



Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Postfach 120020
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
15gse032

9. April 2015

Körnerweg zwischen Loschwitzer Hafen und Heilstättenweg

Sehr geehrter Herr Prof. Koettnitz,

in den letzten Monaten waren sowohl das Straßen- und Tiefbauamt als auch der ADFC intensiv mit dem Körnerweg beschäftigt. Nach jahrelangem, zähem Ringen kristallisiert sich jetzt eine praktikable Sanierungsvariante heraus. Die Benutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrende könnte wiederhergestellt werden; die komplizierte Gemengelage aus Aspekten des Denkmalschutzes, der Statik des Weges und der Stützmauern, der Hochwasserfestigkeit, Anwohnerinteressen usw. wird für alle befriedigend gelöst – man könnte fast vom gordischen Knoten sprechen, der hier durchschlagen wird.

Wir möchten Ihnen persönlich und Ihren Mitarbeitern für Ihr großes und beharrliches Engagement für diesen zwar kurzen, aber wichtigen Wegabschnitt danken! Frau Kramer hat die Planung geduldig und kontinuierlich vorangetrieben; der Informationsfluss war sehr gut; auch komplizierte Sachverhalte hat sie uns am Telefon oder schriftlich stets gut verständlich erläutert. Sie selbst haben viel Zeit und Kraft in Anwohnerunden, Ortsbegehungen, Gespräche mit dem Denkmalamt, mit Ortsbeiräten, dem ADFC usw. investiert. Herzlichen Dank dafür!

Es steht fest, dass die derzeit beantragten Fördermittel in Höhe von 184.000 Euro nur für einen kurzen Teilabschnitt ausreichen werden. Wir möchten Sie bitten auszuloten, ob eine höhere Förderung beantragt werden kann oder eine Förderung aus anderen Töpfen möglich ist. Es gab diesbezüglich kürzlich ein freundliches Telefonat mit Herrn Schröter, Abt. Planungs- und Bausteuerung, der dieses Anliegen zwar skeptisch, aber prinzipiell möglich sah. Er bat um eine kurze Zusammenstellung unserer Fragen und Argumente.

Hochwasserrichtlinie

Grundlage der derzeitigen Förderung bildet die „Richtlinie Hochwasserschäden 2013“ des Freistaates Sachsen, mit der die Verteilung von Bundesmitteln des Fonds „Aufbauhilfe“ geregelt wird. Der Körnerweg kann in mehrerer Hinsicht hier Gegenstand der Förderung sein: es werden genannt in Abschnitt D I.2. unter a) „verkehrliche Infrastruktur“, unter b) „... Hochwasserschutzanlagen“ und unter d) „... städtebauliche Infrastruktur ... Wiederherstellung historischer Dörfer ... sowie insbesondere Wege ...“. Gefördert wird die Beseitigung unmittelbarer Schäden durch das Hochwasser, der nachhaltige Wiederaufbau geschädigter Infrastruktur und Maßnahmen zur zukünftigen Schadensvermeidung (Abschnitt D I.1.). Die Schadensanmeldung erfolgte 2013, als Schadensbereich wurde die gesamte Länge des Abschnitts an-

erkannt. Der Fördermittelantrag floss in den Wiederaufbauplan lt. Abschnitt D V. ein (Stadtratsbeschluss V2577/13). Dieser Wiederaufbauplan durfte einmal nachgebessert werden, dabei konnten vor allem neue, unvorhersehbare Einzelmaßnahmen noch nachbeantragt werden (Abschnitt D V.9.). Dieser Termin ist am 31.12.2014 verfließen, eine Reaktion in Hinsicht auf den Körnerweg ist nicht mehr möglich.

Allerdings lassen sich „Kostenerhöhungen der bestätigten Einzelmaßnahmen auf Grund detaillierterer Planungen . . .“ nachmelden (Abschnitt D V.10.) und innerhalb des Gesamtbudgets des Maßnahmenplans ausgleichen. Wir möchten sie bitten zu prüfen, ob eine solche Nachbesserung in Frage kommt.

Kostenerhöhungen

Die zunächst beantragte Summe erscheint auf den ersten Blick angemessen für die Sanierung von 650 m Weg. Verschiedene, stark kostentreibende Aspekte haben sich erst im Laufe der Planungen und der damit verbundenen Untersuchungen herausgestellt.

1. Es fehlt ein fachgerechter Unterbau – es gab in der Vergangenheit stets strikte Begrenzungen der Achslast für das Befahren des Weges mit Fuhrwerken und Fahrzeugen, die heute für eine Anwohnerstraße nicht mehr praktikabel sind.
2. Die Dammkonstruktion erfüllt statische Funktionen für die dahinterliegenden Mauern. Diese wiederum sind nach heutigen Gesichtspunkten statisch unterdimensioniert – ein Eingriff ist daher sehr sensibel.
3. Das schwere Pflasterdeckwerk spielt bei Überschwemmungen gerinnehydraulisch eine wichtige Rolle.
4. Die Denkmalschutzbehörde fordert eine Sanierung unter Verwendung von Sandstein.

Mit einer einfachen Oberflächensanierung ist es daher nicht getan. Die hohen Kosten sind nicht nur durch denkmalpflegerische Forderungen verursacht, sondern hängen auch mit der Statik, dem Hochwasserschutz und der Vermeidung zukünftiger Schäden zusammen.

Schadensbild

Ein Zusammenhang der Schäden am Weg mit Hochwasserereignissen ist wahrscheinlich. Eine exakte „Vorher – Nachher – Analyse“ kann naturgemäß nicht gegeben werden, das liegt im unberechenbaren Charakter eines Hochwassers, deshalb ist der Bezug auf „2013“ schwierig – sicher nicht nur hier, sondern auch anderswo. Schäden entstehen vor allem durch das „Durchweichen“ des Damms und des Hanges.

1. Das Fugenbild ist durchgängig nicht mehr dicht, über weite Strecken gibt es Fugen von mehreren Zentimetern. Die statische Stützfunktion der Dammkonstruktion ist daher gefährdet – um Schubkräfte des Hanges über den Fuß der Stützmauern, Weg und Böschung ableiten zu können, wäre ein enger Verbund der Steine Voraussetzung. Die Fugen werden mit jedem Hochwasser immer breiter, die Konstruktion „rutscht“ zunehmend Richtung Elbe. Diese Prozesse kommen besonders bei stark und lange durchweichtem Damm und Hang zum Tragen.
2. Nach jedem Hochwasser sind Schäden an den Stützmauern zu verzeichnen (kompletter Einsturz oder Risse und Setzungen), die eventuell teilweise auf eine mangelhafte Stützfunktion der Dammkonstruktion zurückzuführen sind (aktuell: Arbeiten unterhalb „Dinglingers Weinberg“).
3. Deutlich sind auf der gesamten Weglänge „Fahrspuren“ ausgebildet. Diese kommen durch das Befahren mit schweren Fahrzeugen zu Stande, was einerseits besonders nach dem Hochwasser nötig ist (Beseitigung von Schwemmgut und Hochwasserschäden, Baumaßnahmen an geschädigten Mauern usw.), andererseits auf dem „durchweichten“ Damm besonders schädlich ist.
4. Ungeklärt ist die Rolle der Druckleitung (DN800) von 1908. Diese wurde 2003 (also erst nach der großen Flut 2002) außer Betrieb genommen. Sie ist seitdem wahrscheinlich „leer“ (telefonische Auskunft Herr Schönberger, DREWAG). Wenn das tatsächlich so wäre und sie bei Hochwasser nicht geflutet wird oder vollläuft, würde sie erhebliche Auftriebskraft entwickeln, die der Auflast der schweren Sandsteine entgegenwirken würde. Die Widerstandskraft der Wegeoberfläche gegen Strömungskräfte wäre damit stark herabgesetzt.

5. Weiterhin wirkt die Rohrleitung wie ein „Bewehrungsseisen“ in der Dammkonstruktion. Ist die Leitung nicht mehr wassergefüllt, wird ihre Stützfunktion stark herabgesetzt sein. Dieser Effekt wäre auch eine Weile nach einer Flut relevant, solange Hang und Damm durchnässt sind.

Alle genannten Schäden treten natürlich exponentiell verstärkt bei hohem und lang anhaltendem Hochwasser – wie 2013 – auf. Auch die historische Überlieferung zeigt, dass Schäden am Weg vor allem im Zusammenhang mit Hochwasserereignissen auftreten (siehe Stadtarchiv-Akten zum Körnerweg aus dem 19. Jh.). Eine normale, alltägliche Benutzung verursacht hingegen kaum Schäden, auch unter „modernen“ Bedingungen.

Andere Fördermöglichkeiten

Sollte eine Beantragung höherer Fördermittel nach der „RL Hochwasserschäden 2013“ nicht möglich sein, bitten wir Sie, weitere Möglichkeiten zu prüfen. So stehen von Seiten der Stadt Mittel aus dem Stadtratsbeschluss V2341/13 zur Verfügung, die für begleitende, sinnvolle, aber nicht geförderte Maßnahmen im Zuge der Hochwasser-Schadensbeseitigung gedacht sind. Bei den in Rede stehenden Kosten wäre ein Stadtratsbeschluss dazu nötig. Weitere Fördermöglichkeiten des Freistaates, des Bundes oder der EU sind leider schwer zu überblicken. In der Diskussion waren bisher u.a. EU-Mittel (europäischer Fernradweg EV7 Nordkap – Malta), Bundesmittel (Elberadweg) und Landesmittel (Fahrradförderung, GA-INFRA).

Wir freuen uns sehr, dass ein erster Abschnitt in greifbare Nähe rückt. Die Wirkung des unsanierten Restabschnitts als „Netzlücke“ bliebe allerdings leider bestehen. Es scheint sicher, dass ein Weiterbau, nur finanziert mit den begrenzten städtischen Eigenmitteln, sehr unwahrscheinlich wird – bei aller Sympathie des Stadtrates und der Verwaltung für das Projekt. Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn die aktuellen Chancen für eine Förderung der kompletten Sanierung oder zumindest eines etwas größeren Abschnitts jetzt geprüft werden. Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung! Gern liefern wir Ihnen weitere Informationen zu unseren eigenen Recherchen und Überlegungen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen