Die Lösungen für den 3. Abschnitt, links sind in den nachfolgenden Plänen ersichtlich:

- Darstellung im Lageplan: Plan.-Nr. 2.3 Blatt 1
- Darstellung im Längsschnitt: Plan.-Nr. 3.3 Blatt 1
- Darstellung der Ausführung im Querschnitt Plan.-Nr. 4.3 Blatt 1 bis 5

Stromab der (funktionslosen) Bahnbrücke verschwenkt die Hochwasserschutzwand in Richtung der Schwarzen Elster und verläuft bis zur Brücke der B 87 wasserseitig des vorhandenen Deiches. Die Trassenführung resultiert aus der Notwendigkeit, den im Bereich des derzeitigen Deiches vorhandenen wertvollen Baumbestand soweit wie möglich zu erhalten. Aus Gründen des Landschaftsbildes und der Überwanderbarkeit ist eine beidseitige Anschüttung der Spundwand erforderlich.

Um die mit der Lösung verbundene Einschränkung des Hochwasserabflussbereiches zu kompensieren erfolgt auf der rechten Gewässerseite eine lokale Deichrückverlegung. Zusätzlich ist vorgesehen, im linken Vorland der Schwarzen Elster eine Flutmulde zu profilieren. Die Flutmulde verbessert im Hochwasserfall die Anströmung der im Querungsbereich der Schliebener Straße und der B 87 vorhandenen Flutöffnungen (vgl. Kapitel 5.4.1).

Die detaillierte Querschnittsgestaltung und die Abmessungen der Hochwasserschutzanlage sind nachfolgend dargestellt.

Tabelle 5-4: Regelquerschnitte im 3. Abschnitt, links (Reihenfolge in Fließrichtung)

Beginn	Ende	Querschnitt	Bemerkung
0+500	0+620	Querschnitte bei 0+535: Spundwand als teilweise freistehendes Trag- und Dichtungselement, Lage in wasserseitiger Böschung der derzeitigen HWS- Anlage, DVW neu zu errichten unmittelbar luftseitig der Spundwand	konstruktive Ausbildung: Kronenbreite: keine, da frei stehende Spundwand, Böschungsneigung wasserseitig 1:2,5; Luftseitig wird der DVW an das vorhandene Gelände angeglichen, Spundwandlänge: 6,0 m / 5,0 m paarweise gestaffelt, DVW parallel zur Spundwand in Asphalt Breite DVW: 3,00 m zuzüglich je 0,50 m Bankett Besonderheit: Im Wesentlichen kann der vorhandene Baumbestand erhalten werden. Lediglich am Beginn des Abschnittes sind auf ca. 60 m Fällungen erforderlich.
0+620	0+870	Querschnitte bei 0+650, 0+725, 0+800: Spundwand als innenliegendes Trag- und Dichtungselement, Lage wasserseitig der derzeitigen HWS-Anlage, DVW neu zu errichten unmittelbar luftseitig der Spundwand	konstruktive Ausbildung: Kronenbreite: 4,0 m Böschungsneigungen: luftseitig 1:3 und wasserseitig 1:2,5; Spundwandlänge: 6,0 m / 5,0 m paarweise gestaffelt, DVW parallel zur Spundwand in Asphalt, Breite DVW: 3,00 m zuzüglich je 0,50 m Bankett Besonderheit: Überwanderbarkeit gegeben, Spundwand nicht mit Oberboden überdeckt, sondern höhengleich zur Krone Anordnung einer wasserseitigen Rampe bei km 0+725

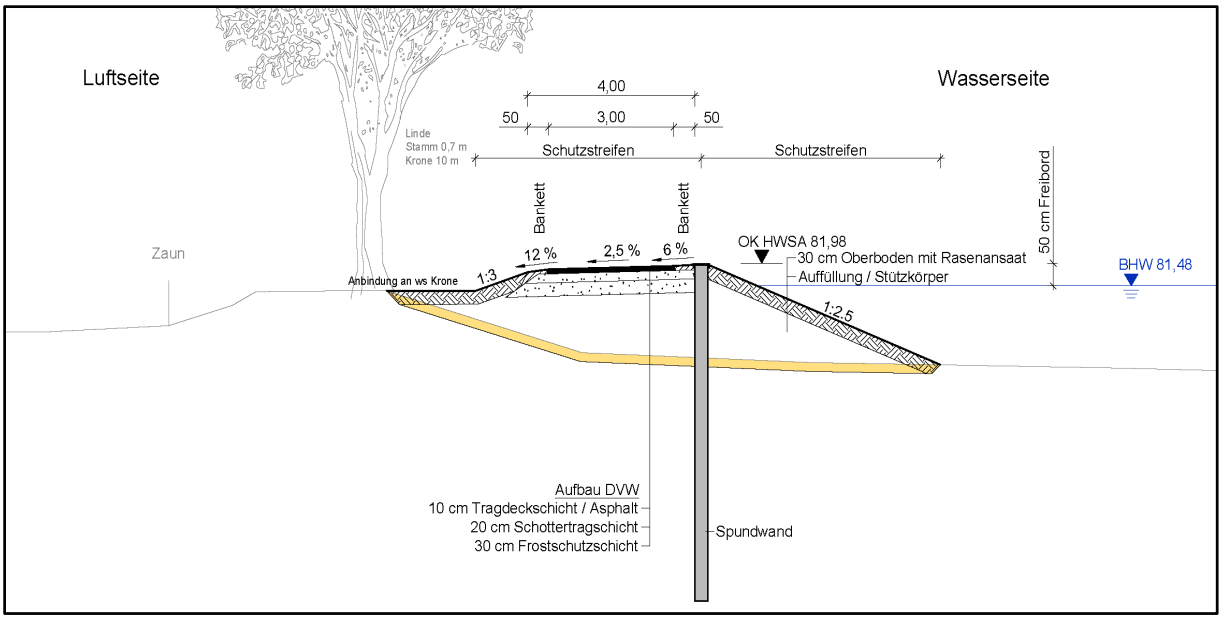
Als Lösung wird das Einbringen einer tragenden und dichtenden Spundwand wasserseitig des bestehenden Deiches vorgesehen. Die Linienführung wurde so gewählt, dass der Außenrand der Baumkronen als Orientierung für die Spundwandtrasse diente, um Eingriff in den Wurzelbereich zu minimieren. Die Spundwand wird beidseitig angeschüttet. Der Deichverteidigungsweg wird landseitig parallel zur Spundwand angelegt.

Für diesen Bereich ist die Hochwasserschutzanlage wie folgt zu charakterisieren:

- Spundwand als innenliegendes dichtendes Tragelement,
- Spundwandprofil mit einer Länge von 6,0 m / 5,0 m (paarweise gestaffelt),
- Spundwandabdeckung mit beidseitig gekröpftem Blech,
- Beidseitige Anschüttung der Spundwand und Anbindung an den bestehenden Deich auf der Luftseite, Kronenbreite 4,0 m, wasserseitige Böschungsneigung 1:2,5, luftseitige Böschungsneigung 1:3,
- Deichverteidigungsweg verläuft luftseitig der Spundwand auf der Krone mit einer 3,0 m breiten Tragdeckschicht aus Asphalt zuzüglich je 0,50 m Bankett,
- Unter Beachtung der Tragwirkung der Spundwand als HWS-System werden die Schutzstreifen wie folgt angelegt:
  - luftseitig bis zum Fuß der Böschung der HWS-Anlage,
  - wasserseitig bis zum Fuß der Böschung der HWS-Anlage.
- Der vorhandene Gehölzbestand in den Schutzstreifen ist zu entfernen.

Die erforderliche Länge der Spundwand wurde im Rahmen der Tragwerksplanung (Unterlage 5) ermittelt.

Abbildung 5-12: Auszug aus Querschnitt bei Station 0+725 (Plan.-Nr. 4.3 Blatt 3)



Die bestehenden Wegeverbindungen bleiben erhalten. Landseitig der Hochwasserschutzanlage wird ein durchgehender 3 m breiter befestigter Deichverteidigungsweg angelegt und am unterstromigen Ende des Abschnitts an die Schliebener Straße angebunden. Bei km 0+725 im Bereich der Flutmulde erfolgt die Anordnung einer Rampe in das wasserseitige Vorland.