

- Die Böschung des Deichverteidigungsweges wird aufgrund der beengten Verhältnisse mit 1:2,0 hergestellt.
- Unter Beachtung der Tragwirkung der Spundwand als HWS-System werden die Schutzstreifen wie folgt angelegt:
  - wasserseitig bis zum Böschungsfuß der HWS-Anlage
  - luftseitig bis zum Bermenfuß des Deichverteidigungsweges.
- Der im Bereich der Schutzstreifen vorhandene Gehölzbestand ist zu entfernen.

Die erforderliche Länge der Spundwand wurde im Rahmen der Tragwerksplanung (Unterlage 5) ermittelt. Freistehende Spundwandteile sind mit einem Korrosionsschutz zu versehen.

Deich-km 0-230 bis 0-100: Spundwand als innenliegendes Trag- und Dichtungselement an der wasserseitigen Böschungsschulter und DVW im Bereich des vorhandenen Weges

Zwischen Deich-km 0-230 und 0-100 befinden sich luftseitig des bestehenden Deiches und des vorhandenen Weges abgezaunte Privatgrundstücke. Aus diesem Grund wurden für den Bereich folgende Randbedingungen definiert:

- Die Lage des bestehenden Weges soll im Wesentlichen unverändert bleiben, um einen Eingriff in die Privatgrundstücke zu vermeiden,
- Es darf keine Verschiebung des Schutzsystems zur Wasserseite erfolgen, um eine Einschränkung des Abflussquerschnittes zu vermeiden.

Als Lösung wird das Einbringen einer tragenden und dichtenden Spundwand im Bereich der derzeitigen Deichkrone bzw. der geplanten wasserseitigen Böschungsschulter vorgesehen. Die Trasse ist im Lageplan Plan-Nr. 2.1 dargestellt. Die Linienführung wurde so gewählt, dass die erforderliche Deicherhöhung unter Beachtung der oben genannten Randbedingung (keine Verschiebung zur Luft- oder Wasserseite) erfolgen kann. Um im vorgegebenen Planungsraum zu bleiben, sind beidseitige Böschungsneigungen von 1:2,5 und eine Deichkronenbreite von 1,0 m erforderlich. Die Spundwand wird mit 20 cm Oberboden überdeckt.

Der Deichverteidigungsweg wird im Bereich des landseitig bestehenden Weges angelegt. Er muss aufgrund der beengten Platzverhältnisse auch für die Bautätigkeit genutzt werden.

Die Querschnittsgestaltung erfolgt analog zum Abschnitt zwischen Deich-km 0-703 und 0-515 und ist dem Plan 4.1, Blatt 2 (Station 0-200) zu entnehmen.

Für diesen Bereich ist die Hochwasserschutzanlage wie folgt zu charakterisieren:

- Spundwand als Trag- und Dichtungselement vollständig vom Erdkörper überdeckt an der geplanten wasserseitigen Böschungsschulter,
- Spundwandprofil mit einer Länge von 5,5 m / 4,5 m (paarweise gestaffelt),
- Deichkronenbreite 1,0 m;
- Deichverteidigungsweg mit einer 3,0 m breiten Tragdeckschicht aus Asphalt zuzüglich je 0,75 m Bankett,
- Die Böschungsneigung des Altdeiches bleibt wasserseitig weitestgehend erhalten und wird entsprechend vorhandener Neigung verlängert (ca. 1:2,5). Die luftseitige Böschungsneigung wird mit ca. 1:2,5 neu hergestellt,

- Die Böschung des Deichverteidigungsweges wird aufgrund der beengten Verhältnisse mit 1:2,0 hergestellt,
- Unter Beachtung der Tragwirkung der Spundwand als HWS-System werden die Schutzstreifen wie folgt angelegt:
  - wasserseitig bis zum Böschungsfuß der HWS-Anlage
  - luftseitig bis zum Bermenfuß des Deichverteidigungsweges.
- Der im Bereich der Schutzstreifen vorhandene Gehölzbestand ist zu entfernen.

Die erforderliche Länge der Spundwand wurde im Rahmen der Tragwerksplanung (Unterlage 5) ermittelt. Freistehende Spundwandteile sind mit einem Korrosionsschutz zu versehen.

Deich-km 0-100 bis 0+000: Spundwand als innenliegendes Trag- und Dichtungselement an der wasserseitigen Böschungsschulter und DVW im Bereich des vorhandenen Weges

Zwischen Deich-km 0-100 und 0+000 verlaufen im Wesentlichen die Wegebeziehungen der Verbindungsstraße zum Wehr Herzberg sowie eine derzeit vorhandene Bootsabfahrt zur Wasserseite. Die Straße wird auf das erforderliche Niveau angehoben und die Spundwand als innenliegendes Trag- und Dichtungssystem im Bereich des wasserseitigen Bankettes vollständig überdeckt angeordnet.

Die Lösung ist im Lageplan Plan-Nr. 2.1 dargestellt. Die Querschnittsgestaltung ist dem Plan 4.1, Blatt 1 (Deich-km 0-050) zu entnehmen.

Der Deichverteidigungsweg wird bei Deich-km 0-100 von der Luftseite auf die Krone geführt. Im Bereich des Wehres ist die Deichkrone aufgeweitet; hier befinden sich an der Zufahrt zur Brücke über das Wehr ein Stellplatz sowie eine Ausweichstelle.

Für diesen Bereich ist die Hochwasserschutzanlage wie folgt zu charakterisieren:

- Spundwand als Trag- und Dichtungselement vollständig vom Erdkörper überdeckt an der geplanten wasserseitigen Böschungsschulter,
- Spundwandprofil mit einer Länge von 5,5 m / 4,5 m (paarweise gestaffelt),
- Deichkronenbreite 4,50 m;
- Deichverteidigungsweg mit einer 3,0 m breiten Tragdeckschicht aus Asphalt zuzüglich je 0,75 m Bankett,
- Die Böschungsneigung des Altdeiches bleibt wasserseitig weitestgehend erhalten und wird entsprechend vorhandener Neigung verlängert (ca. 1:3). Die luftseitige Böschungsneigung wird mit 1:3 neu hergestellt.
- Luftseitig des neu aufzubauenden Erdkörpers wird ein Sickerprisma angelegt, das über ein Schotterband entwässert.
- Unter Beachtung der Tragwirkung der Spundwand als HWS-System werden die Schutzstreifen wie folgt angelegt:
  - wasserseitig bis zum Böschungsfuß der HWS-Anlage,
  - luftseitig bis zum Bermenfuß des Deichverteidigungsweges.
- Der im Bereich der Schutzstreifen vorhandene Gehölzbestand ist zu entfernen.

Die erforderliche Länge der Spundwand wurde im Rahmen der Tragwerksplanung (Unterlage 5) ermittelt. Freistehende Spundwandteile sind mit einem Korrosionsschutz zu versehen.

## Veränderungen an Wegeverbindungen im Abschnitt 1, links

Die bestehenden Wegeverbindungen bleiben grundsätzlich erhalten. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens wird der Deichverteidigungsweg im Bereich des **bestehenden Weges** landseitig der Hochwasserschutzanlage angeordnet. Der Deichverteidigungsweg übernimmt gleichzeitig die Funktion des Rad- und Fußweges. Der derzeit vorhandene Radweg auf der Deichkrone entfällt. Die bisherigen Wegeverbindung zum und über das Wehr Herzberg und in Richtung des Stadtgebietes werden wieder vollständig hergestellt. Die bei Deich-km 0-210 vorhandenen Treppen in der Böschung werden rückgebaut; die Erreichbarkeit der Wasserseite ist zukünftig über die **flussabwärts bei Deich-km 0-020 wiederhergestellte** Rampe gewährleistet.

### 5.2.3 Abschnitt 2, links

Der 2. Abschnitt linksseitig beginnt bei Deich-km 0+000 am Wehr Herzberg und endet an der stillgelegten Eisenbahnbrücke bei Deich-km 0+500.

Abbildung 5-9: Übersicht Abschnitt 2



Die Lösungen für den 2. Abschnitt, links sind in den nachfolgenden Plänen ersichtlich:

- Darstellung im Lageplan: Plan.-Nr. 2.2 Blatt 1 bis 2
- Darstellung im Längsschnitt: Plan.-Nr. 3.2 Blatt 1
- Darstellung der Ausführung im Querschnitt Plan.-Nr. 4.2 Blatt 1 bis 5

Um den wertvollen Gehölzbestand im Bereich des Altdeiches weitgehend zu erhalten wird eine Hochwasserschutzwand in einer rückverlegten Trasse errichtet. Vorgesehen ist eine Spundwandlösung mit Unterhaltungs- und Verteidigungsweg auf der Luftseite. Die detaillierten Querschnittsgestaltungen und die Abmessungen werden nachfolgend dargestellt.