz und das durch alle Straßen führende Niederspannungsnetz als Maschennetz ausgebaut. Zur Erzielung einer besseren Schaltmöglichkeit bei Störungen wurden an den Knotenpunkten Kabelverteiler eingebaut.
Freileitungen sind nur in einigen Stadtrandgebieten oder in dem rein ländlichen Teil des Versorgungsgebietes verlegt worden. Für die öffentliche Beleuchtung, vorwiegend der hauptsächlichsten Verkehrs- oder Ausfallstraßen, ist ein den besonderen Anforderungen entsprechendes Netz mit den zugehörigen Schalteinrichtungen geschaffen worden, welches noch fortlaufend ausgebaut und verbessert wird.
Für die Speisung der Straßenbahn und des Obus-Betriebes wird in den Umformerwerken der Drehstrom durch rotierende Umformer und Gleichrichter in 500-Volt-Gleichstrom umgeformt. Von den Umformerwerken wird der Strom für den Fahrbetrieb durch ein Gleichstrom-Kabelnetz des KWU-Verkehrsbetriebe nach den verschiedenen Speisepunkten der einzelnen Strecken geführt.
Die jederzeitige reibungslose Durchführung der Stromversorgung erfordert ein einwandfrei arbeitendes Fernmeldewesen. Es wurde deshalb parallel zum Ausbau des Hoch- und Niederspannungskabelnetzes ein ausgedehntes Fernmeldenetz, das fast ausschließlich als unterirdisches Kabelnetz verlegt ist, ausgebaut. Innerhalb und außerhalb des Stadtgebietes wurden etwa 400 km Fernmelde-Erdkabel verlegt, und zwar schwach- und starkpaarige Kabel bis zu 300 Doppelleitungen in einem Kabel. Am wichtigsten von allen Fernmeldeeinrichtungen sind die Fernsprechanlagen, die über sechs verschiedene Fernsprechzentralen, an die über 900 Fernsprechapparate angeschlossen sind, betrieben werden. Außer den Fernsprecheinrichtungen sind von großer Bedeutung für den technischen Betrieb Fernmessungen, durch die elektrische, hydraulische und mechanische Größen auf größere Entfernungen zu den verschiedenen Betriebszentralen übertragen werden. Außerdem bestehen Fernmeldungs- und Fernsteuerungseinrichtungen in großer Zahl, durch die der Betrieb nicht nur des Elektrizitätswerkes, sondern auch des Gas- und Wasserwerkes erheblich beschleunigt und vereinfacht und zahlreiches Personal eingespart wird.
Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Fernmelde-Kabelnetzes werden die freien Leitungen städtischen Dienststellen zur Verfügung gestellt, die hauptsächlich für Fernsprechzwecke verwendet werden. Die größte Zahl der KWU-Betriebe und der größeren städtischen Dienststellen sind auf diese Weise zu einem gemeinsamen Betriebsfernsprechnetz zusammengeschlossen worden, durch das neben beträchtlichen Kosteneinsparungen auch eine erhebliche Beschleunigung des Fernsprechverkehrs erzielt wurde.

Heiznetz Wie bereits eingangs erwähnt, ist für die Stromerzeugung in Dresden ein Heizkraftwerk vorhanden. Dieser Name sagt, daß das Werk auch für Heizzwecke eingesetzt wird. Die Turbinen besitzen Dampfentnahmestufen, so daß für die Stadtheizung außer dem Frischdampf von 35 atü Entnahmedampf von 15 beziehungsweise 2 atü zur Verfügung steht.
Die Stadtheizung besitzt 3 Heiznetze, von denen das eine mit Dampf von 2 atü (Niederdruck-Dampfnetz), das andere von 15 atü (Mitteldruck-Dampfnetz) und das dritte mit Heißwasser betrieben wird. Die Fernleitungen dieser 3 Heiznetze bestehen aus einem Dreileiter-System, bei dem jeweils 2 Leitungen in Betrieb sind und die dritte Leitung als Reserve dient. Durch geeignete Schaltungen kann auch die dritte Leitung noch in Betrieb genommen werden, wobei 2 Leitungen als Zuleitung und die dritte als Rückleitung verwendet wird. Das Niederdruck-Dampfnetz als ältestes der Heiznetze versorgt in der Hauptsache das Krankenhaus Löbtauer Straße durch eine Fernleitung, die längs der Paul-Gruner-Straße in einem Heizkanal und längs der Floßhofstraße als Freileitung gebaut ist.
Die Linienführung des Mitteldruckdampfnetzes geht in der Hauptsache vom Heizkraftwerk aus über die Oberschule West, Grüne Straße, Ostragarten, Am Zwingerteich entlang bis zum ehemaligen staatlichen Fernheizwerk, wo die Fernleitung dann an das Heiznetz des vorerwähnten anschließt. Dieses führt in einem begehbaren Kabelkanal an der Elbe entlang bis zum Polizeipräsidium an der Schießgasse. Abzweigleitungen bestehen nach dem Schloß und über die Oper und den Zwinger nach dem Schauspielhaus und der Ostra-Allee sowie in der Devrientstraße bis zu den Stadtspeichern und Am Schießhaus bis zu den Gebäuden des FDGB.
Das Heißwassernetz besteht aus 2 Fernleitungen, von denen eine im Zuge der Jahnstraße, Weißeritzstraße, Seminarstraße bis zum Krankenhaus Friedrichstadt und die andere über die Maternistraße, Freiberger Platz, Annenstraße (mit einer Abzweigleitung nach dem Sternplatz) bis zum Postplatz führt. Von da besteht ein Fernleitestrang durch die Wilsdruffer Straße, Johannstraße, Schießgasse mit einem Abzweig durch die Schloßstraße. Ein anderer Strang führt über die Antons-Markthalle, Breite Straße, An der Mauer bis zum Neuen Rathaus mit einer Abzweigleitung längs der Wallstraße, Waisenhausstraße bis zur Bankstraße.
Während das Mitteldruckdampfnetz, das Niederdruckdampfnetz und die Heißwasserleitungen nach Friedrichstadt zur Wärmeversorgung hauptsächlich größerer Abnehmer gedacht sind, sollte das Heizwassernetz nach der Innenstadt neben den behördlichen Gebäuden auch die übrigen in der Nähe liegenden Grundstücke erfassen. Die Heiznetze sind zur Zeit nur teilweise belastet. Es besteht die Möglichkeit, auch

über den früheren Anschlußwert hinaus noch weitere Abnehmer mit Wärme zu versorgen, wobei besonders auch an eine Erweiterung des Heißwassernetzes in Richtung Hauptbahnhof gedacht ist. Auch ist geplant, in Verbindung mit dem neuen Kulturparkgelände zunächst das bereits früher angeschlossene Hygiene-Museum wieder mit Wärme zu versorgen sowie auch das Güntzbad anzuschließen. Erweiterungen der vorhandenen und Ausbau neuer Rohrleitungsstrecken sind geplant. Es ist noch zu untersuchen, wie weit es möglich ist, in Verbindung mit dem Heizkraftwerk Ost und West beziehungsweise neu zu errichtenden Heizzentralen, weitere Stadtgebiete, vor allem öffentliche Gebäude zu versorgen.
Für die künftige Versorgung der Stadt mit Wärme kann allgemein gesagt werden, daß im Umkreis von etwa 800 m um das Heizkraftwerk die Verteilung von 2 atü Dampf anzustreben ist, während für das weitere Gebiet bis zu einem Umkreis von 2 bis 3000 m die Wärmeübertragung durch Heißwasser erfolgen müßte. Zur Verbesserung des Wirkungsgrades der Heiznetze wäre es außerdem erwünscht, in der Nähe des Heizkraftwerkes Industrieanlagen anzusiedeln, die zu ihrer Fabrikation Dampf bis zu 1,5 atü benötigen.

Gasversorgung

Die Gasversorgung der Stadt Dresden erfolgt in der Hauptsache vom Gaswerk Reick. Nur ein kleines Gebiet südlich der Stadt (Lockwitz, Nickern und Mockritz) erhält Gas vom Gaswerk Heidenau. Die Gasabgabe beträgt gegenwärtig rund 200 000 cbm am Tag. Sie kann bis auf 350 000 cbm pro Tag gesteigert werden.
Vom Gaswerk führen zwei Haupttransportleitungen von 900 und 1000 mm Durchmesser in das Stadtgebiet. Die Versorgung der entfernt liegenden Gebiete erfolgt über Mitteldruckleitungen. Auf diese Weise können auch die außerhalb der Stadtgrenze liegenden Gemeinden, Radebeul, Kötzschenbroda, Hellerau, Klotzsche, Bühlau, Weißig, Erkmannsdorf und Ullersdorf von Dresden aus Gas erhalten.
Die Länge des in Betrieb befindlichen Gasrohrnetzes beträgt zur Zeit rund 1000 km. Innerhalb des toten Stadtgebietes sind noch etwa rund 100 km Leitungen außer Betrieb. Nur allmählich wird ein Teil dieser Leitungen dem Betrieb wieder zugeführt werden können. Dabei ist zu beachten, daß die durch die Zerstörung der Grundstücke nicht mehr in Betrieb befindlichen Zuleitungen abgetrennt werden müssen.
Mit der Instandsetzung der zerstörten Gasleitungen konnte auch die Straßenbeleuchtung wieder zu einem großen Teil in Betrieb genommen werden.
Das bestehende Werk ist ausreichend, um die Stadt Dresden mit Gas hinreichend zu versorgen. Dagegen müssen im Rohrnetz noch Maßnahmen zur besseren ausreichenden Fortleitung des Gases getroffen werden.

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung der Stadt Dresden erfolgt in der Hauptsache vom Wasserwerk Coschütz. Dieses Werk wurde im Jahre 1946 fertiggestellt. Es erhält das Wasser von den Talsperren Klingenberg und Lehnmühle zugeleitet. Die Zuleitung erfolgt durch Stollen und von Coßmannsdorf durch eine Stahlrohrleitung von 1000 mm Durchmesser. Die dem Werk Coschütz zugeleitete Wassermenge von 80 000 cbm am Tage reicht für die durchschnittliche Versorgung der Stadt Dresden im Winter aus. Für die Deckung der Spitzenwassermengen in den heißen Sommermonaten stehen noch die alten Grundwasserwerke Saloppe, Tolkewitz und Hosterwitz zur Verfügung.
Das Werk Saloppe wurde 1875, das Werk Tolkewitz im Jahre 1898 und das Werk Hosterwitz im Jahre 1908 errichtet. Die Werke sind in der Lage, durchschnittlich je 20 000 cbm am Tage zu fördern.
Die Wassermengen werden den drei Haupthochbehältern Räcknitz, Hosterwitz und Saloppe zugeleitet. Ihr Fassungsvermögen beträgt insgesamt 124 000 cbm. Die Zuleitung erfolgt durch Hauptrohrleitungen bis zu 800 mm Durchmesser. Das Stadtgebiet wird von hier aus durch große Fallrohrleitungen von 600 bis 1500 mm Durchmesser versorgt. Innerhalb des Versorgungsgebietes verteilen sich diese Leitungen weiter, und jeder Straßenzug erhält seine eigene Speiseleitung, von der die Zuleitungen zu den Grundstücken führen.
Das Wasserrohrnetz ist im wesentlichen wieder so weit in Betrieb genommen, wie es vor dem Angriff im Jahre 1945 bestand. Seine Länge beträgt rund 1000 km. Nur wenige, im Stadtkern liegende Leitungen, die durch Trümmer verschüttet sind und nicht benötigt werden, sind noch außer Betrieb.
Die Versorgung der Stadtrandgebiete erfolgt durch Überpumpwerke. Das Wasser wird von den zuvor genannten drei Hochbehältern nach höhergelegenen Behältern übergepumpt. Diese Behälter sind wesentlich kleiner. Ihr Inhalt beträgt etwa 1000—4000 cbm. Sie versorgen jeweils ein kleineres, unter ihnen gelegenes Gebiet. Die Versorgung der am Rande der Stadt gelegenen Gebiete bereitet noch Schwierigkeiten, da ein großer Teil der Stadtbevölkerung nach dem Angriff in diese Gebiete verlagert wurde und demzufolge der Verbrauch wesentlich stieg. Auch der erhöhte Anbau von Gartenerzeugnissen brachte einen Mehrbedarf in den Außenbezirken mit sich.
Die Verlegung entsprechend starker Zuleitungen zur Erhöhung der Wassermengen und des Wasserbezuges ist erforderlich.

Stadtentwässerung Das Entwässerungsgebiet der Stadt Dresden umfaßt rund 7000 ha. Davon liegen 1150 ha außerhalb des Stadtgebietes. Dieses sind die Gemeinden

Bannewitz	30 ha
Freital	450 „
Hainsberg	80 „
Klotzsche	150 „
Niedersedlitz	130 „
Rähnitz-Hellerau	115 „
Tharandt	55 „
Zschachwitz	135 „
Mobschatz	5 „
	1150 ha

Dazu kommen noch die bebauten, jedoch nicht angeschlossenen Gebietsteile sowie Freiflächen, so daß sich die gesamten entwässerungsfähigen Flächen zu rund 12 600 ha für das Stadtgebiet und rund 5500 ha für die Randgemeinden ergeben.

Kanalnetz Von den oben angeführten 7000 ha sind rund 6400 ha nach dem Mischsystem und 600 ha nach dem Trennsystem kanalisiert.

Die an das Kanalnetz angeschlossenen Einwohner gliedern sich wie folgt:

	Einwohner		
	angeschlossen	nicht angeschlossene	zusammen
Stadt Dresden	421 750	37 650	459 400
Randgemeinden	74 250	17 400	91 650
Insgesamt:	496 000	55 050	551 050
	= 90%	= 10%	100%

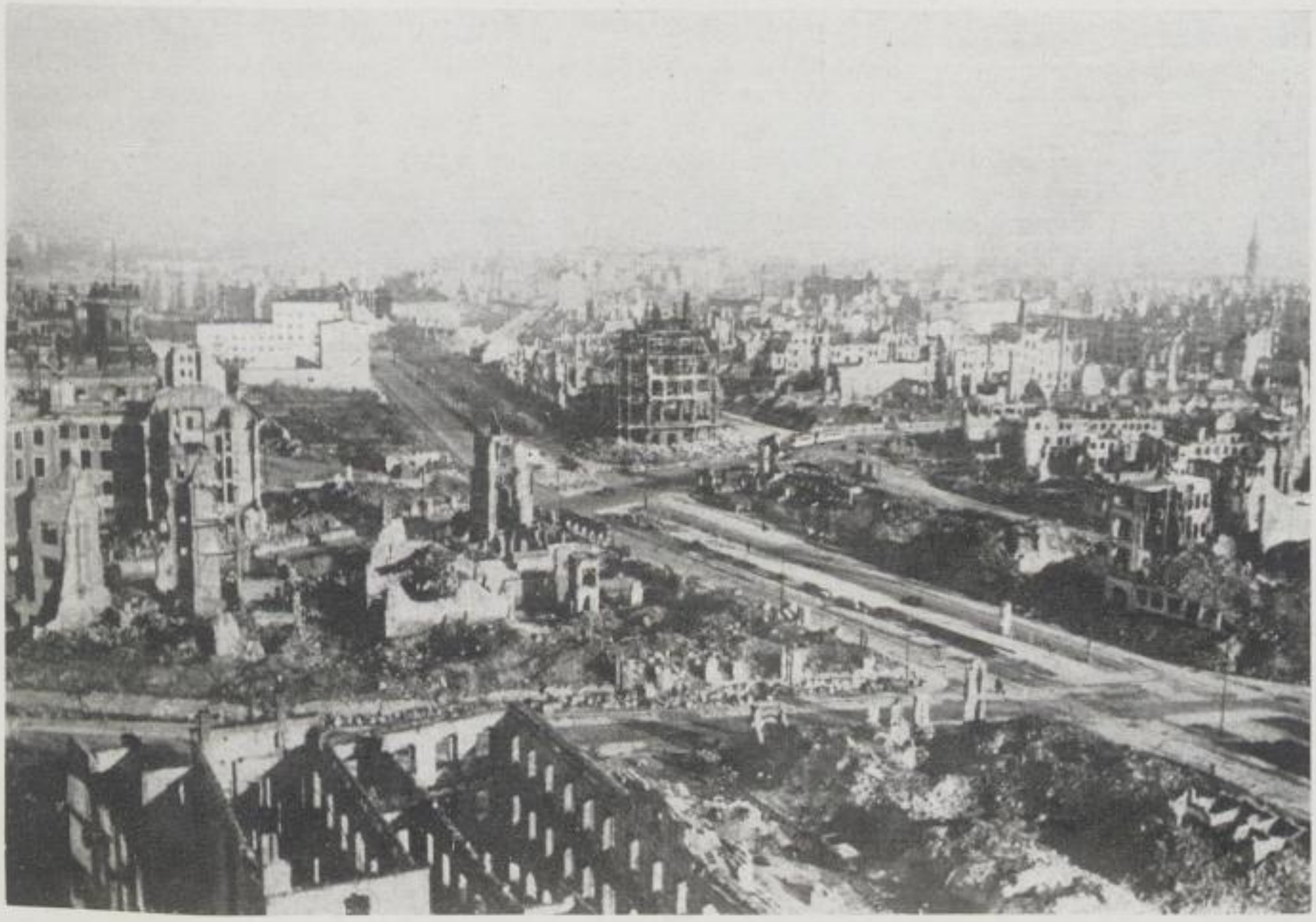
Das gesamte Kanalnetz des Stadtgebietes ohne Randgemeinden hat eine Länge von etwa 860 km, davon sind an beiden Ufern der Elbe entlangführend 26 km Abfangkanäle (meist Haubenprofil bis zu 3,40 m Breite und 3,90 m Höhe. Die übrigen Kanäle haben Haubenform mit Schmutzwasserrinne, sogenannte Flutkanäle, ferner Ei- und in wenigen Fällen Kreisform).

Etwa 50 Regenauslaßkanäle führen bei heftigen Niederschlägen das Regenwasser und das stark verdünnte Schmutzwasser der Elbe direkt zu. Hierzu kommen noch rund 30 Regenauslaßkanäle, deren verdünnte Wässer den öffentlichen Gewässern (Weißeritz, Lockwitzbach, Kaitzbach, Prießnitzbach usw.) zugeleitet werden. Die Kanäle und Bauwerke sind in Zementbeton hergestellt, kleinere kreisförmige Profile bestehen aus Steinzeugrohren.

Infolge Luftangriffen war das Kanalnetz an 605 Stellen durch Bombentreffer zerstört. Die Schäden sind bis auf einige wenige Ausnahmen, welche keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Kanalbetriebes hervorrufen, beseitigt.

Kläranlagen Die Abwässer werden in drei Kläranlagen gereinigt:

1. An die Hauptkläranlage Dresden-Kaditz sind rund 485 000 Einwohner, also etwa 98% angeschlossen. Die Reinigung erfolgt auf mechanischem Wege mittels Siebscheiben (Bauart Riensch-Wurl). Der anfallende Siebschlamm wird in einem 2500 cbm Inhalt fassenden Faulbehälter durch anaerobe Ausfaulung in einen geruchlosen Schlamm verwandelt, der nach Lufttrocknung auf Schlammbeeten als Humusdünger an die benachbarte Landwirtschaft abgegeben wird. Bei Elbhochwasser über 180 cm Dresdner Pegel muß das gesamte Abwasser von etwa 100 000 cbm/Tag = rund 1,5 cbm/sec bei Trockenwetter und bis zu 15 cbm/sec bei Regenwetter durch 8 Pumpen, die eine Leistung von zusammen etwa 22 cbm/sec besitzen, übergepumpt werden.
2. Die Nebenkläranlage Dresden-Stetzsch besteht aus einem Emscher-Brunnen, an den etwa 11 300 Einwohner angeschlossen sind. Bei Elbhochwasser muß hier ebenfalls übergepumpt werden.
3. Die im Siedlungsgelände von Dresden-Nickern noch vorhandene kleine Anlage, bestehend aus Dywidag-Grube und Tropfkörper kommt im Jahre 1950 in Fortfall, da die im Bau befindliche rund 1000 m lange Verbindungsleitung von Nickern nach Altprohlis im Rahmen des Zweijahrplanes fertiggestellt wird.



Übersicht auf die Trümmergebiete der Pirnaischen Vorstadt und des Ringes vom Rathausturm

Übersicht auf die Trümmergebiete der inneren Altstadt vom Rathausturm

Die Elbe wird durch große industrielle Werke in der Tschechoslowakei und im Pirnaer Industriegebiet stark verschmutzt, so daß ihr Wasser bereits mit stark verminderter Selbstreinigungskraft im Dresdner Stadtgebiet ankommt. Wenn auch das Abwasser aus der Kläranlage Kaditz durch einen im Stromstrich liegenden Sohleneinlauf der Elbe übergeben wird, so daß es sich verhältnismäßig rasch mit dem Flußwasser mischt, so tritt doch bei niedrigem Elbwasserstand (MNW = rund 80 cbm/sec) eine wesentliche Verschlechterung des Elbwassers unterhalb der Abwassereinleitung Dresden-Kaditz ein. Dies kann nur beseitigt werden, wenn aus dem Abwasser die Schmutzstoffe in erheblich größerem Maße entfernt werden, als dies bisher der Fall ist. Der Wirkungsgrad der Abwasserreinigung mittels Siebscheiben beträgt im Höchstfall 15—20% der absetzbaren Schmutzstoffe, während nach dem Absetzverfahren bis zu 90% der absetzbaren Schmutzstoffe aus dem Abwasser entfernt werden können.

Landwirtschaftliche Verwertung des Abwassers

Aus vorerwähnten Gründen besteht seit über einem Jahrzehnt die Absicht, die den Anforderungen nicht mehr gerecht werdende Siebscheibenanlage außer Betrieb zu setzen und die Hauptkläranlage in eine Absetzanlage mit eventueller nachfolgender landwirtschaftlicher Verwertung des Abwassers umzugestalten. Als Gelände für die mechanische Vorreinigung ist das südwestlich gelegene Elbvorgelände in Aussicht genommen. Die für die Dresdner Abwässer nötigen Verwertungsflächen sind auf dem rechtselbischen Höhengelände in Richtung Radeburg—Großenhain bzw. Zeithain unter Einbeziehung des Hellers vorhanden. Für die mechanische Vorreinigung sind geplant: Grobrechen, Sandfang, Absetzbecken und offener Faulraum zweiter Stufe. Die Baukosten dürften sich auf etwa 5 Millionen DM belaufen. Die Kosten für die landwirtschaftliche Verwertung können nur annähernd mit etwa 50—70 Millionen DM geschätzt werden. Ebenso wie in Kaditz sind auch in Stetzsch die Klärverhältnisse unzureichend, und eine Erweiterung ist auch hier geplant. Jedoch muß in diesem Zusammenhange die Frage geprüft werden, ob eine Sammelkläranlage für die unterhalb Dresdens liegenden Elbgemeinden gebaut wird oder jede dieser Gemeinden allein ihre Abwasserreinigung durchführt. Die Planungsarbeiten hierzu sind im Gange.

Zerstörung

Die schwersten Eingriffe in die Struktur der Stadt, vor allem der Innenstadt, wurden 1945 infolge der brutalen Zerstörung durch die Bombenangriffe der anglo-amerikanischen Luftwaffe hervorgerufen. Außer der Kernstadt wurden besonders schwer die Pirnaische und Wilsdruffer Vorstadt, die Seevorstadt, die Stadtteile Johannstadt, Striesen, Gruna, Südvorstadt, Löbtau, Friedrichstadt, innere Neustadt, Oppellvorstadt und Pieschen getroffen. Daneben wurde fast das gesamte Stadtgebiet mehr oder weniger in Mitleidenschaft gezogen. Als Folge der Zerstörung verblieben in Dresden über 10 Millionen Kubikmeter Trümmermassen.
Schwerer Schaden erwuchs der Stadt in den letzten Kriegstagen durch verantwortungslose Sprengungen sämtlicher Elbbrücken, bis auf die Loschwitzer Brücke, durch die ehemalige deutsche Armee.
Besonders bedauerlich ist, daß durch die Kriegszerstörungen die zahlreichen Dresdner Bau- und Kunstdenkmale teils schwer beschädigt, teils völlig vernichtet wurden. Das Totalschadengebiet erstreckt sich auf etwa 12 qkm. An Wohnungen wurden von dem Gesamtbestand etwa 39 % total, etwa 36 % leicht, mittel und schwer beschädigt, während etwa 25 % keinen Schaden erlitten. Die Wertminderung an Gebäuden insgesamt kann nach den vorhandenen Unterlagen auf etwa 50 % geschätzt werden. Auch das Verkehrs- und Versorgungsnetz sowie sonstige Anlagen erlitten unterschiedliche Schäden.

Baudenkmale

An frühmittelalterlichen Baudenkmalen, wie sie zum Teil alte Städte noch aufweisen, besaß Dresden auch vor der Zerstörung 1945 nur noch wenige, da immer wieder Kriegsereignisse und Großbrände in verheerender Weise die Stadt heimsuchten. Die mittelalterliche Bebauung sowohl der Altstadt als auch der Neustadt wurde zuletzt durch Großbrände (1685) und den Siebenjährigen Krieg vernichtet. Darauf entstand im 18. Jahrhundert eine einheitliche baukulturelle Note des inneren Stadtgebietes. So war es möglich, daß dieses Kernstück der Innenstadt fast ein in sich geschlossenes Baudenkmal bildete, das beherrscht wurde durch das sich vom Elbstrom her bietende weltbekannte Stadtbild der Altstadt.
Über Deutschland hinaus galt Dresden als einer der wichtigsten Mittelpunkte des deutschen Barocks, der im Zwinger Pöppelmanns, in der ehemaligen Hofkirche Chiaveris und in der Frauenkirche George Bährs seinen höchsten Ausdruck fand. Zu diesen Höhepunkten deutscher Baukunst kamen die Palaisbauten — unter anderen das Japanische, Kurländer, Cosel-, Taschenberg-, Hoymsche Palais, das Palais im Großen Garten —, ferner das Gewandhaus und das ehemalige Landhaus sowie das Opernhaus. Dazu gesellten sich die zahlreichen bürgerlichen Wohnhausbauten. So ergab sich eine städtebauliche Harmonie, die Dresden mit einem besonderen architektonisch-musikalischen Stimmungswert auszeichnete. Er fand seinen besonderen Ausdruck in einzelnen Straßen- und Platzbildern und in ganzen Straßenzügen: Schloßstraße, Große und Kleine Brüdergasse, Rampische Straße, Landhausstraße, Neumarkt, Töpfergasse, An der Frauenkirche, Große Meißner Straße usw. Die bedeutendsten Meister der Dresdner Baugeschichte haben mit ihren Mitarbeitern, den hervorragenden Bildhauern, Malern, Stukkateuren und Kunstschmieden an diesen Werken mit geschaffen. Nur weniges ist nach der Katastrophe des zweiten Weltkrieges von dem Reichtum an Baudenkmalen in der Innenstadt erhalten geblieben.

Luftaufnahme eines Teils des Kulturgebietes Zwinger

Nachstehende Zusammenstellung zeigt einen Überblick über die wichtigsten innerstädtischen Baudenkmale.

Bauwerk	Zerstörungsgrad	Bemerkungen
Annenkirche, 1763—1769	schwer beschädigt	im Wiederaufbau
Zwinger, 1711—1722	schwer beschädigt	im Wiederaufbau
Herzogingarten mit Orangeriegebäude	zerstört	—
Japanisches Palais, 1722—1741	schwer beschädigt	im Wiederaufbau
Dreikönigskirche, 1732—1739	sehr schwer beschädigt	Turm erhalten
Kügelgenhaus, Hauptstraße	unbeschädigt	—
Neustädter Rathaus, 1750—1752	zerstört	im Abbruch
Blockhaus	sehr schwer beschädigt	—
Johanneum, 1586—1589	schwer beschädigt	—
Frauenkirche, 1726—1743	zerstört	—
Gewandhaus, 1780	schwer beschädigt	—
Altmarkt (Gesamtbild)	zerstört	—
Altes Rathaus, 1741—1745	zerstört	—
Sophienkirche, erstmalig 1272	zerstört	—
Taschenbergpalais, 1707—1711	sehr schwer beschädigt	—
Ehemalige Hauptwache, 1831—1833	beschädigt	—
Oper, 1871—1878	sehr schwer beschädigt	—
Gemäldegalerie, 1847—1855	schwer beschädigt	wieder aufbaufähig
Schloß	sehr schwer beschädigt	—
Schloßturm	beschädigt	—
Ehemalige Hofkirche, 1737—1751	schwer beschädigt	im Wiederaufbau

Bauwerk	Zerstörungsgrad	Bemerkungen
Kreuzkirche, 1897	schwer beschädigt	im Wiederaufbau
Palais im Großen Garten, 1679—1693	sehr schwer beschädigt	kulturell erhaltenswert
Coselpalais	zerstört	—
Kurländer Palais	schwer beschädigt	—
Alter Stallhof am Zwinger	zum Teil zerstört	—
Rampische Straße, Gesamtbild (Bürgerhäuser um 1765)	zerstört	—
Große Meißner Straße, Gesamtbild (Bürgerhäuser um 1723)	zerstört	—
Jägerhof	schwer beschädigt	—
Wackerbarth'sches Palais	zerstört	—
Ritterstraße 14 (vormals Kadettenhaus)	zerstört	—

Die ehemals unter Denkmalsschutz stehenden Bürgerhäuser (Altstadt etwa 1765, Neustadt etwa 1725) der alten Innenstadt, sind zerstört.

Zerstörungsgrad

Die Harmonie der Elbansicht ist durch die Vernichtung der Frauenkirche, die eine nicht wegzudenkende Dominante bildete und durch die schwere Beschädigung des Schloßturmes stark gestört. Die ehemalige Hof- und Probsteikirche läßt sich als Baudenkmal erhalten und wird bereits wieder hergestellt. Das gleiche gilt für den Zwinger. Die Möglichkeit der Erhaltung des Opernhauses (Semperbau) ist umstritten. Im ehemaligen Schloß sind die Zerstörungen so umfangreich, daß auch die Erhaltung der alten baukünstlerisch wertvollen Höfe mit ihren ausgezeichneten Architekturen kaum möglich sein wird, während der schwerbeschädigte und bereits gesicherte Schloßturm als Bestandteil des Gesamtbildes erhalten und wieder aufgebaut werden kann. Der Umfang der Zerstörungen an der Sophienkirche (erstmalig 1272 erwähnt) beim Postplatz wird einen Wiederaufbau nicht rechtfertigen. Auch gegen einen Wiederaufbau des alten Gewandhauses an der Kreuz-/Gewandhausstraße bestehen starke Bedenken. Leider ist der Sandstein vieler alter Bauwerke, deren Erhaltung 1945 noch selbstverständlich erschien, durch Brand und Verwitterung derart mürbe geworden, daß das Gestein unter den Händen zerbröckelt und aus Sicherheitsgründen die scheinbar wiederaufbaufähigen Gebäudereste beseitigt werden müssen. Hier erwächst die schwierige Aufgabe, festzustellen, ob und inwieweit sich die zerstörten Baudenkmale unter Anwendung neuer Konstruktionsmethoden, neuer Techniken und Materialien der Nachwelt erhalten lassen, und zwar so, daß dabei die Seele des Bauwerkes und seine äußere Erscheinung nicht leiden. Dabei wird man sich allerdings zu befreien haben von der Anschauung, alles erhalten zu wollen, was alt ist. Nur solche Objekte können erhalten werden, deren Wiederherstellung nicht einer Nachahmung gleichkommt. Verlorenes muß aufgegeben werden.
Der Grad der Zerstörungen im Stadtgebiet und die sich daraus ergebende Notlage ist so groß, daß ein umfassender Denkmalsschutz zur Erhaltung und zum Wiederaufbau der Baudenkmale noch nicht möglich ist, da vorerst dringlichere Aufgaben zu erfüllen sind. So bleibt zunächst ungewiß, was von den letzten Ruinenresten der Dresdner Baudenkmale wieder ausgebaut und kommenden Geschlechtern als Ausdruck hohen baukünstlerischen Schaffens erhalten und in die neu zu gestaltende Stadt sinnvoll eingefügt bleiben kann.

Arbeit des Denkmalsschutzes

Neben der Behandlung der sich aus den großen Problemen der Baudenkmalpflege ergebenden Aufgaben wird seit 1945 aus dem Trümmerfeld der Innenstadt alles das gesammelt und geborgen, was an Einzelheiten kultureller und künstlerischer Werte übrigblieb: Portale, Erker, Gitter, Beschläge, Brunnen, Plastiken usw. Wesentliche Reste von Fassaden, Erkern und Portalen wurden vor den Gebäudesprengungen ausgebaut. Lichtbild und Zeichenstift hielten fest, was für Forschung und Lehre wichtig ist. All dieses Material wird geeignet sein, in künftiger musealer Unterbringung einen Einblick zu vermitteln über die Entwicklung der Dresdner Baukunst seit der Gotik.

Museale Unterbringung

III. DIE GRUNDPRINZIPIEN FÜR DIE NEUPLANUNG

Bei der Aufgabenstellung für die Bearbeitung der Neuplanung ergaben sich unter Berücksichtigung der politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verhältnisse folgende grundlegende Punkte:

1. Dresden ist die Hauptstadt des Landes Sachsen und der Sitz der Regierung eines Landes der Deutschen Demokratischen Republik. Dresden ist der zentrale Ort von 1,8 Millionen Einwohnern des Großraumes. **Landeshauptstadt**

2. Dresden ist Arbeitsstadt mit einer mannigfaltigen Veredelungs- und Fertigwarenindustrie. **Arbeitsstadt**

3. Dresden hat die besonderen Aufgaben einer Kunst- und Kulturstadt zu erfüllen. Die im Laufe der Geschichte entstandenen Traditionen und Gegebenheiten und die sich anbahnende kulturelle Entwicklung bilden hierfür die Grundlage. **Kulturstadt**

4. Unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung ist für die Stadt Dresden eine Zahl von 500 000 Einwohnern innerhalb der jetzigen Stadtgrenzen zugrunde gelegt worden. Der Plan wurde jedoch so elastisch aufgestellt, daß späteren Erweiterungen Rechnung getragen werden kann. Das Verhältnis der Wohndichte EW/ha Wohngrundstücksfläche (überbaute Wohnbaufläche, Hausgarten und Wohnwege) ist im allgemeinen mit höchstens 250 als Richtzahl angenommen worden. **Besiedlung der Stadt Wohndichte**

5. Die Erfüllung der Forderungen des werktätigen Menschen hinsichtlich des Wohnens, der Arbeit, der Kultur und Erholung ist das Ziel der Planung. **Mensch**

6. Eine funktionelle Ordnung der Wohnzellen wird herbeizuführen sein. Die kommunalpolitische und städtebauliche Ordnung der Stadt baut sich vom Wohnbezirk als kleinste Zelle bis zum Gesamtgefüge der Stadt organisch auf. Hierbei ist für den lebensfähigen Wohnbezirk die Richtzahl von 5000 bis 6000 Einwohnern zugrunde gelegt worden. Die Wohnzellen schließen sich in der übergeordneten Verwaltungs- und Funktionseinheit mit 30 000 Einwohnern als Richtzahl zusammen. **Wohnzelle**

7. Die städtebauliche Einordnung von Industrie und Gewerbe wird sich mit dem Aufbau der Wirtschaft vollziehen, wobei Arbeitsstätten und Wohnquartiere planvoll einander zugeordnet werden. **Industrie**

8. Der Stadtkern als zentraler Ort, d. h. als Mittelpunkt der zentralen Funktionen der Verwaltung, der Wirtschaft und der Kultur basiert nicht allein auf dem Stadtgebiet Dresden, sondern ebenso auf dem Großraum und auf dem Land Sachsen. Er wird für die politische, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung von weittragender Bedeutung, im besonderen ein Spiegelbild der künftigen Gesellschaft sein. **Zentrale Funktionen**

9. Die Neuordnung des Verkehrs richtet sich nach den Erfordernissen einer zukünftig anwachsenden Verkehrsentwicklung. Hierbei sind differenzierte Verkehrswege den jeweiligen Funktionen und Bedürfnissen entsprechend vorzusehen. **Verkehr**

10. Die Gestaltung des Stadtlandschaftsraumes baut sich auf einer biologisch begründeten Grünflächenpolitik auf. Die Landeshauptstadt soll noch mehr als bisher in ihrer günstigen natürlichen landschaftlichen Lage eine Stadt der Gärten, der Grünanlagen von Nutz- und Erholungsgrün, eine Stadt der Hygiene werden. Dabei bestimmen Bodeneigenschaften und landschaftliche Gegebenheiten die Gestalt des Stadtlandschaftsraumes. **Grünflächen**

11. Der Neuaufbau kann nur bei einer grundlegenden Neuordnung des Grund- und Bodenwertes durchgeführt werden. Hierbei erfordert die künftige städtebauliche Ordnung die Bildung von Groß- und Sammelparzellen. **Grund und Boden**

12. Erhaltenswerte Baudenkmale, Natur- und Landschaftsschutzgebiete bilden einen festen Bestandteil der Neuplanung, soweit sie der Ausdruck einer vergangenen Kultur und Gegenstand des allgemeinen Interesses sind. **Baudenkmale**

IV. DIE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Die künftige Größe der Stadt wird mit 500 000 Einwohnern, bezogen auf die jetzigen Stadtgrenzen, angenommen. Hierfür ist folgendes bestimmend:

Einfluß der Produktion

Die Produktion wird wahrscheinlich auch in Zukunft in Dresden im wesentlichen die Veredelungs- und Fertigwarenindustrie wie bisher als Grundlage haben, wenn auch nicht vorauszusehen ist, ob und welche Änderungen eine spätere Entwicklung aufweisen kann. Um die Stadt in ihrer Struktur jedoch so zu erhalten und zu planen, daß die Belange der Arbeit, des Wohnens, der Erholung und des Verkehrs in fortschrittlicher Weise gewährleistet werden können, darf eine grundlegende über die planerische Konzeption hinausgehende Verschiebung der anteiligen Flächen untereinander nicht eintreten. Bei einschneidenden Veränderungen in den Produktionsverhältnissen, die eine Ausweitung der hierfür benötigten Flächen oder ein Wachstum der Arbeitskräfte zur Folge haben, müßten Ausweisungen neuer Wohnstandorte außerhalb der Grenzen des jetzigen Stadtgebietes erfolgen.

Einfluß des Bevölkerungswachstums

Über die Bevölkerungsentwicklung*) wurden umfangreiche theoretische Untersuchungen angestellt. Sie beruhen auf den jetzt überschaubaren Verhältnissen und sind als Anhalt für eine künftige Entwicklung zu werten. Der Grundfehler aller Betrachtungen über die Bevölkerungsentwicklung liegt darin, daß von vornherein Annahmen über die künftigen Geburtenleistungen gemacht werden. Dadurch gerät die Betrachtung in den Meinungsstreit, und man versäumt, gerade das exakt zu ermitteln, was allein mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Berechnungsgrundlage

Die künftige Geburten- und Bevölkerungsentwicklung baut auf den heute Lebenden auf. Die heutige Struktur der Bevölkerung weist aber schwere Schäden auf, die sich in Zukunft auf die Bevölkerungsentwicklung auswirken werden. An einem neutralen Maßstab gemessen lassen sich die Folgen der gegenwärtigen Anomalien errechnen. Der neutrale Maßstab ist gegeben. Er liegt in einer stationären Standardbevölkerung vor, die sich aus der Sterbetafel errechnen läßt, und zwar eignet sich dafür am besten die Sterbetafel 1924—1926, weil diese in den Sterblichkeitsverhältnissen, insbesondere bei der entscheidenden Säuglingssterblichkeit, den gegenwärtigen Werten am nächsten kommt. Die Anomalien des Bevölkerungsaufbaues lassen sich aus dem gegenwärtigen Aufbau der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht ermitteln. Alle Grundlagen sind daher gegeben, um die Folgen der jetzigen Bevölkerungssituation für die Zukunft exakt berechnen zu können. Man braucht nur von den heutigen Verhältnissen auszugehen und nach den sterbetafelmäßigen Werten der Sterblichkeit und der Fruchtbarkeit die zahlenmäßigen Veränderungen solange in die Zukunft hinein vorauszuberechnen, bis die heute Lebenden alle weggestorben sind und damit auch die Anomalien des gegenwärtigen Bevölkerungsaufbaues getilgt sind. Es stellte sich dann ein neuer Bevölkerungsspiegel ein. Die Differenz zwischen diesem und der gegenwärtigen Bevölkerungszahl ergibt den Bevölkerungsschwund, der entsteht, wenn sich die Bevölkerung nach den Normalwerten weiter entwickelt und der bereits latent in dem gegenwärtigen Bevölkerungsaufbau enthalten ist.
Die Entwicklung Dresdens weicht von der des Landes Sachsen ab. Dies ist begründet in dem etwas andersartigen Bevölkerungsaufbau nach Alter und Geschlecht, wie er sich aus der Entwicklung der Großstadt ergeben hat und aus der Tatsache, daß die Großstadt sich nicht selbst erhält, sondern auf Zuwanderung angewiesen ist. Die Berechnung für Dresden liefert zwar den latenten Bevölkerungsschwund für eine rein biologische Entwicklung, tatsächlich aber wird das Ergebnis durch die starke Wanderungsbewegung gestört. Die Untersuchungen erstrecken sich auf:

1. Die Entwicklung in Sachsen, wo die Wanderungsbewegung keine starken Einflüsse ausübt, weil sich die Wanderung größtenteils innerhalb Sachsens vollzieht.
2. Einen Vergleich der Dresdner Zahlen und die Berechnung der Wanderungsgewinne, die notwendig sind, wenn Dresden seine Bevölkerungszahl halten will.
3. Einen Versuch, die Bevölkerungsentwicklung zu berechnen, wenn über eine gelenkte Zuwanderung bestimmte Annahmen zugrunde gelegt werden.

Vorausberechnung des Bevölkerungsstandes bis 1975

Für die Errechnung des Bevölkerungsstandes in den kommenden Jahrzehnten genügt eine Zusammenfassung in 5 Jahresgruppen und eine Berechnung der Zahlen in 5 Jahresabständen. Ausgehend vom 31. Dezember 1950 lauten die Ergebnisse also jeweils für den Jahresschluß der durch 5 teilbaren Jahre.
Gegenüber der biologischen Rechnung, die in einfacher Weise auf der Anwendung der Sterbetafeln beruht, ist die Berechnung unter Berücksichtigung der Wanderungsbewegung schwieriger. Die für Sachsen er-

*) Nachstehende Ausführungen beruhen auf Untersuchungen von Professor Dr. Ernst Neef

rechneten Werte lassen sich nicht anwenden, da sich durch die Wanderung das Alters- und Zahlenverhältnis der Geschlechter dauernd verändert.
Zunächst ist festzulegen, wie die sich auf die 5 Jahre einer Berechnungsperiode erstreckenden Wanderungen in die Rechnung eingebracht werden sollen. Werden sie auf den Mittelpunkt des Zeitraumes konzentriert, so kompliziert sich die Rechnung erheblich. Werden sie am Ende des Zeitraumes nachgetragen, so werden sie den eintretenden biologischen Veränderungen entzogen, während sie bei der Einführung am Beginn des Zeitraumes zu stark der Sterblichkeit ausgesetzt werden. Es wurde daher der Ausweg gewählt, die Wanderungssumme zu halbieren und zur Hälfte am Beginn einzuführen, zur Hälfte am Ende der Fünfjahr-Periode nachzutragen.
Die Ermittlung der Geburten setzt die Kenntnis der Zahlen der gebärfähigen Frauen voraus. Diese werden für die Stichjahre berechnet. Weiterhin muß die Fruchtbarkeitsziffer festgelegt werden, die mit Rücksicht auf die Ergebnisse seit 1945 mit der für Dresden ungewöhnlich günstigen Zahl von 70 pro Mille gewählt wurde. Die Zahl von 70 pro Mille wurde vor allem auch deshalb angenommen, weil sie die obere Grenze der Möglichkeit der Bevölkerungsentwicklung auf biologischem Wege zeigt. Angesichts des hohen Männerdefizits wird weiterhin für die Stichjahre der Prozentsatz zu ermitteln sein, zu dem die Ehen noch fruchtbar sein können. Die für Sachsen errechneten Werte lassen sich nicht verwenden, weil durch die Zuwanderung von Männern nach Dresden sich das Geschlechterverhältnis rasch günstiger gestaltet und daher auch die Fruchtbarkeitsverhältnisse günstiger liegen als im Landesdurchschnitt. Unter Berücksichtigung dieses Defizits ergeben sich die wirklichen (bereinigten) Geburtenzahlen, die entsprechend dem Verhältnis 100 : 106 auf die Geschlechter verteilt werden. Für die nicht durch 5 teilbaren Jahre werden die Geburtenzahlen interpoliert. Vergleichsweise seien die wesentlichen Werte zusammengestellt:

	Gebärfähige Frauen	Geburten-Soll	Eheerhaltung	Geburten-Ist
1950	96 966	6788	71,5%	4853
1955	94 397	6608	83,8%	5538
1960	96 578	6760	95,5%	6456
1965	98 484	6894	100 %	6894
1970	99 799	6985	100 %	6985
1975	103 178	7222	100 %	7222

Da 1948 die Zahl der gebärfähigen Frauen 102 900 betrug, wird also bis 1975 etwa der jetzige Stand wieder hergestellt. Durch die Zuwanderung jüngerer Frauen wird die Abnahme der für die biologische Erhaltung wichtigen Schichten weitgehend aufgehalten. Bei einer Durchschnitts-Lebenserwartung von rund 60 Jahren der Neugeborenen würde zur Aufrechterhaltung einer Einwohnerzahl von 465 000 eine Geburtenzahl von 7750 Geburten erforderlich sein. Zu diesem Stand fehlt trotz der Fruchtbarkeitsziffer von 70 pro Mille also ab 1975 nur ein verhältnismäßig geringer Prozentsatz.
Über die Entwicklung der Bevölkerungszahlen im einzelnen und die Berechnungsweise informieren die anschließenden Tabellen.

Gesamtbevölkerung

Werden die der Berechnung zugrunde liegenden Voraussetzungen in bezug auf Fruchtbarkeitsziffer und Wanderungsgewinn erfüllt, so ergeben sich für die Jahre bis 1975 folgende Gesamtbevölkerungszahlen:

1948	466 395
1950	462 497
1955	462 589
1960	466 300
1965	473 711
1970	481 361
1975	490 050

Das Ziel der Untersuchung, durch eine geeignete Regelung der Wanderungsbewegung die Bevölkerungszahl der Stadt Dresden ungefähr konstant zu erhalten, ist im wesentlichen erreicht. Bis 1960 sind die Einwohnerzahlen sogar außerordentlich nahe dem gegenwärtigen Bevölkerungsstand. Dann aber nimmt die Bevölkerungszahl etwas zu, allerdings nicht in einem Maße, das die Stadt vor schwierige oder gar unlösbare Probleme stellt.
Aus der Berechnung kann der Schluß gezogen werden, daß die vorgeschlagene Gliederung der Wanderungsbewegung völlig zweckentsprechend vorgenommen worden ist. Bis zum Jahre 1960 wird die Bevölkerungszahl konstant gehalten. Wenn dann eine Steigerung auftritt, so beruht das auf der Bevorzugung der für die biologische Vermehrung besonders bedeutsamen Altersklassen und in der betonten Bevorzugung der Männer, die einen vorzeitigen Abbau des Frauenüberschusses zur Folge hat. Gelingt es nicht, gerade die biologisch hochwertigen Jahrgänge an die Stadt heranzuziehen, so wird das Ziel nicht ganz erreicht werden.

Will man eine Steigerung über 470 000 Einwohner hinaus vermeiden, so kann man um 1960 einen neuen Wanderungsschlüssel festlegen, der dann abermals für mehrere Jahrfünfte Gültigkeit haben wird. Es wäre müßig, sich heute schon über einen solchen späteren Wanderungsschlüssel Gedanken zu machen. Dieser muß von den um 1960 bestehenden besonderen Verhältnissen ausgehen. Es erscheint aus anderen Gründen wahrscheinlich, daß um diese Zeit ohnehin eine Änderung der Wanderung stattfinden wird. Um 1960 bis 1965 nämlich treten die besonders schwachen Jahrgänge nach 1945 in das bevorzugte Wanderungsalter ein. Es ist zu vermuten, daß mit der zahlenmäßigen Schwäche dieser Jahrgänge auch die absoluten Werte der Wanderungszahlen absinken werden, so daß der hier entwickelte Wanderungsschlüssel vermutlich ohnehin nicht mehr den wirklichen Verhältnissen entsprechen wird.

Weibliches Geschlecht

Für das weibliche Geschlecht, das, wie die allgemeinen Berechnungen für Sachsen zeigten, in besonderem Maße den Bevölkerungsschwund zu tragen hat, ergibt sich nur ein leichter Rückgang wie folgt:

1948	270 247
1950	263 197
1955	257 850
1960	254 516
1965	252 631
1970	251 671
1975	250 494

Durch die Zuwanderung weiblicher Personen wird der beträchtliche Schwund also zu einem großen Teile aufgefangen. Diese Tatsache ist vor allem für das Dresdner Amt für Arbeit wichtig, das typische Frauenindustrien zu versorgen hat.

Männliches Geschlecht

Das durch den Krieg dezimierte männliche Geschlecht wird sich nicht nur durch das Nachrücken vom Kriege unberührter Altersgruppen, sondern besonders durch den bevorzugten Wanderungsgewinn jüngerer Männer verhältnismäßig rasch erholen. Dies zeigen die folgenden Zahlen:

1948	196 148
1950	199 300
1955	204 739
1960	211 784
1965	221 080
1970	229 990
1975	239 556

Die Bevölkerungszunahme nach 1960 beruht, wie der Vergleich mit den Zahlen des weiblichen Geschlechts zeigt, ausschließlich auf dem Anwachsen der männlichen Bevölkerung. Durch die gegenläufige Entwicklung der beiden Geschlechter wird der Frauenüberschuß rasch abgebaut und besonders in den jüngeren Jahrgängen tritt bald eine erfreuliche Zahlengleichheit ein. Bereits 1965 wird in den älteren Jahrgängen sogar ein Männerüberschuß bestehen, während im Landesdurchschnitt das Männerdefizit bis nach 1975 anhält. Die Bedeutung für die Lenkung der Arbeitskräfte geht deutlicher aus der Entwicklung der arbeitsfähigen Altersgruppen hervor.

Kleinstkinder

Die Zahl der Kinder von 0—1 Jahr folgt naturgemäß eng der Geburtenzahl. Die Zahlen für die Jahresenden der Stichjahre lauten:

1948	3979
1950	3979
1955	5086
1960	5893
1965	6400
1970	6532
1975	6730

Kleinkinder

Die Zahlenbewegung der vorschulpflichtigen Kinder läßt den Einfluß der Geburtenzahlen der einzelnen Jahrgänge deutlich erkennen. Während gegenwärtig die stärkeren Jahrgänge 1943—1945 noch die Zahlen einigermaßen hochhalten, obgleich sie auch unter Durchschnitt liegen, werden mit dem Aufrücken dieser Jahrgänge in das schulpflichtige Alter die Zahlen stark absinken, um dann einem im wesentlichen gleichbleibenden Stand von 33 000 zuzustreben. Die folgenden Zahlen lassen erkennen, daß die Baumaßnahmen für die Einrichtungen, die den Kleinkindern dienen, nicht vordringlich sind, da die Zahlenbewegung es gestattet, diese Einrichtungen entsprechend dem langsam wachsenden Bedarf für einen längeren Zeitraum zu planen.

1948	25 370
1950	18 478
1955	22 417
1960	26 677
1965	30 113
1970	31 988
1975	32 724

Schulpflichtige

Die Welle in der Geburtenbewegung der letzten Jahre trifft die Gruppe der schulpflichtigen Kinder später als die der vorschulpflichtigen. Der heutige Stand wird nach einer Reihe von Jahren mit wesentlich geringeren Kinderzahlen erst wieder um das Jahr 1975 erreicht. Daraus ergibt sich, daß auch die Planungen für die Schulobjekte auf längere Zeiträume verteilt werden können.

1948	52 222
1950	53 095
1955	41 568
1960	36 070
1965	43 174
1970	48 448
1975	52 069

Jugendliche 14—18 Jahre

In der Altersgruppe von 14 bis 18 Lebensjahren macht sich die Reihe starker Geburtenjahrgänge von 1934 bis 1943 im nächsten Zeitabschnitt deutlich bemerkbar und führt zu einer nicht unbedeutenden Zunahme der Zahlen.

1948	17 828
1950	20 495
1955	27 970
1960	24 421
1965	18 492
1970	22 459
1975	25 093

Dieser Tatbestand ist von außergewöhnlicher Bedeutung. Dieses Lebensalter ist für die Berufsausbildung entscheidend. Die nächsten Jahre bringen uns eine große Zahl von Lehrlingen. Da diesen Jahrgängen nach 10—15 Jahren recht schwache folgen, ist klar, daß für die Produktion den starken Jahrgängen eine besondere Bedeutung zukommt. Sie repräsentieren einen überdurchschnittlichen Anteil der späteren Werktätigen überhaupt. Versäumnisse, die in den nächsten Jahren in der Lehrlingsausbildung geduldet würden, ließen sich später bei den schwachen Jahrgängen kaum ausgleichen. Planungsmaßnahmen für dieses Alter und seine Bedürfnisse, vor allem für Lehrstellen, Lehrwerkstätten und Berufsschulwesen sind daher besonders vordringlich und erfordern eine unverzügliche Inangriffnahme.

Jugendliche 18—20 Jahre

In der Altersgruppe von 18 bis 20 Jahren liegen die Ausgelernten, die nach dreijähriger Lehrzeit ihre Gesellenprüfung abgelegt haben, ferner die Abiturienten und jungen Studenten. Da die Gruppe nur 20 Jahre umfaßt, machen sich die Schwankungen stärker bemerkbar. Die Zahlenbewegung wird zunächst noch durch die schwachen Jahrgänge der Krisenjahre 1932/33 bestimmt, dann laufen die späteren Jahrgänge der nazistischen Geburtenpropaganda durch, es folgen die schwachen Jahrgänge nach dem Zusammenbruch.

1948	10 207
1950	8 340
1955	12 704
1960	13 574
1965	8 894
1970	11 082
1975	12 418

Erwerbsfähige

Die Zahlen für die Hauptgruppe der Erwerbstätigen der Altersgruppe 20—60 Lebensjahre lauten:

1948	269 322	davon 20—40 Jahre:	105 142	40—60 Jahre:	164 180
1950	267 356		104 753		162 603
1955	262 698		109 285		153 413
1960	266 386		133 306		133 080
1965	269 890		149 985		119 905
1970	265 349		150 470		114 879
1975	273 028		154 070		118 958

Man ersieht daraus, daß die Gesamtzahl von einer auffälligen Konstanz ist, eine für die Wirtschaft der Stadt Dresden sehr vorteilhafte Tatsache. Man muß sich jedoch darüber im klaren sein, daß dieser Vorteil im wesentlichen aus der gelenkten Zuwanderung in der vorgeschlagenen und der Berechnung zugrunde gelegten Form hervorgeht. Würde diese Zuwanderung nicht stattfinden, müßte die Zahl der Erwerbstätigen dauernd absinken, allerdings im wesentlichen durch die Verminderung der Frauenzahlen. Für die Dresdner Produktionsstätten sind also diese Wanderungsmaßnahmen von besonderer Bedeutung.
Die beiden Gruppen zeigen im Laufe der Jahre eine verschiedene Tendenz. Während die jüngere etwa von 1954 ab stärker zunimmt, besonders deutlich aber um 1960, nimmt die Zahl der älteren Erwerbstätigen laufend ab, besonders stark in den Jahren, wo die Jahrgänge vor 1914 aus der Altersgruppe ausscheiden, was im wesentlichen um das Jahr 1965 geschehen ist.
Die aufgezeichneten Tendenzen sind erfreulich, denn sie geben zwei sehr wichtige Hinweise. Die kritische Lage, die infolge des Ausfalls der jüngeren Männer durch den zweiten Weltkrieg entstanden ist, wird zunächst noch einigermaßen durch die stark besetzten älteren Jahrgänge ausgeglichen und gemildert. Zweitens werden in zunehmendem Maße in Dresden die arbeitsfähigen älteren durch die jüngeren Jahrgänge ersetzt werden, immer unter der Voraussetzung, daß die Wanderungsbewegung den angenommenen Regeln gehorcht. Der Zusammenhang mit der Frage der Lehrlingsausbildung, die weiter vorn als besonders dringliches Problem bezeichnet worden ist, dürfte ohne weiteres klar sein.
Die Aufgliederung der Altersgruppen 20—40 Jahre und 40—60 Jahre nach Geschlechtern zeigt die folgende Zahlenreihe:

	20—40 Jahre		40—60 Jahre	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich
1948	38 879	66 273	67 300	96 880
1950	43 607	61 146	66 982	95 621
1955	50 615	58 670	62 908	90 505
1960	66 623	66 683	54 747	78 333
1965	79 124	70 861	49 641	70 264
1970	80 477	69 993	51 371	63 508
1975	82 987	71 083	57 156	61 802

Während die weibliche Gruppe in der älteren Abteilung einen Rückgang um rund ein Drittel erfährt (Wirkung der Überalterung), in der jüngeren Abteilung dank der Zuwanderung etwa gleichbleibt, beträgt der Rückgang bei den Männern in der älteren Abteilung etwa ein Viertel, wird aber durch einen infolge der Zuwanderung sehr kräftigen Aufschwung der jüngeren Männerabteilung mehr als ausgeglichen. Die arbeitspolitische Bedeutung der Zuwanderungspolitik wird aus diesem Beispiel besonders deutlich, vor allem, wenn man sich vergegenwärtigt, daß ohne Zuwanderung der Rückgang der männlichen Erwerbsfähigen auf alle Abteilungen übergriffe und statt 150 000 Männern nur rund 100 000 Männer im erwerbsfähigen Alter im Jahre 1975 zur Verfügung stünden.

Über 65 Jahre

Für die Aufwendungen der Sozialversicherung ist der Anteil der älteren Jahrgänge besonders bedeutsam. Im Landesdurchschnitt hat sich herausgestellt, daß um 1975 etwa der Höhepunkt der Belastung auftritt, weil der Anteil der älteren Jahrgänge etwa 16% erreicht, während der Normalsatz bei 11,8% liegt. Durch die Heranziehung jüngerer erwerbsfähiger Menschen nach der Stadt Dresden wird diese unerfreuliche Steigerung weitgehend ausgeglichen, wie die folgende Tabelle zeigt:

1948	56 784	= 12,2%	der Gesamtbevölkerung
1950	58 073	= 12,6%	„ „
1955	57 388	= 12,4%	„ „
1960	58 144	= 12,5%	„ „
1965	61 077	= 12,9%	„ „
1970	63 555	= 13,2%	„ „
1975	61 726	= 12,6%	„ „

Diese Entwicklung setzt nicht nur die Erfüllung der Zuwanderungsquoten voraus, sondern auch die vorgesehene Abwanderung von jährlich 500 alten Personen über 60 Jahre. Da die Sozialleistungen in den Großstädten normalerweise über den Leistungen der Landgebiete liegen, wird die Überführung alter Leute in die Landkreise, speziell auch in Altersheime, die um die Stadt herumgruppiert sein können, auf jeden Fall eine bedeutende Ersparnis an Sozialversicherungsmitteln bedeuten.

Zusammenfassung

Die Bedeutung einer gelenkten Zuwanderung nach der Stadt Dresden geht aus den mitgeteilten Ergebnissen der Vorausberechnung eindeutig hervor. Es ist für die nächsten 10 Jahre, also bis etwa 1960, keine Schwierigkeit erkennbar, die notwendigen Personen für die Zuwanderung zu gewinnen. Schwieriger wird es nach 1960, wenn die sehr schwachen Jahrgänge der Jahre 1946 und folgende mit die Hauptlast der Zuwanderung übernehmen müssen. Man kann daraus den Schluß ziehen, daß die vorgesehene Wanderungslenkung bis 1960 durchführbar und sinnvoll sein wird und dann eine Neuregelung nötig ist.

Es ist unbedingt notwendig, daß die mit der Lenkung der Bevölkerungsentwicklung zusammenhängenden Probleme Zug um Zug gelöst werden, wie Errichtung von Lehrstellen, Ausbau des Berufsschulwesens, Errichtung von Altersheimen usw. Andernfalls würde wohl zahlenmäßig das Ergebnis wie erwartet eintreten, aber die wirtschaftliche Bedeutung der Maßnahmen zum Teil ausbleiben.

Wanderungs-schlüssel

Mit dem Absterben der Motive für die gegenwärtige Wanderungsbewegung wird zur Vermeidung eines laufenden Bevölkerungsrückganges eine Neuregelung der Zuwanderungsbestimmungen notwendig werden. Da die gegenwärtige Wanderungsbewegung etwa im Jahre 1950 erlöschen wird, dürfte von 1951 ab eine Neuregelung notwendig werden. Die Stadt hat ein Interesse daran, junge arbeitsfähige Menschen heranzuziehen, die ihre Kraft dem Aufbau der Stadt lange widmen können. Daher muß eine Aufschlüsselung der Zuwanderung nach Altersjahren stattfinden.

Folgende Gesichtspunkte sind dafür maßgebend:

Der Hauptzustrom zur Stadt erfolgt nach Beendigung der Lehre oder nach Abschluß der Schulzeit zum Zwecke der Lehre in einer Dresdner Ausbildungsstätte. Ein erheblicher Teil dieser Zuwandernden besteht aus Einzelpersonen, während die älteren Zuwandernden vorwiegend verheiratet sein werden, also Frauen und Kinder mitbringen. Daher ist eine Gliederung nach Altersgruppen, Geschlecht und Familienstand notwendig. Aus Berechnungen wurde die jährliche Zuwanderung, die zur Erhaltung der Bevölkerungszahl notwendig ist, auf 4000 Personen geschätzt. Diese wurden wie folgt aufgeschlüsselt:

1800 Einzelwanderer von 18 bis 55 Jahren, davon 1200 männliche, 600 weibliche,
2200 Familienwanderer, davon 700 Männer von 25 bis 55 Jahren,
700 Frauen von 20 bis 50 Jahren,
800 Kinder bis zu 18 Jahren.

Abwanderung alter Jahrgänge über 60 Lebensjahre von 500 Personen, davon 200 männlich, 300 weiblich. Für diese Abwanderung wurde der Ausgleich von 500 Personen auf die besonders starken Zuwandererjahrgänge verteilt, und zwar 260 auf die Männer von 18 bis 22 Jahren,
100 auf die Frauen von 18 bis 20 Jahren,
140 auf Jugendliche von 14 bis 18 Jahren.

Die Zahl der zuwandernden Kinder richtet sich in der Altersgruppierung nach dem Alter der zuwandernden Eltern. Eine Abschätzung der vorherrschenden Lebensalter der Kinder führte zu einem begründeten Schlüssel, der die jüngeren Jahrgänge etwas stärker hervortreten läßt als die älteren Kinder. Auch diese Annahme wurde also nach Möglichkeit der Wirklichkeit angepaßt.

Insgesamt ergibt sich folgender Wanderungsschlüssel ab 1951:

Altersjahr	Zuwanderung männlich	weiblich	zusammen	Altersjahr	Zuwanderung männlich	weiblich	zusammen
0— 1	30	30	60	25—30	je 130	80	210
1— 4	je 30	30	60	30—35	je 30	20	50
4—10	je 25	25	50	35—50	je 20	20	40
10—14	je 20	20	40	50—55	je 20	—	20
14—18	je 30	30	60	55—60	—	—	—
18—20	je 200	100	300				
20—21	140	80	220		Abwanderung		
21—22	120	80	200	60—70	je 20	20	40
22—25	je 100	80	180	70—75	je —	20	20

Die nachstehende Tabelle gibt die detaillierte Aufgliederung nach Altersgruppen.
Bevölkerungsentwicklung einschließlich Wanderung bis 1975 nach Altersgruppen gegliedert:

Altersklassen	1948	1950	1955	1960	1965	1970	1975
0— 1 Jahre	3 979	3 979	5 086	5 893	6 400	6 562	6 730
1— 6 ,,	25 370	18 478	22 417	26 677	30 113	31 988	32 724
6—14 ,,	52 222	53 095	41 568	36 070	43 174	48 448	52 069
14—18 ,,	17 828	20 495	27 970	24 421	18 492	22 459	25 093
18—20 ,,	10 207	9 340	12 704	13 574	8 894	11 082	12 418
20—40 ,,	105 152	104 753	109 285	133 306	149 985	150 470	154 070
40—60 ,,	164 180	162 603	153 413	133 080	119 905	114 879	118 958
60—65 ,,	30 673	31 681	32 758	35 135	35 671	31 918	26 262
über 65 ,,	56 784	58 073	57 388	58 144	61 077	63 555	61 726
	466 395	462 497	462 589	466 300	473 711	481 361	490 050

V. DAS WOHNEN

Die Entwicklung im 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts führte zu chaotischen Ballungen der Bebauung in den Städten, insbesondere den Großstädten. Die Erkenntnis dieser Tatsache bildet die Grundlage für eine fortschrittliche Planung, nach der die für die einzelnen Zwecke genutzten Flächen ihren funktionellen Beziehungen entsprechend zu gliedern und planmäßig festzulegen sind. Theoretische Untersuchungen wurden in zahlreichen schematischen Plänen fixiert. Es zeigte sich im weiteren, daß auch die für die Bebauung vorgesehenen Flächen als überschaubare und organische Gebilde gestaltet werden müssen, wie sie im natürlich gewachsenen Dorf und der mittelalterlichen Stadt erkennbar waren.

Wohnzelle als Grundschuleinheit

Internationale Untersuchungen ergaben die Gliederung der Wohnstandorte in einzelne Zellen, deren kleinste Einheiten im wesentlichen in der Regel auf einer durch die Grundschule bestimmten Größe basieren. Die Meinungen über die Abmessung einer solchen Zelle schwanken innerhalb gewisser Grenzen. Abgesehen von anderen Faktoren dürften hierbei die teilweise erheblichen Unterschiede in dem Prozentsatz der schulpflichtigen Kinder in den einzelnen Gemeinden, die auch in Deutschland vor dem Krieg deutlich erkennbar waren, mitsprechen. Der untere Durchschnitt einer Wohnzelle soll etwa bei 5000 Einwohnern, die untere Grenze bei 4000 Einwohnern liegen, soweit nicht örtliche Besonderheiten zu einer anderen Größe Anlaß geben. Die Wohnzelle von 5000 Einwohnern soll in sich die täglichen Bedürfnisse der Bevölkerung befriedigen können.

Stadtbezirk

Auch für die übergeordnete Einheit hat sich international eine Zusammenfassung von Wohnzellen zu einem Stadtbezirk von 20 000 bis 50 000 Einwohnern herauskristallisiert. Ein gutes Mittel liegt bei etwa 30 000 Einwohnern. Auch hier werden — vor allem in bestehenden Städten — örtliche Bedingungen vertretbare Abweichungen zur Folge haben. Ein solcher Stadtbezirk wird nicht nur eine tragbare Verwaltungseinheit bilden, sondern auch eine Anzahl von nicht alltäglichen Bedürfnissen erfüllen. Zu den besonderen Einrichtungen des Stadtbezirkes von 30 000 Einwohnern gehören:

1 Stadtbezirksverwaltung,
1 Bankfiliale,
1 Sparkasse mit Girokasse,
2 Polizeiwachen,
1 Wirtschaftsamt,
1—2 Postämter,
1 Oberschule und Fachschulen,
1 Bibliothek mit Lesehalle,
1 Altersheim,
Ledigenwohngebäude,
1 Poliklinik,
je 1 Kino mit 800 Plätzen und 400 Plätzen,
1 Saalbau für 800 Personen,
1—2 Warmbadeanstalten,
und Spezialverkaufsstellen.

Die einzelnen Wohnzellen sollen geographisch in sich geschlossene Einheiten bilden. In der Dresdner Planung wurden unter Anlehnung an bestehende örtliche Verhältnisse durch Grünflächen und Freiflächen die einzelnen Wohnzellen zum Stadtlandschaftsraum geordnet. Soweit Freiflächen gar nicht oder unzulänglich vorhanden sind oder innerhalb der Trümmergebiete nicht hergestellt werden können, sollen diese nach und nach mit dem „Absterben" der alten Bebauung entstehen.

Raumbedarf

Die Wohnzelle mit 5000 Einwohnern als Richtzahl umfaßt:

1. Die zentralen Einrichtungen.
2. Die Wohnflächen.
3. Die Verkehrswege.
4. Die Freiflächen, die sich teilweise mit den zentralen Einrichtungen decken.

Zentrale Einrichtungen

Die zentralen Einrichtungen wurden im einzelnen auf ihren Raumbedarf untersucht. Auf Grund der Ergebnisse wurde in der Planung nach folgenden Richtlinien verfahren:

1. Die Schule:
Für die Dresdner Verhältnisse wurde auf Grund statistischen Materials bei günstiger Bevölkerungsentwicklung für 5000 Einwohner eine Zahl von 600 Schülern je Schule angenommen, die in einer zweizügigen, 20klassigen Schule mit 30 Schülern je Klasse unterzubringen wären. Als Beispiel sei hier der Raumbedarf einer solchen Schule gegliedert angegeben:

Bei zweigeschossiger Bauweise für jede Klasse rund 100 qm	=	2 000 qm
Turnhallenbau	=	600 qm
Turnplatz	=	1 000 qm
Schulhof mit 4,5 qm je Schüler	=	2 700 qm
Schulgarten mit 200 qm je Klasse	=	4 000 qm
Wohnungen mindestens	=	700 qm
	=	11 000 qm

Hierzu kommt, sofern ein in der Nachbarschaft liegender Sportplatz nicht benutzt werden kann, eine entsprechende Freifläche.
Örtliche Verhältnisse, die innerhalb Dresdens vor allem durch bestehende Gegebenheiten bedingt sind, können von diesem Schema abweichend auch zu drei- und vierzügigen Schulen führen.
Die zweigeschossige Schule wurde als Beispiel gewählt. Die Flachbauschule ergibt vor allem durch den überragenden Anteil der Freiflächen einen nicht allzu stark abweichenden Flächenbedarf.
Die Einordnung oder Anbindung der Schule in oder an Grünflächen wird angestrebt.

2. Kindergärten und Kinderkrippen:
Um den werktätigen Müttern mit mehreren Kindern doppelte Wege zu ersparen und die Bewirtschaftung der Einrichtungen zu vereinfachen, erscheint es zweckmäßig, Kindergarten und Kinderkrippe örtlich zusammenzulegen. Die Anordnung innerhalb der Zellen wird so geplant, daß die Zugangswege nach Möglichkeit nicht durch Fahrverkehr gefährdet werden. Die Planung der Kindergärten und Kinderkrippen erfolgt möglichst in Verbindung mit Schule und Grünanlagen.
Für 5000 Einwohner werden zunächst 2 Kindergärten und 2 Kinderkrippen bei 50%iger Erfassung der Kinder vorgesehen. Es muß jedoch in Zukunft mit der Möglichkeit eines höheren Erfassungsgrades gerechnet werden. Die Lage der Kindergärten innerhalb der Freiflächen dürfte hierbei günstige Erweiterungsmöglichkeiten bieten.
Flächenbedarf = 0,53 ha.
Innerhalb der einzelnen Sammelparzellen der Wohnbebauung werden besondere Kinderspielplätze geplant.

3. Klubhäuser:
Für 5000 Einwohner wird ein zentrales Klubhaus, außerdem auf eine Wohngemeinschaft von etwa 1250 Einwohnern eine Wirtschaft mit Klubräumen für politische und kulturelle Arbeit und Erholung vorgesehen.
Flächenbedarf = insgesamt 0,9 ha.

4. Kulturhaus der Jugend:
Dieses wird in möglichst enger Anlehnung an die Schule geplant, um eine Mitbenutzung des Schulgebäudes mit seinen Einrichtungen (z. B. Turnhalle) und seinen Freiflächen zu ermöglichen. Soweit die Anbindung an ein Schulgrundstück nicht vorgenommen werden kann, sollte eine Lage im Anschluß an einen Sportplatz oder eine Grünanlage angestrebt werden.
Flächenbedarf = 0,2 ha bei Anbindung an Schule oder Freifläche.

5. Sportplatz:
Ein Sportplatz mit Übungsfeldern und Wirtschaftsflächen soll etwa die Größe von 4 ha haben. Innerhalb des Stadtbezirkes wird eine dieser Sportanlagen für größere Veranstaltungen ausgebaut.

6. Die Ambulanz:
Diese wird mit 2 Ärzten, 1 Zahnarzt und Behandlungsmöglichkeiten, mit Apotheke sowie Wohnungen für Ärzte und Pflegepersonal vorgesehen, soweit diese Einrichtung — wie z. B. in Teilen der Johannstadt durch die unmittelbare Nähe des Krankenhauses mit Poliklinik — nicht entfallen kann.
Flächenbedarf = 0,31 ha.

7. Verwaltung:
Verwaltungseinrichtungen fallen im wesentlichen unter die zentralen Funktionen des Stadtbezirkes.

8. Handel und Verteilung:
a) Für den Tagesbedarf einer Wohngemeinschaft von 1250 Einwohnern wird je eine kombinierte Verkaufsstelle für Grünwaren, Back- und Teigwaren, Produkte, Fleischwaren, Milch, Rauchwaren usw. geplant. Flächenbedarf = 0,12 ha.

b) Für den sonstigen Bedarf der Wohnzelle von 5000 Einwohnern an Lebensmitteln, wie Delikatessen, Fischwaren usw., an Drogen, Textilien, Haushalt-, Eisen- und Elektrowaren, optischen und feinmechanischen Artikeln, Uhren, Schmuck, Schreibwaren, Büchern, Photowaren, Blumen, Düngemitteln, Futtermitteln, Samen u. a. wird eine Zentralverkaufsstelle vorgesehen.
Friseurbetriebe können nach örtlichen Verhältnissen angeschlossen werden. Zweckmäßig dürfte die zentrale Verkaufsstelle (b) mit einer Verkaufsstelle für den Tagesbedarf (a) verbunden werden.
Flächenbedarf = 0,24 ha.
Für die Verkaufsstellen sind zusätzlich 0,3 ha Parkfläche für Kraftfahrzeuge vorgesehen.

9. Zentraler Handwerkerbetrieb:
Ein solcher wird mit Schneiderei, Schuhmacherei, Schlosserei, Schmiede, Klempnerei, Installationswerkstatt, Tischlerei, Malerei usw. für den örtlichen Bedarf in Verbindung mit einem Kommunalhof für zentrales Gerät, Fahrbereitschaft u. a. vorgesehen.
Flächenbedarf = 0,3 ha.

Wohnflächen Für die Wohnbebauung selbst werden Sammelparzellen die Möglichkeit geben, in offener Bebauung Einzel-, Doppel- und Gruppenhäuser zweckmäßig anzuordnen. Die Wohngebäude ohne Aufzug sollen grundsätzlich nicht mehr als 3 Geschosse haben. Hochbauten, die so viel Stockwerke aufweisen sollen, daß die Anlage eines Aufzuges lohnend wird, stellen eine zweckmäßige Wohnform für Ledige und kinderlose Ehepaare dar.

Wohnungen Die Wohnungen sollen allen neuzeitlichen wohntechnischen und wirtschaftlichen Erkenntnissen Rechnung tragen. Der Aufwand zur Unterhaltung und Pflege der Wohnungen muß besonders im Hinblick auf die werktätige Frau mit einem Minimum an Arbeit bewältigt werden können. Der umbaute Raum soll über die notwendigen Erfordernisse des Wohnens nicht hinausgehen, wobei die Wohnräume durchaus nicht das Gefühl der Beengtheit hervorrufen dürfen. Die Qualität der Wohnungen wird nicht durch eine über das erforderliche Maß hinausgehende Wohnfläche sondern durch einen hohen Wohnwert bestimmt, d. h. durch einen guten Grundriß und Aufriß unter Nutzanwendung der zur Verfügung stehenden Erkenntnisse von Wissenschaft, Technik, Gesellschaftslehre, Psychologie und Gestaltung. Als Richtmaß wird eine Wohnfläche von 13 qm für die zukünftige Entwicklung als gegeben erachtet.
Eine wichtige Rolle werden beim sozialen Wohnungsbau die in der Entwicklung befindlichen neuen Konstruktionen und Baumethoden spielen, und zwar hinsichtlich des Wohnens selbst, hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit — vor allem in bezug auf tragbare Gestehungs- und Unterhaltungskosten —, aber auch hinsichtlich der schnellen Beseitigung der Wohnungsnot. Die von den fortschrittlichen Architekten der ganzen Welt seit Jahrzehnten erhobenen Forderungen müssen realisiert werden und die konservative Auffassung im Wohnungsbau überwinden. Der Wohnwert wird ferner bestimmt durch richtige Orientierung der Wohnung zu Sonne, Freifläche und Landschaft, Verkehr und zentralen Funktionen.

Besonnung Über die Lage der Wohnungen zur Himmelsrichtung sind zahllose Erörterungen geführt worden. Wichtig erscheint, die Wohnungen so zu gruppieren, daß sie auch zur Wintersonnenwende mindestens 2 Stunden besonnt werden und daß unter Ausnutzung der jeweiligen Lagemöglichkeiten, die sich durch die Situation ergeben, für die geplante Wohnungsart der geeignete Grundrißtyp gewählt wird.
Der Bebauung zugrunde gelegt wurde eine Regelwohndichte von höchstens 250 EW/ha Wohngrundstücksfläche, die die überbaute Fläche, die Hof- und Gartenfläche mit Wohnwegen einschließt. Abweichungen mit höheren Wohndichten werden sich in Altbaugebieten bis zum Absterben der alten Wohngebäude erhalten.

Wohngrundstücke Bei 3,5-Personen-Haushalten ergeben sich z. B. bei 200 EW/ha Wohngrundstücksfläche 57 Wohnungen/ha oder für eine Wohnung 10 000 : 57 = 175,5 qm. Davon muß eine Fläche von 15% für Wege innerhalb der Grundstücke abgezogen werden, so daß für eine Wohnung etwa 150 qm Fläche verbleiben.

Wohngarten Nach Abzug der anteiligen überbauten Flächen und der Hofflächen ergeben sich somit je Wohnung im Durchschnitt 100 qm Gartenfläche, so daß bei Aufteilung in Gärten von 150 bis 200 qm mindestens auf jede zweite Wohnung ein Garten entfällt.

Überbauungsverhältnis Bei 5000 Einwohnern beträgt also hiernach der Bedarf an Wohngrundstücksfläche etwa 25 ha. Dieses Verhältnis läßt sich auch gut in Übereinstimmung mit § 100, Abs. 2 des Sächsischen Baugesetzes vom März 1948 bringen, nach dem bei offener Bauweise nicht mehr als zwei Zehntel der Baugrundstücke überbaut werden dürfen und die unbebaute Grundstücksfläche mindestens dem Dreifachen der Gesamtgrundfläche der Wohnungen ausschließlich der Treppen und Mauern entsprechen soll.

Zusätzlicher Flächenbedarf innerhalb der Wohngrundstücke wird für Wäscherei, Heizung, Garagen, Parkplätze und Kinderspielplätze notwendig.

Wäscherei, Heizung

Beispiele in Dresden und anderen Städten haben gezeigt, daß die zentrale Wäscherei eine Verbesserung des Wohnens herbeiführt und wirtschaftliche Vorteile bietet. Zweckmäßig wird die Wäscherei mit der Heizzentrale verbunden. Es hat sich bewährt, die Wäscherei so anzulegen, daß privates Waschen der Bewohner, privates Waschen mit Hilfeleistung der Wäscherei und Waschen nur durch die Wäscherei möglich ist. Die Wäscherei soll neben Trockenräumen einen Trockenplatz und eine Bleiche haben, die im Wechsel zu 50% zum Auslegen der Wäsche und zu 50% als Grünfläche genutzt wird. Die Wäschereien sollen mit Rücksicht auf eine wirtschaftliche Nutzung der maschinellen Anlagen für Wohnkomplexe mit nicht weniger als 1250 Einwohnern angeordnet werden.

Garagen und Parkplätze

Die Kraftfahrzeugabstellplätze, also Garagen und Parkplätze, sind als Sammelgaragen und zusammengefaßte Parkplätze innerhalb der Großparzellen für die Wohnbebauung vorzusehen. Hierfür wurde ein Flächenbedarf von 1,55 ha für 5000 Einwohner errechnet.

Kinderspielplätze

Für Kinderspielplätze wird innerhalb der Wohnsammelparzellen bei 5000 Einwohnern die Fläche von 1 ha angenommen.

Flächenbedarf

Bei 200 EW/ha Dichte für die reinen Wohnflächen (überbaute Grundfläche, zugehörige Hausgärten und Wege innerhalb der Grundstücke) ergibt sich eine Fläche von 41 ha ohne sonstiges, im vorhergehenden nicht aufgeführtes Erholungsgrün einschließlich der Straßen (12%) für die gesamte Zelle von 5000 Einwohnern mit einer Dichte von 5000 : 41 = 122 EW/ha. Hierbei beträgt der Anteil der Nettowohngrundstücksfläche 61% und der Anteil der Gemeinschaftsbebauung einschließlich Wäscherei, Garagen usw. 39%. Die Dichte innerhalb der Wohnsammelparzellen, die die Wohnflächen mit Hausgärten, Wäschereien, Heizungen, Garagen, Parkplätzen und Kinderspielplätzen einschließen, beträgt nach vorstehender Aufschlüsselung rechnerisch 177 EW/ha.

Wohnungsbedarf

Die Stadt Dresden hatte im Jahre 1939 einen Bestand von über 220 000 Wohnungen. Durch die amerikanischen Luftangriffe im Jahre 1945 wurden 85 000 Wohnungen total oder soweit zerstört, daß sie mit fortschreitendem Verfall einem Totalverlust gleichzusetzen sind. Von den verbleibenden 135 000 Wohnungen des ursprünglichen Bestandes blieben nur 54 000 Wohnungen unbeschädigt, während der Rest leicht-, mittel- und schwerbeschädigt wurde.

Die erste Aufgabe im Wohnungsbau bestand darin, diese teilzerstörten Wohnungen wiederherzustellen, um sie vor weiterem Verfall zu schützen und damit einen Ausfall von Wohnraum zu verhüten. Von den 135 000 Wohnungen wurden bis Juli 1949 48 530 baubehördlich als instandgesetzt erfaßt. Der Anteil des Jahres 1948 liegt bei etwa 18 000 Wohnungen mit 1,152 Millionen Quadratmeter Wohnfläche. Der derzeitige Wohnungsbestand beläuft sich unter Einbeziehung von Barackenwohnungen, Notwohnungen, Wohnungsteilungen, Eingemeindungszuwachs von 1945 und anderem auf zirka 136 800 Wohnungen. Bei einer Haushaltkopfzahl von 2,7 und einer Wohnungsbelegung mit 1,1 Haushalt/Wohnung ergibt sich unter Berücksichtigung von Abschreibungen (Baracken, Verfall, aus städtebaulichen Gründen usw.) für die angenommene Zahl von 500 000 Einwohnern ein Wohnraumfehlbedarf für zirka 105 000 Einwohner sowie der Bedarf, der bei Liquidierung weiterer ungeeigneter Wohnungen entsteht, und der Bedarf zur späteren Ergänzung des vorhandenen Wohnraumes bei einem Wohnstandard mit 13 qm Wohnfläche/Einwohner.

Neubaugebiete

Diese Fläche verteilt sich im wesentlichen auf die zerstörten Gebiete in der Johannstadt, in Striesen, in der Südvorstadt, der südwestlichen Vororte, auf Teile der inneren Neustadt. Daneben sind Einzelbaulücken zu schließen und Abrundungen der bereits bestehenden äußeren Siedlungskomplexe vorzunehmen. Die in erster Linie zu erstellenden Wohngebiete sind aus dem Plan „Erste Aufbaustufe" ersichtlich.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden über den tatsächlichen Bedarf hinausgehende Flächen auf spekulativer Grundlage als Bauland ausgewiesen. Auch hochwertige Böden mit 70 bis 80% Bodengüte verschonte man nicht. Abgesehen davon, daß eine Bebauung solcher Flächen einen volkswirtschaftlichen Verlust bedeuten, werden diese in absehbarer Zeit nicht für Bauzwecke benötigt. Bei der Neufassung des Raumentwicklungsplanes wurde daher eine Neuordnung vorgenommen, die diese Bauflächen wieder als Freiflächen mit landwirtschaftlicher Nutzung ausweist.

VI. DIE ARBEIT

Entwicklung

Im Verlaufe der kapitalistischen Entwicklung überwuchsen im 19. Jahrhundert zahlreiche Stadtteile regellos mit gewerblichen und industriellen Betrieben. Vielfach aus kleinen Handwerksbetrieben emporwachsend, dehnten sie sich über ihre ursprünglich beschränkten Flächen hinaus aus, nahmen die notwendigen Freiflächen in Anspruch und führten zu einer untragbaren Vermischung mit der Wohnbebauung. Grund und Boden wurden mit hohen Überbauungsverhältnissen ausgenutzt und führten als Spekulationsobjekt mit zu jener Großstadtmisere, die fast in allen Ländern die gleiche Erscheinungsform zeigt. Häuserfronten der geschlossenen Bauweise bildeten vielfach gleichsam eine Kulisse, hinter der in den Höfen und Hinterhöfen nach und nach jeder freie Quadratmeter Boden einer gewerblichen Bebauung wich. Die zerstörte Johannstadt war hierfür ein typisches Beispiel. Auch die noch bestehende Antonstadt zeigt neben vielen anderen Stadtteilen die trostlosen Auswirkungen der beschriebenen Entwicklung.

Neuordnung

Die Planung der Standorte für die Produktionsstätten stellt eine der wichtigsten Maßnahmen innerhalb der Gesamtplanung der Stadt dar. Die hohen Investitionen der gewerblichen und industriellen Anlagen, die selbst in stark durch Bomben zerstörten Betrieben noch vorhanden sind, machen eine Neuordnung außerordentlich schwierig und stellen die Planungsbehörde täglich vor ernste und schwerwiegende Entscheidungen. Planerische Notwendigkeit und sofortige Maßnahmen zum wirtschaftlichen Aufbau scheinen sich oft miteinander nicht zu vereinbaren. Es wird in Zukunft außerordentlicher Anstrengungen bedürfen, gerade auf diesem Gebiete die Entwicklung in städtebaulich erwünschte Bahnen zu lenken. Die Planung mußte von vornherein besonders eingehend betrieben werden, um einerseits die bestehenden Mißstände zu beseitigen, möglichst günstige Standorte für die Produktion zu schaffen, andererseits aber allen Schwierigkeiten Rechnung zu tragen, um eine realisierbare Konzeption zu erreichen.

Störende Betriebe

Eine Unterscheidung der Produktionsstätten ergab sich in erster Linie nicht nach der Größe der Betriebe, sondern nach dem Grade ihres störenden Einflusses auf die Wohnstätten. So kann z. B. eine kleine Tischlerei durch die Geräusche der Kreissäge weitaus störender sein als ein großer Fabrikbetrieb. Eine Kaffeerösterei kann Geruchsbelästigungen in weitem Umkreise hervorrufen. Die störenden Betriebe gilt es zu isolieren und in bestimmten, nur der Produktion vorbehaltenen Stadtgebieten zusammenzufassen. Eine künftige Realisierbarkeit legte von vornherein den Gedanken nahe, an geeignete Standorte anzuknüpfen, die hinsichtlich ihrer Lage zum Stadtganzen und zum Verkehr, besonders auch zum Güterverkehr, und ihrer Entwicklungsfähigkeit günstige Möglichkeiten in sich tragen.

Standorte für störende Betriebe

Für störende Betriebe wurden vier geschlossene Gebiete festgelegt, und zwar die Friedrichstadt, das Industriegelände, Teile von Reick und das Gelände zwischen Chemnitzer und Zwickauer Straße. Eine gewisse Kritik ergab sich dabei hinsichtlich der Lage dieser Standorte — mit Ausnahme des Industriegeländes — zur Windrichtung. Dresden ist vorwiegend von westlichen Winden beherrscht, neben denen die südöstlichen noch eine Rolle spielen.

Die örtlich bestehenden Anlagen, die Führung der Eisenbahn, die Lage zum Wasserweg stellen aber außerordentlich starke Argumente für die Lage dieser Produktionsstätten dar. Bezüglich des Windes werden folgende Gesichtspunkte geltend gemacht:

1. Der Anteil der Rauch- und Rußabsonderung durch die neuzeitlichen Verbrennungsanlagen der Industrie, die wahrscheinlich auch noch weiter verbessert werden, stellt nach meteorologischen Feststellungen nur einen bescheidenen Bruchteil derjenigen dar, die durch den Hausbrand verursacht werden.
2. Die vorwiegende Fertigwaren- und Veredelungsindustrie, die voraussichtlich auch in Zukunft den Hauptanteil der Dresdner Industrien bilden wird, weist durch ihre Produktionsbedingungen nicht die Rauch- und Rußbelästigungen der schweren Industrie auf.
3. Die fortschreitende Elektrifizierung der Betriebe wird die Verbrennungsvorgänge bei den Produktionsstätten einschränken und damit zur Herabminderung der Rauch- und Rußentwicklung führen.
4. Geruchsbelästigungen lassen sich durch technische Einrichtungen einschränken. Für Betriebe, die in dieser Hinsicht besonders störend wirken, ist ein Standort im nördlich gelegenen Industriegebiet anzustreben.
5. Weittragende Schallbelästigungen, wie sie z. B. durch schwere Dampfhämmer verursacht werden, sind zufolge der Eigenart der für Dresden anzunehmenden Produktion nicht zu erwarten.

Zu den vier geschlossenen Produktionszellen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Die Friedrichstadt:

Friedrichstadt

Die Lage zwischen Elbhafen und Verschiebebahnhof der Eisenbahn bildet hinsichtlich der verkehrsmäßigen Erschließung einen außerordentlich günstigen Standort für eine Industriezelle. Die das Gebiet tangierende Hauptdurchgangsstraße, die Schäferstraße—Hamburger Straße, ergibt einen guten Anschluß an das Hauptdurchgangsnetz der Straßen. Die Marienbrücke und Flügelwegbrücke stellen den unmittelbaren Anschluß an die Produktionsgebiete der Neustadt und Radebeuls her. Für den Berufsverkehr wird im Zuge der Cossebauder Bahnstrecke die Station Friedrichstadt neu zu gestalten sein.

Die durch die umfangreiche Zerstörung insbesondere der Wohnbebauung der Friedrichstadt gegebene Möglichkeit zu einer Neuordnung sowie die bestehenden Ansatzpunkte legten den Gedanken nahe, diesen Stadtteil in die erste Aufbaustufe aufzunehmen. Dazu kommt die Notwendigkeit, beim Neuaufbau der Stadt früher in den Wohnstandorten untergebrachte einzelne gewerbliche Betriebe an einen geeigneteren Standort zu lenken.

Während die Schäferstraße—Hamburger Straße den Durchgangsverkehr an dem Standort vorbeiführt, soll die Friedrichstraße—Bremer Straße als Sammelstraße die einzelnen Betriebe erschließen. Die sich durch die Verkehrswege ergebende Gliederung schafft eine klare Aufteilung der Zelle, wobei der Teil zwischen Hafen und Friedrichstraße—Bremer Straße im wesentlichen den Lagerbetrieben einschließlich der Großmarkthalle vorbehalten bleiben soll, während zwischen Friedrichstraße—Bremer Straße und Schäferstraße—Hamburger Straße die verarbeitenden Betriebe untergebracht werden sollen. Im westlichen Teil dieses Gebietes, das Eisenbahnanschluß besitzt, werden größere Produktionsstätten, im zentralen Gebiet die Straßenbahnwerkstätten mit Bahnhof und im Osten kleinere gewerbliche Betriebe ihre Zuordnung finden. Das jetzige Friedrichstädter Krankenhaus im Park des Marcolinischen Palais liegt standortmäßig ungeeignet. Die Anlage würde nach einer geplanten Verlegung des Krankenhauses zweckdienlich der Nutzung für Industrieverwaltung, Klubhäuser, Industrieschulen und Industriepoliklinik zugeführt werden.

Industriestandort zwischen Chemnitzer und Zwickauer Straße:

Industriestandort zwischen Chemnitzer und Zwickauer Straße

Dieser enthält noch so viel an investierten Werten, daß mit einer Liquidierung desselben in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden kann. Er wurde deshalb in die Planung aufgenommen, soll aber, abgesehen von einer kleinen Abrundung, nicht erweitert werden. Die planerischen Maßnahmen sollen dahin gehen, eine allmähliche Auflösung dieser Produktionszelle anzustreben.

Industriestandort Reick:

Industriestandort Reick

Der Bahnlinie nach Pirna folgend bildet dieser den nordwestlichen Bezirk einer bandartigen Entwicklung der Industrie im Elbtal zwischen Dresden und Pirna. Die örtlichen Gegebenheiten bieten hier neben der verkehrsgünstigen Lage vor allem hinreichende Erweiterungsmöglichkeiten.

Industriegelände:

Industriegelände

Durch Eisenbahn und Straßen gleichgut erschlossen, hat dieses Gebiet hinsichtlich der Windwirkung eine besonders ideale Lage. Eine künftige Lenkung sollte daher eine Verlagerung der Betriebe, die besonders störenden Charakter besitzen, in diese Industriezelle anstreben.

Als unmittelbarer Wohnstandort für das Industriegelände wurde die Hellersiedlung geplant.

Heller

Die anteiligen vorhandenen und geplanten Flächen dieser vier Industriegebiete nach dem Raumentwicklungsplan 1949 sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Industrieflächen

Übersichtstabelle für die geplanten und vorhandenen Industriegebiete

	Vorhanden	Geplant	Zusammen
Industriegelände ..	97,95 ha	—	97,95 ha
Reick	43,92 ,,	83,05 ha	126,97 ,,
Plauen	32,33 ,,	6,84 ,,	39,17 ,,
Friedrichstadt	99,96 ,,	66,78 ,,	166,74 ,,
Zusammen:	274,16 ha	156,67 ha	430,83 ha

In Wechselwirkung mit der Dresdner Industrie stehen die im Großraum Dresden befindlichen geschlossenen Industriegebiete in Radebeul, Freital und Heidenau—Pirna.

Industrieraum Dresden

Neben den störenden und zu isolierenden Betrieben werden in unmittelbarer Anlehnung an die einzelnen Wohnstandorte nichtstörende Betriebe unter Beachtung der vorhandenen Gegebenheiten planerisch zu gestalten sein.

Nichtstörende Betriebe

Dabei soll jedoch eine Durchmischung von Wohn- und Produktionsstätten auf gleicher Parzelle nicht wieder entstehen. Die Arbeitsstätten sollen vielmehr auf Sammelparzellen in einer Form zusammengefaßt werden, wie sie in der Neuplanung der Johannstadt ersichtlich ist. Die Gestaltung dieser zusammengefaßten Betriebe auf einer Sammelparzelle muß dabei vom ästhetischen Standpunkt aus befriedigend gelöst werden.

Sanierung Soweit innerhalb der vorhandenen Bebauung noch in Grundstücken das Wohnen in unerträglicher Weise durch Betriebe in den Höfen beeinträchtigt wird, muß durch Sanierungsmaßnahmen nach und nach dieser Zustand beseitigt werden. Ein solches Sanierungsgebiet ist z. B. die Antonstadt.

Grünschirm Eine Abschirmung der Produktionsgebiete, vor allem der geschlossenen Zellen für störende Industrie, durch Grünanlagen soll eine klare Abgliederung bewirken und eine Beeinträchtigung der benachbarten Wohnstandorte verhüten. Während in der Friedrichstadt das angrenzende Hafen- und Bahngelände die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme beschränkt, wurde die Forderung der Grünabschirmung bei den anderen drei geschlossenen Industriezellen weitgehend planerisch verwirklicht.
Die angestrebte Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten gibt die Voraussetzung für eine Steuerung der Bewohner nach Wohngebieten mit kürzestem Berufsweg, wodurch einerseits eine Verbesserung der Lebensverhältnisse der werktätigen Menschen, andererseits eine Entflechtung des Berufsverkehrs und damit vor allem eine Beschneidung der unwirtschaftlichen Verkehrsspitzen erreicht wird.

VII. DIE ZENTRALEN FUNKTIONEN DER INNENSTADT

So wie in den einzelnen Wohnzellen, durch das Gemeinschaftsleben bedingt, zentrale Funktionen der Verwaltung, der Kultur und der Wirtschaft bestehen, ergeben sich auch für die gesamte Stadt solche übergeordneter Art, für deren Erfüllung im wesentlichen das Zentrum der gegebene Standort in der Vergangenheit war und auch künftig sein wird.

Einzugsgebiet

Das Einzugsgebiet der zentralen Funktionen im Stadtgebiet umfaßt:

1. Das Stadtgebiet Dresden,
2. den Großraum Dresden,
3. bedingt Ost- und Mittelsachsen.

Arten der zentralen Funktionen

Die zentralen Funktionen der Gesamtstadt gliedern und untergliedern sich wie folgt:

1. Verwaltung: Landesregierung,
   Großraumbehörde,
   Kreisverwaltung,
   Stadtverwaltung,
   Kommunales Wirtschaftsunternehmen u. ä.,
   Banken und Versicherungen (auch SVA),
   Öffentliche Körperschaften und Einrichtungen, wie z. B. Gerichtswesen,
   Kopforganisation von Industrie, Gewerbe, Handel, Verkehr, Landwirtschaft, wie VVB, Eisenbahn, Post usw.,
   Parteien, Gewerkschaften, Massenorganisationen;

2. Wirtschaft: Großverteilung und Lagereien,
   Einzelverteilung, besonders von Spezialwaren,
   ferner Ärzte, Rechtsanwälte usw.,
   das zentrale Gewerbe mit Reisebüros, Hotels, Gaststätten, Verlagen, Buchdruckereien, Zeitungswesen, Rundfunk, optischen und feinmechanischen Werkstätten, Messer- und Goldschmieden, Spezialschleifereien usw.;

3. Kultur: Hochschulen (Technische Hochschule, Kunsthochschule),
   Fach- und Berufsschulen, Volkshochschulen, wissenschaftliche Institute, Büchereien und Museen,
   Theater, Oper, Konzertsäle, Groß- und Spezialkinos,
   Ausstellungen, Kongresse, Tagungen,
   Zentrale Klubhäuser der Massenorganisationen.

Entwicklung

Im Laufe der Entwicklung der Stadt hatte sich ein zerstreutes Netz einzelner Verwaltungsstellen herausgebildet, das zu mehr und mehr örtlich voneinander getrennten Verwaltungsinstituten führte. Als erster größerer Gebäudekomplex für Verwaltungszwecke entstand um 1910 das Neue Rathaus.
Während die örtlich verstreuten Verwaltungen hinsichtlich ihres Standortes in vielen Fällen nicht den tatsächlichen Bedürfnissen entsprachen, hatten sich wirtschaftliche und gewerbliche Unternehmungen, die über größere Freizügigkeit, vor allem auch in finanzieller Hinsicht verfügten, im 19. und 20. Jahrhundert an ihnen günstigen Standorten niedergelassen. In der Epoche der kapitalistischen Gesellschaft entstanden jedoch solche Unternehmen in einer über das tatsächliche Maß hinausgehenden Vielzahl.
Ärzte, Rechtsanwälte und andere bevorzugten als Arbeitsräume die obersten Geschosse innerstädtischer Wohn- und Geschäftshäuser.
Das zentrale Gewerbe hatte seine Werkstätten zum überwiegenden Teil in den Hintergebäuden und den überbauten Höfen. Beim Hotelgewerbe bestand neben einer Zahl größerer Unternehmen eine Unmenge von kleineren Hotels und vor allem von Pensionen.
Die Kulturbauten gruppierten sich in natürlicher Lage im Elbbogen, besonders um das Schloß, wozu in früherer Zeit die Eigenschaft Dresdens als Residenzstadt fördernd beitrug.

Rekonstruktion der Struktur

Nach dem zweiten Weltkriege wurden in außerordentlich mühseliger Arbeit Rekonstruktionen vorgenommen, um einen Überblick über das ehemalige Volumen der zentralen Funktionen zu erhalten. Als Unterlagen dienten hierbei erhaltene Grundrisse, Karten, das Adreßbuch, Verzeichnisse sowie sonstiges

statistisches Material. Auf Grund dieser Untersuchungen †) ergibt sich für die einzelnen Funktionen folgendes angenähertes Bild:

Verwaltung

a) 1. Landesregierung allgemein	Bruttogeschoßfläche	83 400 qm
2. Stadtverwaltung	,,	120 000 ,,
3. Arbeits- und Wirtschaftsorganisationen	,,	64 700 ,,
4. Finanzverwaltung und Banken, geschätzt mit 50 000 qm	,,	151 500 ,,
5. Justizverwaltung	,,	156 500 ,,
6. Eisenbahn (ohne Verwaltung auf Bahngelände)	,,	34 100 ,,
7. Post (ohne Postämter)	,,	40 200 ,,
8. Landkreisamt	,,	5 000 ,,
9. Sonstige Verwaltungsstellen	,,	6 000 ,,
10. Straßenbahn, Drewag usw. (jetzt KWU)	,,	10 000 ,,
		671 400 qm

Nach den Feststellungen des Sächsischen Statistischen Landesamtes waren 1934/35 in den öffentlichen Dresdner Verwaltungen tätig:

Reichs-, Landes-, Gemeindeverwaltung, öffentliche Rechtspflege	10 301	Beschäftigte
Rechts- und Wirtschaftsberatung, Interessenvertretungen	4 065	,,
Wohngewerbe (Verwaltung einschließlich Vermittlung)	728	,,
Bank- und Börsenwesen	3 592	,,
Private Versicherungen	1 767	,,

Wirtschaft

b) 1. Handel und Verteilung.
Dresden besaß im Zentrum und in den zentralen Vorstädten:

	Kaufhäuser*)	Großhandlung und Kontore	Einzelhandelsgeschäfte	Ärzte	Rechtsanwälte
Innere Altstadt	5	393	786	64	77
Seevorstadt	3	422	522	159	75
Pirnaische Vorstadt	1	149	639	11	17
Wilsdruffer Vorstadt**)	1	214	484	11	5
	10	1178	2431	245	174
Gesamtstadtgebiet zum Vergleich	10	2384	8035	666	230

*) Mit voller Gebäudenutzung. **) Einschließlich Freiberger und Rosenstraße.

Vorstehende Zahlen entsprachen nicht nur dem Bedürfnis an gesamtstädtischen zentralen Funktionen, sondern enthalten auch den örtlichen Bedarf der ehemals im Zentrum gelegenen Wohnstandorte, die vor dem Kriege eine Bevölkerung von etwa 94 000 Einwohnern aufwiesen.

2. Zentrales Gewerbe.
Im gleichen Sinne wie unter 1. können auch hier nicht die Flächen, sondern nur die Anzahl der ehemaligen Betriebe angeführt werden:

	Handwerker	Kleine und mittlere Industrie	Großindustrie	Gaststätten und Hotels
Innere Altstadt	268*)	7	—	145
Seevorstadt	240	251	—	71
Pirnaische Vorstadt	312	118	—	98
Wilsdruffer Vorstadt	186	212	—	83
	1006	588	—	397

*) Im Zentrum haben sich aus den Handwerkerbetrieben meist Einzelhandelsgeschäfte entwickelt, z. B. Uhrmacher, Optiker, Messerschmiede.

†) Von den verschiedenen Rekonstruktionsversuchen wurde derjenige, der sich auf Ermittlung der Geschoßflächen stützt, wegen der wahrscheinlich größten Genauigkeit gewählt. Erfaßt sind hier die Flächen, die für die Ermittlung der tatsächlichen zentralen Funktionen von Bedeutung sind.

c) Die ehemaligen Kulturbauten waren den seinerzeitigen Bedürfnissen entsprechend im Laufe der Geschichte entstanden. Ihr Umfang und ihre Gliederung entsprechen jedoch nicht den zukünftigen Erfordernissen und können keinen Anhalt für die Planung geben. Der künftige Raumbedarf für die Kulturbauten wird also in jedem Falle unabhängig von den früheren Verhältnissen entwickelt werden müssen, so daß eine besondere Untersuchung des komplizierten ehemaligen Zustandes sich erübrigt. **Kultur**

Elastizität der City

Im Gegensatz zu dem Zentrum werden der Planung zufolge Wohnstandorte bis zu einer optimalen Größe entwickelt und dann abgeschlossen werden. Untersuchungen haben ergeben, daß diese Größe bei etwa 30 000 Einwohnern liegt. Bei einer diese Größe übersteigenden Bevölkerungszunahme werden neue Zellen zu bilden sein. Auch die Industriezentren werden, wenn auch aus anderen Gesichtspunkten heraus, gewisse erfaßbare Begrenzungen haben, bei deren Überschreitung sich ebenfalls neue Zellen herausbilden werden.
Die City, die von Wohn- und Gewerbezellen umschlossen ist, wird später mindestens in ihrer horizontalen Ausweitungsmöglichkeit begrenzt sein. Ohne das Gesamtgefüge der inneren Struktur zu stören, wird eine Vergrößerung der Cityfläche später nur schwer möglich sein. Der Grundriß der zerstörten Innenstadt stammt aus dem 13. Jahrhundert. Er hat sich also im wesentlichen durch 7 Jahrhunderte erhalten. Auch ein neuer Stadtgrundriß wird sich bis in weite Zukunft hinein auswirken. Über eine künftige Entwicklung lassen sich nur Vermutungen anstellen. Wenn auch durch Strukturforschung gewisse Perspektiven für die Zukunft angenommen werden können, wäre es doch abwegig, auf Grund derselben ein starres Programm zu entwickeln.
Die Begrenzung der City muß also in der Planung so vorgenommen werden, daß für spätere, jetzt nicht zu übersehende Möglichkeiten der Entwicklung ein genügender Spielraum besteht.
Eine Reihe neuerer Planungen bringt die an sich flächenmäßig nicht große City auf einer Minimalfläche unter. Wenn auch eine zukünftige Entwicklung vielfach eher auf ein Schrumpfen der City gegenüber den bisherigen Abmessungen als auf eine Erweiterung schließen läßt, ein Vorgang, der vor allem mit der Beschränkung der City auf ihre eigentlichen Funktionen zusammenhängt, soll doch eine hinreichende Elastizität gewährleistet sein.

Raumfrage

Betrachtet man kritisch die Raumfrage der zukünftigen City gegenüber den bisherigen Verhältnissen, so ergeben sich eine Anzahl Gründe für eine Minderung des Flächenbedarfes, daneben aber auch solche, die für eine Ausweitung sprechen. Beide sind gegeneinander abzuwägen.

Geminderter Flächenbedarf

Für eine Raumminderung kommen folgende Gesichtspunkte in Betracht:

1. Die bereits erwähnte Beschränkung der City auf die spezifisch zentralen Funktionen des Landes, des Großraumes und der Stadt.
2. Gegenüber den etwa 94 000 ehemals im Zentrum Wohnenden sollen in Zukunft nur noch etwa 30 000 innerhalb der Innenstadt, begrenzt durch Elbe, Eisenbahn, Lennéstraße, Güntzstraße, untergebracht werden. Davon würden auf das Gebiet der Verwaltung und der Verteilung sowie des Handels etwa 5000 Einwohner entfallen.
3. Technische Vervollkommnung des Nachrichtennetzes (Funk, Fernsehen, Fernschreiben, Telefon) sowie des Filmwesens werden zu einer Entlastung der City führen.

Erhöhter Flächenbedarf

Ein erhöhter Flächenbedarf in der City dürfte aus folgenden Gründen angenommen werden:

1. Zentrale Funktionen, die früher ihren Sitz in den Vorstädten hatten, werden in den Stadtkern verlegt werden.
2. Das Überbauungsverhältnis der Grundstücke, das sich früher bis auf 97% belief, wird in Zukunft höchstens 30% betragen.
3. Die Grundstücksflächen im Zentrum waren ursprünglich so bemessen, daß genügend Freifläche zur Verfügung stand. Im Laufe der Zeit, vorwiegend im 19. und 20. Jahrhundert, füllte sich diese vor allem durch Zuwanderung von Betrieben aus den Außenbezirken immer mehr an. Dies führte zu den bekannten Unzuträglichkeiten des Zentrums, besonders hinsichtlich des Überbauungsgrades. Das Verhältnis von Geschoßfläche zur Straßenfläche wurde immer ungünstiger, da die niedrige mittelalterliche Bebauung einer solchen von vier- bis fünfstöckigen Gebäuden wich, ohne daß der Straßenraum einen entsprechenden Zuwachs erhielt, obwohl der Verkehr ungeheuer stark zunahm. Bei einer Neuplanung ist die Bebauung von vornherein so vorzusehen, daß der notwendige Freiraum gesichert wird.
4. Einen erhöhten Flächenbedarf werden besonders die geplanten Grünflächen erfordern.

Die geplanten großen und leistungsfähigen innerstädtischen Verkehrszüge werden sich hinsichtlich eines Mehrbedarfs an Flächen im Gesamtraum der City nicht entscheidend auswirken, da bei einer Neuordnung

des Verkehrs eine große Anzahl überflüssig werdender Straßen entfällt und somit ein Ausgleich herbeigeführt wird.
Da eine präzise Programmstellung in bezug auf eine zu ermittelnde Hektarzahl für die einzelnen zentralen Funktionen nicht möglich ist, soll im weiteren folgender Weg beschritten werden:

1. Es ist der natürliche Raum der City zu ermitteln.
2. Es ist zu untersuchen, ob und inwieweit dieser Raum den wahrscheinlichen künftigen Anforderungen entspricht.

Begrenzung der City

Der natürliche Raum der City wird im Norden durch den Lauf der Elbe, im Süden durch den Standort des Hauptbahnhofes begrenzt. Die Elbe stellt einen landschaftlich gebundenen Abschluß dar. Über die Lage des Hauptbahnhofes, die ein Gegenstand vieler kritischer Erörterungen war, werden im Abschnitt „Verkehr" die notwendigen Begründungen gegeben werden.
Die Begrenzung der City im Westen und im Osten ist fließender: Im Westen bildet zwar die Eisenbahnführung einen raumabschließenden Körper, der aber vom Schwerpunkt des Zentrums so weit entfernt liegt, daß eine volle Ausdehnung der eigentlichen City bis an diesen heran über den zu erwartenden

Zentrales Gewerbe

Flächenbedarf voraussichtlich hinausgeht. Zwischen City und Bahnstrecke Marienbrücke—Hauptbahnhof findet daher die Zelle für zentrales Gewerbe in Verbindung mit den dazugehörigen Wohnungen ihren gegebenen Standort. Ansatzpunkte hierfür sind bereits vorhanden. Sieht man von der Zelle des zentralen Gewerbes ab, die sich etwa um die Schweriner Straße bildet, so verläuft die westliche Begrenzung der City über die Ostra-Allee, den Postplatz und den Verkehrszug zwischen diesem und dem Wiener Platz.
Im Osten wird die Nordsüdverkehrsverbindung Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke—Pirnaischer Platz—

Kulturpark

Rathausplatz—Hauptbahnhof die City abschließen. Während in Verlängerung des Großen Gartens zwischen Grunaer und Parkstraße das zentrale Ausstellungs- und Sportgelände sich als Kulturpark bis unmittelbar an diese Verkehrsader heranschieben wird, trennt sie nördlich und südlich davon die City von vorläufig nicht zu bebauenden Flächen ab.

Gliederung der City

Wiederum den geschichtlichen Gegebenheiten der Stadt folgend, wird das nördlich der Johannstraße — Wilsdruffer Straße und Ostra-Allee liegende Gebiet den kulturellen zentralen Funktionen vorbehalten bleiben. In gleicher Weise wird das zentrale Handwerk im Raum um die Schweriner Straße seinen Sitz finden, während die Verwaltung vom Rathaus ausgehend im Bereiche des Dr.-Külz-Ringes und der Ring- und Christianstraße und der Handel zwischen Wilsdruffer Straße und Dr.-Külz-Ring, an der Südseite der Johannstraße und im Zuge der Prager Straße seinen Standort behalten wird. Eine besondere Bedeutung kommt in der Innenstadt der Verkehrsführung und den Grünanlagen mit ihren benötigten Flächen zu. Einzelheiten hierüber sind aus den betreffenden Abschnitten zu ersehen.

Über den künftigen Raumbedarf wurden folgende Überlegungen angestellt:

Verwaltung

Mit der neuen politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Struktur werden sich Umfang, Gliederung und Arbeitsmethodik der künftigen Verwaltungen gegenüber der Vorkriegszeit grundlegend wandeln. Ansätze bilden sich bereits heute heraus, z. B. das KWU. Es wäre aber utopisch, jetzt schon einen endgültigen Zustand vorauszusagen.
In die öffentliche Verwaltung dürften in Zukunft durch die gesellschaftliche Entwicklung eine Reihe weiterer Körperschaften übergehen. Die Verwaltung wird eine den Volkswirtschaftsplänen entsprechende Konstitution erhalten. Dies dürfte zwar eine organisatorische Vereinfachung, aber eine Erhöhung der unter dem Begriff „Verwaltung" zusammengefaßten Funktionen zur Folge haben. Dazu kommt, daß mit der fortschreitenden Technifizierung eine steigende Mechanisierung in der Gewinnung der Rohstoffe, der Herstellung der Werkzeugmaschinen und Transportmittel und letzten Endes ein ständiges Ansteigen der Bedarfsgüterproduktion entstehen wird. Die menschliche Tätigkeit wird sich mehr und mehr von der manuellen zur schöpferisch organisierenden Arbeit verlagern. Einen solchen Ansatz finden wir z. B. in der beginnenden Entwicklung einer operativen statistischen Wissenschaft.
Diese Überlegung läßt den Schluß zu, daß somit ein Ansteigen der Berufsgruppen möglich ist, die wir heute schlechthin unter dem Begriff „Zentrale Verwaltung" zusammenfassen. Das würde bedeuten, daß ein erhöhter Raumbedarf für die zentrale Verwaltung gegenüber dem bisherigen denkbar ist. Auf der anderen Seite dürften mit der Entwicklung neuer Arbeitsmethoden Verwaltungsvereinfachungen durchgeführt werden, die zugunsten eines geringeren Flächenbedarfes sprechen. Aus dem Für und Wider wäre somit zu folgern, daß die früher in Anspruch genommenen Flächen einen Anhalt für den künftigen Bedarf geben können.
Die Landesregierung dürfte auch in Zukunft ihren Standort wieder außerhalb der inneren Altstadt erhalten. Rechnet man von der vorher angeführten Gesamtfläche für Verwaltungsbedarf von 67,14 ha Geschoßfläche die 8,34 ha Geschoßfläche der Landesregierung ab, so verbleiben 58,8 ha Geschoßfläche. Hiervon ist weiter die Geschoßfläche abzusetzen, die sich auf Verwaltungen bezieht, die früher nicht in der inneren

Altstadt lagen und zufolge ihrer örtlichen Bedingtheit auch zukünftig nicht dort liegen werden. Diese sind auf Grund eingehender Untersuchungen†) wie folgt festgestellt worden:

Rechtswesen	etwa	13,7	ha
Finanzverwaltung	„	5,9	„
Reichsbahn	„	1,4	„
Reichspost	„	0,2	„
Arbeit und Wirtschaft	„	3,0	„
Soziales	„	0,6	„
	etwa	24,8	ha
Somit verbleiben:	etwa	58,8	ha
—	„	24,8	„
	etwa	34,0	ha

Unter Zuschlag einer gewissen Sicherheit können somit als Anhalt für einen künftigen innerstädtischen Bedarf an Geschoßflächen für die Verwaltung 35 ha angenommen werden.
Bei einer Nutzung von vier Geschossen entspricht dies bei einer 25%igen Überbauung einer Grundstücksfläche von etwa 35 ha.

Hierzu ist noch zu bemerken, daß

1. die gemachten Annahmen hinsichtlich der Geschoßnutzung und der überbauten Fläche Reserven enthalten,
2. es möglich ist, innerhalb der einzelnen Nutzungsarten der City gewisse Verschiebungen vorzunehmen (z. B. Flächen für Verwaltung — Flächen für Hotelbauten),
3. gewisse zusätzliche Flächen durch Nutzung der Westseite des Verkehrszuges Postplatz—Hauptbahnhof für Verwaltungsbauten, aber auch für Geschäftshäuser gewonnen werden können und darüber hinaus die im „Entwicklungsplan Innenstadt" als Trümmerbegrünung gekennzeichneten Flächen Reservemöglichkeiten enthalten.
4. Flächen für Verwaltungen, die nicht an die City gebunden sind, im übrigen Stadtgebiet ausgewiesen werden können.

Zentrales Gewerbe

Das innerstädtische Gewerbe umfaßte früher ohne Gaststätten- und Hotelgewerbe 1594 Betriebe, in denen 1006 Handwerksbetriebe enthalten waren. Diese Zahl enthielt auch eine große Reihe solcher Unternehmen, die sich wohl im Zentrum niedergelassen hatten, aber keinen zentralen Funktionen dienten. Der prozentuale Anteil des tatsächlichen zentralen Gewerbes läßt sich nicht mehr feststellen. Er hätte sich wahrscheinlich auch früher nicht feststellen lassen, da diese Betriebe selbst im einzelnen eine Koppelung von Verkaufsgeschäften, zentralem Gewerbe und allgemeinem Gewerbe darstellten. Es läßt sich also auf Grund der vorhandenen statistischen Zahlen kein Anhalt für einen künftigen Bedarf finden. Um eine gewisse Vorstellung zu erhalten, wurden Schätzungen vorgenommen, die den Bedarf an zentralem Gewerbe auf ein Verhältnis zu dem zentralen Gewerbe in den einzelnen Wohnzellen von etwa 30 000 Einwohnern zurückführen.
Im Zentrum werden die größeren Unternehmen wahrscheinlich eigene Handwerker beschäftigen und das zentrale Gewerbe nur in bedingtem Umfange (z. B. bei Notständen) in Anspruch nehmen. Für die Bedürfnisse der Wohnzelle der Innenstadt werden sich die zugehörigen Gewerbe über das Gesamtgebiet der Innenstadt verteilen. Der Wohnstandort im Stadtinnern wird also das innerstädtische zentrale Gewerbe nur anteilig beanspruchen. Das zentrale Gewerbe wird eine Reihe von Spezialhandwerkern, wie z. B. Instrumentenbauer, Drechsler, Modellhandwerker, sowie Spezialisten für den Bedarf ländlicher Betriebe aufnehmen. Ferner gehören hierzu die im Ansatz bereits vorhandenen Druckereien.
Die gemachten Schätzungen führten zu einem Ergebnis von etwa 150—300 Betrieben je nach Größe mit insgesamt über 1000 Handwerkern. Die Abgrenzung des Begriffes „Zentrales Gewerbe" ist, wie bereits erwähnt, keinesfalls eindeutig. Es sollte aber eine künftige Lenkung dahin gehen, in der Innenstadt nur solches Gewerbe zuzulassen, das tatsächlich einem zentralen Bedürfnis entspricht, abgesehen von dem Bedarf der innerstädtischen Wohnzelle.
Durch Markenfabrikate, Reparaturversand usw. wird eher eine Tendenz zur Einschränkung als zur Erweiterung des zentralen Gewerbes zu erwarten sein, aber selbst wenn ein Anwachsen eintreten sollte, wird es möglich sein, zunächst in der Pirnaischen Vorstadt, die als Reservefläche einstweilen von der Bebauung freigehalten wird, aber auch darüber hinaus in unmittelbarer Nähe des Zentrums, z. B. in der als Industrie- und Gewerbezelle geplanten Friedrichstadt, Flächen für das zentrale Gewerbe zur Verfügung zu stellen.

†) Siehe auch Fußnote Seite 42.

Hotel Eine besondere Gruppe innerhalb des zentralen Gewerbes bildet das Hotel- und Gaststättengewerbe. Im Jahre 1937 wies Dresden folgende Zahlen für Fremdenbetten auf:

1. Hotels und Gasthöfe	2485	Betten
2. Fremdenheime, Privatzimmer mit Vermietung an Fremde, Sanatorien	1603	,,
3. Städtische Jugendherbergen (1930)	597	,,
	4685	Betten

Da Dresden in Zukunft wahrscheinlich nicht stärker als früher als Fremdenstadt in Erscheinung treten wird, dürfte die angegebene Zahl von Betten (1937) zweifellos einem zukünftigen Bedarf hinreichend nachkommen.
Auch in der kommenden Zeit wird sich ein Teil der Hotels außerhalb des Zentrums befinden, z. B. Weißer Hirsch, Gegend des Neustädter Bahnhofs, Ernst-Thälmann-Platz, Waldpark usw. Der Hauptstandort wird aber auch in Zukunft im Zentrum liegen. Durch die Beziehungen zum Hauptbahnhof werden der Wiener Platz und die in die Stadtmitte führenden Straßen das vornehmliche Bereich der Hotelstätten darstellen. Kleine Hotels und Pensionen dürften voraussichtlich von den wirtschaftlicher arbeitenden und größeren Komfort bietenden Großhotels abgelöst werden.
Der Umfang der im Zentrum sich konzentrierenden Hotels erscheint mit zwei Drittel des Gesamtbestandes, d. h. mit etwa 3000 Betten, hoch genug eingeschätzt. Dieser Zahl entspräche ein Flächenbedarf von etwa 100 000 qm Geschoßfläche bei 35 qm Hotelgeschoßfläche je Bett.

Fremdenverkehr Durch die zunehmende Verbesserung des Verkehrs, z. B. durch Motorisierung, Schnellbahnen usw., dürfte zweifellos ein Teil von Übernachtungen der Besucher aus Großraum und Land entfallen. Da sich außerdem die Zahl der Einwohner Dresdens verringert hat und auch geringer als 1939 bleiben soll, so daß sich auch die Anzahl der privaten Reiseanlässe vermindern wird, dürfte ein geringerer Bedarf an Übernachtungen als 1939 angenommen werden.
Die steigende Anteilnahme der breiten Schichten der Werktätigen am kulturellen Leben wäre jedoch als Grund für einen zunehmenden Hotelbedarf anzusehen.
Bei der Gegenüberstellung des Für und Wider kann man die Vorkriegszahlen als Höchstzahlen zugrunde legen. Da diese Zahlen für den künftigen Hotelbedarf aber eher zu hoch als zu niedrig liegen, da ferner mit der Entwicklung der Motorisierung die Anordnung nicht im Zentrum gelegener Hotels an Berechtigung gewinnt, bleibt es einer zukünftigen Entwicklung überlassen, nicht benötigten Flächenanteil für Hotels als Reserve zum Ausgleich mit anderen Flächen für zentrale Funktionen in Anspruch zu nehmen.

Restaurants, Gaststätten Die Frage der Cafés und Restaurants ist hinsichtlich des notwendigen Umfanges an Baulichkeiten in erster Linie eine Frage der Lebensgewohnheiten. Man veranschauliche sich z. B. die Verhältnisse in gewissen europäischen Städten, wo sich ein weit größerer Teil des privaten Lebens als bei uns im Caféhaus abspielte. Eine sowjetische Untersuchung führte im Ergebnis zu dem Bedarf von 25 Cafés und 8 Restaurants außer den benötigten Speisehallen für 500 000 Einwohner. Feststellungen in Deutschland ergaben weitaus höhere Zahlen an Gaststätten für die gleiche Bevölkerungszahl. Die bisherigen deutschen Zahlen erscheinen für die künftigen Verhältnisse reichlich hoch, weil zweifellos die Cafés und Restaurants durch die Errichtung betrieblicher Klubräume an Bedeutung verlieren werden.

Für die speziellen Verhältnisse in der City ist folgendes zu berücksichtigen:

1. Der Bedarf für die Fremden kann unmittelbar durch die zum Hotelbetrieb gehörenden Wirtschaftsräumlichkeiten außer Ansatz gebracht werden. Letztere werden praktisch außer den Gästen einen großen Teil örtlicher „Laufkundschaft" befriedigen.
2. Wie es sich bereits in der Praxis gezeigt hat, werden Kaufhäuser für ihre Kundschaft Gast- und Erfrischungsräume einrichten. Das gleiche gilt für Verkehrsanlagen, wie Bahnhöfe usw.
3. Für regelmäßigen Besuch von Wirtschaften stehen der Bevölkerung die örtlichen Gaststätten in den einzelnen Wohnzellen zur Verfügung. Die Verselbständigung der Wohnzellen wird bewirken, daß diese Wirtschaften an Bedeutung gewinnen werden.
4. Hieraus ergibt sich, daß der Raumbedarf in der City sich vor allem auf Spezialwirtschaften bezieht, z. B. Tanzcafés, Gaststätten mit Kabarett und Attraktionen, Gaststätten mit Pflege nationaler Besonderheiten usw.

Schätzt man, daß unter Berücksichtigung der Hotel-, Warenhaus- und Bahnhofswirtschaften etwa 5 Großgaststätten und 10 mittlere Gaststätten benötigt werden, so dürfte damit die obere Grenze des Bedarfs umrissen sein. Der Raumbedarf derselben kann in den reichlich bemessenen Flächen für Hotels und in den Flächen des Geschäftsviertels als mitenthalten angenommen werden.

Für Handel und Verteilung befanden sich im Verhältnis zum ehemaligen Gesamtbestand in der Innenstadt: **Handel und Verteilung**

100% aller Kaufhäuser,
etwa 50% der Großhandlungen und Kontore,
„ 30% aller Einzelhandelsgeschäfte,
„ 37% aller Ärzte,
„ 75% aller Rechtsanwälte.

Durch die zu erwartenden Strukturänderungen, wie sie im vorhergehenden beschrieben wurden, ist in Zukunft damit zu rechnen, daß die für Handel und Verteilung genutzten Flächen nicht wieder im früheren Umfange benötigt werden.
Wie es sich als gegeben erwies, hinsichtlich der gesamten City von dem natürlichen Standort auszugehen, so gilt in bezug auf die einzelnen Funktionen das gleiche.
Während die Verwaltung oder eine Kulturveranstaltung von vornherein fast nur zielgerichtet aufgesucht wird und es sich in erster Linie darum handelt, diese günstig zu erreichen, wird der Warenverkauf dort seinen besten Platz finden, wo ein starker Verkehrsstrom vorhanden ist. Dies gilt insbesondere für den Warenverkauf in der City, wo vor allem nicht alltäglich notwendige Bedürfnisse — im Gegensatz zu den Zentren der einzelnen Wohnstandorte — befriedigt werden.
Es gilt also, in diesem Falle den beiden innerstädtischen Hauptverkehrsströmen zu folgen, d. h., der Ostwestverbindung Pirnaischer Platz—Postplatz, der Nordsüdverbindung Stadtmitte—Hauptbahnhof.
Die Ostwestverbindung ist durch den Zug Johannstraße—Wilsdruffer Straße gegeben, dessen Nordseite vom Kulturviertel gebildet wird. Das Geschäftsleben wird sich also an der Südseite entwickeln. Der Verkehrszug erhält aus diesem Grunde an der Südseite eine besondere Anliegerstraße.
In Nordsüdrichtung laufen drei Verbindungen:

a) der Verkehrszug Pirnaischer Platz—Rathaus—Hauptbahnhof,
b) der Verkehrszug Seestraße—Prager Straße,
c) der Verkehrszug Postplatz—Hauptbahnhof.

Der erstere dient im wesentlichen dem Durchgangsverkehr und tangiert nur das Zentrum. Auch die Verbindung Postplatz—Hauptbahnhof begrenzt im wesentlichen die City. Sie dient jedoch nicht vorwiegend dem Durchgangsverkehr, sondern dem innerstädtischen Verkehr zwischen Postplatz und Hauptbahnhof. Zwischen diesen beiden Straßen — die Stadtmitte mit dem Hauptbahnhof verbindend — soll die Prager Straße als vorwiegende Fußgängerverbindung den Charakter einer Kauf- und Ausstellungsstraße erhalten. Die Prager Straße kann für den Fahrverkehr entbehrt werden, da dieser durch die beiden vorgenannten Verkehrszüge voll aufgenommen werden kann. Sie wird also im besonderen Maße einem beschaulichen und auswählenden Kaufbetrieb beachtlichen Anreiz geben. Hervorzuheben ist ihre Bedeutung für den vom Hauptbahnhof kommenden Fremden sowie für den kurzen Aufenthalt nehmenden Durchreisenden. Es kristallisieren sich also als Verkaufszentren die Südseite der Johannstraße—Wilsdruffer Straße, das Viertel zwischen Wall- und Seestraße sowie die Prager Straße heraus. Diese folgen dabei gleichzeitig dem geschichtlichen Werdegang. Hierbei wird dem Charakter nach die Prager Straße überwiegend dem Verkauf auserlesenen Komforts dienen, während in den anderen beiden Schwerpunkten der allgemeine Handel sich niederlassen wird. **Kaufstraße**
Der zentrale Warenverkauf wird außerdem die örtlichen Bedürfnisse der im Zentrum wohnenden Bevölkerung befriedigen, so daß besondere Einrichtungen für diese entfallen. Die Tendenz zur Beschränkung von zentralem Handel und zentraler Verteilung auf seine spezifische Bestimmung läßt die vorerwähnten Gebiete als vollkommen ausreichend erscheinen. Sollte aus heute nicht übersehbaren Gründen dennoch eine Ausweitung über dieses Maß erforderlich werden, so bieten sich durch Anordnung von Läden im südlichen Abschnitt der Verkehrsverbindung Postplatz—Hauptbahnhof, entlang der Schweriner Straße sowie im Zuge der Verkehrsverbindung zwischen Parkstraße und Bahnhof Mitte ausreichend Möglichkeiten.
Eine gewisse Anzahl von Läden wird sich auch zwangsläufig im Zusammenhang mit dem zentralen Gewerbe entwickeln.

Kulturviertel

Den geschichtlichen Traditionen und Gegebenheiten folgend wird das Kulturviertel nördlich des Raumes des Verwaltungs- und Handelsviertels, d. h. zwischen Johannstraße—Wilsdruffer Straße—Ostra-Allee und Elbe, seinen Standort erhalten. Ansatzpunkte finden sich bereits in der Kunstakademie, dem Johanneum, der ehemaligen Hofkirche, dem Zwinger. Das im Randgebiet des Kulturzentrums liegende Verwaltungsgebäude der Polizei und das am Rathenauplatz stehende Bankgebäude passen sich dem Kulturviertel an. Mit der sich vermindernden Sorge um die materiellen Bedürfnisse des Lebens, mit der Verwirklichung einer hochautomatischen Produktion und der damit eintretenden Liquidierung des Unterschiedes zwischen physischer und geistiger Arbeit wird das kulturelle Leben gewaltig an Bedeutung gewinnen. Für das Kulturzentrum ist daher gegenüber den Vorkriegsverhältnissen ein wesentlich erweiterter Raum in der

Planung vorgesehen worden. Neben den bestehenden Gebäuden, wie Zwinger, Schauspielhaus usw. werden hier zentrale Klubhäuser der Massenorganisationen, Gebäude für Sammlungen, Theater, Konzerthäuser unter anderen zu errichten sein. Deshalb werden Wohn- und Geschäftshäuser in dem Gebiet zwischen Rathenauplatz und Zwinger nicht wieder errichtet werden. Die Planung sieht eine Erweiterung des Kulturviertels bis zur Marienbrücke vor. Die funktionelle Einbeziehung des Kulturparks zwischen Lennéstraße und Ringstraße gibt die Möglichkeit, besondere Kulturveranstaltungen durchzuführen.
Gewisse Kulturgebiete werden ihren Standort zwangsläufig außerhalb der City erhalten. Hierzu gehört in erster Linie der Standort der Technischen Hochschule, der sich in der geplanten Erweiterung des alten Gebietes südlich des Zelleschen Weges entwickeln wird. Eine Reihe zentraler Fachschulen soll jedoch unmittelbar am Rande der Innenstadt vorgesehen werden, so z. B. im Grünzug längs der Güntzstraße, wo sich die Kunsthochschule als Ansatzpunkt bereits befindet.
Daneben werden kulturelle zentrale Funktionen auch außerhalb der City dort verbleiben, wo sie bereits günstig gelegen sind und wo es sich darum handelt, vorhandene Baudenkmale und Gebäude einem zeitgemäßen Zweck zuzuführen, wie z. B. das Japanische Palais am Karl-Marx-Platz.

Filmtheater Außerhalb des Kulturzentrums werden auch Lichtspielhäuser aus praktischen Erfordernissen heraus ihren Platz erhalten. Mit der Vervollkommnung der Lichtspieltheater in den einzelnen Wohnzellen wird der Typ des zweitklassigen Vorstadtkinos verschwinden. Die Filmvorstellungen in den Außengebieten werden ihre Bedeutung, die sie durch die Zerstörung des Zentrums bekommen haben, erhalten, wenn nicht sogar erweitern. Dies wird Hand in Hand gehen mit einer Verbesserung des Films in bezug auf Inhalt und technische Wiedergabe.
Daneben werden im Zentrum vor allem Lichtspielhäuser sein, die dem Bedürfnis der Besucher der City Rechnung tragen, Ur- und Erstaufführungen dienen, für spezielle einmalige Erfordernisse (Sondervorführungen) benötigt werden und spezielle Dauereinrichtungen darstellen, z. B. Kinderkino.
Nach den statistischen Ermittlungen entfiel in den Jahren 1935/36 ebenso wie im Jahre 1948 in Dresden auf den Kopf der Bevölkerung im Monat knapp eine Filmvorstellung. Der künftige Bedarf an Kinoplätzen für die Stadtbezirke wird verschieden, stets aber bedeutend höher als bisher geschätzt. Eine vertretbare Annahme dürfte je 1 Kino mit 400 und 1 Kino mit 800 Plätzen für die Zelle von 30 000 Einwohnern sein. Daneben werden in der Innenstadt 5—6 Großkinos mit durchschnittlich je 1500 Plätzen benötigt. Für diese Kinos dürften sich günstige Standorte am Hauptbahnhof, am Postplatz, in der Gegend Ring—Prager Straße, am Pirnaischen Platz, Ausstellungsgelände, im Kulturviertel sowie an den Verkehrszügen Postplatz—Hauptbahnhof und Pirnaischer Platz—Hauptbahnhof finden.

Kulturpark Der zentrale Kulturpark mit Ausstellungs- und Sportgelände, Sporthalle und Kongreßgebäude zwischen Grunaer und Parkstraße ist verkehrsmäßig außerordentlich günstig für Massenverkehr von allen Stadtteilen her erschlossen. Er wird einerseits die Tradition fortsetzen und erweitern und andererseits für Dresden großzügige Ausstellungsmöglichkeiten bieten. Das Hygienemuseum wird mit seinem Standort folgerichtig eingebunden. Andererseits ist an die vorhandene Ilgenkampfbahn und das Arnoldbad anschließend eine den stärksten Anforderungen gewachsene zentrale Anlage für sportliche Großveranstaltungen vorgesehen worden. Der Kulturpark bildet einen Übergang von der Grünfläche des Großen Gartens zum Zentrum und bindet letzteres in die Stadtlandschaft ein.
Auf Grund vorstehender Untersuchungen ergeben sich somit innerhalb der rund 410 ha umfassenden Innenstadt folgende anteilige Flächen:

1. Verwaltung und Hotels, Gaststätten usw. (etwa 35 ha und etwa 10 ha) ..	= etwa	45 ha
2. Handel und Verteilung	= „	15 „
3. Kulturviertel einschließlich Theaterplatz	= „	50 „
4. Kulturpark	= „	60 „
5. Bestehendes Gewerbe einschließlich Westkraftwerk	= „	5 „
6. Zentrales Gewerbe, Wohnstandorte, Reservefläche (Trümmerbegrünung)	= „	100 „
7. Grünflächen, teilweise mit Einzelgebäuden	= „	50 „
8. Straßen und Plätze einschließlich 26er Ring.....	= „	80 „
9. Autobusbahnhof in Grünfläche, sowie Abrundung.....	= „	5 „
	= etwa	410 ha

Parkplätze sind anteilig in den einzelnen Flächen enthalten.

Umbauter Raum Als Anhaltspunkt für den umbauten Raum der Innenstadt ergeben sich 6 Millionen cbm, bei einer mittleren Überbauung der Flächen für Verwaltung, Handel und Verteilung, Hotels usw. von 25%, einer mittleren Überbauung des Kulturviertels bis 15%, des zentralen Ausstellungs- und Sportgeländes bis 8%, der Wohn- und Gewerbeflächen im Mittel bis 20% (reine Wohngrundstücke jedoch nach § 100, Abs. 2 des Sächsischen Baugesetzes).

VIII. DER GRÜNFLÄCHENAUFBAU

Allgemeines

Die Vielseitigkeit der Landschaft, die über die Stadt verteilten geschichtlichen Parkanlagen und öffentlichen Grünflächen, die sich bis an die Stadtmitte heranschiebenden Privatgärten machten Dresden zu einer Stätte gärtnerischer Kultur, zu einer Gartenstadt. Trotz der vielen Vorzüge war das innerstädtische Grünwesen durch verfehlte städtebauliche Planungen und Bodennutzungen ungesund und zu einem Grünflächenproblem geworden. Die Entwicklung vom Bauland her brachte ein unorganisches Zusammenwachsen zu einer Flächenstadt mit all den Nachteilen für die Bevölkerung. Die Wohnbezirke mit geschlossener Bauweise waren freiflächenarm. Die Folge davon war, daß sich eine über alles Landschaftliche und Bodengegebene hinwegsetzende Vorortbewegung entfaltete, um dem Drang nach freier und gesunder Wohnlage, dem Ruf nach Kleingärten, Grünanlagen und dem fehlenden Freiraum am Haus nachzukommen. Dieser baulichen Fehlentwicklung wurde nicht Einhalt geboten durch die Bildung räumlich begrenzter und überschaubarer Wohn- und Arbeitsstandorte. Die Flächenzerstörungen der Stadt geben die einmalige Möglichkeit, das bestehende Grünproblem durch eine weit vorausschauende bauliche und räumliche Auflockerung zu lösen. Die Schaffung eines lebendigen, von den Bedürfnissen der Stadt ausgehenden Stadtlandschaftsraumes wird dadurch verwirklicht.

Flächenstadt

Fehlentwicklung

Neuordnung

Die Grün- und Freiflächen sind im besonderen das Spiegelbild der kommunalpolitischen und sozialen Arbeit in der Stadt und der sie umgebenden Landschaft. Sie sind der Ausdruck einer umsichtigen Bodenpolitik als Grundlage für die Freiraumplanung. Der städtebauliche Grünflächenplan sieht daher eine Neuordnung des gesamten Grünwesens einschließlich der Land- und Forstwirtschaftsflächen in den Außenbezirken und den Einflußgebieten der Stadt vor. Die Absicht ist daher, die funktionellen Forderungen und Verflechtungen des gesamten Stadtorganismus harmonisch zu ordnen. Der Grünflächenplan ist das Ergebnis eingehender Untersuchungen und Bestandsaufnahmen, entwickelt aus der vorhandenen Grünsubstanz und der städtebaulichen Konzeption auf das Stadtganze gesehen.

Landschaft

Der innerstädtische Grünflächenaufbau ist ein Teil des Gesamtaufbaues des Landschaftsraumes mit dem Ziel, die Natur durch eine zu schaffende aufgelockerte Stadtform bis in das Innere des Stadtorganismus hineinzuführen. Die geologische Zusammensetzung und die verschiedenen Bodenbeschaffenheiten sind entscheidend für den so vielseitigen und abwechslungsreichen Landschaftsaufbau. Den großen zusammenhängenden Waldgebieten nördlich der Elbe auf Sand und leichten Böden stehen die Gebiete im südlichen Raum mit guten Bodeneigenschaften und einer landwirtschaftlichen und gartenbaulichen Nutzung gegenüber. Die Stadt steht unter dem Einfluß der sie umgebenden Landschaft, die einen wesentlichen Beitrag für die Schönheit und Durchgrünung und die Erholung der Bevölkerung bildet.

Landschaftsschutz

Das unorganische Zusammenwachsen und die planlose Entwicklung außerhalb des städtischen Raumes verdrängte die Landschaft und zerstörte das natürliche biologische Gleichgewicht. Die landschaftlich schönsten Gebiete — die Loschwitzer Berghänge, die hochgelegenen Geländeflächen von Zschertnitz, Räcknitz, Plauen und Leubnitz — sind leider zu bevorzugten Wohngebieten auf zum Teil bestem landwirtschaftlichen Boden geworden und haben durch ihr bauliches Durcheinander der Landschaft großen Schaden zugefügt. Durch landschaftsgestalterische Maßnahmen, durch Bauverbote und Beschränkungen in der Erschließung neuer Wohngebiete sind Vorkehrungen für eine bauliche und landschaftliche Neuordnung getroffen worden. Im Raumentwicklungsplan ist neben baulichen Abrundungen nach der Landschaft zu stehender Wohngebiete eine Aufhebung zahlreicher bestehender Bebauungspläne zum Schutze der Landschaft und der guten hochprozentigen, landwirtschaftlich genutzten Böden vorgenommen worden. Hierunter fallen besonders die Berghänge und Uferlandschaften entlang der Elbe. Diese werden durch bauliche Bereinigungen und großzügige Grünpflanzungen als nächstliegender Erholungsraum der Stadt und Ausgangspunkt der innerstädtischen Durchgrünung ausgebildet.

Dresdner Heide

Die Stadt verfügt im Norden über ein ausgezeichnetes Erholungsgebiet — die Dresdner Heide —, das sich im weiten Bogen von der Neustadt über Kurort Weißer Hirsch bis Bühlau als ein zusammenhängendes Waldgebiet hinzieht.

Aufforstung

Nach den noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen der Landesplanung soll im Norden unter Ausnutzung der vorhandenen Waldbestände ein geschlossener Waldgürtel angelegt werden. Die vom Borsberggebiet ausgehende Waldzone verläuft über Dittersbach, Fischbacher Wald, Ullersdorf, Dresdner Heide, Klotzsche, Dippelsdorf, Moritzburg bis Radebeul. Zwischen Reichenberg und Wilschdorf wird der Anschluß an das Waldgelände des Friedhofes „Junge Heide" geschaffen. Auf dem Heller, wo durch die Abholzungen sehr starke Sandverwehungen und Dünenbildungen entstanden sind, wird durch eine Auf-

Heller

forstung der für andere Nutzungsarten ungeeigneten Flächen eine Windschutzpflanzung durchgeführt, um die Voraussetzungen für einen Wohnstandort und eine gartenbauliche Nutzung zu schaffen. Die Kahlschläge entlang der Autobahn, die in diesem Gebiet verläuft, sind zur landschaftlichen Einbindung wieder aufzuforsten. Der Waldgürtel zwischen Dresdner Heide, Hellergelände und Friedhof „Junge Heide" ist als Windschutzpflanzung und zur Klimaregelung für viele Teile der Neustadt notwendig.

Bachläufe Im Süden treten die Waldgebiete weit zurück. Dafür gewinnen die der Dresdner Landschaft eigenen Täler mit ihren kleinen Bachläufen, mit ihrem Baum- und Strauchwuchs an Bedeutung für den Landschaftsaufbau. Dieser südliche Raumabschnitt mit einer ausgesprochenen landwirtschaftlichen Nutzung ist in seinem gesamten Großgrünaufbau unbefriedigend.

Heckenlandschaft Eine räumliche Gliederung durch Hecken, Waldflächen und Einzelbäume ist für dieses Gebiet geplant. Der zwischen der Stadt und dem inneren Waldgürtel gelegene Höhenzug — etwa im Zuge der Kohlenstraße — soll auf der Nordseite gleichzeitig mit der Auffüllung der alten Lehmgruben aufgeforstet und auf der Süd-

Forstgürtel seite mit Obstbäumen bepflanzt werden. Außerdem führt die Landesplanung Untersuchungen darüber durch, inwieweit im Süden zwei geschlossene Forststreifen in Anbindung an die bereits vorhandenen Bestände für die Klimaregelung und als Windschutzpflanzung verwirklicht werden können. Der der Stadt am nächsten gelegene innere Waldgürtel soll sich von Pirna, über Dohna, Borthen, auf den Höhenrücken von Babisnau, Golberode, Rippien bis zum Poisenwald erstrecken und zu einem Erholungsgebiet werden. Vom Poisenwald wird durch weitere Aufforstungen die Verbindung über Coßmannsdorf, Somsdorf nach dem Tharandter Wald hergestellt.
Als äußere, südlich gelegene Waldzone wird die Verbindung der Waldflächen von Mühlbach-Häselich, Wilischgebiet, Dippoldiswaldaer Heide, Talsperre Malter, Tharandter Wald angestrebt. Im Westen der Stadt ist, um den Waldgürtel zu schließen, zwischen Freital, Kesselsdorf und Oberwartha eine weitere Aufforstung vorgesehen worden. Ein weitgespanntes Netz von Wander- und Radwegen soll diese Waldgebiete in enge Beziehungen zur Stadt bringen.

Großgrün Diese Raumaufgliederung durch Großgrünpflanzungen trägt dazu bei, die im Laufe der Jahrzehnte der Landschaft zugefügten Schäden auszuheilen. Sie soll eine Ertragssteigerung der Landwirtschaft herbeiführen und die Erholungsmöglichkeiten für die Allgemeinheit erweitern.

Innerstädtische Begrünung Durch die Verbauungen und nicht zuletzt durch Bodenspekulationen war es vor 1945 nicht möglich, die Stadt mit einem zusammenhängenden Grünsystem zu durchziehen, räumlich aufzugliedern und dadurch den Stadtkern mit der Landschaft zu verbinden. Die öffentlichen großzügigen Grünanlagen blieben deshalb in der Hauptsache Einzelobjekte in den Außenbezirken mit aufgelockerter Bauweise, wo sie von den dichtbesiedelten Wohngebieten oftmals zu weit entfernt waren. Besonders in den stark überbauten Gebieten der jetzt zerstörten Kernstadt, Johannstadt, Pirnaischen, Wilsdruffer und Oppellvorstadt war die Gründurchsetzung unbefriedigend. In den nicht zerstörten Gebieten der Antonstadt und in Löbtau sind die Erholungsflächen unzureichend, so daß in diesen Wohnstandorten noch großzügige Freiflächen ausgewiesen werden müssen.

Flächen Die Gesamtfläche der öffentlichen Grünanlagen betrug im Jahre 1945 rund 430 ha, ohne die Staatsforstgebiete. Der Große Garten als größte Anlage steht dabei im Vordergrund. Bringt man die Grünanlagen in Verbindung mit der Einwohnerzahl und zieht Vergleiche mit anderen Städten, so ergibt sich nach vor 1945 angestellten statistischen Untersuchungen auf den Kopf der Bevölkerung an öffentlichen Grünflächen

z. B. in Frankfurt ...	84 qm	Berlin	46 qm
Köln	72 qm	Dresden ...	16 qm.

Im Gebiet der dichten Bebauung entfallen nach dieser Berechnung auf den Kopf der Bevölkerung

in Frankfurt ...	27 qm	Berlin	5 qm
Köln	21 qm	Dresden ...	16 qm.

Die Durchschnittszahl von 16 qm kann aber nicht als Grundlage angesehen werden, da nach den durchgeführten Berechnungen viele dichtbesiedelte Stadtteile eine weit geringere Quadratmeterzahl auf den Kopf der Bevölkerung aufwiesen. Die ungünstige Dresdner Verhältniszahl ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Grenzen der Stadt sich bis 1945 im wesentlichen mit denen der Bebauung deckten.

Grünflächenaufbau Diese Erkenntnisse zwingen zu einem neuen Grünflächenaufbau. Ausgehend von der städtebaulichen Grundforderung, die Stadt in räumlich selbständige Zellen aufzugliedern und zu Stadtbezirken zu vereinen, ergibt sich eine aufgelockerte Stadtform. Das die einzelnen Zellen voneinander trennende Umlagerungsgrün, z. B. Erholungsgrün, Nutzgrün, land- und forstwirtschaftliche Flächen u. a. wird somit zur Grundlage

des gesamten Grünsystems. An den vorhandenen Grünbestand, an Grünanlagen und Parks, Kleingärten und private Anlagen und an landschaftliche Gegebenheiten wird angebunden. Der Grünaufbau in dieser großzügigen Weise ist keinesfalls als Ziergrün zu betrachten, sondern als Freiflächenerhaltung und Landschaftsgestaltung. Durch eine solche biologisch bedingte Raumaufgliederung und Einlagerung der einzelnen Zellen in große Grünräume wird die bisher von der öffentlichen Grünanlage ausgehende Grünpolitik auf den Freiraum verlagert, der je nach den Bedürfnissen zu Erholungsanlagen, zu Anlagen für Sport und Kultur, zu Nutzgrünanlagen und land- und forstwirtschaftlichen Flächen verwendet werden kann. Die Grünverbindungen dienen auch zur Aufnahme von Baulichkeiten und Einrichtungen, welche für die einzelnen Zellen und darüber hinaus für den Stadtbezirk notwendig werden.

Grünsystem

Das Grünsystem gestattet eine gute Durchlüftung der gesamten Stadt. Die Elbe als dauerndes Auflockerungsband, das den Stadtraum durchzieht und die Dresdner Landschaft formt, bildet den Ausgangspunkt. Bisher fehlende großzügige, architektonische und landschaftsgestalterische Verbindungen von Stadt und Strom bis hinein in die Gebiete der Johannstadt, Pirnaischen und Wilsdruffer Vorstadt, von Blasewitz bis zum Ostragehege sowie die Gestaltung des Neustädter Ufers sind geplant. An den Elbehängen und zwischen Marienbrücke und dem baulich unerfreulichen Gebiet des Pieschener Winkels sollen umfassende Begrünungsmaßnahmen getroffen werden.

Großer Garten

Der Große Garten bildet innerhalb der Stadt den großen landschaftlichen Schwerpunkt, von dem ein vielfältiges Grünnetz ausgeht. Zwischen Bürgerwiese und Grunaer Straße wird dieser landschaftliche Raum bis an die Ringanlagen zwischen Rathaus und Pirnaischer Platz herangeführt. Von da aus erfolgt eine Fortführung der Grünverbindung in das zwischen Johannstraße, Wilsdruffer Straße und Elbe gelegene Kulturviertel bis ins Ostragehege. Eine direkte Grünverbindung vom Neumarkt nach der Brühlschen Terrasse wird über eine aufzufüllende Fläche angestrebt. Eine breite Ringanlage umschließt die innere Kernstadt von dem ehemaligen Gondelhafen am Rathenauplatz bis zu den Zwingeranlagen. Vom Zentrum in die Außenbezirke führende Hauptverkehrsstraßen werden von Grün begleitet. Besonders hervorzuheben ist die Anlage einer bisher vollständig fehlenden Grünverbindung nach Löbtau im Zuge der Rosenstraße. Dieser Grünzug findet seine Fortsetzung zwischen Tharandter Straße und Weißeritzufer bis zum Plauenschen Grund. Die Bahnanlagen werden entlang der Wiener Straße und Ammonstraße unter Verwendung von Trümmerschutt zur Anlegung von Schnellbahn-Gleisanlagen und einer damit verbundenen Schutzgrünabpflanzung geplant. Von der Park- und Gellertstraße ist eine Grünverbindung entlang der Lennéstraße und Güntzstraße bis zum Sachsenplatz unter Einbeziehung des Eliasfriedhofes vorgesehen. Hervorzuheben ist der geplante Grünaufbau zwischen Köbesplatz und Japanischem Palais, zwischen Blasewitz und Brücke der Einheit (Käthe-Kollwitz-Ufer).

Grünverbindung Innenstadt

Plauen

Mockritz

Laubegast

Das Grün entlang der Chemnitzer Straße, zwischen dem Industrie- und Wohnstandort, schafft vom Hauptbahnhof eine Verbindung bis nach Plauen und Freital. Entlang der Reichsstraße wird ein Grünzug bis zu den im Süden gelegenen landwirtschaftlichen Gebieten vorgesehen. Vom Großen Garten her wird eine Grünverbindung über den Ernst-Thälmann-Platz nach Zschertnitz—Mockritz, in südlicher Richtung unter Einbeziehung des geplanten Hochschulgebietes und des geplanten Botanischen Gartens, geschaffen. Ein weiterer Grünzug verläuft vom Großen Garten in östlicher Richtung bis Laubegast, Leuben, Zschachwitz. Ein dritter erstreckt sich von der Karcherallee über den Waldpark bis zur Elbe. Vom Grünstreifen entlang der Güntzstraße verläuft zwischen Holbeinstraße und Dürerstraße eine Verbindung bis zum Pohlandplatz.

Flutrinne

Die zwischen Laubegast, Leuben und Kleinzschachwitz vorhandene Flutrinne ermöglicht eine räumliche Trennung der Wohngebiete.
Das Netz der großen Grünzüge wird durch kleinere Grünstreifen weiter unterteilt.

Wohnstadtgrün

Neben der Auflockerung durch große Grünzüge erfolgt eine bauliche Auflockerung in den einzelnen Wohnzellen. Die sich dadurch ergebende Weiträumigkeit in der Anordnung der Bebauung bringt eine Durchgrünung der Wohn- und Arbeitsstandorte mit sich. Außer Flächen für Gärten innerhalb der Wohngrundstücke werden Flächen für Kleingärten, Zusatzgärten, Kleinobstgärten innerhalb der Auflockerungsstreifen angeordnet. Das die Wohnungen umschließende Gartengrün wird somit Nutzgrün für die Bewohner. Durch das in Großgartenräumen zusammengefaßte Wohnstadtgrün im Zusammenhang mit dem Umlagerungsgrün wird sich ein organischer Grünaufbau von der kleinsten Wohneinheit aus entwickeln. Durch eine solche Stadtlandkultur, die eine sparsamste Art der Grünlanderschließung darstellt, wird der Bedarf an öffentlichen Grünanlagen ganz beträchtlich herabgemindert. Die neue Art der erwähnten Nutzgrünflächen wird von dem einzelnen Bewohner getragen, so daß der Gemeinde keine besonderen Kosten entstehen.
Die Hausgärten, die Flächen für Sportanlagen, das Erholungsgrün bei den Klubhäusern der Massenorganisationen und die großen Grünflächen der Schulen, Krankenhäuser und anderer öffentlicher und privater Anlagen bis zu den Nutzgrünflächen der Neubauern werden bei der künftigen Grünplanung von ausschlaggebender Bedeutung sein.

Freiflächenbedarf Bei der Ausweisung der Freiflächen und der Bedarfsermittlungen ist die Grünauflockerung im großen von den öffentlichen Grünanlagen zu trennen, die den wirklichen Bedarf in den einzelnen Wohneinheiten zu decken haben. Der das gesamte Stadtgebiet umgebende landschaftlich ausgebaute und erschlossene Erholungsraum und auch das die einzelnen Wohnzellen umschließende landwirtschaftliche Umlagerungsgrün, die Wälder, Felder und Wiesen sind, soweit sie nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Wohnstadt stehen und den Zweck als ausgesprochene Erholungsanlage für die Bewohner bilden, nicht für den mengenmäßigen Anteil an Grünanlagen auf den Kopf der Bevölkerung zu betrachten. Ausgehend von dem wirklichen Bedarf an öffentlichen Erholungsanlagen für Sport, Kultur und Schulen für eine 5000 Einwohner fassende Zelle ist eine Flächenausweisung erfolgt, nach der die Entfernung von durchschnittlich sechs bis

Kinderspielplätze zehn Gehminuten — je nach Zweck der Anlage — nicht überschritten wird. Bei Kinderspielplätzen mit Sandkästen für das Spielkind von 2 bis 6 Jahren soll die Entfernung zur Wohnung möglichst kurz sein. Alle für eine Wohnzelle erforderlichen Grünanlagen sind innerhalb der Wohneinheit bzw. in das sie umgebende Umlagerungsgrün in Verbindungsgrünstreifen zu verlegen. Auf den Kopf der Bevölkerung sollen nach den

Erholungsgrün durchgeführten Ermittlungen in den einzelnen Wohnzellen 14—16 qm/EW an öffentlichen Grünanlagen entfallen, nicht eingerechnet die innerhalb der Wohnsammelparzellen gelegenen Erholungsanlagen. Bei der Einbeziehung und Zusammenfassung der Wälder, Parkanlagen, Grünanlagen, Grünverbindungen, Sportanlagen und Kleingärten innerhalb der Stadtgrenze beträgt der Anteil je Einwohner rund 75 qm.

Dauerkleingärten Die vorhandenen Dauerkleingärten, die einen großen Bestandteil des Grünaufbaues ausmachen, gingen aus der Forderung der Bevölkerung der dichtbebauten Wohnstandorte nach Gärten hervor. Im Jahre 1939 waren 302 ha Kleingärten vorhanden bei einer Quadratmeterzahl von 4,6/EW Die jetzt vorhandenen Kleingärten gliedern sich in:

1. vorhandene Dauerkleingärten,
2. vorhandene Kleingärten, die als Daueranlagen ausgebaut werden sollen,
3. geplante Dauerkleingartenanlagen,
4. Anlagen, die auf künftigem Bauland liegen.

Im allgemeinen sollen die vorhandenen Kleingärten als Daueranlagen ausgebaut werden, auch dort, wo sie als große Grünkerne innerhalb der Baugebiete zu liegen kommen. Bei den unter 4. genannten handelt es sich um vereinzelte kleinere Anlagen, deren Erhaltung infolge Durchführung städtebaulicher Planungen nicht möglich ist. Durch die anzustrebende aufgelockerte Bauweise mit den kleinen Gartenflächen am Haus wird sich der künftige Bedarf wesentlich herabmindern, so daß die jetzt ausgewiesenen Flächen ausreichend sind.

Gärtnereien, Landwirtschaft Dresden ist Mittelpunkt des deutschen Erwerbsgartenbaues und eng mit der Entwicklung des sächsischen Gartenbaues verknüpft. In der Elbtalwanne hat sich ein beachtlicher Garten- und Obstbau entwickelt. Die guten Anbauverhältnisse haben zur Ansiedlung von über 400 Gemüsegartenbaubetrieben im Dresdner Raum bei einer Betriebsgröße von je 1 bis 2 ha geführt.

Die Spezialkulturen von Azaleen, Kamelien und Eriken waren von jeher ein besonderes Kennzeichen des Dresdner Gartenbaues. Für den Außenhandel bildeten gerade diese Spezialgärtnereien ein sehr gutes und ertragreiches Exportgeschäft für Dresden. Die Hauptanzuchtsgebiete sind Laubegast, Leuben und Dobritz. Die Baumschulen nehmen einen bedeutenden Raum ein. Die Bezeichnung „Dresdner Rosen" ist zu einem Begriff geworden. Die Rosenschulen haben die Strehlener und Leubener Gegend bevorzugt. Für die allgemeine Volkswirtschaft ist es notwendig, daß Neuanlagen und Erweiterungen auf diesem Gebiet besonders gefördert werden.

Der Gemüsebau soll sich in Kaditz und Omsewitz, wo schon großzügige Ansätze vorhanden sind, in zusammengefaßten Gebieten weiter entwickeln. Über die bestehenden Gärtnereien hinaus wurden 400 ha Gärtnereiland ausgewiesen. Ferner werden die über das südliche Stadtgebiet verteilten Neubauernhöfe in gärtnerische Nutzung für die Versorgung der Bevölkerung übergehen.

Durch die Neuordnung der künftigen Nutzungsbestimmung des Bodens und durch Baulandbeschränkungen werden die landwirtschaftlichen Flächen innerhalb des Stadtgebietes dauernd Freiraum für die Ernährung der Stadt bleiben. Von der Landesplanung werden Untersuchungen über die Ausweisung von Garten- und Obstbaugebieten im Gesamtraum Groß-Dresden durchgeführt.

Gewässer, Uferlandschaften Neben den ruhenden Gewässern des Carolasees, Palaisteiches, Zwingerteiches bilden die innerhalb des Stadtgebietes gelegenen natürlichen Gewässer der Elbe, Weißeritz, Prießnitz, des Lockwitz- und Kaitzbaches mit ihrer wieder zu schaffenden Uferlandschaft einen wesentlichen Bestandteil der Grünverbindungen. Durch Fernhalten der Bebauung von den Ufern, durch bauliche Bereinigungen, durch Begrünungsmaßnahmen und die Anlage von Uferwegen sollen sie zu Erholungs- und Auflockerungsgebieten innerhalb des gesamten Raumes werden. Ihr biologischer und landschaftlicher Wert ist durch Gesunderhaltung ihrer Quell- und Zuflußgebiete zu sichern. Die Bebauung entlang der Prießnitz muß im Laufe der Jahre beseitigt werden, um an dieser Stelle eine natürliche Verbindung von der Elbe nach den im Norden gelegenen Waldgebieten zu ermög-

lichen. In allen Fällen ist die Wiederherstellung eines der Landschaft angepaßten Flußbettes durchzuführen. Für die Weißeritz sind seitens des Kommunalwirtschaftsunternehmens Energie- und Wasserversorgung Untersuchungen im Gange, Staustufen anzulegen zur Gewinnung von Energie, was eine Belebung der Landschaft für das Löbtauer Gebiet bedeutet. Quellgebiete sind im Stadtbereich die Wiesenflächen in Laubegast, an der Saloppe und in Hosterwitz. Die Quellgebiete in Leubnitz-Neuostra und im Nordwesten der Stadt haben für die Trinkwasserversorgung keine Bedeutung mehr.

Straßen- und Verkehrsgrün

Die meisten Straßen sind mit den verschiedensten Laub- und Obstbäumen bepflanzt, die wesentlich zur Begrünung beitragen. Im Jahre 1944 waren rund 60 000 Laubbäume mit etwa 80 zum Teil seltenen Arten — davon 8000 Obstbäume — vorhanden. Der Bestand an Großbäumen ist durch den Krieg stark zurückgegangen, in den letzten Jahren aber zum Teil wieder ergänzt worden. Diese Großgrünpflanzungen innerhalb der Straßen bilden mit den offen zu gestaltenden Vorgärten Grünverbindungsstreifen im kleinen und tragen zur Bildung des Stadtlandschaftsraumes bei. Ob Reihen- oder Einzelbaumbepflanzung ist eine Frage der städtebaulich-architektonischen Gestaltung des vorhandenen Raumes. Die Bäume sind in ausreichende Entfernung von dem Verkehrsraum und dem Baukörper zu stellen.

Sportplätze

Die Stadt verfügt über gute Sportplätze, von denen die Ilgenkampfbahn in Verbindung mit dem Arnoldbad und das Heinz-Steyer-Stadion im Ostragehege als größte Anlagen zu nennen sind. Durch die Trümmerauffüllungen im Ostragehege werden weitere Sportplätze in Verbindung mit einer Kunsteislaufbahn und einer Radrennbahn geschaffen. Viele kleine, oft landschaftlich schön gelegene Sportplätze sind in den Außenbezirken vorhanden. Trotz alledem reichen diese Platzanlagen nicht aus. In der Neustadt fehlen 2 große Sportanlagen, wofür der Alaunplatz und das Hellergelände vorgesehen sind. Eine für die Landeshauptstadt notwendige Großsportanlage mit einem Fassungsvermögen bis 80 000 Personen soll in dem zentralen Sportgelände zwischen Rathaus und dem Großen Garten untergebracht werden. Die bereits vorhandenen Ansatzpunkte, die Ilgenkampfbahn und das Arnoldbad und im Zusammenhang damit die Großgrünflächen des Großen Gartens und die Bürgerwiese, geben die Voraussetzung für diese in zentraler Lage zu schaffende Großsportanlage. Die günstigen Verkehrsanbindungen dieses Gebietes bilden die Grundlage für die Abwicklung eines Massenverkehrs. Das nahegelegene Ausstellungsgelände wird Hallen- und Kongreßgebäude für sportliche Veranstaltungen aufnehmen.
Vor allem fehlen Sportanlagen und -plätze in Verbindung mit Schulen. Ausgehend von der zu der einzelnen Zelle gehörenden Grundschule ist bei allen Planungen in Verbindung oder in unmittelbarer Nähe der Schule eine Sportplatzanlage ausgewiesen.
In den Grünverbindungsstreifen bietet sich die Möglichkeit zur Unterbringung von zusätzlichen Sportplätzen, Spielwiesen, Liegewiesen, Tennisplätzen, Kindergärten, Planschbecken u. a., wodurch die Freiflächen wirtschaftlich und nutzbringend ausgewertet werden. Auf den Kopf der Bevölkerung kam im Jahre 1945 3,2 qm Sportplatz- und Spielfläche, die nach der neuen Planung auf 6,5 qm erhöht worden ist.

Bäder

Zu den bereits vorhandenen Anlagen im Stadtgebiet wird für den Stadtbezirk (30 000 Einwohner) eine Badeanlage als Hallenbad in Verbindung mit Grünanlagen zu erstellen sein. Darüber hinaus ist für die Wohnzelle (5000 Einwohner) im Rahmen der allgemeinen Sportanlagen eine Badeanlage mit Dusch- und Wannenbädern vorzusehen.
Die Dresdner Freibäder mit ihren zum Teil großen Freiflächen reichen vor allem in der Neustadt nicht aus. Neue Anlagen werden daher zweckmäßig in Verbindung mit den Hallenbädern geplant.

Schulen

Durch die Zerstörungen ist ein großer Teil der unbefriedigenden Schulverhältnisse in bezug auf den Freiraum aufgehoben worden. Bei den jetzt vorhandenen Schulen ist — soweit dies durch die Zerstörungen bzw. durch unbebaute Grundstücke möglich war — eine Erweiterung des Schulgartengeländes und des Spielplatzes in Erwägung gezogen worden. Bei den neu zu errichtenden Schulen in den einzelnen Wohnzellen wird das ausreichende Schulgartengrün eine entscheidende Rolle spielen. Die Schulen werden so angeordnet, daß für den Schulweg möglichst keine Verkehrsüberschreitungen notwendig sind und die Schule vom Kind durch Fußwege erreicht werden kann. Für die Freiflächenausweisung ist unter Anlehnung an die Verfügung der Landesregierung vom 10. März 1947 für jede Klasse 200 qm Schulgarten vorgesehen worden.
Besondere Schulen — wie z. B. Fachschulen u. a. — sind in einem breiten Grünstreifen vom Stübelplatz bis zum Sachsenplatz geplant. Gleichzeitig soll ein Teil des Gebietes an der Bürgerwiese in günstiger Lage zum Hauptbahnhof für zentrale Schulen und Bildungsstätten benutzt werden.
Die Technische Hochschule wird zu einer großen einheitlichen Hochschul-Stadtzelle unter Einbeziehung des Geländes östlich der Bergstraße und südlich des Zelleschen Weges erweitert.
Neben Sportplätzen ist in einem vom Großen Garten nach Zschertnitz verlaufenden Grünzug die Neuplanung des Botanischen Gartens vorgesehen.

Krankenhäuser

Die Neuordnung der Krankenhausgebäude der Stadt Dresden ist eine dringend zu lösende Aufgabe. Der Krankenhauskomplex Johannstadt liegt verkehrlich, klimatisch und grünplanerisch günstig. Für die spätere

Zukunft muß an eine Verlegung des Friedrichstädter Krankenhauses gedacht werden, da die Friedrichstadt — bedingt durch die günstigen Verkehrsverhältnisse (Schiffahrtswege, Eisenbahn und gute Straßenanschlüsse) — eine reine Industrie- und Gewerbezelle bilden wird. Die ungünstige Lage des teilzerstörten Löbtauer Krankenhauses — zwischen den Bahnanlagen des Südwestens und hart an einer stark befahrenen Hauptdurchgangsstraße gelegen — erfordert eine Neuorientierung des Krankenhauses. Als Standorte für neue Krankenhäuser sind Flächen im Norden und Südosten Dresdens sowie im Zschonergrund in Erwägung gezogen worden. Für Spezialkrankenhausanlagen werden in günstig gelegenen Gebieten außerhalb der Stadt Flächen ausgewiesen.
Polikliniken und Ambulanzen sind bereits im Abschnitt „Wohnen" erwähnt. Die Polikliniken für die Stadtbezirke werden in der künftigen Entwicklung mit 8 Abteilungen ausgestattet.

Industriegrün Zur klaren Trennung von Wohn- und Industriestandorten sind größere Grünabschirmungen um die Industrieflächen gelegt. Der Aufbau der Industrie selbst verlangt neben einer Gründurchsetzung zugleich eine innere Verbindung mit der sie umgebenden Landschaft. Die innerhalb der Wohnstandorte gelegenen Arbeitsstätten belästigender Art werden durch pflanzliche Umrahmungen in das innerstädtische Grün- und Freiflächensystem eingebaut.

Naturpark Die Verlegung des Zoologischen Gartens aus dem Großen Garten ist erforderlich infolge der ungesunden Klima- und Bodenverhältnisse für die Tiere sowie der beschränkten Abmessungen des jetzigen Standortes. In dem sich weit in die Neustadt vorschiebenden Waldgelände der Dresdner Heide soll auf einer Fläche von etwa 300 ha eine der großzügigsten Zooanlagen errichtet werden. Die topographische Struktur des Geländes läßt interessante Gestaltungsmöglichkeiten zu.

Friedhöfe Im Süden und Westen der Stadt bestehen ungeeignete Bodenverhältnisse für Friedhofsanlagen (Lehm, Ton, Grundwasser — lange Verwesungszeiten). Rechts der Elbe sind infolge leichter sandiger Böden die besten Voraussetzungen gegeben. Im Stadtbereich befinden sich 33 Friedhöfe mit einer Gesamtfläche von 168 ha. Die Hauptfriedhöfe Dresdens werden in Zukunft der Heidefriedhof, der Tolkewitzer Friedhof und der Nordfriedhof sein. Die meisten Friedhöfe werden zur Zeit schon das viertemal belegt. Für die städtebaulichen Planungen ist es erforderlich, daß eine Stillegung überalterter Friedhöfe vorgenommen wird. Bei den Dresdner Friedhöfen wird teilweise keine geschlossene Gräberfelderwirtschaft betrieben.
Die Feuerbestattung hat vom Jahre 1930 bis zum Jahre 1948 bis zu 400% zugenommen. Das Verhältnis der Erdbestattungen zu den Feuerbestattungen schwankte in den Jahren 1947—1948 je nach der Lage des Friedhofes zwischen 30—60% der Gesamtbestattungen. Die an keine besonderen Bodenarten gebundene Feuerbestattung bietet außerordentlich viele städtebauliche Vorteile.
Die Durchführung der zukünftigen Neuordnung in bezug auf die Entwicklung der Erd- und Feuerbestattung sowie der unzuträglichen Bodenverhältnisse hat zur Folge, daß eine Reihe von Friedhöfen stillgelegt werden muß. Im Süden der Stadt wäre ein Friedhof erforderlich. Dies stößt jedoch wegen schlechter Bodeneignung auf Schwierigkeiten. Im Zuge der städtischen Großraumplanung ist im Südosten der Stadt, in der Gegend von Prohlis—Niedersedlitz, ein Friedhof auf Gelände mit kiesigem Untergrund geplant.

Trümmeraufschüttung Für die Unterbringung der Schuttmassen sind auf den Elbewiesen entlang des Käthe-Kollwitz-Ufers und der Magdeburger Straße im Ostragehege bis zur Hochwasserlinie große Gebiete zur Auffüllung ausgewiesen worden. Kleinere Schwerpunkte innerhalb der Stadt, unter anderem die Ilgenkampfbahn, sind zur Unterbringung weiterer Schuttmassen geplant. Darüber hinaus sollen die in den Gebieten Räcknitz, Zschertnitz und Plauen gelegenen und abgebauten Lehmgruben als Auffüllflächen verwendet werden, um den natürlichen Geländeverlauf wiederherzustellen. Diese Auffüllungsgebiete im Süden der Stadt an einem ausgesprochenen Nordhang eignen sich ganz besonders für Aufforstungszwecke, als Windschutzpflanzung und Erholungsraum für das zwischen Hauptbahnhof und Münchner Straße gelegene Wohngebiet.

Trümmerbegrünung Der Aufbau der Stadt verlangt Beschränkungen auf einzelne Gebiete. Die für die nächsten Jahrzehnte für einen Wiederaufbau und eine Beräumung nicht vorgesehenen Flächen sollen nach erfolgter Einplanierung begrünt werden, z. B. die Pirnaische und Wilsdruffer Vorstadt. Diese Flächen sollen mit den für diese Böden geeigneten Pioniergehölzen (Erlen, Espen, Akazien, Birken u. a.) bepflanzt werden. Diejenigen Flächen innerhalb der Stadt, die als Grünverbindungsstreifen oder Grünanlagen auf ehemaliges Baugebiet zu liegen kommen, werden mit einer Mutterbodenschicht von rund 0,30 bis 0,40 m Stärke überzogen, um auf diese Weise schnell die Voraussetzungen für ein gesundes Pflanzenwachstum zu erreichen. Durch die Humusierung wird eine vorübergehende Aufforstung zur Bildung eines sich selbst entwickelnden Blätterhumus überflüssig. An Stelle der bisherigen Müllablagerungsstätten sind über die Stadt verteilte Müll- und Schlammaufbereitungsanlagen geplant, wo unter Zusatz von Trümmerschutt und Kalk Abfallstoffe und Nährstoffe zu einem bakterienreichen aufbauenden Düngerhumus nutzbringend ausgewertet werden. Darüber hinaus sind Projekte für die Verwertung der Abwässer auf außerhalb der Stadt gelegenen landwirtschaftlichen Flächen mit sandigen Böden in Bearbeitung.

IX. DER VERKEHR

Verkehr als Teil der Gesamtplanung

Die Planung des Verkehrsnetzes basiert auf Untersuchungen von Funktionen des Stadtorganismus, die beruhen

1. auf den Beziehungen der Stadt zum umgebenden Raum, also zu Deutschland, Sachsen und dem Großraum Dresdens,
2. auf den Beziehungen, die sich aus der inneren Struktur der Stadt, also ihren Wohn- und Industriestandorten, Versorgungseinrichtungen, aus dem Kontakt der einzelnen Verkehrsarten untereinander (Schiffahrt, Eisenbahn, Straßenverkehr) und anderem ergeben.

Die sich hierauf beziehende allgemeine Strukturforschung geht der Aufstellung des eigentlichen Verkehrsplanes voraus. Daß der Verkehr rückwirkend in einem gewissen Grade Einflüsse auf oder Veränderungen in der Struktur hervorruft, ist eine bekannte Tatsache, für die das Beispiel der sich an Verkehrswegen niederlassenden Geschäfte kennzeichnend ist.
Die Entwicklung des Verkehrsnetzes schreitet also Zug um Zug mit der Gesamtplanung fort und kristallisiert sich, sowie diese festeres Gepräge erhält, zwangsläufig heraus. Hat also die Gesamtplanung im ganzen oder in einzelnen Teilen festere Gestalt gewonnen, kann dem Stadtgebiet durch das Verkehrsgerüst ein konkreter Grundriß gegeben werden.

Verkehrsarten

Das Verkehrsnetz umfaßt, läßt man den Luftverkehr außer acht, vom Starren zum Elastischen gegliedert, folgende Verkehrswege:

1. Wasserstraßen.
2. Eisenbahnen.
3. Straßen und Wege.

Wasserwege:

Wasserstraßennetz

Durch die ausgebaute Verbindung mit dem Westen Deutschlands über den Mittellandkanal, der bei Magdeburg die Elbe erreicht, durch die Verbindung zur Oder über das Märkische Wasserstraßennetz, durch die projektierte Verbindung zum Lausitzer Braunkohlenrevier bei Senftenberg, durch den geplanten Ausbau eines leistungsfähigen Kanalweges von der Elbe zur Ostsee und durch den Verkehr mit der Tschechoslowakei stellt die Elbe eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in Mitteleuropa dar. Die feststellbare Tendenz, den billigen Wasserweg gegenüber anderen Verkehrsmitteln mehr als bisher zu benutzen, läßt eine wachsende Bedeutung des Wasserverkehrs erwarten.

Niedrigwasserausbau

Durch den geplanten Niedrigwasserausbau der Elbe und die Möglichkeit der Beigabe von Zuschußwasser sollen die Schiffahrtsverhältnisse unterhalb und oberhalb der Saalemündung wesentlich verbessert werden. Es ist anzustreben, daß durch eine solche Regelung auch oberhalb der Saalemündung der Verkehr mit 700-to-Kähnen mit $^3/_4$ Ladefähigkeit bei kleinstem Wasserstand ermöglicht wird.

Alte Häfen

Die kleinen Dresdner Häfen, die sich vor allem unterhalb der Marienbrücke befinden, waren vom Jahre 1874 an dem stark zunehmenden Elbeverkehr nicht mehr gewachsen.

Hafen Friedrichstadt

Auch der 1876 fertiggestellte Dresden-Neustädter Hafen und die 1882 bis 1884 erweiterten Dresden-Kaianlagen (Packhof) reichten für die Anforderungen des Umschlages bald nicht mehr aus, so daß in den Jahren 1891—1895 ein weiterer großzügiger Hafen in Dresden-Friedrichstadt gebaut wurde. Ein günstiger Umstand ergab sich dadurch, daß gleichzeitig mit der Anlage des Hafens die Bahnanlagen geplant und gebaut wurden.

Flutrinne

Um das über das Gelände abfließende Hochwasser wirksam abführen zu können, wurde gleichzeitig mit dem Hafen eine 300 m breite Flutrinne durch das Ostragehege angelegt.

Hafengröße

Die Gesamtlänge des Hafens beträgt 1100 m, das Hauptbecken mißt 800 m Länge bei 150 m Breite. Die 12 m hohen Kaimauern sind insgesamt 2200 m lang. Ihre Oberkante liegt 30 cm über der Hochwasserlinie von 1845, die Sohle 2,4 m unter dem Niedrigwasserstand von 1904.

Tanklager

Am Südwestende des Hafens liegen die Gleisanlagen des Hafenbahnhofes.
Tankschiffe werden durch unterirdische Rohrleitungen von den Liegeplätzen unterhalb des Hafens in die Tanklager für Mineralöle an der Bremer und Hamburger Straße entleert.

Hafengüter

Unter den Gütern, die im Friedrichstädter Hafen umgeschlagen werden, nehmen die hochwertigen Produkte einen besonderen Platz ein. Hierzu gehören vor allem Getreide, Mehl und Mühlenerzeugnisse. Die Hafenmühle hat bisher im allgemeinen den Anforderungen mit ihrer Kapazität entsprochen, es ist jedoch

zufolge des neuen Bebauungsvorschlages für die Friedrichstadt im Gelände des zerstörten Ostragutes genügend Fläche für Erweiterungen vorhanden.

Großmarkthalle Für den Umschlag für Obst, Gemüse und andere Lebensmittel wird die in der Planung zwischen Bremer Straße und Hafenspeichern einerseits sowie Hafenmühle und Öllager andererseits auf dem Gelände der jetzigen Friedhöfe einen günstigen Standort findende geplante Großmarkthalle besondere Bedeutung gewinnen. Neben Lebens- und Genußmitteln werden Papier, Metalle, Erze, Steine und Erden, Textilien, chemische Erzeugnisse und Stückgüter umgeschlagen. Der Umschlag von Kohle ist begrenzt.

Holzumschlag Für den Holzumschlag kommt der Friedrichstädter Hafen weniger in Betracht, zumal erwartet werden muß, daß sich künftig die Holzverarbeitung in größeren Betrieben an geeignete Lagerplätze anschließen wird. Aus wirtschaftlichen und technischen Gründen ist mit einem Wiederaufbau der ehemaligen Speicher, die der Zerstörung durch den Krieg anheim fielen, zu rechnen. Sie genügen den derzeitigen Anforderungen. Ein größeres Fassungsvermögen kann durch Aufstockung erreicht werden, so daß eine spätere Liquidierung des Ausschiffungsplatzes Altstadt ermöglicht werden dürfte.

Steigerung der Hafenleistung Mit einer Hafenerweiterung ist nach der im November 1948 zwischen der sächsischen Hafenbetriebsgesellschaft, dem Stadtplanungsamte und der Planungsgemeinschaft Großraum stattgefundenen Besprechung nicht zu rechnen. Eine eventuelle Leistungssteigerung des Hafens, die insbesondere durch die Planung, derzufolge die Friedrichstadt als reine Gewerbezelle vorgesehen wird, notwendig werden kann, soll durch Verbesserung der technischen Betriebseinrichtungen erreicht werden.

Zubringerstraßen Der Hafen ist zur Zeit an das Straßenverkehrsnetz durch den Flügelweg, die Magdeburger Straße und die Waltherstraße angebunden. Die letztere stellt insbesondere auch unter Hinsicht auf den Anschluß der Schlachthofbrücke und die Führung der Straßenbahn eine ungünstige Verbindung zur Friedrichstraße dar. In der Neuplanung ist daher, das Gelände des bisherigen zerstörten Ostragutes durchschneidend, eine zügigere Anbindung vorgesehen worden.

Liegeplätze, Werften Die Liegeplätze der Personendampfer (Weiße Flotte) sollen nach Auskunft der sächsischen Wasserstraßendirektion auch weiterhin dort verbleiben. Unmittelbar dem Wasserverkehr dienen die Schiffswerften in Übigau und Laubegast.

Flutrinne Um umfangreiche Flächen der Stadtteile um Übigau, die bei höherem Elbhochwasser überschwemmt wurden, hochwasserfrei zu legen, wurde nach dem 1. Weltkriege die Kaditzer Flutrinne in der jetzt bestehenden Form angelegt.

Eisenbahn:

Historische Entwicklung Die Linienführung der Eisenbahn im Stadtgebiet Dresden, insbesondere auch die Lage der Bahnhöfe, entspricht der geschichtlichen Entwicklung. Zwar wurden im Zuge der Neuplanung umfangreiche Untersuchungen über die Eisenbahnverhältnisse in Dresden angestellt, wie z. B. solche über eine Tunnelstrecke der Freiberger Linie, über eine Linie nach Norden über den Pillnitzer Elbhang, über eine Schleife der Tharandter Strecke durch die Südvorstadt und andere mehr, die aber als Ergebnis im wesentlichen die Beibehaltung der bestehenden Strecken hatten.

In den Anfängen der Entwicklung der Eisenbahn vor etwa 100 Jahren wurde jede Bahnlinie als selbständig in sich abgeschlossenes Vorhaben durchgeführt. Die Forderung eines Durchgangsverkehrs wurde erst in späterer Zeit geltend gemacht. Der fehlende Zusammenschluß der einzelnen Linien ist noch an den Bahnhöfen an der Stelle einstiger Endbahnhöfe, die am ehemaligen Stadtrand lagen, erkennbar.

In Dresden entstanden als Endpunkte solcher Linien 5 derartige Bahnhöfe:

1. Der Leipziger Bahnhof.
   Entstehungsjahr 1839 auf dem heutigen Güterbahnhofgelände an der Leipziger Straße.
2. Der Schlesische Bahnhof.
   Entstehungsjahr 1845 an der Stelle des heutigen Neustädter Bahnhofes.
3. Der Böhmische Bahnhof.
   Entstehungsjahr 1848 auf dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofes.
4. Der Tharandter Bahnhof.
   Entstehungsjahr 1855 auf dem Gelände des heutigen Kohlenbahnhofes.
5. Der Berliner Bahnhof.
   Entstehungsjahr 1875 im Gelände des jetzigen Rangierbahnhofes Dresden-Friedrichstadt.

Der Böhmische Bahnhof wurde zum Hauptbahnhof ausgebaut.

Die Funktionen des Berliner Bahnhofes wurden mit dem Ausbau des Hauptbahnhofes von diesem übernommen.

Der 1891 im Bau begonnene Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt konnte 1894 in Betrieb genommen werden.

Mit der Inbetriebnahme der Südhalle des Hauptbahnhofes wurde 1895 der Böhmische Bahnhof aufgegeben. Im folgenden Jahre konnte der Abstellbahnhof mit Ortsgüterbahnhof Altstadt und den Expreßgut- und Postgleisen dem Verkehr übergeben werden. Nach der Fertigstellung des Hauptbahnhofes im April 1898 wurde sofort mit dem Umbau des Neustädter Bahnhofes begonnen, der bereits im Mai 1901 mit allen zugehörigen Anlagen rechts der Elbe beendet werden konnte.

Verkehrsverbindungen

So ergibt sich im großen gesehen nunmehr eine Lage der Stadt

1. an der wichtigen Nordsüdverkehrsverbindung Berlin—Dresden—Prag—Wien—Balkan, daneben an der Verbindung Hamburg—Leipzig—Bodenbach,
2. an der Ostwestverbindung Wrozlaw—Görlitz—Dresden—Chemnitz—Hof—Regensburg—München.

Von diesen Verbindungen zweigen in Dresden die Linien Riesa—Wurzen—Leipzig und Meißen—Döbeln—Leipzig mit Fortsetzung nach Halle, Magdeburg, Thüringen und Westdeutschland ab. Im Großraum Dresden folgen die Eisenbahnlinien der historischen Entwicklung des Grundstraßennetzes sowohl längs des Elbtales als auch senkrecht dazu.
Wie bereits erwähnt, haben umfangreiche Untersuchungen der Reichsbahn ergeben, daß es trotz zahlreicher abweichender Vorschläge richtig ist, die geschichtlich entstandene Linienführung weiterhin beizubehalten. Auch in der Entwicklung der Stadtstruktur haben sich Verkehrseinrichtungen, Gewerbestandorte und anderes mit dem Wachstum der Bahn entwickelt und mit ihr so verflochten, daß es nicht ohne weitgehende Störung des Stadtgefüges möglich ist, die Eisenbahnanlagen grundlegend zu verändern.

Hauptbahnhof

Einen umfangreichen Fragenkomplex nimmt in diesem Zusammenhange der Standort des Hauptbahnhofes ein. Wenn auch zweifellos eine Reihe von Argumenten für das schon von Preßler 1850 aufgeworfene und neuerdings wieder diskutierte Projekt eines Hauptbahnhofes an der Stelle des jetzigen Bahnhofs Mitte sprechen, ist die umstrittene Lage des Hauptbahnhofes nach vielen Untersuchungen der Reichsbahndirektion Dresden, der früheren Zentralverwaltung für Verkehr, Berlin, und des Stadtplanungsamtes Dresden nunmehr dahingehend geklärt worden, daß der Hauptbahnhof als Schwerpunkt für alle Linien an seiner bisherigen Stelle bestehen bleibt. Er wird mit hochliegenden Bahnsteigen und einem besonderen Empfangsgebäude nördlich des heutigen Baues ausgebildet werden.
Mit dem Festhalten am bisherigen Standort des Hauptbahnhofes bleibt die Orientierung des Stadtgebietes in seiner bisherigen historischen Form erhalten. Im einzelnen sind folgende Gründe für die Beibehaltung des Hauptbahnhofes maßgebend:

1. Die Gegebenheiten des Stadtganzen werden auch in Zukunft zwei D-Zug-Haltestellen, je eine in der Altstadt und Neustadt erfordern. In diesem Falle liegt der Hauptbahnhof an seiner jetzigen Stelle günstiger, als an der des Bahnhofes Mitte.

   Es entfallen anteilig von der Bevölkerung in das Einzugsgebiet des

Hauptbahnhofes	etwa	55%
Bahnhofes Neustadt	„	30%
Bahnhofes Mitte	„	15%

   Nur ein Bahnhof in Dresden Mitte hätte weder für die Bahn noch für die Reisenden verkehrsmäßige und wirtschaftliche Vorteile. Er hätte Nachteile, indem Reisende, die nach Dresden-Neustadt wollen, 1,7 km über die Brücke, die nach der Gegend des jetzigen Hauptbahnhofes wollen, 2,2 km bis zum größten Wirtschafts- und Geschäftsviertel zurückzulegen hätten.
   Schwierigkeiten in der Beförderung von Expreßgut, Gepäck, und eine Mehrbelastung der Straßen und der Straßenverkehrsmittel wären die Folge.
2. Der Hauptbahnhof an der Stelle des Bahnhofes Mitte hätte den Nachteil, daß die Verbindung von Pirna—Dresden und Dresden-Hauptbahnhof—Tharandt fehlte, die fünf- bis sechsmal stärker benutzt wird, als die Verbindungen Radeberg—Tharandt und Radeberg—Cossebaude, die über Bahnhof Mitte, aber nicht über Dresden-Hauptbahnhof möglich sind.
3. Die Lage des Hauptbahnhofes an der Stelle des Bahnhofes Mitte hätte beengte Raumverhältnisse zur Folge, zu denen besonders die nahe Lage der Elbe führt.
4. Die Beibehaltung des Hauptbahnhofes in seiner jetzigen Lage ermöglicht es, wie schon erwähnt, die innere Struktur der Stadt zu erhalten. Eine Anordnung des Hauptbahnhofes an Stelle des Bahnhofes Mitte ergäbe einen Umbau des Grundrisses der Innenstadt mit seinen Nahverkehrsanlagen, ein langjähriges Unternehmen, das für den Aufbau Dresdens sich sehr hinderlich auswirken müßte.
5. Bei der Lage des Hauptbahnhofes an Stelle des Bahnhofes Mitte würden größere Schwierigkeiten hinsichtlich der Anlage eines neuen leistungsfähigen Betriebswerkes entstehen.

6. Die Kosten der Verlegung des Hauptbahnhofes an die Stelle des Bahnhofes Mitte dürften ungleich größere sein als die für den Ausbau und Umbau des jetzigen Hauptbahnhofes.

Über die sich aus der Lage des Hauptbahnhofes ergebenden Konsequenzen für die Gestaltung des Wiener Platzes wird im Zusammenhang mit dem Straßennetz einzugehen sein.

Hohe Brücke Die künftige hohe Lage der Bahnsteige hat den Wegfall der „Hohen Brücke" westlich des Bahnhofes zur Folge. Wie der Übersichtsplan zeigt, ist hiermit jedoch eine Beeinträchtigung des Straßendurchgangsverkehrs nicht verbunden.

Bahnhof Mitte Bahnhof Neustadt Bahnhof Mitte und Bahnhof Neustadt bleiben in ihrer bisherigen Funktion auch weiterhin bestehen. Die Untersuchungen über den Hauptbahnhof bilden einen Teil der Untersuchung über sämtliche im Stadtgebiet liegenden Bahnanlagen.

Anzahl der Züge Der Hauptbahnhof hatte 1939 eine Belastung von 524 Reisezügen, von denen

220 endeten
220 begannen
und 84 mit Aufenthalt durchfuhren.

Bei den 84 durchfahrenden Zügen handelte es sich um

40 Züge Pirna—Meißen
12 Züge Berlin—Bodenbach
8 Züge Wrozlaw—München
24 Züge Leipzig—Dresden—Bodenbach.

Hierbei entfielen auf die Nordsüdverbindung 12 Schnellzüge,
auf die Ostwestverbindung 8 Schnellzüge.

Betriebswerk Reick Im Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof stehen die Planungsmaßnahmen der Eisenbahn, die in Reick zwischen Strehlener Kirche und Mügelner Straße eine großzügige neue Abstellanlage der Bahn vorsehen, die zu einer neuen Betriebs- und Verkehrsgestaltung führen soll. Bei Durchführung dieser Planung würde das jetzige Bahngelände an der Nossener Brücke zum großen Teil frei, da die künftigen Gleisanlagen an der Zwickauer Straße nach ihrer Bereinigung einen bedeutend schmaleren Streifen für die dort vorgesehenen Vorortgleise, Ferngleise, Gütergleise mit Überholungs-, Bedienungs- und Zugbildungsgleisen beanspruchen werden. Die Planung hat sich mit der Frage beschäftigt, das im Bereich dieser Anlagen befindliche Paketpostamt mit seinen Gleisanlagen gleichzeitig nach dem Betriebswerk Reick zu verlagern.

Kohlenbahnhof Innerhalb der Neuordnung der Bahnanlagen wird der Kohlenbahnhof voraussichtlich in Wegfall kommen und zunächst einer Freifläche Platz machen.

Cossebauder Strecke Mit der Umgestaltung bzw. dem leistungsfähigen Ausbau des Bahnhofes Dresden-Friedrichstadt soll die Cossebauder Strecke im Rangierbahnhof neu verlegt werden. Hierbei bedingen die Gefälleverhältnisse eine geringe Verschiebung der Haltestelle Friedrichstadt nach Westen, eine Maßnahme, die sich mit der Neuplanung der Friedrichstadt gut in Einklang bringen läßt. Eine bedeutende Verbesserung der Betriebsverhältnisse des Bahnhofes Friedrichstadt wird durch den Wegfall der Waltherbrücke ermöglicht.

Güterbahnhöfe Unmittelbar am Rangierbahnhof wird durch die Eisenbahn im Gebiet der Fröbelstraße die Anlage eines Ortsgüterbahnhofes geplant.
Eine zügigere Gestaltung der Bahnanlagen in der Neustadt ist planerisch durch die Verbindung der Güterbahnhöfe an der Gehestraße und der Leipziger Straße durch Einbeziehungen von Gelände im Bereich der alten Schlachthofanlagen vorgesehen worden.

Tunnel Eine Verbesserung der Linienführung im Zuge der Tharandter Strecke soll durch einen geplanten Tunnel etwa zwischen Bienertpark und Coschützer Heidenschanze erreicht werden.

Vorortschnellbahn In der Linienführung der Eisenbahn bietet sich eine außerordentlich günstige Trasse für eine Dresdner Vorortschnellbahn. Es ist daher eine solche zwischen Pirna—Meißen und Tharandt—Okrilla geplant worden, die im großen und ganzen nur eine Verbreiterung der bisherigen Bahnkörper zur Folge hätte. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhange, die sich dann erforderlich machende Verbreiterung der Eisenbahn-Elbbrücke. Zu den Haltepunkten dieser Vorortschnellbahn innerhalb der bestehenden Bahnhöfe käme ein weiterer an der Rosenstraße in Betracht.

Grünschirm Die einzelnen Stadtzellen sollen im Stadtgebiet von den Linien der Eisenbahn durch Grünanlagen abgeschirmt werden. Ein solcher Grünschirm läßt sich z. B. zwischen der Strecke Hauptbahnhof—Bahnhof Mitte und Ammonstraße, aber auch zwischen der Bahnlinie nach Reick und der Wiener Straße ideal verwirklichen.

Straßen und Wege:

Das Straßenverkehrsnetz beruht in Dresden zum größten Teil auf den vorhandenen historischen Verkehrswegen. Die radial auf Dresden zuführenden 11 Hauptverkehrslinien werden im Stadtinnern zu einem Rechteckgitter übergeleitet, das aus einer beschränkten Zahl leistungsfähiger Straßen besteht. Das Verkehrsgitter wird durch Anpassung an bestehende Gegebenheiten, d. h. an die schon größtenteils vorhandenen Straßenzüge, zu einem realisierbaren klaren und folgerichtigen Verkehrsgerüst ausgebildet. **Straßennetz**

Der Hauptverkehr entwickelt sich seit jeher in stärkstem Maße längs des Elbtales unter Ausnutzung der verkehrsgünstigen Elbwanne. Eine besondere Tendenz des Verkehrsstromes zwischen Pirna und Niedersedlitz einerseits und dem Radebeuler Industriegebiet andererseits ist zu erkennen. Ein zweiter starker Verkehrsstrom besteht zwischen dem Norden Dresdens mit seinen zahlreichen Industrieanlagen und Freital.

Es ergeben sich als Verkehrsgitter drei Parallelzüge zur Elbe und zwei im rechten Winkel dazu verlaufende Verbindungen, zu denen der Verkehrsweg Flügelweg—Kaditzer Elbbrücke—Straße zur Autobahnauffahrt Dresden-Neustadt kommt. **Verkehrsgitter**

Der Verkehr links der Elbe von Pirna nach Meißen bzw. Leipzig wird von zwei Linien getragen:

1. Über die Hauptdurchgangsstraßen der Dohnaer/Teplitzer Straße—Zellescher Weg—Fritz-Foerster-Platz—Nürnberger Straße—Nossener Brücke—Weißeritzbrücke—Lübecker Straße—Emmerich-Ambroß-Ufer zur Hamburger Straße, einerseits über die Kaditzer Flügelwegbrücke gehend, andererseits der Reichsstraße nach Meißen folgend;
2. über die den innerstädtischen Verteilerverkehr tragende Durchgangsstraße im Zuge der Pirnaischen Landstraße, einer neuen Trasse nördlich der Bodenbacher Straße, der Stübelallee, des Stübelplatzes, der Grunaer Straße, des Pirnaischen Platzes, der Johannstraße und Wilsdruffer Straße, des Postplatzes, der Schweriner Straße, des Fritz-Heckert-Platzes, der Schäfer- und Hamburger Straße.

Die rechtselbische Hauptdurchgangsstraße führt über die Bautzner Landstraße*)—Nordallee—Bärwalder Straße—Lommatzscher Straße bis zur Autobahnauffahrt Kötzschenbrodaer Straße und weiter zur Südumfahrung von Radebeul.

Die zwei Nord-Süd-Verbindungen führen **Nord-Süd**

1. über die Königsbrücker Straße—Platz der Einheit—Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke—Rathenauplatz—Ringstraße—Pirnaischer Platz—Rathausplatz — eine Trasse zwischen Christianstraße und Räcknitzstraße—Hauptbahnhof—Reichsstraße;
2. über die Radeburger Straße—Hansastraße—Großenhainer Straße—Neustädter Bahnhof—Antonstraße—Marienbrücke—Löbtauer Straße—Kesselsdorfer Straße nach Freiberg und Chemnitz bzw. über die Tharandter Straße nach Freital—Tharandt.

In der Neustadt besteht eine Querverbindung dieser beiden Verkehrszüge in der Antonstraße, deren Trasse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Platz der Einheit, am Neustädter Bahnhof und der Auffahrt zur Marienbrücke in einer geeigneteren Führung neu festzulegen ist.

Die beiden Nord-Süd-Verkehrsadern tangieren die Innenstadt, den zentralen Ort, ohne diesen selbst zu durchschneiden.

Von den Ost-West-Verbindungen führt zwar die mittlere im Zuge der Johannstraße und Wilsdruffer Straße durch das Zentrum, teilt dieses aber in Geschäfts- und Verwaltungsviertel einerseits und Kulturviertel andererseits so, daß eine Störung des strukturellen Aufbaues der Innenstadt nicht erfolgt. **Ost-West**

Die Grundlage des Durchgangsstraßennetzes bilden die nachstehend aufgeführten Radialstraßen: **Radialstraßen**

1. Die Straße aus Richtung Leipzig—Meißen—Radebeul (L.I.O. 117) **). Ihre Linienführung ist im allgemeinen zügig, bedarf aber an einigen unübersichtlichen Stellen der Verbesserung. Sie hat Anschluß an die Autobahn durch die Anschlußstelle Dresden-Neustadt;
2. die Straße aus Richtung Berlin—Radeberg (L.I.O. 118). Sie führt im Stadtgebiet über die Moritzburger Landstraße und Großenhainer Straße zum Neustädter Bahnhof. An der Stadtgrenze bildet der Boxdorfer Berg eine Steilstrecke, für die eine Umgehung einmal vorzusehen wäre. Ein unmittelbarer Anschluß an die Autobahn ist nicht vorhanden.

*) Durch die Landesplanung werden z. Z. noch Untersuchungen angestellt, die eine neue Straßentrasse der Bautzner Landstraße im südlichen Heidegebiet vorsehen, die die Stadtteile Bühlau und Bad Weißer Hirsch, sowie die Steilstrecke an der Mordgrundbrücke umgeht.

**) Abkürzungen R = Reichsstraße, L. I. O. = Landstraße I. Ordnung.

Durch die Autobahnverbindung nach Berlin verliert diese Straße an Bedeutung. Die Zufahrt zur Berliner Autobahnstrecke erfolgt im Stadtgebiet durch die zügigere, soweit ausgebaut breitere bzw. überhaupt anbaufreie Hansastraße (L.I.O. 119).
Die Bedeutung der Großenhainer Straße dürfte daher in Zukunft auf den Vorortverkehr und auf ihrer Benutzung als Sammelstraße liegen. Bis zum Ausbau der Hansastraße stellt die am Pestalozziplatz von der Großenhainer Straße abzweigende Weinböhlaer Straße die Verbindung zur Autobahnauffahrt Dresden-Nord her.

3. Die Königsbrücker Straße (R 97). Auch diese bleibt in ihrer bisherigen Linienführung bis zum Platze der Einheit bestehen. Die S-förmige Kreuzung mit der Bahnstrecke in Neustadt-Nord dürfte nicht vermeidbar sein.
4. Die Straße aus Richtung Kamenz—Radeberg (L.I.O. 61). Diese mündet oberhalb des Waldschlößchens in die Bautzner Landstraße. Der Anschluß bedarf in Zukunft einer Verbesserung.
5. Die Straße aus Richtung Wrozlaw—Bautzen (R 6). In diesem Verkehrszug stellt die Steilstrecke zwischen Mordgrundbrücke und Weißer Hirsch sowie die S-Kurve an der Mordgrundbrücke eine Beeinträchtigung des Verkehrs dar*).
   Der in Hinsicht auf Dresden gesehene Durchgangsverkehr ist verhältnismäßig gering und wird einmal durch die Autobahn, zum anderen möglicherweise durch eine künftige, planerisch untersuchte nördliche Umgehungsstraße aufgenommen. Die letztere läuft bei Großharthau abzweigend — Arnsdorf und Radeberg umgehend — am nördlichen Heiderand entlang und stellt im weiteren Verlaufe den Anschluß an die nach Meißen und Berlin führenden Straßen her. Die Aufrechterhaltung der Bautzner Landstraße in ihrer derzeitigen Bedeutung ist für den starken Anlieger- und Zielverkehr, der durch den Ausbau der Grundstraße entlastet werden kann, unbedingt erforderlich. Die Bautzner Landstraße bedarf jedoch einer grundlegenden Verbesserung in der genannten Gefahrenstrecke. Hierfür wurden bereits mehrere Projekte ausgearbeitet, die eine neue Straßenführung sowohl nördlich als auch südlich der Bautzner Landstraße vorsehen. Eine Zerschneidung des Erholungsgebietes der Dresdner Heide nördlich des Weißen Hirsches muß dabei möglichst vermieden werden. Ein wichtiger Abzweig von der Bautzner Landstraße ist die Grundstraße, die in einer neuen Trassierung in Bühlau abzweigend über eine neue Elbbrücke, etwas stromaufwärts der heutigen Loschwitzer Brücke einerseits über die Blasewitzer Straße zum Zentrum führt, andererseits den Verkehr zu den südöstlichen Stadtteilen Dresdens ermöglicht.
6. Die Pillnitzer Landstraße (L.I.O. 74). Diese dürfte besonders durch Verweisung des Verkehrs nach Pirna auf zwei leistungsfähige Hauptdurchgangsstraßen auf der Altstädter Seite im wesentlichen dem örtlichen Verkehr in Richtung Pillnitz dienen (Erholungsverkehr).
7. Die Straße aus Richtung Bodenbach—Pirna (L.I.O. 103 und R 172). Sie nimmt in Heidenau die Straße aus dem Müglitztal auf. Etwa zwischen Kleinzschachwitz und Gruna ist eine Verbesserung der Trasse durch zügige Linienführung geplant.
   Die eigentliche R 172 bildet als Teplitzer und Dohnaer Straße eine Hauptdurchgangsstraße, die über die Gerhart-Hauptmann-Straße und Parkstraße das Zentrum erreicht. Der Ausbau einer Umgehungsstraße am Bahnhof Heidenau ist erforderlich. Die hierzu notwendige Brücke wurde beim Ausbau der Müglitztalbahn schon errichtet. Um den Fernverkehr, der von den südöstlich Dresdens liegenden Industriestandorten nach den nordwestlich Dresdens gelegenen Industriestandorten z. B. Radebeul strebt, nicht durch das Zentrum der Stadt zu führen, ist als Hauptdurchgangsstraße die Verbindung über den Zelleschen Weg und die Nürnberger Straße vorgesehen worden. Der weitere Verlauf dieser Hauptdurchgangsstraße wurde eingangs schon beschrieben.
8. Die Straße aus Richtung Prag—Dippoldiswalde (R 170). Diese Straße, die das Stadtzentrum am Hauptbahnhof erreicht, ist besonders außerhalb der Stadt durch viele Kurven gekennzeichnet. Sie weist einen steilen Abfall zum Elbtal auf.
9. Die Straße aus Richtung Chemnitz—Freiberg—Tharandt (L.I.O. 108). Diese hat besondere Bedeutung für den Vorortverkehr mit dem Industrieort Freital. Ihre Linienführung hält sich zwischen Tharandt und Dresden im wesentlichen an das Weißeritztal. Durch die auszubauende Rosenstraße wird eine zügige Verbindung zum Stadtzentrum geschaffen. Die Verlängerung der Tharandter Straße als Löbtauer Straße stellt den Anschluß an den Norden Dresdens sowie an die nach Norden und Westen führenden Ausfallstraßen her.
10. Die Straße aus Richtung Chemnitz—Freiberg—Kesselsdorf (R 173). Hinsichtlich ihrer Anschlüsse gilt das entsprechende wie für die Straße aus Richtung Chemnitz—Tharandt.
11. Die Straße aus Leipzig und Cossebaude. Sie führt über die Meißner Landstraße—Hamburger Straße—Schäferstraße und Schweriner Straße zum Zentrum.

*) Siehe Fußnote Seite 59.

Für die vorstehend beschriebenen Straßen ergeben Verkehrszählungen, soweit sie nach dem Kriege durchgeführt wurden, keinen Anhalt hinsichtlich einer Beurteilung der Belastung, da die durch den Krieg hervorgerufene zeitbedingte rückläufige Tendenz des Verkehrs zu falschen Schlüssen führt. Ein klareres Bild bietet daher das Ergebnis der dritten allgemeinen deutschen Verkehrszählung aus den Jahren 1936/37, das in der beigefügten Tabelle zusammengestellt ist. **Verkehrszählung**

Verkehrszählung auf den nach Dresden führenden Hauptstraßen 1936/37
(Nach den Unterlagen der dritten allgemeinen deutschen Verkehrszählung 1936/37)

Höchstwerte unterstrichen

Alte Bezeichnung	L.I.O. 117	L.I.O. 118	L.I.O. 119	R 97	L.I.O. 61	R 6	L.I.O. 74	L.I.O. 103	R 172	R 170	L.I.O. 105	L.I.O 108	R 173	R 6	Autobahn (Fahrbar von Westen bis Dresden-Neust.)	
Richtung	Leipzig Meißen Radebeul	Berlin Moritzburg	Wilschdorf	Königsbrück Klotzsche	Radeberg	Bautzen	Pillnitz	Pirna Stübelallee	Pirna Teplitzer Straße	Prag Dippoldiswalde	Gittersee	Freital	Kesselsdorf	Leipzig Meißen Causebaude	Von Westen bis Altstadt	Von Altstadt bis Neustadt
Tonnenbelastung innerhalb 24 Stunden																
Last-, Lieferkraftwagen, Omnibusse	4795	1558	587	4678	2099	4157	1750	3477	6709	1996	973	5981	4598	3865	2168	1187
Personenkraftwagen, Krafträder	3070	1879	309	2665	1870	3358	1608	1774	2098	1794	489	2086	1910	1536	1999	1188
Bespannte Fahrzeuge	35	22	70	57	25	103	23	100	96	60	37	146	118	101	—	—
Summe	7900	3459	966	7400	3994	7618	3381	5351	8903	3850	1499	8213	6626	5502	4167	2375
Fahrzeuganzahl innerhalb 24 Stunden																
Last-, Lieferkraftwagen, Omnibusse	929	289	121	824	383	862	370	746	1253	370	119	1158	848	769	379	223
Personenkraftwagen, Krafträder	2515	1477	380	2043	1418	2673	1461	1601	2209	1554	354	1972	1742	1449	1747	1129
Bespannte Fahrzeuge	17	11	25	25	11	57	12	49	45	31	14	59	61	46	—	—
Summe	3461	1777	526	2892	1812	3592	1843	2396	3507	1955	487	3189	2651	2264	2126	1352

Die Tabelle erhärtet das bereits vorher im Zusammenhang mit dem Gitternetz über die Hauptverkehrsströme Gesagte: **Verkehrsbelastung**
Der stärkste Verkehr liegt auf den aus Richtung Pirna kommenden linkselbischen Straßen. Ihnen folgen dann der Tonnenbelastung nach geordnet die Straßen aus Freital, Radebeul, Bautzen, Königsbrück. Die übrigen Zufahrtsstraßen weisen eine geringere Belastung auf. Die Verkehrszählung zeigt, daß die stärksten Verkehrsströme dort liegen, wo angrenzende Industriestandorte Anlaß zu Straßenverkehr geben, und zwar im wesentlichen in den Tallagen. Diesen Verkehrsströmen trägt das beschriebene Verkehrsgitter eindeutig Rechnung. Die bestehende Autobahn quer zum Elbtal hat im wesentlichen den Charakter einer Zubringerstraße, ohne jedoch die starken Verkehrsströme zu den Industrien der Nachbarorte zu entlasten.

Vervollständigt wird das Hauptverkehrsnetz durch folgende Straßen: **Sonstige Durchgangsstraßen**

1. Die Verbindungsstraße zwischen den Industriestandorten Freital und Niedersedlitz. Diese Verkehrsverbindung zweigt in Freital vor der Stadtgrenze ab, um auf der südlichen Höhe in einer Trasse nördlich Gittersee durch Coschütz führend im Verlaufe der Kohlenstraße die Ausfallstraße nach Dippoldiswalde zu schneiden, um dann auf der Südhöhe zwischen Kleinpestitz und Zschertnitz sowie nördlich von Mockritz sich fortzusetzen und in Leubnitz Anschluß an die Dohnaer Straße zu finden.
2. Eine nordsüdliche Querverbindung östlich des Stadtzentrums zweigt an der nördlichen Hauptdurchgangsstraße im Zuge der Waldschlößchenstraße von der Nordallee ab und erfordert zum Anschluß an die Fetscherstraße die geplante Waldschlößchen-Elbbrücke. Nach der Kreuzung mit der Blasewitzer Straße verläuft dieser Verkehrszug weiter durch die Gluckstraße und die Wormser Straße, setzt sich in der Carlowitzstraße und der Karcherallee fort. Am geplanten Betriebswerk Reick schneidet er mit einer Unterführung die Eisenbahn, um in einem Bogen — die Geländeschwierigkeiten an der Strehlener Kirche meidend — in die Teplitzer Straße einzumünden.
3. Durch eine Querverbindung zwischen der Loschwitzer Brücke und dem Südosten Dresdens soll einem allgemeinen Bedürfnis der südöstlichen Wohn- und Gewerbezellen Rechnung getragen werden.

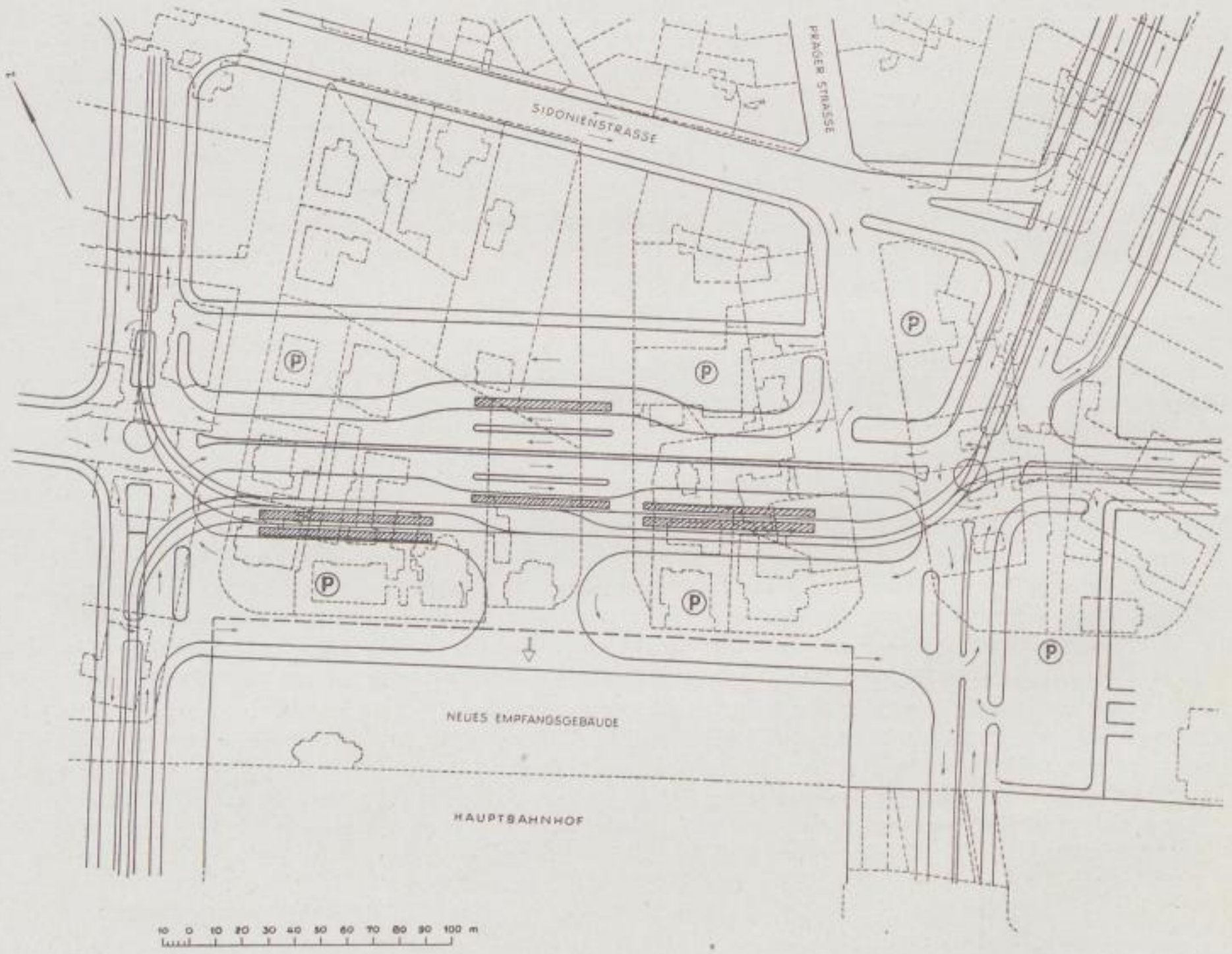
Der genannte Verkehrszug verläuft durch die Hüblerstraße und Rosa-Menzer-Straße, um dann über die Wormser Straße Anschluß an den vorgenannten Straßenzug zu finden.
Der am Stübelplatz in einer verbesserten Einführung im Zuge der Lennéstraße anzuschließende Verkehrszug Canalettostraße—Schandauer Straße wird zwar eine stärkere Verkehrsbelastung auch in Zukunft aufweisen, fällt aber weniger unter die Verkehrswege des Durchgangsnetzes, da er im wesentlichen dem Anliegerverkehr von Wohnstandorten und Gewerbezelle im Gebiete der Schandauer Straße dient.

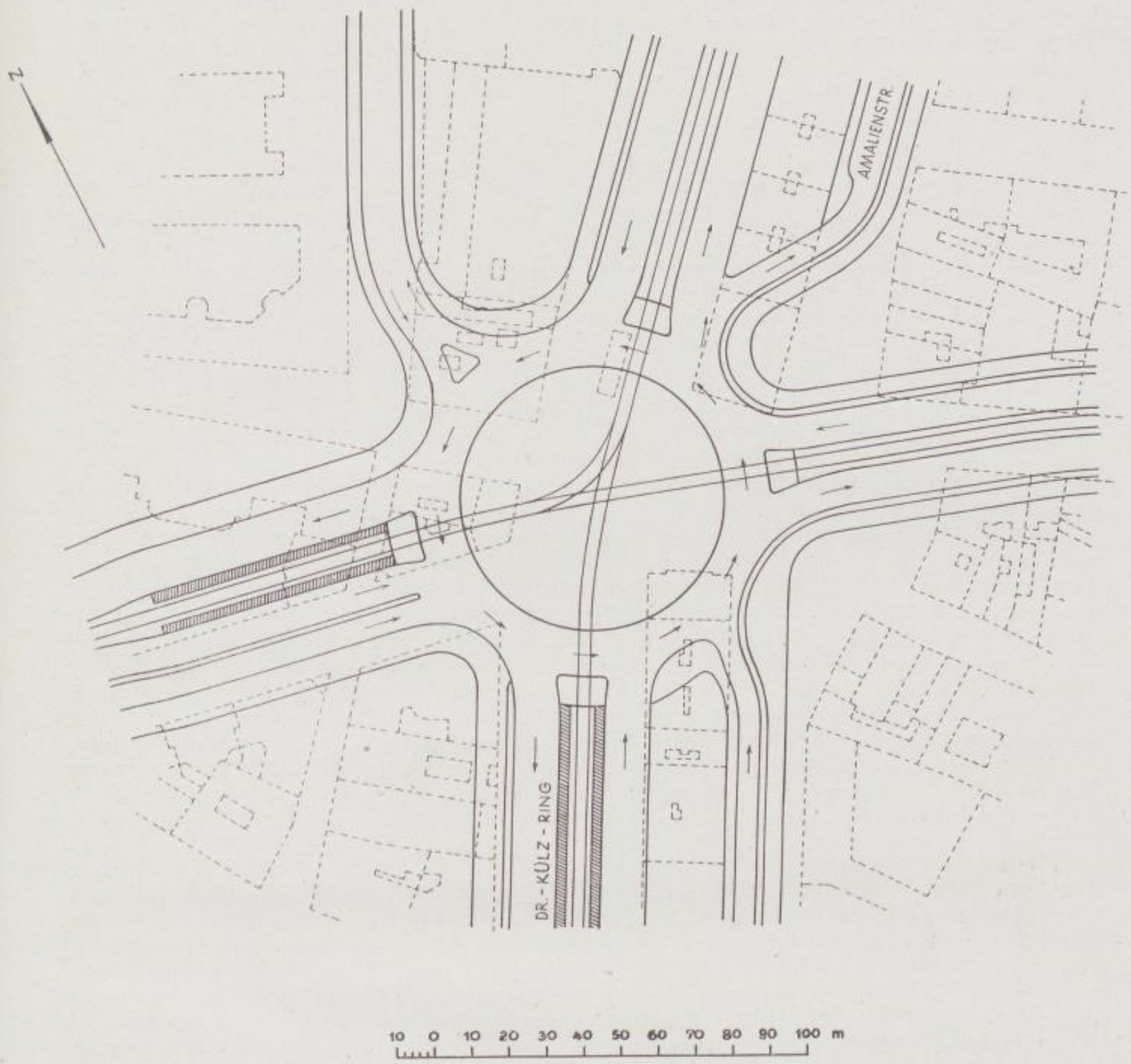
Der Kernpunkt des Verkehrs ist das Hauptverkehrsstraßennetz der inneren Alt- und Neustadt im Gebiete des sogenannten 26er Ringes (Ring der früheren Straßenbahnlinie 26).
Die Führung des 26er Ringes folgt nachstehenden Straßen und Plätzen: Platz der Einheit, Neustädter Bahnhof, Marienbrücke, Bahnhof Mitte, Hauptbahnhof, Wiener Straße, Lennéstraße, Stübelplatz, Sachsenplatz, Brücke der Einheit, Hoyerswerdaer Straße, Bautzner Straße.

Der Verkehr der inneren Alt- und Neustadt Nord-Süd

Dem Gang der Planung entsprechend bilden für das innerstädtische Verkehrsnetz das Verkehrskreuz mit seinem Mittelpunkt am Pirnaischen Platz sowie der sogenannte 26er Ring die Ausgangspunkte. Der 26er Ring nimmt, das innere Stadtgebiet umgrenzend, die Ansatzpunkte für die Ausfallstraßen in sich auf. Dies darf jedoch nicht zu dem Irrtum führen, daß es sich hierbei, abgesehen von der Straßenbahn, um einen Ringverkehr handelt. Der nordsüdlich gerichtete Hauptverkehrszug beginnt an der Königsbrücker Straße, ansetzend am Platz der Einheit, wo er die Bautzner Straße/Antonstraße kreuzt. Nach dem Wegfall des Theaters am Platz der Einheit ist der Kreuzungspunkt, wie später bei der Beschreibung der Antonstraße noch zu erläutern ist, zur Herbeiführung günstigerer Verkehrsverhältnisse nach Süden verschoben. Die Hauptstraße stellt einen Abzweig von der nun folgenden Straße der Einheit dar. Kreuzungsfrei durchlaufend am Staatsarchiv und an den ehemaligen Ministerien vorbeiführend, schneidet dieser Verkehrszug die parallel zur

VERKEHRSUNTERSUCHUNG WIENER PLATZ





Elbe laufende Verkehrsstraße mit einer einfachen Kreuzung und überquert die Elbe durch die neu zu errichtende Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke, die nach der Neuplanung eine Breite von etwa 26 m erhalten wird. Der in der Fortsetzung liegende Rathenauplatz ist seiner Örtlichkeit entsprechend als Kreisverkehrsplatz geplant. Die Verbindung zum Pirnaischen Platz, der ebenfalls für den Kreisverkehr vorgesehen ist, hält sich im wesentlichen an die bestehenden Straßenzüge, wobei die Amalienstraße als Anliegerstraße benutzt werden soll. Die zwischen Ring- und Amalienstraße liegende zerstörte Baufläche soll einer Grünfläche Platz machen. In gleicher Weise ist die Verbindung zwischen Pirnaischem Platz und Rathausplatz geplant. Die Verlängerung des Dr.-Külz-Ringes bildet auf der Ostseite des Ringes den Ansatzpunkt zu einer Erschließungsstraße des zwischen Rathaus und Lennéstraße geplanten Ausstellungs- und Sportgeländes. Im weiteren verläuft die Trasse zwischen Christian- und Räcknitzstraße. Die Parkstraße mündet in einer übersichtlichen, nahezu rechtwinkligen Kreuzung südlicher als bisher ein und setzt sich auf der Westseite in einen innerstädtischen Verkehrszug, der in einem flachen Bogen bis zum Bahnhof Mitte verläuft, fort. Der Abschnitt der neuen Christianstraße zwischen Parkstraße und Hauptbahnhof ist mit einer Anliegerstraße, die durch einen Grünstreifen vom Hauptverkehrsband getrennt ist, projektiert. Am

Hauptbahnhof, die Eisenbahn kreuzend, findet dieser Verkehrszug seine Fortsetzung in der Reichsstraße, der Ausfallstraße nach Dippoldiswalde und Prag. Die Straßenbahnlinie aus der neuen Christianstraße biegt am Wiener Platz in westlicher Richtung ab und vereinigt sich mit der in Richtung Wiener Straße/Ammonstraße verlaufenden Strecke in einer gemeinsamen Haltestelle unmittelbar vor dem neu geplanten Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes. Die südliche Weiterführung der Straßenbahn erfolgt durch eine Unterführung an der Westseite des Hauptbahnhofes in die Bergstraße. Die Straßenbahnlinie erreicht die Reichsstraße wieder am Reichsplatz.

Ost-West Der Haupt-Ostwestverkehrszug verläuft von der Stübelallee durch die Grunaer Straße und wird wie bisher durch die Wilsdruffer Straße nach dem Postplatz und weiter durch die Schweriner Straße nach der Schäferstraße und Hamburger Straße geführt, wobei die notwendige Verbreiterung der Straße nach Norden erfolgt.

Viele Neuplanungen von Großstädten haben aus einleuchtenden Gründen ein Prinzip zugrunde gelegt, nach dem die großen Verkehrsadern die Innenstadt nur tangieren. Wenn in diesem Falle an dem vorhandenen Straßenzug festgehalten wird, so sind hier neben der auf der Hand liegenden zügigen Verkehrsführung noch folgende Gründe maßgebend:

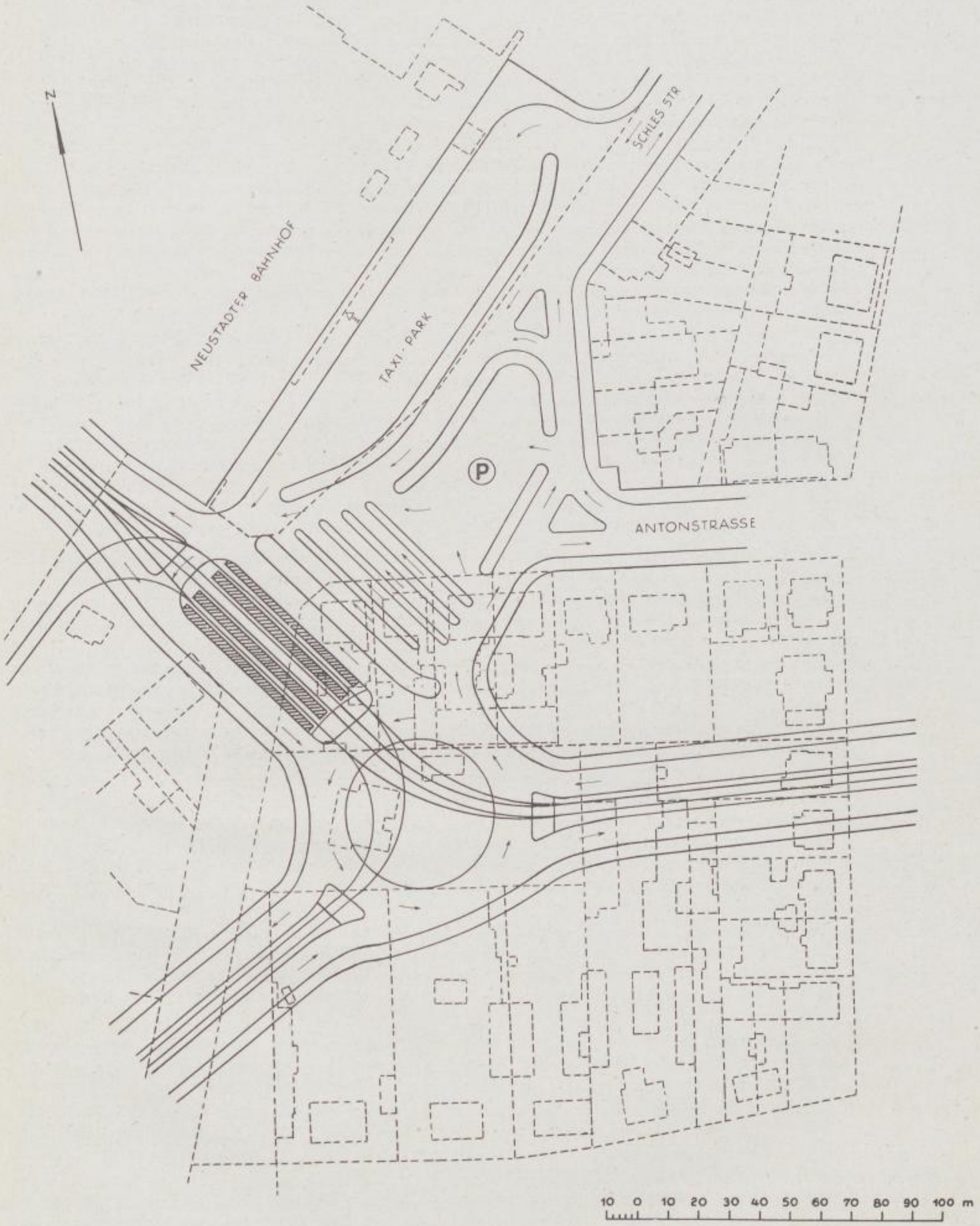
Das Zentrum ist vollständig zerstört, so daß baulichen Veränderungen am Verkehrsnetz, also z. B. großzügigen Verbreiterungen, keine grundsätzlichen Schwierigkeiten entgegenstehen. Die Trasse der Johannstraße und Wilsdruffer Straße teilt das Zentrum organisch in Kulturviertel und in Geschäfts- und Verwaltungsviertel auf.

Um die schlechten Verkehrsverhältnisse, die sich im Zuge der Antonstraße am Platz der Einheit — wo das Hochhaus noch besonders störend wirkt —, am Neustädter Bahnhof und an der Kreuzung der Leipziger Straße ergeben, grundlegend zu bereinigen, wurde vorgesehen, die Trasse der Antonstraße zukünftig südlicher festzulegen. Dadurch würde eine günstigere Abwicklung des Verkehrs an den stark belasteten Knotenpunkten erreicht werden. Da die bisherige Antonstraße zunächst auch weiterhin benutzt werden kann, wäre es im Augenblick nur wichtig, die vorgesehene neue Trasse von einer Bebauung freizuhalten. Die totale Zerstörung des ehemaligen Theaters am Platz der Einheit trägt zur Realisierung dieses Projektes bei. Die vollständig unübersichtlichen Verhältnisse am Neustädter Bahnhof würden durch eine übersichtliche dreiarmige Kreuzung der Antonstraße und Hansastraße bereinigt werden. Es wäre möglich, die Straßenbahnlinien auf einer Haltestelle zu bündeln, wobei die im Zuge Platz der Einheit—Marienbrücke verkehrenden Linien in der zwischen neuer Antonstraße und Bahnkörper anzuordnenden Grünfläche, also etwa im Zuge der alten Antonstraße geführt werden müßten, während die Straßenbahnlinien von der Hansastraße zur Marienbrücke auf einem gleiseigenen Körper der neuen Antonstraße zwischen Neustädter Bahnhof und Marienbrücke anzuordnen wären (siehe Plan).

26er Ring Die Fortsetzung des sogenannten 26er Ringes auf der Altstädter Seite erfordert eine Verbreiterung der Paul-Gruner-Straße und Ammonstraße. Die Platzgestaltung vor dem Bahnhof Mitte macht, auch wenn dessen Bedeutung nicht an die des Neustädter Bahnhofs, geschweige des Hauptbahnhofes herankommt, eine großzügige Lösung notwendig. Die Planung sieht vor, auf der Strecke zwischen Westkraftwerk und Hauptbahnhof die Straßenbahnführung herauszunehmen und sie auf der zur Ammonstraße etwa parallel laufenden Durchgangsstraße zwischen Parkstraße und Bahnhof Mitte anzuordnen. Der Hauptgrund hierfür ist die Verbesserung und Entlastung der durch das Westkraftwerk und den Bahnkörper beengten Kreuzung Ammonstraße—Schweriner Straße. Das Einzugsgebiet der Straßenbahn, das bei einer Linienführung durch die Ammonstraße ein einseitiges würde, wird bei dieser Lösung ein doppelseitiges. Die Straßenbahn findet im Zuge der Carolastraße wieder den Anschluß an die Ringverbindung unmittelbar am Wiener Platz. Der Wiener Platz als Vorplatz des Hauptbahnhofes ist gekennzeichnet durch die parallel zum Hauptbahnhof laufende verlängerte Ammonstraße, die sich über die Carolastraße hinweg etwa in der alten Richtung fortsetzt. Über den Wiener Platz nach Südwesten verlängert trifft sie in einer neuen Trasse auf die Sidonienstraße, durch die der Anschluß an die Wiener Straße hergestellt wird. Neben dem bereits beschriebenen Verkehrszug Wiener Platz—Neues Rathaus sieht die Planung eine zügige Verbindung Wiener Platz—Postplatz vor, deren Ansatzpunkt an der Carolastraße liegt.

Wiener Platz Der Bahnhofsvorplatz, dessen nördliche Begrenzung durch bestehende Hotelgebäude an der Sidonienstraße festgelegt ist, bietet genügend Raum, Haltestellen und Parkplätze für Privatfahrzeuge und Taxi anzuordnen, soweit vermieden werden kann, Teile des Wiener Platzes für die Verbreiterung des Bahnkörpers zur Anlage der Vorortschnellbahn in Anspruch zu nehmen. Parkplätze finden zweckmäßig zwischen der Straßenbahninsel und der Anfahrt vor dem Empfangsgebäude ihren Platz. Zwischen der einmündenden Ammonstraße und dem Bahnkörper bleibt Raum für einen Kraftfahrzeugbahnhof der Eisenbahn offen. Die Prager Straße, die als Geschäftsstraße in ihrer bisherigen Führung bestehen bleiben soll, wird dem Fußgängerverkehr vorbehalten.

VERKEHRSUNTERSUCHUNG NEUSTÄDTER BAHNHOF



Der weitere Verlauf des 26er Ringes bleibt in der Wiener Straße—Gellertstraße—Lennéstraße und Güntzstraße, abgesehen von Verbreiterungen und sonstigen Verbesserungen, z. B. an den Kreuzungen wie bisher bestehen. Der Stübelplatz läßt zufolge der Örtlichkeit eine Anordnung im Rundverkehr als gegeben erscheinen. Die bisherige fünfarmige Kreuzung wäre hierbei in eine vierarmige zu verbessern, in dem die Canalettostraße im Zuge der Comeniusstraße an die Lennéstraße angebunden wird. Dies würde auch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Straßenbahn herbeiführen. Die beiderseitig mit einer anliegenden Grünfläche versehene Güntzstraße zwischen Stübelplatz und Sachsenplatz erhält lediglich eine Verbreiterung. Die Grünflächen des Sachsenplatzes werden nach Süden zwischen dem Amtsgericht und der Elsässer Straße bis zum Güntzplatz verlängert. Vor dem Sachsenplatz kreuzt die Güntzstraße die Ostwestdurchgangsstraße vom Zentrum nach Blasewitz im Bereich Ziegelstraße—Gerokstraße. Auf der Neustädter Seite wurde in der Planung die Verlegung des 26er Ringes von der Glacisstraße nach der Hoyerswerdaer Straße, die zum größten Teil zertrümmert ist, vorgesehen, um dem neuen Zuge der Straßenbahn folgend, gleichzeitig eine günstigere Begrenzung des zwischen Straße der Einheit und 26er Ring liegenden Wohnquartieres zu erhalten und die Verkehrsverhältnisse am Platze der Einheit übersichtlicher zu gestalten.

Stübelplatz

Sachsenplatz

Im Gebiet der inneren Altstadt und Neustadt nehmen, außer den bereits beschriebenen, noch folgende Straßen den Hauptverkehr auf:

1. Die Parkstraße, die den Fernverkehr der Teplitzer Straße, soweit er zielgerichtet ist, an das Zentrum heranträgt — der nicht nach Dresden zielgerichtete Fernverkehr umgeht das Stadtzentrum im Zuge des Zelleschen Weges und der Nürnberger Straße — wird an ihrem westlichen Ende soweit nach Süden abgeknickt, daß eine nahezu rechtwinklige Kreuzung mit dem Verkehrszug Neues Rathaus—Hauptbahnhof entsteht und sich eine günstige Unterteilung dieser Verbindung in die etwa zwei gleichen kreuzungsfreien Strecken Neues Rathaus—Parkstraße und Parkstraße—Hauptbahnhof ergibt. Fast ostwestlich verlaufend erschließt die Verlängerung das Geschäftsviertel zwischen Dr.-Külz-Ring und Hauptbahnhof. Sie kreuzt zunächst die Prager Straße und dann den Verkehrszug Hauptbahnhof—Postplatz, um dann dem Bogen der Eisenbahn bzw. der Ammonstraße sich anpassend am Bahnhof Mitte in den 26er Ring zu münden. Hierbei erfolgt ein unmittelbarer Anschluß an die Schäferstraße.
2. Der Straßenzug Georgij-Dimitroff-Brücke—Hauptbahnhof soll vom Durchgangsverkehr freigehalten werden und dem Fußgängerverkehr dienen. Im Zuge der ehemaligen Schloßstraße durchquert er das Kulturviertel. Seestraße und Prager Straße sollen den Charakter einer Geschäfts- und Ladenstraße erhalten. Die Prager Straße soll hierbei durch Pavillons und Läden das Gesicht einer Ausstellungs- und Kaufstraße erhalten.
3. Die auszubauende Verkehrsverbindung am Taschenberg, durch die der Fahrverkehr von der Hauptstraße über die Georgij-Dimitroff-Brücke geleitet wird, mündet am Postplatz. Die von da zum Hauptbahnhof sich fortsetzende Verbindung folgt einer neuen Trasse, durch die die unklaren Verkehrsverhältnisse am Dippoldiswaldaer Platz und im Gebiete der früheren Reitbahnstraße bereinigt werden. Dieser Verkehrszug erreicht an der Stelle der früheren Carolastraße den Wiener Platz.
4. Die Verkehrsverbindung nach Löbtau wird auch in Zukunft vom Postplatz ausgehen. In der Planung ist der Anschluß am Postplatz grundlegend verbessert worden. Dieser Straßenzug, der im weiteren Verlaufe im wesentlichen der Rosenstraße folgt, ist hierbei begradigt worden. Er führt an der Nordwestseite der Annenkirche vorbei und kreuzt den Verkehrszug zwischen Parkstraße und Bahnhof Mitte. Durch eine versetzte Kreuzung an der Annenkirche, in deren Mittelinsel eine Straßenbahnhaltestelle untergebracht wird, zweigt die am Gebäude der Sozialversicherung vorbeiführende Verbindung zur Chemnitzer Straße ab.
5. Der Dr.-Külz-Ring, der im großen und ganzen in seiner bisherigen Anlage bestehen bleibt, und dem, durch eine Grünfläche getrennt, die Waisenhausstraße als Anliegerstraße zugeordnet werden soll, wird der Struktur des neuen Stadtgrundrisses zufolge im wesentlichen keinen Durchgangsverkehr aufnehmen. An dieser Straße werden neben dem Neuen Rathaus weitere öffentliche Bauten ihren Standort erhalten.
6. Die Uferstraße, entlang des Elbufers, die ihre östliche Anbindung in Blasewitz hat, bedarf eines besonderen Ausbaues. Im Westen bietet sie Anschluß an den 26er Ring und die Ostra-Allee, setzt sich aber auch nach dem Sportgelände des Ostrageheges und der Pieschener Allee fort.
7. Die Durchgangsstraße zwischen Rathenauplatz und Güntzplatz, die im westlichen Teil durch einen Durchbruch geschaffen werden muß und im östlichen Teil der Trasse der ehemaligen Ziegelstraße folgt, bildet eine Ausfallstraße für den Durchgangsverkehr nach Blasewitz und Loschwitz über die Gerokstraße, Blasewitzer Straße, Schillerplatz zur Grundstraße.
8. Im Gebiet der Neustadt sieht die Planung etwa parallel zum Elbbogen eine Durchgangsstraße vor, die — an der Leipziger Straße anbindend — den Karl-Marx-Platz überquert und in einem Bogen den

Neustädter Markt, der für Kreisverkehr zu gestalten wäre, erreicht. Jenseits des Neustädter Marktes setzt sie sich nördlich der Ministerialgebäude — die Straße der Einheit kreuzend — bis zum Köbisplatz fort. Eine Weiterführung im Verlaufe des Reichpietschufers bis zum Anschluß an die Bautzner Straße in Höhe des Diakonissenhauses ist in der Planung offen zu halten.

9. Die Hauptstraße soll vom Durchgangsverkehr nach Möglichkeit frei gehalten werden. Sie ist daher am Platz der Einheit so anzubinden, daß der Fluß des Durchgangsverkehrs eindeutig in der Richtung der Straße der Einheit erfolgt. Da sich aber voraussichtlich an der Hauptstraße auch in der Zukunft ein Nebenzentrum bilden wird, ist dieser als Verkehrsstraße eine gewisse Beachtung zu schenken.

Alle übrigen Verkehrswege im Gebiet der inneren Altstadt und der inneren Neustadt, sowie die Aufschließungswege im Kulturgebiet, sind so angelegt, daß sie keinen Durchgangsverkehr aufnehmen.

Radfahrwege

Radwege mit einer Regelbreite von 1,65 m für zwei Fahrspuren in einer Richtung, zuzüglich 55 cm Sicherheitsstreifen, wenn der Radweg neben der Fahrbahn liegt, wurden, sofern künftige Bedürfnisse anzunehmen sind, vor allem an den Stellen des starken Berufsverkehrs, an Durchgangsstraßen oder in Industriestandorten wie der Friedrichstadt vorgesehen. Soweit möglich, wird dieser Verkehr in die die Hauptverkehrsstraßen begleitenden oder in der Nähe parallel laufenden Grünverbindungen eingeordnet. Im Stadtinnern wird eine Nordsüdverbindung durch Radwege entlang des Verkehrszuges Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke—Hauptbahnhof vorgesehen. Durch Radwege entlang der Uferstraße und der Verbindung Parkstraße—Bahnhof Mitte soll im Ost-West-Verkehr eine Entlastung des Postplatzes herbeigeführt werden. Die Radwege nach Löbtau und entlang der Eisenbahnlinie können in die vorgesehenen Grünanlagen eingefügt werden. Ein verzweigtes Radwegenetz im gesamten Stadtgebiet soll die Verbindung mit den Erholungsgebieten herstellen.

Verkehrsnetz Großraum

Das städtische Verkehrsnetz soll von dem Fernverkehr durch die im Großraum Dresden liegenden Fernduchgangsstraßen entlastet werden. Der wichtigste bereits bestehende und hierzu gehörende Verkehrszug ist die aus Richtung Südwest herkommende Autobahn, die nördlich an Wilsdruff vorbeiführt und den Nordwesten der Stadt tangiert. Etwa 3 km hinter Rähnitz teilt sie sich in die Abzweige nach Berlin und Bautzen—Görlitz. Im Süden der Stadt ist eine weitere Autobahn geplant, die von der vorher beschriebenen bei Rennersdorf abzweigt und über Gompitz—Gittersee—Kauscha—Dohna verläuft. Die Stadt Pirna wird im Süden umgangen. Im weiteren Verlauf führt diese Autobahn nach Prag. Eine Variante zu dieser Autobahn wurde in einer Verkehrsverbindung untersucht, die von der geplanten Autobahn nach Prag südöstlich von Pirna abzweigt, an Pirna östlich vorbeiführt, die Elbe bei Posta überquert und dann über Liebethal nach Norden führt. In nordwestliche Richtung übergehend erreicht sie nördlich von Ullersdorf den Heiderand und folgt diesem. Bei Lausa kreuzt sie die Königsbrücker Straße und unmittelbar danach die Autobahn nach Bautzen, um dann etwa zwischen Berbisdorf und Marsdorf in die Autobahn nach Berlin zu münden. Die endgültige Klärung der Frage der Umgehungsstraßen für den Fernverkehr steht noch aus. Die Planung des Durchgangsstraßennetzes innerhalb des Stadtgebietes wird hinsichtlich der Linienführung im großen und ganzen davon nicht berührt, da dieses im wesentlichen auf Verkehrsbeziehungen zwischen dem Stadtgebiet und den umliegenden Industriestandorten sowie auf denVerkehrsbeziehungen der Industriestandorte untereinander beruht.

Einzelheiten der Verkehrsplanung

Bei der Planung des Verkehrsnetzes ist eine weitgehende Differenzierung der einzelnen Verkehrswege angestrebt worden. Die Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen, also der Hauptdurchgangsstraßen und Durchgangsstraßen, sind eindeutig als einfache Kreuzungen, versetzte Kreuzungen oder Rundverkehrsplätze geplant worden. Die Kreuzungen liegen nach Möglichkeit 400—500 m voneinander entfernt. An den Ausfallstraßen sind Großgaragen mit allen dazugehörigen Anlagen, wie Tankstellen, Reparaturbetrieb, Übernachtung usw. vorgesehen worden. Eine solche Anlage ist z. B. zwischen Schäferstraße und Berliner Straße geplant worden.
Die Verkehrsplanung ist das Ergebnis einer umfangreichen Entwicklungsarbeit, in deren Verlauf es galt, an Hand von statistischem Material den Gesamtverkehr der Stadt analytisch zu untersuchen, die bisherige und die zu erwartende Belastung der Hauptverkehrsstraßen als Annahme zu errechnen, die Verkehrswege nach ihren Funktionen zu spezifizieren und dem kontinuierlichen Fluß des Verkehrs besondere Beachtung zu schenken. Hierbei stellte sich klar heraus, daß der reibungslose Ablauf des Verkehrsstromes in erster Linie von der Zahl, der Anordnung und Ausbildung der Kreuzungen und Knotenpunkte abhängig ist. Den besonderen Bedingungen des Fußgängerverkehrs wurde Beachtung geschenkt.

Grundforderung

Die möglichst strenge Trennung von Durchgangs- und Wohnverkehr beziehungsweise sonstigem Anliegerverkehr wurde als unerläßliche Forderung angesehen, um ein ständiges Fließen des Durchgangsverkehres zu gewährleisten und vor allem eine Belästigung der Wohnungen durch den Verkehr auszuschließen.

Erhaltung von Bauwerken

Die Planung wurde so aufgestellt, daß möglichst wenig Eingriffe in die bestehende Bebauung notwendig werden bzw. daß die Veränderungen an bestehenden Verkehrsadern und neu geplante Straßen schrittweise mit dem „Absterben" der alten Bebauung verwirklicht werden können.
Wertvolle Baudenkmale, die Ausdruck früherer Kultur sind und an deren Erhaltung ein allgemeines Interesse besteht, wurden bei der Aufstellung des Verkehrsnetzes geschützt. Gleiches gilt für größere und wertvolle bestehende oder wiederaufbaufähige Gebäude der Gemeinschaft, des Handels, der Industrie usw.
Unter Wahrung dieser allgemeinen Gesichtspunkte wurde bei der Planung nach folgenden Grundsätzen verfahren:

1. Für die Bemessung der Verkehrsbänder muß eine voraussichtlich zu erwartende Verkehrsbelastung ermittelt werden. Diese kann nur auf Grund von Untersuchungen über die Entwicklungstendenzen in der übrigen Welt angenommen werden. Hierbei ist folgendes zu berücksichtigen:

   a) Die augenblicklichen Verhältnisse in Deutschland können keinen Maßstab für eine zukünftige Entwicklung des Verkehrs, speziell hinsichtlich der Kraftfahrzeuge und hier wieder besonders hinsichtlich der Personenkraftwagen, abgeben.
   Die Entwicklung in Amerika hat zu einem Verhältnis von durchschnittlich 4 Personen je Kraftfahrzeug in den Städten geführt. Wäre die Verhältniszahl Kraftfahrzeug zu Einwohner lediglich eine Funktion des Lebensstandards, so müßte damit gerechnet werden, daß in den fortschrittlichen Demokratien, die den amerikanischen Lebensstandard ein- bzw. zu überholen im Begriff sind, der gleiche Wert erreicht würde. Demgegenüber steht die Frage, ob das Bedürfnis ein entsprechendes bleiben wird. Abgesehen von der Möglichkeit der Verlagerung des Schwerpunktes von den privateigenen Pkw. auf andere Verkehrsmittel ist durch eine vernünftige Zuordnung von Arbeits-, Wohn- und Erholungsstätten mit einem geringeren Bedarf zu rechnen.

7 Einwohner je Kraftfahrzeug

   Auf Grund umfangreicher Ermittlungen erscheint die Annahme gerechtfertigt, für Dresden mit einer Verkehrsbelastung zu rechnen, die dem dreifachen Wert der Verkehrszählung von 1936/37, d. h. einem Verhältnis von 1 Kraftfahrzeug zu 7 Einwohnern entspricht.

   b) Das Einzugsgebiet Dresdens wird sich auch in Zukunft im wesentlichen auf den Großraum Dresden beschränken. Im übrigen dürfte sich auch bei einer Vergrößerung des Einzugsgebietes durch grundsätzliche Strukturänderungen im Gebiet Sachsens, oder selbst innerhalb Deutschlands, die Belastung infolge des Durchgangsverkehrs nur innerhalb mäßiger Grenzen auswirken. Der Durchgangsverkehr für Dresden kann etwa mit 15% des Gesamtverkehrs angenommen werden.
   Eine Zunahme des Fernverkehrs dürfte nur prozentual einer allgemeinen ansteigenden Motorisierung eintreten; das bedeutet, daß auch in dieser Beziehung die Annahme einer dreifachen Verkehrsbelastung von 1936/37 gerechtfertigt bleibt.
   Da die Dresdner Planung sowohl die Hauptdurchgangsstraßen als auch die Wohnsammelstraßen — soweit irgend möglich — in einen anbaufreien Streifen, auf den später noch näher einzugehen ist, vorsieht, bleibt das Verkehrsnetz hinreichend elastisch, um etwa möglichen kommenden, jetzt nicht voraussehbaren Veränderungen angepaßt zu werden.

Straßenarten

2. Nach ihrer Funktion werden folgende Verkehrswege unterschieden:
   a) Autobahn.
   b) Hauptdurchgangsstraßen, das sind diejenigen Straßen, die bereits als sogenanntes Verkehrsgitter beschrieben wurden.
   c) Durchgangsstraßen, das sind alle weiteren Straßen mit starkem Durchgangsverkehr, die nicht unter diejenigen des Verkehrsgitters fallen.
   d) Wohnsammelstraßen, das sind die Verkehrswege, die gleichsam als Zentralnerv die einzelnen Wohnzellen an das Hauptverkehrsnetz anschließen, und Industriesammelstraßen.
   e) Wohnstraßen, das sind alle übrigen für Fahrzeuge benutzbaren Straßen in den Wohnzellen.
   f) Wohnwege, das sind Verkehrswege in Wohnstandorten, die nicht für die Benutzung von Fahrzeugen ausgebaut werden und die nur in Ausnahmefällen durch Krankenwagen, Feuerwehr usw. befahren werden können.
   g) Radwege.

Spurbreiten

3. Den Fahrspurbreiten der städtischen Straßen wird eine Breite von 3 m zugrunde gelegt. Dieses Maß dürfte für die im Stadtinnern sich entwickelnden Geschwindigkeiten ausreichen. Diese Annahme ist auch neuerdings durch anderweitige deutsche Untersuchungen bestätigt worden. Amerikanischen Angaben zufolge rechnet man dort mit einer Verbreiterung der Kraftfahrzeuge, eine Maßnahme, die eine größere Fahrspurbreite zur Folge haben muß. Selbst wenn in Deutschland zu einem späteren Zeitpunkt die Fahrzeugtypen breiter gebaut werden sollten, läßt sich der derzeitige Ausbau der Straßen

im Stadtgebiet mit 3-m-Spuren rechtfertigen, da die angestrebte Anbaufreiheit der Durchgangsstraßen eine spätere Verbreiterung ohne weiteres zuläßt.
Die Langsamfahrspuren, Standspuren bzw. Parkspuren werden meist mit 2,50 m Breite angenommen. Untersuchungen haben gezeigt, daß diese Breite nicht in jedem Falle ausreichend ist. Sie führten vielmehr zu dem Ergebnis, bei vorwiegender Nutzung durch Personenkraftwagen zwar die Breite von 2,50 m als ausreichend anzusehen, bei einer solchen von Lastkraftwagen und Omnibussen aber eine Breite von 3,0 m als zweckmäßig zu erachten.

Leistungsfähigkeit der Fahrspuren

Die Leistungsfähigkeit der Fahrspuren ist abhängig von der Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Als Mittelwert dürften für den inneren Stadtverkehr 25—30 km/Std. angenommen werden. Rechnet man vorsichtig mit Rücksicht darauf, daß der Verkehrsstrom nicht mit maschineller Präzision fließt, mit einem durchschnittlichen Abstand von 25 m von Kühler zu Kühler, so wird eine Leistungsfähigkeit von 1000 Kfz./Std. erreicht, so daß rechnerisch 1500 Kfz./Std. eine Fahrspur zu 100% und eine Spur zu 50% belasten. Teilweise werden die Leistungen einer 3-m-Spur höher angegeben. Es ist aber zu bedenken, daß im städtischen Verkehr nicht immer mit der Optimalgeschwindigkeit gerechnet werden kann, so daß eine gewisse Sicherheit wünschenswert erscheint. Die zweite Spur nicht voll auszulasten, erscheint insofern notwendig, als diese auch der Überholung dienen soll. Bei den Durchgangsstraßen ist im allgemeinen neben den beiden Fahrspuren eine Standspur von 2,50 bzw. 3,0 m angeordnet.
Entscheidend für das Fließen des Verkehrs sind die Kreuzungen und Knotenpunkte, die nach Möglichkeit 400 bis 500 m voneinander entfernt liegen sollen. Nimmt man bei einer Kreuzung, auf deren Ausbildung im folgenden noch näher eingegangen werden soll, das ungünstige Verhältnis einer periodischen Überquerung von 1 : 1 an, so müßten also an dieser drei voll belastbare Spuren vorhanden sein. Diese stehen in den zwei Fahrspuren und der einen Standspur zur Verfügung. Unmittelbar vor der Kreuzung müßte Parkverbot bestehen. Von mehr als 3 Spuren, höchstens 4 Spuren vor der Kreuzung, wurde im allgemeinen in der Planung abgesehen, da dann ungünstige Verhältnisse entstehen. Bei Belastungen, die zu größeren Straßenquerschnitten führen, erscheint es notwendig, zu untersuchen, welche Maßnahmen im System des Verkehrsnetzes getroffen werden können, um durch Kreuzungen in zwei Ebenen, Entlastungsstraßen oder grundsätzliche Strukturänderungen überdimensionierte Durchgangsstraßen zu vermeiden.
Es kann also als Ergebnis festgehalten werden, daß bei Kreuzungen in einer Ebene im Abstand von 400 bis 500 m die Straße mit 3 + 3 + 3 (2,5 m) = 9 m (8,5 m) Breite einen Verkehr von 1500 Fahrzeugen, oder besser 1300 Fahrzeugen im Hinblick auf Verzögerung des Anfahrens, aufzunehmen in der Lage ist.

Leistungsfähigkeit der Straßen

Hieraus ergibt sich für die einzelnen Straßenarten folgendes:

a) Hauptdurchgangs- und Durchgangsstraßen.
Bei einer Belastung der Verkehrswege mit einer dreifachen Fahrzeugzahl im Vergleich zu 1936/37 reicht ein dreispuriger Ausbau je Richtung im allgemeinen aus. Mehr als 4 Spuren sollen vermieden werden. Für die wichtigsten Hauptverkehrszüge Dresdens liegen zwar die Zählungen 1936/37 in 24stündigen Meßzeiten nach Tonnage und Fahrzeuganzahl vor; die Feststellungen der Spitzenbelastungen sind mit vielem anderen Material durch den Krieg vernichtet worden. Um einen groben Anhaltspunkt zu bekommen, wurde für die Dresdner Verhältnisse der 3,5fache Wert des 24-Stunden-Durchschnitts im allgemeinen als Spitzenbelastung geschätzt.
Für die hieraus sich ergebenden Resultate hinsichtlich der künftigen Belastung seien einige Beispiele stark befahrbarer Durchgangsstraßen gegeben:
Die Durchgangsstraße nach Meißen/Leipzig auf der Neustädter Seite zeigte auf dem am stärksten belasteten Abschnitt eine Messung von 5650 Fahrzeugen in 24 Stunden nach beiden Richtungen.
Für eine Richtung bei dreifacher Belastungsannahme und 3,5fachem Stundendurchschnitt ergebe dies eine geschätzte künftige Belastung von

$$5650 \cdot \frac{3{,}5 \cdot 3}{2 \cdot 24} = 5650 \cdot 0{,}22 \cong 1240 \text{ Fahrzeuge/Std.}$$

Für die Bautzner Landstraße läßt sich bei gleicher Rechnungsannahme eine Belastung von $4820 \cdot 0{,}22 = 1060$ Fahrzeugen/Std., für die Königsbrücker Straße zwischen Nordallee und Bischofsweg eine solche von $5280 \cdot 0{,}22 = 1160$ Fahrzeugen/Std., für die Reichsstraße eine solche von $5500 \cdot 0{,}22 = 1210$ Fahrzeugen/Std. schätzen. Die übrigen Durchgangsstraßen zeigen im allgemeinen niedrigere Werte. Die Wilsdruffer Straße als eine der stärkst belasteten Straßen der Innenstadt wies 1936/37 den Durchgang von etwa 9000 Fahrzeugen in 24 Stunden auf. Nach der vorherigen Rechnungsannahme dürfte der vierspurige Ausbau ebenfalls für $9000 \cdot 0{,}22 = 1980$ Fahrzeuge genügen.
Unsymmetrische Straßen mit gemeinsamer mittlerer Überholungsspur werden wegen der dadurch entstehenden unklaren Verkehrsverhältnisse vermieden. Eine Abweichung hiervon ergibt sich im Zuge der Grundstraße, wo die Geländeverhältnisse zur Ausbildung der Straße mit einer mittleren Überholungsspur Veranlassung geben.

b) Wohnsammelstraßen.

Diese sind im allgemeinen mit je einer Fahr- und je einer Standspur, d. h. 5,50 m bzw. 6,0 m je Richtung vorgesehen worden. Mit Rücksicht auf vorübergehend parkende einzelne Fahrzeuge und mit Rücksicht auf das Überholen wird eine doppelte Spur je Richtung für notwendig erachtet.

c) Sonstige Wohnstraßen.

Diese wurden vor allem bei Neuerschließungen, soweit sie nicht besser durch Wohnwege ersetzt werden können, in der Regel mit 5,50 m Fahrbahnbreite für beide Richtungen angenommen.

d) Geplante Anliegerstraßen im Zentralnetz, z. B. im Zuge der Ringstraße und der Wilsdruffer Straße, wurden ebenfalls mit 5,50 bis 6,0 m Breite, allerdings in einer Richtung, vorgesehen.

4. Krümmungsradien an Kreuzungen und Einmündungen.

Eine genügend große Abmessung derselben ist für den reibungslosen Ablauf des Verkehrs von Bedeutung. Dem Vorgang des Einschlagens des Lenkrades folgend wird die richtige Ausbildung der Übergangsbögen für gegeben erachtet. Um einem Lastzug das einwandfreie Durchfahren des Bogens zu gewährleisten, wurde ein mittlerer Bogenradius von 18 m angenommen. Die symmetrische Ausbildung der Bögen an den Kreuzungen trägt in Verbindung mit den Kreuzungsinseln zur angestrebten Bildung trompenartiger Erweiterungen an den später zu erläuternden Kreuzungen bei.

5. Straßenbahn und Straßenbahnkörper.

Zufolge der im Benehmen mit dem KWU Verkehrsbetriebe aufgestellten Planung soll für das zukünftige Liniennetz der Straßenbahn eine Ringverbindung, die im wesentlichen dem ehemaligen Ring der Linie 26 entspricht, als zentrale Sammellinie dienen, d. h. die großen durchgehenden Radiallinien werden größtenteils den Stadtkern tangential berühren, aber nicht durchschneiden, mit Ausnahme eines die Innenstadt erschließenden Kreuzes von Straßenbahnlinien. Dieses wird in der Ost-West-Richtung gebildet:

durch die Linienführung Stübelplatz—Pirnaischer Platz—Postplatz—Fritz-Heckert-Platz und durch eine Nord-Süd-Verbindung:

Platz der Einheit—Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke—Pirnaischer Platz—Rathausplatz—Hauptbahnhof.

Der übrige Massenverkehr in der Innenstadt wird der Planung nach im wesentlichen durch nicht schienengebundene Verkehrsmittel bewältigt werden.

Das Obus- und Autobusliniennetz wird die Querverbindungen durch Ringlinien auch zwischen den einzelnen Wohnstandorten und Industriegebieten der gesamten Stadt herzustellen haben.

Es wurde vorgesehen, die Straßenbahn in der Innenstadt auf den Hauptdurchgangs- und Durchgangsstraßen innerhalb der stark belasteten Strecken auf straßenbahneigenem Körper zu führen. Die geplanten Endpunkte der straßenbahneigenen Körper sind im Plan festgelegt worden.

Bei dem Regelfall des zweigleisigen Straßenbahnkörpers wurde die halbe Breite mit ½-Mast-Breite von 15 cm + Sicherheitsstreifen von 50 cm + maximaler Wagenbreite von 2,50 m + Randstreifen von 60 cm, das sind zusammen 3,75 m, festgelegt. Dies ergibt für den zweigleisigen Bahnkörper auf der Strecke 7,50 m Breite.

Die lichte Höhe der Unterführungen wurde mit 4,50 m der Planung zugrunde gelegt. Diese Höhe ist auch ausreichend für den vom KWU Verkehrsbetriebe geplanten Doppelstocktriebwagen.

Haltestellen

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Ausbildung der Straßenbahninseln für Haltestellen geschenkt. Sie wurden in einer Länge von mindestens 33 m für die einfache bzw. 66 m für die Doppelhaltestelle angenommen. An einigen stark belasteten Haltestellen wurden die Bahnsteige als Doppelhaltestellen parallel zueinander angeordnet, wie z. B. am Hauptbahnhof und Postplatz, um den Haltestellenverkehr auf einem begrenzten Raum zu ordnen, eine Stauung der Straßenbahnzüge und einen Aufenthalt durch Nachrücken zu vermeiden und dem Benutzer unbequeme Längen der Haltestellen zu ersparen. Die Breite der Bahnsteige wurde — soweit irgend möglich — mit 2,50 m Breite vorgesehen.

Straßenbahnradius

Der Mindestradius der Straßenbahngleise wurde mit 50 m angestrebt, er soll jedoch nicht unter 30 m betragen.

Eine Reihe innerstädtischer Straßen, die nach der derzeitigen Planung für den Verkehr mit Straßenbahn nicht vorgesehen wurden, wie z. B. die Verbindung Postplatz—Annenkirche oder der nördliche Abschnitt des Verkehrszuges Postplatz—Hauptbahnhof, wurden trotzdem mit einem Mittelstreifen von 7,5 m Breite, der zum Parken von Kraftfahrzeugen verwendet werden kann und für später die Möglichkeit der Straßenbahnführung offenläßt, geplant.

US-Bahn

Untersuchungen über eine US-Bahn (Unterpflaster-Straßenbahn) ließ das KWU Verkehrsbetriebe vornehmen.

Da mit einem Anwachsen der Stadt zu einer Größe, die den Betrieb einer U-Bahn rechtfertigt, nicht gerechnet wird, beschränken sich die Untersuchungen von vornherein auf das Projekt einer US-Bahn, die allerdings die Möglichkeit zu einer späteren Umgestaltung als U-Bahn in sich trägt. Ob und wann für eine US-Bahn ein Bedürfnis eintritt und die Wirtschaftlichkeit vertretbar wird, muß der Zukunft überlassen bleiben.
Die Ausbildung der geplanten Hauptverkehrsstraßen mit den straßenbahneigenen Körpern und einer weit genug zurückgesetzten Bebauung werden es auch späterhin ermöglichen, die Anlage einer US-Bahn ohne allzu wesentliche störende Eingriffe in das Verkehrsnetz auszuführen.

6. Fußwege und Fußsteige. **Fußwege**
Für diese wurden als Richtmaße folgende Breiten vorgesehen:
a) Reine Wohnwege ohne besondere Fahrbahn maximal 3,50 m.
b) Wohnstraßen im allgemeinen bis 2,0 m einseitig.
c) Wohnsammelstraßen im allgemeinen 2,0 m bis 3,0 m beiderseitig.
d) Stark belebte Durchgangsstraßen, soweit sie nicht unter e) fallen, im allgemeinen 4,5 m beiderseitig.
e) Innerstädtische Geschäftsstraßen 8,0 m beiderseitig.

Abgesehen von der verkehrsmäßig notwendigen Breite sollten in jedem Falle die Fußwege bzw. Fußsteige so reichlich bemessen sein, daß optisch der Eindruck einer Beengung nicht entsteht. Die Fußwege können so angelegt werden, daß sie durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt sind.

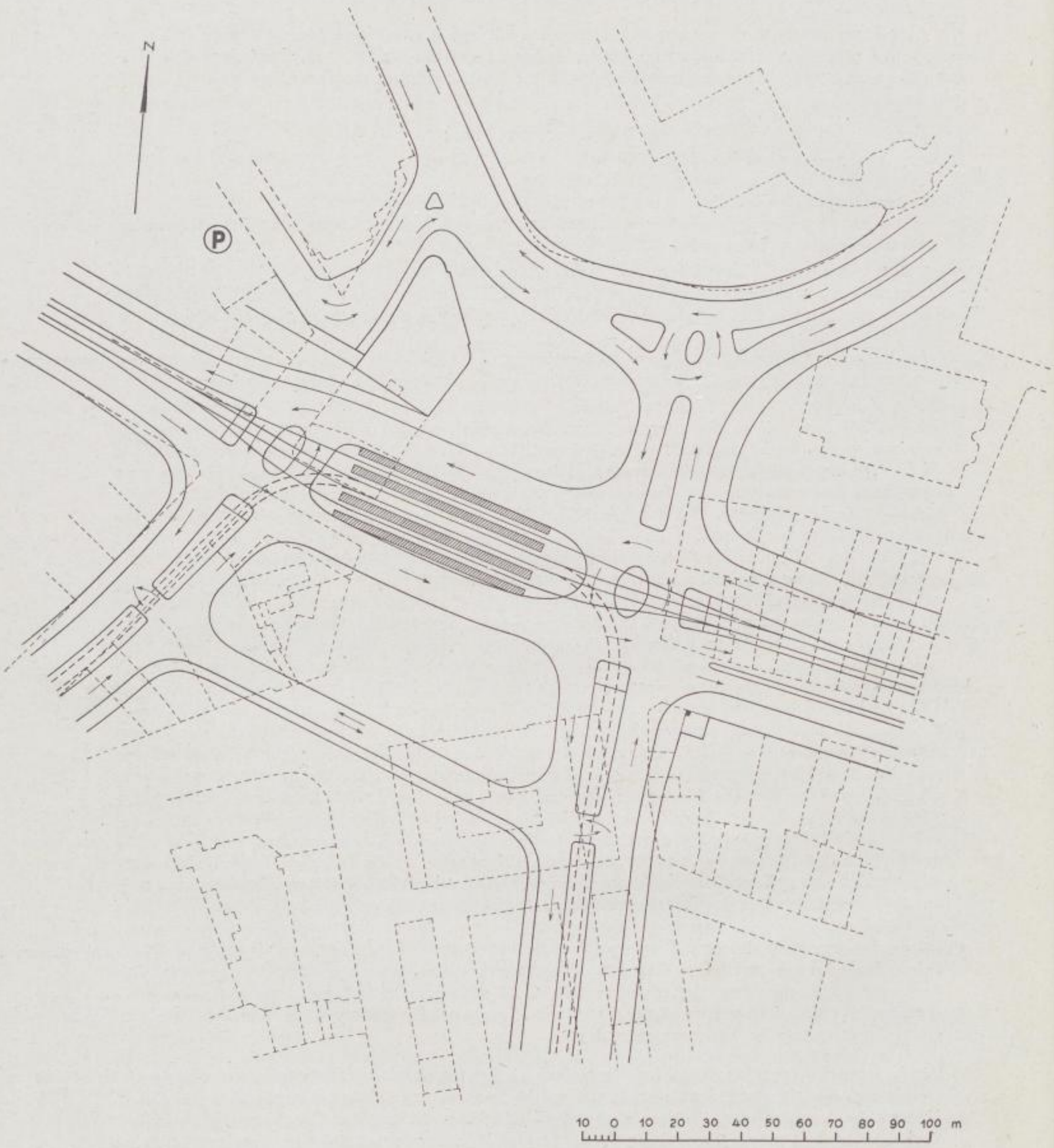
7. Bei der Verkehrsplanung wurde die größte Bedeutung der Ausbildung der Kreuzungen zugemessen, da ihr einwandfreies Funktionieren für den reibungslosen Ablauf des Verkehrs entscheidend ist. **Kreuzungen**

a) Die Kreiskreuzung wurde mit ihrem baulichen Aufwand für besonders stark belastete Verkehrspunkte, bei denen die natürlichen örtlichen Gegebenheiten eine solche Lösung nahelegten, angewandt, wie am Rathenauplatz, am Pirnaischen Platz, am Neustädter Bahnhof, am Platz der Einheit. Außerdem ergaben sich Kreiskreuzungen gleichsam zwangsläufig am Stübelplatz zufolge der breit einmündenden Stübelallee und am Neustädter Markt zufolge der auf dem Straßenzug Karl-Marx-Platz—Köbisplatz ebenfalls breit aufstoßenden Hauptstraße und der aus deren Mittelachse gerückten Zufahrt zur Brücke. **Die Kreiskreuzung**
Der Postplatz stellt in seinem Schema mehr Abzweige dar und scheint deshalb einer Kreisverkehrsführung weniger zu entsprechen. Er legt vielmehr die Lösung einer versetzten fünfarmigen Kreuzung nahe. Die Kreis- und Fahrbahngrößen weichen bei den einzelnen Kreuzungen innerhalb gewisser Grenzen voneinander ab, je nach Anzahl der einmündenden Straßen, ihren Belastungen und Einmündungswinkeln sowie nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten. Es wurde in jedem Falle angestrebt, die Zahl der einmündenden Straßen möglichst gering zu halten, da jeder zusätzliche Kreuzungsarm die Verkehrsverhältnisse in stark wachsendem Maße kompliziert und vor allem bei einer zu breiten Ringbahn zu einer steigenden Zahl schleifender Kreuzungen führt. Als Richtmaß für eine stark belastete mehrarmige Kreuzung wurde ein Kreis der Fahrbandachse von 80 m Durchmesser angenommen, der auch, soweit die Kreuzung durch Straßenbahnverkehr belastet ist, eine technisch vertretbare Gleisführung zuläßt. Zu den Vorteilen der Kreiskreuzung gehört die gute Überschaubarkeit, das Einschleifen des Verkehrs an Stelle der Überschneidungen, das ständige Fließen des Verkehrsstromes sowie das Entfallen einer Verkehrsregelung. Es ist jedoch zu bedenken, daß auch die Leistungsfähigkeit der Kreiskreuzung begrenzt ist. Sie nimmt einen verhältnismäßig großen Platz in Anspruch, wenn dieser auch wesentlich geringer ist als derjenige für die Anlage einer Kleeblattkreuzung. Trotz des Kreisverkehres wurden jedoch die bisherigen Abmessungen, z. B. des Rathenauplatzes und des Pirnaischen Platzes, kaum überschritten.

b) Die verbesserte Ampelkreuzung wurde für stark belastete Verkehrszüge, die wegen ihres Platzaufwandes oder aus örtlichen Gründen eine Kreiskreuzung nicht rechtfertigen, gewählt. Die Kreuzung wurde mit einer Mittelinsel von 12 bis 18 m Durchmesser geplant, die von einer dreispurigen Fahrbahn umgeben ist. Bei der vorher beschriebenen Ausbildung der Anschlüsse lassen sich genügend Fahrzeuge bei Sperrung aufstellen. **Ampelkreuzung**

c) Die fünfarmige Kreuzung wurde im allgemeinen als Kreuzung mit versetztem 5. Arm entwickelt. Neben dem Postplatz befindet sich z. B. eine solche Kreuzung an der Annenkirche. Am Stübelplatz wurden die Kreuzungsverhältnisse durch Wegfall der Einmündung der Canalettostraße und der Verkehrsführung über die Comeniusstraße verbessert. Hierdurch ergab sich eine versetzte Kreuzung in Verbindung mit dem Kreisverkehr. Einen besonderen Vorteil der versetzten Kreuzung bot besonders am Postplatz und an der Annenkirche die günstige Unterbringung der Straßenbahnhaltestelleninsel. **Fünfarmige Kreuzung**

VERKEHRSUNTERSUCHUNG POSTPLATZ



8. Anbaufreiheit.

Anbaufreiheit Sichtdreieck

Zu den wichtigsten planerischen Maßnahmen gehören die anbaufreien Verkehrsbänder, in denen die Hauptverkehrswege liegen und die für Durchgangsstraßen im Regelfall eine Mindestbreite von 60 m haben sollen. Bei einer Breite des eigentlichen Verkehrsbandes von z. B. 35 m ergibt sich somit zu beiden Seiten ein von der Bebauung freigehaltener Streifen von 12,5 m Breite. Der Straßenzug braucht jedoch nicht in jedem Falle in der Mitte des anbaufreien Streifens zu liegen. Durch diese Maßnahme wird den Straßen eine hinreichende Elastizität gegeben und es bleibt möglich, auch später Veränderungen vorzunehmen. Bei Wohnsammelstraßen soll der anbaufreie Raum in der Regel eine Breite von 45 m erhalten, soweit andere Gründe, z. B. die Belichtung der Gebäude, nicht eine größere Aufbaufreiheit erfordern. Bei den Kreuzungen wird die Forderung eines Sichtdreiecks erhoben, dem ein Bremsweg von mindestens 35 m zugrunde liegt.

9. Parkplätze.

Parkplätze

Über die Parkplätze innerhalb der Wohnzellen wurde das Notwendige bereits in dem Abschnitt „Das Wohnen" erläutert. Einer besonderen Untersuchung bedurfte die Frage der Parkplätze im Stadtinneren. Die Lösung dieser Frage bildet eines der schwierigsten Probleme.

Die Folgen des Fehlens ausreichender Parkflächen für Kraftwagen sind in der Fachliteratur mehrfach eingehend behandelt worden. Das Problem der Parkplätze, ganz besonders derjenigen in der Innenstadt, muß als wichtiger Faktor von vornherein in die Planung einbezogen werden. Es wird ein System von gut aufgeteilten Parkplätzen im ganzen inneren Stadtgebiet benötigt. Die Kraftwagenabstellplätze sollten möglichst in der Nähe der Gebäudeblocks, denen sie vorwiegend dienen, in die Bebauung eingegliedert werden. Auf Grund statistischer Ermittlungen wurde eine zu erwartende Verhältniszahl von 7 EW/Kfz. errechnet. Der Bestand der Krafträder betrug im Jahre 1939 1 860 000 gegenüber von nur 1 486 000 Personenkraftwagen. Daraus ist klar zu erkennen, daß der Anteil der Krafträder am Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge außerordentlich hoch ist.

Der hohe Anteil der Krafträder, der in den Vorkriegsjahren zwischen 40—50 % lag, dürfte für eine künftige Entwicklung zufolge eines Anwachsens des Motorradbestandes auf Kosten des Fahrradbestandes und zufolge einer Bevorzugung des Kleinkraftwagens Beachtung verdienen. Der Parkraumbedarf für einen Kraftwagen beträgt im Mittel 30 qm, der für ein Kraftrad im Mittel 10 qm. Statt der Verhältniszahl 7 EW/Kfz. kann hinsichtlich des Parkflächenbedarfes unter Zugrundelegung des hohen Anteils von Krafträdern zur Rechnungsvereinfachung somit angenähert das Verhältnis von 10 Einwohnern je Kraftwagen angenommen werden.

Der Parkraum in der Innenstadt ist für mindestens 10% aller Fahrzeuge des Stadtgebietes vorgesehen worden. Hiernach ergibt sich bei einer Bevölkerungszahl von 500 000 Einwohnern ein Parkplatzbedarf für 5000 Kraftwagen mit mindestens 15 ha Abstellfläche. Entsprechend den Funktionen der Innenstadt ist eine Aufteilung dieser 15 ha umfassenden Gesamtfläche vorgesehen worden, nach der in dem Geschäfts- und Verwaltungsviertel zwischen Postplatz, Pirnaischem Platz und Hauptbahnhof 8 ha und im Kulturviertel 2 ha anteilig auf die Sammelparzellen und öffentlichen Verkehrsplätze entfallen, während sich der Rest von 5 ha auf das übrige Gebiet der Innenstadt verteilen soll.

Im Gebiete des Zentrums sind zunächst große Flächen der Pirnaischen Vorstadt und des westlichen Teiles der Innenstadt als noch nicht zu bebauende Abschnitte in der Planung festgelegt worden. Diese Flächen lassen für später eine Erweiterung der Kraftfahrzeugabstellflächen zu. Damit dürfte eine gewisse Sicherheit gegeben sein, dieses außerordentlich wichtige Problem auch dann zu lösen, wenn die jetzt angenommenen Grundlagen durch eine künftige Entwicklung überholt werden sollten.

X. DER NEUAUFBAU

Totalzerstörung

Das Kernstück Dresdens ist in einer zusammenhängenden Fläche von etwa 12 qkm Größe durch angloamerikanische Luftangriffe zerstört worden. Es handelt sich dabei um Gebiete, die vordem die stärkste Überbauung aufwiesen und neben ihrer besonderen kulturellen Bedeutung zugleich eine wirtschaftliche Kraftquelle höchsten Ausmaßes für die Gemeinde bildeten.

Baubereiche

Der Neuaufbau wird sich auf einen längeren Zeitraum erstrecken und nach dem jeweiligen Leistungsvermögen abschnitts- und ortsteilweise entwickeln müssen. Bei ungelenkter Zulassung der Befriedigung der Baubedürfnisse innerhalb des gesamten Zerstörungsgebietes würde ein folgerichtiger Stadtaufbau verhindert werden und zu volkswirtschaftlichen Schäden führen, die für lange Zeiten nicht wiedergutzumachen wären. Eine Verzettelung der neuen Bebauung hätte zur Folge, daß keiner der einzelnen Stadtteile bzw. Baubereiche in absehbarer Zeit wieder zu einem Abschluß gelangen könnte. Deshalb ist es nötig, die durch die Volkswirtschaftspläne zur Verfügung stehenden Baumittel auf bestimmte Gebiete zu lenken. Die einzelnen Baukomplexe und Bauabschnitte müssen so in sich abgeschlossen werden, daß keine unvollständigen städtebaulichen Gebilde entstehen, wie wir sie aus Beispielen früherer Zeit kennen (Brandgiebel, Eckparzellen). Diese Absicht kann realisiert werden durch die Konzeption des Stadtlandschaftsraumes mit eingelagerter offener Bebauung. Deshalb ist es auch nicht notwendig, über die erste Aufbaustufe hinaus bereits heute abgeschlossene und in ortsbaurechtliche Form gebrachte Bebauungspläne festzustellen und damit Jahrzehnten vorauszugreifen.

Raumentwicklungsplan

Die Gesamtordnung der Stadt wird durch den aufgestellten Raumentwicklungsplan geregelt, der die Funktionen der Stadt im großen festlegt und die Grundlage für die späteren abschnittsweise aufzustellenden Bebauungspläne bildet. Eine verfrühte Aufstellung der Bebauungspläne hätte zur Folge, daß sie bei der heute schon geahnten wirtschaftlichen und technischen Zukunftsentwicklung über kurz oder lang überholt wären. Der aufgestellte Raumentwicklungsplan gibt jederzeit die Möglichkeit, den Aufbau und die Ordnung unserer Stadt den politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Veränderungen gemäß durchzuführen.

Ortssatzung „Aufbaugebiet"

Mit der Totalzerstörung sind zugleich die meisten Voraussetzungen genommen, die für die alte Stadtstruktur grundlegend waren. Deshalb muß zur Entwicklung eines geordneten und gesicherten Wirtschafts- und Gemeinschaftslebens eine neue Regelung erfolgen. Als Grundlage zur Durchführung derselben ist 1949 unter Wahrung der außerordentlich günstigen städtebaulichen Chance eine Ortssatzung über die Regelung des Bauwesens im Aufbaugebiet der Stadt unter Zustimmung der Stadtverordneten und der Landesregierung Sachsen ausgearbeitet worden. Diese lautet:

1. Die auf Beschluß der Stadtverordneten vom 13. Februar 1947 über das Stadtgebiet Dresden gemäß § 35 des Sächsischen Baugesetzes verhängte Bausperre wird hiermit aufgehoben.
2. Die Bebauungs- und Fluchtlinienpläne sowie die Bauvorschriften, die für die Bauten in dem Stadtgebiet maßgebend waren, das begrenzt wird von
   a) links der Elbe:
   Arnoldstraße einschließlich Thomas-Münzer-Platz westliche Hälfte, Tatzberg, Fetscherstraße, Fiedlerstraße, Königsheimplatz, Loschwitzer Straße, Alemannenstraße, Mendelssohnallee, Lene-Glatzer-Straße, Lene-Glatzer-Platz, Augsburger Straße, Bergmannstraße, Wormser Straße, Pohlandplatz, Schandauer Straße, Bergmannstraße, Glashütter Straße, Geisingstraße, Laubestraße, Carlowitzstraße, Karcherallee, Stübelallee, Stübelplatz, Lennéstraße, Parkstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße, Ernst-Thälmann-Platz, Ackermannstraße, Reichenbachstraße, Hochschulstraße, Fritz-Foerster-Platz, George-Bähr-Straße, Münchner Platz, Hübnerstraße, Bayreuther Straße, Chemnitzer Straße, Würzburger Straße, Hofmühlenstraße, Bienertstraße, Tharandter Straße, Hainsberger Straße, Nostitz-Wallwitz-Platz, Döhlener Straße, Anton-Weck-Straße, Reisewitzer Straße, Schillingstraße, Schillingplatz, Bünaustraße, Kesselsdorfer Straße, Wernerstraße, Emmerich-Ambroß-Ufer (Ostseite), Fröbelstraße, Waltherstraße, Hamburger Straße einschließlich des südlich der Hamburger Straße gelegenen Gebietes bis auf eine Tiefe von rund 250 m, Flügelweg, Flügelwegbrücke, Elbehafen, südöstliche Ecke des Hafenbeckens, Schnittpunkt der Schlachthof- und Magdeburger Straße, Magdeburger Straße, Weißeritzstraße, Ostra-Ufer, Marienbrücke;
   b) rechts der Elbe:
   dem Gebiet westlich der Leipziger Straße, beginnend an der Einmündung der Konkordienstraße in die Leipziger Straße, Robert-Blum-Straße, Karl-Marx-Platz, Friedrich-Engels-Straße, Platz der Einheit einschließlich Theater des Volkes, Bautzner Straße, Diakonissenweg,
   werden hiermit aufgehoben.

Das bezeichnete Gebiet wird als außerhalb des bebauten Ortsteiles liegend erklärt, für das kein Bebauungsplan festgestellt ist. Dieses Gebiet erhält die Bezeichnung „Aufbaugebiet".

3. Innerhalb des Aufbaugebietes dürfen Baugenehmigungen nur nach Maßgabe von Bebauungsplänen gemäß § 15 ff. Sächsischen Baugesetzes erteilt werden, die nach Inkrafttreten dieser Satzung festgestellt wurden.
4. Zur Sicherung eines den Interessen der Gesamtbevölkerung dienenden planmäßigen Neuaufbaues der Stadt sind Bebauungspläne insoweit aufzustellen, als sie einem dringenden öffentlichen Bedürfnis und den Möglichkeiten einer ungehinderten Verwirklichung in bauwirtschaftlicher Hinsicht entsprechen oder vom Standpunkt übergeordneter Planung notwendig werden.
5. Baugenehmigungen, die vor Inkrafttreten dieser Satzung für Bauvorhaben im Aufbaugebiet erteilt wurden, unterliegen der Bestimmung in Punkt 3 nicht.
6. Die Erteilung von weiteren Baugenehmigungen für solche Grundstücke, für die eine Baugenehmigung vor Inkrafttreten dieser Satzung schon ergangen war, wird in das Ermessen des Rates gestellt.
7. Gegen Verfügungen auf Grund dieser Satzung ist Beschwerde gemäß § 162a des Sächsischen Baugesetzes in der Neufassung vom 1. März 1948 zulässig.

Erste Aufbaustufe

Für die Erste Aufbaustufe wird der Vorschlag eines langfristigen Planes ausgearbeitet, der auf etwa 10 Jahre bemessen ist. Die Erste Aufbaustufe umfaßt folgende Gebiete:

1. Das Gebiet der Innenstadt als zentralen Ort,
2. Wiederaufbaugebiete in Wohnvierteln und Neuaufbaugebiet Wohnstandort Johannstadt,
3. Aufbaugebiet Gewerbezelle Friedrichstadt,
4. Teilausbau des Verkehrsnetzes, besonders Neuaufbau der Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke,
5. teilweise Durchführung der geplanten Grünzüge und Trümmerbegrünung der Gebiete, die vorläufig von der Regelung der Bebauung ausgeschlossen sind.

Zentrale Funktionen

Als erstes größeres in sich abgeschlossenes Baubereich für die zentralen Funktionen der Verwaltung und des Geschäftslebens wird in der Innenstadt das Gebiet zwischen Postplatz, Pirnaischer Platz und Dr.-Külz-Ring vorgesehen.
Das Gebiet umfaßt ca. 35 ha einschließlich bestehender Gebäude, wie z. B. Neues Rathaus, Straßen und geplanter Grünflächen.
Dieses Baubereich gliedert sich in 5 Sammelparzellen:

Sammelparzelle 1: Wallstraße—Seestraße.
„ 2: Johannstraße—Kreuzstraße.
„ 3: Altmarkt—Dr.-Külz-Ring.
„ 4: Südseite des Dr.-Külz-Ringes westlich der Prager Straße.
„ 5: Südseite des Dr.-Külz-Ringes östlich der Prager Straße.

Die Struktur dieses Gebietes ist in den Abschnitten „Verkehr" und „Zentrale Funktionen" behandelt worden.
Für Kulturbauten des zentralen Ortes ist das Gebiet zwischen Johannstraße, Wilsdruffer Straße und Elbe ausgewiesen.
Sofern größerer Flächenbedarf für Ausstellungs- und Kongreßzwecke benötigt wird, steht das Gebiet zwischen der Grunaer Straße, Lennéstraße, Parkstraße und dem Ring zur Verfügung.

Wiederaufbaugebiete in Wohnvierteln

Der Ausbau von soziologisch guten Wohnungen in den teilzerstörten Wohnvierteln ist vorgesehen. Es sollen Schwerpunkte in nachstehenden Gebieten gebildet werden:

Hechtstraße	— etwa 200	Wohnungen
Naußlitz	— etwa 20	„
Abekenstraße	— etwa 90	„
Reick	— etwa 200	„
Gruna	— etwa 850	„
Toeplerstraße	— etwa 20	„

Außer diesen Schwerpunkten werden aufbauwürdige Einzelgebäude, die im ganzen Stadtgebiet verstreut liegen, wiederhergestellt.

Johannstadt

Die Zelle Johannstadt-Nord ist für etwa 9000—10 000 Einwohner vorgesehen, von denen etwa 1000 auf Ledigenwohnungen an der Ostseite des Sachsenplatzes und 700 auf das später wieder seinem ursprünglichen Zwecke zuzuführende Altersheim an der Fetscherstraße entfallen sollen. In der Zahl von 9000 bis 10 000 Ein-

wohnern ist der Teil der Bevölkerung mit eingerechnet, der schon jetzt in noch erhaltenen Gebäuden, vor allem in der Nähe des Käthe-Kollwitz-Ufers, wohnt. Sofern ein weiterer Bedarf an Wohnungen in diesem Gebiet notwendig werden sollte, kann der Aufbau nach der Wohnzelle Striesen-West erweitert werden. Für diese ist eine Zahl von 5000 Einwohnern unter Einbeziehung des Krankenhauses Johannstadt als Richtzahl zugrunde gelegt worden.
Für Johannstadt-Nord ist eine neue Schulanlage auf dem Gelände des ehemaligen Carolahauses vorgesehen worden. Innerhalb der Zellen Johannstadt und Striesen sollen Wohn- und gewerbliche Bebauungen auf getrennten Großparzellen untergebracht werden. Für Gewerbe nicht störender Art sind Flächen zwischen Arnold- und Hertelstraße, zwischen Fiedler-, Gerok- und Blasewitzer Straße sowie zwischen Gluck- und Wormser Straße und Hutten- und Wartburgstraße geplant. Die Zellen nehmen zentrale Einrichtungen, wie Kindergärten, Läden u. a. in sich auf (siehe Abschnitt „Wohnen"). Sie werden durch Grünanlagen abgeschlossen. Die Straßen sind so geführt, daß die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr freigehalten werden. Dieser soll durch die Gerok- und Blasewitzer Straße bzw. durch die Fetscher- und Wormser Straße geleitet werden.

Friedrichstadt Um die gewerblichen Bauten an einem Schwerpunkt zusammenzufassen, wurde in die Erste Aufbaustufe zunächst nur ein geschlossener Industrie- und Gewerbestandort — die Friedrichstadt — aufgenommen. Dieser bietet besonders günstige Möglichkeiten für eine konzentrierte Unterbringung kleiner und mittlerer Betriebe, deren ursprüngliche Anlagen vernichtet wurden und an den ehemaligen Standorten nach den Gesichtspunkten der Neuplanung nicht wieder entstehen sollen. Das zusammengefaßte Bauen der volkseigenen Betriebe bzw. die genossenschaftliche Vereinigung kleiner und mittlerer Betriebe ist in der Zelle Friedrichstadt gegeben. Die näheren Erläuterungen städtebaulicher Art sind im Abschnitt „Arbeit" angeführt.

Verkehr Zur Erschließung der aufzubauenden Innenstadt in der Ersten Aufbaustufe ist der Ausbau der Nord-Süd-Verbindung über die Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke eine der wichtigsten Bauaufgaben. An Stelle der total zerstörten soll die neue Brücke als leistungsfähigste mit über 26 m Breite erstellt werden. Sie soll den innerstädtischen Schwerverkehr sowie die Hauptlinien des Straßenbahnnetzes aufnehmen. Der Bau dieser Brücke ist deshalb besonders dringlich, da die bisher bestehenden Brücken ungenügende Breiten aufweisen.

Begrünung Die Wiederherstellung der zahlreichen öffentlichen Grünanlagen als Teil des städtischen Grünsystems wird in Verbindung mit dem planmäßigen Aufbau des Gesamtgrünplanes in die Erste Aufbaustufe aufgenommen. Die Anlagen entlang der Reichsbahn von Park-/Gellertstraße bis zur Freiberger Straße, das Gebiet zwischen Großer Garten, Grunaer Straße, Neues Rathaus und Parkstraße und die Anlagen am Dr.-Külz-Ring werden als vordringlich erachtet. Mit dem Fortschreiten der Auffüllungsarbeiten am Käthe-Kollwitz-Ufer wird eine günstige Grünanlage in Verbindung mit der Elbwiesenaue hergestellt. Die vorläufig von der Regelung der Bebauung ausgeschlossenen total zerstörten Gebiete im Aufbaugebiet (Ortssatzung) sollen nach erfolgter Einplanierung begrünt werden.

Überbauung Ausgehend von der Konzeption der Stadtlandschaft und der hierbei durch den Wegfall der Korridorstraße entfallenden Notwendigkeit der Einhaltung einer bestimmten Geschoßzahl oder Bauhöhe im Sinne der alten Bauklassen sollen Geschoßzahlen und Bauhöhen im Rahmen eines Schemas nicht festgelegt werden. Unzählige historische Beispiele zeigen, daß mit wechselnder Bauhöhe in offener Bebauung ästhetisch gute Möglichkeiten gegeben sind.

Hinsichtlich der Art der Bebauung ist von den funktionellen Erfordernissen auszugehen. Hierher gehören:

1. hygienische, d. h. in erster Linie ausreichende Belüftung, Belichtung und Besonnung,
2. an die Nutzung des Gebäudes, d. h. an deren Betrieb gebundene, also an die Bedürfnisse des Wohnens, der zentralen Funktionen der Verwaltung, der Wirtschaft und der Kultur, der Produktion und des Verkehrs,
3. gestalterische, z. B. die Einbindung von Kulturgebäuden in Grünanlagen, die Aufnahme von Beziehungen zu bestehenden Bauwerken u. a.

Bei der Wohnbebauung werden die Freiflächen innerhalb der Grundstücke zur Nutzung durch Gärten, zur Erfüllung der Forderungen des Wohnens einschließlich der hauswirtschaftlichen Belange, zur Erholung, für die Anordnung von Kinderspielplätzen in einem Umfange benötigt, der so groß ist, daß die notwendige Besonnung gewährleistet wird. Im Zentrum soll die Belüftung, Belichtung und Besonnung neben dem Verkehr innerhalb der Grundstücke und den benötigten Wirtschaftsflächen ausschlaggebend sein.
Dazu kommen im Zentrum gewisse Belange der Erholung, die neben den Grünanlagen innerhalb der Bebauung auch durch die innerstädtischen öffentlichen Grünanlagen befriedigt werden sollen.

Auf Grund entsprechender Untersuchungen des Stadtplanungsamtes, deren Ergebnisse durch solche anderer Länder erhärtet sind, wird für die City eine Überbauung bis zu höchstens 30% und ein Verhältnis von Geschoßfläche zu Freifläche von höchstens 2 : 1 — bezogen auf die Grundstücksfläche — als gegebene Grenze erachtet, sofern für gewerbliche Räume ein Belichtungswinkel von 27°, für Wohnräume ein solcher von 15° gewährleistet ist. Ausnahmen in Sonderfällen sollen nur dann zugelassen werden, wenn die angegebenen Grundbedingungen erfüllt sind.
Um ausreichende Erholungsflächen für die Besucher der Innenstadt und die örtlich wohnende Bevölkerung zu schaffen, schließlich um eine hinreichende Sicherung der Auflockerung zu gewährleisten, bleiben Verkehrs- und auch Grünflächen in der Regel außer Ansatz.
Für das Kulturviertel wird entsprechend seiner besonderen Bedingungen der Überbauungsgrad in der Regel mit höchstens 15% festgelegt.
Für die Wohnbebauung ist eine entsprechende Regelung durch § 100, Abs. 2 des Sächsischen Baugesetzes vom März 1948 bereits getroffen worden. Kritische Untersuchungen haben gezeigt, daß mit dieser gesetzlichen Maßnahme die Anforderungen des Wohnens erfüllt werden können.
Für Gewerbe- und Industriestandorte sind unter Beachtung der jeweiligen Bedürfnisse von Fall zu Fall Regelungen aufzustellen. Gewerbeflächen innerhalb von Wohngebäuden sollen von den Wohnflächen abgegrenzt und differenziert nach den vorstehenden Richtlinien behandelt werden.

Grund und Boden

Der Neuaufbau unserer Städte ist abhängig von der künftigen Neuordnung des Grund- und Bodenwertes. Die Regelung und Neuorientierung der Bodenwerte kann sich nur nach unseren politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Veränderungen richten. Es darf keine Bereicherung durch den Wertzuwachs, der durch die Planung erfolgt, auf Kosten der Allgemeinheit stattfinden.

Sammelparzelle

Der Neuaufbau im Sinne des 20. Jahrhunderts ist nur durchzuführen, wenn eine Liquidierung der bis ins Mittelalter hinein zurückreichenden Parzellierung erfolgt. An Stelle der kleinen Einzelparzellen müssen Sammelparzellen geschaffen werden, die die Grundlage für eine fortschrittliche Gestaltung der Baukomplexe sind. Hierbei entstehen die günstigsten Voraussetzungen dann, wenn sich Grund und Boden der Sammelparzelle in den Händen der Gemeinde befindet.
Der Auftraggeber für die zukünftigen Großbauten ist das Volk, die Verwirklichung erfolgt durch die Investitionen des Volkswirtschaftsplanes.
Die Baubereiche werden so ausgewiesen, daß sie Teile des Gesamtplanes darstellen und ein baulicher und gestalterischer Abschluß erzielt wird. Ein Zusammenlegen von Einzelparzellen zu einer Sammelparzelle kann auf genossenschaftlicher Grundlage geschehen.

Architekten-einsatz

Die Aufgaben des Neuaufbaues sind so umfangreich, daß sie nicht die Leistungen einzelner sein können. Die Einzeldurcharbeitung der verschiedenen Baubereiche muß durch Arbeitskollektive erfolgen.

Bauabgaben

Die Neufestsetzung der Verkehrsflächen und der übrigen Freiflächen wird die bisherige Handhabung in bezug auf Abtretungen, Anliegerleistungen und Bauabgaben nicht mehr gestatten. Die allgemeinen Kosten, die durch den Neuaufbau entstehen, müssen unter Zugrundelegung eines gerechten Schlüssels auf Alt- und Neubauten neu verteilt werden.

Schlußbemerkung

Die vorstehende Arbeit beschränkt sich auf die wesentlichsten Planungsgrundlagen und Planungsergebnisse für den Stadtraum Dresden. Es war innerhalb des gestellten Rahmens nur möglich, die Einzeluntersuchungen und Ableitungen für die mannigfaltigen Planungsgebiete anzudeuten. Die Untersuchungsergebnisse in Verbindung mit den Plänen bieten jedoch eine Grundlage, die Planung für die Stadt Dresden zum Gegenstand breitester Diskussion und konstruktiver Kritik in der gesamten Bevölkerung — insbesondere in den Parteien und Massenorganisationen — zu machen. Die Ergebnisse dieser Mitarbeit sollen weitere Verbesserungen des Planes bringen und ihn tatsächlich zu einem Plan der werktätigen Menschen werden lassen, um das gesteckte Ziel zu erreichen und damit die Grundlagen zu schaffen für den Aufbau einer

lebendigen, menschlichen, fortschrittlichen Stadt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN PLANTAFELN

1) Das Wachstum des Stadtgebietes

Der Plan läßt die drei großen Eingemeindungsperioden im 16., 19. und 20. Jahrhundert erkennen. Erst 1949 trat ein entscheidender Zuwachs an Freiflächen durch das im Nordosten gelegene Gebiet der Dresdner Heide ein (vgl. „Stadtstruktur vor der Zerstörung"), während die früheren Eingemeindungen aus mehr oder weniger stark überbauten Flächen bestanden, so daß Dresden trotz aufgelockerter Bauweise und städtischer Grünflächen eine hohe Besiedlungsdichte vor der Zerstörung aufwies.

2) Stadtstruktur vor der Zerstörung

In den Gründerjahren nach 1870 wuchs die Bebauung in der Neustadt bis an das sich stellenweise tief in das Stadtgebilde einschiebende Waldgebiet der Dresdner Heide und die Hänge des Elbtales. Stärker noch war das Wachstum auf der Altstädter Seite, da hier die Hänge weit zurücktreten. Das ungegliederte, zusammenhängende, mit Wohnungen und gewerblichen Anlagen überbaute Gebiet ist mit wenigen Inseln von Frei- und Grünflächen durchsetzt. Eine große Zahl von oft gleichwertigen Straßen verflechten sich besonders in der Innenstadt zu einem wenig übersichtlichen Netz.

3) Schadenplan

Um das einschließlich der zugehörigen Freiflächen etwa 12 qkm umfassende zentral gelegene Gebiet der total zerstörten Flächen von Friedrichstadt bis Striesen und von der inneren Neustadt bis zur Südvorstadt, das im Stadtkern zum größten Teil alte Bebauung, die bis ins 18. Jahrhundert zurückgeht, und im übrigen vorwiegend Bebauung der Gründerjahre aufweist, liegen die schwer-, mittel- und leichtbeschädigten Bezirke. Die Randgebiete, die nur Einzelschäden zeigen, sind im wesentlichen unbeschädigt geblieben. In ihnen liegen vorwiegend die neueren Wohnquartiere des 20. Jahrhunderts.

4) Punktplan der Besiedlungsdichte

Entsprechend dem Schadenplan sind die zentral gelegenen Stadtgebiete entvölkert. Die Überbelegung der verbliebenen Wohnquartiere zeigt sich weniger eindringlich in den locker bebauten Stadtteilen, wie Loschwitz, Bad Weißer Hirsch, Laubegast, Zschachwitz, als vielmehr in den mit großen Miethäusern geschlossen und dicht bebauten Stadtteilen, wie Antonstadt, dem erhaltenen Teil der Oppellvorstadt, der Leipziger Vorstadt und Löbtau.

5) Betriebe nach Zahl der Beschäftigten 1948

In der Epoche der Vorherrschaft des Kapitalismus sind die Wohnquartiere der gesamten Stadt mit gewerblichen und industriellen Anlagen störender und nichtstörender Art durchsetzt worden. Die Eisenbahnlinien nach Süden und Norden haben auf die Entwicklung Einfluß ausgeübt. Von den vier für störende Betriebe vorgesehenen Gebieten heben sich das Industriegelände und das Gebiet an der Chemnitzer Straße deutlich heraus. Die Friedrichstadt, die teils zerstört, teils noch nicht in der vorgesehenen Weise ausgebaut ist, sowie Reick als nordwestlicher Abschluß der bandartigen Industrie im Elbtal von Pirna aus bieten Möglichkeiten zur Entwicklung. Die übrigen Gebiete sollen grundsätzlich von Betrieben störender Art gereinigt werden. Die Betriebe, deren Verbleib aus wirtschaftlichen Gründen eine Realität darstellen, sollen durch Abschluß auf bestimmten Sammelparzellen mit der Wohnbebauung in ein befriedigendes Verhältnis gebracht werden.

6) Bestehende zentrale Einrichtungen

Nachdem das innerstädtische Hauptzentrum zerstört worden war, haben die Nebenzentren in den um die Innenstadt liegenden Vorstädten an Bedeutung gewonnen und vor allem die Funktionen von Handel und Verteilung der Innenstadt übernommen. Die eingetragenen geplanten Stadtbezirke und Durchgangsstraßen zeigen die Beziehungen zwischen diesen und den vorhandenen Nebenzentren.

7) Strukturplan der Wohn- und Industriezellen

Der Plan zeigt im Schema die vier für störende Betriebe vorgesehenen Flächen und die geplante Entwicklung von überschaubaren, meist durch Umlagerungsgrün getrennten Wohnzellen, die sich zu Stadtbezirken zusammenschließen und unter Berücksichtigung der bestehenden Realitäten herausgearbeitet wurden, ebenso wie das Netz der Hauptverkehrswege (Wasser, Eisenbahn, Straßen), dessen Beziehungen zu den Wohnzellen und Stadtbezirken erkennbar sind. Die Anschneidung oder Durchschneidung einiger Zellen ergibt sich aus der Struktur der vorhandenen Gegebenheiten.

8) Übersichtsplan der Flächennutzung

Die Struktur der Stadt vor der Zerstörung, die durch die Zerstörung hervorgerufenen Schäden, die Gegebenheiten der umliegenden Landschaft, die auf Grund der Tektonik und der Bodeneigenschaften zu gestaltende Stadtlandschaft, die für die zentralen Funktionen, die gewerbliche Bebauung und Wohnzellen bestimmten Flächen sind die maßgebenden Elemente zur schrittweisen Verwirklichung eines Planes, dessen Idee und Ziel in dem Strukturplan der Wohn- und Industrieflächen dargestellt ist. Der Plan der Flächennutzung stellt einen elastischen Entwicklungsplan (Raumentwicklungsplan) dar, der eine Ordnung, aber kein starres Schema enthält und mit den eintretenden ökonomischen und gesellschaftlichen und damit auch städtebaulichen Veränderungen weiter entwickelt wird.

9) Belastung der Hauptverkehrsstraßen innerhalb 24 Stunden
Stand 1936-37

Die Verkehrszählung stellt eine wichtige Grundlage für die Planung des Verkehrsnetzes und dessen Bemessung innerhalb der einzelnen Strecken dar. Das Schema zeigt das System der Radialstraßen, das sich auch in der Neuplanung auswirkt. Klar zu erkennen ist der bei weitem überwiegende Anteil des innerstädtischen Verkehrs, besonders innerhalb des historisch entstandenen und den neuzeitlichen Verkehrsansprüchen nicht genügenden zentralen Straßennetzes.

10) Verkehrsplan

Die Führung der Eisenbahn folgt im wesentlichen den historisch entstandenen Linien.
Aus dem vorhandenen Verkehrsnetz heraus entwickelt, bildet das Gitter der Hauptdurchgangsstraßen, das auf den Hauptverkehrsströmen beruht, längs des Elbtals und senkrecht zu diesem das Skelett des geplanten Verkehrsnetzes. Es wird vervollständigt durch die übrigen Durchgangsstraßen, die im wesentlichen aus dem überkommenen System der Radialstraßen resultieren. An Stelle einer großen Zahl früherer, nahezu gleichwertiger Straßen ist unter Differenzierung des Verkehrs ein Netz von einer beschränkten Anzahl leistungsfähiger Straßen geplant worden. Dies gilt im besonderen für den Verkehr im Gebiet der Innenstadt.

11) Schema der geplanten Nahverkehrsmittel

Den Linien der Eisenbahn folgend, stellen die Schnellbahnverbindungen Pirna—Meißen und Ottendorf-Okrilla—Tharandt günstige Verkehrsbeziehungen zu den umliegenden Industriestandorten her.
Die radialen Straßenbahnlinien schließen durch Tangierung der Innenstadt einen Verkehrsring um diese. Die Innenstadt selbst wird von schienengebundenen Nahverkehrsmitteln – im wesentlichen nur durch ein Verkehrskreuz – dessen Mittelpunkt am Pirnaischen Platz liegt, erschlossen. Im inneren Stadtgebiet und auf den stark belasteten Strecken der Hauptdurchgangs- und Durchgangsstraßen werden straßenbahneigene Bahnkörper vorgesehen. Zwischen den Außenbezirken sollen O-Bus- und Autobuslinien die erforderlichen Querverbindungen ermöglichen.

12) Aufbaugebiet

Das Aufbaugebiet, das sich über die schwer zerstörten Flächen der zentralen Stadtgebiete erstreckt, wurde 1949 durch eine Ortssatzung begrenzt, die die frühere bauliche Ordnung aufhebt und damit den Weg ebnet für einen zukünftigen Aufbau nach neuen Gesichtspunkten.

13) Erste Aufbaustufe

Das Ausmaß der Zerstörung läßt einen abschließenden Aufbau der zerstörten Stadtteile nur dann zu, wenn diese in einzelnen Abschnitten nacheinander als Schwerpunkte ausgewiesen werden. Die gegenwärtige städtebauliche Konzeption unterscheidet daher zwischen Gebieten, die in absehbarer Zeit aufgebaut werden sollen, und Gebieten, die als trümmerbegrünte Flächen einer späteren Bebauung vorbehalten bleiben. Den Bedürfnissen entsprechend werden daher – neben einem Wiederaufbau der Teilschadensgebiete in den verschiedenen Wohnquartieren – je ein Teilabschnitt des Kulturviertels und des Geschäfts- und Verwaltungsviertels im Zentrum, ein zusammenhängender Wohnstandort in der Johannstadt und eine Zelle für störendes Gewerbe in der Friedrichstadt als erste Aufbaustufe vorgesehen.

14) Großraumplan

Die Stadt kann nur geplant werden als Teil des und im Zusammenhang mit dem zugehörigen Großraum. Die Landschaft des Großraumes, in erster Linie bestimmt durch das Elbtal und die umgebenden Höhen, zeichnet sich durch größere geschlossene Waldgebiete aus, deren Verbindung durch Aufforstungsstreifen

geplant wird, so daß neue Möglichkeiten der Bewirtschaftung, der Erholung und Verbesserung des Klimas entstehen werden.
Während das Netz der Reichsstraßen und Landstraßen I. Ordnung die Beziehungen zu den Arbeitsstandorten, die sich vor allem in den Tallagen — besonders im Elbtal — befinden, und zu den Erholungsgebieten des Großraumes herstellt, sollen bestehende und geplante Autobahnen den Fernverkehr an die Stadt heran oder an ihr vorbeiführen.

15) Grünflächenplan

Die Großgrünflächen und landwirtschaftlichen Flächen der die Stadt umgebenden Landschaft sowie die Freiflächen der Elbaue setzen sich unter Einbeziehung bestehender Grünflächen in einem Netz von Umlagerungsgrün, das die einzelnen Zellen der Stadt umschließt, bis ins Stadtinnere fort. Von dem Umlagerungsgrün ausgehend durchsetzen Garten-, Grün- und Freiflächen (auf dem Plan nicht dargestellt) die überbauten Flächen bis zum Gruppenhaus oder Einzelhaus. An Stelle der ungegliederten, zusammenhängenden, überbauten Flächen entsteht der Stadtlandschaftsraum in Verbindung mit der ihn umgebenden freien Landschaft.
Der Grüncharakter des Zentrums wird neben zusammenhängenden Grünzügen im ganzen Stadtinneren hervorragend bestimmt durch das das Grün des Großen Gartens bis zum Rathaus fortsetzende zentrale Ausstellungs- und Sportgelände und weiter vom Grün des dem Elbbogen folgenden Kulturviertels, das im Westen zur Auenlandschaft des Ostrageheges ausklingt.
Zahlreiche Aussichtspunkte bieten von den Höhen des Elbhanges einen Blick auf die Stadt im Elbtal und auf die Berge und Hügel des Erzgebirges, des Elbsandsteingebirges und der Lausitz.

16) Entwicklungsplan Innenstadt

Die Innenstadt wird in ihrem Grundriß bestimmt durch die Nutzung der Flächen für die einzelnen zentralen Funktionen, also Kultur, Verwaltung, Handel und Verteilung, und das aus den Bedingungen des Gesamtverkehrsnetzes und den besonderen Anforderungen der Innenstadt sich ergebende Verkehrsgerüst.
Der Landschaft und der Tradition folgend findet das Kulturviertel seinen Standort zwischen Johannstraße—Wilsdruffer Straße und Elbe in der Fortsetzung zwischen Ostra-Allee und Elbe. An die geschichtliche Entwicklung anknüpfend soll das Geschäfts- und Verwaltungsviertel zwischen Pirnaischem Platz — Postplatz und Hauptbahnhof entstehen. Die Südseite der Johannstraße, das Viertel zwischen Wilsdruffer Straße, Seestraße, Ringstraße und dem Verkehrszug Postplatz — Hauptbahnhof sowie die Prager Straße sollen im besonderen Standorte der Kaufhäuser und Läden werden. Das Grün des Großen Gartens setzt sich als zentrales Ausstellungs- und Sportgelände, verkehrsgünstig gelegen, bis zum Rathaus fort. Die als Trümmerbegrünung gekennzeichneten Flächen werden in der nächsten Zeit unbebaute Reserveflächen bilden, um später teilweise — so besonders zwischen Postplatz und Bahnhof Mitte — das zentrale Gewerbe aufzunehmen.
Dem Durchgangsverkehr dienen im Stadtinneren vor allem die Verkehrszüge Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke—Hauptbahnhof und Stübelplatz—Fritz-Heckert-Platz, die beide sowohl Kulturviertel als auch Verwaltungs- und Geschäftsviertel tangieren, daneben die Verkehrsverbindungen nach Löbtau, die Verbindung Postplatz—Hauptbahnhof und Parkstraße—Bahnhof Mitte. Sowohl das Kulturviertel als auch die Kaufstraße Seestraße—Prager Straße sollen im wesentlichen dem Fußgänger vorbehalten bleiben. Zahlreiche Grünzüge lockern das Stadtinnere auf und sollen Erholungsmöglichkeiten bieten.

17) Entwicklungsplan Friedrichstadt

Verkehrsgünstig zu Elbhafen, Eisenbahn und Straßennetz gelegen, soll die Gewerbezelle Friedrichstadt durch die Friedrichstraße—Bremer Straße als Sammelstraße erschlossen werden, während der Durchgangsverkehr durch die Schäferstraße—Hamburger Straße tangierend vorbeigeführt wird. Das Gebiet nördlich der Friedrichstraße—Bremer Straße soll im wesentlichen Lagerbetriebe einschl. Großmarkthalle, das Gebiet südlich der genannten Straße im wesentlichen verarbeitende Betriebe aufnehmen. Die Anlage des unzweckmäßig liegenden Friedrichstädter Krankenhauses würde nach einer geplanten Verlegung der Nutzung für Industrieverwaltung, Industriepoliklinik, Klubhäuser und anderem zugeführt werden.

18) Entwicklungsplan Johannstadt-Nord und Striesen-West

Von dem Grün der Elblandschaft und den neu entstehenden Grünzügen an der Güntzstraße, Dürerstraße und Tzschimmerstraße umlagert, werden die Wohnzellen Johannstadt-Nord als Doppelzelle für etwa 9000 bis 10000 Einwohner und Striesen-West einschließlich Krankenhaus für etwa 5000 Einwohner geplant.

Die vorhandenen Gewerbeflächen für nichtstörende Betriebe an der Hertelstraße, Fiedlerstraße und Wartburgstraße sollen als Sammelparzellen in sich abgeschlossen werden. Das Krankenhaus ist für den vollständigen Ausbau vorgesehen.
Während für Striesen eine vorhandene Schule an der Fiedlerstraße zur Verfügung steht, wird für Johannstadt-Nord eine neue Schule geplant, die in der zentral gelegenen Grünanlage des ehemaligen Carolahauses einen günstigen Standort findet. Der bestehende Sportplatz an der Pfotenhauerstraße soll weiter ausgebaut werden. Kinderkrippen und Kindergärten werden in Verbindung mit den Grünanlagen in beiden Wohnzellen verteilt werden. Im Anschluß an die Schule im Park des ehemaligen Carolahauses werden im Zuge der Arnoldstraße sonstige zentrale Einrichtungen ihren Standort finden. Die Beziehungen zum Durchgangsverkehr sind durch die Verkehrszüge Gerokstraße—Blasewitzer Straße und Fetscherstraße — Gluckstraße — Wormser Straße gegeben. Pfotenhauerstraße und Augsburger Straße sollen als Wohnsammelstraßen dienen.

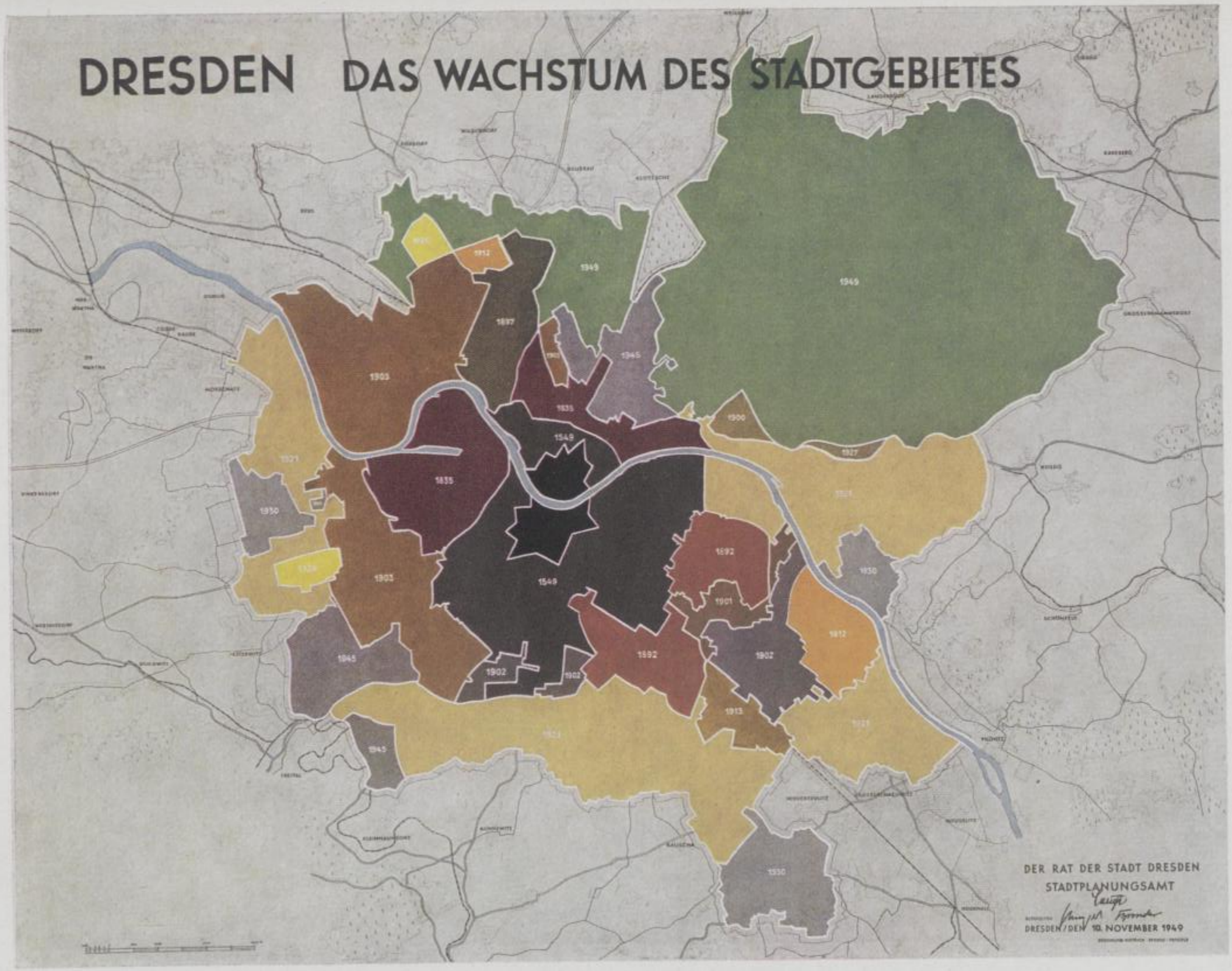
19) Wiederaufbaugebiete in Wohnvierteln — Schwerpunkte

Die teilbeschädigten Wohngebiete, deren entstandene Baulücken als Schwerpunkte wieder aufgebaut werden sollen, liegen in den Außenbezirken meist innerhalb von Wohnquartieren mit Gruppenbauweise und tragbaren Grundrissen. Anschluß an das Versorgungs- und Kanalnetz ist vorhanden.
Das Zerstörungsgebiet an der Hechtstraße wies geschlossene Bauweise mit 4- bis 5geschossigen Miethäusern und Hofbebauung auf. Die künftige Bebauung soll in Gruppenbauweise erfolgen.
Mit dem Wiederaufbau der Wohnungen an dem Falkensteinplatz in Gruna für Aktivisten und schaffende Intelligenz wurde bereits 1949 begonnen.

20) Raumentwicklungsplan (Flächenaufteilungsplan)

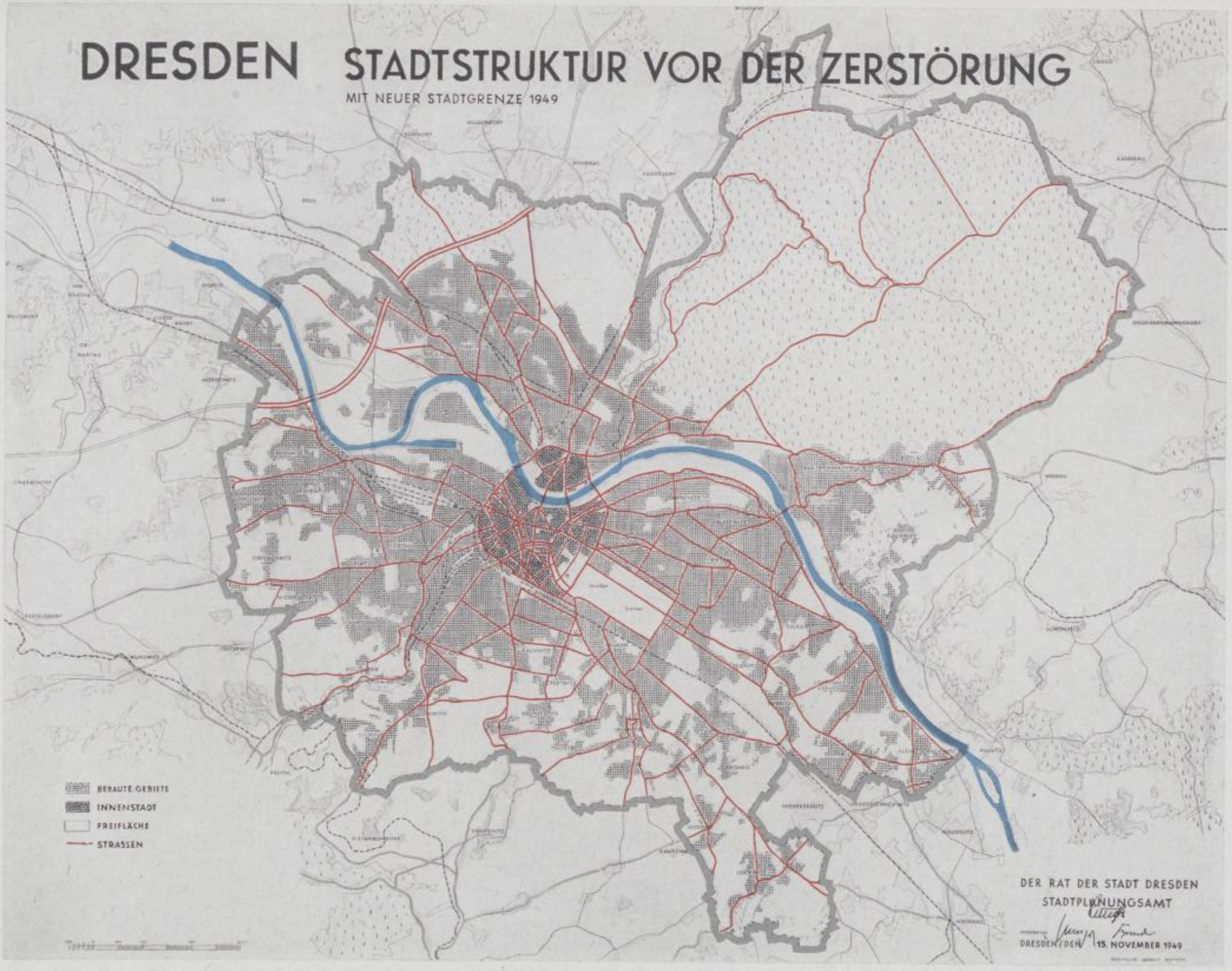
Der Raumentwicklungsplan gründet sich auf die Ergebnisse der Strukturforschung und ist Ausdruck der übergeordneten planerischen Idee, im vorliegenden Falle auf die gesamte Stadtfläche gesehen.
Er soll die zu entwickelnde Ordnung der einzelnen Flächennutzungen (z. B. Verkehr, Bebauung, Freiflächen) ausweisen und damit die Grundlage für die Aufstellung der Bebauungspläne geben. Den sich verändernden Verhältnissen Rechnung tragend, soll der Plan elastisch bleiben und in bestimmten Zeitabständen überprüft und weiterentwickelt werden.
Er zeigt bis ins einzelne gegliedert die Konzeption, die im großen im Übersichtsplan der Flächennutzung dargestellt ist.

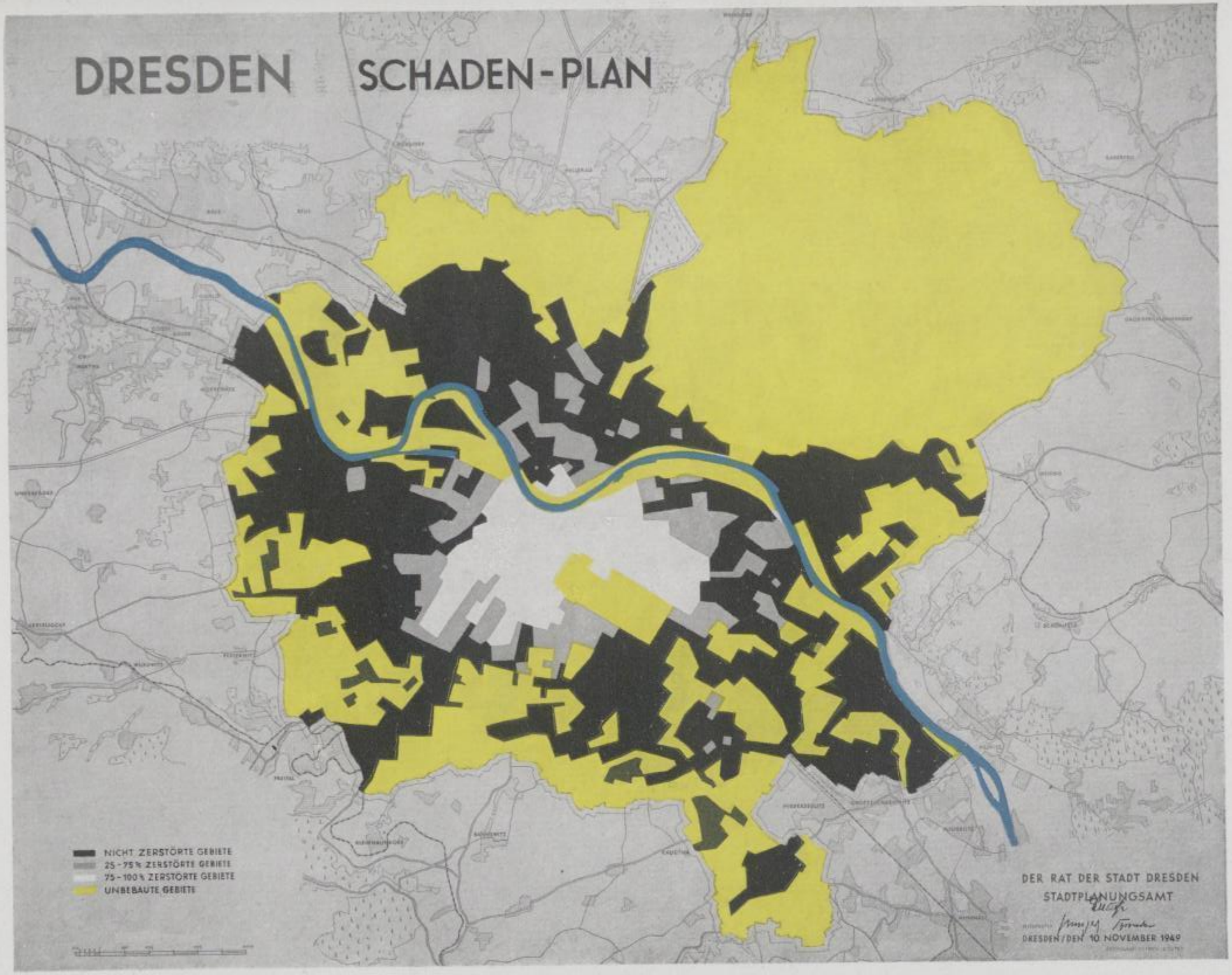
DRESDEN DAS WACHSTUM DES STADTGEBIETES

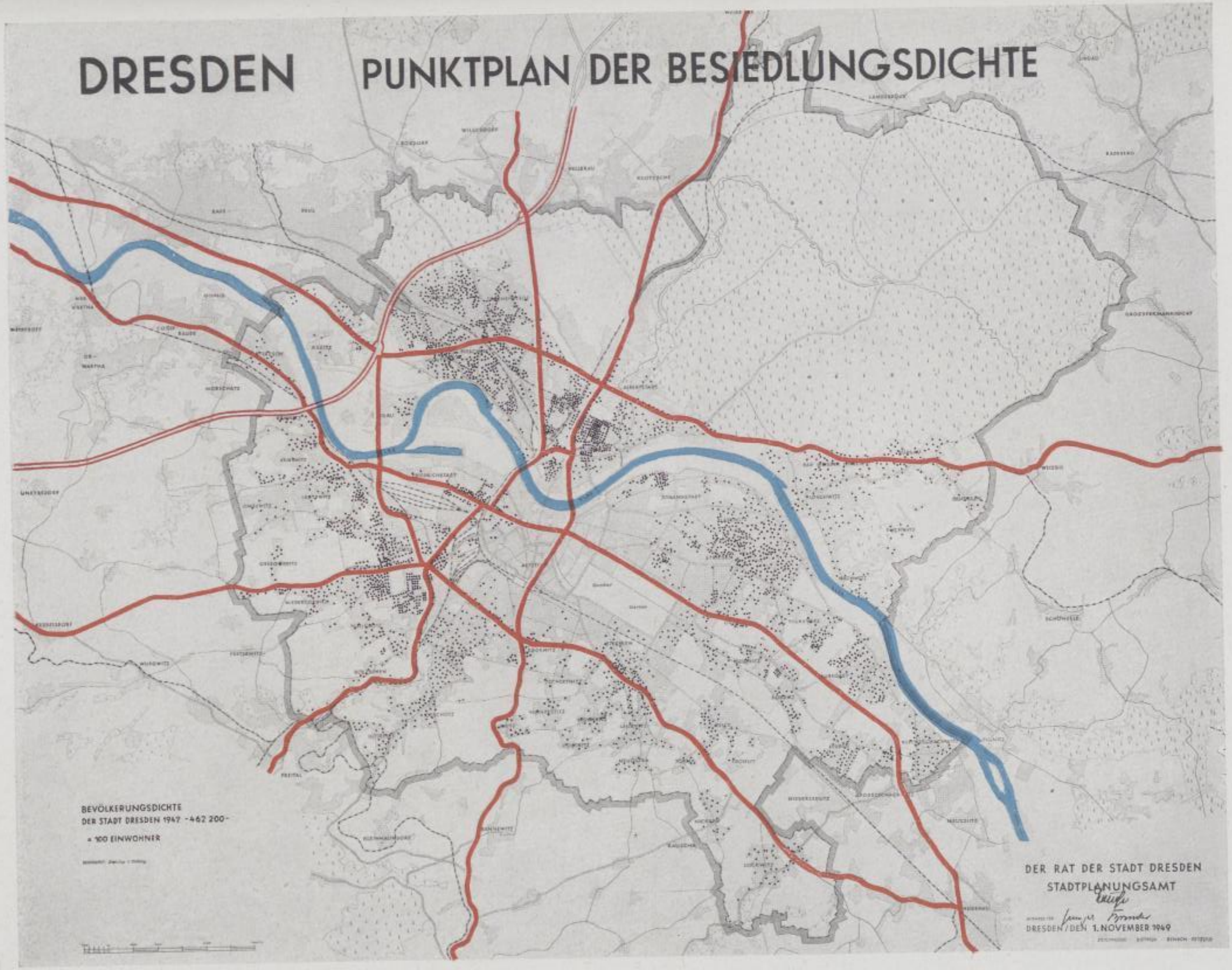


DRESDEN STADTSTRUKTUR VOR DER ZERSTÖRUNG

MIT NEUER STADTGRENZE 1949







DRESDEN BETRIEBE NACH ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN 1948

GRÖSSE DER BETRIEBE

ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN

501 - 1000

201 - 500

101 - 200

51 - 100

21 - 50

11 - 20

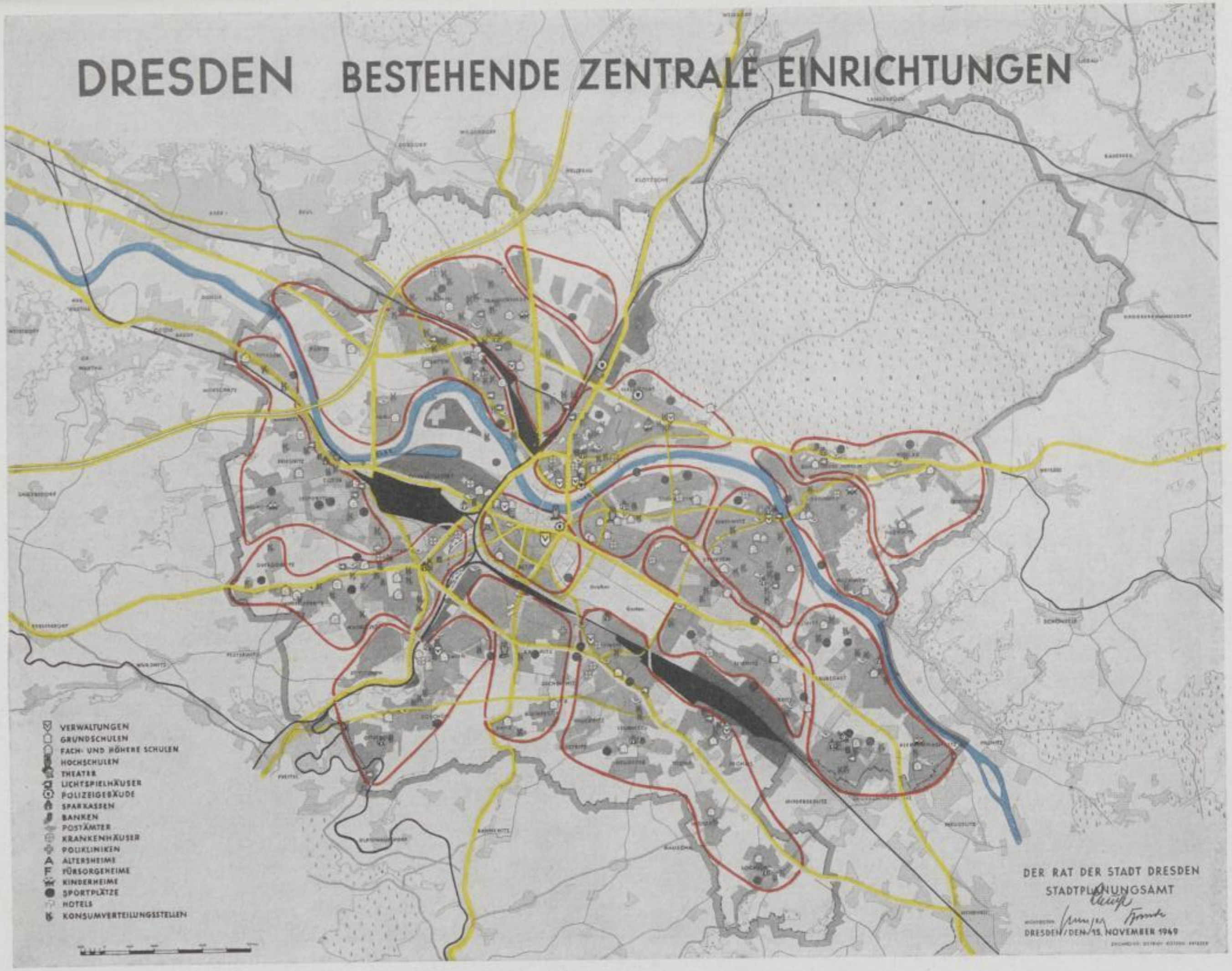
1 - 10

HEIMARBEITERBETRIEB

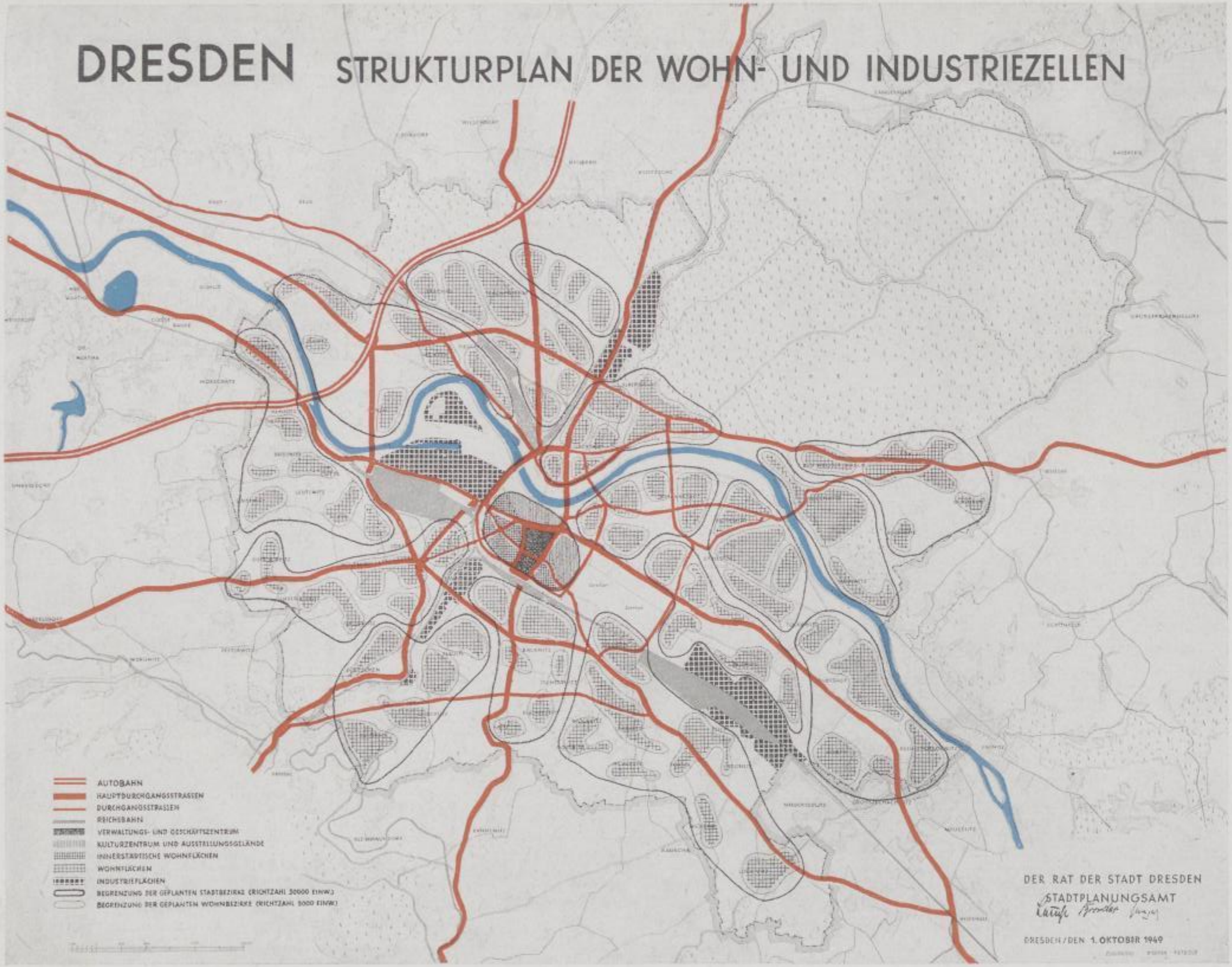
DER RAT DER STADT DRESDEN

STADTPLANUNGSAMT

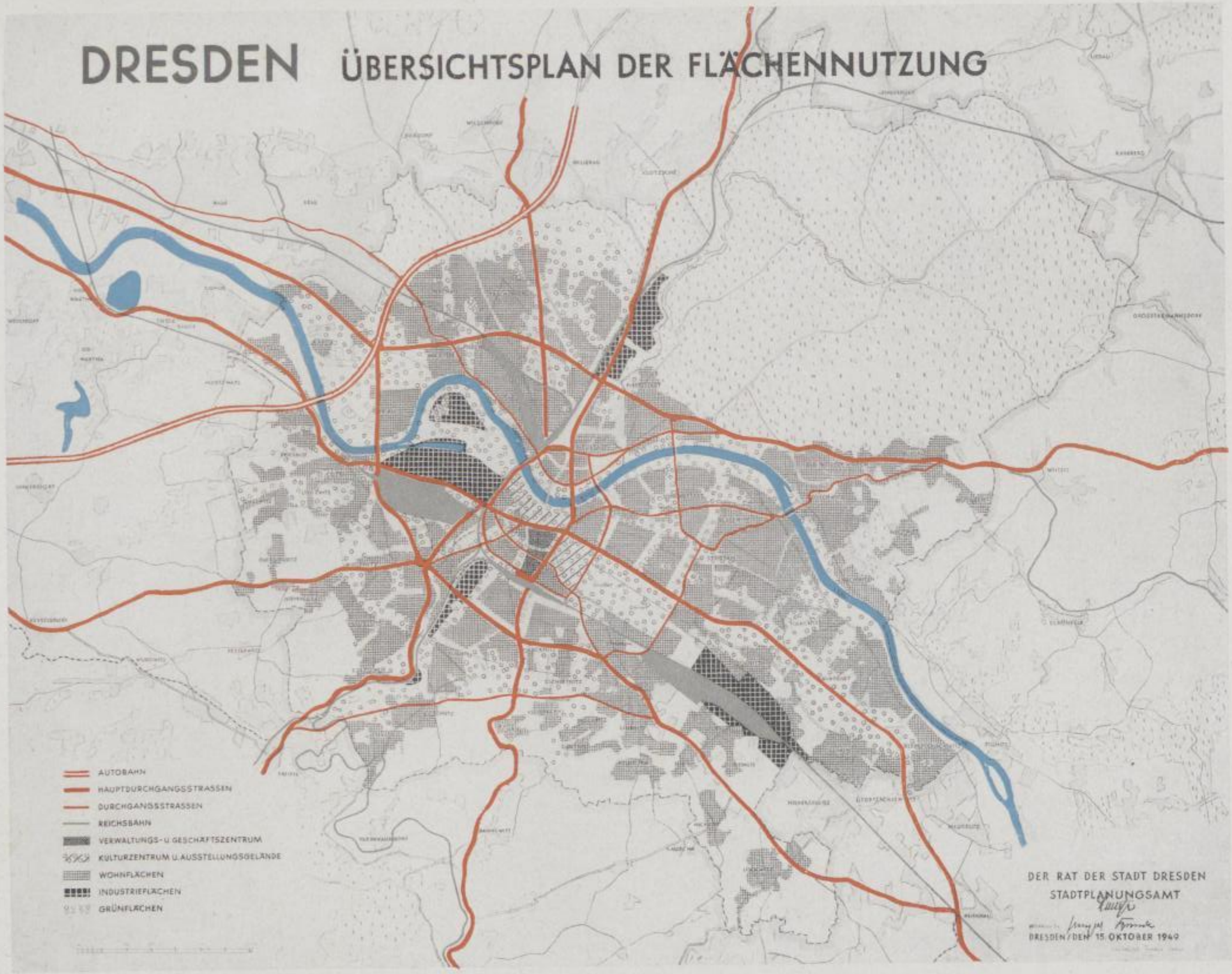
DRESDEN, DEN 15. NOVEMBER 1949



DRESDEN STRUKTURPLAN DER WOHN- UND INDUSTRIEZELLEN

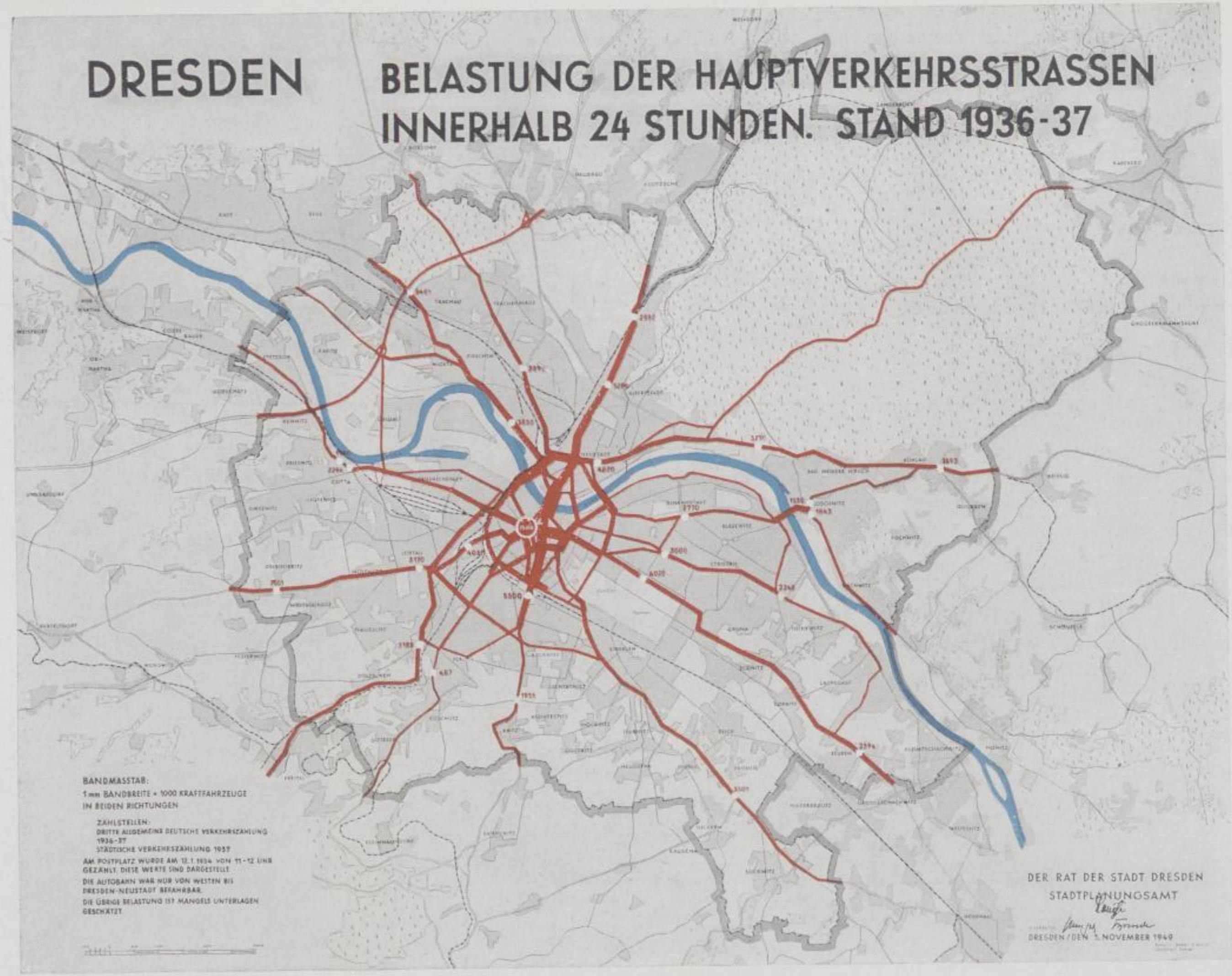


DRESDEN ÜBERSICHTSPLAN DER FLÄCHENNUTZUNG



DRESDEN

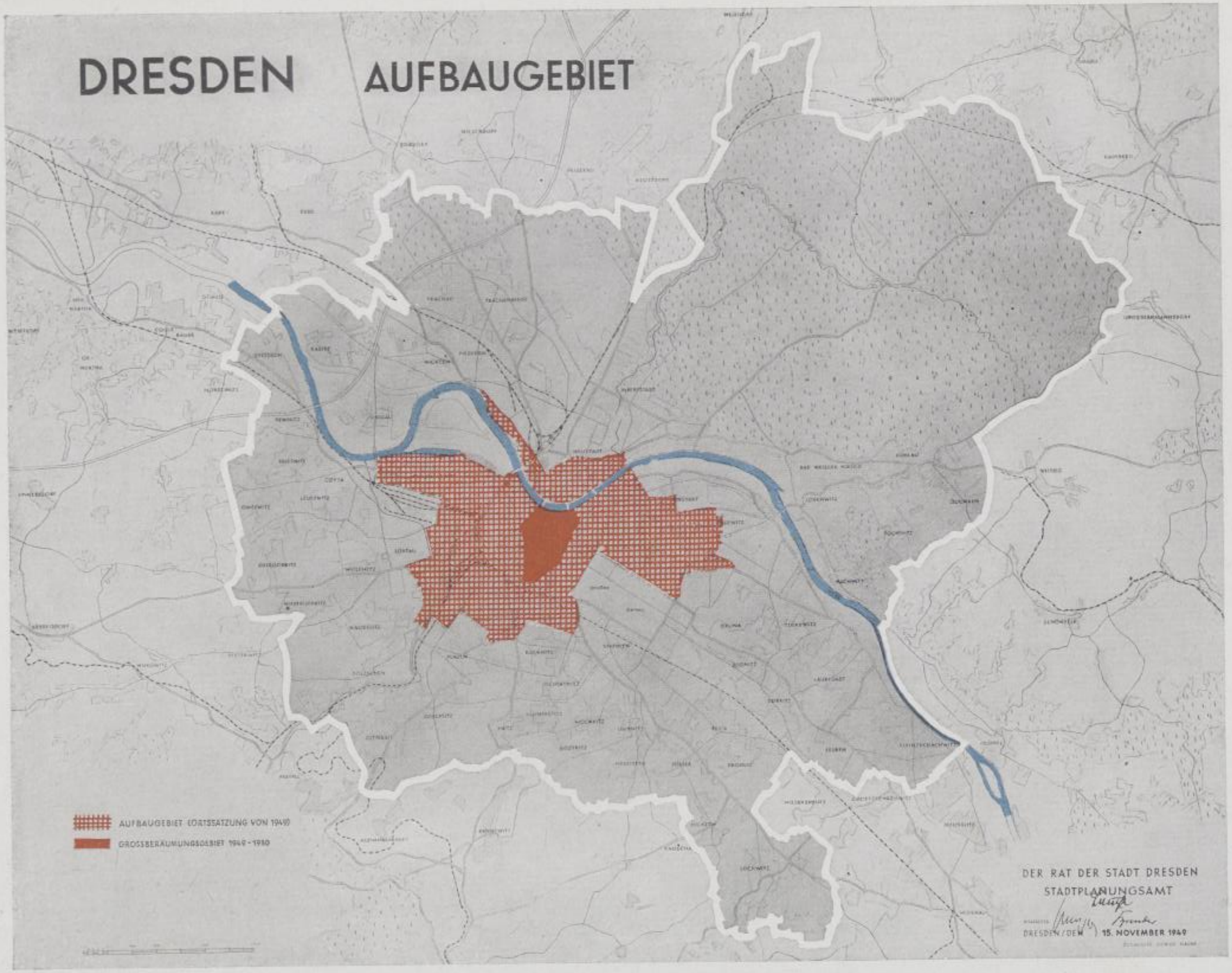
BELASTUNG DER HAUPTVERKEHRSSTRASSEN INNERHALB 24 STUNDEN. STAND 1936-37

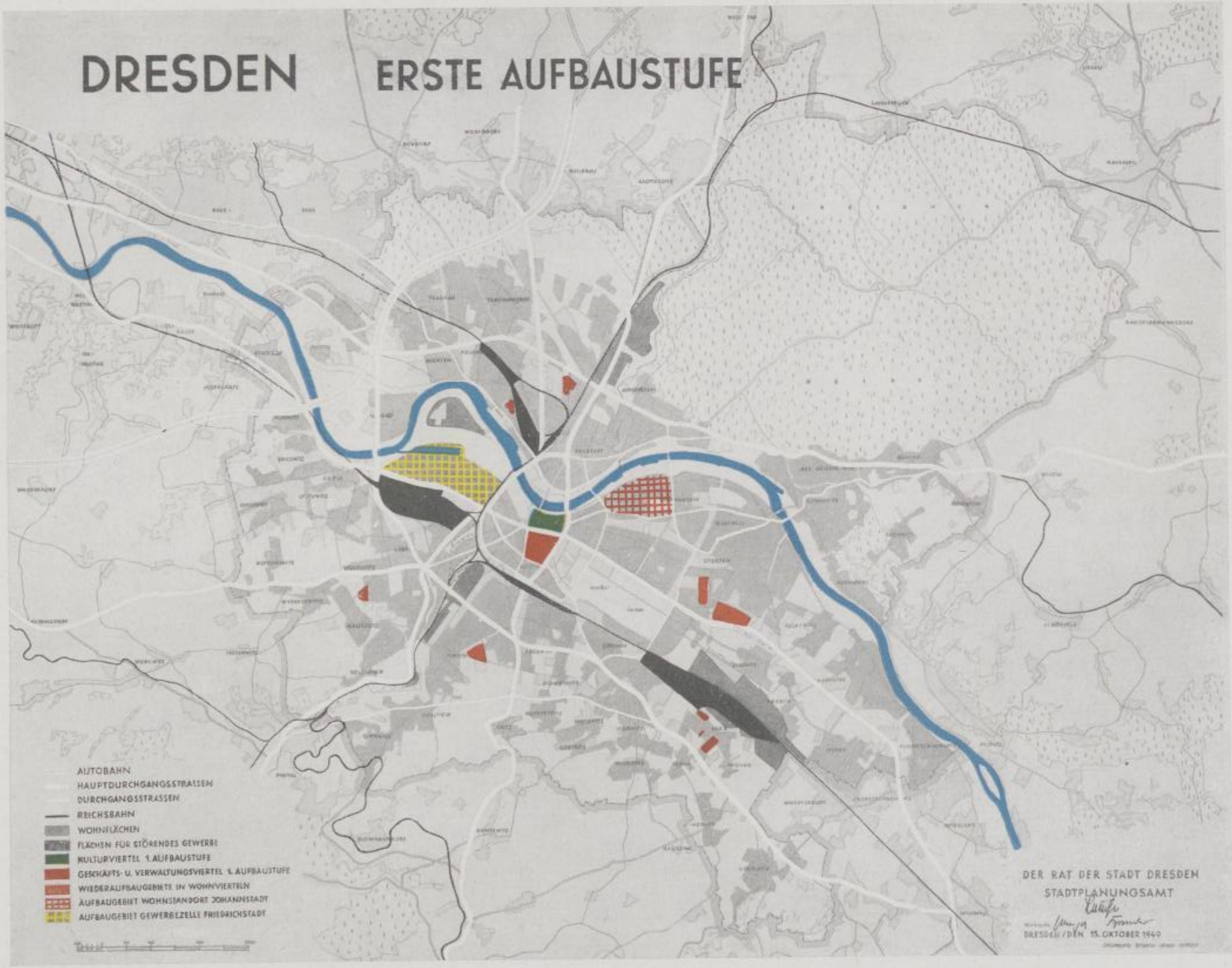


DRESDEN SCHEMA DER GEPLANTEN NAHVERKEHRSMITTEL

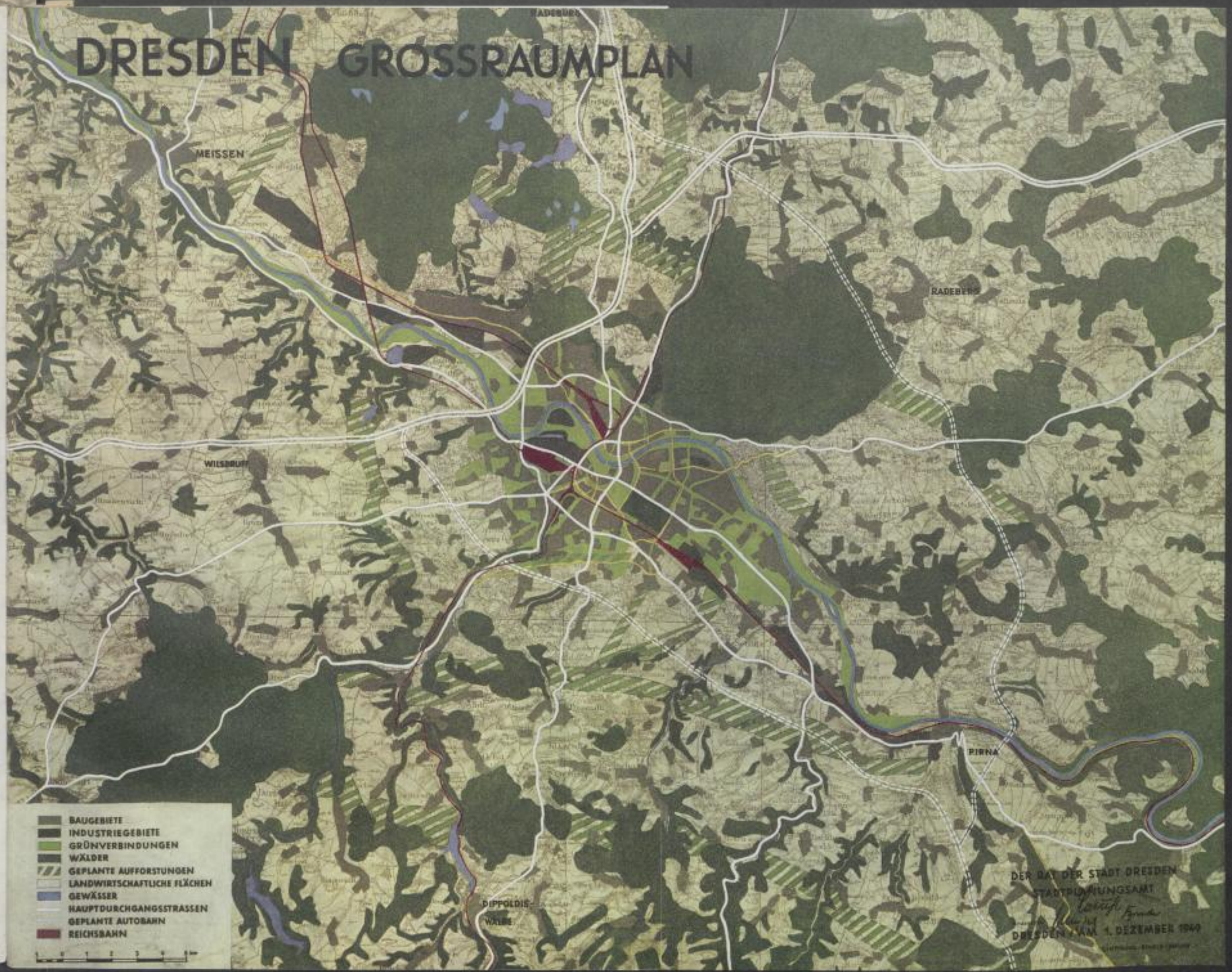
STADTGRENZE
STRBHN.-STRECKE M. BAHNEIGEN. KÖRPER
STRBHN-STRECKE O. BAHNEIGEN. KÖRPER
BUS- BEZW. OBUSSTRECKE
SCHNELLBAHN
BERGBAHN
EINZUGSGEBIET (BIS 6 MIN. GEHZEIT)

DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT
DRESDEN DEN 1. DEZEMBER 1940




DRESDEN
ERSTE AUFBAUSTUFE
AUTOBAHN
HAUPTDURCHGANGSSTRASSEN
DURCHGANGSSTRASSEN
REICHSBAHN
WOHNFLÄCHEN
FLÄCHEN FÜR STÖRENDES GEWERBE
KULTURVIERTEL 1. AUFBAUSTUFE
GESCHÄFTS- U. VERWALTUNGSVIERTEL 1. AUFBAUSTUFE
WIEDERAUFBAUGEBIETE IN WOHNVIERTELN
AUFBAUGEBIET WOHNSTANDORT JOHANNSTADT
AUFBAUGEBIET GEWERBEZELLE FRIEDRICHSTADT
DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT
DRESDEN 15. OKTOBER 1949

DRESDEN GROSSRAUMPLAN



DRESDEN GRÜNFLÄCHENPLAN

BEBAUUNG
INDUSTRIE
GRÜNFLÄCHEN UND GRÜNVERBINDUNGEN
FORSTWIRTSCHAFTLICHE FLÄCHEN
GÄRTNEREILAND
AUSSICHTSPUNKTE
LANDWIRTSCHAFTLICHE FLÄCHEN
WASSER
AUTOBAHN
HAUPTVERKEHRSSTRASSEN
DURCHGANGSSTRASSEN
REICHSBAHN
STADTGRENZE
OBSTBAUMGÜRTEL

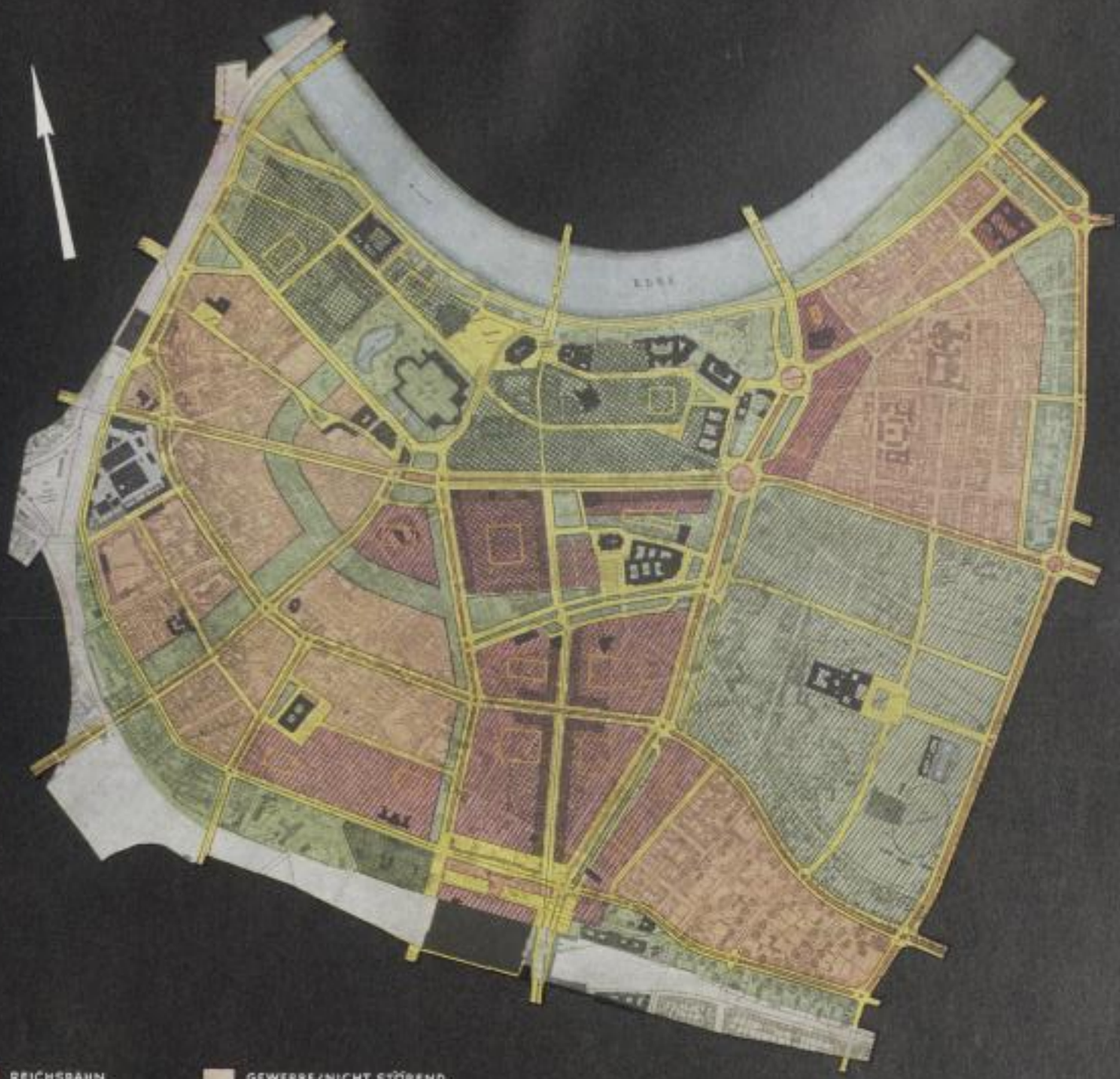
DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT

DRESDEN/DEN 15. NOVEMBER 1949

DRESDEN

ENTWICKLUNGSPLAN INNENSTADT

FASSUNG 1



- REICHSBAHN
- STRASSEN/WEGE
- PARKPLÄTZE
- VERWALTUNG/HOTELS
- GESCHÄFTSHÄUSER
- LÄDEN
- IN DIE PLANUNG EINZUBEZIEHENDE GEBÄUDE
- GEWERBE/NICHT STÖREND
- KULTURBAUTEN
- AUSSTELLUNG/SPORTANLAGEN
- GRÜNANLAGEN
- AUTOBUSBAHNHOF IN GRÜNFLÄCHE
- TRÜMMERBEGRÜNUNG

500 0 100 200 300 400 500 600 m

IN DER INNENSTADT WERDEN FÜR 5000 KRAFTFAHRZEUGE 15 HA PARKFLÄCHE VORGESEHEN/VON DENEN IM VIERTEL ZWISCHEN POSTPLATZ – PIRNAISCHEM PLATZ – HAUPTBAHNHOF 8 HA/IM KULTURVIERTEL 2 HA ANTEILIG AUF DIE SAMMELPARZELLEN UND ÖFFENTLICHEN VERKEHRSFLÄCHEN ENTFALLEN (IM PLAN SCHEMATISCH DARGESTELLT). DER REST VON 5 HA VERTEILT SICH AUF DIE ÜBRIGE INNENSTADT.

BAUWEISE: OFFEN. ZULÄSSIGE ÜBERBAUUNG D. BAUFLÄCHEN
1. KULTURVIERTEL: BIS 15%
2. GESCH.- U. VERW.-VIERTEL: BIS 30%
VERHÄLTN. V. GESCHOSSFL. ZU FREIFL. BIS 2:1
3. WOHNGEB.: NACH FÖRDERBAUGES. 1948 § 100 (1)

DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT

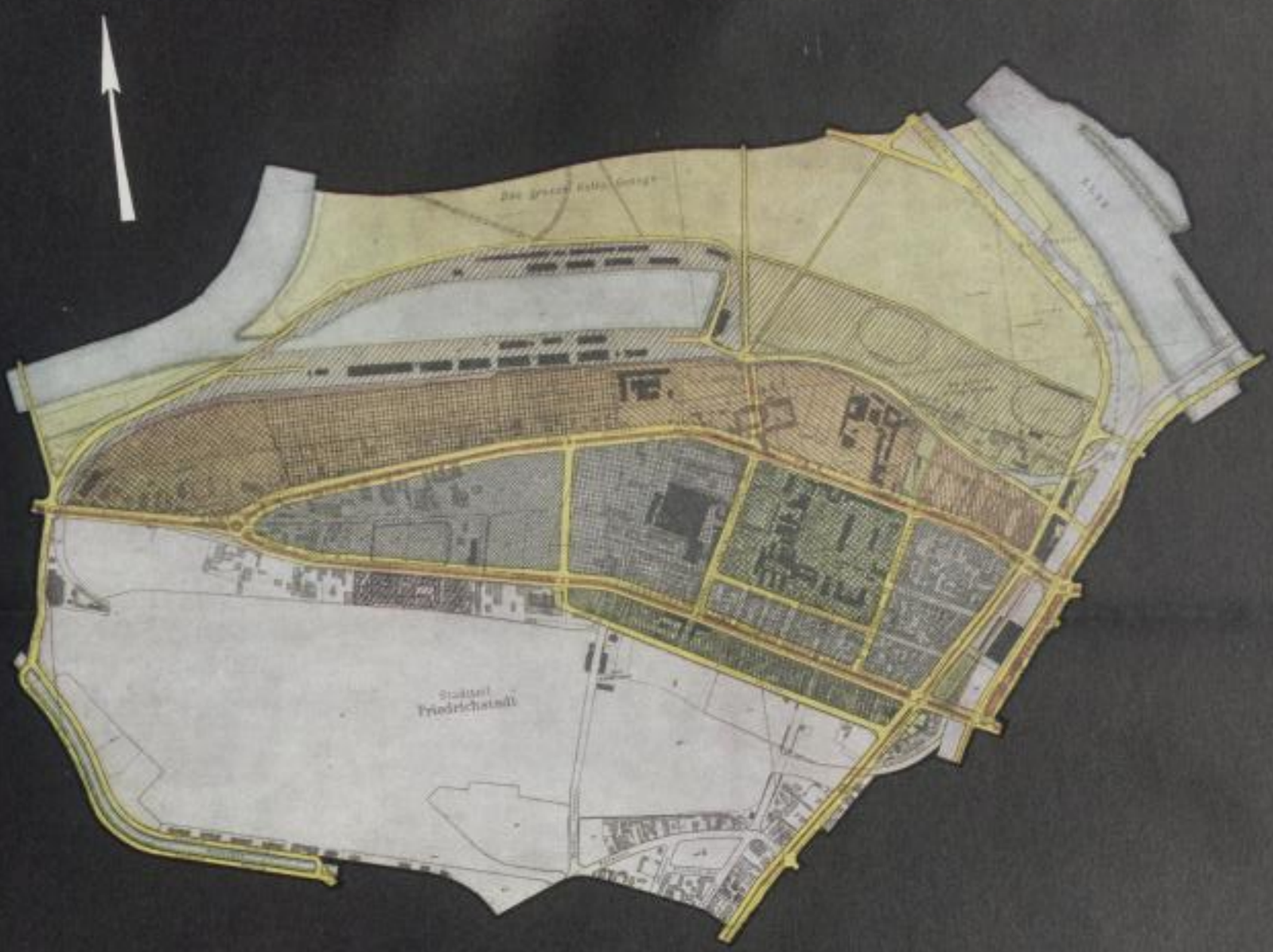
DRESDEN/AM 1. OKTOBER 1949

MITARBEITER

FISCHER WÄTRICH

DRESDEN

ENTWICKLUNGSPLAN FRIEDRICHSTADT



- STRASSEN/ WEGE
- PARKPLATZ
- REICHSBAHN
- REICHSB.-INTERESSENGEB.
- GRÜNFLÄCHEN
- SPORTANLAGEN
- VERWALTUNG/ KULTUR
- GROSSGARAGEN IN GRÜNFL.
- IN DIE PLANUNG EINZUBEZIEHENDE GEBÄUDE
- STÖRENDES GEWERBE/ GROSSBETRIEBE
- STÖRENDES GEWERBE/ STRASSENBAHN
- STÖRENDES GEWERBE/ KLEINBETRIEBE
- LAGERGEBIET/ MINERALÖL
- LAGERGEBIET/ GROSSMARKTHALLE
- LAGERGEBIET/ LEBENSMITTELGEWERBE
- LAGERGEBIET/ SONSTIGES
- GEPLANTES STATIONSGEBÄUDE
- HAFENGEBIET

DAS PLANGEBIET IST ALS REINE GEWERBE- UND INDUSTRIEZELLE MIT ZULASSUNG STÖRENDER BETRIEBE VORGESEHEN. FLÄCHEN FÜR LAGERBETRIEBE/ GROSSBETRIEBE U. STRASSENBAHN BESITZEN REICHSBAHNANSCHLUß

PARKPLÄTZE UND LADEPLÄTZE FÜR KRAFTFAHRZEUGE SIND IN DEN EINZELNEN SAMMELPARZELLEN ANZUORDNEN. DIE GROSSGARAGEN SIND INSBESONDERE ALS STANDPLATZ FÜR FERNLASTZÜGE GEPLANT.

100 0 100 200 300 400 500 600 m

DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT

DRESDEN / AM 1. OKTOBER 1949

MITARBEITER

RICHTER · DIETRICH

DRESDEN

ENTWICKLUNGSPLAN JOHANNSTADT-NORD UND STRIESEN-WEST

- STRASSEN / WEGE
- ÖFFENTLICHE PARKPLÄTZE
- WOHNFLÄCHEN
- L LEDIGENWOHNUNGEN
- A ALTERSHEIM
- GESCHÄFTSGEBÄUDE MIT LÄDEN
- KAUFZENTRUM MIT LÄDEN
- ZENTRALES GEWERBE UND KOMMUNALHOF
- ZENTRALE HEIZUNG UND WÄSCHEREI
- GRÜNANLAGEN
- SP SPORTPLATZ
- GRUNDSCHULE
- FACHSCHULE
- HAUS DER JUGEND
- KINDERGARTEN
- ZENTRALES KLUBHAUS
- G GASTSTÄTTE MIT KLUBRÄUMEN
- KRANKENHAUS
- ÄRZTEWOHNUNGEN
- GÄRTNEREI
- F FRIEDHOF
- GEWERBEFLÄCHE / NICHT STÖRENDE
- STRASSENBAHNHOF
- IN DIE PLANUNG EINZUBEZIEHENDE GEBÄUDE

100 0 100 200 300 400 500 600 m

DIE DOPPELZEILE JOHANNSTADT-NORD IST FÜR 9000 - 10 000 EINWOHNER VORGESEHEN / VON DENEN CA. 1000 EINWOHNER AUF DIE LEDIGENWOHNUNGEN / 700 EINW. AUF DAS ALTERSHEIM ENTFALLEN / DIE ZEILE STRIESEN-WEST IST EINSCHL. KRANKENHAUS FÜR 5000 EINWOHNER GEPLANT.

GARAGEN / PARKPLÄTZE / KINDERSPIELPLÄTZE SIND FLÄCHENMÄSSIG IN DIE WOHNBAU-SAMMELPARZELLEN EINBEZOGEN (I. BEI AUFSTELLUNG EINES BEBAUUNGSPLANES HINSICHTLICH LAGE U. AUFTEILUNG ZU BESTIMMEN. IN DEN SAMMELPARZELLEN BETRÄGT IM REGELFALL: A) NETTOWOHNDICHTE / 90 EINW. JE FLÄCHENEINHEIT (DER WOHNBAUTEN-GÄRTEN / GARTENWEGE) 200 EINW. JE HA. GAR.

B) BRUTTOWOHNDICHTE / 100 EINW. JE FLÄCHENEINHEIT (VON A) INCL. GARAGEN / PARKPLÄTZE / KINDERSPIELPLÄTZE) 180 EINW. JE HA. BAR. ABWEICHUNGEN BEI SAMMELPARZELLEN MIT ÜBERWIEGEND BESTEHENDER BEBAUUNG / ALTERSHEIM / ÄRZTEHÄUSERN IM KRANKENHAUSGEBIET U.A. BEI GESCHÄFTSBAUTEN KLUBHÄUSERN U.A. SIND PARKPLÄTZE INNERHALB DER HIERFÜR BESTIMMTEN FLÄCHEN EINGERECHNET.

DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT

DRESDEN, AM 1. OKTOBER 1949

MITARBEITER

PETZOLD · RICHTER

DRESDEN

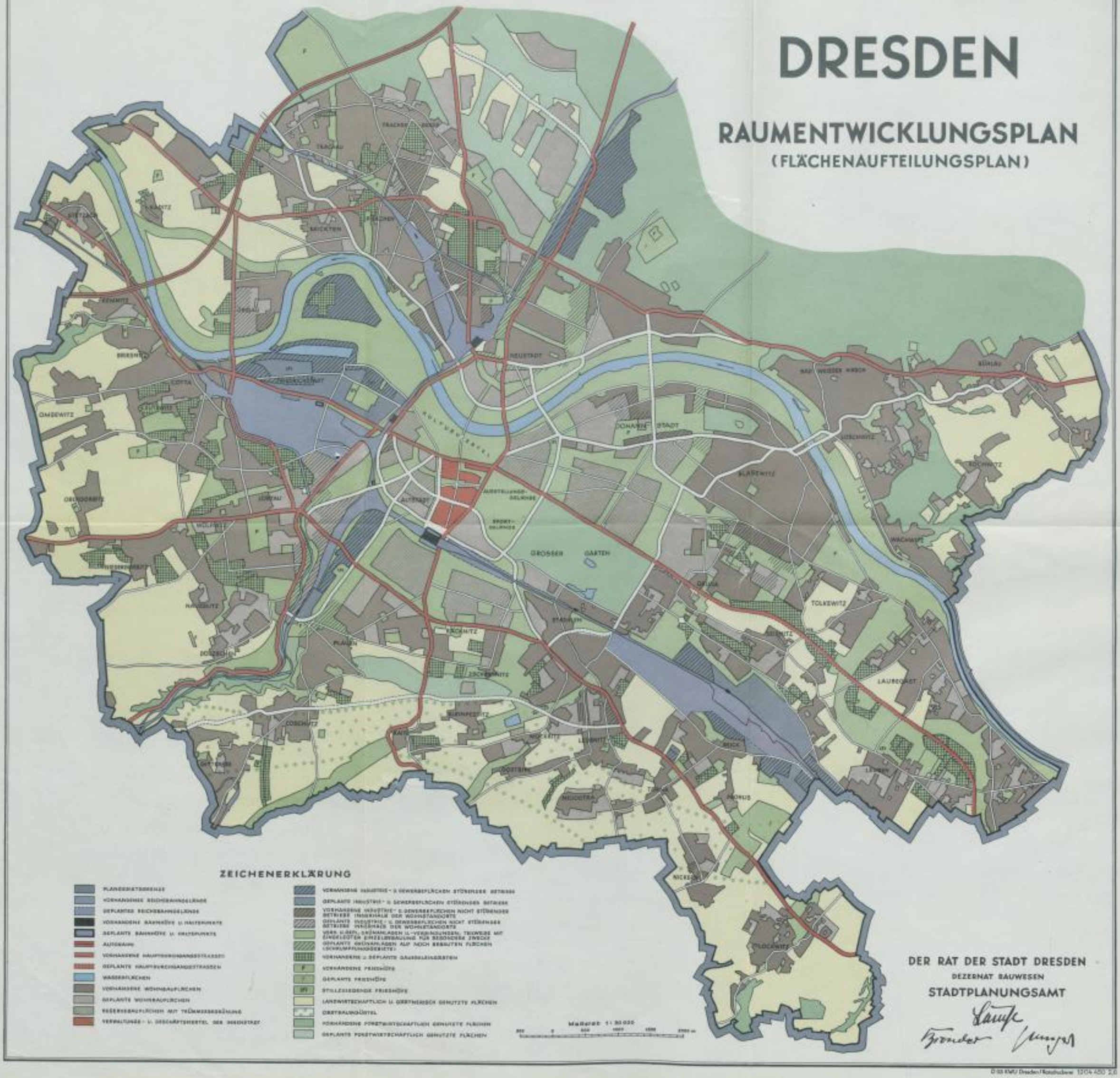
WIEDERAUFBAUGEBIETE IN WOHNVIERTELN · SCHWERPUNKTE

DER RAT DER STADT DRESDEN
STADTPLANUNGSAMT

DRESDEN / AM 1. DEZEMBER 1949

DRESDEN

RAUMENTWICKLUNGSPLAN
(FLÄCHENAUFTEILUNGSPLAN)



D 08 KWU Dresden / Rotaldruck 1204 450 2.0

1 lose Beil.

Hinweise

2. Ex.

Signatur	Stok
25, 4° 148a	

RS	Bub	AK
	31.10.78	
	Titelaufn.	AKB

FK

— Sachsen 15.10. Wü

— Städtebau 15.10. Sc

Bio K

Bild K

SWK

Sonderstandort	Signum	Ausleihe-vermerk

± 80/76

25