



# Körnerweg statt Stolperpfad.

Ein Plädoyer für die Wiederherstellung  
eines der ersten touristischen  
Rad- und Wanderwege Dresdens.

---

Stand: November 2014  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e.V.  
Bischofsweg 38 – 01099 Dresden  
[www.adfc-dresden.de/körnerweg](http://www.adfc-dresden.de/körnerweg)



## Zusammenfassung

Der Körnerweg war und ist ein unverzichtbarer Fuß- und Radweg. Ein 650 m langer Abschnitt davon befindet sich derzeit in desolatem Zustand. Trotz seltener Einigkeit des gesamten Stadtrats kommt seit Jahren eine Sanierung nicht zustande. Grund dafür sind zähe Abstimmungsprozesse zum Denkmalschutz, zur Statik der Stützmauern und zum Hochwasserschutz sowie Widerstand der Anwohner, die zunehmenden Radverkehr befürchteten. Außerdem ist absehbar, dass alle Sanierungsvarianten teuer werden.

Der derzeitige Weg ist weder schön noch so alt, wie vielfach angenommen wird. Die heutige äußere Form wurde 1908 angelegt, die Wegeoberfläche ist noch jüngeren Datums: Sie stammt aus dem Jahr 1952. Der ruinenhafte Zustand beeinträchtigt das denkmalgeschützte Erscheinungsbild. Für ältere Menschen, Rollstuhlfahrer und Behinderte ist das Teilstück unpassierbar, gleiches gilt für Kinderwagen. Radfahren ist nur noch sehr schwer möglich.

Der ADFC Dresden drängt seit Jahren auf eine Sanierung, die einen fußgänger- und fahrradfreundlichen Zustand wiederherstellt. Wir begrüßen, dass ein erstes Teilstück 2015 in Angriff genommen werden soll. Wir fordern, dass anschließend auch der restliche Abschnitt zügig saniert wird und die dafür nötigen Mittel zeitnah zur Verfügung gestellt werden.

## Historische Bedeutung

Seit Jahrhunderten verbindet ein Weg am Elbufer Loschwitz und Dresden Neustadt. Über Generationen war er Teil des von Böhmen bis nach Hamburg führenden Leinpfades. Der schmale Weg hatte stets überregionale Bedeutung – hier zogen früher „Bomätscher“ mit Muskelkraft die Schiffe stromaufwärts<sup>1</sup>. Die Bauern der Elbdörfer nutzten ihn als kurze und preiswerte Verbindung nach Dresden-Neustadt und nicht zuletzt war er stets ein hochgelobter Weg für schöne Ausflüge und Spaziergänge. Die Verhältnisse haben sich dabei bis heute nicht geändert: vom Schwarzen Tor (heute: Albertplatz) bis Loschwitz spazierte man eine Dreiviertelstunde durch die wunderbare Landschaft des Elbtals.

Den Weg in gutem Zustand zu halten, war stets ein wichtiges Anliegen der

---

<sup>1</sup>Näheres siehe: *Der Leinpfad*, Oskar Märker in Mitteilungen des Landesverbandes Sächsischer Heimatschutz Band XX, 1931 Heft 5 bis 8 S. 257

Gemeinde Loschwitz<sup>2</sup> und der Landesbehörden. Bereits 1821 wurde durch einen internationalen Vertrag für die Elb-Anrainer-Staaten geregelt, dass: „... *der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten, und so oft es nöthig seyn wird, ... wieder hergestellt werde ...*“<sup>3</sup>

Mit zunehmender Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gewannen Pläne für eine Hochuferstraße nach Dresden an Bedeutung – zunächst in Konkurrenz zum Projekt einer Brücke nach Blasewitz<sup>4</sup>, später als geplante Ergänzung dazu. Diese stets umstrittenen Pläne wurden letztlich erst Ende der 20er Jahre aufgegeben.<sup>5</sup> Eine weitere, wichtige Funktion kam Anfang des 20. Jahrhundert hinzu: der Weg diente als Trasse für zahlreiche Leitungen und Medien. 1908 wurde mit Errichtung des Hosterwitzer Wasserwerks die zentrale Druckwasserleitung zum Hochbehälter am Fischhaus längs der Elbe eingelegt. Der alte Weg (Abb. 1) wurde dabei komplett auf ca. 3,5 m verbreitert, in der Höhe ausgeglichen und neu gepflastert.<sup>6</sup> Im August 1908 wird im Lokalteil Loschwitz der „Sächsische Dorfzeitung und Elbgaupresse“ gemeldet, dass der Weg „*nunmehr wieder gangbar hergestellt worden ist*“. Durch Verbreiterung und Neupflasterung wäre „*der von vielen Spaziergängern benutzte Weg ... zu einem der schönsten unseres Ortes geworden.*“

Zwischen den beiden Wasserwerken in Loschwitz und an der Saloppe existierte außerdem eine starke Verbindungsleitung, die am Fuß der Stützmauern eingelegt war. Diese wurde 1951 „für anderweitige Benutzung“ ausgebaut<sup>7</sup>, im Anschluss wurde der Weg 1951/52 komplett neu gepflastert.<sup>8</sup> Zahlreiche andere Leitungen im Zusammenhang mit den Wasserwerken und zur Versorgung der Anlieger liegen unter dem Weg.

Mit dem Bau des Loschwitzer Hafens, der das Treideln auf der rechten Elbseite stark erschwerte, der Errichtung des „Blauen Wunders“ und der Verbrei-

---

<sup>2</sup>Stadtarchiv Dresden 8.27 Loschwitz I.96 Straßen und Wege: 11: „*den Elbuferweg unterhalb der Ledergasse und den Prinzenschlössern betreffend*“ sowie 37: „*Körnerweg I*“ und 215: „*Körnerweg II*“

<sup>3</sup>*Elbe-Schiff-Fahrts-Acte*, abgeschlossen und unterzeichnet zu Dresden den 23. Junius 1821 von den Bevollmächtigten der Uferstaaten ... Art. 28

<sup>4</sup>vor dem Brückenbau: Stadtarchiv Dresden 8.27 Loschwitz I.96 Straßen- und Wege 32 „*die Erbauung einer Fahrstraße von DD nach Loschwitz rechtselbisch betreffend*“ 1876

<sup>5</sup>zu Plänen für eine Hochuferstraße nach 1910: Hans Erlwein in *Dresdner Mieterkalender 1914*, SLUB Hist.Sax.G.703.t-1914

<sup>6</sup>Sächsisches Staatsarchiv 10851 Ministerium der Finanzen 13304 Nr. 667: „*die Ausführung der Verbreiterung des Körnerweges in Flur Loschwitz durch die Wasserbauverwaltung für Rechnung der Stadt Dresden betreffend*“ vom 7. Dezember 1907

<sup>7</sup>Sächsisches Staatsarchiv 11394 Ministerium für Land- und Forstwirtschaft 1395 S.10: *Wasserrohrbau im Zuge des Körnerweges...* 1951

<sup>8</sup>Stadtarchiv Dresden 9.1.17 Straßenwesen H-M (2) 1466 (96) *Umpflasterung des Körnerweges 1951/52*



Abb. 1: Der alte Körnerweg vor der Verbreiterung (Foto ca. 1880)<sup>10</sup>

terung der Schillerstraße verlor der Körnerweg Anfang des vorigen Jahrhunderts seine wirtschaftliche Funktion – die touristische Bedeutung trat endgültig in den Vordergrund. Loschwitz war ein beliebtes Ausflugsziel, das mit der Straßenbahn oder dem Dampfer angesteuert wurde – aber natürlich auch zu Fuß und mit dem Fahrrad. Der rechtselbische Elbuferweg (Körnerweg) wurde in einschlägigen Führern und Karten regelmäßig als Teilstück von Radtouren und Wanderungen aufgeführt.<sup>9</sup>

Dresden war zu dieser Zeit eine Hochburg des Radfahrens. Für den Ausbau der alten Leinpfade entlang der Elbe als Rad- und Spazierwege gab es ausführliche Pläne, so beispielsweise 1903 ein Projekt für eine Promenade Dresden – Blasewitz – Laubegast mit zwei je 4m breiten Fahrbahnen für Radfahrer und Fußgänger. Zur Begründung wurde festgestellt: „... heute kann das große Heer der Radfahrer, zu dem ja alle Kreise der Bevölkerung Kontingente stellen, nicht mehr ignoriert werden ...“<sup>11</sup>

<sup>9</sup>Siehe beispielsweise: *Umgebungskarte von Dresden für Wanderer und Radfahrer* 1:75000 Mittelbach's Karten, Verlag Urban, Dresden 1900; SLUB Sig. 32009 BC 34420153

<sup>10</sup>*August Kotzsch: Körnerweg, ca. 1880* Deutsche Fotothek Aufnahme-Nr.: df\_ko\_0000281 Datensatz-Nr.: obj 71483379

<sup>11</sup>Elbpromenade von Dresden nach Laubegast Stadtarchiv Dresden 2.3.13 Straßen- und Tiefbauamt E.51



Abb. 2: Elbufergestaltung 1935<sup>14</sup>

Zwischen den 1870er und 1920er Jahren gab es einerseits immer wieder starke Bestrebungen, die Elbe stärker zu regulieren, die Wiesen zu bebauen und eine Hochuferstraße anzulegen. Andererseits sprachen finanzielle Gründe, der Hochwasserschutz und die Schönheit der Landschaft dagegen.<sup>12</sup>

Stadtbaurat Paul Wolf war letztlich derjenige, der Ende der 20er Jahre die Bedeutung des Elbtals als „Gesamtkunstwerk“ erkannte und konkrete Pläne entwickelte, die unverbauten Auenlandschaft endgültig als städtebaukünstlerischen Erholungsraum umzugestalten.<sup>13</sup> Zur Umsetzung kam es in den 30er Jahren. Im Dresdner Zentrum wurde der Palaisgarten geöffnet, das „Königsufer“ gestaltet, der Rosengarten angelegt und begonnen, den angrenzenden Landschaftsraum zwischen Pillnitz und Übigau zu einer zusammenhängenden, parkartigen Landschaft zu formen (Abb. 2).

Kernbestandteile dieses Konzeptes waren die bequemen Promenaden zum Spazieren entlang der Elbe und die durchgängigen Radwege. Auf Neustädter Seite verliefen diese Wege teils gemeinsam, z.B. am Königsufer oder in Loschwitz vom Heilstättenweg bis zum Körnerplatz, teils über längere Abschnitte getrennt, so unterhalb der Elbschlösser oder am Waldschlösschen.

<sup>12</sup> u.a.: Gutachten zu den visuellen Auswirkungen des Verkehrszuges Waldschlösschenbrücke auf das UNESCO-Weltkulturerbe „Elbtal Dresden“, Lehrstuhl und Institut für Städtebau und Landesplanung RWTH Aachen April 2006

<sup>13</sup> Paul Wolf *Die Neugestaltung des Dresdner Elbuferes* DBZ 1933 S. 984ff. SLUB BC 32381255

<sup>14</sup> aus *Gutachten zu den visuellen Auswirkungen des Verkehrszuges Waldschlösschenbrücke auf das UNESCO-Weltkulturerbe „Elbtal Dresden“* Lehrstuhl und Institut für Städtebau und Landesplanung RWTH Aachen April 2006; Quelle dort: Stadtplanungsamt Dresden

Die Wege waren ursprünglich größtenteils asphaltiert, wurden nach dem Krieg – wahrscheinlich der Materialknappheit wegen – aber in Teilen abgebrochen und mit wassergebundener Oberfläche wiederhergestellt.<sup>15</sup> Verschiedene Abschnitte der Planung konnten mit Kriegsbeginn nicht mehr realisiert werden, beispielsweise das geplante, anschließende Stück Radweg von Loschwitz bis Pillnitz.<sup>16</sup>

## Der Körnerweg heute

Durch den desolaten Zustand des 650 m kurzen Abschnitts zwischen Loschwitzer Hafen und Heilstättenweg sind wichtige, teils sehr alte Wegebeziehungen unterbrochen. Von Böhmen bis Hamburg wird zwar nicht mehr getreidelt, es verläuft hier aber offiziell und beschildert der Elberadweg. Dieser ist in diesem Abschnitt wiederum Teil des europäischen Fernradweges EV7 vom Nordkap bis Malta. An der Bedeutung als Spazierweg hat sich nichts geändert, der Weg ist Teil des „Sächsischen Weinwanderweges“. Für den innerstädtischen Fahrradverkehr könnte die Strecke wieder ihre große Bedeutung zurückgewinnen: der Weg verbindet die Dresdner Neustadt nicht nur mit Loschwitz und den weiteren rechtselbischen Dörfern, sondern auch im weiteren Verlauf über die Grundstraße mit Bühlau und dem Schönfelder Hochland.

Eine akzeptable Ausweichroute existiert nicht. Für ältere Menschen, Rollstuhlfahrer und Behinderte ist der Weg unpassierbar, gleiches gilt für Kinderwagen. Radfahren ist nur noch sehr schwer möglich, vor allem mit Gepäck oder Anhängern. Bei Dunkelheit wird es für alle schwierig.

## Anwohner

Eine kleine, aber wirkmächtige Anwohnerinitiative mit hohem Anteil dort wohnender Architekten und Denkmalschützer kämpft seit über einem Jahrzehnt erfolgreich gegen Veränderungen am Zustand des Weges.<sup>17</sup> Die jahrelange Vernachlässigung hat den ursprünglichen verbindenden Charakter zugunsten

---

<sup>15</sup>Stadtarchiv Dresden 9.1.17 Straßenwesen H-M (2) 1239 (94) *Körnerweg Schotterdeckenerneuerung* 1954 – im Abschnitt unterhalb der Schlösser nach Hochwasserschaden, dort ist auch der Abbruch der Bitumenoberfläche beschrieben

<sup>16</sup>Stadtarchiv Dresden Y391 Ortsverein Loschwitz Jahresbericht 1938

<sup>17</sup>*Stellungnahme der Interessengemeinschaft „Historischer Körnerweg“ zum geplanten Um- und Ausbau des Körnerweges* Elbhankurier 01/ 2001



Abb. 3: Logo der Anwohnerinitiative. Darstellung von „kaum gegründeten“ Hangmauern mit dem Körnerweg als „liegende Mauer“

der Anliegerfunktionen immer stärker in den Hintergrund treten lassen. Gewisse Besitzstände, die so entstanden sind, wollen die Anwohner bewahren.

Besonders eine Zunahme des Radverkehrs wird befürchtet. So werden die Konflikte zwischen Spazierenden und Radfahrenden auf der anderen Elbseite in schwärzesten Farben dargestellt, E-Bikes und Pedelcs, die bis zu 40 km/h fahren würden, wären zu erwarten. Andererseits wird argumentiert, dass die rechtselbische Verbindung für den Radverkehr nicht nötig sei und es kaum ein Umweg wäre, den fraglichen Abschnitt über das Blaue Wunder, den linkselbischen Weg und die Waldschlösschenbrücke zu umfahren.

Im Zusammenhang mit einer Oberflächensanierung ist konsequent vom „Ausbau zum Fahrradschnellweg“ die Rede. Radfahrende sind leider generell das Feindbild: es wird von „Rennstrecke“ gesprochen, auf der „aggressive Raser“ unterwegs wären, nach einer Sanierung „wäre man seines Lebens nicht mehr sicher“.<sup>18</sup> Der Zustand für Fußgänger wird für gut befunden: man könnte hier einen „sicheren Weg mit unaufwändig reduzierter Geschwindigkeit vorfinden“.

Die Wegfunktion selbst wird in Zweifel gezogen – konsequent ist von einem „Gesamtuferbauwerk“, einem „heute noch funktionierendem Zeugnis der Ingenieurskunst“ oder einem „Flussbauwerk“ die Rede. Es wird auf konstruktiv kaum beherrschbare Konsequenzen hingewiesen, die durch Veränderungen an dem jetzigen Zustand auftreten könnten. Die Stützmauern wären nur schlecht gegründet und bei Änderung des Oberflächenmaterials der „horizontalen Terrasse“ einsturzgefährdet, eine überschwemmungsfeste Konstruktion des „Wasserbauwerks“ kaum anders ausführbar. Weiter wären „möglichst unebene Gesteinsoberflächen“ gar von vornherein so gewollt und bewusst eingebaut worden.<sup>19</sup>

Trotz der behaupteten eher lokalen Bedeutung als „Weg“ wird für den Abschnitt als „Bauwerk“ eine hohe kulturgeschichtliche und denkmalpflegerische

<sup>18</sup>Bericht von der Bürgerversammlung im Ortsamt Loschwitz vom 1. 12. 2011: <http://www.frankshalbwissen.de/2011/12/02/elberadweg-dresden-koernerweg-ausbau-kritik>

<sup>19</sup>Elbhankurier 03/2012 Leserbrief Urs Krüger *Sorgfältig gemauerte Böschungskonstruktion*

Bedeutung reklamiert – einschließlich seiner heutigen Oberfläche. Die Entstehung wird in die Mitte des 19. Jahrhunderts datiert und der Weg kulturhistorisch in eine Reihe mit den Elbschlössern, der Brühlschen Terrasse und den Leitbauten am Theaterplatz eingeordnet.

Während in einer Stellungnahme von 2001 noch davon die Rede war, dass der „Denkmalwert zwingend an die Erhaltung des Originalzustandes gebunden“ wäre und der Istzustand als „überliefertes homogenes Erscheinungsbild einschließlich seiner Nutzungs- und Alterungsspuren“ beschrieben wurde<sup>20</sup>, scheint mittlerweile selbst den Anwohnern eine Sanierung nötig und vorstellbar. Bevorzugt wird eine Reparatur der Oberfläche unter möglichst weitgehender Verwendung von Bestandsmaterial in vermischter Verlegung mit Neumaterial „im gleichen Stil“. Wichtig bliebe für die Zukunft aber weiterhin, den Radverkehr weitgehend fern zu halten und auf der anderen Elbseite zu führen.<sup>21</sup> Weitere Befürchtungen beziehen sich auf eine Umwidmung zum reinen Radweg, die Notwendigkeit von Geländern und Prallborden, Einschränkungen der Befahrbarkeit mit PKW, LKW, Müllfahrzeugen u.ä. und das Anwohnerparken. Nach Ansicht des ADFC überwiegt jedoch das Allgemeininteresse die Einzelbedürfnisse bei Weitem.

## Politik

Mindestens seit 1993 gibt es Bemühungen, den Körnerweg zu sanieren. Der Elbhangkurier schreibt im Januar 2001: *„Der Bau eines rechtselbischen Radweges ist ein von allen Stadtrats-Fraktionen verfolgtes Ziel seit vielen Jahren.“* Daran hat sich nichts geändert. Für SPD, Linke und Grüne hat der Elberadweg erklärtermaßen hohe Priorität, der gültige Stadtratsbeschluss wiederum wurde seinerzeit von CDU, FDP und Freien Bürgern eingebracht:

*„Zwischen Saloppe und Körnerplatz wird der Körnerweg zu einem verkehrstauglichen, fahrradfreundlichen Fuß- und Radweg ausgebaut, soweit noch nicht vorhanden. Den Belangen des Denkmalschutzes wird Rechnung getragen. Die Verwaltung stellt Varianten zur Realisierung bis zum 31. Oktober 2011 unter Einbeziehung der Anwohner vor.“<sup>22</sup>*

---

<sup>20</sup>Stellungnahme der Interessengemeinschaft „Historischer Körnerweg“ zum geplanten Um- und Ausbau des Körnerweges Elbhangkurier 01/2001

<sup>21</sup>Historischer Körnerweg in Dresden – Konfliktdarstellung, Fakten und Lösungsansätze 03/2014

<sup>22</sup>Stadtratsbeschluss A0345/11 vom 08.09.2011 Gegenstand „Ausbau des rechtselbischen Elberadwegs“ Punkt 1



Die geforderte Vorstellung der Varianten „unter Einbeziehung der Anwohner“ fand am 1. Dezember 2011 im Ortsamt Loschwitz statt.

## Denkmalschutz

Die Wege entlang der Elbe zwischen dem Waldschlösschen und Pillnitz befinden sich im Bereich des „Denkmalschutzgebietes Elbhänge“, so auch der Abschnitt des Körnerweges zwischen Heilstättenweg und Loschwitzer Hafen. Dieser große städtische Landschaftsraum ist „maßgeblich mitbestimmend für das berühmte Stadtbild“. Der Erhalt und die Pflege der „in Europa bei Großstädten einmaligen und nicht reproduzierbaren städtebaukünstlerischen Situation“ werden als Ziel und Aufgabe für dieses Gebiet formuliert.<sup>23</sup>

Veränderungen bedürfen der Genehmigung, zuständig ist die untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Dresden.

Eine Sanierung erscheint auch aus denkmalpflegerischen Gründen dringend geboten. Der derzeitige, ruinenhafte Zustand der Wegeoberfläche beeinträchtigt das geschützte, städtebaukünstlerisch und landschaftsgestalterisch bedeutsame äußere Erscheinungsbild des Abschnitts und wird der großen kulturhistorischen Bedeutung des Weges als Rad- und Spazierweg in keiner Weise gerecht. Es klafft hier eine schmerzliche Lücke.

Diverse Leitungsverlegungen, Befahren mit LKW, unsachgemäße Reparaturen und jahrzehntelange Vernachlässigung führten zu dem heutigen desolaten Zustand. Aber bereits die letzte komplette Pflasterung des Weges (1952) wurde schon nicht mehr mit dem gleichen Qualitätsniveau wie zur Entstehungszeit des heutigen Körnerweges (1908) ausgeführt. 1952 wurden die Steine („Sandsteinhorzeln“) lediglich aufgenommen, unbrauchbares Material (ca. 1/3) ersetzt und das Ganze schließlich wieder neu verlegt.<sup>24</sup>

Bei der traditionellen Pflasterung der Wegeoberfläche hingegen wurde jeder Stein – egal ob neu oder wiederverwendet – mit Hand nachbearbeitet, die „Fugen dicht zusammengearbeitet“ und die Oberfläche eben hergestellt („schiefe abgeaspitzt“)<sup>25</sup>, siehe Abb. 4. Eine solche Oberfläche ist ausgesprochen

---

<sup>23</sup>Satzung der Landeshauptstadt Dresden für das Denkmalschutzgebiet Elbhänge vom 10. Mai 1996

<sup>24</sup>Ausschreibungstext 1952 in: *Umpflasterung des Körnerweges* 1951/52 Stadtarchiv Dresden 9.1.17 Straßenwesen H-M (2) 1466 (96)

<sup>25</sup>Ausschreibungstext für die Neupflasterung zwischen Heilstättenweg und Saloppe in *Körnerweg II* (1910) Stadtarchiv Dresden 8.27 I.96/215 Bl. 56

	wesen ist.			
9. 500,0	qm Wegefläche mit nicht unter 13 cm starken harten Sandsteinhorzeln scheinrecht abzaplastern, u. mit Sand auszukehren. Die Kopfflächen der Steine sind scheinrecht abzuspitzen und die Fugen dicht zusammenzuarbeiten. Falls die Anfuhr der Horzeln per Achse ericllgen sollte, sind dieselben auf dem Umlenkeplatze am Dampschiffahrtshafen auf kleine Wagen umzuladen; keinesfalls darf der Körnerweg unterhalb des Hafens mit zweispännigen Fuhrn befahren werden.	à qm	1. 321848	—
			2. 121242	—

Abb. 4: Historischer Ausschreibungstext für den Körnerweg<sup>26</sup>

langlebig, ästhetisch schön und selbst nach 150 Jahren noch benutzbar, wie man z.B. in Altmickten sehen kann (Vergleich Abb. 5 und 6).

In mehreren Telefonaten zwischen dem ADFC und dem Denkmalamt wurde deutlich, dass die Meinung des Denkmalamtes im Detail stark den Ansichten der Anwohnerinitiative ähneln: So handle es sich in erster Linie um ein „Wasserbauwerk“, die historische Bedeutung als Leinpfad und touristischer Weg zwischen Dresden-Neustadt und Loschwitz wird eher als gering eingeschätzt, der Weg hätte vor allem lokale Bedeutung gehabt. Wichtige Fakten wie die Entstehungszeit sind unbekannt. Die vorliegende Situation mit dem Weg auf der Böschung, der den Hangmauern unmittelbar vorgelagert ist, wäre einmalig und exemplarisch für die Ingenieurskunst aus der Zeit der Elbregulierung. Gedanken zu den Planungen aus den 20er und 30er Jahren spielen keine Rolle, der Radverkehr wird als neues und eher störendes Phänomen wahrgenommen.

Auf schriftliche Anfrage wird mitgeteilt:

*„Ein Schutzgegenstand der Satzung ist das vorhandene Erscheinungsbild der Straßen, Wege und Plätze einschließlich ihrer traditionellen Oberflächenbefestigung. Der Körnerweg und die befestigte Böschung zur Elbe sind damit in ihrem überkommenen Erscheinungsbild, nicht aber in ihrer Bausubstanz geschützt. Für den Bereich vom Heilstättenweg bis zum Körnerweg 20, welcher gegenwärtig noch mit historischem Sandsteinpflaster befestigt ist, ist deshalb aus Sicht der Denkmalpflege sowohl eine Reparatur als auch eine teilweise oder komplette Umpflasterung in neuem Sandsteinpflaster möglich. Damit kann eine ebenere Oberfläche und ein engeres Fugenbild erreicht werden, was zu einer erheblichen Verbesserung der Oberflächenqualität des Weges führt. In Abstimmung mit dem Straßen- und Tiefbauamt wurde dazu ein ge-*

<sup>26</sup>Quelle: siehe Fußnote 25



Abb. 5: Körnerweg 2014. Verlegebild der 1952 gepflasterten Oberfläche



Abb. 6: Altmickten 2014. Verlegebild einer Pflasterung aus den 1860er Jahren

*eignetes Pflastermaterial bemustert und festgelegt.*<sup>27</sup>

Weiter wird festgestellt, dass die Verwendung von Asphalt „zum Verlust des geschützten Erscheinungsbildes“ führen würde, und nicht genehmigungsfähig wäre.

Unklar bleibt bei dieser Antwort, ob eine Sanierung aus Sicht der Denkmalbehörde überhaupt wünschenswert wäre, oder ob der jetzige Zustand („vorhandenes Erscheinungsbild“) als schützenswert angesehen wird.

Für eine erste Ausbaustufe wurde ein Neumaterial bemustert: „Sandsteinpflaster, Ober- und Unterseite roh gespalten, Seitenflächen gesägt“. Solche Steine („Horzeln“) wären 1908 oder früher einzeln händisch nachbearbeitet worden („scheitrecht abgespitzt“), um eine ebene Oberfläche zu erreichen.<sup>28</sup> Die gewählte Variante scheint zusätzlich vergleichsweise teuer zu sein.

Mitte der 30er Jahre wurde begonnen, den durchgehenden rechtseibischen Radweg anzulegen. 1936 wurde dabei der Abschnitt vom Loschwitzer Hafen bis zum Körnerplatz asphaltiert, ebenso wurden die Strecken unterhalb der Elbschlösser, an der Waldschlösschenwiese sowie bis in die Innenstadt angelegt. Der Bau des Weges vom Körnerplatz bis Pillnitz fiel dem Kriegsbeginn zum Opfer. Ob der Abschnitt zwischen Heilstättenweg und Hafen ebenfalls asphaltiert hätte werden sollen, oder ob er bewusst so belassen wurde, ist leider unbekannt.

Solche Überlegungen zu Asphalt haben beim Denkmalamt keine Rolle gespielt. Andererseits ist die Argumentation, dass Sandstein das Material für die „traditionelle Oberflächengestaltung“ wäre, nicht von der Hand zu weisen.

## **Statik, Hochwasserschutz, Leitungen**

Eine große Rolle spielen in neuerer Zeit Befürchtungen zur Statik des Abschnitts, die vor allem von den Anliegern in die Diskussion eingebracht wurden. Hier geht es um mehrere Aspekte: die Widerstandskraft der Konstruktion gegen Hochwasser, die Stützfunktion des Systems Böschung – Wegeoberfläche („liegende Mauer“) für die dahinterliegenden Stützmauern und Fragen, die sich durch die zahlreichen Leitungen, die unter dem Weg liegen, ergeben – vor allem zu dem Gussrohr von 1908.

<sup>27</sup> Antwort des Amtes für Kultur und Denkmalschutz vom 15.07.2014, Frau Weißmann auf eine Anfrage des ADFC „*Körnerweg Dresden-Loschwitz Ausbau Fuß- und Radweg*“

<sup>28</sup> Ausschreibungstext für die Neupflasterung zwischen Heilstättenweg und Saloppe in *Körnerweg* // (1910) Stadtarchiv Dresden 8.27 1.96/215 Bl. 56

Die große Druckrohrleitung (Eisenguss DN 800 von 1908, seit 2003 außer Betrieb) schafft Unsicherheit – sie könnte durch Korrosion marode werden oder einbrechen, wenn ein schweres Fahrzeug darüber fährt. Es gibt Pläne der Drewag, dieses Rohr als „Blindrohr“ für andere Leitungen zu verwenden und ansonsten zu verfüllen. Der Einfluss auf die Statik der Stützmauern ist wahrscheinlich gering, da das Rohr durchgängig unter der Böschung liegt. Vor einer Sanierung der Wegeoberfläche müssten durch die Drewag noch mehrere andere Arbeiten ausgeführt werden, so z.B. die Erneuerung der Gas- und Wasserleitung für die Anwohner.

Der Abschnitt liegt sehr tief und wird häufig überschwemmt – die Oberfläche muss daher so beschaffen sein, dass sie Hochwasser gut standhält. Beschädigungen am Weg böten wiederum Angriffspunkte für Schäden an den dahinterliegenden Stützmauern. Die traditionelle Pflasterung mit schweren Steinen hat sich in dieser Hinsicht praktisch bewährt. Für eine neue, andere Oberflächenkonstruktion müssten die entsprechenden Nachweise und Berechnungen zur Gerinnehydraulik erbracht werden.

Große Bedenken betreffen die Standfestigkeit der Stützmauern. Das System Böschung – Wegeoberfläche – Stützmauer würde eine zusammenhängende statische Einheit bilden, die Schubkräfte des Hanges würden über die jetzige massive Sandsteinpflasterung abgeleitet werden („liegende Mauer“), was ein anderes Oberflächenmaterial wie Asphalt nicht leisten könne. Verschärfend käme hinzu, dass die Mauern schlecht gegründet wären. Selbst ein vorübergehender Ausbau der Sandsteinoberfläche während einer Sanierung erscheint dem Straßen- und Tiefbauamt mittlerweile bedenklich. Die Mauern sind in zahlreiche, einzeln zu betrachtende und zu berechnende Abschnitte unterteilt, auch in statischer Hinsicht wäre daher der Aufwand für eine andere Oberflächengestaltung erheblich. Schwere Sandsteine dagegen haben sich empirisch bewährt.

Die Wegeoberfläche wurde im 20. Jahrhundert zweimal vollständig ausgetauscht. Seinerzeit wurden zwar Sicherungsmaßnahmen für ein Hochwasser während der Bauphase getroffen, die Statik der Stützmauern spielte aber keine Rolle. Auf der gesamten Länge des Abschnittes wurden zahlreiche Leitungen bewusst dicht am Mauerfuß eingelegt. So liegen die Gas- und Wasserleitungen für die Anwohner 0,5–1 m von den Mauern entfernt in frostfreier Tiefe, mit Sicherheit wurde bei der Einlegung die Fundamentsohle nicht untergraben. All das spricht gegen eine schlechte Gründung der Mauern und dafür, dass eine verantwortungsvolle Sanierung möglich ist.

## Abstimmung Ämter

Für die Behebung von Schäden durch das Hochwasser vom Juni 2013 stehen Fluthilfemittel für den Körnerweg zur Verfügung. Ein kleiner Abschnitt ab Heilstättenweg könnte damit saniert werden. Die Abstimmungsprozesse zwischen den Ämtern gestalten sich sehr zäh. Der ursprünglich für 2014 angekündigte Baubeginn wurde in das nächste Jahr verschoben, ein genauer Termin steht nicht fest. Geplant ist, aus statischen Gründen einen Streifen der DDR-Pflasterung am Rande zu belassen (ca. 1 m) und den Rest mit Neumaterial mit „roh gespaltener“ Oberfläche (Bemusterung durch das Denkmalamt) neu zu pflastern. Vor einer kompletten Sanierung wären umfangreiche Arbeiten der Drewag erforderlich.

## Sanierungsvarianten

Für eine Sanierung kämen drei Varianten in Frage:

- Auf traditionelle Art könnte das Pflaster aufgenommen, durch Neumaterial ergänzt und neu verlegt werden. Unverzichtbar dabei wäre, dass – historisch korrekt – jeder einzelne Stein per Hand so angepasst wird, dass ein enges Fugenbild und eine durchgehend ebene Oberfläche entstehen.
- Eine Asphaltierung würde den verbindenden Charakter des Weges von der Innenstadt bis nach Pillnitz unterstreichen. Die Konstruktion müsste hochwasserfest sein, die Stützfunktion für die dahinterliegenden Hangmauern erfüllen und denkmalpflegerisch hochwertig ausgeführt werden.
- Der Weg könnte komplett mit Neumaterial gepflastert werden. Ein enges Fugenbild und eine ebene Oberfläche wären auch bei dieser Variante Bedingung.

Asphalt wird anderswo zunehmend in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen eingesetzt: für Wege am Rheinufer in Koblenz am Deutschen Eck (anlässlich der BUGA 2011; Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal, siehe Abb. 7), als Ersatz für das ehemalige „Pferdepflaster“ der Zufahrt und des Innenhofes der Festung Ehrenbreitstein, für verschiedene Radwege in der Parklandschaft Potsdam Sanssouci (ebenfalls Weltkulturerbe), dem Hambacher Schloss, der Zeche Zollverein usw.



Abb. 7: Asphaltierte, oberflächenbeschichtete Wege am Rheinufer (Koblenz).<sup>29</sup>

Asphalt lässt sich einfärben oder mit Gesteinssplitt beschichten, siehe zum Beispiel die Hauptwege im Großen Garten (Abb. 8). Auch im Denkmalschutzgebiet „Elbhänge“ wurden in junger Vergangenheit wichtige Wege und Plätze asphaltiert, z.B. die Pillnitzer Landstraße und erst vor kurzem der Körnerplatz.

Gegen eine asphaltierte Oberfläche spricht, dass aufwändige statische und hydrologische Berechnungen nötig wären und die Konstruktion entsprechend diesen Anforderungen dimensioniert sein müsste. Hinzu käme der Aufwand für eine hochwertig angepasste Oberfläche (Einfärbung oder Beschichtung) in dem denkmalpflegerisch sensiblen Bereich. Sicher wird daher eine Variante „Asphalt“ ebenfalls nicht „billig“ zu haben sein. Sandstein ist das traditionelle Oberflächenmaterial des Weges. Wird eine solche Oberfläche fachgerecht ausgeführt und später gepflegt, ist sie für Radfahrer und Fußgänger gut benutzbar und ausgesprochen langlebig. Sandstein wird von den Anwohner und dem Denkmalamt akzeptiert.

Käme Sandstein zum Einsatz, sollte die Oberfläche – historisch korrekt – weitgehend eben sein. Ein „used look“ durch „roh gespaltenes Material“ lehnt der

<sup>29</sup>Bildquelle: Possehl Spezialbau GmbH.



Abb. 8: Gefärbter Asphalt – Wege im Großen Garten, Dresden.

ADFC ab. Die Regulierung des Radverkehrsaufkommens durch Verwendung von unebenem Baumaterial ist keine Aufgabe des Denkmalschutzes. Gegen das Material sprechen zudem die hohen Kosten – es steht die Befürchtung im Raum, dass „Sandstein“ eine Chiffre ist, den untragbaren Ist-Zustand doch noch weiter zu erhalten.

Die Sanierung sollte so erfolgen, dass zwischen Fußgängern, Radfahrenden und Anwohnern keine neuen Konflikte entstehen. Die fast durchgehend vorhandene Breite von 3,5 m ist nicht optimal, aber ausreichend – der Asphaltweg zwischen Saloppe und Heilstättenweg unterhalb der Schlösser ist beispielsweise nur 2,5 m breit. Es sollte daher der Weg auf der gesamten Breite mit einer benutzbaren Oberfläche versehen werden.

---

2015 feiert Loschwitz sein 700-jähriges Ortsjubiläum. Ein guter Zeitpunkt, den altehrwürdigen Körnerweg endlich wieder in einen schönen und benutzbaren Zustand zu versetzen, der seiner großen kulturhistorischen Bedeutung gerecht wird.