

Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



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

MEINUNG

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Endlich Weiterbau am Postplatz – wird nun alles gut?

Freitag, 20. Januar 2012

VON HEIDRUN LAUDEL

Am 8. November 2011 wurde am Postplatz der Grundstein zu einem Hotel- und Bürokomplex gelegt, der den verheißungsvollen Namen „Zwingerforum“ trägt. Für Peter Bäumler war das Ereignis Anlass, im aktuellen TOP-Magazin auf 20 Jahre Planungsgeschichte zurückzublicken.¹ Tatsächlich ist es heilsam, sich die Geschehnisse seit 1991 einmal ganz nüchtern vor Augen zu führen. Da fragt man sich dann: Worauf gründet sich die massive Kritik, die allenthalben zum Baugeschehen am Postplatz zu hören ist? Eigentlich ist doch alles ganz korrekt gelaufen. Es gab einen unumstrittenen Wettbewerbssieger: die Kölner Architekten Joachim und Margot Schürmann. Ja, der Entwurf der Schürmanns wurde geradezu euphorisch aufgenommen. Er bildete die Grundlage des Bebauungsplanes, den der Stadtrat im Oktober 1995 mit seltener Einigkeit beschloss.



Wettbewerb zum Postplatz in Dresden, 1991. Erster Preis: Büro Schürmann & Partner (Köln)

Monat

ODER

Text suchen

ODER

Schlagwort

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](#)

SCHLAGWORTE

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

Nach vielen gescheiterten Ideen in der Planungsgeschichte des Platzes schien das Problem an der Wurzel gepackt, eine rundum überzeugende Lösung gefunden zu sein. Statt dem Areal – wie in früheren Entwürfen immer wieder erfolglos geschehen – eine Großform aufzudrücken, hatte das Büro Schürmann vorgeschlagen, Einzelräume auszuformen und aneinander zu reihen: einen Postplatz im engeren Sinne, einen Wilsdruffer Torplatz und einen Platz vorm Schauspielhaus. Hier – so hatte es den Eindruck – war jemand am Werke, der die vorhandene Situation respektierte. Nicht gebunden an die große formale Geste, gestattete sein Vorschlag zudem eine Bebauung in Etappen. Man könne der Entwicklung die Zeit geben, die sie benötigt, hieß es damals. Im zeitlichen Abstand fragt man sich allerdings, ob ein auf allmähliches Wachsen ausgerichtetes Konzept nicht auch die Möglichkeit hätte einschließen müssen, es von Etappe zu Etappe zu überprüfen. Das ist nicht geschehen.

Bei näherer Betrachtung stellt sich heraus, dass auch der Schürmannsche Entwurf so respektvoll mit der vorgefundenen Situation nicht umgegangen ist, wie es auf den ersten Blick den Anschein hat. Auch sein Entwurf ist von einem Gestaltungswillen getragen, der sich über Gegebenheiten und funktionelle Erfordernisse hinwegsetzt. Das haben Wettbewerbe so an sich. Die Teilnehmer fühlen sich herausgefordert, ihrer Arbeit eine eigene Note zu geben, selbst wenn es sich – wie in diesem Falle – um ein Areal handelt, das im Laufe seiner Jahrhunderte währenden Geschichte tief in das Stadtgefüge eingewoben wurde und von daher wichtige Prägungen erfahren hat. Wir haben es eben nicht mit einer frei verfügbaren Brache zu tun. Ein „dramatisches Thema“ hat Schürmann den Postplatz genannt.² Aber hat er dessen Dramatik wirklich erfasst? Die Frage lautet natürlich auch: Ist sie ihm durch die Aufgabenstellung nahegebracht worden?



Postplatz in Dresden. Aufnahme nach 1928

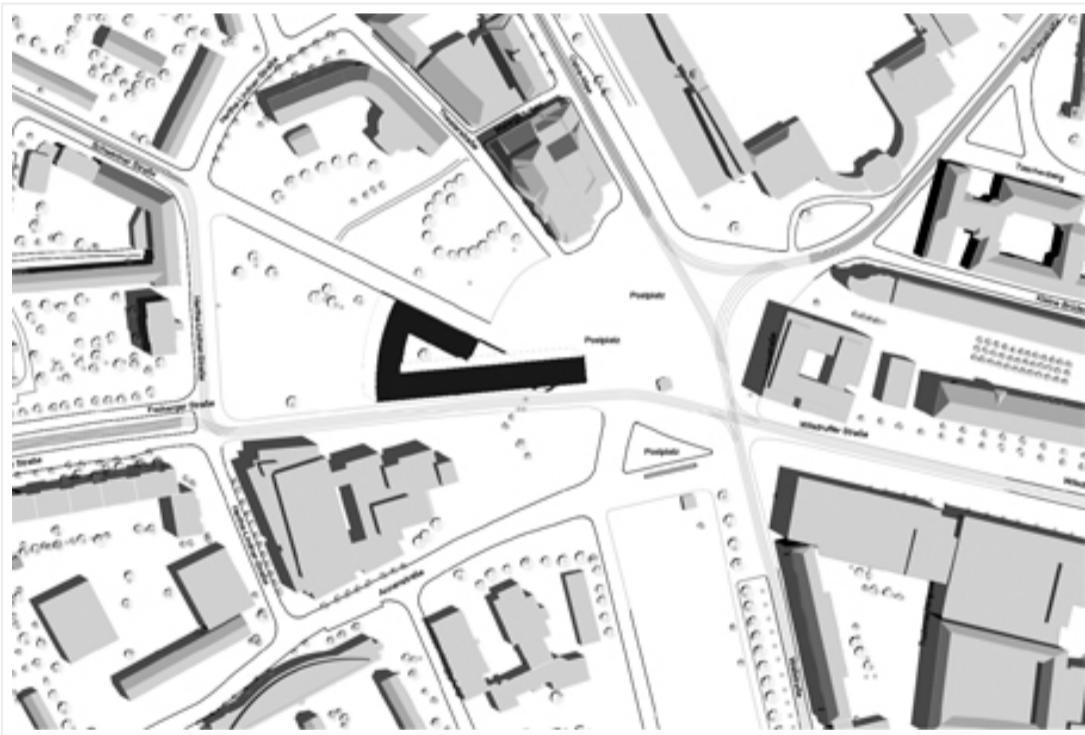
Der Postplatz ist seine gesamte Geschichte hindurch vor allem ein Schnittpunkt des Verkehrs gewesen. Auf den einstigen Vorplatz vor dem wichtigsten Stadttor liefen Verkehrswege aus allen Richtungen zu. Ein dichter Verkehrsknoten ist er bis heute. Er ist von seiner Potenz her der „quirligste“ unter den Dresdner Plätzen. Inzwischen sind es neun Straßenzüge – wenn auch von unterschiedlicher Wertigkeit – , die in ihn einmünden. Angesichts dieser Situation vor allem über neue Raumfolgen nachzudenken, heißt, am „dramatischen Thema“ vorbeizuplanen. So schön es wäre, wenn Dresden das Versäumte nachholte und fast 200 Jahre nach der Entfestigung seinen Promenadenring – möglichst gar mit Wassergraben – entwickelte, so wird doch der Postplatz an dessen Ende nie Verweilraum oder gar Bestandteil einer grünen Flaniermeile werden, wie er in den Köpfen der Architekten und auch so mancher Stadträte spukt. Es ist ein Platz, der das ihm angemessene Flair nur aus seiner Funktion, Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs zu sein, beziehen kann.

Schürmann und der beteiligte Verkehrsplaner haben die Hauptfunktion des Platzes – den Umsteigepunkt von Straßenbahnen und Bussen – wie ein notwendiges Übel behandelt. Sie haben sie verschämt an den Rand gedrückt. Dort lassen die schmalen überlangen Haltestellenbereiche das Umsteigen zu einer Rennstrecke mit Hindernissen werden, während in Sichtweite ein Überbleibsel, die „Käseglocke“, die da so einsam wie nutzlos auf der Weite des Platzes schwimmt, zum Ort unerfüllter Sehnsucht wird. Das ist

der Kernpunkt der Kritik, die die Dresdner am Postplatz üben. Freilich kam sie erst auf, als das Kind schon in den Brunnen gefallen, als das neue Haltestellen-Ungeheuer am Eingang zur Wilsdruffer Straße gebaut war und man immer wieder neu seine leidvollen Erfahrungen beim Wechsel der Straßenbahnlinien machen musste.

Wenn nun etwa der Verkehrsplaner einwirft, dass mit den Zuglängen der Straßenbahn für die heutige Entwicklung zur Stadtbahn eine Zentrallösung – wie die gewesene – nicht mehr geschaffen werden kann, dann nimmt die berechtigte Kritik der Dresdner an der gegebenen Situation noch eine ganz andere Dimension an. Dann wird man fragen müssen, wie weit die auf hohe Beförderungszahlen ausgelegte technische Entwicklung getrieben werden kann. Sind wir nicht dabei, uns mit den überlangen Wagenzügen von dem so wichtigen Ziel zu entfernen, die Straßenbahn als ein den Stadtraum belebendes Element einzusetzen?

Gegenwärtig sind nun die Blicke mehr auf die andere, die westliche Seite Platzes gerichtet, wo seit einigen Wochen kräftig gebaut wird. 22 Millionen Euro investiert die TGL (Treuhand Liegenschaftsgesellschaft) Immobilien GmbH in diesen Neubau, der Ende nächsten Jahres übergeben werden soll. Auch ein Name ist für den entstehenden Baublock schon gefunden. „Zwingerforum“ hat man ihn getauft und geht bereits mit einem entsprechenden Logo, einem Kreis mit stilisierten Kronentor darin, hausieren. Wir sind es ja inzwischen gewöhnt, in „Galerien“ zu wandeln, die uns keine Bilder, keine Skulpturen, sondern die Produkte immer wieder gleicher Warenketten präsentieren. Wir flanieren durch „Parks“, in denen Bäume allenfalls in Kübeln auftauchen, um das Käuferlebnis zu zieren. Nun also „Zwingerforum“. Der Name ist in Dresden eigentlich besetzt. Doch das Marktgeschrei kennt keine Grenzen, keine Ressentiments. Gottfried Sempers grandiose Idee aus dem Jahre 1835, den Zwinger zur Elbe hin zu öffnen und ihn in einen mit allen Attributen römischer Baukunst ausgestatteten Ort pulsierenden städtischen Lebens zu verwandeln, verkommt zu einem inhaltsleeren Etikett an einem schnöden Hotel-Büro-Komplex, dem jegliche Voraussetzungen fehlen, zu einem städtischen Forum zu avancieren.



Der im Bau befindliche Hotel-Riegel sperrt die Schweriner Straße ab

Der Name ist das Eine, die Gestalt und Stellung des neuen Baukörpers das Andere. Und da erweist sich, dass die Schürmannsche Planung eine weitere gravierende Prägung des Postplatzes im Laufe seiner Geschichte gänzlich ignoriert hat: die Anbindung des westlichen Stadtgebiets an den Altstadt kern. Gemeint ist die einstige Wettiner Straße (heute: Schweriner Straße), deren radikaler Durchbruch durch das Siedlungsgeflecht der Wilsdruffer Vorstadt von den Zeitgenossen als das Fanal für einen modernen Städtebau à la Paris gefeiert wurde³ und die seitdem tatsächlich als eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt fungierte. Diesem Verkehrszug ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Riegel, nämlich ein Gebäuderiegel, vorgeschoben worden. Um dem Konzept eines Gefüges markanter neuartiger Einzelplätze gerecht zu werden, wurde der Gleiskörper aus dem östlichen Abschnitt der Schweriner Straße herausgenommen und die Straßenbahn in aufwändiger Kurve um den Baublock herum geführt. Da hat es nichts genützt, dass sich die Verkehrsbetriebe bis zum Schluss mit aller Kraft gegen diese Lösung gewehrt haben.

Bedenkt man, wie hoch der Planungsdruck zu Beginn der 1990er Jahre gewesen ist, dann hat man völliges Verständnis dafür, dass nicht auf Anhieb für alle Problembereiche die einzig richtige Lösung gefunden werden konnte. Aber hätte es nicht die Möglichkeit der Überprüfung gegeben? Einen „inspirierenden Entwurf“ hat Peter Bäumler den Schürmannschen Plan genannt und damit seinen Charakter recht treffend beschrieben. Als ein solcher, d.h. als ein offenes Konzept, das ein Weiterdenken und Weiterplanen impliziert, ist er aber nicht behandelt worden. Er ist über zwei Jahrzehnte hinweg unantastbares Plandokument gewesen und jede Kritik ist von den Verantwortlichen in der Stadt mit dem Hinweis abgebügelt worden, dass man sich erst ein Urteil erlauben könne, wenn der Plan vollständig umgesetzt sei. Allein das Ergebnis eines Ideenwettbewerbs zur Grundlage aller Verkäufe und Investitionen zu nehmen, erscheint rückblickend im hohen Maße als fahrlässig. Gerade solche öffentlichen Bereiche, deren Realisierung sich über Jahrzehnte erstreckt, die neuen Entwicklungen Raum bieten müssen, erfordern Planungsverfahren, die die nötige Offenheit bieten.

Es ist höchste Zeit, innezuhalten und eine Zwischenbilanz zu ziehen, auch weil dem Postplatz mit der Entwicklung der Wilsdruffer Vorstadt vor allem auf kulturellem Gebiet eine Bedeutung erwächst, an die 1990 noch keiner denken konnte. Schon ist absehbar, dass der Schweriner Straße in diesem Kontext eine neue Bedeutung zukommt, die die jetzige Straßenbahnschleife gänzlich in Frage stellt. Es kann nicht sein, dass eine zu einem bestimmten Zeitpunkt als ideal gegoltene Idee zum Korsett wird. Dafür ist der Postplatz der denkbar ungeeignetste Ort.

¹ Peter Bäumler, Fassung für den Dresdner Postplatz – ein Baustein kommt hinzu, in: TOP-Magazin 14. Jg. (2011), H. 4, S. 48–51, inzwischen auch [eingestellt bei quo-vadis-dresden.de](http://www.ingestellt-bei-quo-vadis-dresden.de).

² Vgl. das Gespräch, das Peter Bäumler mit Joachim Schürmann führte, in: TOP-Magazin 8. Jg. (2005), H. 3, S. 70–72, hier S. 71.

³ Vgl. Dresden, Stadtarchiv, Ratsarchiv, F VI, Nr. 89: „die projectirte Anlegung einer neuen Verbindungsstraße vom Postplatze aus nach dem Löbtauer Schlag [Wettiner Straße] betr.“ Vol. I, 1853, Bl. 10.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 20.01.2012 aktualisiert.

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

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

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

KOMMENTARE ABONNIEREN

5 Kommentare zu diesem Artikel

Warum nur muss ich beim Lesen immerfort daran denken:
<http://de.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%BCrmann-Bau>

... schrieb [R. Heinrich](#) am Samstag, dem 21.01.2012, um 11:50 Uhr.

Vielen Dank für die Ausführungen! Ich würde mir wünschen, man könnte die Entwicklung des Postplatzes einmal in einem Film aus der Vogelperspektive visualisieren und mit Strassen-Ansichten anreichern. Irgendwie verliert man im wahrsten Sinne des Wortes den Überblick.

... schrieb [Sebastian](#) am Samstag, dem 21.01.2012, um 13:50 Uhr.

Ich habe an dem Artikel ein paar ganz wesentliche Punkte auszusetzen:
_Dass die Schweriner Strasse einmal ganz anders gedacht war ist sicher richtig,

in Anbetracht der Funktion, die diese Strasse heute noch hat, ist die Schürmannsche Planung für die frühen 90er Jahre erstaunlich weitsichtig, indem die Schweriner Strasse in Richtung Postplatz zur Sackgasse wird. Der Postplatz bleibt so den Fussgängern vorbehalten und könnte Vorplatz für ein öffentliches Gebäude zwischen Schauspielhaus und Zwingerforum sein. Die Idee, die Strassenbahn quer über den Platz fahren zu lassen, erscheint vor dem Hintergrund aktuell geltender Sicherheitsanforderungen als ziemlich abwegig, in diesem Fall wäre der ganze Platz mit Fussgängerbarrieren verstellt und nicht mehr nutzbar (das war 1928 sicher noch anders).

_Das "Zwingerforum" hat sicher einen unglücklichen Namen. Warum allerdings sollte an dieser Stelle nicht ein Büro- und Hotelgebäude stehen? Immerhin wird eine Hotellobby schon mehr Leben an den Platz bringen als das ehemals unweit befindliche Telegrafenamts (auch Büros)?

_Das Ergebnis des Ideenwettbewerbs wurde sicherlich zur Grundlage der weiteren Verfahren genommen (irgendwo muss man halt einmal anfangen?). Allerdings waren diese Verfahren durchweg ÖFFENTLICH! Tragisch ist allerdings, dass genau dieser, auf maximale Transparenz angelegte, Verfahrensweg inzwischen so lang geworden ist, dass sich von denen, die sich damals hätten beteiligen können niemand mehr erinnern kann.

... schrieb Thomas am Montag, dem 23.01.2012, um 12:25 Uhr.

Die Idee, die Strassenbahn quer über den Platz fahren zu lassen, erscheint vor dem Hintergrund aktuell geltender Sicherheitsanforderungen als ziemlich abwegig, in diesem Fall wäre der ganze Platz mit Fussgängerbarrieren verstellt und nicht mehr nutzbar (das war 1928 sicher noch anders).

Auch die Vorstellung, der ganze Postplatz müsse mit Fußgängerbarrieren verstellt werden und sei nicht mehr nutzbar, wenn die Straßenbahn weiterhin über die Schweriner Straße fahren würde, erscheint abwegig, weil es in Dresden mindestens ein Gegenbeispiel gibt: Auch über den Wiener Platz fahren Straßenbahnen, ohne dass dort Fußgängerbarrieren stehen. Mit der jetzigen Verkehrsführung von Straßenbahn und Bus über die Hertha-Lindner-Straße und die Freiburger Straße, die gegenwärtig mit dem Bau des Zwingerforums für die nächsten Jahrzehnte zementiert wird, werden den ÖPNV-Fahrgästen zwischen Postplatz und Bahnhof Mitte ein unnötiger Umweg und den Straßenbahnen zwei vermeidliche Kurvenfahrten aufgezwungen.

Dem MIV dagegen hat der Postplatz-Umbau eine Begradigung der Verkehrsführung in der Relation Wilsdruffer Straße/Freiburger Straße gebracht, die es so vorher nicht gab. Mit dieser Anmerkung sei die Frage, welchen motorisierten Verkehrsteilnehmern der Postplatz-Umbau mehr genützt hat – dem ÖPNV oder dem MIV – jedem selbst zur Beantwortung überlassen.

... schrieb Jakob am Freitag, dem 02.03.2012, um 15:41 Uhr.

Von dem gesamten Schürmannschen Entwurf für Postplatz und dessen Randbereiche war allein die vorgesehene Öffnung des ehem. Wallgrabens an der Trasse der heutigen Wallstraße interessant. Im übrigen aber nicht neu. Das hatten schon lange Architekten vor Herrn Schumann geplant! Immer wieder sind Gäste Dresdens entsetzt, wenn sie seine wahrhaft "geniale" Schmetterlingshaltestelle sehen. Herr Schürmann sollte sämtliche Honorare, die er von den Dresdner Steuerzahlern erhalten hat, in voller Höhe zurückzahlen.

... schrieb Emanuel am Sonntag, dem 29.04.2012, um 20:49 Uhr.

„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