

über die Weißeritz bis in den Verlauf der Übigauer Allee als Verbindung zum Schloß Übigau (1725). Eine großartige barocke Gartenanlage war die Planungsidee für das Ostragehege, die leider nicht zur Ausführung kam (vgl. Abb. S. 71).

Beachtenswert ist die fächerartige Öffnung, die den großen Alleen – der Übigauer Allee im Süden, der Pieschener Allee im Nordosten und der mittigen Hirschallee (Reste noch in den 30er Jahren erhalten) – entspricht. Die Alleen sollen nach Löffler bereits 1724 angelegt worden sein und gehen damit auf die Planungen zum Tiergehege zurück. Sie sind seither in allen Kartierungen erkennbar, auf graphischen Darstellungen (Litho von C. W. Arlt 1833) und Gemälden (C. D. Friedrich: Das Große Gehege). Die Pieschener Allee und die Reste der Übigauer Allee, die mit dem Bau des Hafens um mehr als zwei Drittel gekürzt wurde und nach dem Anlegen der Flutrinne nur in halber Breite neu gepflanzt wurde, prägen noch heute das Ostragehege und sind in allen aktuellen Planungen integriert.

1885 entstehen mehrere Entwürfe für einen Volksgarten im Ostragehege in Folge eines nunmehr von der Stadtverwaltung ausgeschriebenen Wettbewerbes. Diese Auslobung war wohl eine Gegenreaktion auf erste Vorstöße, das Ostragehege völlig der Industrie- und Gewerbenutzung zu opfern. Erste Vorschläge, z. B. für den Hafenbau, waren schon 1845 eingereicht, aber vom Landtag abgelehnt worden.

Die Stadtbauamtskanzlei forderte in dem Wettbewerb z. B. die Erhaltung der Wiesen und Alleen, schloß neue Fahrwege aus. 38 Entwürfe gingen ein, der 1. Preis wurde zwar nach Berlin vergeben, aber den sensibelsten Plan entwarf wohl der Dresdner Carl Friedrich Seidel. Der sogenannte Seidel-Plan ist wohl typisch für den neuen Zeitgeist – naturnahe landschaftliche Gestaltung, Nutzungsangebote für den Bürger, Gaststätten, Spiel- und Veranstaltungsplätze u. a. prägen das progressive und soziale Programm. Im Sinne der Gartenkunst wird der Wechsel vom barocken französischen Gartenstil (Plan 1761) zum englischen Garten deutlich. Bedauerlicherweise, teils bedingt durch Hochwasserereignisse (Flutrinnenbau) und den Druck der Industrialisierung, kommen auch diese Pläne nicht zur Ausführung. Schon 1878 erklärte die Stadtverwaltung die Friedrichstadt zum Fabrikviertel.

1890 bis 1910 setzen sich die Planungen für Industrie-, Gewerbe- und Verkehrsbauten durch. Dies wird an anderer Stelle beschrieben (vgl. S. 18 ff.). 1893 wird die Weißeritz verlegt, in den Folgejahren die Flutrinne angelegt und der Hafen und der Vieh- und Schlachthof gebaut (vgl. S. 30 ff.). Eine vertiefende Wertung muß dieser Entwicklungsphase noch gewidmet werden, wenn man heute neue Planungsziele definiert. War seinerzeit die Kraft der Alternativen (Seidel-Plan) nicht stark genug und hielt das Bedauern über die Verbauung des Ostrageheges seither mehr oder weniger stark an, so steht heute die Frage der Wiedergewinnung wichtiger stadt- und landschaftsräumlicher Zusammenhänge. Positive Werte wie die Erlweinbauten oder die Yenidze sind unstrittig zu erhalten, aber viele der Objekte stehen heute leer, so die Gebäude von Bramsch, das Kühlhaus u. a. Gleisanschluß und Lagerplätze am Elbufer werden nicht zwingend benötigt, der Hafen soll zu mehr als 50 % verfüllt werden. Chancen, städtebauliche Fehlentwicklungen dieser Zeit zu korrigieren, müssen genutzt werden.

Erst in den 30er Jahren folgen wieder nennenswerte Planungen. Nachdem sich im Vorfeld im östlichen Teil des Ostrageheges die ersten Sportstätten entwickeln, werden in der NS-Zeit