

Ertüchtigung Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich

**Informationsveranstaltung für Anwohner:innen und
Eigentümer:innen zum Planfeststellungsverfahren**

am 22. März 2022

18.00 - 19.30 Uhr (Cranz) und
20.00 - 21.30 Uhr (Neuenfelde)

als digitale Videokonferenz via Zoom

– Protokoll –

Teilnehmende:

Projektrealisierung:

Nina Oncken, ReGe Hamburg
Corinna Dumke, ReGe Hamburg
Henning Rathjens, HPA

Moderation:

Dr. Maik Bohne, RAIKESCHWERTNER

Ziel der Veranstaltungen

Das Projekt „Ertüchtigung Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich“ geht in die nächste Phase. In Kürze kann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden – ein wichtiger Projektschritt. Vorab möchte das Planungsteam von ReGe Hamburg und HPA alle Betroffenen und Interessierten zu den genauen Planungen sowie zu den nächsten Schritten informieren und ihre Fragen beantworten. Dazu haben ReGe und HPA zu zwei digitalen Informationsveranstaltungen am 22. März 2022 eingeladen.

In beiden Veranstaltungen (um 18.00 Uhr und um 20.00 Uhr) wurden jeweils der Stand der übergeordneten Planungen, die bauzeitliche Verkehrsführung und die nächsten Schritte im Projekt vorgestellt. Um 18.00 Uhr ging es zusätzlich um die konkreten Planungen in Cranz, um 20.00 Uhr um die Planungen in Neuenfelde. So konnten die Planenden detailliert auf die ortsspezifischen Maßnahmen eingehen und Fragen dazu beantworten.

Teilnehmende konnten selbst entscheiden, an welcher Veranstaltung sie teilnehmen möchten. Eine Anmeldung war nicht erforderlich. Insgesamt nahmen über 70 Personen an den beiden Veranstaltungen teil.

Das Planungsteam der ReGe Hamburg bedankt sich herzlich für die rege Teilnahme und den konstruktiven und fachlichen Austausch in den beiden Veranstaltungen. Die Anregungen und Hinweise der Menschen vor Ort sind ein sehr wichtiger Teil der Planungen.

Inhalt des Protokolls

Die in den Veranstaltungen vorgestellten Präsentationen sowie erklärende Informationen finden Interessierte auf der Projektwebsite unter <https://hochwasserschutz-cnH.de/>.

In diesem Protokoll werden die während der Veranstaltungen gestellten Fragen und Hinweise aus dem Plenum nach Themen sortiert festgehalten. Aus Zeitgründen konnten nicht alle Fragen in den Veranstaltungen geklärt werden – diese werden ebenfalls im Folgenden beantwortet.

Planungen in Cranz:

Wohnbebauung

Frage 1: Es fallen beunruhigende Begriffe wie Setzung und Versackung. Wie wird sichergestellt, dass keine Schäden an der Wohnbebauung auftreten? Gibt es eine Bestandsaufnahme und wird baubegleitend gemessen, was passiert?

Frage 2: Die Wohnhäuser vibrieren bereits heute bei vorbeifahrenden Bussen. Daher besteht bei den Anwohner:innen die Sorge vor Schäden, wenn dann schwere Baumaschinen vor Ort arbeiten. Sollen die Anwohner:innen selbst ein Gutachten erstellen, um den aktuellen Bestand festzuhalten?

Antwort: Im Rahmen der Präsentation wurde erläutert, dass zur Vorbereitung des Baugrundes für den Bau der neuen Fahrbahn zunächst im südlichen Bereich der Straße in der Trasse des vorhandenen Deichgrabens ein Auflastkörper aus Sand aufgebracht wird. Durch dieses Gewicht setzt sich der Boden und kann so als fester und nivellierter Untergrund für die Straße dienen. Diese Maßnahme ist hauptsächlich in den Bereichen erforderlich, wo die Straße nach Süden verschoben werden muss und somit künftig in der Trasse des heutigen Deichgrabens verläuft. Dies ist im Bereich der Wohnbebauung in Cranz West nicht erforderlich. Hier wird weder mit Setzungen noch mit Versackungen gerechnet.

Hinsichtlich möglicher Erschütterungen durch die Bauarbeiten wird in einem bestimmten Abstand zum direkten Baufeld ein Monitoring sinnvoll sein. Die ReGe wird rechtzeitig vor Baubeginn auf die einzelnen Anwohner:innen zukommen und die weiteren Schritte zur Beweissicherung (z. B. Fotodokumentation) besprechen. Dies trifft insbesondere auf Cranz West zu.

Verkehr während der Bauzeit

Frage: Ist eine zeitliche Einbahnstraßenregelung möglich, wie zum Beispiel von 05.00 bis 10.00 Uhr stadteinwärts, montags bis freitags oder im 5-Minuten-Takt mit einer Ampel?

Kommentar: Durch eine Einbahnstraßenregelung würden die Anwohner:innen in Cranz vom Verkehr abgeschnitten werden, das ist nicht akzeptabel.

Antwort: Für den bauzeitlichen Verkehr wurden verschiedene Möglichkeiten intensiv untersucht und besprochen. Die jetzige Lösung sieht vor, dass der Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich im 2. und 3. Baujahr nur einspurig von Ost nach West befahrbar sind. Die zuständige Polizeidirektion hat klar ihre Bedenken zu einer tageszeitlich wechselnden Einbahnstraßenregelung geäußert. Aus ihrer Sicht ist diese nicht umsetzbar.

Die Einbahnstraßenregelung betrifft nur den Streckenabschnitt vom Neuenfelder Damm bis zur Landesgrenze Niedersachsen auf einer Länge von ca. 2,7 Kilometern. Die Umleitung muss jedoch bereits von der Yachthafenstraße erfolgen, da andernfalls im Bereich zwischen Yachthafenstraße

und Landesgrenze eine Sackgassensituation entstehen würde und keine abführende Straße im Bereich der Landesgrenze vorhanden wäre. Für Anliegerverkehre wird die Zufahrt jedoch weiterhin möglich sein: Die Ortslage von Cranz ist zum Beispiel alternativ über die Strecke Königreicher Straße – Leeswig – Estedeich erreichbar.

Die Einrichtung eines Blockverkehrs (beispielweise im 5-Minuten-Takt) im Bereich der Baustelle ist aufgrund der Streckenlänge (2,7 Kilometer) und der kreuzenden Straßen nicht genehmigungsfähig. Auch für Feuerwehr und Noteinsätze muss die Strecke zu jeder Zeit schnell und unkompliziert befahrbar sein. Außerdem gilt es zu bedenken, dass auch der Baustellenverkehr koordiniert werden muss. Die Einbahnstraßenregelung von Ost nach West wird als Konzept in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen. Vor Baubeginn findet eine erneute Überprüfung statt.

Nachfrage: Ist das Gespräch mit der Polizei dokumentiert worden?

Antwort: Das Konzept der bauzeitlichen Verkehrsführung wurde dem zuständigen Polizeikommissariat, der Verkehrsdirektion, der Koordinierungsstelle für Baustellen in Hauptverkehrsstraßen (KOST), dem Bezirk Harburg und den Busbetrieben vorgestellt und mit diesen abgestimmt.

Frage: In Jork hat eine ähnliche Einbahnstraßenregelung funktioniert. Warum sollte dies hier nicht der Fall sein?

Antwort: In Jork ist die niedersächsische Polizei zuständig. Die Hamburger Polizei hat eine Einbahnstraßenregelung für Cranz und Neuenfelde abgelehnt. Vor Baubeginn wird die dann aktuelle Lage noch einmal sondiert und das Verkehrskonzept gegebenenfalls angepasst.

Kommentar: Wir bitten um ein gemeinsames Treffen mit der Polizei.

Antwort: Vor Beginn der Baumaßnahme werden konkrete Abstimmungen mit der Polizei zur Organisation der Umleitungsverkehre stattfinden. Die Ergebnisse der Abstimmung können anschließend ggf. im Regionalausschuss vorgestellt werden. Eine Abstimmung mit der Polizei unter Beteiligung der Öffentlichkeit ist nicht vorgesehen.

Frage: Wie wird der Busbetrieb in der Bauzeit sichergestellt? Wie wird die Linie 150 verlaufen?

Antwort: Aktuell gibt es noch keine Fahrpläne, aber die Routen wurden bereits mit dem Hamburger Verkehrsverbund besprochen. Nähere Infos zur Linie 150 befinden sich auf der [Projektwebsite](#).

Frage: Wird es einen Schulbus für die Schule Cranz geben?

Antwort: Auch die Route der Schulbuslinie 2044 wurde mit der KVG besprochen. Aktuell gibt es auch hier noch keine Fahrpläne. Nähere Infos zur Linie 2044 befinden sich auf der [Projektwebsite](#).

Frage: Kann man einen Buszubringer zwischen Cranz West und dem altem Estesperwerk einrichten? Als Endhaltestelle ist der Alte Fährweg vorgesehen. Die Strecke ist gerade für ältere

Menschen sehr weit zu laufen und abends schlecht beleuchtet.

Antwort: Mit der Hochbahn wurde besprochen, dass – je nach Kapazitäten der Hochbahn – ein Zubringer-Shuttle der Buslinie 150 eingesetzt werden könnte, der die Fahrgäste im Bereich zwischen dem Estebogen und dem Cranzer Elbdeich zu den dort bestehenden Haltestellen befördert. Gespräche dazu werden rechtzeitig vor Einrichtung der Umleitstrecken mit der Hochbahn aufgenommen.

Kommentar: Wir bitten um ein gemeinsames Treffen mit dem HVV.

Antwort: Vor Beginn der Baumaßnahme werden konkrete Abstimmungen mit dem HVV zur Organisation der Umleitungsverkehre stattfinden. Die Ergebnisse der Abstimmung können anschließend ggf. im Regionalausschuss vorgestellt werden. Eine Abstimmung mit dem HVV unter Beteiligung der Öffentlichkeit ist nicht vorgesehen.

Frage: Wie wird sichergestellt, dass sich der Schwerlastverkehr über 7,5 Tonnen an die Umleitung hält und nicht doch über die Umleitstrecke für Fahrzeuge von weniger als 7,5 Tonnen fährt?

Antwort: Als Vorhabenträger kann die ReGe Umleitungen sowie Tonnage-Begrenzungen ausschildern und Empfehlungen geben. Zur Überwachung und Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ist die Polizei zuständig. Für die Baustellentransporte wird vertraglich geregelt, dass die Tonnagevorgaben zwingend einzuhalten sind und die großräumige Umleitstrecke zu nutzen ist.

Frage: Wie und wann werden Vollsperrungen angekündigt?

Antwort: Grundsätzlich sind keine langen oder großräumigen Vollsperrungen geplant, höchstens tageweise oder am Wochenende, wenn es sich nicht vermeiden lässt. Die Maßnahmen werden vor Ort durch eine vorherige Beschilderung angekündigt. Auch auf der Website und über lokale Medien weisen wir auf anstehende Maßnahmen wie Sperrungen hin. Zudem wird überlegt, einen Baustellen-Newsletter einzurichten, über den sich Interessierte direkt informieren können.

Frage: Wie soll die Umleitung erfolgen, wenn am Abschnitt Neuenfelder Hauptdeich gebaut wird?

Antwort: Es wird eine Ersatzfahrbahn parallel zum Neuenfelder Hauptdeich innerhalb der städtischen Flächen eingerichtet. Diese leitet die Verkehre je nach Bauphase nördlich oder südlich um den direkten Baubereich herum.

Frage: Warum wird der Neuenfelder Fährdeich in Richtung Seehof nicht ertüchtigt? Die Strecke wird von den Bussen (Linie 257) befahren, als Ausweichstrecke benötigt und ist sehr schmal und abschüssig.

Antwort: Die Strecke zwischen Neuer Fährweg und der Landesgrenze Niedersachsen liegt im Zuständigkeitsbereich der HPA und wird von dieser gesondert betrachtet. Die Ertüchtigung des Abschnittes wird nicht im Rahmen des Projektes „Ertüchtigung des Cranzer und Neuenfelder

Hauptdeiches durchgeführt.

Frage: Wie werden die Baustellenfahrzeuge umgeleitet, die aus der Baustelle kommen? Durch Cranz Richtung Süden?

Antwort: Die genauen Routen für die Baustellenfahrzeuge sind noch nicht festgelegt. Es wird jedoch vertraglich festgelegt werden, dass die Baustellenfahrzeuge ausschließlich die je nach Tonnage ausgewiesenen Umleitstrecken nutzen.

Deichertüchtigung in Niedersachsen

Frage: Wird der Deich in Niedersachsen zur selben Zeit erhöht?

Antwort: Aktuell befindet sich die niedersächsische Maßnahme zur Deicherhöhung im Planfeststellungsverfahren. Wann mit dem Beschluss und somit einem Baubeginn auf niedersächsischer Seite zu rechnen ist, ist schwer vorhersehbar. Wünschenswert wäre es natürlich, die Arbeiten weitestgehend parallel laufen zu lassen und die Planungen aufeinander abzustimmen, um die Belastungen für die Anwohner:innen und Pendler:innen möglichst gering zu halten.

Konkrete Planung in Cranz

Frage: Wird die Straße im Bereich der Wohnbebauung auf einem höheren Niveau gebaut? Schon jetzt sind die Hoframpen sehr steil.

Antwort: Das Niveau wird nur sehr marginal angepasst. Dies wird die Nutzbarkeit der Zufahrten nicht negativ beeinflussen.

Frage: Wird der Deich im Bereich der Cranzer Wohnbebauung steiler oder in Richtung Wasser verschoben?

Antwort: Der Deich wird nicht steiler. Die Neigung wird in diesem Bereich 1/3 betragen, wie auch schon im Bestand. Aufgrund der nicht verfügbaren Flächen in diesem Bereich wird der Deich in einer Sonderlösung mit einer bis zu einem Meter hohen Stützwand versehen. Zusätzlich wird der Deich geringfügig Richtung Wasser verschoben. Dies erfolgt nur auf einem kurzen Abschnitt.

Frage: Bis zu welcher Hausnummer am Cranzer Hauptdeich wird die Stützwand gehen?

Antwort: Die Stützwand endet ca. auf Höhe der Grundstücksgrenze zwischen Hausnummer 46 und 47.

Knotenpunkt Cranzer Hauptdeich – Estedeich

Frage: Warum wird hier keine Ampel installiert? Ein Zebrastreifen ist deutlich unsicherer. Wie kam es zu der Entscheidung für einen Kreisverkehr?

Antwort: Es muss eine sichere Lösung geschaffen werden, die alle Verkehrsteilnehmer:innen berücksichtigt: Autofahrer:innen (Geradeausfahrende und Abbiegende), Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Heutzutage stockt dort häufig der Verkehrsfluss, Fahrzeuge fahren zum Teil mit überhöhter Geschwindigkeit. An einem Kreisverkehr wird grundsätzlich langsamer gefahren, weil Fahrzeuge sehr frühzeitig abbremsen müssen. Somit erreicht man den Zebrastreifen mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit. Ferner muss der Aspekt der Unterhaltung einer Ampelkreuzung mitgedacht werden – diese ist deutlich aufwendiger und daher teurer als die Unterhaltung eines Zebrastreifens und eines Kreisverkehrs.

Nachtrag: In einer Untersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) aus 2013 wurde festgestellt, dass Zebrastreifen – sofern nachstehende Kriterien eingehalten werden – als genauso sicher bewertet werden können wie Fußgängerampeln. Die Kriterien sind:

- gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung,
- gute Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrer:innen und Fußgänger:innen auf dem Zebrastreifen und den Warteflächen (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen),
- Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit (maximal 50 km/h),
- zusätzliche Beleuchtung,
- nur bei einem Fahrstreifen je Richtung.

Die vorstehenden Kriterien werden für die Planung berücksichtigt und eingehalten.

Frage: Warum wird in Cranz am Estedeich ein Kreisverkehr gebaut, aber nicht am Neuenfelder Damm? Am Estedeich ist das Verkehrsaufkommen wesentlich geringer als in Neuenfelde. Am Neuenfelder Damm wird eine Ampelanlage installiert, das führt dann zum Rückstau nach Westen. Liegt das daran, dass die Neuenfelder Eigentümer:innen keine Flächen verkaufen?

Antwort: Grundsätzlich ist ein Kreisverkehr immer zu bevorzugen, da er weniger unterhaltungsintensiv als eine Ampelkreuzung ist. Die Prüfung hat jedoch ergeben, dass ein einspuriger Kreisverkehr am Knotenpunkt Neuenfelder Hauptdeich und Neuenfelder Damm nicht leistungsfähig wäre, da für die Abwicklung der Verkehre stadteinwärts zwei Fahrstreifen notwendig sind. Ein zweispuriger Kreis bzw. ein Kreis mit Bypass, der leistungsfähig genug wäre, müsste sehr groß dimensioniert werden und würde erhebliche Flächen in Anspruch nehmen. Die Kreuzung mit Ampel ist somit die Vorzugslösung, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf dem begrenzten Platz sicherzustellen.

Ziel der Planung war es grundsätzlich, eine verkehrssichere, leistungsfähige und wenig flächenintensive Lösung zu entwickeln. In der Abwägung zwischen Kreisverkehr und Ampel wurde an dieser Stelle der Ampel der Vorzug gegeben, da die erheblichen Flächenbedarfe des Kreisverkehrs nicht vereinbar mit den Planungsanforderungen des sparsamen Flächenumgangs waren.

Frage: Welchen Innendurchmesser und Außendurchmesser wird die Fahrbahn des Kreisels Estedeich haben? Wird es möglich sein, ihn mit einem Traktor und zwei Anhängern zu nutzen?

Antwort: Als Bemessungsgröße für die Dimensionierung des Kreisverkehrs wurde die Schleppkurve eines Zweigelenkbus angesetzt. Der Innendurchmesser des Kreisverkehrs beträgt 16 Meter, der Außendurchmesser 32 Meter. Der Kreisverkehr kann auch mit einem Traktor und zwei Anhängern genutzt werden.

Grunderwerb

Frage: Es wurde bereits jetzt ein sechs Meter breiter Streifen Fläche auf Vorrat angekauft – warum wird die Straße dann nicht direkt noch weiter nach Süden verlegt? Sonst muss man da bei der nächsten Deicherhöhung direkt wieder ran.

Antwort: Wir haben intensiv mit den Eigentümer:innen verhandelt und uns auf den Erwerb der genannten Flächen verständigt. Aktuell ist nicht vorhersehbar, wie der Klimawandel voranschreitet. Die aktuelle Deichertüchtigung geht auf einen Senatsbeschluss zurück, in dem die Sollhöhen festgelegt sind. Daher können wir den Deich nicht über das erforderliche Maß erhöhen. Der zusätzliche Flächenerwerb sichert uns die Handlungsfähigkeit und in Zukunft die Möglichkeit, schneller im Prozess zu arbeiten.

Planung in Neuenfelde

Frage: Wird der Fleetdamm dichtgemacht? Dort kommen zum Schichtwechsel bei Airbus viele Verkehrsteilnehmende heraus, die Stau verursachen. Eine Lösung sollte frühzeitig geklärt werden.

Antwort: Hier ist man aktuell noch im Zwiespalt. Für die landwirtschaftlichen Verkehre muss der Fleetdamm offengehalten werden. Aber die Situation wird vor Baubeginn erneut mit der Polizei besprochen.

Frage: Hat Airbus den Planungen zugestimmt oder gibt es für das Unternehmen eine Sonderregelung?

Antwort: Eine Sonderregelung mit Airbus wurde nicht getroffen. Wir haben uns mit Airbus ausgetauscht und die Planungen vorgestellt. Während der Bauzeit wird es eine Einbahnstraßenregelung geben. Die Strecke kann weiter für den Airbustransport genutzt werden. Im Ausbauzustand können die Absperrpfosten im Bereich des Kreisels Estedeich in diesem Fall entfernt werden.

Fähre

Frage: Wird die Fährverbindung Cranz-Blankenese durch die Maßnahmen beeinträchtigt? Ist eine Busverbindung zum Fähranleger gewährleistet?

Antwort:

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf die Fährverbindung Cranz-Blankenese. Jedoch sind die Busverbindungen zu den Anlegern beeinträchtigt:

Anlegestelle Neuenfelde am Sperrwerk Estemündung:

Während der Einbahnstraßenregelung besteht am Sperrwerk Estemündung nur eine Busverbindung in Richtung Westen – analog zur vorgesehenen Fahrtrichtung für die Einbahnstraße.

Anlegestelle Cranz:

In Cranz könnte man bei Bedarf einen Zubringer (Shuttle) vorsehen, der die Fährgäste zu den Haltestellen in Cranz sowie zum Anschluss an die Buslinie 150 in Neuenfelde (und umgekehrt) befördert. Die Verbindung erfolgt fußläufig über die Brücke „Am Alten Estesperrwerk“. Gespräche dazu werden rechtzeitig vor Einrichtung der Umleitstrecken mit der Hochbahn aufgenommen.

Lärmschutz

Frage: Wie ist das Verfahren in Hinblick auf die Feststellung der Notwendigkeit und Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen?

Antwort: Im Rahmen der Planung wurden sowohl die bauzeitlichen Lärmemissionen vor Ort und auf den Umleitstrecken als auch die Emissionen nach Ausbau der Strecke Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich schalltechnisch untersucht.

Für die Bauzeit konnte festgestellt werden, dass der Straßenverkehrslärm auf den Umleitstrecken (sowohl auf der großräumigen als auch auf der kleinräumigen Route) nur in vertretbarem Maße steigen wird. Somit sind für diese Zeit keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Zudem wurden die Lärmemissionen im direkten Bereich der Baustelle bewertet: Rein rechnerisch kann es hier zu Überschreitungen der Grenzwerte kommen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich um eine Wanderbaustelle handelt. Die direkten Lärmbeeinträchtigungen sind also zeitlich sehr begrenzt. Dieser Umstand kann in der Berechnung der Lärmemissionen nicht dargestellt werden. Wir haben verschiedene Minderungsmaßnahmen geprüft, jedoch lassen sich für den kurzen Zeitraum keine sinnvollen Maßnahmen umsetzen.

Nach dem Ausbau der Strecke konnte für ein Wohngebäude ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach festgestellt werden. Es ist nunmehr zu prüfen, inwieweit Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind und wie diese umzusetzen sind. Wir werden uns hierzu zeitnah mit dem betreffenden Eigentümer in Verbindung setzen.

Allgemeines

Frage: Wann ist Baubeginn? Vor Fertigstellung der A 26 oder danach?

Antwort: Derzeit gehen wir von einem Baubeginn in 2024 aus. Bereits 2023 könnten erste Vorabmaßnahmen durch Leitungsträger durchgeführt werden. Ob die A 26 bis dahin komplett für den Verkehr freigegeben ist oder nicht, lässt sich zu diesem Zeitpunkt nicht abschätzen.

Frage: Wer ist haftbar, wenn die Planziele nicht erreicht werden?

Antwort: Im Rahmen der Bauverträge werden Vertragstermine mit den ausführenden Baufirmen vereinbart.

Frage: Wird noch einmal eine Veranstaltung vor Ort angeboten?

Antwort: Das ist erst einmal nicht geplant, da bereits im April 2022 die Planfeststellungsunterlagen eingereicht wurden. Wir werden jedoch weiter aktiv über wichtige Projektschritte informieren.

Frage: Kann man über einen Newsletter o.ä. über den aktuellen Stand informiert werden?

Antwort: Ein Newsletter ist aktuell nicht geplant, wir überlegen aber, einen solchen oder andere Kommunikationsmöglichkeiten für die Bauzeit einzurichten. Auf der Website werden zudem zu gegebener Zeit Neuigkeiten und Meldungen zur Maßnahme verkündet, zum Beispiel, wann die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen beginnt.

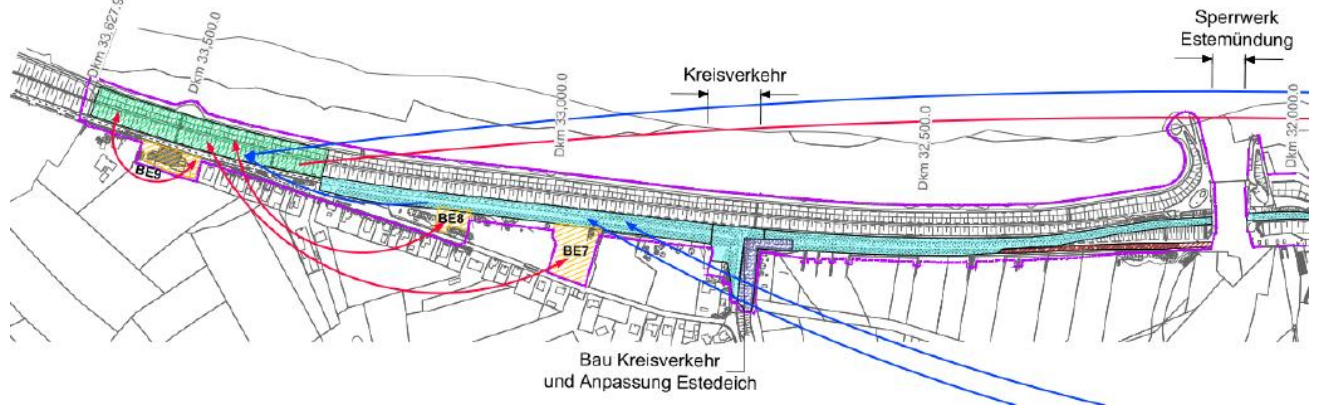
Planungen in Neuenfelde:

Bauablauf

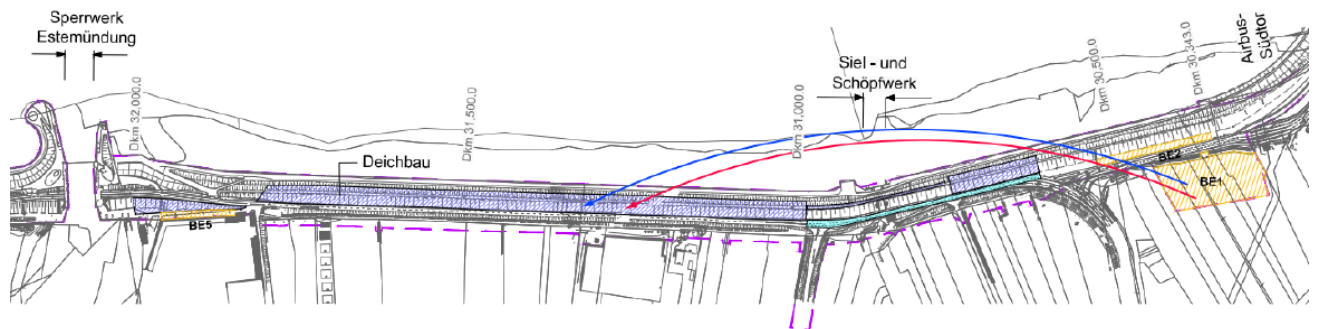
Frage: Wo sind die Lagerflächen für die Böden geplant?

Antwort: Bodenlagerflächen sind sowohl in Cranz als auch in Neuenfelde geplant. Ihre genaue Position ist mit den gelb schraffierten Flächen markiert (siehe auch Folien 13 bis 15 in der Präsentation).

Bodenlagerflächen in Cranz (gelb schraffiert):



Bodenlagerflächen in Neuenfelde (gelb schraffiert):



Frage: Wie soll der Sand für den Auflastkörper zum Baufeld gelangen? Sollte dies über die Straße geschehen – über welche Zuwegung?

Antwort: Der Auflastkörper wird sukzessive von einer Seite aufgebaut. Je nach Baufortschritt wird auf dem Auflastkörper gefahren, sodass dieser kontinuierlich hergestellt werden kann. Die Transporte kommen über öffentliche Straßen, die für Schwerlasttransporte über 7,5 Tonnen ausgewiesen sind. Vorhabensbedingte Massentransporte über die Straßen Marschkamper Deich, Neuenfelder Fährdeich und Neuenfelder Damm werden im Bauvertrag ausgeschlossen.

Frage: Wird die Asphaltdecke am Marschkamper Deich nach der Baustelle wieder entfernt?

Antwort: Um die Fahrbahnen auf den zunehmenden Verkehr als Umleitstrecke vorzubereiten, werden der Abschnitt des Neuenfelder Fährdeiches und der Marschkamper Deich mit einer neuen Asphaltdecke ertüchtigt. Nach Abschluss der Bauarbeiten kann eine Grundsanierung der beiden Straßen erforderlich werden. Dies ist jedoch nicht Bestandteil des Projektes.

Frage: Mit welcher Haltbarkeit kann man bei der aufgetragenen Asphaltdecke auf dem Marschkamper Deich rechnen angesichts der Belastung durch den Schwerlastverkehr? Wie oft soll die Decke während der Projektlaufzeit erneuert werden?

Antwort: Der Marschkamper Deich wird zu Beginn der Bauarbeiten mit einer Asphaltdecke auf die zusätzliche Belastung vorbereitet; die Haltbarkeit beträgt mehrere Jahre. Nach Abschluss der Bauarbeiten kann eine Grundsanierung erforderlich werden. Dies ist nicht Bestandteil des Projektes.

Verkehr während der Bauzeit

Frage: Wie wird sichergestellt, dass die LKW die Umleit- und nicht die PKW-Strecke nutzen?

Antwort: Als Vorhabenträger kann die HPA Umleitungen sowie Tonnage-Begrenzungen ausschildern und Empfehlungen geben. Für die Überwachung und Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ist die Polizei zuständig. Vorhabensbedingte Massentransporte über die Straßen Marschkamper Deich, Neuenfelder Fährdeich und Neuenfelder Damm werden im Bauvertrag ausgeschlossen.

Frage: Wo genau sollen Radfahrer:innen zur Umleitung auf dem Neuenfelder Fährdeich fahren? Sollen sie auf der Straße fahren?

Antwort: Grundsätzlich sollen Radfahrer:innen entlang der im Bau befindlichen Strecke fahren können. Die Wegführung ändert sich mit den Baujahren (siehe Folie 35 in der Präsentation). Im ersten Baujahr wird der Neuenfelder Fährdeich ertüchtigt, wodurch sich auch die Fahrbahnzustände verbessern (z. B. von Pflaster auf Asphalt).

Frage: Gibt es von Seiten der Innenbehörde valide Zusagen für monatelange Dauerschwerpunkteinsätze der Verkehrsstaffel Polizei oder der Dauerverstärkung des PK 47 durch Kräfte der Landesbereitschaftspolizei, um die genannten Regeln der StVO in und um die Umleitungsverkehre durchzusetzen?

Antwort: Im Zuge der Planungen haben wir bereits mit der Polizei gesprochen. Auch im späteren Prozess, wenn die Umleitstrecken ausgewiesen werden, suchen wir wieder den Kontakt. Letztlich ist die Polizei für ihre Kapazitätenplanung zuständig.

Frage: Wie wird eine Überlastung des Marschkamper Deichs vermieden?

Antwort: Während der Bauzeit müssen Verkehre umgeleitet werden. Es wurde versucht, die zusätzliche Belastung zu minimieren, indem eine Einbahnstraße am Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich offengehalten wird. Aufgrund der Enge des Baufeldes ist dies ein enormer Kraftakt, den die Baustelle leisten muss. Eine Vollsperrung würde das Bauen erheblich vereinfachen. Dies sollte aber vermieden werden, um die Anwohner:innen so wenig wie möglich zu belasten. Eine weitere Optimierung fand darin statt, dass beide Deichabschnitte parallel gebaut werden, um den Zeitraum der Arbeiten so kurz wie möglich zu halten.

Frage: Warum ist die Verkehrsführung bei der Einbahnstraßenregelung Ost-West und nicht West-Ost? Morgens müssen die Leute doch möglichst schnell und pünktlich sein und keine Umwege fahren. Der morgendliche Umweg würde über die Waltershofstraße nach Finkenwerder führen, was sicher einen Umweg von 30 bis 40 Minuten bedeutet.

Antwort: Für den bauzeitlichen Verkehr wurden verschiedene Möglichkeiten intensiv untersucht und besprochen. Die jetzige Lösung sieht vor, dass der Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich im 2. und 3. Baujahr nur einspurig von Ost nach West befahrbar sind. So können Abbiegevorgänge zu Beginn und am Ende der Umleitstrecken ohne Kreuzen des Gegenverkehrs erfolgen und es entstehen keine unnötigen Wartezeiten, die sich andernfalls aufgrund des Vorrangs des kreuzenden Verkehrs ergeben würden.

Frage: Wieso ist eine zeitliche Einbahnstraßenregelung auf der Elbchaussee möglich und hier nicht? Auf der Umleitung der K 39 war dies ebenfalls möglich.

Antwort: Für die K 39 ist die niedersächsische Polizei zuständig. Die Hamburger Polizei hat eine Einbahnstraßenregelung für Cranz und Neuenfelde abgelehnt. Vor Baubeginn wird die dann aktuelle Lage noch einmal sondiert und das Verkehrskonzept gegebenenfalls angepasst. (Näheres zur Einbahnstraßenregelung siehe Frage und Antwort auf den Seiten 3 und 4.)

Konkrete Planung in Neuenfelde

Frage: Warum wird die Straße nicht gleich an den Rand der Ersatzfläche gebaut? So müsste die Straße bei künftigen Ertüchtigungen nicht wieder verlegt werden.

Antwort: Wir haben intensiv mit den Eigentümer:innen verhandelt und uns auf den Erwerb der genannten Flächen verständigt. Aktuell ist nicht vorhersehbar, wie der Klimawandel voranschreitet. Die aktuelle Deichertüchtigung geht auf einen Senatsbeschluss zurück, in dem die Sollhöhen festgelegt sind. Daher können wir den Deich nicht über das erforderliche Maß hinaus erhöhen. Der zusätzliche Flächenerwerb sichert uns die Handlungsfähigkeit und in Zukunft die Möglichkeit, schneller im Prozess zu arbeiten.

Frage: Wie wird mit dem Pumpwerk am Neuenfelder Damm umgegangen? Wird dieses versetzt und entsprechend der Deichhöhe angepasst?

Antwort: Das Siel- und Schöpfwerk Neuenfelde bleibt bestehen. Im Zuge der Deicherhöhung müssen lediglich die Schützenhäuser im Deichkörper an die neue Deichhöhe angepasst werden. Zusätzlich ist vorgesehen, die Bausubstanz zu ertüchtigen und die Verschlussorgane sowie die Stromversorgung zu erneuern.

Frage: Wie hoch sind die Stützwände in den verschiedenen Bereichen? Wie bekommt man bei Sturmfluten die Sandsäcke zum Hochwasserschutz auf den Deich?

Antwort: Es gab hier einen intensiven Austausch mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und

Gewässer, der für die Deichverteidigung zuständig ist. Die Wände sind max. einen Meter hoch, sodass Sandsäcke dort weiterhin gut hochbefördert und ausgelegt werden können. Es gibt Ausnahmen, in diesen Bereichen sind Treppen vorgesehen.

Frage: Warum ist im Bereich Neuenfelder Damm kein Kreisverkehr anstelle einer Ampel vorgesehen?

Antwort: Grundsätzlich ist ein Kreisverkehr immer zu bevorzugen, da er weniger unterhaltungsintensiv als eine Ampelkreuzung ist. Die Prüfung hat jedoch ergeben, dass ein einspuriger Kreisverkehr am Knotenpunkt Neuenfelder Hauptdeich und Neuenfelder Damm nicht leistungsfähig wäre, da für die Abwicklung der Verkehre stadteinwärts zwei Fahrstreifen notwendig sind. Ein zweispuriger Kreisel bzw. ein Kreisel mit Bypass, der leistungsfähig genug wäre, müsste sehr groß dimensioniert werden und würde erhebliche Flächen in Anspruch nehmen. Die Kreuzung mit Ampel ist somit die Vorzugslösung, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf dem begrenzten Platz sicherzustellen.

Ziel der Planung war es grundsätzlich, eine verkehrssichere, leistungsfähige und wenig flächenintensive Lösung zu entwickeln. In der Abwägung zwischen Kreisverkehr und Ampel wurde an dieser Stelle der Ampel der Vorzug gegeben, da die erheblichen Flächenbedarfe des Kreisverkehrs nicht vereinbar mit den Planungsanforderungen des sparsamen Flächenumgangs waren.

Frage: Wie groß müsste ein leistungsfähiger Kreisel am Neuenfelder Damm sein?

Antwort:

Ein zweistreifig befahrbarer Kreisverkehr wäre mit einem Außendurchmesser von 45 Meter bis 65 Meter zu planen. Ob dieser leistungsfähig genug wäre, wurde aufgrund der unverhältnismäßig großen Flächenbedarfe nicht weiter überprüft. Die Leistungsfähigkeitsermittlung am Knoten Neuenfelder Hauptdeich / Neuenfelder Damm hat ergeben, dass sowohl eine Einmündung ohne Ampeln als auch ein Kreisverkehr nicht leistungsfähig wären.

Frage: Wird zur Firma Palm eine Abbiegespur vom Neuenfelder Hauptdeich gebaut?

Antwort: Es wird eine zusätzliche Linksabbiegerspur aus Hamburg kommend gemäß den Vorgaben des B-Planes geben. Der Deichgraben wird im Bereich der Zufahrt verrohrt.

Frage: Wie ist die Trennung von Straßenentwässerung und Beregnungswasser vorgesehen und sichergestellt?

Antwort: Das Beregnungswasser bekommt eine eigene Leitung und ist zukünftig unabhängig vom Deichgraben, sodass keine Mischung stattfindet.

Frage: Wo bleibt das Wasser der Straßenentwässerung?

Antwort: Dieses wird über die Binnenböschung in den Deichgraben geführt. Die Reinigung wird

durch die Filtrierung des Straßenwassers innerhalb der oberen Bodenschichten der Binnenböschung erzielt. Der Nachweis der Reinigungsleistung ist in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Verkehr allgemein

Frage: Können Zahlen zum LKW- und PKW-Verkehr genannt werden?

Antwort: Auf dem Cranzer Hauptdeich beträgt der durchschnittliche werktägliche Verkehr westlich des Estedeichs 14.000 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von vier Prozent. Östlich des Estedeichs, bis zum Neuenfelder Damm, sind es 16.000 Kfz/Tag mit vier Prozent Schwerverkehrsanteil. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung zwischen dem Neuenfelder Damm und der Airbusanbindung beträgt 22.000 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von vier Prozent. Die Werte beziehen sich auf das Jahr 2014. Seit 2014 ist die Verkehrsbelastung von 22.000 auf 25.000 Kfz/Tag und fünf % Schwerverkehrsanteil im Jahr 2018 gestiegen.

Tideauwald

Frage: In den Querschnittsdarstellungen ist die Höhe der Baumkronen zu niedrig dargestellt. Die Bäume sind etwa dreimal so hoch wie der Deich. Bei Sturm könnten diese umfallen und den Deich schädigen. Es ist zu empfehlen, die Bäume einzukürzen, um den Deich vor Sturmschäden zu bewahren. Eine Pflasterung wird zum Schutz nicht ausreichen.

Antwort: Die Höhe der Bäume ist bekannt, in der Querschnittsgrafik sind diese symbolisch dargestellt. Der Tideauwald ist ein FFH-Schutzgebiet (Flora-Fauna-Habitat), in das nicht eingegriffen werden darf. Zum Schutz der Außenböschung des Deichs wird das Deckwerk erhöht, sodass Schäden durch umfallende Bäume vorgebeugt wird.

Allgemeines

Frage: Ist bedacht worden, die Maßnahmen mit der Fertigstellung der A 26 zu koordinieren, um den Durchfahrtsverkehr durch Neuenfelde zu verringern?

Antwort: Die Koordinierung mit der A 26 wäre sicher aus einigen Gesichtspunkten heraus sinnvoll, kann das Projekt Deichertüchtigung aber auch in die Länge ziehen. Die Planungen für das Deicherhöhungsprogramm in Hamburg sind komplex und sehr genau Abschnitt für Abschnitt festgelegt, da sie in Beziehung zueinanderstehen. Würde eine Maßnahme zeitlich verschoben, hätte das auch Auswirkungen auf andere. Ziel ist es mithin, so schnell wie möglich und innerhalb der nächsten vier Jahre fertig zu werden, um Deicherhöhungen an anderen Stellen in Hamburg umsetzen zu können.