

Vision und Realität der Neugestaltung von Postplatz und Wallstraße

Der noch im 15. Jahr nach der Wende ungestaltete, weitgehend leere, nahezu als Großbrache anzusehende Postplatz Dresdens ist unter die Bagger gekommen. Vom Norden der Ostra-Allee und Sophienstraße bis zum Süden, Dr. Külz-Ring und Dippoldswalder Platz, von Freiburger- bis weit in die Wilsdruffer Straße wird gegraben. Verloren dazwischen, doch denkmalgeschützt, steht die „Käse-Glocke“, ihrer Serviceaufgabe enthoben.

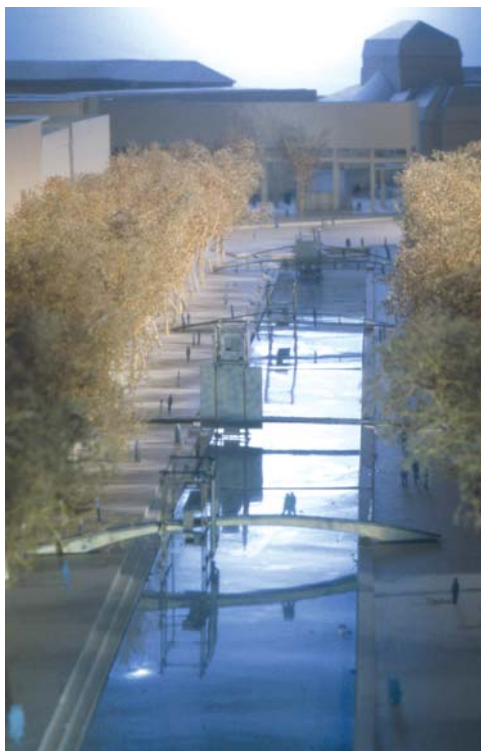
Seit 1994 wurden Bebauungspläne konzipiert, verworfen, neu geplant, bis es endlich am 5. Mai 2000 zu einem rechtsgültigen Beschluss des Stadtrates kam – mit nachfolgenden Nachbesserungen. Investitionsprojekte loderten auf und verpufften: die Landmarke eines Riesenturms, in den ein Holländer investieren wollte, eine Untertunnelung des Platzes, konventionelle Randbebauung aus Dresdner Entwurfswerkstätten.

Kernmaßnahmen werden derzeit durch die Verkehrsbetriebe umgesetzt: eine Haltestellen- und Umsteigestation um die Ecke Wilsdruffer-Wallstraße herum mit bis 100 Meter langen Bahnsteigen. Sie verlegen die Straßenbahn in die Wallstraße. Gebaut wird auch an den Straßen, der Befestigung und den Grünflächen – insgesamt ein Infrastrukturprojekt. Platzrandbebauung und Häuserbau fehlen derzeit mangels Investoren. ▶

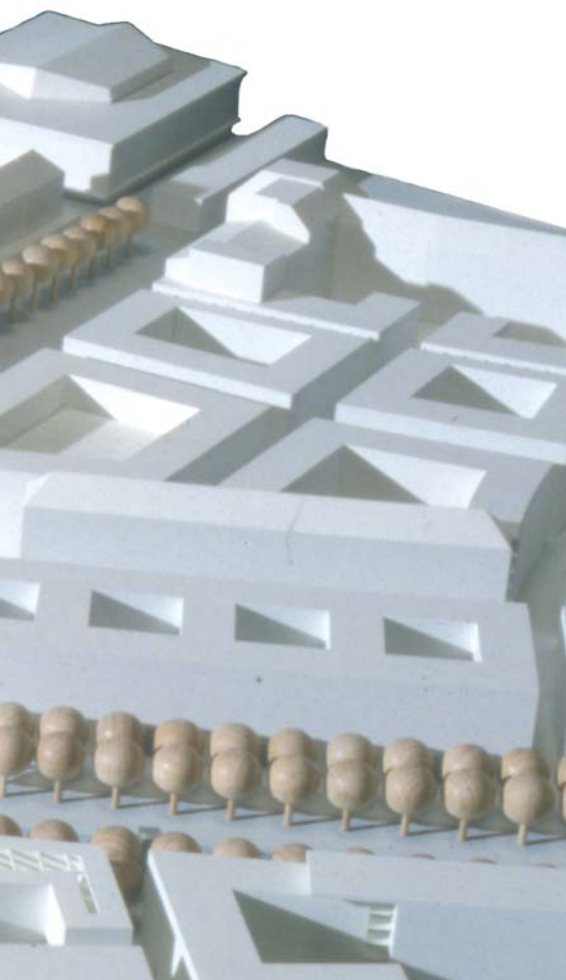


Modellfotos: Tomas Riehle, Modellbau: Herbert Goertz, Foto: Dr. Peter Bäumler

Vision einer Folge von Platzräumen Europäischen Ranges: vom Theaterplatz bis zum Ring, in der Mitte der Postplatz



Wallgraben mit Wasserlauf vom
Dippoldiswalder- zum Postplatz



Fast schon aus ferner Erinnerung stammt der anspruchsvolle Entwurf, mit dem die Kölner Architekten und Stadtplaner Joachim und Margot Schürmann dem Postplatz mit der Wallstraße eine neue, weit ausgreifende, klug gegliederte Gestalt geben möchten. Im November 1991 hatte sich ihr Büro in einem städtebaulichen Gestaltungswettbewerb mit einem klaren Votum gegen 33 Mitbewerber durchgesetzt. Ihr Entwurf liegt in wesentlichen Zügen dem gültigen Bebauungsplan zu Grunde.

TOP-Magazin bat Professor Joachim Schürmann, seine Vision zu schildern:

„Nachdem wir lange nicht wussten, ob wir an dem Wettbewerb teilnehmen wollten, sind wir vom Albertplatz über die Augustusbrücke, die Sophienstraße bis zum Dr. Külz-Ring gegangen. Dabei fiel uns auf, dass dieser westliche ‚Stadttrand‘ Dresdens ein dramatisches Thema ist. Wo auf der Neustädter Seite enggefaste Straßenräume sind, mit schönen geschlossenen Fassaden wie in der Königstraße, tun sich jenseits der Augustusbrücke offene Räume auf, die ganz typisch sind für Dresden. Um Gebäude wie die Hofkirche, das Italienische Dörfchen, die Semperoper, die Schinkelwache sind Plätze entstanden, denen das Rektanguläre völlig fehlt. Der besondere Reiz ist, dass sich auf dem Weg von Norden nach Süden ständig neue Platzräume öffnen – bis alles am Postplatz im Niemandsland einer Stadtbrache endet. Dieses Erlebnis von Raumfolgen wollen wir fortsetzen. Der Postplatz soll kein streng gefasster Platz mit Randbebauung werden sondern ein Gebilde aus kleineren Flächen vor dem Schauspielhaus, an der Einmündung der Wilsdruffer Straße, über der früheren Bastei. Der Postplatz wird so eher Teil einer Raumfolge vom Theaterplatz zum Ring als ein eigenständiger städtischer Großraum.“

Wallstraße - Wallgraben

Wir wollen das Gedächtnis der Stadt sichtbar machen. Mit einem neuen, langen Gebäudeflügel parallel der Wallstraße, im Verlauf des Festungswalls der Zitadelle, der ab 1810 geschleift wurde, schließen wir heute den Altstadtrand

nicht ab, sondern fassen ihn im alten Sinn, um gewissermaßen das Gedächtnis der Stadt zu aktivieren. Parallel dazu schlagen wir zwei Alleebaumreihen vor, die in ihrer Mitte einen Wallgraben einfassen, 20 Meter breit und etwa 300 Meter lang, mit dem wir den alten Wassergraben wiederaufleben lassen wollen. Jetzt nicht mehr Sperrriegel, soll er von fünf Stegen überspannt werden. Alle ähnlich, aber nicht gleich, mit einem kleinen Brückenkopf für Erlebnisräume zur Dresdner Geschichte am Westufer. Am Dippoldiswalder Platz überspannt nach unserer Vision ein kubisches Gebäude den Graben. In seinem Innenhof ergießen sich Quellen in den Wasserlauf in Richtung zur nördlichen Bastei.

In Zukunft ohne Marienstraße

Wir haben uns entschieden, den Verkehr in der Wallstraße zu bündeln – soweit er nicht schon weiter oben im Norden und Westen abgefangen wird. Straßenbahn und Autos sind auf der neuen Wallstraße zusammengeführt. ➤



Joachim Schürmann

Vita – Die Architekten Joachim und Margot Schürmann begannen mit eigenem Büro in Köln, sich ab 1956 als Architekten der Nachkriegs-Moderne zu profilieren. Nach Kirchenrekonstruktionen und -neubauten fand ihre Instandsetzung der kriegszerstörten Kölner romanischen Kirche mit Gestaltung des Stadtviertels Groß-St. Martin weite Beachtung. 1965 erhielt Schürmann den Ruf an den Lehrstuhl Entwerfen und Gebäudelehre der TH Darmstadt. Bauten für den deutschen Bundestag, dessen „Schürmann-Rohbau“ das Schicksal der Rheinüberflutung erfuhr und der nach Erhaltungskämpfen später von ihm für die Deutsche Welle fertig gebaut wurde. Aus jüngerer Zeit ragen Gestaltung und Bauten wie Lichtturm und U-Bahnstation am Salzburger Bahnhof, Wohnsiedlungen und Museumsbauten heraus. Internationales Lob fand das städtebauliche Projekt für den Dresdner Postplatz. Zu den vielen Auszeichnungen gehören der Deutsche Architekturpreis (1981 und 1991) und die Heinrich-Tessenow-Medaille. Mitgliedschaft in der Akademie der Künste Berlin und der Sächsischen Akademie der Künste Dresden.



**Der „MILLIONENPLATZ“ –
Verkehrsbauten am Postplatz und Wall**

Nicht nur Gleisanlagen, auch die begleitenden Straßen, Platzbefestigungen, Grünanlagen und Bäume bauen und pflanzen die Dresdner Verkehrsbetriebe für den neuen Postplatz. Es entsteht eine neue Straßenverbindung von der Freiburger zur Wilsdruffer Straße, die Marienstraße bleibt. Ein Teil der Schürmann'schen Wallpromenade mit Kastanienbäumen wird schon angelegt.

Ein erster Bau auf dem Postplatz ist der Anfang der Hochbauten. Nach dem Entwurf des Büros Joachim Schürmann in Arbeitsgemeinschaft mit Wolf Dittmann und Wolfgang Luft erhält die Umsteigestation Wall-/ Wilsdruffer Straße eine schmetterlingsartige Überdachung. Schürmann: ‚Wilsdruffer Tor‘ haben wir sie genannt, weil da das alte Wilsdruffer Tor stand, und weil wir der langen Wilsdruffer Straße einen deutlichen Abschluss geben wollten. Wir haben den Gedanken „Tor“ aufgegriffen, indem wir zwei Säulen – einen 32 Meter hohen Zwillingspylon und eine schlanke, 42 Meter hohe Stele – planen, die notwendig zur Aufhängung der breitgespannten Glasdachkonstruktion ist und auch für die Beleuchtung. Weithin zu sehen – von der Freiburger-, Wilsdruffer-, Annenstraße – bilden sie ein torartiges, nächtlich auf besondere Weise erleuchtetes Zweigespann.

Zum Stadtfest 2006 sollen alle Verkehrsbauten mit Kosten in Höhe von 48 Millionen Euro abgeschlossen sein – der Schmetterlingsbahnhof mit Wilsdruffer Straße schon im November 2005. Die Zahl der Aus- und Einsteiger in den Bahnen und Bussen, insgesamt neun Linien, beträgt übers Jahr etwa 12 Millionen Fahrgäste.



Gleisbauarbeiten auf der Wallstraße

Sie ist breit genug angelegt als eine Stadtstraße, um auch den Anliegerverkehr in das Webergassenquartier zur ECE-Galerie aufzunehmen.

Die vorgeschlagene parallele Bebauung mit durchschreitbaren Innenhöfen belebt das Areal. In den unteren Geschossen beherbergen diese Häuser Läden, Gastronomie, Gewerbe, oben haben sie Wohnungen nach Westen mit Blick zu den beiden Alleen und dem Wassergraben – wenn sich Investoren dafür gefunden haben werden.

Postplatz – autofrei?

Wichtig ist, den großen Platz vielfältig zu gliedern. Dabei ist die Einmündung der Ostra-Allee – der Bereich zwischen Kronentor und Schauspielhaus – von besonderer Bedeutung. Am Kopf der vorgezogenen Baumallee soll ein transparenter Pavillon stehen, dessen Funktion durchaus dem Schauspielhaus zugeordnet sein kann, gewissermaßen als Foyer-Ausleger auf dem Platz. Dann gibt es ein in den Platz hineinragendes Bauwerk, etwa ein Bankhaus.

Ich erinnere an den wesentlichen Bestandteil der Ausschreibung des Wettbewerbs, den Verkehr auf dem Postplatz

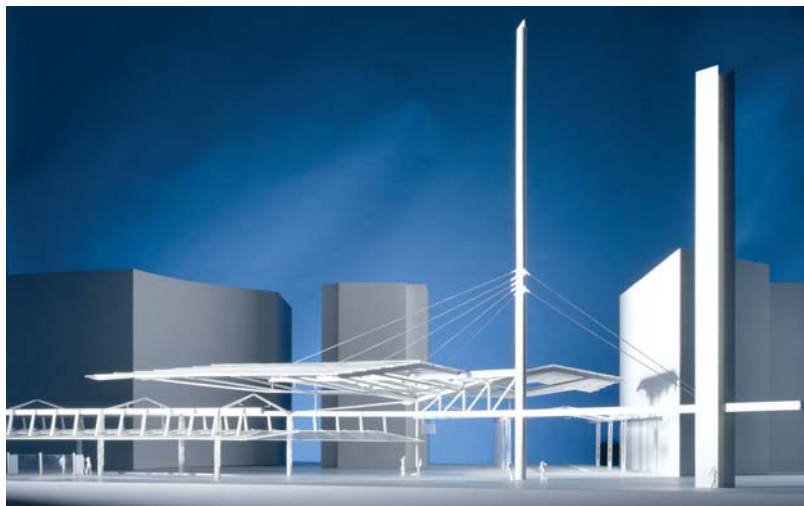
stark zu beruhigen. Straßenbahnen ja, aber den Autoverkehr wollen wir ganz vom Platz verbannt haben. Es gibt eine logische und überzeugende Verkehrsplanung von Professor Staadt, die aufgezeigt hat, dass dies möglich ist. Wir waren dann sehr überrascht, dass der Autoverkehr jetzt doch gestattet wird. Nun muss man mit allen baulichen und verkehrsordnenden Mitteln die Ruhe dieses Platzes weitgehend erhalten, der durchaus belebt sein, aber in erster Linie dem Fußgänger gehören soll.“

Herr Professor Schürmann, was wünschen Sie sich und der Stadt Dresden zur künftigen Erfüllung Ihrer Vision?

„Pro domo sage ich, dass man zurückfinden sollte zu der früheren Vereinbarung. Mit der Annahme unseres Entwurfes haben wir den Auftrag und sind gehalten, auf die Gestaltung der Maßnahmen und Bauten gemäß dem Gesamtkonzept zu achten.

Nach Abschluss der derzeitigen Bautätigkeit durch die Verkehrsbetriebe werden der Postplatz und angrenzend die Wallstraße infrastrukturell hervorragend erschlossen sein. Ich erhoffe für die Stadt, dass es damit gelingt, Investitionstätigkeit für Hochbauten dorthin zu lenken. Das würde auch die Finanzkraft bringen, weitere Teile der Planung, wie die Wallpromenade mit Wassergraben, zu realisieren. Wenn alles gelungen ist, kann sich dann der gesamte Zug von der Augustusbrücke bis zum Dr. Külz-Ring zu einer großartigen Platzraumfolge von europäischem Rang entfalten. ◆

Das Gespräch führte Peter Bäumler.



Dominante Schmetterlingsüberdachung der Ums'Éck-Haltestelle am Wilsdruffer Tor