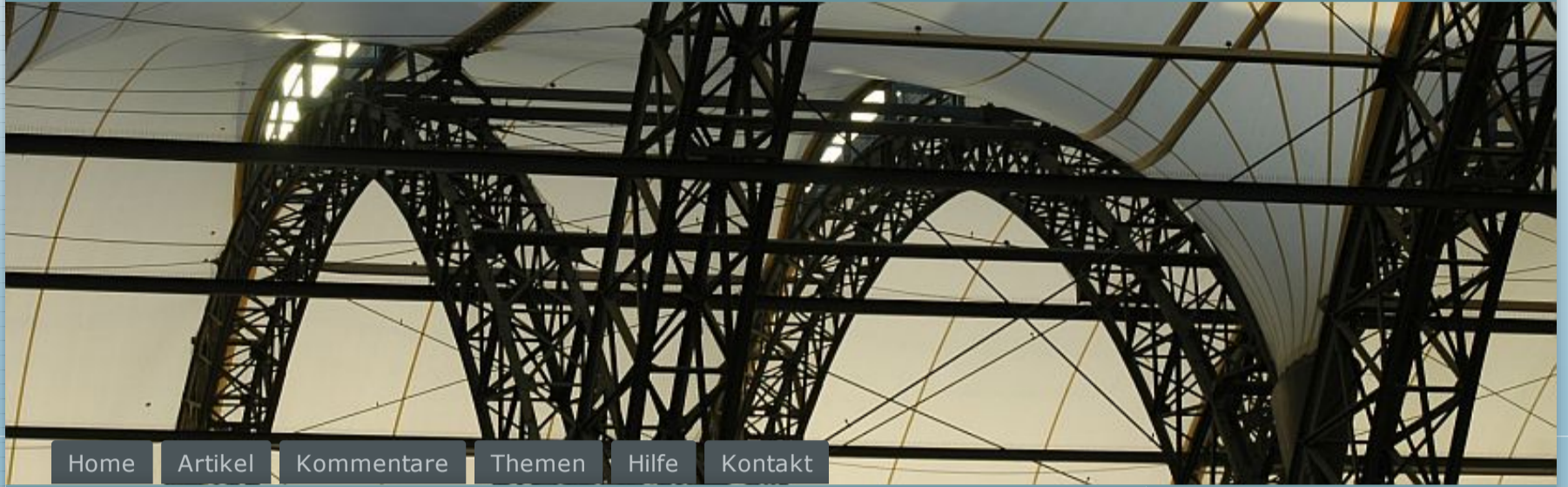


# Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



[Home](#) [Artikel](#) [Kommentare](#) [Themen](#) [Hilfe](#) [Kontakt](#)

MEINUNG

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

## Freie Fahrt für den Ignoranz-Express

Freitag, 24. Juni 2011

VON EDUARD ZETERA

Unter dieser Überschrift [klagte kürzlich die FAZ](#):

Chronische Nachrichten vom aktiengesteuerten Banausentum: Die Deutsche Bahn versagt als Bauherr mit geradezu ungenierter Sturheit. So lässt sie die Bahnhöfe als wichtige öffentliche Räume in architektonischer Beliebigkeit verkommen. ... [\[weiterlesen ...\]](#)

Als Dresdner könnte man dieser jüngsten Übung im Bahn-Bashing beipflichten und geflissentlich ergänzen, dass ja nicht nur, wie von der FAZ erwähnt, beim Berliner Hauptbahnhof die ursprünglichen Pläne des Architekten vom Bauherren Bahn in amputierter Form realisiert wurden – nein, auch der Dresdner Hauptbahnhof musste Federn lassen:



So sah der Entwurf von Norman Foster für den Dresdner Hauptbahnhof ursprünglich aus

Monat

— ODER —

Text suchen

— ODER —

Schlagw ort

— ODER —

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

ursprünglich aus.

Im [Interview des Dresdner Blätt´l](#) sagt der Architekt Norman Foster, der das neue Dach für den Dresdner Hauptbahnhof entworfen hat:

Wirtschaftliche Grenzen bewirken die Realität. Und so werden in einer ersten Stufe die große Mittelhalle und die beiden Nord- und Südflügel auf neuartig luftig, lichte, leichte Weise überdacht. Unsere große Idee, die wir präsentiert haben ist, die Dächer der Seitenhallen verlängert auch über die zu- und ablaufenden Gleise zu führen. Als Architekten müssen wir Geduld und Optimismus haben. Dieser lässt uns hoffen, später auch das zu realisieren und die Membrandächer der Seitenhallen zu einem ovalen Ring zu schließen. Dann würde der Dresdner Hauptbahnhof in der Tat die Krone aller unserer bisherigen Arbeiten.

Bahnhöfe wurden dereinst als „Kathedralen der Mobilität“ erbaut. Sie hatten als Verkehrsknotenpunkt eine bestimmte Funktion, zugleich sollte ihre Architektur aber den Anspruch untermauern, zentrales Gebäude der Stadt zu sein. Der Bahnhof war das Tor, durch welches der Besucher eine Stadt betrat. Doch die Zeiten ändern sich.

Norman Fosters Optimismus war also unbegründet, das wissen wir heute. Aber nicht nur die Bahn und der Dresdner Hauptbahnhof lehren uns das. Nein, keineswegs: Für das, was die FAZ als „aktiengesteuertes Banausentum“ und als „architektonische Beliebigkeit“ geißelt, haben wir in Dresden genügend andere Beispiele. „Leitbauten“ wie die Prager Torte oder das Inter City Hotel sprechen die gleiche, [von Verwertungskonzepten geprägte Formensprache](#). Dieser städtebauliche Sondermüll darf keinen Bestand haben. Es bleibt zu hoffen, dass er nach Ende seiner steuerlichen Abschreibungsfrist weggekehrt wird.

Die FAZ beschreibt die Situation in Frankfurt so:

Wo historische Fotografien ein elegantes Arrangement aus Boulevards, Verkehrs- und Grüninseln zeigen, spreizt sich heute ordinäres Chaos. Vor verstümmelten Gründerzeitfronten und hingeschlugerten Betoncontainern ... deprimieren krüppelbegrünte Betonkübel und einzelne, hilflos gegen das Schmutzgrau ankämpfende Sonnenschirme.

Zu Dresden äußert sich die FAZ nicht, der Text hierzu könnte wohl aber ganz ähnlich klingen.

Dresden wird seit Beginn der 1990er Jahre mit einer Geschwindigkeit und Gründlichkeit umgestaltet, wie nur selten in seiner Geschichte. Architektonisch und städtebaulich Herausragendes ist dabei in den wenigsten Fällen entstanden. Inzwischen sind wir schon soweit, dass Investoren so etwas wie [das Kugelhaus](#) ungestraft mit den Begriffen „Magie“, „Inspiration“ oder „Mythos“ attribuieren dürfen! Wann aber ist uns der Gestaltungswille abhanden gekommen, dem wir jene außergewöhnlichen Bauten verdanken, welche die allgemeine Wahrnehmung und (noch) die Silhouette Dresdens prägen – längst aber nicht mehr das Stadtbild? Ermangelt es uns an Kreativität, Phantasie und Anspruch? Wohl möglich. Am Geld jedenfalls kann es nicht liegen. In Dresden wohnt heute die wohlhabendste Generation, welche die Stadt je erlebt hat.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 25.06.2011 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte: [Aufgelesen](#) [Stadtbild](#)

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

## SCHLAGWORTE

13.Februar Albertbrücke Aufgelesen  
BautznerStraße Bürgerbegehren  
Datenschutz Demokratie  
Denkmalschutz  
DresdensErben Elbhang  
Elbtunnel Elbwiesen  
Hochwasserschutz  
KieswerkSöbrigen Kulturpalast  
KönigsbrückerStraße  
Landesregierung Landtag  
Musikmetropole NetzwerkStadtforen  
Neumarkt Parkschießung  
Stadtbild  
Stadtentwicklung Stadtrat  
Stadtverwaltung  
Waldschlößchenbrücke  
Welterbe

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · Kontakt