

Dr. Laudel

Architekturhistorikerin

Dresden, Mai 2004

Legitimiert die Geschichte den Bau eines Brückenmonsters am Waldschlößchen?

Das Regierungspräsidium hat dem Projekt der mit 137 Millionen EUR teuersten Stadtbrücke Deutschlands zugestimmt. Mit einer gewaltigen Bündelung des Verkehrs würden dann auf der Waldschlößchenbrücke täglich 45.500 Kfz die Elbe überqueren und u. a. den Schillerplatz noch mehr verstopfen. So verkünden es die Prognosen. Die stattliche Zahl von 68 Planungsaufgaben offenbart, was die Menschen in den anliegenden Wohngebieten erwartet: Lärmschutzwände, schalldicht verschlossene Fenster.

Ist die Waldschlößchenbrücke wirklich die beste aller Lösungen, wie uns diejenigen gebetsmühlenartig verkünden, die für sie entschieden haben? Hatten denn alternative Projekte wie das einer dritten Marienbrücke tatsächlich je eine Chance? Oder ist nicht viel mehr unter dem massiven Druck der Landesregierung von Anfang an jenes Brückenprojekt favorisiert und schließlich durchgesetzt worden, das eine günstige Anbindung an die Autobahnen im Norden und Süden gewährt?

Immer wieder wird die Geschichte bemüht...

Um den Brücken-Wahnsinn zu legitimieren, wird immer wieder auch die Geschichte bemüht. Da heißt es, man habe doch mit dem Standort am Waldschlößchen nichts Neues erfunden, sondern verwirkliche eine Idee, die schon im 19. Jahrhundert geboren wurde. Das klingt so, als hätten wir es mit einer Lösung zu tun, die uns die Historie geradezu aufnötigt.

Man braucht aber wohl kein Experte zu sein, um sich vor Augen zu führen, daß es höchst problematisch ist, im Zeitalter des PKWs ausgerechnet bei innerstädtischen Verkehrslösungen auf historische Kontinuität zu setzen. Niemandem würde es heute einfallen, jenen einst so wichtigen äußeren Environweg, der sich als Akziseweg um die Stadt legte und von dem die heutige Fetscherstraße (ehemals Fürstenweg) ein Teil ist, zum modernen Ring ausbauen und den Verkehr über die Querallee am Palais vorbei durch den Großen Garten zu führen.¹ Und wie sieht das mit der „tief in der Geschichte wurzelnden Idee“ aus, ihn mit einer Brücke über die Elbe nach dem Waldschlößchen fortzusetzen?

¹ Ein innerer und äußerer Environweg wurde in dem ersten Generalbebauungsplan für Dresden ausgewiesen, den der Stadtbaukommissar Heinrich Hermann Bothen erarbeitet hatte und der 1862 vorlag (Original verschollen, Rekonstruktion von Werner Pampel in *Dresdner Hefte* 7.1989.5, S. 17). Es handelt sich hier um einen Plan, der ringförmige Zonen auswies, für die eine bestimmte Bauweise vorgeschrieben war, und zwar: eine den Altstadtkern umgreifende und vom inneren Environweg (26er Ring) begrenzte 1. Zone für geschlossene Bebauung und eine zwischen innerem und äußerem Environweg gelegene 2. Zone für offene Bebauung. Besonders wichtig war, daß der äußere (als Akziseweg vorhandene) Environweg zugleich die klar ausgewiesene Bebauungsgrenze der Stadt gegenüber der Landschaft darstellte, um so ein Ausufern der Besiedlung in den Umraum zu verhindern. Als Brückenprojekt wurde im Zusammenhang mit dem Generalbebauungsplan die dritte Elbbrücke als Teil des inneren Environweges und Pendant zur Marienbrücke (Albertbrücke) diskutiert. Dagegen standen Elbquerungen des äußeren Environweges (Erfurter Straße im

Eines ist wahr, in der allgemeinen Euphorie der Gründerjahre nach dem Ende des Deutsch-Französischen Krieges von 1871 ist nicht nur die dritte Elbbrücke, die „Albertbrücke“ (1875–1877), gebaut worden. Damals kamen auch Gedanken auf, in Zukunft einmal alle Fähren durch Brücken zu ersetzen. Das waren im Areal Johannstadt/ Striesen eine Brücke zur Prießnitz-Mündung und eine zweite, die vom Fürstenweg zum Waldschlößchen führen sollte. So weit, so gut. Während aber für eine vierte Elbbrücke, die „Carolabrücke“, 1877 ein Wettbewerb ausgeschrieben, in den vorstädtischen Gemeinden Loschwitz und Blasewitz von Privatunternehmen erste Projekte entwickelt und beide Vorhaben in den 1890er Jahren verwirklicht wurden, tat sich hinsichtlich der Johannstädter Brücken zunächst fast gar nichts.

Dafür gibt es eine einfache Erklärung: Das Gebiet war zu dieser Zeit auf der Altstädter Seite wenig besiedelt. Bis spät in die 1850er Jahre hinein hatte hier ein Bauverbot gewirkt, das 1826 per Kgl. Reskript über die östlich gelegene Pirnaische und Äußere Pirnaische Vorstadt (die spätere Johannstadt) verhängt worden war.

Bereits damals: Die Baulust zügeln und „schöne Ausblicke erhalten“

Um die nach dem Fall der Festungsmauern einsetzende allgemeine Baulust in geordnete Bahnen zu führen, folgte man dem Prinzip, die Stadt aus ihren topographischen Gegebenheiten heraus zu entwickeln. Die Verantwortlichen waren sich einig, daß der Ruhm Dresdens als eine „der schönsten Städte“ nur gewahrt werden könne, wenn die „freundliche Seite“ der Stadt „mit der Promenade zum Großen Garten und dem schönen Ausblick auf die Loschwitzberge“ offen gehalten würde.² So waren es allenfalls die Neustädter, die die Elbe überqueren wollten, um auf kürzestem Wege die beliebte Schankwirtschaft „Antons“ zu erreichen. Dafür konnten sie eine bald mit Dampf betriebene Fähre nutzen.

Die Grundlage für eine dichte Besiedlung der Johannstadt und des 1892 eingemeindeten Striesen legten Ende des Jahrhunderts gesetzlich sanktionierte Bebauungspläne. Sie wiesen tatsächlich halbrunde Plätze aus, die sich auf künftige Brückenbauten bezogen. Konkrete Projekte lagen aber auch zu dieser Zeit nicht vor.

Der Stadtrat sah keine triftigen Gründe für eine Brücke am Waldschlößchen

Es war lediglich eine Bürgerinitiative, der „Johannstädter Verein“, der im Jahre 1900 das Gesuch einreichte, eine Brücke nach dem Waldschlößchen bauen zu dürfen. Als „Hauptgrund“ wurde der „Wunsch“ der „Bewohner der östlichen Vorstädte auf dem linken Elbufer“ angegeben, „schnell [...] in die wundervolle Dresdner Heide [...] zu gelangen.“

Damals schien sich eine „günstige Gelegenheit“ zu bieten, mit geringen Mitteln ein solches Vorhaben zu verwirklichen. Die Johannstädter schlugen vor, einfach jenen Kastenträger umzuverlegen, der während des Umbaus der Altstädter Augustusbrücke als Interimsbrücke gedient hatte. Der Rat der Stadt erhob nicht nur gegen die Verwendung des provisorischen Trägers „Bedenken ästhetischer Art“. Er sah prinzipiell keine triftigen Gründe für einen

Westen und Waldschlößchen im Osten), die das stadtstrukturelle Grundschema suggeriert und auf die gelegentlich Bezug genommen wird, nicht zur Debatte. Das ist nicht verwunderlich, denn hier war ja erst einmal nur die von der dichten Besiedlung abgelegene Stadtgrenze markiert.

² Reskript vom 26. April 1826. Dresden, Sächs. Hauptstaatsarchiv, Reskriptensammlung.

Brückenbau gegeben und beschied das Gesuch abschlägig.³ Damit endete die wahrlich nicht heroische Frühgeschichte der Waldschlößchenbrücke.⁴

Startet jetzt ein Großversuch?

Nun aber soll sie gebaut werden, natürlich nicht als eine Brücke, auf der die Johannstädter Bürger entspannt in die Heide schlendern werden, sondern als eine, die – vierspurig ausgebaut – den anliegenden Wohngebieten in bester Lage hochfrequentierte Verkehrsschneisen beschert. Alle Warnungen zeitgemäßer Stadtplanung in den Wind schlagend, droht der Stadt ein hoffnungslos verspäteter Großversuch, der nur beweisen wird, was wir längst wissen: Eine autogerechte Stadt läßt sich nicht zu schaffen!

³ Dresden, Stadtarchiv, Stadtverordneten-Akten, E 52.

⁴ Wir haben es also hier mit dem ersten und einzigen konkreten Brückenprojekt zu tun, das für den Standort Waldschlößchen vorgelegt worden ist. Prinzipiell war aber eine Elbquerung Fürstenstraße (Fetscherstraße) – Waldschlößchen auch in den Generalbebauungsplänen der Folgezeit enthalten. Sie erschien stadtstrukturell logisch, als noch das allgemeine Prinzip galt, Verkehrsmagistralen zu bilden. Das betrifft sowohl die Planungen in den 1930er Jahren unter Stadtbaurat Paul Wolf als auch diejenigen, die zu DDR-Zeiten entstanden.