



**Gutachten zur möglichen Nutzung des Salinenkanals  
an der Elbe im Gebiet der Stadt Schönebeck**

**Auftraggeber:** Stadt Schönebeck/Elbe  
Markt 1  
39218 Schönebeck/Elbe

**Auftragnehmer:** Bauhaus-Universität Weimar  
Hydrolabor Schleusingen  
Thēmarer Str. 16c  
98553 Schleusingen

**Bearbeiter:** Prof. Dr.-Ing. habil. Kranawetterreiser

**Abschluss:** Dezember 2000

*Kranawetterreiser, 1.12.00*

## 6. Schlussfolgerungen für die Nutzung des Salinenkanals

Die Verlandung des Kanals erfolgt durch Schwebstoffe der Elbe, nicht durch deren Geschiebe. Der Verlandungsvorgang kann nicht unterbunden werden, aber es können solche Bedingungen geschaffen werden, dass er möglichst langsam erfolgt. Dazu gehören:

- Belassen der Verlandung an der Spitze zwischen linkem Ufer der Elbe und rechtem Ufer des Salinenkanals (um den Massenaustausch zwischen Elbe und Kanal und damit die Menge der eingetragenen Schwebstoffe zu minimieren),
- Baggerung im Kanal, um die größtmögliche Tiefe (Sohle der Elbe bei 41 m HN) für die entstehende Primärwalze und damit die geringstmögliche Absetzneigung zu erzwingen (mögliche Schwebstoffkonzentration an der Sohle des Kanals ist damit wesentlich größer als die vorhandene Schwebstoffkonzentration in der Elbe),
- intensiver Sportbootverkehr im Kanal, um eventuell entstandene Schlammablagerungen wieder aufzulösen und eventuell aus dem Kanal auszutragen.

Mit einer Baggerung bis auf eine Sohlhöhe von 41 m HN im Kanal (bis zur Brücke in einer Entfernung von rund 400 m von der Streichlinie) können solche Bedingungen geschaffen werden, dass die unvermeidlichen Feststoffablagerungen (die sich aus Schlammablagerungen durch Konsolidierung entwickeln!) für einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren keine Beeinträchtigung der Sportbootschiffahrt im Kanal mit sich bringen. Damit wäre im Kanal eine Tauchtiefe von  $43,93 \text{ m HN} - 41 \text{ m HN} = 2,93 \text{ m}$  bei Mittlerem Niedrigwasser und von rund 2,4 m bei Niedrigstem Niedrigwasser vorhanden (erforderlich sind 1,7 m). Beeinträchtigungen der Sportschiffahrt würden dann erst auftreten, wenn die Ablagerungen am Ende der Primärwalze bereits mehr als 1,0 m Höhe erreicht haben. Bei der Baggerung muss die Böschungsneigung des rechten Ufers des Kanals auch unterhalb der Fußpunktsicherung der befestigten Böschung beibehalten werden. Im Bereich der Ufermauer am linken Ufer muss ebenfalls eine Böschung ca. 1:3 unterhalb MNW beibehalten werden, damit die Holzspundwand bzw. die Holzpfähle nicht freigespült werden (s. „Querprofile des Salinenkanals“). Probleme bereitet noch die niedrige Lage der Konstruktionsunterkante der Fußgängerbrücke, welche mit 49,47 m HN um weniger als 1 m über dem Höchsten Schiffbaren Wasserstand von 48,52 m HN (bezogen auf 570 cm a. P. Barby) liegt. Hier wäre eine Anhebung der Brücke um 1 m zu prüfen oder die rechtlichen Möglichkeiten einer Einschränkung des Verlustes im Bereich des Salinenkanals bereits bei Wasserständen über 470 cm a. P. Barby. Dieser Zustand entspricht dem bordvollen Abfluss in der Elbe und wird im langjährigen Mittel an 355 Tagen im Jahr unterschritten. Für die Anzahl und Größe der möglichen Lageplätze der Sportboote ist die

„Abschätzung der möglichen Liegeplatzkapazität für Sportboote im Salinekanal“ der Hochschule  
Anhalt, Projektgruppe Wassersport, maßgebend, welche

18 Boote      5/6 • 3 m

32 Boote      7/8 • 3,5 m

11 Boote      9/10 • 4 m

ausweist.